

T.C.
ORDU ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

TANZİMAT HİKÂYE VE ROMANLARINDA DENİZ

BESTE SEMİHA BAHÇECİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ
TÜRK DİLİ VE EDEBİYATI ANABİLİM DALI
YENİ TÜRK EDEBİYATI BİLİM DALI

AKADEMİK DANIŞMAN
Yrd. Doç. Dr. Salih OKUMUŞ

ORDU – 2012

T.C.
ORDU ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

Bu çalışma jürimiz tarafından 23/08/2012 tarihinde yapılan sınav ile Türk Dili ve Edebiyatı Anabilim Dalı, Yeni Türk Edebiyatı Bilim Dalı'nda YÜKSEK LİSANS tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan: Yrd. Doç. Dr. Salih OKUMUŞ

Üye: Yrd. Doç. Dr. Muhammet KUZUBAŞ

Üye: Yrd. Doç. Dr. Sadullah GÜLTEN

ONAY:

Yukarıdaki imzaların adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

.../.../2012

Doç. Dr. İlhan EKİNCİ
Sosyal Bilimleri Enstitüsü Müdürü

BİLDİRİM

Hazırladığım tezin tamamen kendi çalışmam olduğunu ve her alıntıya, kullandığım başka yazarlara ait her özgün fikre kaynak gösterdiğimi bildiririm.

__ / __ / __

İmza

Beste Semiha BAHÇECİ

ÖZ

[BAHÇECİ, Beste Semiha]. [*Tanzimat Hikâye ve Romanlarında Deniz*], [Yüksek Lisans], Ordu, [2012].

XIX. yüzyıl Osmanlı Devleti için her alanda bir değişim dönemidir. Tanzimat ile birlikte Osmanlı toplumuna bazı yenilikler girer ve toplumda farklılıklar görülmeye başlar. Batıdan alınan yenilikler Osmanlı sosyal yaşantısını etkiler. XIX. yüzyıl Türk edebiyatının devrin sosyal ve siyasi ortamında gelişen olaylardan etkilenmesi uzun sürmez. Klasik ve halk hikâyelerini bir kenara bırakırsak hikâye ve roman türü ülkemize Tanzimat edebiyatıyla girer. İnceleme konumuzu teşkil eden deniz ve denizcilik alanında da Tanzimat dönemi, köklü değişimlerin yaşandığı bir devirdir.

Coğrafi kavram olarak deniz, edebi eserlerde genellikle özgün bir imge olarak kullanılmıştır. XIX. yüzyıl Türk Edebiyatı'nda yeni yeni tanınmaya başlayan Batılı hikâye ve romanlar, vaka kuruluşunun genişliği ölçüsünde, olayları tahlil etmede, duygu ve düşünceleri okuyucuya vermede Tanzimat yazarları için gerçekten elverişli bir edebi vasıta olmuştur.

Bu çalışmada Tanzimat devri hikâye ve romanlarında deniz teması ele alınacaktır. Denizin insan hayatındaki yeri ve öneminin yanında insan psikolojisi için değeri belirtilecektir.

Anahtar Sözcükler: Tanzimat, Hikâye, Roman, Deniz, Denizcilik.

ABSTRACT

[BAHÇECİ, Beste Semiha]. *[Sea in Tanzimat Reform Era Stories and Novels]*, [Post Graduate], Ordu, [2012].

19th century is a reform era for the Ottoman State. With the Tanzimat Reform Era some renovations get into the Ottoman Community and differences are noticed. The renovations adopted from the West affect the life of the Ottoman social life. It doesn't last long for the 19th century Turkish literature to be affected by the developments of social and political environment of the era. Apart from from the Classical and Folk tales, the story and novel genre are introduced to our country with Tanzimat Reform Era. The Tanzimat Era in the field of sea and marine which comprises our study is an era in which radical changes are experienced.

The sea as a geographical concept has been generally used as an authentic image. Western stories and novels which just become popular in Turkish Literature have been sufficient instrument for Tanzimat authors to analyze the events, to transfer the emotions and thoughts to the readers with respect to the extensity of case formation.

In this study, the sea theme will be issued in the Tanzimat Era story and novels. The place and importance of the sea in human's life and its value for the human psychology will be expressed.

Key Words: Tanzimat, Story, Novel, Sea, Marine.

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler	
Adı Soyadı:	Beste Semiha BAHÇECİ
Doğum Yeri ve Tarihi:	Edirne, 22.03.1987
Eğitim Durumu	
Lisans Öğrenimi:	Ordu Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Türk Dili ve Edebiyatı Bölümü
Yüksek Lisans Öğrenimi:	Ordu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türk Dili ve Edebiyatı Anabilim Dalı, Yeni Türk Edebiyatı Bilim Dalı
Bildiği Yabancı Diller:	İngilizce
Bilimsel Etkinlikleri:	<p>*“<i>Eylül Romanı Bizim Hayatımızın Romanı mıdır?</i>” II. Uluslararası Türk Dili ve Edebiyatı Öğrencileri Kongresi (TUDOK), İstanbul Kültür Üniversitesi, 2008.</p> <p>*“<i>Bekir Fahri İdiz ve ‘Jönler’ Romanı Üzerine Bir Deneme</i>”, III. Uluslararası Türk Dili ve Edebiyatı Öğrencileri Kongresi (TUDOK), İstanbul Kültür Üniversitesi, 2010.</p> <p>*“<i>Ahmet Mithat Efendi’nin ‘Müşahedat’ Adlı Romanında Ticaret ve Ticarete Ait Unsurlar</i>”, Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası Sosyal Bilimler Lisansüstü Öğrenci Sempozyumu 2011.</p> <p>*“<i>Tanzimat Hikâye ve Romanlarında Seyyar Satıcılar</i>”, Halk Kültüründe İktisat ve Ticaret Uluslararası Sempozyumu, Harran Üniversitesi, Şanlıurfa, 2012.</p> <p>*Dr. Salih OKUMUŞ-Beste Semiha BAHÇECİ, Tanzimat Hikâye ve Romanlarında İstanbul Esnafları, Pegem Akademi Yayınları, Ankara, 2012, 118 s.</p>

İş Deneyimi	
Uygulamalar:	
Projeler:	Ordu Üniversitesi, Bilimsel Araştırmalar Projesi “ <i>Tanzimat Hikâye ve Romanlarında Deniz</i> ”
Çalıştığı Kurumlar:	
İletişim	
E-Posta Adresi:	beste_bahceci@hotmail.com
Telefon:	
İş:	05422387632
Ev:	
Cep:	
Tarih ve İmza:	

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	IX
KISALTMALAR.....	XI
GİRİŞ.....	1
I. BÖLÜM: MEKÂN OLARAK DENİZ.....	8
A. Nesnel Mekân Olarak Deniz.....	10
B. Güzellik Mekânı Olarak Deniz.....	17
C. Eğlence Mekânı Olarak Deniz.....	22
1. Mehtap ve Vapur Gezintileri.....	22
2. Kayık ve Sandal Sefaları.....	25
II. BÖLÜM: İNSAN PSİKOLOJİSİ AÇISINDAN DENİZ.....	28
A. Ölüm.....	30
1. İntihar.....	31
2. Cinayet.....	38
3. Kazaen Ölüm.....	46
B. Ümitsizlik, Sığınma İsteği ve Kaçış.....	48
C. Sağlık.....	57
III. BÖLÜM: DENİZ TİCARETİ.....	62
A. Taşımacılık.....	64
B. Ulaşım.....	72
IV. BÖLÜM: DENİZ ARAÇLARI.....	76
A. Vapurlar.....	78
1. Yabancı Bandıralı Vapurlar.....	79
2. Karşılaşma Mekânı Olarak Vapurlar.....	83
3. Ayrılık Aracı Olarak Vapurlar.....	85
4. Esir Taşıma Aracı Olarak Vapurlar.....	87
B. Kayıklar ve Yelkenliler.....	89
V. BÖLÜM: DENİZ İLE İLGİLİ DİĞER UNSURLAR.....	100
A. Deniz Adamları, Avlanma ve Balıkçılık.....	102
B. Deniz Savaşları ve Korsanlık.....	107
C. Mitolojik Unsurlar Bakımından Deniz.....	129
SONUÇ.....	132
KAYNAKÇA.....	133

ÖNSÖZ

XIX. yy Osmanlı devleti için büyük değişim ve dönüşümlerin yaşandığı bir devirdir. Tanzimat Fermanı ile birlikte Osmanlı toplumuna birçok yenilik girer ve toplumda bazı farklılıklar görölmeye başlar. Bu devir edebiyatı da topluma giren yeniliklerden yavaş yavaş etkilenmeye ve değişmeye başlar. Batılı anlamda hikâye ve roman türü de işte bu devirde Türk edebiyatına girer. Deniz ve denizcilik alanında da bu dönem, büyük değişimlerin yaşandığı bir dönemdir. Avrupa'da Sanayi İnkılâbı'nın meydana geldiği yıllarda bu inkılâbın deniz araçları olan buharlı gemilerin de dünyaya yayıldığı bir devirdir. Avrupa ekonomisinin Osmanlı'ya doğru yayıldığı, egemen olduğu veya kuşattığı bir dönemde bu yayılmanın araçları olarak karşımıza çıkar. Dolayısıyla ele aldığımız konu, her iki unsuruyla da Osmanlı'ya Avrupa'dan gelir. Yani hem roman, hem de romana konu olan buharlı gemiler. Batı usul ve tekniğinin Osmanlı'da nasıl algılandığı, yenilikler karşısında sanatçıların, aydınların, siyasi kimliklerin nasıl tepki verdiklerini görmek Tanzimat'ı daha iyi anlamamızı sağlar.

Çalışma için Tanzimat devri hikâye ve romanları okunmuş ve denizciliğe ait bilgiler fişlenmiştir. Daha sonra içerik, konulara göre tasnif edilerek belirli başlıklar altında toplanmıştır. Bundan sonra döneme ait denizcilik bilgileri çerçevesinde mevcut veriler değerlendirilmiş ve yazıya geçirilmiştir.

Çalışmamız beş bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde deniz, mekân olarak ele alınmış, güzellik ve eğlence açısından da incelenmiştir. Ayrıca mehtap ve vapur gezintileri ile kayak ve sandal sefaları üzerinde de durulmuştur.

İkinci bölümde deniz, daha çok insan psikolojisini olumlu ve olumsuz yönüyle etkilemesi açısından ele alınmıştır.

Üçüncü bölümde deniz, deniz ticareti bakımından ele alınmış, taşımacılık ve ulaşım olarak iki farklı başlık altında incelenmiştir.

Dördüncü bölümde o devirde kullanılan deniz araçlarının neler olduğu hakkında bilgiler verilmiştir. Vapurlar ile kayıklar ve yelkenliler olarak iki başlık altında toplanmış, vapurlar da çeşitli alt başlıklarda incelenerek insan hayatını kolaylaştırıcı yönü üzerinde durulmuştur.

Beşinci ve son bölümde ise deniz ile ilgili diğer unsurlar hakkında bilgi verilmiştir.

Çalışma boyunca benden maddî ve manevî desteğini esirgemeyen aileme; kıymetli zaman ve emeğini benden esirgemeyen, çalışmama ışık tutan, elindeki kaynakları benimle paylaşan danışmanım Sayın Yrd. Doç. Dr. Salih OKUMUŞ'a ve manevî anlamda her zaman yanımda olan sevgili arkadaşlarıma sonsuz teşekkürlerimle...

ORDU-2012

Beste Semiha BAHÇECİ

KISALTMALAR:

bs: Basım

C: Cilt

çev: Çeviren

ed: Editör

No: Numara

s: Sayfa

ss: Sayfalar arası

S: Sayı

TDK: Türk Dil Kurumu

TTK: Türk Tarih Kurumu

yay. haz: Yayına hazırlayan

yy: Yüzyıl

GİRİŞ:

Dünyanın % 71'i denizler ve okyanuslar ile kaplıdır. Yani karaların yaklaşık 2.5 katı su ile doludur. Dünyadaki yüklerin, yaklaşık % 85'i, petrolün ise yaklaşık % 98'i deniz yoluyla taşınır. Dünya ticaret merkezlerinin hemen hemen hepsinin deniz kıyısında kurulmuş olduğu, dünya nüfusunun da yaklaşık % 75'inin ise kıyılar ile kıyılara yakın bölgelerde yaşadığı görülür.¹

Deniz, dalgasıyla, sonsuzluğuyla, dinginliğiyle, güneşle, yakamozla, içinde barındırdığı sayısız bitki ve canlı türüyle rengârenk ve eşsiz bir dünyadır.² Deniz, kimi zaman insan için sonsuzluğu, çaresizliği, imkânsızlığı çağrıştırırken kimi zaman da bir insan gibi düşünülerek ona kaçma, sığınma şeklinde de ele alınır.

Denizler, geniş ulaştırma imkânları, sunduğu sayısız besin ve doğal kaynakların yanında enerji kaynakları ile de insanlığın ortak ve vazgeçilmez yaşam alanını ve ekonomik zeminini oluşturur.

Denizler, tarih boyunca insan için özgürlük, kurtuluş ve keşif alanlarıdır. Deniz, mesafelerin enginliği, yönlerin sayısızlığı, yolların belirsizliği ve bitmeyen dönüşümleriyle her zaman beklenmedik şeylerle doludur. Roma ile Rönesans arasında öne çıkan medeniyet, karaların derinliklerinden ve çöllerden esinlenir. Bunun yanında içine kapanık ve mistik kokuludur. Kent tasvirlerinde ya da dini tablolarında arka planlarda deniz, gemilerin beklediği emin limanların ötesinde henüz düşünmez.³ Fakat Coğrafi Keşifler ile birlikte deniz, Batı için bir özgürlük, kurtuluş ve keşif alanı olur. Doğu için karaların kesinliğine ve emniyetine karşılık Batı için denizin değişken ve bilinmez yüzü ümit ve yeni ufuklar anlamına gelir. Denizlere rahat bir şekilde açılmanın getirdiği ticaret ve özgürlük en fazla Batı Avrupa'yı etkiler.⁴

Karasal kaynaklardaki azalma ve yetersizlikler, dolayısıyla devletlerin denizlerdeki ekonomik mücadele zemininde daha çok gayret göstermelerine neden olur. Büyük ölçüde II. Dünya Savaşı sonrasında başlayan denizlerin paylaşım mücadelesi ve yapılan sözleşmeler sonucunda, devletlerin denizlerdeki ilgi ve çıkarlarının büyük bir

¹ Komisyon, **Meydan Larousse Büyük Lûgat ve Ansiklopedi**, Meydan Gazetecilik ve Neşriyat Limited Şirketi, C. 5, İstanbul, 1969, s. 174.

² Günay Güner, "Türk Yazınında Deniz ve Yaman Koray Romanı Bağlamında 'Deniz Ağacı'", Kibatek **Uluslararası Türk Kültüründe Deniz ve Deniz Edebiyatı Sempozyumu Bildirileri**, yay. haz. Metin Turan-Mustafa Oral, Antalya, 2008, s. 116.

³ Jale Nejdet Erzen, "Bir Özgürlük, Kurtuluş ve Keşif Alanı Olarak Deniz", **Sanat Dünyamız, Üç Aylık Kültür ve Sanat Dergisi**, Sayı: 72, Yıl: 1999, s. 147.

⁴ İlhan Ekinci, "Yabancı Vapur Kumpanyaları ve İmajları Hakkında", **Kebikeç**, S. 21, Ankara, 2006/1, s. 73.

bölümü hukukileşerek hak halini alır. Güçlü denizci devletler bir taraftan karasuları dışında bulunan yetki alanlarındaki haklarını pekiştirirken, diğer taraftan geniş okyanus alanlarındaki temel çıkarları ile ilgi ve çıkarlarını hukuki güvenceye almak için mücadelelerini sürdürürler. Bu mücadele sonunda denizler ve okyanuslar, sınırlandırılmış ulaştırma ve uçuş serbestisi dışında insanlığın ortak malı olma hakkını kaybeder. Ancak nimetlerinden faydalanmasını bilen ve işletebilen denizci devletler ile toplumlara sunarlar.

“Denizin ve suyun Türk kültüründeki önemi, bu iki unsurun tarihte daha çok ayırıcı değil, birleştirici öğeler olarak karşımıza çıkmasından da anlaşılmaktadır.”⁵

Üç tarafı denizlerle çevrili olan Anadolu, deniz yolu ulaşımı ve ticareti açısından oldukça elverişli koşullara sahiptir. Daha ilk çağlardan beri Anadolu’daki toplumlar ve devletler deniz ulaşımı sayesinde zenginleşirler. Osmanlılar döneminde deniz ulaşım ve ticareti önemli bir yere sahiptir. Daha çok denizden gelecek saldırılara karşı kendilerini korumak ve fetihler yapmak için askeri amaca yönelik donanmalar kurulur. Bundan dolayı deniz ticareti ve ulaşımı yara almaya başlar.

Denizlerin dünya ve insanlık açısından önemi çok fazladır. Bu önem ve insanlığın gelecek kaygısı, denizlerin devletler ile insan toplulukları için vazgeçilmez yaşam alanı olduğu gerçeğini her geçen gün daha fazla karşımıza çıkarır.

“Osmanlı Devleti’nin kuruluş ve gelişmesine paralel olarak denizcilik de gelişme göstermiştir. Kuruluş döneminde bir kara devleti görünümünde olan Osmanlı Devleti 16. ve 17. yüzyıllarda tam bir deniz imparatorluğu haline gelmiştir. II. Bayezid, Yavuz Sultan Selim, Kanuni Sultan Süleyman devirlerinde ve takip eden dönemlerde ciddi boyutlarda bir deniz donanması oluşturulmuştur. Donanmada 17. yüzyıl başlarında bir gerileme belirtisi görülmüşse de 1770 yılındaki Çeşme yenilgisine kadar, Osmanlı donanması Akdeniz’deki hâkimiyetini sürdürmeye çalışmıştır.

Denizcilik ve donanmaya dair her türlü faaliyetin sürdürüldüğü yer tersanedir. Ancak Osmanlı kaynaklarında 16. yüzyıla kadar tersane terimine rastlamıyoruz. Düzenli ve büyük bir Osmanlı tersanesi, Yıldırım Bayezid devrinde, 1390 yılında inşasına başlanan Gelibolu Tersanesi’dir. Öncesinde de küçük ölçekli tersanelerin var olduğu bilinmekle birlikte bu tersane 16. yüzyılın başında, Tersane-i Amire’nin kurulmasına kadar Osmanlı’nın en önemli deniz üssü olmuştur. Tersane-i Amire kurulduktan sonra,

⁵ Ömer Asım Saçlı, **Türkler ve Deniz**, ed. Özlem Kumrular, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2007, s. 7.

ihtiyaç üzerine bazı dönemlerde burada gemi inşa edilmiş, tersane zaman zaman tamir görmüş, ancak 18. yüzyıl sonunda tamamen atıl kalmıştır. Osmanlı'nın diğer önemli tersaneleri İstanbul ve Gelibolu tersanesinden sonra üçüncü büyük tersane olan Sinop tersanesi ve İznikmid (İzmit), Samsun, Süveyş, Basra ile Rusçuk, Birecik tersaneleri gibi nehir tersaneleridir. Ayrıca birçok gemi inşa tezgâhı da mevcuttu ve bütün bu tersanelerle gemi inşa tezgâhları Tersane-i Amire kurulduktan sonra buraya bağlı olarak çalışmışlardır.”⁶ Osmanlı'daki ilk buharlı gemi ise 1827 yılında II. Mahmud döneminde tersane tarafından satın alınır.⁷

“Türklerin batıya yürüyüşü, denizcilik açısından, Selçuklular döneminde Emir Çaka Bey'in 1081'de ilk tersaneyi kurması ve 50 parçalık ilk Türk donanmasını inşa etmesiyle yeni bir boyut kazanır. Bunu, Sultan-ül Bahreyn (iki denizin sultanı) olarak bilinen Alaeddin Keykubad'ın Alanya ve Sinop tersanelerini inşası takip eder.”⁸

Erol Mütercimler'e göre Osmanlı denizciliğinin temelinde, Anadolu Selçuklu Devleti, Aydınoğulları ve Karesioğulları'nın gelenekleri vardır. Osmanlı beyliğinin bağımsız bir devlet olarak kurulabilmesi, beslenebilmesi ve uzun ömürlü olabilmesi onun deniz olanaklarından yararlanmasına bağlıdır. Kuruluş döneminde deniz kuvveti kara kuvveti kadar önem ve güç kazanmaz. Yükselme dönemi içinde zaman zaman güçlü, büyük bir donanma yapıldığı, Yavuz Sultan Selim zamanında bu donanmayı oluşturmak için İstanbul ve Süveyş'te tersaneler kurulduğu ve geliştirildiği görülür. Osmanlı İmparatorluğu duraklama döneminde de dünyanın en büyük devletidir. Bununla beraber Osmanlı donanması, Karadeniz ve Akdeniz hakimi olarak görkemli bir biçimde denizlerde dir. Ancak onu, ileriye doğru işler yapmaya sevk edecek sebepler ve ihtiyaçlar yoktur.⁹

Osmanlı limanları arasındaki deniz taşımacılığı genellikle Osmanlı bandıralı gemilerle yapılır. İhtiyaç duyuldukça yabancı gemiler de kullanılır. Özellikle Osmanlı tekneleri tonaj bakımından küçük oldukları için uzak limanlar arasında yabancı gemilerden daha geniş ölçüde yararlanılır. XVIII. yy'da yabancı gemilerden yararlanma giderek artar. Özellikle uzun süren İngiliz-Fransız savaşı, Fransız gemilerinin yerini Rum gemilerinin almasına neden olur. Yelkenli gemilerin yerlerini buharlı gemilere

⁶ Nurcan Yazıcı, **Türkler ve Deniz**, ed. Özlem Kumrular, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2007, ss. 381-382.

⁷ Murat Koraltürk, **Türkler ve Deniz**, ed. Özlem Kumrular, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2007, s. 480.

⁸ Saçlı, (2007: 7)

⁹ Erol Mütercimler, **İmparatorluğun Çöküşüne Denizden Bakış**, Toplumsal Dönüşüm Yayınları, İstanbul, 2004, s. 40.

bırakmasına kadar özellikle Ege’de taşımacılık işini daha çok Rum kaptanlara ait gemiler yürütür.¹⁰

XIX. yy yabancı ve Türk gemilerinin birlikte taşıma yaptıkları bir devirdir. Bu yüzyıl öncesinde Karadeniz’e yabancı gemi girmesi çok nadir olduğu için taşımacılık da tamamen Osmanlı gemileriyle yapılır. Yabancı devlet bayrağını taşıyan gemilerin Karadeniz’de serbest dolaşma hakkını kazanmalarından sonra başta Avusturya olmak üzere Rus, İngiliz ve Fransız şirketleri gerek Avrupa ve Osmanlı limanları, gerekse Osmanlı limanlarının birbirleri arasında düzenli seferler düzenlerler. Bunlar, Türk bandıralı gemilerinden sayı ve tonaj bakımından üstün olmasına rağmen, yolcu ve yük taşımacılığında büyük bir faaliyet gösterirler. XIX. yy’ın ortalarına doğru Marmara, İstanbul Boğazı ve İzmir Körfezi gibi yerlerde de taşımacılığa başlarlar.¹¹ 1851 yılında İstanbul, Boğaziçi ve Kadıköy arasında gemi işletmek üzere Şirket-i Hayriye adında özel teşebbüs kurulur, başarılı ve çok önemli hizmetler verir. Şirket-i Hayriye ve bunun yanında tersaneye bağlı olarak Fevaid-i Osmaniye adıyla kurulan kuruluşlar, karşılaştıkları imkânsızlıklara rağmen Osmanlı bandıralı deniz taşımacılığını üstlenirler. Dış ticaret bakımından ise yabancı gemiler daima önde gelir.

İstanbul’da XIX. yy’ın ikinci yarısına kadar kayıklar başlıca taşıma araçlarıdır. Kayıkçılık ise belirli yasalar çerçevesinde gerçekleştirilir. İstanbul-Mudanya, İstanbul-Üsküdar, Eminönü-Karaköy arasında, Haliç ve Boğaziçi’nde kayıklar ve diğer deniz taşıma araçları kullanılarak yolcu ve yük taşımacılığı gerçekleştirilir. İstanbul ve çevresindeki deniz taşımacılığı XVI. yy’dan başlayarak gelişme gösterir. XVII. ve XVIII. yüzyıla kadar yolcu ve yük taşımacılığında kayıklar ön plandayken XIX. yy’da ise ağırlıklı olarak buharlı gemiler kullanılmaya başlanır. 1680’de 1400 kayık, 1295 kayıkçı; 1802’de 3996 kayık, 6572 kayıkçı ve 1844’te 16000 kayık, 19000 kayıkçı faaliyettedir.¹²

Osmanlı’da XIX. yy ile birlikte denizde buhar gücü kullanılmaya başlanır. Bu yüzyılda yelkenli gemi taşımacılığının yanında buharlı gemi taşımacılığı da yapılır. Osmanlı deniz gücünü arttırmak amacıyla çeşitli kanunnameler çıkarılır. Bunun için yabancı danışman ve teknik adamlar görevlendirilir.¹³

¹⁰ Mübahat Kütükoğlu, “Osmanlı İktisadi Yapısı”, **Osmanlı Devleti Tarihi**, C. II, İstanbul, 1999, ss. 595-596.

¹¹ Kütükoğlu, (1999: 595-596)

¹² Koraltürk, (2007: 480)

¹³ Koraltürk, (2007: 480)

“19. yüzyılda başlayan Osmanlı modernleşmesi ile İstanbul’da kent içi ulaşım talebinin artışı arasında bir ilişki vardır. Kentin büyümesi, yaşam biçimindeki değişim, ulaşımdaki talebini değiştirdi. Ulaşım talebi artarken buharlı gemiciliğin gelişimi 19. yüzyılın ortalarından itibaren kent içi ulaşımında vapurların kullanımını gündeme getirdi.

19. yüzyılda Osmanlı toplumsal ve ekonomik yapısında, tüketim toplumuna doğru yönelişin bir belirtisi olarak sayfiye alışkanlığının yaygınlaşması, özellikle İstanbul ile hemen yanı başındaki Boğaziçi arasında ulaşım gereksiniminin artışına neden oldu. Geleneksel ulaştırma araçları olan kayıklar sert hava koşullarına uygun değildi, seyir güvenlikleri yoktu, toplu taşımaya yaramıyorlardı ve dolayısıyla artan kent içi ulaşım talebini karşılayamaz hale geldiler. Bu süreçte Boğaziçi’nde önce yabancılar buharlı gemi işletmeye başladılar. 1837’de biri İngiliz, diğeri Rus bandıralı gemilerle yapılan taşımacılık kısa bir süre sonra devlet tarafından yasaklandı; ancak artan gereksinimi gidermek üzere bu kez devlet harekete geçti. 1838’de Osmanlı sularında yolcu ve yük taşımak üzere işletilen ilk Osmanlı bandıralı buharlı gemiler olan, Tersane-i Âmire’ye ait Mesir-i Bahri ve Eser-i Hayır adlı vapurlardan biri İstanbul’da, bir diğeri Marmara Denizi’nde İstanbul ile Bandırma, İzmit ve Tekirdağ arasında işlemeye başladı.”¹⁴

Osmanlı denizciliği geliştirmek ve taşımacılığı tekelinde tutmak için çeşitli denizcilik idareleri kurar. Bunlardan birisi 1844’te Sirkeci-Adalar, Sirkeci-Pendik ve Sirkeci-Yeşilköy arasında işleyen Hazine-i Hassa Vapurları İdaresidir. Bu idare 1862’de Fevaid-i Osmaniye İdaresi olarak adını değiştirir. Bundan sonra Akdeniz, Karadeniz ve Marmara Denizi’nde seferlere çıkar. Fevaid-i Osmaniye İdaresi, 1861-1876 yıllarında Sultan Abdülaziz tarafından ismi değiştirilerek 1871’de İdare-i Aziziye’ye dönüşür. Haydarpaşa, Kadıköy ve Adalar’a seferler artar. Ayrıca Trabzon, Girit ve Trablusgarp’a da seferler düzenler. İdare-i Aziziye, II. Abdülhamid’in tahta çıkmasıyla birlikte 1878’de İdare-i Mahsusa adını alır. İdare bu dönemde olumlu işletilemez. İdare-i Mahsusa 1909’da bir İngiliz şirketine satılır.¹⁵

Osmanlı denizcilik tarihinin en önemli deniz şirketlerinden biri olan Şirket-i Hayriye 1851’de Cevdet ve Fuat Paşaların önderliğiyle İstanbul ve Boğaziçi’nde yük ve yolcu taşımacılığı yapar. Şirket-i Hayriye Osmanlı Devleti’nde kurulan ilk anonim

¹⁴ Koraltürk, (2007: 480-481)

¹⁵ Koraltürk, (2007: 481-482)

şirket olması bakımından da oldukça önemlidir. Şirket-i Hayriye'nin kuruluşundaki iki temel amaç; İstanbul ile Boğaziçi arasında kayıklarla meydana gelen yük ve yolcu taşımacılığını daha güvenli ve konforlu hale getirmek, kurulacak anonim şirketin Osmanlı'da şirketleşme sürecini başlatacak ilk örnek olmasıdır. Şirket-i Hayriye yaklaşık bir yüzyıl İstanbul ile Boğaziçi arasındaki ulaşımı gerçekleştirir. Bu da Boğaziçi'nin İstanbul ile kaynaşmasını sağlar.¹⁶

Şirket-i Hayriye, faaliyet gösterdiği süre boyunca 3 araba vapuru, 74 yolcu vapuru, 3 kömür vapuru ve 1 gezinti teknesiyle birlikte toplam 81 parça vapur filosuna sahiptir. Araba ve yolcu vapurlarının 66'sı İngiliz, 6'sı Fransız, 2'si Alman, 1 tanesi Hollanda yapımıdır. 2 vapur da Hasköy Tersanesi'nde inşa edilir.¹⁷

Şirket-i Hayriye genel olarak Boğaziçi'nde faaliyet gösterir. Şirketin belirlenebilen en eski tarifesi olan 1858 yılına ait belgelerde vapurların İstanbul ile Boğaziçi'nin Rumeli sahilinde Beşiktaş, Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavutköy, Rumelihisarı, Bebek, Emirgân, İstinye, Yeniköy, Tarabya, Büyükdere ve Yenimahalle iskeleleri; Anadolu sahilinde Üsküdar, Kuzguncuk, Çengelköy, Beylerbeyi, Vaniköy, Anadoluhisarı, Kanlıca, Paşabahçe ve Beykoz iskelelerinde işlediği belirtilir. Şirket-i Hayriye'nin faaliyet alanında kimi zaman gelişmeler olur. 1868-1869 yıllarında Adalar'a seferler düzenlenir.¹⁸

Şirket-i Hayriye kurulma aşamasındayken İstanbul ile Boğaziçi arasındaki yük ve yolcu taşımacılığını kayıklar üstlenir. Vapur işletmelerinin faaliyete geçmesinde kayıkçıların bundan olumsuz yönde etkileneceği düşünülür. Fakat Boğaziçi'ndeki nüfusun artmasına bağlı olarak iskeleler arasındaki trafiğin artacağı ve kayıkçıların bu durumdan faydalanacağı zannedilir. Buna rağmen kayıkçılara duyulan gereksinimin azalacağı ve eskisi gibi iş olmayacağı kayıkçılar tarafından görülür. Taşradan kayıkçılık yapmak için İstanbul'a gelenler başka iş kollarında iş bulmaya yönelir. Şirket-i Hayriye'nin faaliyete geçmesiyle birlikte yolcu sayısındaki artış ve vapurlara olan talebin artması kayıkçıların İstanbul kent içi ulaşımında kullanımını azaltır. Böylelikle XIX. yüzyılın ortalarına doğru kayıkçılık kent içi ulaşımındaki faaliyetini yitirmeye başlar.¹⁹

¹⁶ Koraltürk, (2007: 484)

¹⁷ Koraltürk, (2007: 488)

¹⁸ Koraltürk, (2007: 502)

¹⁹ Koraltürk, (2007: 506)

Kayıkcılar bu değişim içinde vapurlara karşı tepkilerini ortaya koyarlar. Üsküdar'da işleyen kayıkcılar vapurların yol güzergâhı üzerinde durarak onların seyirlerini ve iskeleye yanaşmalarını engellerler. Hatta gemileri taşıdıkları bile olur. 1871'de Şirket-i Hayriye'nin Üsküdar-Kabataş arasında ilk araba vapuru seferine de benzer şekilde mavnacılar tepki gösterir.²⁰ Şirket-i Hayriye'nin kuruluş dönemlerinde iskeleler henüz ortada yokken yolcular kayıklarla vapurlara taşınır. Bu durum kayıkcılar için aslında olumlu bir sonuçtur. Fakat yeni iskeleleri inşası ile birlikte vapurların iskelelere yanaşması kayıkcılar ve kayıkcılık mesleğine darbe vurur. Şirket-i Hayriye'nin faaliyetlerinin artması ile birlikte kayıkcılar hem vapurlarla hem de kendi aralarında rekabete tutuşurlar. Vapur saatlerine yetişemeyen veya vapur tarifelerine maddi olarak yetişemeyen yolcular kayıkcılar tarafından taciz edilmeye başlanır. Kayıklara binmek zorunda kalan yolcular kayıkcıların tartışmalarının ortasında kalır. Bu da iskelelerde huzursuzluklara neden olur. Şirket-i Hayriye'nin iskeleler arası işlemesi bir anlamda kayıkcılar ve kayıkcılık mesleğini sekteye uğratar. Hatta kayıkcılığın deniz üzerindeki eski rolünü elinden alır.

²⁰ Koraltürk, (2007: 507)

I. BÖLÜM: MEKÂN OLARAK DENİZ

Coğrafi kavram olarak deniz, edebi eserlerde genellikle özgün bir imge olarak kullanılmıştır. XIX. yüzyıl Türk Edebiyatı'nda yeni yeni tanınmaya başlayan Batılı hikâye ve romanlar, vaka kuruluşunun genişliği ölçüsünde, olayları tahlil etmede, duygu ve düşünceleri okuyucuya vermede Tanzimat yazarları için elverişli bir edebi vasıta olmuştur.

Arapça kökenli bir kelime olan “mekân”, “kevn” kökünden gelmektedir. Yer, mahal; ev, oturulan yer anlamlarına gelir.²¹ Mekân, kişilerin belli bir zaman içinde başlarından geçen olayların meydana geldiği bir yer olması sebebiyle de olay çevresinde gelişen metinlerin yapısını oluşturan öğelerden biridir.²² “Mekân, İngilizce'deki *space* sözcüğünün karşılığı olan ve Türkçe metinlerde zaman zaman, *Uzam* ve *Uzay* olarak kullanılan ve her iki kavramı da kapsayan anlamıyla”²³ da kullanılır.

Bir romanda mekânın çeşitli işlevleri vardır. Her şeyden önce ve en azından olayların bir dekorudur. Ama genel olarak mekân, vakanın varlık bulduğu yer, şahısların içinde yaşadıkları, kendi oluşlarını fark ettikleri alandır. Bununla birlikte şahısların içinde buldukları çevreyi algılayış biçimlerini, ruhsal ekonomik durumlarını, karakterlerini açıklama yolunda imkânlar sunabilir. Şahısları tanıtmaya yollarının biri olarak dramatik bir iş de üstlenerek vakanın temel ögesi olur ve şahsın çevresini, algılayış şekillerini, o çevredeki ruh durumunu hatta karakterini etkiler. Yer değiştirmelerin vakaya ve davranış biçimlerine kattığı değişiklikleri de gözden uzak tutmamak gerekir. Mekân, vakanın bir ögesi olarak, aksiyonun oluşmasına veya şekil almasına da etki eder.²⁴

Romanlarda mekân türlerini belirten açık, kapalı, geniş, dar, özel gibi adlandırmalar kullanılır. Açık mekânlar (ülke, bölge, deniz, şehir, dağ, park v.s.) vaka parçalarının yaşandığı diğer mekânları kapsayıcı özelliğe sahiptir. Kapalı mekânlar (ev, oda, hastane, fabrika vs.) bazı şahısların içinde yaşadıkları diğer şahısların giremedikleri “kapsanan” mekânlardır.²⁵

²¹ Ferit Devellioğlu, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, Aydın Kitabevi, Ankara, 2010, s. 699.

²² Salih Okumuş-İdris Şahin, “Tanzimat Sonrası Türk Edebiyatında Tepe Kavramı ve Simgesel Değerleri”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C. 4, S. 17, Bahar 2011, ss. 110-111.

²³ Süalp Akbal-Z. Tül, *Zamanmekân*, Bağlam Yayıncılık, İstanbul, 2004, s. 89.

²⁴ Mehmet Narlı, “Romanda Zaman ve Mekân Kavramları”, *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 5, S. 7, Mayıs 2002, ss. 98-99.

²⁵ Narlı, (2002: 100)

Tanzimat devri yazarları, hikâye ve romanlarında açık bir mekân olan denizi kullanmışlardır. Yazarlar eserlerinde denizi genel bir mekân olarak ele alındıkları için deniz, başlı başına bir mekân olarak kullanılmıştır. Kaleme alınan hikâye ve romanlarda özellikle de romanlarda deniz, geniş ve açık mekân; gemi, vapur gibi deniz araçları da denizin üzerinde bulunan dar ve kapalı mekânlardır. Açık mekân olan denizin ele alındığı roman ve hikâyelerde uzun bir yolculuk yapılacaksa çoğunlukla haftalarca ve aylarca deniz üzerinde kalınır. Eğer vapur ya da geminin erzağı burada bulunan yolculara yetmeyecek kadar az ise sadece erzak almak ve yolcuların eksiklerini gidermek için en yakın limana çıkılır.

Bundan başka deniz temi, güzellik ve eğlence mekânı olarak da Tanzimat dönemi eserlerinde yer alarak roman ve hikâye kahramanları üzerinde olumlu etkiler bırakır. Bu eserlerde deniz, bakıldığında insanda hoş ve latif duygular uyandıran, ay ve güneş ışınlarının etkisiyle bu letafetin arttığı bir unsur olarak da okuyucunun karşısına çıkar. Bununla birlikte hikâye ve roman kahramanlarının eğlenceleri için bir araç olan deniz, kayık sefaları ve mehtap gezintileri ile de yazarlar için vazgeçilmez bir motif olmuştur. Kayık sefaları ve mehtap gezintileri ile kahramanlar, hem ruhen hem de bedenen rahatlayarak eğlenirler. Böylelikle günün sıkıcı yorgunluğunu üzerlerinden atarak yeni yeni insanlarla tanışma ve kaynaşma olanağı da bulurlar.

A. Nesnel Mekân Olarak Deniz:

Denizlerin nesnel bir mekân olarak kullanılması Tanzimat hikâye ve romanlarında sıklıkla karşılaşılan bir motiftir. Bu dönemde tamamen veya belirli olayları denizde geçen eserler bulunur. Eserlerde başkahramanların maceraları Karadeniz ve çoğunlukla da Akdeniz ülkelerinde geçer. Karadeniz coğrafyasındaki anlatı kahramanları Samsun, Sinop ve Batum; Akdeniz coğrafyasındaki anlatı kahramanları ise Cezayir, Tunus, İspanya, İtalya, Fransa, Malta ve Mısır gibi ülkelerin limanlarında dolaşırlar.

Burada nesnel mekândan kastımız, Tanzimat hikâye ve romanlarında olayların meydana geldiği mekânların genel olarak deniz üzerinde geçiyor olmasıdır.

Şimdi denizlerin nesnel bir mekân olarak kullanıldığı Tanzimat devri hikâye ve romanlarını ele alalım:

Emin Nihat Efendi'nin “*Müsameretnâme*” adlı eserinin ilk hikâyesi olan “*Binbaşı Rıfat Bey'in Sergüzeşti*” nde hikâye deniz ile başlar. Emin Nihat, hikâyeye başlarken mekân olarak ilk önce denizi seçer daha sonra ise hikâyeyi karada devam ettirir. Binbaşı Rıfat Bey, bir ilkbahar sabahı gezinti yapmak için Boğaziçi'ne gider. Burada bir süre dolaştıktan sonra vapura biner:

“Çend sene mukaddem, evvel-i baharda bir pazar günü berây-ı tenezzüh Boğaziçi'ne azimet etmiştim. Fakat şu azimet-i fevka'l-me'mûl havanın birdenbire kesb-i safvet ve letâfet edişinden neş'et eylediğinden, sabahleyin erkence bir münâsib refik tedârîki için ehîbbâdan pek sevdiğim bir iki zata arîze-i teşvikiye takdîminde bulundum ise de, tesâdüfen birer mevâni-i kaviyye ile mukayyed bulduklarından bahisle beyân-ı te'essüfü hâvî cevap alarak, hiçbirisinden eser-i müvâfakat göremediğim, vehleten revnak-şiken-i şevk-i 'azîmet olmuş idi. (...) Havanın da o günkü revnak ve letâfeti gûyâ lisân-i hâl ile halkı mesîre ve çemen-zâra da'veti ilân eylemekte idi. Çünkü o güne kadar havalar mütemâdiyen gayet rutûbetli ve mağmûmâne murûr ve aftâb-ı cihân-tâb ise rû-yi zemîni bir müddet envâr-ı didârından mehcûr etmiş ve o cihetle Der-sa'âdet halkının ekserîsi kuytu ve nezâretsiz hâne ve meştâlarında bunalıp kaldıkları, canlarına yetmiş olduğundan, o gün pek çoğu kemâl-i i'tinâ ile giyinip bezenmiş ve gezip tozmağa bir derece özenmiş idiler ki, yalnız köprüden

binen yolcuların kesreti vapuru doldurmakta gereği gibi hakkını vermiş bir halde idi.”²⁶

Rıfat Bey, vapurda yabancı bir adamla konuşmaya başlar. Bir müddet yabancıнын kendisini tanıtmaması ve İstanbul’un güzelliklerinden bahsetmesinden sonra vapur, Büyükdere İskelesi’ne yanaşır. Rıfat Bey, vapurdan karaya çıkar. Hikâyenin bundan sonraki kısmı karada devam eder.

Nâbizâde Nâzım’ın hikâyelerinin toplandığı kitaptaki “*Hasba*” adlı hikâyenin kahramanı, kırk yaşını geçmiş olan Behzad’ın on iki yaşındaki Şahinde’ye âşık oluşunu konu alır. Bu hikâyede mekân olarak deniz seçilir. Olayların büyük bir kısmı vapurda geçer. Geçici bir memuriyet nedeniyle yaklaşık beş aylık bir süre Filistin’de bulunan evli ve çocuklu Behzad Bey, İstanbul’a dönmek için vapura biner. Vapurda, Yafa’dan İstanbul’a dönmekte olan Gaalip Bey ile tanışır. Şahinde de Gaalip Bey’in on iki yaşındaki kızıdır. Vapur sırasıyla Kıbrıs, Rodos, Sakız adalarının kıyılarını izler:

“Vapur saatte dokuz on mil sür’atiyle Kıbrıs sâhilini tâkib etmekteydi.”²⁷

“Vapur hâlâ engindeydi. Akşama doğru belki Rodos dağlarının görülebileceği tahmîn olunmaktaydı.”²⁸

“Vapur daha ertesi günü Sakız’a doğru tekarrüb etmekteyken (...)”²⁹

Vapur, bir gece İzmir’de konakladıktan sonra İstanbul’a hareket eder. Hikâyenin bu bölümünden sonraki kısmı mekân olarak karada devam eder.

Ahmet Mithat Efendi’nin “*Letaif-i Rivayat*” adlı eserinin on birinci kısmı olan “*Bahtiyarlık*” hikâyesinde Galatasaray Lisesi’nde yatılı okuyan iki sınıf arkadaşı Senai ve Şinasi’nin aldıkları eğitim ve mensup oldukları aile yapısının etkisiyle Şinasi’nin köy hayatının Senai’nin de şehir hayatının insanı mutlu edeceği tezini hayata geçirmek üzere kendilerine bir hayat çizgisi belirlemeleri konu edilir. Mekân olarak ilk önce İstanbul seçilir. Hikâyenin ilerleyen bölümlerinde Senai, Avrupa’ya eğitim almaya gider. Fakat burada kumarhanelerde ve eğlence yerlerinde tüm parasını sarf eder. Kumar borçlarını ödememek için İtalya’ya kaçan Senai, yolda soyguncular tarafından soyulur. Ümitsizlik içinde İstanbul’a dönmek için gemiye biner. Hikâyenin bu bölümünde mekân olarak deniz kullanılır. Senai’nin bulunduğu gemi denizde ilerlerken fırtınaya tutulur ve

²⁶ Emin Nihat Efendi, *Müsâmeret-nâme*, haz. Salih Okumuş, Şûle Yayınları, İstanbul, 2002, ss. 34-35.

²⁷ Nâbizâde Nâzım, *Hikâyeler/Külliyat II*, haz. Aziz Behiç Serengil, Dün-Bugün Yayınevi, Ankara, 1961, s. 137.

²⁸ Nâbizâde Nâzım, (1961: 141-142)

²⁹ Nâbizâde Nâzım, (1961: 142)

yollunu kaybeder. Kırk beş gün kadar Akdeniz’de gezerler. Daha sonra gemi, İzmir Körfezi’ne girmeye çalışırken Gediz Nehri’nin yığılmış olduğu kum üzerine saplanır:

“Yelken gemisi ile edilen seyahat malûm a! Ya rüzgârsızlıktan deniz ortasında çalkanıp kalmalı veyahut aksi havalarda gark ile selâmet arasında muhayyer kalarak akıbet-i hâli bekleyip durmalı. İşte bu hâllerin hepsi şu gemide zavallı Senai’nin garip başcağızına geldi. Birdenbire bir fırtına kopar. Tayfalar dahi fırtına ile beraber kıyametler koparırlar. “Mayna! Gabya! Mayna babafingo! Orsa alabanda!” filândan sonra tûl saatine bakılarak bir irtifa alınır. Bulunulan mevkiin arz derecesi bulunur. Anlaşılır ki ta Malta sularına düşmüşler. Böyle bir aksilik daha olur. Bakarlar ki İspanya’ya yaklaştılar. Nihayet tamam kırk beş gün müddet koca Akdeniz’de enine boyuna cirit oynadıktan sonra bir gün İzmir Körfezi’ne gireyim der iken Gediz Nehri’nin yığıntısı olan kum üzerine gemi saplanıp kalmaz mı?”³⁰

Burada bir müddet kalan Senai, gemiden kovulur ve yürüyerek İzmir’e gelir, ilk vapur ile İstanbul’a döner. Bundan sonra ise mekân olarak İstanbul toprakları seçilir.

Yine Ahmet Mithat Efendi’nin “*Letaif-i Rivayat*” adlı eserinin beşinci kısmı olan “*Firkat*” hikâyesinde mekân olarak ilk önce İstanbul daha sonra ise Kafkasya toprakları seçilir. Hikâyenin kahramanı Memduh, çok okuyan ve okuduğunu görmek için her türlü sıkıntıyı göze alan bir kişidir. Okuduğu kitapların etkisinde kalarak Kafkasya’yı görmek hevesine kapılan Memduh, para biriktirir ve İstanbul’dan gemiyle Samsun’a, buradan da Kafkasya’ya doğru hareket eder:

“(…) iki güne kadar İstanbul’dan Samsun’a ve Anapa’ya gider bir İngiliz gemisi hareket edeceğini de haber verdi.”³¹

Eserin bu kısmından sonra olaylar Kafkasya’da geçer.

Ahmet Mithat Efendi’nin “*Letaif-i Rivayat*” adlı eserinin üçüncü kısmı olan “*Felsefe-i Zenan*” hikâyesinde konu olarak evlilik kurumu seçilir. Bu hikâyede iki kız kardeşten Zekiye Hanım evliliğe olumlu bakarken, ablası Akile Hanım ise ondan farklı düşünür. Zekiye Hanım, evlilik düşüncesinin de etkisiyle deniz yoluyla Halep’e gider. Hikâyenin bu kısmında mekân olarak deniz kullanılır. Zekiye Hanım İstanbul’dan çıkarak sırasıyla Midilli, İzmir, Sakız, İstanköy ve Rodos’a, buradan da sekiz gün sonra

³⁰ Ahmet Mithat Efendi, *Letaif-i Rivayat*, haz. Fazıl Gökçek-Sabahattin Çağın, Çağrı Yayınları, İstanbul, 2001, s. 310.

³¹ Ahmet Mithat Efendi, (2001: 126)

İskenderun'a kadar deniz yolculuğu yapar. Zekiye Hanım bu uzun deniz yolculuğunu ve bu yolculuktan aldığı lezzeti ablasına yazdığı mektupta anlatır. Deniz seyahatinin güzelliği Zekiye Hanım için anlatılmaz bir ruh dinginliğidir. Zekiye Hanım'ın eserlerini okuduğu bazı şairler denizi gümüşten bir alana benzetirler. Fakat ona göre bu yanlıştır. Deniz, herhangi bir şeye benzetilemez:

“İstanbul'dan tahrik-i çarh-ı azimet ettiğimiz günün gecesini Marmara üzerinde geçirip sabaha karşı Kal'a-i Sultaniye'ye vasil olduk ve birkaç saat orada ârâm ve ikametten sonra sefinemiz Adalar Denizi'ne doğru yol verip Midilli, İzmir, Sakız, İstanköy ve Rodos'a uğrayarak sekizinci gün İskenderun iskelesine çıktı.

İşbu deniz seyahatinin letafetini ömrüm oldukça unutamam ve deniz üzerinde bulunduğum müddet içinde ruhun hissettiği lezaizi sana tarif etmeye ne kadar çalışsam muvaffak olamam. Âsârını mütalâa eylediğim bazı şairler rûyü bahri bir sâha-i simîne teşbih etmişler. Ne uzak müşabehet! Bana kalsa deniz bu şairlere gücenmiş olmalıdır. (...) O letafet, o safvet neye teşbih edilebilir? Ben hiçbir şeye teşbih edemem. Zira tabiat ecrâm-ı semaviyeyi nüzzara aynıyle aks ettirebilecek kadar safveti ancak bahre tashih etmiş ve hele nesimin cüz'î bir tahriki ile bir yıldızın hutut-ı şuainı nice bin parça kırıp kırıp bunların da birini bin göstermek kuvvet-i azimesini dahi bir meziyet-i fevkalâde olmak üzere bahre ihsan etmiştir.”³²

Zekiye Hanım ve sefinesi İskenderun'a kadar deniz ile geldikten sonra İskenderun'dan Halep'e ise kara yolu ile ulaşırlar.

“*Letaif-i Rivayat*” serisinin on yedinci kısmı olan “*Para*” adlı hikâyede Ahmet Mithat Efendi, biri çalışıp emek harcamayarak, diğeri emeksiz zengin olmak isteyen iki gencin başından geçenleri konu alır. Hikâyeye, mekân olarak İstanbul'da başlar. Hikâyenin kahramanlarından Sulhi Efendi, Akdeniz'e doğru yola çıkmaya karar verir. Sırasıyla İzmit, Mudanya, Kapıdağı, Marmara adası ve Tekirdağ sahillerini dolaşır:

“(...) Sulhi'nin refiki bulunan diğer dört beş efendiler ve beyler kese birliği ile ortaya para koyarak yüz lira kadar sarfiyla mükemmel bir kotra yaptırmış olduklarından ilk defasında İzmit, Mudanya, Kapıdağı, Marmara ceziresi ve Tekfur dağı dolaşmaktan ibaret bir Marmara seyahati icra

³² Ahmet Mithat Efendi, (2001: 63)

*eyledikleri gibi ikinci defasında dahi Akdeniz adalarına kadar tevsi-i daire-i seyahate cesaret bulmuşlar idi.*³³

Bir süre sonra Rodos'a doğru seyahate çıkar. Bu kısımda ise hikâyenin mekânı Akdeniz'dir.

Sami Paşazade Sezai'nin bütünüyle esaret temini işleyen “*Sergüzeşt*” adlı romanı, deniz ile başlayıp Nil kıyısında son bulur. Romanın esir kahramanı Dilber, esirciler ile birlikte Kafkasya'dan Rus Kumpanyası'na ait bir vapurla Karadeniz kıyılarını izleyerek İstanbul'a getirilir:

“Rusya Kumpanyasının Batum'dan gelen bir vapuru Tophane'nin önüne yanaştığı zaman denizin üzerinde sabırsızlıkla bekleyen birkaç kişi sandallardan vapurun içine atılmışlardı. (...)

*Çerkezle bu herif bir sandala, cariyeler de diğerine binerek Tophane iskelesine doğru vapurdan açıldılar.*³⁴

Romanın bu kısmından sonra mekân olarak İstanbul toprakları seçilir. Eserin sonlarına doğru ise Dilber satılarak Mısır'a gönderilir. Romanın sonu Dilber'in satıldığı yerden kaçarak Nil Nehri'nde özgürlüğüne doğru yola çıkması ile biter.

Mehmed Murad'ın “*Turfanda mı Yoksa Turfa mı?*” adlı romanı, Fransa'da tıp eğitimi alan Mansur'un İstanbul'a gelmesiyle başlar. Yazar eserine başlarken mekân olarak Loyd kumpanyasının Volkan vapurunu seçer. Varna'dan İstanbul'a gelen vapur, Boğaz'a doğru ilerlerken yolcular Boğaz'ın etrafında sıralanan manzaraları hayran hayran izleyerek İstanbul'a girerler:

*“Karadeniz'in Boğaz'a yakın bir yerinde bulunuyoruz. Dersaadet ile Varna beyninde işleyen Loyd kumpanyasının Volkan vapuruna râkiben Varna'dan İstanbul'a geliyoruz.”*³⁵

Yazar, mekân olarak deniz ile başladığı romanının ilerleyen sayfalarında karayı tercih eder.

Ahmet Mithat Efendi, “*Müşahedat*” adlı romanına başlarken mekân olarak denizi kullanır. Yazar, Beykoz'daki evinden İstanbul'daki matbaasına gitmek için Şirket-i Hayriye vapurlarından birisine biner. Bu vapurda gördüklerini hemen hikâyeleştiren Mithat Efendi, romanda geçen olayları karada devam ettirir.

³³ Ahmet Mithat Efendi, (2001: 528-529)

³⁴ Sami Paşazade Sezai, **Bütün Eserleri/1-Sergüzeşt**, haz. Zeynep Kerman, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara, 2003, s. 3.

³⁵ Mehmed Murad, **Turfanda mı Yoksa Turfa mı?**, yay. haz. Tacettin Şimşek, Akçağ Yayınları, Ankara, 2005, s. 1.

Ahmet Mithat Efendi'nin "*Hasan Mellâh Yahut Sır İçinde Esrar*" adlı romanında olayların neredeyse tamamı denizde geçer. Dolayısıyla romana mekân olarak deniz seçilir. Romanın başkahramanı Hasan Mellâh, denizcilik okulunda okumuş ve soylu bir aileye mensup zengin bir gençtir. Hasan ile birlikte romanın hemen hemen tüm kahramanlarının hayat hikâyeleri ve başlarına gelen olaylar denizde geçer.

Yine Ahmet Mithat Efendi'nin Hasan Mellâh serisinin ikinci romanı olan "*Zeyl-i Hasan Mellâh Yahut Sır İçinde Esrar*" adlı romanında, ilk kitapta olduğu gibi mekân olarak deniz seçilir. Bu romanda, ilk kitaptaki kahramanların arasına yeni kahramanlar katılır. Yeni kahramanların da romanla beraber zamanlarının çoğu denizde geçer. Yani, bu eserde de mekân olarak deniz ele alınır.

Ahmet Mithat Efendi'nin "*Paris'te Bir Türk*" adlı eseri deniz ile başlayıp yine deniz ile son bulur. Yani bu romanın bir kısmında da mekân denizdir. Roman, İstanbul'dan Marsilya'ya giden bir vapur yolculuğuyla başlar:

*"Fransa'da üçüncü Napolyon'un hükûmet-i imparatorîyesi henüz mevcut olduğun bir zamandaydı ki İstanbul'dan Marsilya'ya müteveccihen hareket eden Messagerie Impériale nam Fransız kumpanyası vapurunun ikinci mevkii epeyce kalabalıktı."*³⁶

Eserin ana kahramanı Nasuh, muhabirdir ve Osmanlı tarafından görevli olarak Paris'e gönderilir. Yolculuk boyunca Türkleri ve Osmanlı'yı yanlış tanıyan yabancılarla birebir sohbet etme olanağı bulan Nasuh, onların kulaktan dolma bilgilerinin ne kadar yetersiz olduğunu bilgisi, üslubu ve çalışkanlığıyla ispatlar. Romanın sonunda ise Nasuh, Müslümanlığı tercih eden Fransız genç kız Virginie ile beraber vapurla İstanbul'a döner:

"Kışın takarrübü cihetiyle Tuna nehri incimâd ve Avusturya ve Macaristan'ın Tuna vapur kumpanyası harekâtını tatil etmeksizin nehr-i mezkûr seyahatını ikmal mecburiyeti dahi baş göstermesiyle Nasuh Efendi Viyana'da hemen asla ikâmet etmeyerek Virginie ile beraber vapura bindi ve iki taraf sahillerini ve sevhil üzerinde vaki köyleri, kasabaları, şehirleri balık dalyanlarını, kordon kalelerini temaşa ede ede Boğaz Köyü'ne kadar inerek oradan şimendifere rakiben Karadeniz sevhilinde vaki Köstence'ye geldi. İstanbul postası için Galatz ve Sünne'den gelmiş olan Avusturya vapuru istim

³⁶ Ahmet Mithat Efendi, *Paris'te Bir Türk*, haz. Erol Ülgen, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara, 2000/1, s. 1.

üzerinde hazır bulunmasıyla hemen şimendiferden vapura aktarma ettiler ve biraz muhalifçe hava ile yirmi iki saat zarfında Karadeniz Boğazı'ndan içeri girdiler.”³⁷

Ahmet Mithat Efendi'nin “*Ahmet Metin ve Şirzad*” adlı oldukça hacimli romanının neredeyse tamamında mekân denizdir. Roman öncelikle karada Ahmet Metin'in kendisine mahsus bir yelkenli sefine yaptırması ile başlar. Sefinenin bitmesi ile birlikte de deniz yolculuğuna çıkılır.

³⁷ Ahmet Midhat Efendi, (2000/1: 530)

B. Güzellik Mekânı Olarak Deniz:

Tanzimat ile birlikte Batıdan alınan yenilikler Osmanlı sosyal yaşantısında da kullanılır hale gelmiştir. İstanbul'da birçok mesire yeri Batı tarzında şekillenmeye ve değişmeye başlamıştır. Sahiller, konaklar ve köşklerle sıralanmıştır. Anadolu ve Rumeli sahilleri de bunların bir uzantısıdır. Tanzimat yazarları da Anadolu ve Rumeli sahillerini hikâye ve romanlarında güzellik mekânı olarak işlemeye başlamışlardır. Tanzimat döneminde denizlerin güzellik mekânı olarak kullanıldığı hikâye ve romanları görmek mümkündür.

Nabizade Nazım'ın edebiyatımızda batılı roman tekniğiyle yazılan ilk psikolojik roman olma özelliği gösteren “Zehra” romanına yazar, Boğaziçi'nin eşsiz güzelliklerinin tasvirini anlatarak başlar. Yazar, İstanbul'a ilk defa gelen birisinin Fenerler'den Boğaz'a doğru girdiğinde yavaş yavaş görmeye başladığı manzarayı, denizin gökyüzü ile güzel bir uyum içinde olduğunu uzun uzun tasvir eder:

“İstanbul'u henüz ilk defa görmeğe gelen bir temâşâ-ger-i mütehassis tasavvur ediniz. Meftûn-i mehâsin-i tabîat olması lâzım gelen bu ziyâretçi Fenerler hizâsından Boğaz dâhiline girmeğe başladığı zaman enzâr-ı temâşâsı önünde öyle bir sâha-i dil-ârâ tecelli ediverir ki, bu sahanın iki tarafını vâkıâ imtidâdı epiyce bir çıplaklık tahdîd ederse de tam cephede enzâr-ı hayretine zarîf zarîf yalılarla müzeyyen olan etekleri bir deryâ-yı lâtîfin emvâc-ı zenzeme-pîrâyesiyle ıslanmakta bulunan î'vicacı yeşil tepeler tesâdüf eder. Bu saha-i dil-rübânın zemînini teşkîl eden deryâ-yi lâtîfin gümüş renkli suyuna semânın şurasından burasından serseriyâne dolaşmakta olan kardan beyaz bulut kümecikleri aksedince ve bu in'ikâs deryâyı gökyüzüne, gökyüzünü deniz sathına benzetince o temâşâ-ger-i mütehassisin hissiyatını tasvîre imkân tasavvur olunamaz.”³⁸

Yazar, denizin güzelliğinin hiçbir kelimeyle tasvir olunamayacağını vurgularken onu güzel bir kadına benzeterek mehtabın da bu güzelliğe ayrı bir güzellik kattığını söyler:

“Boğaziçi bir “dilber-i tabî” kadar sevimlidir, demiş olsak letâfetini tasvîr ve icmâl etmiş olamayız. Uzun uzadıya tasvîre çalışmaktan da, vaktin adem-i müsâdesine mebnî, bir fâide yoktur. Bu cihetle o gibi “mesâi-i bî-netîce”

³⁸ Nâbizâde Nâzım, **Zehra-Külliyât/I**, haz. Aziz Behiç Serengil, Dün-Bugün Yayınevi, Ankara, 1960, ss. 4-5.

yi başka bir fırsata tâlik edeceğiz. Bir kere bu kadar câmi-ül bedâyî olan Boğaziçi'nin haber verdiğimiz mevsimdeki letâfetini tasavvur etmeli; bir de bu letâfete bir kuvvetli mehtâbın katacağı revnakı düşünmeli.”³⁹

Yine aynı romanın ilerleyen sayfalarında yazar, havanın bozuk ve denizin dalgalı olduğu bir anında bile güzelliğinden bir şey kaybetmediğini roman kahramanı Ürani'nin gözünden şöyle aktarır:

“Hele denizin şu gazablı hâli ne kadar hoşuna gitmekteydi. Bu hâli hattâ hayâlinde bile tasavvur etmiş değildi... Dalgalar hiddet ve şiddetle Öreketaşı'na çarpıp inleye inleye kırıldıkça Ürani şevkinden bir çığlık koparmakta idi.”⁴⁰

Tanzimat devri yazarından olan Fatma Aliye Hanım'ın kaleme almış olduğu “Refet” adlı romanda da yazar, roman kahramanlarından Refet'in gözünden denizin güzelliğinin gökyüzü ile uyum içinde olduğundan bahseder:

“İşte kamer de tulû ediyor. Mehtâp da ne latiftir” neşesi var. Bu da Refet'in hiç görmediği bir manzara idi. Gurûb ile tulûu bir arada temaşa! Küçük yelkenli kayıklar ve sandallar, denizin üzerinden geçerken o altın dere içine girince ve oradan çıkıp da; biraz yol aldıktan sonra, gümüş ırmağa tutulmuşçasına akmaya başlayınca; aman ne hoş oluyordu!”⁴¹

Fatma Âliye Hanım tarafından kaleme alınan “Muhadârât / Muhâzarât romanı edebiyatımızda bir kadının elinden çıkmış ilk roman olma önceliğini ve özelliğini taşımaktadır.”⁴² Bu romanda yazar, Lübnan'ın Beyrut şehrinden denizin görsel güzelliğinden çok sesinin kulağa ne kadar güzel geldiğini anlatır:

“Ekseri geceler orada geçirildiğinden, sükûnet-i leyli, koca bir engin denizin, kıyıya çarpmakta olan cesîm dalgalarının mütemadiyen husule getirdikleri bir hışırtı ihlâl eyler ki sahile uzak olan hanelere, uzaktan gelen bu hışırtı, lâtif bir surette vâsıl olur.”⁴³

Ahmet Mithat Efendi'nin “Letaif-i Rivayat” serisinin ikinci kısmı olan “Esaret” hikâyesinde Zeynel Bey, esircilerden satın aldığı Fatin adlı esir çocuğun esaretle ilgili söylediği birkaç sözden etkilenerek efkârlanır ve denize karşı oturarak efkârını

³⁹ Nâbizâde Nâzım, (1960: 6)

⁴⁰ Nâbizâde Nâzım, (1960: 128)

⁴¹ Fatma Aliye, **Refet**, yay. haz. Nurullah Çetin, L&M Yayınları, İstanbul, 2007, s. 153.

⁴² Ali İhsan Kolcu, **Tanzimat Edebiyatı/2 Hikâye ve Roman**, Salkımsöğüt Yayınları, Ankara, 2005, s. 258.

⁴³ Fatma Âliye Hanım, **Muhâdarât**, yay. haz. H. Emel Aşa, Enderun Kitabevi, İstanbul, 1996, s. 217.

dağıtmak ister. Fakat efkârını dağıtmak isterken denizin güzelliği onun efkârının artmasına neden olur:

“(…) mehtaba karşı biraz denize bakar da efkârımı dağıtırım diyerek ve tabla içinde hazır bulunan sigaralardan birisini yakarak köşe penceresine geçip oturdum ve güya efkârımı dağıtayım der iken denize baka baka deryayı teessürün taka’rına kadar daldım.”⁴⁴

Ahmet Mithat Efendi’nin “*Eski Mektuplar*” adlı romanında Meliha ile Kenân adlı iki âşık, deniz kenarına yürüyüşe çıkarak hem denizin eşsiz güzelliğini izler hem de dalgaların sesini dinlerler:

“Bazen de deniz kenarına giderek hem levha-i dil-küşâ-yı gurûbu temaşa ederler, hem de tatlı, serin bir rüzgârın şevkiyle gelip taşlara çarpan dalgaların ahenkli sedalarını dinlerdi.”⁴⁵

Yine aynı romanda yazar, akşamın geç saatlerinde denizin gökyüzü ile uyumunun güzelliğinden bahseder:

“Derya o ayîne-i mücellâ ise asumana reşk-âver olacak derecede müstağrak-ı envâr olmuştu.”⁴⁶

Ahmet Mithat Efendi’nin “*Süleyman Muslî*” adlı romanında, İstanbul’un letafetinin İstanbul’a gelen seyyahlar tarafından kabul edildiğini ve bu güzelliği seyahatnamelere yazdıklarını söyledikten sonra Boğaz’ın da aynı güzellikte olduğunu belirtir:

“Bir büyük tepe üzerine çıkılsın da Boğaz’a boylu boyuna bir nazar edilsin. Sular gayet râkid ise akıntılarla anaforların tekâbül ve tesâdümünden hasıl olan hareler kadar bir güzellik tasavvur bile edilemeyeceği teslim edilir. Böyle râkid ve berrak havalarda iki taraf sahilinin dağları, tepeleri kâmilen suya mün’akis olarak güya taht-ı bahr dahi başkaca bir latif Boğaziçi imiş de suları boylu boyuna ve yekpare bir cisir-i billûr olmak üzere temdid edilmiş zannolunur. Eğer hava bulutlu olacak olursa tekevünât-ı semâviyyenin kâffesi bu âyine-i sâfiye aksederek gökyüzü yere inmiş kıyas edilir. Sular mütemevvik ve müteharrik olur ise burunlara çarpmasından hasıl olan sadâ boylu boyuna koca bir çağlayan teşkil etmiş olur ki rûy-ı arzda emsâli nâ-meşhûddur. Gece hava

⁴⁴ Ahmet Mithat Efendi, (2001: 21)

⁴⁵ Ahmet Midhat Efendi, *Eski Mektuplar-Altın Âşıkları-Mesâil-i Muğlâka-Jön Türk*, haz. Ali Şükrü Çoruk-M. Fatih Andi-Kâzım Yetiş, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara, 2003/1, s. 9.

⁴⁶ Ahmet Midhat Efendi, (2003/1: 31)

râkid ve berrak ise ecrâm-ı semâviyyenin suya in'ikâsı nazarlarda bir şehrâyîn-i bahrî tasvir eder. Hava karanlık ve sular mütemevvic ise hasıl olan yakamozlardan boylu boyuna bir bahr-i nûrânî vücuda getirir."⁴⁷

Ahmet Mithat'a göre Boğaz'ın güzelliği hiçbir kelimeyle izah edilemez. Bu güzelliği görmek isteyenlerin büyük bir tepe üzerine çıkararak Boğaz'a boylu boyunca bakmalarını tavsiye eder. Boğaz'da hava ister bulutlu, ister berrak olsun her şekilde de bu güzellikten hiçbir şey kaybolmaz. Özellikle de geceleri havanın karanlık olduğu zamanlar denizde beliren yakamoz ortaya nurani bir güzellik çıkarır.

Namık Kemal'in 1876 yılında Magosa'da yazdığı "*İntibah*" romanı önemli bir sosyal sorunu ele alır. Romanda kadın erkek ilişkilerinde eğitimsiz gençlerin acı sonu konu edilir. Yazar, bu romanında İstanbul'un güzelliklerinden bahsettikten sonra ilkbaharda mehtabın letafetini oldukça uzun bir şekilde tasvir eder:

"Baharımızın mehtabını unutmayalım. Eğer hilâl ise ekseriyet üzere etrafına bedir büyüklüğünde, bedir şeklinde, bedir letafetinde bir hale [ayla] bağlar ki hani "Kamer bir mahluktur, bazı sehhareler [büyücü karılar] yere indirirler de sütünü sağlarlar" itikadında bulunanlar yok mu, onlardan biri bu hilâl ve haleyi görünce o sütü sağılan mahlukun hamile (hamil) olduğuna zâhip olsa revâdır [sansa yerinde olur].

Eğer bedir ise etrafına bir sarı hale dağıtır ki bizim gibi mehtabın da bir âlem olduğunu bilenler dahi felekte ak benizli bir kız pencereden aşağı sarkmış, sırma saçlarını çehresinin etrafına dağıtmış, zeminin ârâyiş-i rengârengini temaşa [renk renk süslerini seyir] ediyor zanneylese tâyip olunmaz [ayıplanmaz].

Mehtabın baharda deryaya aksini seyretmelidir ki serv-i sîmîn [gümüş servi] letafetinde olan kemali anlamak mümkün olabilsin. Havalara berrak, sular saf; serv-i sîmîn ise güya ki nurdan dökülmüş bir peri kızı gibi anadan doğma çıplak suya girer, şinaverliğe [yüzücülüğe] başlar. Vücudüne dokunan her katre su iken nur kesilir. Derya arasında, güzere-i hayal [hayal geçmesi] için, minhac-i hakikat [gerçek yolu] gibi nuranî bir cadde peyda olur."⁴⁸

⁴⁷ Ahmet Midhat Efendi, **Çengi-Kafkas-Süleyman Muslî**, haz. Erol Ülgen-Fatih Andı, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara, 2000/2, ss. 521-522.

⁴⁸ Namık Kemal, **İntibah—Sergüzeşt-i Ali Bey**, haz. Mustafa Nihat Özön, Remzi Kitabevi, İstanbul, 1971, ss. 34-35.

Namık Kemal, bu romanında ilkbaharda mehtabın hilal şeklindeyken etrafına dolunay büyüklüğünde ışık saçtığını söyler. Daha sonra ay'ı bir yaratığa benzetir. Büyücü kadınların onu yere indirerek sütünü sağdığına inananların hilali ve çevresindeki ışığı görünce sütü sağılan yaratığın hamile olduğunu zannetmelerinin yerinde olduğunu dile getirir. Yazara göre ay, eğer dolunay şeklindeyse pencereden sarkan ak benizli bir kızın saçlarını yüzünün etrafına dağıtarak yerin rengârenk süslerini seyrediyor gibi zannedilmesinin ayıplanmaması gerektiğini vurgular. Mehtabın bahar mevsiminde denize aksinin gümüş servi güzelliğinde olduğunu söyler. Denize akseden mehtabın dalgalar ile beraber hareketini bir peri kızının anadan doğma çıplak suya girerek yüzmeye başladığına benzetir.

C. Eğlence Mekânı Olarak Deniz:

Tanzimat ile birlikte edebiyatımızda gerçek yaşamdan gitgide daha güçlü izler ve görüntüler yer almaya başlar.⁴⁹ Roman ve hikâye kahramanlarının daha gerçekçi gözlemlerle okuyucu karşısına çıkması ile birlikte mekân ve bu mekânlarda geçen olayların gerçek veya gerçeğe yakın olması bu devir eserlerinde sıklıkla görülür.

Tanzimat yazarları denizden, insan hallerini ve tutkuları anlatmak için bir araç olarak yararlanmışlardır.⁵⁰

Bu dönem hikâye ve romanlarında kahramanlar genellikle ilkbahar ve yaz aylarında yani havanın güzel ve özellikle mehtabın ortaya çıktığı zamanlarda çeşitli eğlencelere katılırlar. Bu eğlenceler arasında kayık sefaları ve mehtap gezintileri vardır. Tertiplenen bu eğlencelerle musiki âlemleri ve birebir yapılan sohbetlerle roman ve hikâye kahramanları, hem ruhsal hem de bedensel yorgunluklarını gidererek eğlenirler. Mehtap gezintileri ve kayık sefaları sadece eğlence amaçlı değildir. Günün yorgunluğunu atmak, can sıkıntısını gidermek ya da mehtabın güzelliğini seyretmek için de gerçekleştirilen bir etkinliktir.

Tanzimat devri eserlerinde deniz; mehtap ve vapur gezintileri, kayık ve sandal sefaları gibi değişik eğlence mekânı olarak kullanılmıştır. Şimdi sırasıyla bunları inceleyelim.

1. Mehtap ve Vapur Gezintileri:

Mehtap seyri Türk kültür hayatında bir döneme damgasını vurmuş kitle eğlencelerinden birisidir. Osmanlı toplumunun oluşturmuş olduğu Boğaziçi medeniyetinin en unutulmaz hatırası, damaklarda tat, gönüllerde iz bırakmış olan “mehtap seyirleri ve gezileri” olmuştur. “Mekânların insanlarda, insanların da mekânlarda iz bıraktığı; insanın doğayı ve çevresini kültürüyle algıladığı ve yorumladığı Boğaziçi medeniyetinin bir tezahürü olan Mehtap seyirlerinin başlangıcı Kanuni'den sonra tahta çıkan oğlu II. Selim döneminde başlamıştır.”⁵¹ Bazı tarihçiler, bu dönemi mehtap gezintilerinin başlangıç dönemi olarak kabul ederler.

Ay ışığının denize aksetmesiyle oluşan mehtap, Tanzimat devri hikâye ve roman kahramanlarının, özellikle de kadın kahramanların oldukça ilgisini çeker. Bu dönem

⁴⁹ Konur Ertop, “Edebiyatımızda Deniz”, *Milliyet Sanat Dergisi*, Sayı 171, 1 Temmuz 1987, s. 4.

⁵⁰ Ertop, (1987: 4)

⁵¹ Mehmet Mazak, *Boğaziçi ve Kayık Kültürü*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2010, s. 7.

yazarları da mehtap gezintilerini kahramanların vazgeçilmez eğlencelerinden birisi olarak görür.

Mehtap gezintilerinin yanında vapur gezintileri de bu devir eserlerinde yer bulur. Vapur gezintileri genellikle hikâye ve roman kahramanlarının güzel havalarda tercih ettiği bir gezintidir.

Nâbizâde Nâzım'ın “Zehra” romanının kadın kahramanı olan Ürani, eğlenceye düşkün bir kadın olarak okuyucu karşısına çıkar. “*Mehtapta sandallarla denizde gezmek*” önceleri Ürani için sadece işitilen ve bir iki defa da uzaktan görülen eğlenceler olduğu halde daha sonra onun vazgeçilmez eğlenceleri arasında yer alır. Bu gezintiler ile Ürani'nin neşesine neşe eklenir:

*“Nisan evâsıtı olmuş gaayet sefâli meh-taplar baş göstermişti... Artık martı gibi denizler üzerinde, pertevler içinde, âhenkler, cümbüşlerle gece yaralarına kadar fıkrıdayıp şakırdarlardı... Ürani'nin şakraklığı daha ziyâde artmıştı.”*⁵²

Nâbizâde Nâzım için Ürani, Boğaziçi'ndeki eğlenceleri temsil eden bir kahramandır. Yazar, Ürani'nin denize olan düşkünlüğünü ve Boğaziçi'nde ev aldirmek için sevgilisi Suphi'yi zorlaması konusunu işleyerek Boğaziçi'nin o dönemde nasıl bir cazibe mekânı olduğunu gözler önüne serer. Bu eserde üzerinde durulan mehtap gezintileri, çalgılı ve kalabalık guruplar halinde gerçekleştirilir.

Bu devir eserlerinde mehtap gezintileri sadece kalabalık guruplarla ve çalgılı değil günün yorgunluğunu atmak, can sıkıntısını gidermek veya yakın bir adayı gezmek şeklinde de görülür.

Ahmet Mithat Efendi'nin kaleme aldığı “*Hasan Mellâh Yahut Sır İçinde Esrar*” romanında mehtap gezintisine yaz mevsiminde çıkıldığından bahsedilir. Burada gezintiye çıkan ise romanın kadın kahramanı Cuzella ve babasıdır:

*“Limanda iki direkli gayet zarif iki çektiri, karada birkaç araba ve atlar kızın emrine muntazır olup, yaz mevsiminde mehtaplı gecelerde ekseri peder ile beraber denize çıkar ve bazı kere civar adalardan birisine kadar seyahat ederdi.”*⁵³

⁵² Nâbizâde Nâzım, (1960: 130)

⁵³ Ahmet Mithat Efendi, **Hasan Mellâh Yahut Sır İçinde Esrar**, haz. Ali Şükrü Çoruk, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara, 2000/3, s. 11.

Tanzimat dönemi eserlerinde mehtap gezintilerinin yanında vapur gezileri de mevcuttur. Bu geziler ile hikâye ve roman kahramanları hem can sıkıntılarını giderirler hem de hava ve denizin görsel güzelliğinden yararlanarak eğlenirler.

Emin Nihat Efendi'nin “*Müsâmeret-nâme*” adlı eserinin ilk hikâyesi olan “*Binbaşı Rıfat Bey'in Sergüzeşti*” nde Binbaşı Rıfat Bey, bahar mevsiminin bir pazar günü Boğaziçi'ne gider. Boğaziçi'ne gitmesinde havanın güzelliğinin etkisinin olduğunu vurgular. O gün kendisi gibi birçok kişinin akın akın Boğaziçi'ne geldiğini ve vapurla gezinti yapmak hevesinde olduğunu da söyler:

*“Çend sene mukaddem, evvel-i baharda bir pazar günü berây-ı tenezzüh Boğaziçi'ne azimet etmiştim. Fakat şu azimet-i fevka'l-me'mûl havanın birdenbire kesb-i safvet ve letâfet edişinden neş'et eylediğinden, sabahleyin erkence bir münâsib refik tedârîki için ehîbbâdan pek sevdiğim bir iki zata arîze-i teşvikiye takdîminde buldum ise de, tesâdüfen birer mevâni-i kavîyye ile mukayyed bulduklarından bahisle beyân-ı te'essüfü hâvî cevap alarak, hiçbirisinden eser-i müvâfakat göremediğim, vehleten revnak-şiken-i şevk-i 'azîmet olmuş idi. (...) Havanın da o günkü revnak ve letâfeti gûyâ lisân-i hâl ile halkı mesîre ve çemen-zâra da'veti ilân eylemekte idi. Çünkü o güne kadar havalar mütemâdiyen gayet rutûbetli ve mağmûmâne murûr ve aftâb-ı cihân-tâb ise rû-yi zemîni bir müddet envâr-ı didârından mehcûr etmiş ve o cihetle Der-sa'âdet halkının ekserîsi kuytu ve nezâretsiz hâne ve meştâlarında bunalıp kaldıkları, canlarına yetmiş olduğundan, o gün pek çoğu kemâl-i i'tinâ ile giyinip bezenmiş ve gezip tozmağa bir derece özenmiş idiler ki, yalnız köprüden binen yolcuların kesreti vapuru doldurmakta gereği gibi hakkını vermiş bir halde idi.”*⁵⁴

Binbaşı Rıfat Bey, hem can sıkıntısından hem de havaların bir anda düzelmesinden dolayı Boğaziçi'ne gezinti yapmak ister. Bu gezinti için de yanında birkaç arkadaşının bulunmasını uygun görür. Fakat arkadaşlarının çeşitli mazeretleri olmasından dolayı Boğaziçi'ne tek başına gider. Havanın o günkü güzelliği insanları gezilecek ve eğlenilecek yerlere doğru çeker. Eğlence mekânlarına doğru akın akın gelenler için o güzel hava adeta bulunmaz bir nimettir. Çünkü havalar o zamana kadar kötü gider ve bu kötü havalarda evlerinde ister istemez kapalı kalan insanlar can

⁵⁴ Emin Nihat Efendi, (2002: 34-35)

sıkıntısı duymaya başlarlar. Rıfat Bey, o gün eğlence yerlerine gelenlerin özellikle giyimlerine dikkat ettiklerini ve gezmeye bir derece daha özen gösterdiklerini söyler.

Mehtap ve vapur gezintileri Tanzimat devri yazarları tarafından vazgeçilmez bir eğlence unsuru olarak kaleme alınır. Bu gezilerle hikâye ve roman kahramanları hem eğlenmek, hem can sıkıntılarını gidermek, hem de yeni mekânlar ve yeni insanlarla tanışmak gayesi içerisindedirler.

2. Kayık ve Sandal Sefaları:

Tanzimat döneminde yapılan kayık seferlerine zenginden fakirine kadar her zümreden halk katılır. Halkın tercih ettiği pazar kayıklarına karşı, Osmanlı Hanedanı saltanat kayıklarına binerler.⁵⁵ Bu dönemde Anadolu ve Rumeli sahillerinde musiki âlemleri tertiplenmekte ve insanların kalabalık gruplar halinde bulunduğu ortamlar çeşitli eğlencelerle daha coşkulu hale getirilir.

Tanzimat hikâye ve romanlarında kayık sefaları insanları rahatlatan, beyin yorgunluğunu hafifleten, sevgi ve muhabbeti artıran bir eğlence olarak karşımıza çıkar.⁵⁶

Ahmet Mithat Efendi'nin "*Felâton Bey ile Râkım Efendi*" adlı romanında Râkım Efendi, İngiliz Ziklas ailesiyle dostluk kurar. Bu dostluğun zamanla ilerlemesiyle iki taraf arasında pekişen güven duygusu sayesinde Mister Ziklas, kendisine ait olan güzel bir sandalı Râkım Efendi'ye emanet eder. Râkım Efendi de bazı zamanlar bu sandalı alarak Ziklas ailesiyle beraber gezintiye çıkar:

*"Mister Ziklas'ın sair her İngilizler gibi denize merakı olduğundan ve Râkım'dan dahi bu merak Ziklas'tan aşağı kalmadığından Ziklas'ın mubaaya ve tedarik eylediği iki çifte bir âlâ sandalı Salıpazarı limanına Râkım'ın muhafaza ve nezareti altına verdiler. Bazı Pazar günleri Râkım sandalı Tophane iskelesine celbederek İngilizlerle orada birleşip binerler, Kadıköy'üne, Adalar'a doğru çıkıp yelken kullanarak voltalar ederlerdi."*⁵⁷

Râkım Efendi ile Mister Ziklas'ın ortak noktası denize olan meraklarıdır. Bu ortak nokta ve iki taraf arasındaki güven duygusu sayesinde Mister Ziklas tereddüt

⁵⁵ Nihad Sami Banarlı, "Tanzimat Edebiyatının Umumi Vasıfları ve Edebi Nevilerde Avrupai Gelişmelere Toplu Bir Bakış", **Edebiyat Ansiklopedisi**, C. XIII, İstanbul, 1978, s. 1002.

⁵⁶ Mazak, (2010: 3)

⁵⁷ Ahmet Midhat Efendi, **Dünyaya İkinci Geliş Yahut İstanbul'da Neler Olmuş-Felâton Bey İle Râkım Efendi-Hüseyn Fellâh**, haz. Kâzım Yetiş-Necat Birinci-M. Fatih Andi, TDK Yayınları, Ankara, 2000/4, s. 157.

etmeden yeni aldığı sandalı Râkım Efendi'ye emanet eder. Râkım da bazı pazarları sandalı Tophane iskelesine getirerek Ziklas ailesiyle orada buluşurlar. Kadıköy ve Adalar'a doğru gezintiye çıkarlar.

Yine aynı romanın ilerleyen sayfalarında Râkım Efendi, Fedayi, Canan ve Canan'ın piyano hocası Jozefino mart ayının bir Çarşamba günü sabahın erken saatlerinde “iki çifte, yeni, geniş ve güzel” bir balıkçı kayığıyla Kâğıthane'ye doğru gezintiye çıkarlar:

“Salıpazarı iskelesinden avara ettiler. Ortalık yere açıldıkları zaman Üsküdar üzerinden şafak yeri dahi ağarmağa başlamıştı. Bunlar yavaş yavaş çektirerek maahaza henüz güneşin eşi'a-i mütekaddimesi ufuk altından cevvi-âsumâna doğru fırlarken, bunlar iki köprüyü dahi geçip kendilerini Tersane Körfezi'nde buldular. Hele güneşin ilk şuaı, bu saadet ve bahtiyarî ile yüklü bulunan kayığı ta Sütlüce önlerinde yakalayabilmişti.”⁵⁸

Râkım Efendi ve ailesi gezintiye çıkmadan bir süre önce kayıkla gezinti yaparak hoş vakit geçirmek düşüncesinde olduklarını Jozefino'ya söylerler. Jozefino da bu düşünceye oldukça sevinir ve onların davetiyle gezintiye katılır. Bir balıkçı kayığıyla güneşin doğuşunu izlemek için özellikle sabahın erken saatlerinde denize açılırlar.

Nâbizâde Nâzım'ın “Zehra” adlı romanında kayık sefalarının en güzel örneğini görmek mümkündür. Romanda Suphi ile Ürani'nin bir cumartesi gecesi kayıkla denize açılarak burada sazlı sözlü bir eğlenceye katılmaları anlatılır. Bu kayık gezilerinde çeşitli eğlenceler de tertiplenir. Bir tarafta mükemmel bir saz takımının değişik fasıllarda çaldığı musiki, diğer tarafta ise patlatılan havai fişekler, yakılan çanak mehtapları:

“Hele bir cumartesi gecesiydi ki... Bir mükemmel saz takımı âheng-i şevk-engîziyle on on beş sandal ve kayık halkını başına toplayarak Pazarbaşı'nın önünde tavakkuf etmiş “Hüseynî” faslı yapmakta idi...”

Pazarbaşı'nda da zâten Tatyos'un takımı icrâ'yı âhenk eylemekteydi. Suphi ile Ürani bir sandal içinde yan yana, birbirine yaslanarak şöyle bir az açıkta durmuşlardı.

(...)

⁵⁸ Ahmet Midhat Efendi, (2000/4: 214)

Pazarbaşı'nda havâîler havalanmakta, çanak mehtapları yıkılmakta, arayıcı fişekleri patlamakta idi. Sandalluların kimisi içiyor, kimisi hallenerek bağıyor, öteden "Oooof. ooofff!"lar, beriden "Keman yâ Seydî!"ler, şuradan "Nûr ol!..."lar, öte taraftan nâ'ralar...

Sütlüce'ye doğru uzakta bir sandaldan bir hazîn mandolin sesi gelmekte idi... Ay Yûşâ tepesinden beş on mızrak boyu yükselmiş, etrâfına hafif beyaz bulut parçacıkları üşüşmüştü... Hava hemen hiss olunmayacak kadar müteharrik, deniz de o nisbette mütemevviçti.”⁵⁹

Bu romanda deniz, daha çok mutluluk verici, eğlendirici bir unsur olarak karşımıza çıkar. Ürani ve Suphi kalabalık ve musikili bir eğlence ortamında hem havai fişekleri izler hem de saz takımının çaldığı müziği dinlerler. Bu eğlenceli ortam Ürani'nin çok hoşuna gider. Onun için bu gibi yerlerde bulunmak çok önemlidir.

Tanzimat devri hikâye ve romanlarında mehtap ve vapur gezintilerinin yanında kayık ve sandal sefaları da bir eğlence mekânı olarak kaleme alınır. Bu eğlencelerle hikâye ve roman kahramanları günün yorgunluğunu üzerlerinden atmak ve güzel bir gün geçirmek amacındadırlar. Kayık ve sandal sefaları, dost ve akrabalarla gerçekleştirilen bir eğlence olduğu gibi çalgılı ve kalabalık gruplar halinde de yazarlar tarafından ele alınır.

⁵⁹ Nâbizâde Nâzım, (1960: 130-131)

II. BÖLÜM: İNSAN PSİKOLOJİSİ AÇISINDAN DENİZ

Deniz, insan ruhunda kimi zaman olumlu kimi zaman da olumsuz duygular uyandırır. Sahilde kayalara çarpan dalgaların sesi insana bazen uzaktaki sevdiklerini hatırlatırken bazen de kendi iç sesi olur.

Yaşayan her insan için farklı duygular ifade eden deniz, insanda ölüm, ümitsizlik, sığınma ve kaçış gibi bazı duygu ve düşünceler uyandırır. Deniz sağlık açısından da önemlidir.

Deniz temi, Tanzimat devri eserlerinde insan psikolojisi açısından zaman zaman olumsuz yönüyle ele alınır. Deniz, hikâye ve roman kahramanlarının adeta ölüm aracı olmuştur. Tanzimat yazarları, kahramanlarının hayatlarına kimi zaman intihar kimi zaman da cinayet yoluyla son verirler. Hikâye ve romanlarda özellikle sevdiğine kavuşamayan, psikolojik olarak bunalıma giren, maddi durumu bozulduğu için dilencilik yapmaya mecbur olan ve bunu gururuna yediremeyen kahramanlar, denizi intihar aracı olarak kullanırlar. Bunun yanında deniz ile ölüm, faaliyete geçirilmeden sadece bir düşünce olarak da hikâye ve roman kahramanlarının dimağlarında yerini alır. Kahramanların denizde intihar etmedikleri halde kendilerine ait kişisel eşyalarının olay mahallinde bulunması ya da kahramana benzer bir cesedin denizden çıkarılması da denizde intihar edildiğinin zannedilmesine sebep olur.

Aynı şekilde denizde cinayet, eserlerdeki kötü kahramanların yaptıkları kötülüklerin veya çevirdikleri oyunların bir başkası tarafından öğrenilmesi halinde öğrenen kişinin bunu çevresine duyuracağı endişesiyle cinayet işlerler. Bunun yanında deniz haydutlarının herhangi bir gemiyi kaçırmak için içinde bulunanları denize attıkları da görülür. Bu dönem eserlerinde namus uğruna işlenen cinayetler az da olsa ele alınmıştır. Denizde cinayet, sadece bir düşünce olarak kalır ve faaliyete geçirilmez.

Denizde ölüm, intihar ve cinayetin yanı sıra kazaen ölüm şeklinde de Tanzimat hikâye ve romanlarında az da olsa okuyucu karşısına çıkar.

Bu dönem eserlerinde deniz, ölümün dışında kahramanların ümitsizlik, sığınma ve kaçış duygularını da yansıtır. Hikâye ve roman kahramanları yaşadıkları buhranlardan kimi zaman denize sığınma ihtiyacı hissederler. Deniz, onlar için adeta güvenilir bir kaçış alanı haline gelir. Tanzimat yazarları, kahramanlarının denize bakarken hissettikleri karamsar düşünceleri dikkatli bir şekilde okuyucuya iletirler.

Üzgün bir ruh hali içinde olan kahramanlar, hem denizin sesinden hem de güneşin denize akseden görüntüsünden etkilenirler; bu da onların karamsar ruh hallerinin artmasına neden olur.

Bundan başka deniz, özgürlüğe kavuşma aracı olarak da ele alınır. Özellikle bir yerden başka bir yere kaçmak için bir araç olarak kullanılan deniz, kahramanların özgürlüklerine ulaşmalarına da vesile olur.

Deniz, insan sağlığı açısından da Tanzimat devri hikâye ve romanlarına konu olur. İncelenen eserlerde deniz, insanın iştahını arttıran, havasının doktorlar tarafından hastalara iyi geleceği tavsiye edilen ve bir nevi “hamam, banyo”⁶⁰ görevi görerek insanı hem ruhen hem de bedenen rahatlatan bir unsur olarak da ele alınır. Bunun yanında deniz, “deniz tutması” gibi olumsuz bir yönüyle de eserlerde görülür.

⁶⁰ Şehr-i İstanbul halkının denize girerek yüzme ve serinleme ihtiyacını karşılamak üzere dönemin sosyo kültürel yapısına uygun deniz üzerinde, kazıklar üstünde ahşap, suya dayanıklı çürümez kerestelerle ergonomik olarak dizayn edilen ve adına “deniz banyosu” ya da deniz hamamı denilen yapılar; İstanbul’da denizin vücutla ilk temas ettiği yerler olarak kaynaklarda belirtilmektedir. Geniş bilgi için bkz: Mazak, (2010: 69)

A. Ölüm:

Ölüm, tüm canlılar için kaçınılmaz bir sonudur. Denize bakmak, sonsuzluğa bakmaktır. Tıpkı gökyüzü gibi deniz de belirsiz bir sonu simgeler. Belki de bundan dolayı âdemoğlu, deniz ile gökyüzü arasında daima aynı payda olan ölümü keşfetmiştir.⁶¹ İnsanlara mahsus olan ölüm, bütün edebi eserlerde kullanılır. Tanzimat devri hikâye ve romanlarında ele alınan konulardan birisi de budur. Biz bu başlık altında bütün ölümleri değil; mekân olarak denizin seçildiği veya denizle ilgili ölümleri dikkate alacağız. Tanzimat devri yazarlarından birçoğu romanlarında kahramanlarını denizde öldürerek “deniz ile ölüm” motifini sıklıkla kullanırlar. Bu dönem hikâye ve romanlarında deniz-ölüm, intihar ve cinayet şeklinde okuyucu karşısına çıkar. Bundan başka denizde kazaen de olsa gerçekleşen ölümler de söz konusudur.

Tanzimat hikâye ve romanlarında denizde intihar, denize atlayarak boğulma, intihar düşüncesi ve intihar varsayımı olarak ele alınır. Bu devir eserlerinde ele alınan deniz ile intihar, genellikle ölümle sonuçlanır. Bunun yanında denizde intihar girişimini çevredekilerin görmesi ve yetişmesi ile intihar eden kahramanın kurtarılması da söz konusudur. Denize atlayarak intihar eden hikâye ve roman kahramanları çoğu kez bu eylemi bilinçsiz yani geçirdikleri bir anlık sinir buhranı ile yaparlar. Eserlerde planlı olarak gerçekleştirilen intiharlara da rastlamak mümkündür. Ayrıca intihar eden kişi, bu eylemini gerçekleştireceğine dair çevresindekilere herhangi bir ipucu vermez. İntihar eylemi, kahramanlar için bir anlık da olsa doğru bir yol olarak görülür. Yaşadıkları kötü durumlardan intihar ederek kurtulacaklarını düşünürler. Bunun yanı sıra intihar eden kişi, ölümünün daha çabuk ve kolay olması için yanına herhangi bir ağır cisim alarak denize atlar. Bu da kahramanın ölümünü hızlandırır. Kimi zaman da intihar eden kişinin cesedine ulaşamaz.

Denizde intihar, birebir gerçekleştirilmesinin yanında kahramanlar tarafından sadece bir düşünce olarak da var olur. Yine burada da kahramanlar yaşadıkları kötü olaylar nedeniyle intihar etmeyi düşünürler. Fakat bunu göze alamazlar. Ayrıca hava şartlarının kötü, deniz sularının karanlık olması da kahramanların bu düşüncelerinden vazgeçmelerine neden olur. Bunun yanında intihar düşüncesinde olan kahramanlar bu düşüncelerini ya mektup aracılığıyla etraflarındakilere bildirir ya da intihar edebileceği

⁶¹ Mehmet Ergüven, “Denize Gizlenmek”, *Sanat Dünyamız, Üç Aylık Kültür ve Sanat Dergisi*, Sayı: 72, Yıl: 1999, s. 141.

düşünülen yerde kahramana ait çeşitli eşyalar da bulunur. Bu da kahramanın intihar ettiği varsayımına neden olur.

İntiharın yanında bu devir eserlerinde denizde cinayet de söz konusudur. Cinayet, kimi zaman kahramanlar tarafından birebir gerçekleştirilirken kimi zaman da bir kiralık katil vasıtasıyla da gerçekleştirilir. Ayrıca korsanlar tarafından gerçekleştirilen toplu cinayetlere de rastlanır. Bunun yanında namus uğruna işlenen cinayetler, az da olsa ele alınır. Denizde işlenen cinayetlerde çoğu kez kurbanın cesedi tüm aramalara rağmen bulunamaz. Cesedi bulunan kahramanlar da vardır ve ne şekilde öldürüldüğüne dair tahkikat yapıldığı da görülür. Denizde cinayet kahramanlar tarafından sadece bir düşünce olarak da kalır, faaliyete geçirilmez.

Bu devir eserlerinde denizde ölüm kazaen ölüm biçiminde de ele alınır. Genellikle intihar ya da cinayet amacı güdülmeden gerçekleşen bu ölüm şekli, hikâye ve roman kahramanlarının bir anlık panikle denize düşmeleri ve boğulmaları ile sonuçlanır.

1. İntihar:

İntihar, “bir kimsenin toplumsal ve ruhsal sebeplerin etkisi ile kendi hayatına son vermesi.”⁶² şeklinde tanımlanabilir.

Yüzyıllardır insanlığın başvurduğu ölüm biçimlerinden biri olan intihar, modern insanı kışkırtan bir ölüm türü olmuştur. “İntihar en eski çağlardan günümüze kadar gelen ve hemen her toplumda görülen bir eylemdir.”⁶³ İnsanlar değişik sebeplerle ve değişik şekillerde intihar ederler. Bu intihar şekillerinden birisi de denize atlayarak gerçekleştirilen ölümdür. Deniz, adeta bir intihar aracı olarak kullanılır.

Tanzimat devri hikâye ve romanlarında deniz-ölüm ilişkisi değişik şekillerde karşımıza çıkar. Bunlar, denize atlayarak boğulma, intihar düşüncesi ve intihar varsayımıdır.

Ahmet Mithat Efendi'nin “*Hasan Mellâh Yahut Sır İçinde Esrar*” adlı romanında Madam İlia'nın eşi Mösyo İlia, kardeşiyle yaşadığı sorunlar yüzünden memleketini terk eder. Madam İlia yıllarca eşinden ayrı kaldıktan sonra Hasan Mellâh'ın yardımıyla kocasını bulur. Fakat kocası, Madam İlia'yı tanımazlıktan gelir. Bu duruma hayli üzülen Madam İlia, büyük bir boşluğa düşer ve Hasan'ın gemisinde

⁶² Türk Dil Kurumu Yayınları, *Türkçe Sözlük*, 10. bs., Ankara, 2005, s. 975.

⁶³ Nurullah Ulutaş, *İntihar ve Roman/İntihar Olgusunun Türk Romanına Yansıması (1872-1960)*, Akçağ Yayınları, Ankara, 2011, s. 9.

çalışan Trillo ile kocasını aldatır. Romanın ilerleyen bölümlerinde Madam İlia, eşi Mösyö İlia'yı Hasan'ın tanıdığını ve gemiye getirdiğini öğrenir. Büyük bir pişmanlık duyarak kendisini öldürmek için denize atlar:

“(...) Madam İlia, “Ben ölmeliyim, ölüme müstehak bir kariyım!” sözlerini tekrar ederek, hemen fırladı kalktı. Kalkmasıyla beraber, can havliyle kuvveti artmasına mı mebnidir, nedir, yerde pire gibi sıçrayıp küpeşteden denize atladığı görüldü.

Herkes birbirine girişti. Tayfalardan birkaç kişi karı denizin yüzüne çıktığı anda derhâl atlayıp kurtarmaya amade oldular. Lâkin karı bir daha çıkmadı. Adeta kimsenin, hatta Allah'ın bile yüzüne bakacak yüzü kalmamış olduğunu gören o gayretli karı, hicabından kendisini ta denizin ka'rina gömdü, sakladı. O vakit bir tayfanın şahadet ve rivayetinden anlaşıldığına göre, meğer Madame İlia, daha sabahleyin erkenden çıkıp, kıç üzerinde bulunan büyük bir topun yanındaki güllerden birisini almış imiş. Vakıta, gülle dahi istifinde eksikti.”⁶⁴

“*Hasan Mellâh Yahut Sır İçinde Esrar*” adlı romanda Madam İlia, intihar ederek denizle ölüm yolunu seçer. Çünkü romanda hem olayların birçoğu deniz üzerinde geçmekte hem de Madam İlia'nın bir anda geçirmiş olduğu sinir buhranı onun kendisini denize atmasına yol açar. Madam İlia'nın duyduğu büyük pişmanlık onun, “*Ben ölmeliyim, ölüme müstehak bir kariyım!*” sözleriyle daha iyi anlaşılır. Bu pişmanlık ile bir anda ayağa kalkan Madam İlia, kendisini denize atar. O anda gemide bulunanlar ne olduğunu anlayamazlar. Zira Madam, intihar edeceğini gemidekilere belli etmez. Madam İlia'nın bu ani hareketinden sonra gemideki tayfalardan biri kadını kurtarmak için denize atlar. Fakat Madam, ölümünü daha çabuk ve kesin bir sonuca bağlamak için gemide bulunan güllerden birisini yanına alır. Bu da onun denizin dibine batmasını kolaylaştırır. Madam İlia'nın intihar etmesinden sonra gemidekilerce yapılan tahkikatta istiflenmiş olan güllerden bir tanesinin eksik olduğu görülür.

İntihar, birçok dinde hoş karşılanmayan ve yasak olan bir olgudur. Müslüman toplumlarda da intihar dinen yasaktır. “Hıristiyanlık ilk çağlardan günümüze kadar intiharı yasaklayan ve bedenini kutsal olduğunu ileri sürerek, ölümün Allah'ın tasarrufunda olduğunu kabul eden bir din olsa da, bazı Hıristiyan âlimlerinin intihara

⁶⁴ Ahmet Midhat Efendi, (2000/3: 224-225)

onay vermesi, bu dinde de intihara dair farklı yaklaşımlar olduğunu gösterir.”⁶⁵ “*Hasan Mellâh Yahut Sır İçinde Esrar*” adlı romanda intihar eden kadın kahraman Hıristiyan’dır. Geçirdiği bir anlık sinir buhranı onu intihara sürükler.

“*Hasan Mellâh Yahut Sır İçinde Esrar*” romanında Hasan Mellâh’ın tanıştığı iki deniz haydudundan Zerno, o zamana kadar yaptığı kötülüklerden pişmanlık duyarak iyi bir insan olmaya karar verirken Pietro, işlediği suçlardan ötürü pişmanlık duymadığını her seferinde dile getirir. Bunun yanında haydutluğa devam edeceğini, insanlara karşı iyi niyetle yaklaşmayacağını söyler. Hasan ve arkadaşları tarafından yola getirilemeyeceği anlaşılan Pietro’nun öldürülmesine karar verilir ve bu iş için de Zerno görevlendirilir. Fakat Zerno, eski dostunu öldürmek istemediğini Pietro’ya söyler. Bunun üzerine Pietro, boynuna bir gülle⁶⁶ bağlanmasını ister ve denize atlayarak intihar eder:

“Yalnız gark-ı keyfiyyetini teshile medar olmak için boğazına bir gülle bağlanmasını rica eyledi.

Bu ricayı dahi isaf ettiler. Tamam mücrimi küpeşte yanına götürüp de Zerno tarafından denize ilka edileceği zaman Zerno “Canım Pietro, gel benim üzerimde cellâtlık şeyni bırakma. Zati ölecek değil misin? Kendi hizmetini kendin görüver.” Demiş ve artık son dakikada refikinin bu ricasını kabulde Pietro dahi bir beis görmemiş olduğundan, küpeşte üzerine çıkararak bir adım attı ki, bu adımı bastığı yer âlem-i siyâh-adem idi.”⁶⁷

Madam İlia örneğinde olduğu gibi burada da Pietro, ölümünün daha çabuk gerçekleşmesi için boğazına bir gülle bağlanmasını ister. Bu isteği geri çevrilmez. Eski dostu Zerno tarafından denize atılacakken Zerno, eski dostuna bu ihaneti yapmak istemez. Zerno, Pietro’ya kısa zaman içerisinde zaten öleceğini kendisinde cellâtlık sıfatı bırakmasını istemediğini, kendi işini kendisinin görmesini söyler. Bu konuşmadan sonra Pietro, Zerno’nun dediğini yapar ve kendisini engin denize bırakarak intihar eder.

Yine Ahmet Mithat Efendi’nin “*Dürdane Hanım*” adlı romanında Memduh, Dürdane Hanım’ın başkasını sevdiğini ve onunla evleneceğini öğrendiğinde kendisini

⁶⁵ Ulutaş, (2011: 36)

⁶⁶ Kaval toplarından atılan müdevver mermiyata “gülle” denilir idi. Elyevm mermi namı altında kullanılır. Süleyman Nutkî, *Kamûs-i Bahrî-Deniz Sözlüğü*, haz. Mustafa Pultar, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2011, s. 111.

⁶⁷ Ahmet Midhat Efendi, (2000/3: 278)

denize atarak intihar etme yolunu seçer. Fakat bu intihar çabası çevresindekiler tarafından engellenir:

*“Bu haberler üzerine biçare Memduh aklına hiffet gibi bir şey getirip, kendisini köprüden denize atarsa da, vapur çımacılarından birisi hemen urbasıyla denize atlayarak biçareyi helâkten kurtarır.”*⁶⁸

“Dürdane Hanım” romanında Memduh, sevdiği kızın başkasıyla evleneceğini duyduğunda intihar girişiminde bulunur. Memduh’un bu hareketi o anda akli dengesinin yerinde olmadığını gösterir. Çünkü bir anda çıldırarak doğru düşünme yetisini kaybeder.

Bu devir eserlerinde intiharların birebir gerçekleştirilmesinden başka denizde intiharın sadece kahramanlarca düşünüldüğü fakat uygulamaya geçirilmediği de görülür.

Ahmet Mithat Efendi’nin “Letaif-i Rivayat” adlı eserinin on yedinci hikâyesi olan “Para” da Vahdeti, sevdiği kız ile görüşmesi engellendiği için kendisini denize atmayı düşünür:

“(…) Vahdeti on senelik bir tahsil semeresi olmak üzere kendisine bir meslek-i kat’î-i hikmet tayin etmemiş olsa idi almış bulunduğu bu cevab-ı yeis üzerine köprüden geçer iken kaldırıp kendisini denize atması da muhakkakattan sayılır idi. (...)

*- Benden başka birisi olsa şuradan kendisini denize attığı anda aşkıdan da, sevdasından da, dünyasından da, her şeyinden kurtulur gider idi! diye köprüünün cenah-ı perlerinden denize bakmış idi.”*⁶⁹

Bu hikâyede Vahdeti, tahsilli bir gençtir ve mesleği doktorluktur. Eğer akli başında bir kişi olmasaydı sevdiği ile görüşmesi engellendiğinde kendisini hiç tereddüt etmeden denize atarak intihar edeceği dile getirilir. Kendisi de bu durumun farkında olduğu için, “Benden başka birisi olsa...” diyerek her şeyinden vazgeçerek denize atlayacağını söyler.

Nâbizâde Nâzım’ın “Zehra” adlı romanında Suphi, karısı Zehra’yı evin cariyesi Sırrıccemal ile aldatır. Zehra olayı fark ettiğinde Sırrıccemal’i evden kovar. Suphi, Yeşilköy’de bir ev tutarak Sırrıccemal’i yanına alır ve Zehra’yı yüzüstü bırakır. Zehra,

⁶⁸ Ahmet Midhat Efendi, **Henüz 17 Yaşında-Acâyib-i Âlem-Dürdane Hanım**, haz. Nuri Sağlam-Kâzım Yetiş-M. Fatih Andi, TDK Yayınları, Ankara, 2000/5, s. 651.

⁶⁹ Ahmet Mithat Efendi, (2001: 550)

kocasını Sırrıcemal'den soğutmak için aracı bir kadınla güzel Rum Ürani'yi Suphi ile tanıştırır. Ürani, türlü cilvelerle Suphi'yi kendisine bağlar. Fakat Ürani, zamanla Suphi'nin tüm parasını ve malını tüketmeye başlar. Suphi, Ürani ile tanıştıktan sonra çalıştığı ticarethaneye de gitmemeye başlar. Suphi'nin bir süre sonra geliri azalır ve bundan dolayı Ürani'nin hakaretlerine hedef olmaya başlar. Yaşadığı bu kötü günler nedeniyle bir an için denize atlayarak ölmek ister, yalnız ölmekten de bir o kadar korkar:

“(...) Sâhil boyunca gitmekteydi. Haberi olmadan denize düşüverip gebermek arzû ediyordu. Fakat denize bir adım daha yaklaşmaktan ihtirâz etmekte idi.”⁷⁰

Suphi için bu ölüm, yaşadığı kötü olayların son bulması demektir.

Ahmet Mithat Efendi'nin “*Hüseyin Fellâh*” adlı romanında Şehlevend ve annesi Hesna Hanım, maddi olarak oldukça fakir düşerek dilencilik yapmaya başlarlar. Bu durum onların onuruna dokunduğu için denize atlayarak intihar etmeyi düşünürler:

“Ana –Benim aklıma geliyor değil, geldi, ama ah Şehlevendciğim, a kızım, evlâdım, ciğerparem, sen pek gençsin! Hem de deniz pek karanlık idi!

Kız –Çekinme anacığım, söyle söyle! Zati Tophane iskelesine niçin gittiğimizi ben biraz işkillemiştim.

Ana –İşte onun için gitmiş idim ya!

Kız –Ne için?

Ana –Anlayamıyor musun?

Kız –Onun bir adı yok mu?

Ana –Kendimizi kurtarmak için kızım.

Kız –Yani kendimizi öldürmek, denize atıp boğmak için! Öyle değil mi?

Ana –Aman Şehlevend! Söyleme söyleme! Üstüme fenalık geliyor! Ah ne idi o denizin karanlığı?”⁷¹

Şehlevend ve annesi için yoksulluktan kurtulmanın tek yolu ölümdür. Bunun için denizi intihar aracı olarak seçmeyi düşünürler. Fakat denizin karanlık oluşu Hesna Hanım'ın korkmasına neden olur. Bu korku da intiharın sadece düşüncede kalmasını sağlar.

⁷⁰ Nâbizâde Nâzım, (1960: 135)

⁷¹ Ahmet Midhat Efendi, (2000/4: 285)

Ayrıca bu dönemde, kahramanların intihar etmediği sadece deniz kıyısında kahramana ait olan herhangi bir eşyanın bulunması ya da denizden kahramana benzetilen bir cesedin çıkarılması şeklinde de deniz ile ölüm motifi işlenir. Burada intihar varsayımı söz konusudur.

Fatma Âliye Hanım'ın “*Muhâdarât*” adlı romanında eşi Remzi'nin kendisini aldatmasına ve ilgisizliğine daha fazla dayanamayan Fâzıla, denize atlayarak intihar etmeyi düşünür. Üzüntüsünün son derecesine geldiğinde eşinin evinden çıkarak deniz kenarına gider ve bir kayanın üzerine çıkar. Hayatıyla ölüm arasında bir adım kaldığını kendi ağzından öğreniriz:

*“- Ye'sin son derecesine gelmekle intihar etmek üzere, gece zevcimin hanesinden çıktım. Köşk denize yakın olduğu cihetle çok geçmeksizin sahile vardım. Artık vakit geçirmeksizin işimi bitirmek üzere oradaki kayanın üzerine çıktım. Hayatı arkamda bırakıp ölüme gitmek için yalnız bir adım atmaklığım kalmıştı.”*⁷²

Fakat Fâzıla, deniz kıyısına gidince bu düşüncesinden vazgeçer. Fâzıla intihar etmeyi düşündüğü esnada bileziğini ve mendilini çıkararak yere bırakır. Fâzıla'nın bu kişisel eşyaları onun denize atlayarak intihar ettiği düşüncesini doğrurur. Kendisinin de bir müddet ortadan kaybolmasından dolayı tanıdıkları tarafından denize atlayarak intihar ettiği düşünülür:

*“Remzi ve birkaç uşakla çıktılar, köşke yakın olan sahilleri muayenede iken bir tarafta, deniz kenarındaki kayaların bir yerinde, açılmış olduğu halde bir altın bilezik ve şifreli bir mendil buldular ki bilezik, Fâzıla'nın daim kolunda taşıdığı bir bilezik ve mendil de, Remzi ile kendi isminin ilk harfleri olan F.R. harfleriyle işlenmişti. Bunları Fâzıla'nın düşürdüğü anlaşılınca, artık Fâzıla'nın oradan kendisini denize atmış olduğuna, kimsenin şüphesi kalmadı.”*⁷³

Fâzıla, kocasını seven bir kadındır. Yıllarca onun ilgisizliklerine katlanır. Fakat Remzi, ilgisizliğini bir derece daha arttırarak Fâzıla'yı aldatır. Bu duruma daha fazla dayanamayan genç kadın, kurtuluşu denize atlayarak intihar etmekte bulur. Lakin sahile gittiğinde bu düşüncesinin ne kadar yanlış olduğunun farkına varan Fâzıla, kayalıklara

⁷² Fatma Âliye Hanım, (1996: 259)

⁷³ Fatma Âliye Hanım, (1996: 213)

kişisel birkaç eşyasını bırakarak kendisine öldü süsü verir. Bu eşyaları bulan Remzi ve yanındakiler de Fâzıla'nın denize atlayarak intihar ettiğine kanaat getirirler.

Ahmet Mithat Efendi'nin “*Dünyaya İkinci Geliş Yahut İstanbul'da Neler Olmuş*” adlı romanında da sevdiği kızla evlenmek isteyen, fakat ailesi tarafından bu isteği reddedilen Osman Bey'in denize atlayarak intihar ettiği düşünülür. Bu düşünceye sebep ise Osman Bey'in gündüz iskele civarında görülmesi ve o akşamüzeri balıkçılar tarafından Osman Bey yaşlarında denizden bir cesedin çıkarılmış olmasıdır:

“(...) Osman Bey falan sabah erkenden iskele kahvesi önlerinde görülmüş ve o gün akşamüzeri Kız Kulesi akıntılarından bir insan lâşesi balıkçılar tarafından müşahede olunmuş idüğü anlaşılıp çocuğun kendisini denize attığı suretine hüküm verildikten sonra...”⁷⁴

Osman Bey'in Nergis ile evlenme isteği geri çevrilip ertesi gün de konaktan kaybolması onun intihar ettiğinin zannedilmesine neden olur. Fakat bahsi geçen gün Osman Bey iskele kahvesi civarına gitmez. Balıkçılar tarafından denizden çıkarılan ceset de Osman Bey'e ait değildir. Bunlar Osman Bey'in bir anlık ortadan kaybolmasının sonucunda çevrede Osman Bey'in denize atlayarak intihar ettiği varsayımını doğurur.

Ahmet Mithat Efendi'nin “*Letaif-i Rivayat*” serisinin sekizinci hikâyesi olan “*Ölüm Allah'ın Emri*” nde Sinesaf adlı cariye, efendisinin yeğeni Sıtkı Bey ile aşk yaşar. Fakat bu aşkı kıskanan ve iki aşığa oyun oynayarak onları ayırmaya çalışan Behice Hanım, Sıtkı'nın kendisini vurarak intihar ettiği yalanını Sinesaf'a söyler. Behice Hanım'ın bu sözlerine inanan ve bir mektup bırakarak intihar edeceğini dile getiren Sinesaf, konaktan kaybolur. Bütün aramalara rağmen bulunamayan Sinesaf'ın denize atlayarak intihar ettiği düşünülür:

“Akşama kadar tahkik ve tecessüsten sonra artık gidip kendisini denize atmış olmasına hamlolunur.”⁷⁵

Sevdiği adamın öldüğüne bir türlü inanmayan ve kendisi de intihar etme fikrinde olan Sinesaf'ın konakta görülmemesi üzerine bir süre her yerde aranır. Bulunamayınca da denize atladığı varsayılır.

Tanzimat devri hikâye ve romanlarında deniz ile intihar değişik şekillerde okuyucu karşısına çıkar. Deniz ile ölüm kahramanların doğrudan kendi canlarına

⁷⁴ Ahmet Mithat Efendi, (2000/4: 26)

⁷⁵ Ahmet Mithat Efendi, (2001: 203)

kıymak isteği ile denize atlamaları şeklinde görülür. Denizde intihar sadece bir fikir olarak da kahramanların düşüncelerinde var olur. Bunun dışında kahramanların, denizde intihar etmedikleri halde ortada çeşitli delillerin var olmasından dolayı intihar ettiğinin zannedilmesi de bu dönem eserlerinde yerini alır.

Ayrıca burada üzerinde durulması gereken bir diğer önemli husus da Müslüman kahramanların intihar etmediği onlarda sadece intihar düşüncesinin varlığı söz konusudur. Çünkü İslamiyet'te intihar etmek en büyük günahlardan birisidir. Hatta intihar eden kişinin cenaze namazı dahi kılınmaz. Eserlerde intihar eden kahramanların genel olarak Hıristiyan oldukları görülür. Buradan da Hıristiyanlıkta intihara cevaz verildiği anlaşılır.

2. Cinayet:

Cinayet, bir kimsenin başka bir kimseyi bilerek ve isteyerek öldürmesi eylemidir.

Tarihin ilk devirlerinden beri görülen cinayet, Tanzimat devri eserlerinde de bir ölüm biçimi olarak ele alınır. Bu dönem hikâye ve romanlarında deniz, intihar aracı olarak kullanılması yanında kahramanların cinayet aracı olarak da kullanılır. Tanzimat devri yazarları hikâye ve romanlarında kahramanlarını deniz yoluyla cinayete kurban ederler.

Denizde işlenilen cinayetlerin birçok sebepleri vardır. Hikâye ve romanlarda kötü karakterler, çevirdikleri entrikaların ortaya çıkmaması için cinayet işlerler. Bununla birlikte deniz haydutlarının bir gemiyi kaçırarak içinde bulunan yolcuları katletmesi veya denize atarak öldürmesi şeklinde de denizde cinayet eylemi gerçekleştirilir. Denizde, namus uğruna gerçekleştirilen cinayetlere de bu dönem eserlerinde az da olsa rastlanır. Cinayet eyleminde mekân olarak deniz kullanılır. Deniz, cinayet için bir araç görevi görür.

Mehmet Murat'ın "*Turfanda mı Yoksa Turfa mı?*" adlı romanında Mansur Bey, Fransa'da Tıp eğitimini tamamladıktan sonra İstanbul'a döner. Burada amcası şeyh Salih Efendi'nin konağında ikamet etmeye başlar. Mansur, amcasının ikinci eşinin kardeşi olan Raşit Efendi'nin şeyh Salih'in mirasına ortak olmak için çevirdiği entrikaları zamanla anlamaya başlar. Raşit Efendi'ye bunu hissettiren Mansur, Raşit

Efendi'nin kiraladığı bir adam tarafından amcasının oğlu İsmail Bey ile birlikte öldürülmek istenir. Fakat romanda sadece İsmail Bey bu cinayete kurban gider:

“Soldaki beygirin bir ayağı köpeğin kuyruğuna bastı. Köpek acı acı bağırarak hücum gösterdi. Yalnız hücumu uğrayan değil, öbür beygir dahi ürkererek süratlerini tezyid ettiler. İbrahim güya atları zaptetmek üzere dizgini çektiği vakit telâşından sol elindekini kazaen düşürmüş gibi yalnız sağ elindekini çekiverince sağdaki beygir geriledi. Araba denize doğru müteveccih oldu.

İbrahim bir kamçı salladı. Kamçının ucu dahi sağdakine tesadüf edeceği yerde soldakine tesadüf ederek araba süratle denize doğru hareket etti.”⁷⁶

“Araba doğru denize gidiyordu.

Sağda koşulu olan cins hayvan rıhtımın kenarına vasil olunca tehlikeyi hissederek bütün kuvvetiyle yana yüklendi ve arkadaşını denize muvazi bir vaziyete getirdi.

Rıhtımın düzgün taşları üzerinde kaymakta olan ayakları yarı boşta, yarı rıhtımda olarak birkaç adım daha attı.

Hemen bu sıradaydı ki arabanın arka tekerleği kurtulup boşa gitti.

Hızlıca olarak arabanın meyl etmesi sağdaki beygirin bir ayağı boşa gitmesiyle düşmesine rastgeldi.

Arabanın tekerlekleri havalandı.

İbtida araba, sonra sağdaki, onun üzerine soldaki beygir olmak üzere cümlesi denize gittiler!...

(...)

Nice emsalini yutmuş bulunan obur deniz arabası, atlarıyla beraber biçare İsmail Bey'i de yaladı, yuttu!...”⁷⁷

Mansur ve İsmail Bey o gün araba ile panayır yerini gezmeye çıkarlar. Yolda İsmail Bey, arabanın camından dışarıda bulunanlarla işaretleşmeye başlar. Evli bir erkeğin bu gibi şeyleri yapmaması gerektiğini vurgulayan Mansur'u dinlemeyen İsmail Bey, hareketlerine devam eder. Bu duruma daha çok kızan Mansur, araba hareket halinde olmasına rağmen kapıyı açar ve kendisini dışarıya atar. Raşit Efendi'nin adamı kiralık katil arabacı İbrahim'in asıl amacı, Mansur'u öldürmektir. Fakat İbrahim,

⁷⁶ Mehmed Murad, (2005: 241-242)

⁷⁷ Mehmed Murad, (2005: 242-243)

Mansur'un arabadan indiğini fark etmez. İbrahim, arabayı kasten denize doğru sürüp İsmail Bey'in boğularak ölmesine neden olur.

Ahmet Mithat'ın "Müşahedat" adlı romanında Feride adlı genç kız, babasının yanında çalışan Refet adlı tacire âşık olur. Fakat Refet'in Agavni adında Ermeni bir sevdiği vardır. Bu durumdan hoşnut olmayan Feride, Agavni'yi öldürerek Refet'i elde etme planları yapar. Feride, bir Yahudi'ye para vererek Agavni'yi öldürtür. Lakin bu cinayet sırasında Yahudi de Agavni ile birlikte boğulur. Roman kahramanlarından birisi olan Ahmet Mithat Efendi bu olayı vapurun tayfasından öğrenir. Tayfa, o günkü faciayı Ahmet Mithat'a şöyle anlatır:

"- Vakti ilk gören ben oldum, ama işin asıl başlangıcını ben de göremedim. Ben gördüğüm zaman bir kadınla bir Yahudi birbirine sarılarak iskele üzerindeki müvazenelerini kaybedip, hemen denize düşmek üzereydiler. Diyebilirim ki, ayakları iskeleden ayrılıp vücutları da deniz ile iskele arasında aşağı doğru uçuyordu. (...)

- Bir kadın ile bir Yahudi birbirine sarılarak dedin. Bu sarılmak nasıldı? Bana asıl bunu anlat.

- Vallahi efendim, nasıl tarif edeyim? Zannıma kalırsa kadın sendeleyip denize düşeceğini akli kesince Yahudiye sarılmış olmalıdır. Çünkü Yahudi kendisini kurtarmaya çalışıyordu. Kadın da Yahudinin yakasını bırakmıyordu.

- Fakat bana dediler ki, kadın denize düşmüş de Yahudi de sonra kurtarmak için kendini atmış.

- Hayır efendim, hayır! Denize ikisi beraber düştüler. Şöyle gözlerimin önünde olan şeyi göremeyecek miymişim?

- Ya denize düştükleri zaman Yahudi o kadını kurtarmaya çalışmıyordu mu?

- Alt alta, üst üste boğuşuyorlardı. Dibe doğru birkaç defa batıp çıktılar. Ben atlayıp da biraz çekmemiş olsaydım köprünün altına gideceklerdi.

- Böyle boğuştukları esnada ağızlarından bir lâkırdı işitilmedi mi?

- Ne lâkırdı işitilecek? Bir yandan karınlarına su doluyor. Bir hırıltı! Bir gırıltı! Vapur halkı da feryadı ayyuklara çıkarıyorlar. Doğrusu ya ben bunları

kurtaramayacağımı anlayınca, kendimi de boğdurmamak için çekilip işin içinden çıkmaya mecbur oldum.”⁷⁸

Bu romanda kiralık katil konumundaki Yahudi, Agavni’yi herhangi bir şekilde öldürmek amacındadır. Bu amacını da Agavni vapurdan inmek üzereyken gerçekleştirir. Yahudi, Agavni’yi vapurdan denize iterek öldürmek isterken Agavni bunu fark ederek Yahudi’ye sarılır. Bu esnada ikisi de dengelerini kaybederek denize düşerler. Tayfanın Ahmet Mithat Efendi’ye anlattığına göre, kurban ve katil denize düştüklerinde boğuşmaya başlarlar. Fakat tayfa olaydan haberdar olmadığı için Yahudi’nin kadını kurtarmaya çalıştığını zanneder. Katil ve maktulün denizde çırpındığını gören tayfa denize atlayarak ikisini de köprünün altına gitmekten kurtarır. Ama boğuşmaya devam etmeleri nedeniyle kendi canından da endişe duyan tayfa, denizden çıkmak zorunda kalır. Bu boğuşma sonunda da hem Yahudi hem de Agavni boğulur. Yahudi’nin cesedi bulunmaz. Ertesi gün Agavni’nin cesedi denizden çıkarılır. Balıkhanede doktorların muayenesi esnasında kollarında ve boynunda çürüklere rastlanılır. Bu çürüklerin Yahudi’nin Agavni’yi kurtarmak için can havliyle kıza sıkıca sarılmış olmasına yorumlanır. Aslında bu çürükler, denize düştüklerinde Yahudi’nin Agavni’yi boğmak amacıyla kollarını ve boynunu sıktığından kaynaklanır.

Ahmet Mithat Efendi’nin “*Ahmet Metin ve Şirzad*” adlı romanında Katrina ve Neofari adlı iki kadın, Ahmet Metin’in gemisinde gerçekleştirdikleri entrikaları duyan ve bunu gemi halkına söyleyeceği korkusuyla geminin kılavuzunu sarhoş ettikten sonra denizde nasıl boğdukları ayrıntılı olarak anlatılır:

“İki karı, şikârına sokulmakta bulunan tilkiler gibi yerlerde sürünerek sarhoş kılavuza takarrüp ettiler. Evvelce bir ince sicime kösteklemiş oldukları kurşun külçesini adamcağıza bağlamaya başladılar. İlmekli ipin iki ucundan birisini bir omzundan ve diğerini diğer omzundan aşırıp badehu kürekleri hizasından yine kurşun külçesini sımsıkı bir bağlayış bağladılar ki arka küfecileri, küfelerini arkalarına nasıl yüklenmişler ise ona makûsen müteşabih olmak üzere zavallı kılavuz dahi öylece kurşun külçesini göğsü üzerine yüklenmiş oldu. Hatta bu ameliyattan haberi bile olmadı.

Badehu, Katrina daha kuvvetli olduğundan kılavuzun vücudunun yarı sıkletinden maada on beş okkandan aşağı gelmeyen kurşun külçesini de

⁷⁸ Ahmed Midhat Efendi, **Müşahedat**, yay. haz. Osman Gündüz, Akçağ Yayınları, Ankara, 1997, ss. 351-352.

kaldırabilmek için herifin kollarını, omuzları hizasına yakın birer kısmından yakaladı. Neofari ise ayaklarından tutmuş idi. Mezbure tarafından verilen talimata, tevfik-i hareketle Katrina, kılavuzun baş tarafını küpeşte hizasına kadar kaldırdıktan sonra denize doğru sürüverdi. Bu esnada sicim sarhoşun ense hizasından omuzlarını kestiğinden midir nedir hafifçe köpek iniltisi gibi bir ses çıkardığından Neofari, kemal-i halecanla başını kaldırıp kıçtaki dümenciye baktı ise de dümencinin yerinden bile kımıldanmadığını görerek müsterih oldu. Zaten gemi yürümüyor gibi bir hâlde bulunduğundan dümencinin önündeki pusula şaşmıyor ki pusulaya bakmak ve geminin yolunu tashih için dümen kullanmak mecburiyetiyle hareket eylesin. Herif hâlâ pinekliyor.

Katrina kılavuzun baş cihetini denize salıverdiği zaman ayaklar hâlâ Neofari'nin elinde idiler. Ne kadar olsa gemide bir parçacık olsun seyir ve hareket bulunduğundan kılavuzun vücudu kıça doğru akıp gitmek istediği hâlde cellat karı yine bu bacakları birdenbire elden bırakmıyor. Hinzırın ne taş yürekli melun olduğunu anlamalı ki biçare adamcağızın başı kurşunun sıkletiyle suya batarak gırl gırl boğulmakta ve son ispatmotik harekâtıyla bacakları titremekte olduğu hâlde o taş yürekli katileye hâlâ havf ve hirâs gelmeyerek titrek bacakları elden bırakmıyor!.. Nihayet biçare kılavuz beline kadar suya gömülüp kıç dahi kaybolduktan sonra Neofari, yavaş yavaş dizlerine kadar da herifi suya indirdi, badehu ayaklarını ellerinden bıraktı ki artık naaş-ı bîruh hükmünü almış bulunan kılavuz geminin kıç hizasına varmaksızın ayaklar dahi suya gömüldü gitti.”⁷⁹

“Ahmet Metin ve Şirzad” adlı romanda cinayet ilk defa bu kadar ayrıntılı olarak ele alınmıştır. Cinayetin her anı detaylı bir şekilde okuyucunun gözleri önüne serilir. “Hasan Mellâh Yahut Sır İçinde Esrar” romanında olduğu gibi bu romanda da cinayete kurban gidecek kişinin vücuduna kurşun külçesi bağlanır. Bunun nedeni kurbanın daha kolay bir şekilde denizin dibine batması ve ölümünün daha çabuk gerçekleştirilmesidir. Ahmet Mithat, Neofari ve Katrina'nın kurşun külçesini kılavuzun vücuduna ustalıkla bağladıklarını söyler. Bu esnada kılavuz herhangi bir şey hissetmez. Çünkü daha önceden bu cinayet için sarhoş edilir. İki kadın katil, kılavuzu bağlayıp denize doğru yavaş yavaş indirdikten sonra Katrina'dan daha zalim olan Neofari bir müddet adamın

⁷⁹ Ahmet Mithat Efendi, **Ahmet Metin ve Şirzad**, haz. Sacit Ayhan-Levent Ali Çanaklı, Dörtrenk Yayıncılık, Bursa, 2011, s. 295.

bacağını bırakmaz. Onun boğularak ölme anını dakika dakika görmek isteyen Neofari, kılavuzu dizlerine kadar denize indirdikten sonra bacaklarını bırakır. Lakin kılavuz o zamana kadar çoktan ruhsuz bir ceset halini alır.

Ahmet Mithat Efendi'nin "*Hüseyin Fellâh*" adlı romanında Hac görevini yerine getirmek için yolculuk eden hacıların gemilerine deniz haydutları saldırır ve gemiyi ele geçirirler. Burada haydutların yaptıkları zulümler karşısında sessiz kalamayan bir grup hacıyı haydutlar denize atarak öldürürler:

*"(...) Bu söz haydutların birisinin kulağına gitmekle derhâl söz söylendiği yerde duran adamlardan on kadarını çırpıplak soyduktan sonra "Aman ben söylemedim ben ağzımı bile açmadım merhamet ediniz" diye haydutların ellerini ayaklarını öpmek için davranarak ettikleri yürekler paralayan istirhamlara kulak bile vermeyerek hemen oldukları yerden denize atıverdiler."*⁸⁰

Deniz haydutları, herhangi bir hükümete bağlı kalmadan gemilere saldıran ve ele geçirdikleri ganimetleri kendi aralarında paylaşan isyankâr gruplardır. Bir hükümete bağlı olmamaları yönüyle korsanlardan ayrılırlar. "*Hüseyin Fellâh*" romanında deniz haydutları, acımasızlıkları ile karşımıza çıkar. Kendilerine yalvaran hacılara merhamet etmeyerek çırpıplak soyup denize atarlar.

Ahmet Mithat Efendi'nin "*Hasan Mellâh Yahut Sır İçinde Esrar*" adlı romanında Pietro ve Zerno adlı iki deniz haydudu, haydutluğa başlayarak karşılına çıkan her kaçağı ve serseriye gemilerine alırlar. İlerleyen zamanlarda pay hususunda anlaşamadıkları ortakları bulunan bir Rum'u denize atarlar:

*"Kaçak filân, kime rast geldilerse arkadaşlığa almışlar. Nihayet üç ortak pay hususunda uzlaşmamışlar. Pietro ve Zerno bir gece Rum'u birisi başından diğeri ayaklarından yakalayıp denize atmışlar. Ondan sonra gemi ikisine kalmış."*⁸¹

Deniz haydutları için arkadaşlığın veya dostluğun herhangi bir önemi yoktur. Onlar için menfaat daha önemlidir. Pietro ve Zerno para konusunda anlaşamadıkları ortaklarını gözlerini kırpmadan öldürmekten çekinmezler.

Yine aynı romanın ilerleyen sayfalarında Pietro ve Zerno adlı deniz haydutlarının gemisinde tayfa olarak çalışan Alonzo, Hasan Mellâh'a hayat hikâyesini

⁸⁰ Ahmet Mithat Efendi, (2000/4: 348)

⁸¹ Ahmet Mithat Efendi, (2000/3: 62)

anlatırken kendisinin gemiye gelişinden beri bu iki haydutun adam öldürmelerini engellediğini söyler. Fakat gemide bulunan hasta bir İtalyan'ın öldürülmesine engel olamaz:

*“Ben bunların içine gireli bir sene oluyor. Bu müddet zarfında kendilerine hiç adam öldürtmedim. Yalnız bir bîçare İtalyan'ın uzun uzadıya hastalığından naşi daha vefat etmeden denize atılmasını bir türlü menedemedim.”*⁸²

Bu kısımda da haydutların acımasızlığını bir kez daha görmek mümkündür. Onlar, hasta, yaşlı, kadın veya çocuk demeden herkesi öldürebilecek kadar zalimdirler. Romanın bu bölümünde haydutların merhametsizliği daha açık bir şekilde anlaşılır. Savunmasız, hasta bir adamı hastalığının uzun sürmesinden dolayı denize atarak ölümüne sebep olurlar.

Ahmet Mithat Efendi, “*Ahmet Metin ve Şirzad*” adlı romanında bir babanın namus uğruna kızını ve gayrimeşru torununu bir sandığa koyup denize atarak cinayet işlediğini anlatır:

*“Danae'nin babası, Akrisyus kızının böyle bilâpeder bir çocuk doğurmasından ar ederek kızını da doğurduğu çocuğu da bir sandığa koyup suya atmış idi.”*⁸³

Bazı toplumlarda namus çok önemli bir kavramdır. Bu romanda görüldüğü gibi kızının babasız bir çocuk doğurmasını gururuna yediremeyen baba, kızını da torununu da bir sandığa koyarak denize atar. Türk ve Müslümanların aksine bu örnekte namus cinayeti bir Hıristiyan tarafından işlenir.

Bu devir eserlerinde cinayet, kahramanlar tarafından birebir gerçekleştirilmesinin yanında faaliyete geçirilmez sadece bir düşünce olarak da kalır.

Ahmet Mithat Efendi'nin “*Letaif-i Rivayat*” serisinin on yedinci hikâyesi olan “*Para*” da Yazıcıoğlu Hacı İsmail Ağa'nın iki kızı vardır. Bu kızlar anneleri tarafından alafranga terbiye ile büyürler. Yazmak ve okumaktan başka el hünerleri ve müzik dersleri de almalarına rağmen babalarının bundan haberi yoktur. Babaları kızlarının sadece tecvid ve ilmihal ile biraz da okuma yazma bildiğini zanneder. Hikâyede Yazıcıoğlu'nun gerçekleri bilmesi halinde kızlarının ikisini de denize atacağı dile getirilir:

⁸² Ahmet Midhat Efendi, (2000/3: 65)

⁸³ Ahmet Midhat Efendi, (2011: 194)

“Eğer kızlarının mahiyet-i hakikiyeleri neden ibaret olduğunu Yazıcıoğlu bilse idi şüphesiz ikisini de denize atarak mahveder idi.”⁸⁴

Yazıcıoğlu Hacı İsmail Ağa, kız çocuklara değer vermeyen bir babadır. Kendisinin oğlu yoktur. İki kızından ibaret olan çocuklarının eğitimiyle ilgilenmez. Biraz okuma yazma bilmeleri Hacı İsmail için kâfidir. Anneleri kızlara Hacı İsmail’den gizli alafranga terbiye verir. Hikâyede, bundan haberi olmayan Hacı İsmail’in gerçekleri öğrendiği takdirde kızlarını denize atarak öldürebileceği dile getirilir.

Ahmet Mithat Efendi’nin “*Hasan Mellâh Yahut Sır İçinde Esrar*” adlı romanında Hasan, düşmanlarından kaçarken tesadüfen deniz haydutlarının eline düşer. Onların eline düştüğünde baygın bir şekildedir. Hasan’ı gemilerine alan ve üzerinde çalmaya değer “*maşlâh, fermene, yelek ve şalvarı*” aldıktan sonra ayağındaki çizmeleri çıkarmaya uğraşırlar. Fakat Hasan’ın ayakları şiştiği için çizmeler ayağından çıkmaz. Bu duruma sinirlenen haydutlar arasında Hasan’ın çizmelerini almak için ayaklarını dizlerinden kesmek gerektiği hakkında tartışma çıkar. Hasan’ın yaşadığını fark eden ve gemide çalışan Alonzo, haydutlara Hasan’ın ölmediğini ayıldığında çizmelerini çıkarmalarını söyler. Alonzo’nun fazla konuşmasına dayanamayan haydutlardan Pietro, Alonzo’yu zamanında denize atmadığına pişman olduğunu söyler:

“*Pietro-Şu herifi denize atmadığıma ne kadar teessüf ediyorum. Başımıza feylesof kesildi gitti be!*

Alonzo-O zaman atmadınsa şimdi bu Arap ile beraber at! Zaten denize attıklarından ben daha kıymetli bir mal değilim a!”⁸⁵

Alonzo’nun bu sözlerinden Pietro’nun daha önceleri başkalarını da denize attığı anlaşılır. Alonzo da Pietro’ya kendisini de diğerleri gibi denize atabileceğini söyler.

Nâbizâde Nâzım’ın “*Zehra*” adlı romanında Suphi, eşi Zehra’yı aldatarak Ürani adlı bir kadınla aşk yaşamaya başlar. Zamanla Ürani’nin ikiyüzlü davranışlarını ve kendisi için yaptığı her türlü fedakârlığı görmeyerek nankörlük edişini fark etmeye başlayan Suphi, bir anda Ürani’yi denize atarak öldürmeyi düşünür:

“*Vicdânından utanmağa başladı, yanibaşında kendisine handeler bezletmekte olan Ürani’ye bir nazar-ı nefretle bakmakta idi. Şu cılız, şu soluk, şu çirkin çirkef için mi bu kadar fedâkârlığı gözüne aldığını nefesine sormakta idi. Muhabbet haa!... “Ne iğrenç tasavvur!... Ne iğrenç tasavvur.”*

⁸⁴ Ahmet Mithat Efendi, (2001: 533)

⁸⁵ Ahmet Midhat Efendi, (2000/3: 53)

Şu kahpeyi hemen tutup denize ativermeğe heveslenmekte idi.”⁸⁶

Suphi, önceleri Ürani'nin gerçek yüzünü görmediğinden dolayı onun için tüm malından ve parasından olur. Gerçekleri fark etmeye başlayınca da Ürani'yi denize atarak öldürmeyi düşünür. Daha sonra ise denize atlayarak kendi canına kıymak isteği duyar.

Burada üzerinde durulması gereken nokta, katillerin yabancı, yani Yahudi ve Hıristiyan olduğu görülür. Katilleri bu cinayetlere sevk edenler, azmettirenler ise Müslümanlardır. Bunun yanında Müslümanlarda cinayet, sadece düşüncede kalır, faaliyete geçirilmez.

3. Kazaen Ölüm:

Tanzimat devri hikâye ve romanlarında denizde ölüm, intihar ve cinayetin yanında az da olsa kazaen ölüm biçiminde de ele alınır.

Mehmed Murad'ın “*Turfanda mı Yoksa Turfa mı?*” adlı romanında Raşit Efendi, Mansur Bey'in amcasının oğlu İsmail Bey'i kiralık bir katil vasıtasıyla öldürtür. Mansur Bey, bu olaydan haberdar olur. Mansur, Raşit Efendi'ye baskı yaparak onu zorla rıhtım boyuna götürür. Mansur, Raşit Efendi'den cinayet mahallinden kendisini denize atarak intihar etmesini ister:

“Şimdi seninle buradan kalkıp rıhtım boyuna çıkarız. Senin ilk icra ettirdiğin cinayetin mahalli malumdur. Tevbe ve istiğfar ederek oradan şimdi kendini denize atmaya razı mısın? Yoksa değil misin?

Eğer razı olmazsan Yuvan'ı çağırır, şuraya bahçenin ortasındaki akasya ağacına astırır, sonra denize attırırım.”⁸⁷

Bu konuşmadan sonra Mansur Bey ve Raşit Efendi rıhtım boyuna giderler. Burada Raşit Efendi, rıhtım kenarına gelerek denize doğru ilerlerken bir anda geriye dönerek Mansur'un boğazına sarılır ve boğuşmaya başlarlar. Boğuşmanın sonunda ise Raşit Efendi kazaen denize düşerek boğulur:

“Mansur'un birden doğrulması ve ayakları üzerinde dönüp silkilmesi münasebetiyle ayakları yerden kurtulmuş bulunan kısa boylu Raşit Efendi'nin elleri dahi kurtuldu, havalandı, kıydan üç adım kadar ileriye denize düştü.

⁸⁶ Nâbizâde Nâzım, (1960: 132)

⁸⁷ Mehmed Murad, (2005: 274)

Vücutun yüksekte suya düşmesinden hasıl olan sadadan başka bir ses çıkmadı.”⁸⁸

Mansur Bey, Raşit Efendi'nin ölümünü amcası Hacı Salih Efendi'ye Raşit Efendi'nin cinayetin işlendiği yerden kendisini denize atarak intihar ettiği şeklinde anlatır:

*“Mansur – Amca efendi! Merak bUyuracak bir şey kalmadı. Raşit Efendi dün kendisi)ni ilk cinayetin mahallinden denize atarak cezasını buldu. Bunu bendeniz gözümle gördüm.”*⁸⁹

Ahmet Mithat Efendi'niN “*Mesâil-i Muğlâka*” adlı Romanında BOurgogne vapurunun yanması esnasında, insanları kurtarmak telaşına düşenlerin birbirlerini iterek ve sandalları devirerek birçok insanın kazaen helak olmasına sebep oldukları görülür:

*“Bourgogne vapurunun Garkı meselesi de böyle değil mi? Cın kurtarmak havf ve hırsı ile çıldıranlar sandalları devirerek kadın, çocuk acezeyi denize iterek ve atarak onların da kendilerinin de helâklarını tavil eylemişlerdir.”*⁹⁰

Vapurdan insanları kurtarmak telaşına düşerek iyilik yapmak isteyenler, kazaen de olsa hem kendilerinin hem de kurtarmaya çalıştıkları insanların denize düşerek boğulmalarına neden olurlar.

⁸⁸ Mehmed Murad, (2005: 275)

⁸⁹ Mehmed Murad, (2005: 277)

⁹⁰ Ahmet Midhat Efendi, (2003/1: 342)

B. Ümitsizlik, Sığınma İsteği ve Kaçış:

İnsanoğlu denizi, bir nevi sıkıntı ve derinliklerini unutacağı bir mekân olarak görür. Üzgün ve ümitsiz olduğu zamanlar sa sahile gider ve burada ilgisiz bir bakış açısıyla denize bakarak düşüncelere dalar. Sahildeki kayalara vuran dalgaların sesi de onun ruhunda derin izler bırakır.⁹¹

Tanzimat devri hikâye ve romanlarında denize karşı ümitsiz ve ilgisiz bir bakış açısının hâkim olduğu bölümler bulunur. Kahramanlar, yaşadıkları olumsuz durumların sonucunda ümitsiz ve ilgisiz bir halde deniz kenarına giderler ve denize anlamsız bir şekilde bakarak hayallere dalarlar. Kahramanlar denize bakarak bir nevi etkîlerini dağıtmak isterler fakat denizin sesi ve güzelliği onların etkîlerinin daha da artmasına zemin hazırlar. Denize bakarken eski günleri hayal ederler. Ümitsizlik içinde olan kahramanlar buldukları mekândan kaçarlar. Sahile gider ve denize sığınır. Deniz, sahile giden ve üzüntülü bir halde bulunan insanlar için bir arkadaştır. Kaçış ve sığınma isteği genellikle içinde bulunduğu hayattan sıkılan insanların tercih ettiği bir durumdur. Böylelikle deniz, onlar için üzüntü, dert ve sıkıntılarını giderecek bir araç görevi görür.

Deniz, bu devir eserlerinde sığınılacak bir yer olmanın yanında saklanılacak bir yer olma özelliği de gösterir. Denizler, tarih boyunca insanlar için özgürlük ve kurtuluş aracı olur. Tanzimat devri hikâye ve romanlarında deniz, çaresizlik içinde bulunan kahramanlara güvenilir bir kaçış alanı teşkil eder. Bu eserlerde özgürlüğe kaçış daha çok cinayet işlediği için mahkûm edilen kahramanların bir yolunu bulup buldukları yerden deniz yoluyla firar etmeleri şeklinde görülür. Denizler, Tanzimat devrinde devletten ve devletin silahlı gücünün gözünden saklanılabilecek en iyi ve en güvenli yol olarak görülür. Bunun yanında düşmanlarından veya deniz haydutlarından kaçan kahramanlar, kurtuluşu denizde bulurlar.

Recaizade Mahmut Ekrem, tek romanı olan “*Araba Sevdası*” adlı eserinde Tanzimat döneminin İstanbul’unu, savurganlığını ve yanlış batılılaşmayı eleştirir. Romanın alafranga züppe tipi olan Bihruz’un Osmanlı Devleti’nin o dönemdeki perişan durumunu temsil ettiği de kabul edilebilir.⁹²

⁹¹ Barbara Sandrisser, “Dalgaların Estetiği”, *Sanat Dünyamız, Üç Aylık Kültür ve Sanat Dergisi*, Sayı: 72, Yıl: 1999, s. 158.

⁹² Robert P. Finn, *Türk Romanı (İlk dönem/1872-1900)*, haz. Tomris Uyar, Bilge Yayınevi, İstanbul, 1984, s. 94.

Romanda Bihruz Bey, Çamlıca'da bulunan bir çay bahçesine gitmeyi ve burada zaman geçirmeyi çok sever. Bu gezintiler sırasında gördüğü Periveş Hanım'a aşık olur. Onu görmek ümidiyle sürekli Çamlıca'ya gider. Bihruz Bey'in, Periveş'in gelişini beklerken arabasını Boğaz'a çevirerek uzun uzun denizi seyredip zgn ve dalgın bir şekilde hayaller kurmaya başladığı görülür:

“Bihruz Bey sarışın hanımın vrduna intizar mevkiinde bulunduğundan zhl ederek arabasını çevirdi. Marmara denizini temaşaya msit bir vaziyete koyduktan sonra, terbiyeleri yanına bıraktı. Sağ dirseğini dizine, çenesini eline dayadı, durdu. Nazargh-ı tahassrnde uzanıp giden unsur-ı minin keskin güneşe mruz safha-i tbnki azametli bir derya-yı nr gösteriyor ve shile doğru yuvarlanıp gelen köpüklü, ufak dalgalar ise, o diyar-ı nr içinde dalıp çıkararak ve oynaşa oynaşa yekdiğerini kovalayarak şınaverlik eden beyaz güvercinleri andırıyordu. Bihruz Bey'in nazarı bu manzara-i dilrbyı da pml-i lkayd ederek ufka doğru szld, gitti. Ruh-i me'ysunu, fikr-i mteellimini de beraber çekti, götürdü...”⁹³

Recaizade Mahmut Ekrem, Bihruz Bey'in Periveş Hanım'ın gelişini beklerken nasıl bir ruh hali içinde denize baktığını ve denizin dalgalarının güneş ışınlarıyla birlikte Bihruz Bey'i etkilediğini çarpıcı bir şekilde dile getirir.

Ekrem, bu romanında denizlerin zgn ve ümitsiz insanlara nasıl bir duygu yüklediğini çok güzel bir dille ifade eder:

“(...) Bey, arabasından inmeyerek (...) Kalamış cihetinde nasb-ı efkr ederek mahzun mahzun düşünüyordu.

Ltif poyrazın inesiyle denizde biri biri ardınca yuvarlanan ufak ufak dalgaların sahile karib ve müteferrik kayalara gelip çarpmasından husle gelen hafif ve smia-nevz ağıltı, cesim meşe ve dişbudak ağaçlarının ihtiraz-ı ağsan ve evrkından peyda olan vahşetengiz uğultu ve hışiltıyla birleşince bir ahengi garip vcda getiriyor, bu aheng-i garip ise hb-lde hisleri uyandırmak, gizli dertleri aşıkr etmek, mahrum-ı ddr kalmış gözleri ağlatmak, mağlub-ı sevd olmuş yürekleri inletmek için tlap ve heveskar arıyordu.”⁹⁴

Ahmet Mithat ile birlikte başlayan Batılılaşmanın Osmanlı gençleri üzerindeki olumsuz etkisi Recaizâde Mahmut Ekrem tarafından da bu eserde ele alınmıştır. Roman

⁹³ Recaizâde Mahmud Ekrem, *Araba Sevdası*, yay. haz. Hüseyin Alacatlı, Akçağ Yayınları, Ankara, 2010, s. 141.

⁹⁴ Recaizâde Mahmud Ekrem, (2010: 140)

“edebiyatımızda alafranga züppe tipiyle alay eden, Osmanlı’nın Batılılaşma serüveninde önemli bir problem olan kültür yozlaşmasının”⁹⁵ ele alındığı önemli bir eserdir. Romanda Bihruz Bey, ilk görüşte âşık olduğu Periveş Hanımın Çamlıca bahçesine gelişini büyük bir umutla ve heyecanla bekler. Denizin ve tabiatın sesi onun ruhunu derinden etkileyerek onda sığınma ihtiyacı doğurur.

Ahmet Mithat Efendi’nin “*Letaif-i Rivayat*” serisinin ikinci hikâyesi olan “*Esaret*” ta Kafkasya’dan kaçırılarak İstanbul’a getirilen ve bir tesadüf eseri aynı evde büyüyen iki kardeşin birbirlerini tanımadan evlenmeleri ve gerdek gecesinde gerçeği öğrendikten sonra intihar etmeleri konu edilir. Yazar, hissedilen duygularla deniz arasında yakın bir bağ kurar; eserinin bir bölümünde de mutsuz olan kahramanın denize baktıkça efkârının daha fazla arttığını yine onun ağzından anlatır:

*“(…) mehtaba karşı biraz denize bakar da afkârımı dağıttırım diyerek ve tabla içinde hazır bulunan sigaralardan birisini yakarak köşe penceresine geçip oturdum ve güya efkârımı dağıtayım der iken denize baka baka deryayı teessürün taka’rına kadar daldım.”*⁹⁶

Hikâye kahramanı efkârını dağıtmak için denize bakar. İçinde bulunduğu ruh halinden kaçmak için denize bakarken hayallere dalar. Ahmet Mithat Efendi’nin “*Eski Mektuplar*” adlı romanında Meliha ile Kenan imkânsız bir aşk yaşarlar. Çocukluklarından beri birbirlerini seven iki genç, ileride birlikte olamayacaklarını düşünürler. Deniz, onlar için üzüntü, dert ve sıkıntılarını giderecek bir nevi araçtır. Meliha ve Kenan, genellikle akşam saatlerinde güneşin batışını izlemek için sahile giderek denizi izlerler:

*“Akşamları temâşâ-yı gurûb için Kenân’ıyla birlikte sahile inip de dûrâ-dûr ufuklardan gele gele ayakları ucunda köpükler bırakarak çekilen dalgaların aheng-i muttaridi içinde şimdi Kenân’ın, o nedîm-i cânın bütün dertlerini, kederlerini, tahassürlerini işitecek, sonra da onlara gözyaşlarını, feryatlarını tevdi ederek o yâr-ı nâ-kâma gönderecekti. Denizin berrak suları üzerinden geçerek ruhu tehzîz, meşâmmu tatîr ettiği hâlde şimdi bütün kuvvet ve şiddetiyle âlemi zîr ü zeber eden rüzgâr saharî-i hicrândan geçerken Kenân’ın da feryatlarını birlikte alıp getirecekti.”*⁹⁷

⁹⁵ Kolcu, (2005: 235)

⁹⁶ Ahmet Mithat Efendi, (2001: 21)

⁹⁷ Ahmet Mithat Efendi, (2003/1: 165-166)

Romanda Kenan eğitim için yurt dışına gider. Bu duruma oldukça üzülen Meliha, geçmişte Kenan ile yaşadıkları günleri hayal eder. Bunun için de sahile gelerek denizi izler ve denizin sesini dinleyerek zaman geçirir. Eserde Meliha, denizin dalgalarının kayalara çarparak çıkardığı sesleri Kenan'ın dert ve kederlerinin sesine benzeter. Bu seslere kendi gözyaşları ve feryatlarını ekleyerek Kenan'a göndermek ister. Buna karşılık denizin berrak suları üzerinden geçen rüzgârın Kenan'ın feryatlarını da kendisine getireceğini düşünerek üzgün ve ümitsiz bir biçimde sahilde oturur. Meliha için deniz, Kenan'ın yokluğunda bir dost, bir arkadaştır. Üzgün olduğu günlerde denize sığınır.

Samipaşazade Sezai'nin “*Küçük Şeyler*” adlı eserinde yer alan “*Kediler*” hikâyesinde yaşlı adam eşinin evde birçok kedi beslemesinden oldukça rahatsızdır. Eşine bu konu hakkında zaman zaman serzenişlerde bulunur. Bu serzenişlerin en ilginç hikâyenin ilk cümlelerinde kendisini gösterir:

“- *Hanım! En son cevabını isterim, ya ben, ya kediler?*
- *Kediler!*”⁹⁸

Yaşlı adam, eşinin kendisi yerine kedilerini tercih etmesi üzerine büyük bir üzüntü duyar, odasına çıkar. Bavulunu toplayarak kendisini dışarıya atar. Bütün gün Büyükkada'nın sokaklarında, deniz kenarında dolaşır, çaresizlikten ne yapacağını bilemez.⁹⁹ Bir müddet daha deniz kenarında kalır. O, eşiyile geçirdiği “otuzüç seneden sonra her şeye karşı yalnız bir insan”¹⁰⁰ dır:

“*Bir hayli zaman denizin verdiği hayret-i meftûnâne içine dalıp gitmişken, hakikatin dest-i hayalşikesti bütün vücudunu sarsarak kendisini bulunduğu hâl-i bî-hûşîden uyandırdı. (...) Kenare-nişîn-i temâşâsı olduğu denizin dalgaları yavaş yavaş sahile çarptıkça kendisine “Git, git, haremine git!” diyordu.*”¹⁰¹

Yaşlı adam, eşinden ve evinden uzaklaştıktan sonra denize sığınır. Onun için deniz, bir nevi arkadaştır. Akşam olmaya başlayınca yaşlı adam, hem acıkır hem de kalacak yer sıkıntısı baş gösterir. İşte bunları düşünürken denizin dalgaları sahile çarptıkça ona adeta “evine git” der gibidir.

⁹⁸ Sami Paşazade Sezai, (2003: 111)

⁹⁹ Ömer Ayhan, “Sami Paşazade Sezai Kedi Öykülerinin En Güzelini Yazdı”, **İmge Öyküler, İki Aylık Öykü ve Eleştiri Dergisi**, Yıl 1, Sayı 2, Nisan-Mayıs 2005, s. 152.

¹⁰⁰ Yavuz Demir, **İlk Dönem Türk Hikâyelerinde Anlatıcılar Tipolojisi (1871-1890)**, Dergâh Yayınları, Ankara, 2002, s. 71.

¹⁰¹ Sami Paşazade Sezai, (2003: 113)

Samipaşazade Sezai'nin müstakil olarak esaret konusunu işlediği “Sergüzeşt” romanında Celal Bey romantik bir karakter olarak okuyucu karşısına çıkar. Celal Bey'in duygusal yönünün ağır basmasında ressam oluşunun etkisinden söz edilebilir. Yazar, akşamları ayın ve yıldızların denize aksederek meydana getirdikleri güzelliği Celal Bey'in sahildeki evinin balkonundan sigara içerek izlediğini dile getirir:

“Akşamları şua-ı şemsin –insanların harekât-ı avazesini sükûnet-yâb olduğu gece yarılari- perilerin yıkandığı Marmara'nın koyu mai safha-i sefası üzerine yıldızların sema-yı mînâ-fâmdan enzar-ı âşıkane gibi isal ettikleri nuranî izleriyle gece sath-ı deryaya inci işlenmiş mai atlastan nikabını örtmüştü. Nücum-ı zahirenin kesretle biriktikleri kısm-ı semaya mün'akis olan suların üzerinde hafif mehtabı andırır bir yıldız ziyası hasıl olarak daha ilerisi denizin – heyecan-ı kalb ile sevdiğinin dudaklarından öpen âşık gibi- çırpına çırpına sevda-engîz bir surette ufuklara dokunan küçücük dalgaların mai zalâm içinde kaldığını sahildeki bir hanenin balkonunda bir koltuğu. içinde sigarasını içerek temaşa eden Celâl Bey, o saatte Paris'te esnâ-yı tahSilinde geçirdiği beş, altı senelik müddeti; ve hiçbir kederle tesmim olunmayan yirmi üç senelik hayatın hatırat-ı şevk-engizi, yine Paris'te iken içinde bulunduğu mahşer-i medeniyetin bazı mahfî köşelerinde bir güzel tebessümü, bir tatlı bakışı hissiyat-ı kalbiyeden âri olarak düşünür ve bunların hepsini önündeki denizden, mir'at-i serâirden dalgalana dalgalana geçtiğini seyrederdi.”¹⁰²

Celal Bey, Paris'te eğitim alır ve bu şehirde beş altı yıl ikamet eder. Paris'te geçirdiği seneleri ve bu kalabalık ve hareketli şehirde yaşadığı güzel anları düşünür. Bu düşüncelerinin önündeki denizden dalgalanarak geçtiğini seyreder ve hayallere dalar.

Namık Kemal'in “İntibah” romanında Ali Bey, Çamlıca'da gezerken Mehpeyker adlı iffetsiz bir kadına âşık olur. Mehpeyker ile zaman geçirmeye başlayan Ali Bey, evini ve işini boşlamaya başlar. Ailesi ve dostları tarafından bu kadından uzaklaştırılmaya çalışılan Ali Bey'i kimse ikna edemez. Zamanla Ali Bey de Mehpeyker'in iffetsiz bir kadın olduğunu anlamaya başlar. Buluşmak için sözleştikleri halde birkaç kez Mehpeyker, Ali Bey ile buluşmaya gelmez. Ali Bey, buluşmaya gelmeyen Mehpeyker'i sabaha kadar pencerenin önünde bekler. Denizi izleyerek sabahlayan Ali Bey düşüncelere dalar:

¹⁰² Sami Paşazade Sezai, (2003: 25-26)

*“Bey ise bir pencerenin yanına oturmuş ve gözlerini denizin ağır ağır cereyanına aldırılmış olduğu halde bin türlü hülyalar kurmakla meşgul idi.”*¹⁰³

Ali Bey, Mehpeyker hakkında yapmış olduğu küçük bir tahkikatla onun nasıl bir kadın olduğunu anlar. Büyük bir boşluğa kapılan Ali Bey için deniz, bir sığınma, kaçış alanı haline gelir. Denize bakarak eski güzel günleri anımsamaya çalışır.

Nabizade Nazım’ın “Zehra” romanında Suphi ve Zehra bir akşam denize akseden mehtabı izlemek ve eğlenmek için kayıkla Boğaziçi’ne açılırlar. Hava güzel, deniz berraktır:

*“(…) Bunlar zânû ber-zânû buldukları halde bile denizin şu manzara-i garîbesine dalmış gitmiş olduklarından yekdiğerinden âdetâ haberdar değillerdi bile.”*¹⁰⁴

Mehtabın güzelliği karşısında konuşacak bir şey bulamazlar. Etraf sessizliğe bürünür. Bu güzelliğe dalıp giden iki aşığın neredeyse birbirlerinden haberleri yoktur. Buldukları andan sıyrılarak ikisi de denizin güzelliğine dalar.

Deniz, Tanzimat devri hikâye ve romanlarında özgürlüğe kaçış aracı olarak da okuyucu karşısına çıkar. Kahramanlar düşmanlarından ya da hapsedildiği herhangi bir mekândan kaçarak denize sığınır. Deniz, kahramanların saklanmaları için uygun bir mekândır. Çünkü bazı suçlar neticesinde devletten ve devletin silahlı gücünden kaçan kahramanlar denizi en iyi saklanma aracı olarak görürler. Zira deniz, devletten ve onun silahlı gücünden saklanılabilecek en güvenli mekândır.

Ahmet Mithat Efendi’nin “Dürdane Hanım” adlı romanında kayıkçı Sohbet, işlediği bir cinayet sonucu mahkûm edilir. Sohbet, mahkûm edildiği yerden deniz yoluyla kaçır ve yakaLanmamak için kayıkçılık yapmaya başlar. Yazar, kahramanın kaçışının mecburEn deniz yoluyla olması gerektiğine vurgu yapar. Çünkü denizler, devletin kolaylıkla elini uzatamadığı yerlerdir. Bu özellik, denizlerin kanun kaçaklarını saklayan bir alan haline gelmesine neden olur. Özgürlüğüne +avuşmanın böyle bir kaçışla mümkün olabileceğini düşünen Sohbet, aslında buLunduğu durumdan a memnun değildir. Ahmet Mithat, kahramanın başından geçen bu olayı yine ⁴⁶⁶ onun ağzından okuyucuya aktarır:

“(…) On beş yıla mahkum olarak Vidin’e gönderildim. Öyle bir alay katil ve haydutun içine atıldım ki bunlarla geçirdiğim dört yılda önceki övülesi

¹⁰³ Namık Kemal, (1971: 148)

¹⁰⁴ Nâbizâde Nâzım, (1960: 8)

ahlakım bütünüyle yerilesi ahlaka döndü. Bir gün anGaryaya çıkarı□dığıMda yirmi, otuz prangalı bir anda zaptiyelere saldırıp bir kaçını öldürdü, kalanları da kaçırdıktan sonra, hepsi kaçıkl Ehlı sıRada ben daHi, yiNe İstanbullu olan bir arkadaşla kaçtım. Vidin'in alt tarafında, iki gün uzaklıkta bulunan Vâki Lom kasabasına kadar kaçtık. Orada İbrail'e tahıl götürmek için hemen kalkmak üzere bulunan bir gemiye ücretsiz tayfa olduk. Hemen İstanbul'a gelemezdim. Bir yıl kadar hamallıktan sonra bir sandal bulUp□sandalcı oldum. Sonunda kenDime İstanbul'u GÜzelce unutturduktan sonra buraya geldim, benim için en güvenilir sanat sandalcılık, mavnacdlıK olduğundan, o Yola girdim; gündüzleri deniz üzerinde ve gEceleri Galata'da filanda vakit geçirerek, herhalde zaptiyenin gözünden kaçabilmek böyle mümkÜN olur. Aslında buna da yaşamak denilemez ya! İşte yaşamakla ölmEnIn□orta yerInde bir şey olmak üzere, böylece sürünmektEyim!..”¹⁰⁵

Sandalcı Sohbet, Vidin'den kaçtıktan Sonra hamallık yapmaya Başlar. Bir sandal bulunca da sandalcılık onun için en cazip mesleklerden birisi olur. Çünkü kendisinin de ifade ettiği gibi, gece veya gündüz deniz üzerinde bulunmak zaptiyelere yakalanmamak için en güvenli yoldur.

Ahmet Mithat Efendi'nin “*Hüseyin Fellâh*” adlı romanında Ömer, işlediği bir cinayet nedeniyle kürek cezasına mahkûm edilir. Yalı köşkü sefindesinde ayağından zincirlenir. Burada kendisine halat sarma işi verilir. Sandalcı Sohbet gibi Ömer'in de özgürlüğüne kavuşması deniz yoluyla olur. Ömer, sefinden kaçmadan önce Hüseyin Fellâh ile görüşür ve kaçmak için zaman tespit edilir. Bir gece Hüseyin Fellâh ve adamları tarafından Ömer'in bulunduğu sefineye bir kayık yanaşır. Bu kayık da Ömer'in özgürlüğüne kavuşması için bir vasıtaadır:

“Gece mehtap idiyse de hava pek açık olduğundan eğer geminin bordasına bir kayık yanaşacak olursa içeride uyanık ve muntazır bir hâlde bulunan insanın fark edebileceği kadar aydınlık vardı. Ömer bu aydınlığı hesap eder dururken bir de bordoya müvazî olarak giden bir kayık içinde ayağa kalkmış olduğu hâlde vücudunu bordanın setretmesi münâsebetiyle yalnız bir başı görünen Hüseyin Fellâh'ı fark etmesin mi?”

¹⁰⁵ Ahmet Midhat Efendi, (2000/5: 167-168)

Artık söze mahal kalmadı. Ömer keklik gibi yerinden sıçradığı anda soluğu (kayık değilmiş) sandalın içinde alıp Hüseyin dahi hemen avare edebildi.”¹⁰⁶

Ömer, mahkûm edildiği gemide zincire vurulur. Fakat Hüseyin’in kendisine gizlice verdiği bir ege ile her gece ayağındaki zinciri yavaş yavaş keser. Hüseyin ve adamlarının sefineye geldikleri gece ise Ömer’in ayağındaki zincir tamamen kesiktir. Böylece Ömer, herhangi bir aksaklık yaşamadan sandala atlar ve özgürlüğüne kavuşur.

Aynı romanın ilerleyen bölümlerinde Ömer, düşmanı Hurşid’i bıçakla ağır yaralar. Hurşid’in uşaklarının elinden kurtulur ve yine deniz yoluyla bulunduğu mekândan uzaklaşır:

“(…) uşaklar üzerine hücum edip taşra fırlamış ve hemen Azapkapısı’na koşup bir kayığa atlayarak soluğu Eminönü’nde almıştır.”¹⁰⁷

Azapkapısı’ndan Eminönü’ne giden deniz yolu, Ömer için kurtuluşuna ve özgürlüğüne açılan bir kapıdır.

Ahmet Mithat Efendi’nin “*Hasan Mellâh Yahut Sır İçinde Esrar*” adlı romanında Hasan, babasının katilini öldürdükten sonra bir ata binerek sahile doğru kaçmaya başlar. Hasan’ın öldürdüğü kişinin adamları da Hasan’ı takip eder. Hasan, dalgaların sahile yığıldığı büyük bir setten atlayınca bir anlık baygınlık geçirir. Hasan’ın ve peşindeki atlıların sahildeki kovalamacasını uzaktan izleyen deniz haydutları Hasan’ın öldüğünü zannederler. Üzerinde para edecek bir şeyleri olup olmadığını öğrenmek için yanına gittiklerinde diğer atlıların kendilerine yaklaştıklarını görünce Hasan’ı alarak gemiye getirirler:

“Giden adamlar tamam atlının yanına varmışlardı. Bir de yine merkurum atlının geldiği yerden, birer ikişer, sekiz on atlı daha peyda olduğunu görünce artık soymaya meydan kalmayarak, ya vefat etmiş veyahut şiddet-i sadme ile kendisinden geçip gitmiş olan atlıyı kucaklayarak, birisi dahi ayakları kırılmış bulunan hayvanın kolanlarını kesip, takımlarını alarak sandala geldiler.

Gemiye binip derhâl demir alarak, henüz gidecekleri yeri kararlaştırmaksızın denize açıldılar.”¹⁰⁸

¹⁰⁶ Ahmet Midhat Efendi, (2000/4: 519)

¹⁰⁷ Ahmet Midhat Efendi, (2000/4: 533)

¹⁰⁸ Ahmet Midhat Efendi, (2000/3: 51)

Romanda Hasan Mellâh'ın, düşmanlarından kurtuluşu deniz yoluyla gerçekleşir. Fakat Hasan'ın kurtuluşunda deniz haydutlarının da etkisi söz konusudur. Hasan'ı atıyla birlikte düştüğü yerden haydutlar kurtararak gemilerine alırlar.

C. Sağlık:

Tanzimat devri hikâye ve romanlarında deniz, insan psikolojisini sağlık açısından da etkiler. Deniz, bu eserlerde havasının doktorlar tarafından hastalara iyi geleceği tavsiye edilen bir unsur olarak okuyucu karşısına çıkar. Hasta olan veya hasta olduğundan şüphelenilen hikâye ve roman kahramanlarına deniz havası aldırılması gerektiği söylenir. Bunun yanında denizin insanların iştahını açan bir özelliğinin de var olduğu söylenebilir. Günün hangi saati olursa olsun deniz üzerinde özellikle uzun yolculuklarda bulunanların yolcuların açlık hissi daima ağır basar. Günümüzde “isim ve işlevine son derece yabancı olduğumuz”¹⁰⁹ deniz hamamlarına da bazı hikâye ve romanlarda az da olsa yer verildiği görülür. Burada denizden, kumu ve suyu ile tedavi amaçlı yararlanılır. Deniz, “deniz tutması” gibi deniz hastalıklarına da sebep olarak olumsuz bir yönüyle eserlerde ele alınır. Deniz tutması, eserlerde denize alışık olsun olmasın özellikle de fırtınalı havalarda kahramanların başına gelen olumsuz durumlar arasındadır. Denize alışık olanlarda daha çok uyku uyuyamama ve yemek yiyememe şeklinde görülür.

Ahmet Mithat Efendi'nin “*Felâatun Bey ile Râkım Efendi*” adlı romanında Râkım Efendi, esirciden Canan isimli bir cariye satın alır. Esirci, Râkım'a kızda “ince hastalık” hissettiğini söyler. Râkım, Canan'ı satın aldıktan kısa bir süre sonra kızda gerçekten hastalık olup olmadığını öğrenmek için eve doktor getirir. Doktor, kızda herhangi bir hastalık bulunmadığını söyledikten sonra ara sıra deniz havası almasını tavsiye eder:

“*Aralıkta bir geniş yerlere götürüp ve deniz üzerine çıkarıp hava aldirmalı.*”¹¹⁰

Canan'da herhangi bir hastalık mevcut değildir. Fakat satılmak amacıyla Kafkasya'dan İstanbul'a getirildiğinde İstanbul'un havasına hemen alışamaz. Doktora göre, Canan'ın eski sıhhatine kavuşmasında deniz havasının büyük bir önemi vardır.

Ahmet Mithat Efendi'nin “*Hasan Mellâh Yahut Sır İçinde Esrar*” adlı romanında denizin insanın iştahını açmasından başka insanı tutmasından da bahsedilir:

“*Madam-Efendiler, kadınlığımla beraber bu akşam erkeklerden çok yemek yemekteyim. Midemin iştahasına kendim de taaccüp ediyorum. Zannederim ki bu hâl denizin hüsn-i tesîri olmalıdır.*”

¹⁰⁹ Şahmurat Arık, “Türk Romanında İlginç Bir Mekân Unsuru: Deniz Hamamları”, *Kastamonu Eğitim Dergisi*, C. 13, No: 2, Ekim 2005, s. 633.

¹¹⁰ Ahmet Midhat Efendi, (2000/4: 143)

Hasan-Şüphe etmemeli efendim.

Birinci Kaptan-Denizde daima çok yenilir. Hele, hava bu geceki gibi mülâyim olursa var ya?

İkinci Kaptan-Evet efendim, hava sert olsa deniz tutar da, insanın iştihası kapanır.

Madam-Fakat deniz tutmak da bizim gibi denizin acemilerine mahsustur, sizi tutmaz ya?

Hasan-Tutmaz ama efendim, her hâlde bir nevi tesirden hâli kalmaz. Mesela can yemek istemez, uyku uyuyamaz.

*Vakıa madamın iştihasında gördüğü kuvvet denizin hüsn-i ahvâlinde ma'dûd ise de, (...)*¹¹¹

Romanda, deniz havasının gemide bulunanlara iyi geldiği ve onların iştahını açtığından söz edilir. Hasan'a göre "deniz tutması", denize alışkın olmayanlara özgü bir durumdur. Kendileri gibi denize aşına olanlarda ise "deniz tutması", yemek yiyememe ve uyku uyuyamama şeklinde kendisini gösterir.

Ahmet Mithat Efendi'nin "*Ahmet Metin ve Şirzad*" adlı romanında da denizin, insanın iştahında etkisi olduğu vurgulanır:

*"Gemilerde kuşluk ile akşam taamı arasında bir kahvaltı daha etmek umumen mutat olup denizlerin iştihâ üzerinde icra eyledikleri tesirat-ı azîme bu âdeti, âdeta zaruriyat mertebesine vardırır."*¹¹²

Gemilerde sabah kahvaltısı ile akşam yemeği arasında bir öğün daha yenildiği söylenir. Fakat denizin insan iştahında olumlu sonuçlar doğurması ile birlikte bu alışkanlık adeta bir zorunluluk halini alır.

Yine aynı romanın ilerleyen sayfalarında denizin iştah üzerindeki etkisi üzerinde durulur:

*"O gün hemen bütün günü ayakta geçirmiş olan bizim seyyahlar Valsko vapurunun aşçısının güya kuşluk taamı olarak tehyie etmiş olduğu yemeklere o kadar iştihâ ile turpan attılar ki akşam taamının asıl zamanı henüz hulul etmemiş olduğu hâlde bu iştihâyı koca günü ayakta geçirmekten ziyade deniz havasının mideler üzerindeki hüsn-i tesirine hamleylediler."*¹¹³

¹¹¹ Ahmet Midhat Efendi, (2000/3: 179)

¹¹² Ahmet Midhat Efendi, (2011: 91)

¹¹³ Ahmet Midhat Efendi, (2011: 196)

Romanda, gemi halkı akşam yemeği vakti gelmeden, yapılan yemeği büyük bir iştahla yerler. Bu da deniz havasının mideler üzerindeki etkisine bağlanır.

Deniz, çividi bir renk üzerinde kar beyaz köpükler saçarak latif bir manzara teşkil eder. Bu güzel manzaranın yanında denizin insan iştahını tahrik eden bir havasının olduğu yine bu romanda ele alınır:

*“Gayet latif çividi renk üzerinde kar gibi köpükler peydasıyla manzarası uyûn-ı temaşayı tesrîr eyleyen bugünkü deniz, bizim yolcuların sabah iştihalarını tahrik eyledi.”*¹¹⁴

Bu romanın “*Bir Eski Aşına, Pire’den Otranto’ya, Roman İçinde Roman*” adlı bölümlerinde denizin insanların iştahını açıcı ve arttırıcı özelliğinden sıkça bahsedilir. Romanın bu kısmında da denizin, gemi yolcularının sabah iştahlarını açtığı söylenir.

Deniz hamamları, Osmanlı’da insanların denize girme ihtiyaçlarını karşılayan bir mekândır. Bunun yanında “bazı hastalıklara karşı deniz banyosunun doktorlarca tavsiye edilmesi”¹¹⁵ de deniz hamamlarına rağbeti arttırır. Ahmet Mithat Efendi’nin “*Ahmet Metin ve Şirzad*” adlı romanında “deniz hamamları”nın daha çok tedavi amaçlı kullanıldığı görülür:

*“Ahmet Metin ekser evkatını yalnız bu eğlencelere sarf eylediği hâlde Jorj Gusar’ın deniz hamamları tenezzühlerine de iştirak eyliyor idi. Jorj Gusar ekser evkatını deniz hamamları tedavisine sarf eylediği hâlde Ahmet Metin’in bu deniz safalarına da ortak oluyor.”*¹¹⁶

Romanda Jorj Gusar’ın çoğu zamanını deniz hamamları tedavisinde geçirdiği dile getirilir. Zira Gusar, hem yaşlıdır hem de vücudunun zayıf düşmesinden dolayı deniz hamamı tedavisini tercih eder. Arkadaşı Ahmet Metin de, kimi zaman Gusar’ın deniz hamamı gezintilerine eşlik eder.

Ahmet Mithat Efendi’nin “*Letaif-i Rivayat*” adlı eserinin yirmi üçüncü kısmı olan “*Cankurtaranlar*” hikâyesinde deniz hamamları ile ilgili şu bilgilere ulaşılır:

“—Vakta ki deniz hamamları mevsimi geldi, bizim Marsilya deniz hamamları pek âlâ oldukları hâlde gönlüm Gaskonya körfezi üzerinde kâin Arkaşon kasabasına giderek istihmamat-ı bahriyeyi orada icra etmek arzusuna düştü. (...) Orada içtima eden halkın bütün Avrupa’nın her tarafından denize

¹¹⁴ Ahmet Midhat Efendi, (2011: 279)

¹¹⁵ Arık, (2005: 634)

¹¹⁶ Ahmet Midhat Efendi, (2011: 26)

girmekten ziyade o yoldaki hovardalıklarından istifade için toplanmış bir heyet-i müntehabe olduğunu bilmeyecek kimse yoktur. (...) Etibbanın reylerine müracaatla günde kaç nöbet ve hangi zamanlarda ne kadar müddetlerle denize girileceğine karar verildikten sonra, o kararı kemal-i itaat ve dikkatle icraya başladım. (...)

Şu izahat müstemiler tarafından:

—İşte deniz hamamlarına böyle gitmelidir! Tamam tabibane hareket! diye tasdik olunuyor ve bazı kimseler ise:

—Hele sıhhat ve afiyet ümidiyle deniz hamamlarına gidildiği hâlde türlü hevesata kapılarak evvelkinden daha zayıf ve âdeta hasta hâlde gelenlere pek şaşılır ya, tarzında tabibane ve hakimane mülâhazaları yanlarında bulunanların kulaklarına isal eyliyor idi.”¹¹⁷

“Cankurtaranlar” hikâyesinde “deniz hamamları mevsimi” nin geldiğinden bahsedilir. Burada daha çok insanların yüzme ihtiyaçlarını karşılayacakları mevsimin geldiği vurgulanır. Daha sonra ise bu mekânlara Avrupa’nın her tarafından insanların geldiği dile getirilir. Fakat deniz hamamlarına rağbet edilmesinin bir nedeni de bu mekânlara gelenlerin hovardalık arzusunda olmalarıdır. Deniz hamamlarını tedavi amacıyla kullanmak isteyen hikâye anlatıcısı, ne zaman ve hangi sıklıkla deniz hamamına gireceğini doktorlara sorup tavsiye aldıktan sonra onların tavsiyesini icraya koyar.

Aynı hikâyenin ilerleyen kısımlarında hikâye kahramanı, deniz hamamları tarafında dolaşırken hamam kıyafeti giymiş bir kız görür. Üzerindeki kıyafetin açık olması yüzünden etraftakilerin hayret dolu bakışlarını üzerine çekerek deniz kenarına doğru yürür. Kızın giyimi hikâye kahramanının da dikkatini çeker:

“(...) Bir gün deniz hamamları tarafında dolaşır iken hamam kıyafeti giymiş bir kadın!.. Şey kadın değil imiş. Sonradan öğrendim, ama ben size şimdiden haber vereyim ki bir kız! Çıplak bacakları çıplak kolları ile herkesin nazar-ı hayretini celp ederek deniz kenarına doğru gidiyor.”¹¹⁸

Osmanlı’da mevcut olan deniz hamamlarının kuralları, “deniz hamamları nizamnamesi” ile belirlenir. Buna göre, hamamdan dışarıya çıkarak yüzmek yasaktır.¹¹⁹

¹¹⁷ Ahmet Mithat Efendi, (2001: 772)

¹¹⁸ Ahmet Mithat Efendi, (2001: 784)

¹¹⁹ Mazak, (2010: 69)

“Kadın ve erkek hamamları aynı sahilde ise, aralarındaki mesafenin diğer hamamdan ses gelmeyecek nispette uzak olmasına dikkat edilir.”¹²⁰ Böylece erkeklerin ve kadınların birbirlerini görmeleri engellenmiş olur. Hikâyede bahsi geçen deniz hamamı, Gaskonya körfezi üzerinde bulunan Arkaşon kasabasıdır. Gayrimüslim bir memlekette bulunan bu deniz hamamından çıkan genç kız, yarı çıplak bir vaziyettedir. Erkelere ayrılan deniz hamamıyla kendisinin çıktığı hamam arasında mesafe yoktur. Bundan dolayı çevredekilerin hayret ve ilgi dolu bakışlarına hedef olur.

“*Hasan Mellâh Yahut Sır İçinde Esrar*” adlı romanda Hasan’ın gemisi “Meliketülbahır” fırtınaya tutulur. Fırtınanın uzun sürmesi ile gemidekiler hem korkuya kapılır hem de tayfalardan birkaçını deniz tutar:

“(...) *tayfalardan bile ikisini deniz tutmuştu.*”¹²¹

Romanda, fırtınanın şiddetiyle meydana gelen sarsıntıdan denize alışık olan tayfalar bile etkilenecek onları deniz tutar.

Eserin ilerleyen bölümlerinde gemi yine bir fırtınaya tutulur. Fırtınanın uzun sürmesi bu kez Esmâ’yı etkiler ve onu deniz tutar:

“*Bu zamana kadar da kızı gereği gibi deniz tuttu. Kendisince hemen misli namesbûk olan bu hastalık üzerine kız kemâl-i havf ve halecânla “Aman efendim ne olacağız?”* (...)

(...)

Lâkin bu hâl pek çok devam edemedi. Zira, kız bütün bütün fenalaşarak yatağına düştü ki, işte meselenin bundan sonrası mide bulandırır.”¹²²

Esmâ, Hasan tarafından geminin alt katındaki kamarasına indirilir. Aşağıya inene kadar fenalaşan Esmâ, ilerleyen saatlerde daha da kötü olur.

¹²⁰ Arık, (2005: 634)

¹²¹ Ahmet Midhat Efendi, (2000/3: 292)

¹²² Ahmet Midhat Efendi, (2000/3: 310)

III. BÖLÜM: DENİZ TİCARETİ

Anadolu, ilk çağlardan beri ticaretin yoğun olarak yaşandığı bir bölgedir. Bu bakımdan ülke içindeki hareketlilik deniz yolu ticaretini zorunlu kılar. Deniz yolu ticareti ile Anadolu’da üretilen mallar hem ülke içinde hem de ülke dışında pazarlanır. Deniz yolu ticareti, ulaşım imkânlarının kolay olması bakımından da kara ve demir yolu ticaretinden daha fazla gelişmiştir. Bundan dolayı Osmanlı’da denizyolu ticareti önemli bir yere sahiptir.

Deniz ticareti bir devletin siyasi başarısına oldukça katkı sağlar.¹²³ Osmanlı Devleti, kuruluşundan itibaren hem iç hem de dış ticarete gelişme ve değişme kaydeder. Osmanlı Devleti dünyanın en stratejik noktalarında geniş sahillere ve işlek limanlara sahiptir.¹²⁴ Bu sahil ve limanlar aracılığıyla Osmanlı deniz ticaretinin geliştirilmesi için de devlet tarafından çeşitli çalışmalar yapılır, öneriler sunulur.

“19. yüzyılda Osmanlı deniz ticaretinin görünümüne bakıldığında mutlak bir yabancı hâkimiyetinin varlığı görülür. Bu durumun sebepleri açıklanırken, ortaya koyulan yaklaşımlarda Cumhuriyetin kabotaj tekeline kendi vatandaşlarına bırakmasıyla sonuçlanan anlayış ve bakışın etkisi vardır.”¹²⁵ “19. yüzyıldaki Osmanlı deniz ulaşımı Osmanlı ekonomisi ve dış ticareti paralelinde bir gelişme seyri izlemiştir. Ticaretin, Rumeli demiryolu ile karadan, Balkanlar üzerinden Avusturya ve Almanya’ya giden emtiayı ve yine sınırlı sayıdaki çevre ülkelere karadan yapılan ihracat ve ithalat (İran, Romanya, Yunanistan gibi) hariç tutulursa, tamamı denizyoluyla gerçekleşmekteydi.”¹²⁶

Tanzimat devri hikâye ve romanlarında deniz, ticaret amacıyla da ele alınır. Eserlerde karşılaşılan bu ticaret yolu ile Avrupa, Amerika ve Afrika gibi deniz aşırı ülkelere mal alım satımı gerçekleştirilir. Bundan başka Anadolu içlerine de deniz yolu ile ticaret yapıldığı görülür. Deniz ticaretini taşımacılık ve ulaşım olarak iki farklı biçimde incelemek mümkündür.

Deniz taşımacılığına Tanzimat devri eserlerinde sıkça rastlanır. Hikâye ve romanlarda deniz ile uzak ülkelere yiyecek, kumaş, canlı hayvan ve çeşitli ihtiyaçların

¹²³ İlhan Ekinci, “Son Dönem Osmanlı Deniz Ticaretini Kurtarma Çareleri”, **Karadeniz Araştırmaları Dergisi**, S. 10, (Yaz 2006/2), s. 30.

¹²⁴ Ekinci, (2006/2: 29)

¹²⁵ İlhan Ekinci, “XIX. yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler”, **Ege Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Tarih İncelemeleri Dergisi**, C. XXI, S. 2, Aralık 2006/3, s. 36.

¹²⁶ Ekinci, (2006/3: 40-41)

taşındığı görülür. Bu devir eserlerinde daha çok deniz aşırı ülkeler ile ithalat ve ihracat yapılır.

Tanzimat devri hikâye ve romanlarında deniz taşımacılığının yanında deniz ulaşımıyla da karşılaşılır. Bu devir eserlerinde deniz ulaşımı, genel olarak hikâye ve roman kahramanlarının bir yerden başka bir yere çeşitli deniz araçlarıyla yaptıkları seyahatler şeklinde görülür. Bu deniz seyahatler, ülke içinde olduğu gibi denizaşırı ülkelere de yapılır.

Deniz ulaşımı ülke içinde genellikle vapur, yelkenli ve kayıklarla yapılır. Ülke dışında ise çoğu kez vapurlar kullanılır. Ülke içindeki deniz ulaşımı vapurların inşa edilmesinden önce kayık ve yelkenlilerle yapılırken vapurların gelmesiyle beraber daha çok bu ulaşım aracı tercih edilir. Çünkü vapurlar, bir motor aracılığıyla çalışır ve gidilecek yere daha hızlı ulaşılır. Kayık ve yelkenliler ise rüzgâra ve kol kuvvetine ihtiyaç duyduğundan vapurlar kadar etkili olamazlar. Ayrıca Şirket-i Hayriye¹²⁷'nin kurulmasıyla birlikte ülke içindeki deniz ulaşımı hareketlilik kazanır. Önceleri kayıkların güzergâhını taciz etmemek adına Şirket-i Hayriye vapurlarının yol güzergâhı farklıdır. Daha sonra vapurların Osmanlı karasularında etkin olmasıyla beraber kayıkçıların da hem kendi aralarında hem de vapurlarla rekabete girmesine neden olur. Günlük kazançlarını çıkarmak için vapur saatini kaçıran ve vapura yetişemeyen yolcuları kendilerine çekmeye çalışırlar.

Osmanlı karasularında etkin olan ve ülke dışı ulaşımı sağlayan yabancı vapur kumpanyalarını da bu devir eserlerinde görmek mümkündür.

¹²⁷ 1854'ten 1945'e kadar Boğaziçi'nde yolcu ve yük taşımacılığı yapan vapurculuk anonim şirketi. http://tr.wikipedia.org/wiki/%C5%9Eirket-i_Hayriye.

A. Taşımacılık:

Osmanlı Devleti için İstanbul, gerek yerel tüketimi, gerek de uluslararası bağlantılarıyla önemli bir yere ve konuma sahiptir.¹²⁸ “XVIII ve XIX. yüzyıllarda sanayiye dönük hammadde üretimi ve bu üretime dayalı ihracatta önceki dönemlere oranla önemli artışlar görülmesine rağmen, coğrafi keşiflerin Avrupa devletlerini açık deniz taşımacılığına sevk etmesi Avrupa ile Osmanlı limanları arasında gerçekleşen taşımacılığın dünya geneline göre önem kaybetmesiyle sonuçlanmıştır.”¹²⁹ XVIII. yy’ın sonu ve XIX. yy’ın başlarında Osmanlı Devleti, İskenderiye, İzmir, Selanik ve İstanbul limanları aracılığıyla Avrupa ve Rusya ile olan deniz taşımacılığını yürütür. Bu taşımacılık ise zamanla önemli seviyelere ulaşır.¹³⁰ Bunun yanında İngiltere, Fransa, Rusya, Avusturya gibi ülkelerin gemileri de hem Akdeniz hem de Karadeniz sularında taşımacılık yaparak Osmanlı ile rekabete girerler. Ayrıca Osmanlı gemileri ile Karadeniz taşımacılığını yürüten ve neredeyse Osmanlı’yla aynı seviyeye gelen Avusturya gemilerinin deniz taşımacılığına ne kadar önem verdiklerinin bir göstergesidir.¹³¹

“Yabancılar, XIX. Yüzyılda Osmanlı sularındaki deniz taşımacılığında giderek daha fazla rol oynamağa başlamışlardır. İlk buharlı geminin Atlantik okyanusunu geçmesinden kısa bir süre sonra Türk karasularında bir İngiliz buharlı gemisinin dolaşmaya başladığı görülmektedir. Yabancı bayrağı taşıyan gemilerin elde ettikleri imtiyazlar sayesinde Karadeniz’de seyr ü sefer hakkına sahip olmalarından sonra artık yalnız Akdeniz ve Ege’de değil, Karadeniz’de de limanlar arası taşımacılığa başlamışlardır.”¹³²

“XIX. yüzyıl başlarında, 400 bin kadar nüfusuyla İstanbul, coğrafi konumu sayesinde ekonomik rolü ile siyasal ve kültürel alanlarda öne çıkma fırsatı yakalamış önemli bir merkezdi. Osmanlı devletinde ülke içi taşımacılık bir anlamda İstanbul’un iâşesi demekti. Devletin, yabancılara ticaret yapma izni vermesi esasen ülke içinde bulunmayan malları tedarik etme amacı taşıdığından, uluslararası taşımacılık da benzer şekilde İstanbul’un iâşesiyle bağlantılıydı. Başta hububat ve et olmak üzere çeşitli

¹²⁸ Necmettin Aygün, “XIX. Yüzyıl Başlarında İstanbul Merkezli Osmanlı Deniz Taşımacılığı”, **OTAM (Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi)**, Sayı 23, Bahar 2008, s. 58.

¹²⁹ Aygün, (2008: 58)

¹³⁰ Aygün, (2008: 58)

¹³¹ Aygün, (2008: 60)

¹³² Tanju Demir, “Osmanlı İmparatorluğunda Deniz Posta Taşımacılığı ve Vapur Kumpanyaları”, **OTAM (Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi)**, Sayı 17, 2006.

kalem malların bol, ucuz ve kaliteli şekilde İstanbul'un çarşı ve pazarlarında bulunması önemliydi.”¹³³

Tanzimat hikâye ve romanlarında karşılaşılan deniz taşımacılığı, genellikle uzak memleketlerle olan ithalat ve ihracat gibi durumlarda görülür. Bunun yanında Anadolu içlerinde de deniz taşımacılığı yapıldığı görülür.

Deniz yolu taşımacılığı, Ahmet Mithat Efendi'nin “*Acâyib-i Âlem*” adlı romanında karşımıza çıkar. Ahmet Mithat'ın gezi türünde yazmış olduğu bu romanın kahramanları Hicâbi ve Subhi Bey'ler Kuzey Kutbu dairesine yolculuğa çıkarlar. Yolculuk esnasında kendilerine gerekli olan erzak ve çeşitli malzemeleri de yanlarına alırlar. Fakat yanlarında bulunan eşyalar oldukça fazla olduğu için taşımakta zorluk çekerler. Bunun için bir balıkçı ile kayığı kullanmak amacıyla anlaşmaya varırlar:

“(...) şimal taraflarında balıkçılık ile taayyüş eden Arhangelsk reislerinden birisini bulup pazarlığa tutuştular. Herif beş yüz rubleden kapıyı açtı ki insafsızın birkaç ay devam etmeyecek olan bütün müddet-i sayfta tutacağı balıkla kayığını batmak mertebesinde dolduracak olsa yine bu akçeyi tutturamazdı. (...)

*Âdeta yalvarmak derecesinde bir pazarlık neticesi olarak herifi dört yüz rubleye indirebildiler. Eşyalarıyla beraber derhal binip bir gün doğuşu rüzgârıyla (...)*¹³⁴

Hicâbi ve Subhi'nin pazarlığa tutuştukları balıkçı beş yüz rubleden pazarlığı başlatır. Ahmet Mithat'a göre bu adam, birkaç ay balık tutarak kayığını batmak derecesine getirse yine de bu parayı bulamaz. Yapılan pazarlıkta yolcular yalvarmak mertebesine gelirler. Fakat balıkçı tamahkâr birisi olduğundan ancak yüz ruble aşağı iner. Dört yüz ruble ile anlaşma sağlanır ve eşyalar kayığa yüklenir.

Deniz yolu taşımacılığı yine Ahmet Mithat Efendi'nin “*Gürcü Kızı Yahut İntikam*” adlı romanında görülür. Bu romanda Monsieur Gilliom Sanc isimli seyyah, kendisinin bir kumpanya ile çalışarak para kazandığını anlatır. Seyyah, kumpanyanın nerelerde ticaret yaptığı konusuna da değinir. Buna göre kumpanyanın İspanya'da Cadiz, Doğu Afrika'da Saint-Louis, Batı Afrika'da Ümit Burnu, Madagaskar adasında Bombato, Hindistan'da Bombay, Basra körfezinde Buşirbenadir'de ticaret yaptığını belirtir:

¹³³ Aygün, (2008: 67)

¹³⁴ Ahmet Midhat Efendi, (2000/5: 474)

“Hamburg’da İran ve Hindistan ticaretiyle pek külliyyetli para kazanmış bir kumpanya hizmetinde idim. Bu kumpanya “Franko Cermen Ticâret-i Şarkıyye Kumpanyası” diye tesmiye olunmasından dahi anlaşılacağı üzere azasının nısfı Fıransız, nısfı Cermanyalı olarak her ne kadar Hamburg şehri bunların merkezi idiyse de Hindistan ve İran ticaretini icra için birisi bahrî ve diğeri berrî iki azim ticaret tariki üzerinde bir çok merkez-i ticâriyyeleri bulunuyordu.

*Tarik-i ticâriyyesi üzerindeki merâkiz ve mevâkif İspanya’da Cadiz ve Afrika-yı Şarkîde Saint-Louis ve Afrika-yı Cenûbta Ümit Burnu ve Madagaskar ceziresinde Bombato ve Hindistan’da Bombay ve Basra körfezinde Buşirbenadir olup (...)*¹³⁵

Franko Cermen Ticâret-i Şarkıyye Kumpanyası’nın üyelerinin birçoğu Fransız ve Alman’dır. Bu kumpanyanın merkezi Almanya’nın Hamburg şehri olsa da Hindistan ve İran ticaretini gerçekleştirmek için birisi kara diğeri deniz yolu olmak üzere iki ticaret yolu üzerinde birçok ticaret merkezleri vardır.

Ahmet Mithat Efendi’nin “*Hasan Mellâh Yahut Sır İçinde Esrar*” adlı romanında da deniz yolu taşımacılığı görülür. Bu romanda Alfons, Cuzella’ya hayat hikâyesini anlatırken Cezayir taraflarına gittiklerinden de bahseder:

*“Cezayir’e yük bulup gittik. Gemiyi boşaltır boşaltmaz Mısır için navlun bulup yükleterek Mısır’a gittiğimizde mal sahibi malı çıkarmadan İstanbul’a götürmek için pazarlığa girişti. Ben o zaman geminin nısfına sahip ve ikinci kaptan idim. Pazarlık uydu. Biz de ver elini Gelibolu Boğazı diye İstanbul’a vardık (...)*¹³⁶

Alfons ve arkadaşları Cezayir’e yük bularak giderler. Gemiyi boşalttıktan sonra Mısır’a ulaşırlar, fakat mal sahibi yükü gemiden indirmeden İstanbul’a götürmeleri için pazarlığa tutuşur. Alfons o zamanlar geminin ikinci kaptanı olarak görev yapar. Pazarlık kendisine uyduğu için İstanbul’a varırlar.

Romanın ilerleyen sayfalarında Melile adlı bir kaleden bahsedilir. Bu kalenin İspanyollar tarafından alındığı ve kalenin önemli bir stratejik noktada olduğu

¹³⁵ Ahmet Midhat Efendi, Ahmet Midhat Efendi, **Haydut Montari-Diplomalı Kız-Gürcü Kızı Yahut İntikam-Rikalda Yahut Amerika’da Vahşet Âlemi**, haz. Erol Ülgen-M. Fatih Andı-Kâzım Yetiş, TDK Yayınları, Ankara, 2003/2, s. 415.

¹³⁶ Ahmet Midhat Efendi, (2000/3: 19)

vurgulanır. Melile limanının Melile kalesi kadar önemli olduğu ve burada ticaretin hayli ilerlediği de anlatılır:

“Melile'nin kalesi fenn-i harb nazarında ne kadar ehemmiyeti haiz ise, limanı dahi ticaretçe o kadar ehemmiyeti haizdir. Çünkü Marsilya ve Sebte ve Tunus ve Akdeniz'in Sicilya taraflarından gelen gemiler için merkez-i ictimâ Melile Limanı'dır. Limanın bu ehemmiyet-i ticâriyyesi yeni değil, eski bir şeydir. Ehemmiyyet-i mezkûrenin en büyük bir ciheti ise limanın korsan, yani deniz haydutları şerrinden pek muhafazalı olmasıdır. Zira şimdiki vakitte bile, o taraflarda hâlâ çat pat vücudu eksik olmayan korsan gemileri sinîn-i sâbıkada kelebekler kadar çok olup, Arap korsanları daima ecnebi gemilerini ve bunlar onları soydukları gibi bazı kere Araplar ile İspanyollar ittîfak ederek, önlerine hangi gemi çıkarsa müştereken vurdukları bile olurdu.”¹³⁷

Melile Limanı, Marsilya, Sebte, Tunus ve Sicilya civarından gelen gemilerin toplandığı bir limandır. Liman, korsanlar ve deniz haydutlarının saldırılarına karşı oldukça korunaklı bir yerde bulunur. Özellikle deniz haydutlarının hâlâ faaliyette olmaları ve ticaret gemilerine çeşitli saldırılarda bulunmaları Melile Limanı'nın korunaklı bir yerde olmasını önemli kılar.

Deniz yolu taşımacılığı yine Ahmet Mithat Efendi'nin “*Haydut Montari*” adlı romanında ele alınır. Bu romanda Carlo Del Castelnora, Ceneviz ve Venediklilerin ticaret konusunda hayli ileri olduklarını vurgular. Bundan sonra ise onların, çeşitli ticari ürünleri deniz yoluyla uzak ülkelere gönderdiklerini dile getirir:

“Bir yandan Mont-Blanc dağlarında birkaç mermer ocağı keşf edip işletir ve diğer taraftan yine bu cibâl-i şâhikanın birçok münbit vadilerinde yetişen meşe ve dişbudak ve kara ağaç gibi gayet sert ve kıymetli ağaçlardan marangozluk işine yarayacak keresteler kestirir ve bunları en yakın ve münasip iskelelere indirip kendi gemileriyle Fransa ve İspanya ve İngiltere'ye gönderir, ortakları vasıtasıyla sattırır. Diğer cihetten Fransız ve İspanyol ve İngiliz ve tâ Danimarka ve İsveç, Norveç fabrikalarının gûnagûn mamulâtıyla gemiler doldurtup Tunus, Mısır ve Anadolu ve İstanbul ve Karadeniz cihetlerine sevk

¹³⁷ Ahmet Midhat Efendi, (2000/3: 50)

ettirdiği gibi, oralardan da gemilerine zahireler doldurtup Avrupa sevahiline naklettirdi.”¹³⁸

Bu romanda deniz yoluyla çeşitli kereste ve marangozluğa yarayacak ağaçlar gemilerle Fransa, İspanya ve İngiltere’ye taşınır. Yine Fransa, İspanya, İngiltere, Danimarka, İsveç ve Norveç fabrikalarından gemilere yüklenen keresteler Tunus, Mısır, Anadolu, İstanbul ve Karadeniz taraflarına sevk edilir. Buralardan da gemilere zahire yüklenip Avrupa’ya getirilir.

Ahmet Mithat Efendi’nin “*Müşahedat*” adlı romanında deniz yolu taşımacılığına rastlanılır. Ahmet Mithat, roman kahramanı tüccar Refet ile görüşmek ister. Fakat tüccardan o anda vaktinin olmadığını Avrupa’ya ihraç edilecek mallarının vapura yüklenmesi gerektiği cevabını alır:

“(…) Avrupa’ya gidecek sandıkları hazırlattım. Ondan sonra da mübâyaa olunacak sebze aldım. Şimdi sandıkları yerleştiriyorlar. Biraz uykuya yatıp, uyku kestirdikten sonra, öğleüstü kalkarak sandıkları Rusya acentasına yazdırıp manifestolarını yaptırarak, vapura teslim etmeliyim. Bu gün ikindiden sonra vapur kalkacaktır.”¹³⁹

Romanda, deniz yoluyla ihraç edilecek ürünün sebze olduğu anlaşılır. Ayrıca bu malların acentaya yazdırılıp manifestolarının yaptırılacağı, daha sonra da vapura teslim edileceği belirtilir.

Yine “*Müşahedat*”ta deniz yolu taşımacılığına değinen Ahmet Mithat, taze bakla, bezelye gibi mevsim sebzelerinin yük kayığı içinde Hünkâr İskeleyi’nde beklediğini anlatır:

“Taze bakla, taze bezelye gibi bolluk mevsiminin müjdecisi bulunan sebzemat yetiştikte akşam üstleri bu iskelede salapuryadan büyücek, pazar kayığından küçürek bir yük kayığı başatmış olduğu hâlde durur.”¹⁴⁰

Eserde yine deniz yolu ile taşınacak besinler, satışa çıkacak büyüklüğe ulaştığında toplanarak iskelede bir kayık üzerinde bekletilir.

Yine aynı romanın ilerleyen bölümlerinde okuyucu karşısına çıkan deniz yolu taşımacılığı, bu kez tacir Seyyit Mehmet Numan tarafından dile getirilir. Ahmet Mithat Efendi, tüccar Seyyit Mehmet Numan hakkında şunları söyler:

¹³⁸ Ahmet Midhat Efendi, (2003/2: 56-57)

¹³⁹ Ahmed Midhat Efendi, (1997: 69)

¹⁴⁰ Ahmed Midhat Efendi, (1997: 56-57)

“Benim, Refet’e söylediğim sözler Odessa ve Varna tarikiyle Rusya ve Avrupa’ya turfanda mahsulât gönderirse, henüz açılmamış olan bu tarîk-i ticâretten kendi de para kazanıp, bana da para kazandıracağını talimden ibarettir (...)

Seyyit Mehmet Numan’ın şu “turfandacılık” diye bâdi-i emirde şâyân-ı istihfâf görülen, ticareti yeniden icat etmiş olduğunu bilir misiniz? (...) Seyyit Mehmet Numan’a gelinceye kadar bu tarîk-i ticâret keşf olunamamıştı. Tarik yoktu ki bu ticaret dahi icat olunabilirdi. Rusya vapurlarının terakkî-i intizâmı, Varna şimendiferlerinin inşasıyla Romanya yollarının da ona iltisakı Seyyit Mehmet Numan’da bu icad fikrini peyda eyledi.”¹⁴¹

Mehmet Numan, Refet’e Odessa ve Varna yoluyla Rusya ve Avrupa’ya turfanda ürün gönderirse daha açılmamış olan bu ticaret yolundan hem kendisi hem de Mehmet Numan’ın çokça para kazanacağını söyler. Ahmet Mithat, Mehmet Numan’ın turfandacılık olarak bahsettiği ticaretin kendi icadı olduğunu vurgular. Hatta Numan’a gelinceye kadar bu ticaretin bilinmediğini söyler. Rusya vapurlarının ve Varna tren yollarının inşa edilmesiyle birlikte Romanya yollarının da bunlara katılması, Mehmet Numan’a turfandacılık fikrini getirir.

Ahmet Mithat Efendi “Müşahedat” ta Seyyit Mehmet Numan’ın çeşitli ülkelere gönderdiği malları yine deniz yolu taşımacılığıyla gerçekleştirdiğini, Mehmet Numan’ın bu işe nasıl vakıf olduğunu aktarır:

“(…) Sırasını düşürürse Tuna taraflarından birkaç gemi zahire yükleyip Akdeniz’e ve oralarda müşteri bulamadığı surette Fransa’ya, İngiltere’ye kadar gönderir. Renkli ve nakışlı olmamak, yani modası geçeceği tehlikesinde bulunmamak şartıyla salaşpur, Amerikan patiska, madampol gibi düz beyaz mensucat celbiyle Anadolu içlerine sevk edilmek için Muğla ve Antalya ve Mersin gibi iskelelere çıkardığı bile nadir değildir (...) Meselâ Girit’ten celb olunup, Rusya taraflarına gönderilecek olan yüzlerce çuval sabun, bir gemiden çıkarılıp diğerine nakl edilmek suretiyle idare olunur.”¹⁴²

Seyyit Mehmet Numan, Tuna civarından birkaç gemi zahire, yani hububat yükleyip Akdeniz’e gönderir. Eğer orada alıcı bulamazsa Fransa’ya ve İngiltere’ye kadar sevk ettirir. Yiyecek yanında çeşitli kumaş ticareti de yapan Mehmet Numan,

¹⁴¹ Ahmed Midhat Efendi, (1997: 159-160)

¹⁴² Ahmed Midhat Efendi, (1997: 145)

Anadolu içlerine gönderilmek için Muğla, Antalya ve Mersin limanlarına yük çıkarır. Bundan başka sabun ticaretini de gerçekleştiren tüccar, Girit'ten alınıp Rusya civarına gönderilecek yüzlerce çuval sabunu bir gemiden diğerine yükleterek bu ticareti idare eder.

“*Fennî Bir Roman Yahut Amerika Doktorları*” adlı romanında da yine Ahmet Mithat Efendi, deniz yolu taşımacılığı üzerinde durur. Bu romanda yazar, Fransa ile Amerika'nın ziraat konusunda birbirleriyle yarıştığını ifade ettikten sonra Amerika'dan Avrupa'ya nakledilen ürünlerden bahseder. Bu ürünlerin de deniz yoluyla gideceği yere ulaştırıldığını belirtir:

“*Bir zamanlar Amerika'dan Avrupa'ya sucuk ve pastırma naklolunur idi. Sonraları taze et nakletmeyi icat eylediler. Şöyle ki, büyük vapurlara bütün sığırları istif ederek, bir kat et, bir kat buz koydular. Ve bu suretle etleri kokutmaksızın Avrupa'ya isâl eylediler. Ancak bu da terakkînin mertebe-i gayesi addolunamadı. Öte tarafta bir adam gemileri havuz hâline koyarak Amerika'dan Avrupa'ya canlı canlı balık nakil yolunu bulmuş olduğu gibi diğer birisi dahi gemileri ahır hâline koyarak canlı sığır nakletmek istediye de hayvanlar yolda çok şey yediklerinden ve bununla beraber bazıları yine helâk olduklarından şimdilerde işitmeğe başladık ki herifin birisi sığırları beng ile uyutarak Avrupa'da uyandırmak suretiyle canlı nakletmek yolunu bulmuş imiş.*”¹⁴³

Yazar, bir zamanlar Amerika'dan Avrupa'ya sucuk ve pastırma nakledildiğini söyler. Fakat zamanla bu ticaretin yerini taze et ticareti alır. Büyük vapurlara sığırları bütün halinde bir kat et bir kat buz koyarak etleri kokutulmadan ulaştırılır. Bu şekilde yapılan ticaret de ticaret yolunun asıl amacını karşılamaz. Bir adam, gemileri havuz şekline getirerek Amerika'dan Avrupa'ya canlı balık nakletme yolunu bulur. Bir diğeri ise gemileri ahır şekline getirerek canlı sığır nakleder. Fakat hem yolun uzun sürmesi hem de hayvanların çok yem yemeleri ile birlikte bazı hayvanlar telef olur. Bunun yanında başka bir adam da sığırları beng¹⁴⁴ ile uyutarak onları Avrupa'da uyandırmak suretiyle canlı olarak nakletme yolunu bulur.

Tanzimat hikâye ve romanlarında sıklıkla karşılaşılan deniz yolu taşımacılığı, kara ve demir yolu taşımacılığından daha fazla gelişmiştir. Çünkü deniz yolu

¹⁴³ Ahmet Midhat Efendi, *Arnavutlar Solyotlar-Demir Bey Yahut İnkışâf-ı Esrâr-Fennî Bir Roman Yahut Amerika Doktorları*, haz. Nuri Sağlam-M. Fatih Andı, TDK Yayınları, Ankara, 2002, s. 559.

¹⁴⁴ Afyon gibi uyutucu ve keyif verici “ban” denilen bir nebat ve bunun tohumu, esrar. Devellioğlu, (2010: 1209)

taşımacılığı ile uzak memleketlerle ithalat ve ihracat daha kolay bir Şekilde geręekleřtirilir. Üлке içinde meydana gelen deniz yolu taşımacılığı da diğer taşımacılık yollarına nispeten daha gelişmiştir.

B. Ulaşım:

Necmettin Aygün XIX. yy Osmanlı yolcu taşımacılığı hakkında önemli bilgiler verir. Buna göre İstanbul ile Adalar arasındaki ulaşımın hangi tür kayıklarla gerçekleştirildiği, bu kayıkların hızları ve kayıkları kullanan kayıkçılar oldukça detaylı bir biçimde incelenir:

“XIX. yüzyılın ilk yarısında İstanbul ile Adalar arasındaki taşımacılığın Pazar kayıklarıyla gerçekleştiği bilinmektedir. Bu bilgi, bahsi geçen defterler tarafından da doğrulanmakta ve yolcu taşımacılığının piyade adı verilen kayık türüyle gerçekleştiği görülmektedir. Yolcu taşımacılığında eskiden beri kullanılan ve altı yassı olan pereme türü kayığın, zamanla değişerek uzun ve ensiz hâle dönüşen biçimi olduğu anlaşılan piyadeler, ince ve uzun yapılı olmalarından dolayı oldukça hızlı gitmekteydiler. Piyadeler, kürekli olup gidilecek mesafeye göre kürek sayısı artmakta ve üç çifte (üç kürekçi bulunduran), altı çifte ve yedi çifte gibi adlarla anılmaktaydılar. Kürekçi sayısı fazla olan piyadeler doğal olarak daha büyük yapılı (omurgalı) olmakta, dümen kullanmakta ve yeri geldiğinde, yasak olmasına rağmen yelken takabilmekteydiler.”¹⁴⁵

Osmanlı deniz ulaşımında her ne kadar yerli gemiler kullanılsa da yabancı ülkelerin vapurları da bu taşımacılıkta söz sahibidirler. Yabancı ülke gemileri hem ülke içinde hem de ülke dışında bu etkinliklerini oldukça uzun bir süre devam ettirirler.

Tanzimat devri hikâye ve romanlarında deniz ulaşımı ülke içi ve ülke dışı olmak üzere iki farklı şekilde görülür. Bu ulaşım için de vapur, kayık ve sandal gibi deniz ulaşım araçları kullanılır. Bu eserlerde genel olarak vapurların ulaşım aracı olarak kullanıldığı görülür. Vapurların etkinlik sahası genişler; kayıkların ise daralır. Durum böyle olunca da kayıkçılar vapurlarla ve kendi aralarında büyük bir rekabete girerler.

Nabizade Nazım'ın hikâyelerinin toplandığı kitapta yer alan “*Hâlâ Güzel*” adlı hikâyede vapur, ulaşım amacıyla ele alınır. Hikâye kahramanı Safder, Avrupa'da bir memurluğa atanır. Görev yerine bir vapurla gidecek olan Safder, kıyıda ailesinden ayrılır:

¹⁴⁵ Aygün, (2008: 66-67)

“Safder Avrupa’da bir memûriyete tâyin olunmuş ve Biç-hasb-el vazîfe bu memûriyeti kabûle ve teehhülünün dördüncü senesi Tuna tarîkiyle muhabbetli âilesinden ayrılmağa mecbûr olmuştu.

Bu vedâ pek hazîn olmuş, iki genç birbirine sarılmış kalmıştı. İkisini de bir hafakan almış, gözlerini ateşli bir yubûset bürümüştü. Safder’in Fahri’yi bağrına basması da pek garîbâne bir manzara hâsil etmekte, Zehra’nın gözyaşları, Ahmed’in me’yûsâne tesliyetleri ise bu manzaranın hüznünü arttırmaktaydı.

Loid vapuru Mirgün önünden geçerken kıyıda eşk-i hicrân dökmekte olan gözler kıştısında bir beyaz mendilin yine o sûretle yaş dökmekte bulunan gözlerden ayrılamadığını seçebilmekteydi.”¹⁴⁶

Safder, Lloyd kumpanyasına ait bir vapurla Avrupa’ya doğru yol alır.

Yine Ahmet Mithat Efendi’nin “Letaif-i Rivayat” serisinin üçüncü hikâyesi olan “Felsefe-i Zenan” da bir Rus kumpanyası vapurunun ulaşım aracı olarak kullanıldığı belirtilir:

“Netice-i kelâm, işbu seyahate karar verilip malzemenin tedarikine teşebbüs kılındı ve bir çarşamba İskenderun’a müteveccihen hareket eden Rusya vapuru ile Muhsin Paşanın gideceği haberi gelmekle daha salı günü Zekiye muvakkaten veda edip Paşanın konağına gitti ve ertesi gün Paşanın haremi vapura indiği cihetle Akile dahi vapura gidip orada karındaşını öperek koklayarak ve her posta ile mektuplarını eksik etmemesini rica ederek ağlaya ağlaya ayrıldı.”¹⁴⁷

Zekiye ve Akile Hanımlar iki kız kardeştir. Zekiye Hanım’ın Muhsin Paşa ile seyahate çıkacağı haberi geldiğinde Akile Hanım buna çok üzülür. Yola çıkılacağı gün ise vapura giderek kız kardeşiyle vedalaşır ve her posta ile kendisine mektup göndermesini de eklemeyi unutmaz.

Ahmet Mithat Efendi’nin “Letaif-i Rivayat” serisinin altıncı hikâyesi olan “Yeniçeriler” hikâyesinde vapuru kaçırın bir ana-kız Üsküdar iskelesine koşarak gelerek buradan bir kayık yoluyla karşı iskeleye ulaşırlar:

“Civelek Hüsnü Üsküdar iskelesinde kayıkçılık eder idi. Bir akşam saat on bir buçuğa, on ikiye kadar kayığı içinde büyük iskele başında bulunup artık

¹⁴⁶ Nâbizâde Nâzım, (1961: 183)

¹⁴⁷ Ahmet Mithat Efendi, (2001: 62)

müşteri zuhurundan meyus olarak silâhlarını iskele başına bırakmış ve kayığı kazığa çekmek tedarikiyle iştigal etmeye başlamış idi.

Derken ezan ile beraber yanında genç bir kız olduğu hâlde ihtiyarca bir kadın geldi.

- Aman kayıkçı bizi Bahçekapısı 'na geçir.

(...)

(...) kayıkçı tabancalarını devşirerek kayığına girer, iskeleye yanaştırır ve kadın ile kızı alarak denize açılır.”¹⁴⁸

Hikâyede kayıkçı Hüsnü, gecenin bir yarısı iki kadının dışarıda oluşuna şaşırır. O saate kadar bütün deniz ulaşım araçları çalışmaz durumdadır. Hüsnü de kayığını bağlamak üzereyken ana-kızla karşılaşır.

Ahmet Mithat Efendi'nin “*Dünyaya İkinci Geliş Yahut İstanbul'da Neler Olmuş*” adlı romanında haremağası Mesut Ağa, konaktan çıkar ve Üsküdar iskelesine iner. Buradan bir kayığa binerek denize açılır:

“(...) Üsküdarın büyük iskelesine indi. Mesut Ağayı görür görmez kayıkçı Kulaksız Mehmet kayığı yanaştırıp ikisini de bindirerek Mesut Ağa elini birkaç defa Tophane taraflarına doğru sallamakla o tarafa çekip denize açıldı.”¹⁴⁹

Kayıkçı Kulaksız Mehmet, Mesut Ağa'yı tanıyan biridir. Onu görünce kayığını hemen sahile yanaştırır. Buradan Mesut Ağa'nın daha önceleri de Kulaksız Mehmet aracılığıyla deniz ulaşımı yaptığı anlaşılabilir.

Recaizâde Mahmud Ekrem'in “*Araba Sevdası*” adlı romanının bazı bölümleri kayıkların ilerleyen teknoloji karşısında çok geri bir durumda kalışının güzel bir örneğini oluşturur. Kayıkçılar, vapurlardan arta kalan müşterilerden geçimlerini sağlarlar. Mevcut kayıkçılar, vapurlar karşısında ekonomik alanlarının kısıtlanması sonucunda birbirleriyle de rekabet eder hale gelir. Yazar, kayıkların vapurlarla rekabet edemeyişini şöyle anlatır:

“Bihruz Bey'in böyle söylenerek mütelâşâne öteye beriye seğırttiğini gören kayıkçılar etrafını aldılar ve:

-Bey efendi, buyurun sizi şu piyade ile götürüyüm, kalafattan yeni çıktı...

Yirmi dakikada İstanbul'a varırız!

-Gel ağabey! İki çifte gidelim...

¹⁴⁸ Ahmet Mithat Efendi, (2001: 178)

¹⁴⁹ Ahmet Midhat Efendi, (2000/4: 10)

-Bana iki çeyrek ver, vapur köprüye varmadan seni Sirkeci'ye çıkarayım... yollu terğibâta başladılar.

Bihruz Bey "İstanbul'a vapurdan evvel yetişmek" sözünü işittiği gibi, o şaşkınlık hâlinde buna imkân tasavvuru ile kayıkçıya hitaben:

-İki çeyrek değil, sana iki lira var... Ama şu kavl ile ki beni dediğin gibi vapurdan evvel yetiştireceksin! diyerek gösterilen iki çifteye atladı. Kayığa dayandılar, hamleciler küreklere yapıştı. Kayık vâkıa epeyce bir süratle suyun üzerinde fışır fışır kayıp gitmeye başladı.

Bihruz Bey'in kendisi kayığın içinde ise de fikri bin tarafa birden dağılmıştı. Önü sıra dâima uzaklaşarak gitmekte olan vapuru nazarıyla tâkip ettiği kadar sabırsızlıktan, oturduğu yerde çırpınıp duruyordu. Kayık bir hayli gitti. Hayfa ki Bihruz Bey'in hamlecileri, henüz Kız Kulesi hizâlarında pala çalmaktalar iken vapur köprüye varmış, müşterilerini çıkarmaya başlamıştı.

-Ayol, hamleci ağa!.. Vapur köprüye vardı... Biz daha Sarayburnu'nu tutamadık...

-Hey, efendim! Sular bozuk... Sular bozuk olmasaydı şimdiye dek Sirkeci'ye vardık gittiydik... baksana anafora, sel gibi akıyor!..

-Sen bana, vapurdan evvel varırız, demedin mi?..

-O ne kadar olsa vapur!.. Onu ateş yürütüyor, bunu yürüten kul...

Kurnaz hamlecileri iskat etmek kâil midir? Bihruz Bey bu faydasız muhavereden sarf-ı nazarla kürekçilere:

-Aman gayret! Aman gayret! diyor, hamleciler de, mev'ûd olan iki lirayı değilse de, iki mecdiyeyi olsun hak etmek için son derece bezl-i kudret ediyordu. Vapura nispeten on dakikadan ibaret bir tehhürle hele Sirkeci'ye vardılar.¹⁵⁰

Kayıkçılar vapurdan önce iskeleye varamayacaklarının bilincindedirler. Fakat vapurların ortaya çıkmasıyla birlikte çok tercih edilmeleri, kayıkların geri plana atılmasına neden olur. Yine de şanslarını denemek için gayret sarf eden kayıkçılar ateş kuvvetinin kol kuvvetine galip geleceğinin farkındadırlar.

¹⁵⁰ Recaizâde Mahmud Ekrem, (2010: 168-169)

IV. BÖLÜM: DENİZ ARAÇLARI

Ulaştırma tekniğindeki gelişmeler ve Avrupalıların telkinleri özellikle, II. Mahmut döneminden itibaren Osmanlı devlet adamlarını modern ulaştırma konusuna eğilmeye yöneltir. Tanzimat dönemine damgasını vuranlardan biri olan Fuat Paşa, yabancı temsilciler ile yaptığı özel görüşmelerde, kara ve deniz yolu ulaşımını artırmakla ortak çıkarlara hizmet etmenin sonucu milletler arasında kaynaşmaya varmanın mümkün olabileceğini belirtir.¹⁵¹ Buna rağmen Osmanlı İmparatorluğu'nda tersaneler ancak eski modelde yelkenli yapacak durumdadır. Demiryollarında olduğu gibi gemi inşaatında da bilgi, teknik ve sermaye ön planda gelir. İmparatorluk, bu unsurlardan mahrum olduğu için Avrupa'yı takip etmesi oldukça güçtür. Bununla beraber 1827 yılında bir buharlı gemi satın alınarak Türk deniz filosuna katılır ve personel yetiştirilmesine başlanır. Bundan sonra da daha ziyade savaş ihtiyaçlarıyla dışarıdan buharlı gemiler satın alınmasına devam edilir.¹⁵² 1830'lu yıllardan itibaren Osmanlı limanlarında yabancı kumpanyaların vapurları da işlemeye başlar. Deniz ticaret filosu, Osmanlı İmparatorluğu'nun ihtiyacını karşılayacak durumda değildir. Bundan dolayı Osmanlı limanları ile Avrupa limanları arasında olduğu kadar Osmanlı limanları arasında da vapur işleten yabancı kumpanyalar vardır. Osmanlı limanlarındaki en etkili vapur kumpanyası Lloyd şirketidir. Vapurları Trieste ile İstanbul, Suriye limanları ve İskenderiye arasında işler. Fransız postaları kumpanyası vapurları; Marsilya, İstanbul, Beyrut ve İskenderiye arasında işler. Rostand Fransız kumpanyası vapurları; Marsilya, Malta, İzmir, Suriye, Midilli, Çanakkale, Gelibolu ve İstanbul arasında çalışır. İngiliz kumpanyası vapurları, İngiltere'nin büyük limanları ile Osmanlı limanları arasında işler. Rus kumpanyası vapurları, Odesa ve İstanbul arasında çalışır. Bu vapurlardan yalnız İstanbul limanına 1857 yılında girip çıkanların sayısı bine yakındır.¹⁵³ Türk denizlerinde yerli ve yabancı pek çok yelkenli ve buharlı gemilerin işletilir hale gelmesi 1840'lı yıllardan itibaren Osmanlı resmi ve özel kuruluşlarının devreye girmesine sebep olur ve böylece yabancı bandıra taşıyan vapurların yanında Osmanlı bandırası ile sefer yapan resmi ve özel şirketlere ait gemiler birlikte çalışır.¹⁵⁴

¹⁵¹ Vahdettin Engin, **Rumeli Demiryolları**, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993, ss. 26-27.

¹⁵² Enver Ziya Karal, **Osmanlı Tarihi**, C. VI, TTK Basımevi, Ankara, 1983, ss. 264-265.

¹⁵³ Karal, (1983: 266)

¹⁵⁴ Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", **Çağın Yakalayan Osmanlı**, İstanbul, 1995, s. 166.

Osmanlı İmparatorluğu 1850'lere geldiğinde mevcut vapurların ihtiyaçlara cevap vermediğini görür. İşletmek üzere Osmanlı seçkinlerinin oluşturduğu Şirket-i Hayriye kurulur. Osmanlı sahillerinde resmi kurumların ve özel teşebbüsün faaliyetleri uzun sürmez. Kapitülasyonlar, ekonomik ihtiyaçlar, ticaretin hızla artışı gibi nedenler, Osmanlı sahillerindeki yabancı kumpanyalara karşı etkili önlemler alınmasını engeller. Hatta Osmanlı sularındaki yabancı bandıralı gemilerin nüfuz ve hâkimiyetlerini artırmalarına çözüm bulunamaz.¹⁵⁵

Osmanlı liman kentlerinde faaliyet gösteren vapur, kayık ve yelkenliler Tanzimat dönemi yazarları için ilham kaynağı olur. Farklı bir bakış açısıyla algıladıkları deniz ulaşım araçlarını hikâye ve romanlarına konu edinirler. Yazarlar, bu şekilde okuyucuya mevcut tarihi bilgilere edebi gözle de bakmayı sağlarlar. Deniz araçları ve bunların kullanımına ait bilgiler Tanzimat döneminin deniz ulaşımı hakkında özel bilgiler sunar.

¹⁵⁵ Kütükoğlu, (1995: 166)

A. Vapurlar:

Deniz ulaşım araçlarından birisi olan vapurlar, Tanzimat hikâye ve romanlarında çeşitli vesilelerle okuyucu karşısına çıkar. Bu devir eserlerinde yazarlar, yabancı bandıralı vapurlar üzerinde durur. Kahramanların yurt dışı seyahatlerinde yabancı bandıralı vapurlar ele alınır. Özellikle Avusturya'nın Lloyd Kumpanyası vapurları, eserlerde üzerinde sıkça durulan vapurlardır. Bunun yanında İngiltere, Fransa ve Rusya vapurlarına da yer verildiği görülür. Rus kumpanyası vapurları Karadeniz, bazen de Akdeniz; diğer ülke vapurları da genel olarak Akdeniz üzerinde işler. Vapurların ortaya çıkmasıyla birlikte yelkenlilere ve sandallara olan rağbet yavaş yavaş azalmaya başlar. Çünkü vapurlar, bir motor aracılığıyla çalıştığı için gideceği yere varma süresi diğer iki deniz ulaşım aracına göre daha hızlıdır. Yelkenliler ve sandallar ise genellikle rüzgâra ve kol gücüne bağlı olarak hareket ettiklerinden yerlerini vapurlara kaptırırlar.

Bu dönem hikâye ve romanlarında vapurlar daha çok karşılaşma mekânı, ayrılık ve esir taşıma aracıdır.

Vapurlar, bu devir eserlerinde karşılaşma mekânı olarak da ele alınır. Roman ya da hikâye kahramanı, arkadaşıyla ya da herhangi bir tanıdığıyla vapurda karşılaşır. Bu karşılaşma, vapurun iskeleye yanaşması ile son bulur. Bunun yanında kahramanın istemediği ya da sevmediği biriyle de vapurda karşılaşır.

Ayrılık aracı olarak da bu hikâye ve romanlarda kaleme alınan vapurlar, sevenleri birbirlerinden ayırma aracı olarak görülür. Eserlerde âşıklar, karı kocalar, dostlar veya kardeşler içinden birisi vapurlar aracılığıyla bulunduğu mekândan uzaklaşır. Bu da geride kalanlar için üzüntü verici bir olaydır. Bundan dolayı vapurlar sevenleri sevdiklerinden uzaklaştırdığı için insanların gözünde ayrılık aracı olarak kalırlar.

Esir taşıma aracı olarak da eserlerde işlenen vapurlar, uzak memleketlerden çalınan ya da satın alınan genç kızları İstanbul'a getirirler. Bu vapurlar genellikle yabancı bandıralıdır. Ayrıca esirler Kafkasya ve civarından geldiği için bu vapurlar çoğu kez Rus kumpanyalarına ait vapurlardır.

Kayıklar ve yelkenliler de bu devir deniz ulaşım araçları arasında yer alır. Kayıklar ve yelkenliler XIX. yy'a gelinceye kadar Osmanlı karasularında oldukça etkinken daha sonraları Şirket-i Hayriye'nin kurulması ve ülkeye vapurların girmesiyle bu etkinliklerini yavaş yavaş kaybetmeye başlarlar. Vapurların motor gücüyle çalışması

ve ulaşacağı yere daha hızlı ulaşması onu cazip bir ulaşım aracı haline getirir. Kayık ve yelkenliler ise rüzgârın esişine ve kol gücüne dayanmaları bakımından vapurlara göre daha az tercih edilir. Bunun yanında kayıkçılar vapurlarla ve kendi aralarında rekabete girerler. Vapurların etkinlik sahasını genişletmesi kayıkçıların alanlarını daraltır. Bu da onların ekmek paralarını çıkarmak için müşterileri kendi kayıklarına binmeleri için ikna girişimlerinde bulunmalarına neden olur.

1. Yabancı Bandıralı Vapurlar:

Osmanlı Devleti'nde XIX. yüzyılın ikinci yarısında Avrupa sermayesi ve bu sermayenin önemli bir yatırım aracı olan demiryollarıyla birlikte, bu yolların bittiği limanlarda Avrupa ile olan bağlantıyı tamamlayacak olan buharlı gemi şirketleri, gemi sayısı ve büyüklüklerinde artış olur. Avrupa'nın iktisadi yayılımı ve Osmanlı Devleti'nin ticaret filosunun geliştirilememesi, ortaya çıkan boşluğun yabancı kumpanyalar tarafından doldurulmasına neden olur.¹⁵⁶

Osmanlı Devleti'nde işleyen bu kumpanyalar¹⁵⁷ devletin gücü azaldıkça yetkileri artan, hatta varlıkları bir ihtiyaç haline gelen büyükelçi ve konsolosların desteğinden yararlanırlar. Kurulan her şirketle adeta Osmanlı bağımsızlığı, yeni bir yara alır ve çözülme hızlanır. Osmanlı hükümeti Avrupa şirketlerinin faaliyetine izin veren her imtiyaz anlaşmasıyla sanki uyruklarından bir bölümünü daha yabancıların yetki alanına teslim eder.¹⁵⁸ Yabancı bandıralı vapurların Osmanlı karasularında etkili olmalarının asıl nedeni ise kapitülasyonlardır.

Tanzimat dönemi yazarları, Osmanlı karasularında faaliyet gösteren yabancı bandıralı vapurları eserlerinde sıklıkla ele alırlar.

Nabizade Nazım tarafından kaleme alınan “*Karabibik*”, köy ve köylü konusunu işleyen ilk eserdir. Mekân olarak Antalya'nın Kaş ilçesinin Beymelik köyü seçilir. Öykünün bir bölümünde Karabibik kıyıda yabancı bir vapurun geçtiğini görür:

“Tam bu sırada denizde bir mil kadar açıktaki Pirgos kulesi hizâsından doğru bir müteharrik nokta-i muzîa peyda oldu. Âheste revişle sâhile muvâzî yürümekte olan bu nokta İzmir’le Mersin arasındaki iskelelere işlemekte bulunan bir vapurun feneriydi. Gecenin ve denizin sükûtiyle meh-tâbın revnaki

¹⁵⁶ Ekinci, (2006/1: 84)

¹⁵⁷ Genellikle yabancı sınayi, ticari ortaklık. Türk Dil Kurumu, (2005: 1254)

¹⁵⁸ Donald Quataert, **Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)**, Yurt Yayınları, Ankara, 1987, s. 21.

*içinde saatte beş buçuk altı mil katetmek üzere yürüyen bu vapur “Hilda” nâmındaki küçük kabak gibi havuzda bile sallanır, kamaraları pis ve dar bir İngiliz vapuru idi ki saat ikide Fenike iskelesine varacaktı.”*¹⁵⁹

Karabibik, kıydan denize bakınca öncelikle vapuru küçük bir nokta olarak görür. Vapurun iyice yaklaşmasıyla birlikte bunun kamaraları pis ve dar bir İngiliz vapuru olduğunu anlar.

Ahmet Mithat Efendi'nin “*Letaif-i Rivayat*” serisinin beşinci hikâyesi olan “*Firkat*” ta Memduh Bey'in bir İngiliz vapuruyla Anapa'ya doğru hareket ettiğinden bahsedilir:

*“(…) İşte böyle bir vaz’ ve tavırla babasına şu inayet ve atıfetinden dolayı dizlerine kapanarak beyan-ı memnuniyet ve arz-ı şükranıyet eyledikten sonra bu seyahat öyle birçok levazıma muhtaç olmayıp işlerini iki güne kadar tesviye edebileceğini ve hem de iki güne kadar İstanbul’dan Samsun’a ve Anapa’ya gider bir İngiliz gemisi hareket edeceğini de haber verdi.”*¹⁶⁰

Bu İngiliz gemisinin kalkış yeri İstanbul'dur. Gemi, İstanbul'dan Samsuna, buradan da Anapa'ya hareket edecektir.

Yine Ahmet Mithat Efendi'nin “*Letaif-i Rivayat*” serisinin üçüncü hikâyesi olan “*Felsefe-i Zenan*” da bir Rus kumpanyasından bahsedilir:

*“Netice-i kelâm, işbu seyahate karar verilip malzemenin tedarikine teşebbüs kılındı ve bir çarşamba İskenderun’a müteveccihen hareket eden Rusya vapuru ile Muhsin Paşanın gideceği haberi gelmekle daha salı günü Zekiye muvakkaten veda edip Paşanın konağına gitti ve ertesi gün Paşanın haremi vapura indiği cihetle Akile dahi vapura gidip orada karındaşını öperek koklayarak ve her posta ile mektuplarını eksik etmemesini rica ederek ağlaya ağlaya ayrıldı.”*¹⁶¹

Bu hikâyede ele alınan Rus kumpanyası vapurunun İstanbul'dan İskenderun'a hareket edeceği belirtilir. O dönemde Rus kumpanyası vapurlarının Akdeniz civarında işlemekte olduğu anlaşılabilir.

¹⁵⁹ Nâbizâde Nâzım, (1961: 82)

¹⁶⁰ Ahmet Mithat Efendi, (2001: 126)

¹⁶¹ Ahmet Mithat Efendi, (2001: 62)

Sami Paşazade Sezai'nin kaleme aldığı “*Sergüzeşt*” romanında Osmanlı sularında yabancı vapurların işlediğine dair bazı bilgiler verilir. Roman, Rus kumpanyasına ait bir vapurun İstanbul kıyısına demir atmış olduğuna vurgu yapar:

*“Rusya kumpanyasının Batum’dan gelen bir vapuru Tophane’nin önüne yanaştığı zaman denizin üzerinde sabırsızlıkla bekleyen birkaç kişi sandallardan vapurun içine atılmışlardı.”*¹⁶²

Yine bu romanda da ele alınan Rus kumpanyası vapurunun Batum’dan İstanbul’a geldiğine değinilir. Buradan da anlaşılacağı üzere Rus kumpanyası vapurunun Akdeniz’den başka Karadeniz’de de faaliyet gösterdiği aşikârdır.

Osmanlı limanlarında en etkin ve en bilinen vapur kumpanyası Avusturya Lloyd şirketidir. Şirket, Karadeniz ve Akdeniz hattının yanında Tuna yoluyla İstanbul’a kadar uzattığı seferleriyle hızla büyür ve büyük bir ticaret filosu kurar.¹⁶³

Ahmet Mithat Efendi, diğer eserlerinde olduğu gibi “*Müşahedat*” adlı romanında yine yabancı vapurlar konusuna değinir. Bunun nedeni ise artık yabancı vapur kumpanyalarının Osmanlı sularındaki faaliyetlerinin artmış olmasıdır. Bu roman kahramanlarından biri olan tüccar Seyyit Mehmet Numan, kızının ölümüyle birlikte ticareti bırakır. Bütün mal varlığını paraya çevirerek Hicaz’a gitme kararı alan Mehmet Numan, hac mevsiminin yaklaşması nedeniyle doğrudan giden bir vapur bulamaz. Bununla birlikte Avusturya’ya ait Lloyd kumpanyası vapuru ile İskenderiye’ye hareket eder:

“Zavallı ihtiyar önümüzdeki hafta yola çıkmak tedarikindeydi. Hatta ertesi gün Luit Kumpanyası’na adam gönderilerek, Bahr-i Ahmer hattına ne zaman doğrudan doğruya vapur olduğunu da sordurduk. Doğru vapurlar Hac mevsiminin takarrübüne mahsus olduğundan Seyyit, İskenderiye’ye kadar Luit vapuruyla giderek, badehu Bahr-i Ahmer için istediği kumpanyayı intihap etmesi lâzım geleceğine karar verildi. (...)

(...)

*İskenderiye’ye gidecek olan Luit vapuru bugün saat onda hareket edeceğinden, cümlemiz sandallara binerek pir-i fazılı ve haremini vapura kadar teşyi eyledik.”*¹⁶⁴

¹⁶² Sami Paşazade Sezai, (2003: 3)

¹⁶³ M. A. Ubcini, **Türkiye 1850**, Tercüman Yayınları, C. I, çev. Cemal Karaağaçlı, İstanbul, 1975, ss. 379-380.

¹⁶⁴ Ahmed Midhat Efendi, (1997: 474-475)

Osmanlı sularında en etkili deniz yolu şirketi olan Lloyd kumpanyasının bu romanda İskenderiye hattını kullandığı görülür. Seyyit Mehmet Numan, İskenderiye’ye kadar bu kumpanyayla, daha sonra ise istediği başka bir kumpanyayla da kutsal topraklara ulaşacaktır.

Nabizade Nazım’ın hikâyelerinin toplandığı kitapta yer alan “*Hâlâ Güzel*” hikâyesinde yine Lloyd kumpanyasının bir vapuruna değinilir:

*“Loid vapuru Mirgün önünden geçerken kıyıda eşk-i hicrân dökmekte olan gözler kıçüstünde bir beyaz mendilin yine o sûretle yaş dökmekte bulunan gözlerden ayırlamadığını seçebilmekteydi.”*¹⁶⁵

Hikâye kahramanı Safder, Avrupa’da bir memurluğa atanır. Yolculuk deniz yolu ile gerçekleştirilir ve kahramanın bindiği vapur Lloyd kumpanyasına aittir.

Mehmed Murad’ın “*Turfanda mı Yoksa Turfa mı?*” adlı romanında da İstanbul ve Varna arasında işleyen Avusturya’nın Lloyd kumpanyası vapuruna yer verilir:

*“Karadeniz’in Boğaza yakın bir yerinde bulunuyoruz. Dersaadet ile Varna beyninde işleyen Lloyd kumpanyasının Volkan vapuruna râkiben Varna’dan İstanbul’a geliyoruz.”*¹⁶⁶

Mehmed Murad, bu romanına roman kahramanı Mansur Bey’in Paris’ten İstanbul’a gelişi ile başlar. Varna’ya kadar farklı bir ulaşım yoluyla gelen Mansur Bey, Varna’dan itibaren Lloyd kumpanyasının Volkan vapuruyla Osmanlı’nın başkentine ulaşır. Ayrıca bu romanda, kumpanyaya ait bir vapurun isminin yer aldığı görülür.

Recaizâde Mahmud Ekrem’in “*Araba Sevdası*” adlı romanında Osmanlı sularındaki Lloyd kumpanyası vapurundan bahsedilir. Salıpazarı limanında bekleyen vapurun o gün içinde hareket edip etmeyeceği belli değildir. Bunun için etrafından ticaret eşyaları, yolcu taşıyan sandal ve kayıklar eksik olmaz:

*“Salıpazarı önünde yatan, dumanı çıkmakta olan vapur Lloyd kumpanyasının Galata nâmındaki vapuruydu ki filhakika o gün İstanbul limanından hareketi mukarrer olan vapurlardan olduğu için etrafını denk denk eşya-i tüccâriye ile dolu, müteaddid mavnalar, yolcu nakleden teşyi’ci getirip götüreren birçok sandallar, kayıklar ihatâ etmişti.”*¹⁶⁷

¹⁶⁵ Nâbizâde Nâzım, (1961: 183)

¹⁶⁶ Mehmed Murad, (2005: 1)

¹⁶⁷ Recaizâde Mahmud Ekrem, (2010: 201-202)

Bu romanda da Lloyd kumpanyasına ait olan vapurun isminin belirtildiği görülür.

Yine aynı romanın ilerleyen sayfalarında birkaç kumpanyadan birlikte bahsedilir. Buradan Osmanlı'daki yabancı vapur kumpanyalarının faaliyetlerinin ne kadar artmış olduğunu görmek mümkündür:

“- Yolcuyu gördün mü?

- Hayır! Göremedim... Purkua il mö tütuo set embesil?

- Dün gitmiş olmasın?

- Dün İzmir'e vapur var mıydı?

- Vardı ya... Dün Fransızın postasıydı. Bu gün Nemsenin, yarın da Moskofun var...”¹⁶⁸

O dönemde, Osmanlı sularında birçok yabancı ülkeye ait çeşitli kumpanyalar faaliyet gösterir. “*Araba Sevdası*” romanında da bu konuya özellikle dikkat çekilir. Romanda, her gün için farklı bir milletin kumpanyasının çalıştığından bahsedilir.

Limanlar, dışa açılan kapılardır. O dönem ülkelerin gelişmişliği bir ölçüde limanlara göredir. Bunun için hem Osmanlı'nın hem de yabancı ülke limanlarının faaliyet göstermeleri onların gelişmişlikleriyle ilgilidir.

2. Karşılaşma Mekânı Olarak Vapurlar:

XIX. yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu'nun ulaşım araçları, Tanzimat dönemi yazarlarının üzerinde geniş şekilde durdukları konulardandır. Gerek ülkeler arası yolculuklarda gerekse ülke içindeki gezintilerde kullanılan medeniyet sembolü vapurlar, Tanzimat dönemi aydınlarının ilgi ve hayranlığını çeker. Vapurların insanlar için birer görüşme, konuşma ve karşılaşma mekânı olarak işlendiği çeşitli Tanzimat dönemi hikâye ve romanları mevcuttur.

Ahmet Mithat Efendi'nin “*Letaif-i Rivayat*” serisinin on dördüncü bölümü olan “*Bir Tövbekâr*” hikâyesinde evli bir kadını baştan çıkarmaya çalışan bir adamın başından geçenler anlatılır. Yazar, hikâye kahramanı Feda Efendi'nin arkadaşıyla karşılaşip sohbet ettiği yer olarak Şirket-i Hayriye vapurlarından birini tercih eder. Osmanlı karasularında yabancı bandıralı vapurlar yanında yerli Şirket-i Hayriye

¹⁶⁸ Rezaizâde Mahmud Ekrem, (2010: 204)

kumpanyası da mevcuttur. Romanda bu kumpanyanın, Köprü'den Büyükdere'ye işlediği anlaşılır:

*“Feda Efendinin hasbıhali Köprü'den Büyükdere'ye bir Şirket-i Hayriye vapuru içinde vuku bulmuş idi. Hasbıhal ettiği Suad Efendi dahi aynıyla kendisine benzer bir genç olup fazla olarak tab'ında bir de müstehzilik var idi. Vapurda buldukları gün cuma ve pazar gibi eyyam-ı mahsusa olmadığından Büyükdere'ye sebab-i azimetini Suad Efendi sordukta şunu dahi ilâveten dermeyan eylemiş idi.”*¹⁶⁹

Ahmet Mithat Efendi, bu hikâyesinde Feda Efendi'nin Talât Hanım'a olan aşkını, arkadaşıyla paylaştığı mekân olarak Şirket-i Hayriye vapurunu seçer. Yazar, vapurları insanların sohbet ettiği, dertlerini anlattığı bir mekân olarak algılar ve okuyucuya bu şekilde yansıtır.

Yine Ahmet Mithat Efendi'nin kaleme aldığı “*Letaif-i Rivayat*” serisinin on ikinci bölümü olan “*Cinli Han*” hikâyesinde, iffetli bir kızın, köyün papazı ve papazın yeğeninin kurduğu tuzakları atlatarak askerden dönen nişanlısına kavuşması konu edilir. Yazar, bu hikâyeyi vapurda karşılaştığı bir dostundan duyduğunu daha hikâyenin başında “*Mukaddimecik*” başlığı altında belirtir. Bundan da anlaşılacağı üzere vapurlar yazar için bilgi alış verişi konusunda önemli bir vasıta olur ve aynı zamanda karşılaşma mekânı olarak da ele alınır:

*“Bir cuma günü Köprü'den Beykoz'a gider iken şu hikâye-i garibenin esasını vapur içinde, bir dostumdan işittim ve esas-ı hikâyeyi hakikaten, karilerime arza şayan olacak derecelerde garip ve lâtif bulduğumdan, romancılık sanatı nokta-i nazarınca nevakısını ikmal ederek, ber-vech-i atî sevgili karilerime arz ve takdime cesaret aldım.”*¹⁷⁰

Ahmet Mithat Efendi, hikâyesine başlamadan önce hikâyenin aslını nereden duyduğunu dile getirirken hangi kumpanyanın vapuruna bindiğinden bahsetmez. Fakat Köprü'den Beykoz'a gideceğini söylediğine göre muhtemelen bu vapur Şirket-i Hayriye'ye aittir.

“*Çingene*”, Ahmet Mithat Efendi'nin “*Letaif-i Rivayat*” serisinin on beşinci hikâyesidir. Oldukça varlıklı Şems Hikmet Bey'in bir Çingene kızına âşık oluşu konu edilen bu hikâyede, iyi bir eğitimle Çingene kızının dahi bir hanımefendi olacağı ispata

¹⁶⁹ Ahmet Mithat Efendi, (2001: 416)

¹⁷⁰ Ahmet Mithat Efendi, (2001: 338)

çalışılır. Şems Hikmet vapurda karşılaştığı tanıdıklarından bu konuyla ilgili olumsuz tepkiler alır. Ahmet Mithat, bu öyküde de vapurları bir karşılaşma alanı olarak kullanır. Bu sayede vapurlar, insan yaşamının önemli bir merkezi haline gelir:

“Zira vapurlarda falanlarda Şems Hikmet’i hangi aşınası görmüş olsa “Afedersiniz efendim, ama mesudiyetinize ait bir mesele bütün dostlarınızı da mesut eder. Tezevvüç niyetinde bulunduğunuzu işittik de...” mukaddimesiyle istizaha giriştiği gibi, doğrudan doğruya muarefesi olmayanların dahi kendisini yekdiğere irae ile “İşte hani ya şu!.. malûm a? Çingeneye âşık olan?..” hükmünü ima edecek surette yüzlerini gözlerini yumuşturup, buruşturmaları Şems Hikmet’i canından bizar etmeye takrip eyleyecek ahvalden idi.”¹⁷¹

Vapurlar, Tanzimat dönemi eserlerinde tanıdıkların tesadüfen karşılaştıkları bir araç olarak ele alınır. Şems Hikmet Bey de vapurlara bindiği zaman ister istemez aşına olduğu yüzlerle karşılaşır.

3. Ayrılık Aracı Olarak Vapurlar:

Ayrılık, insanlar için her zaman bir üzüntü kaynağıdır. Sevdikleri vapurlara binen insanların ruhi durumu vapurları, birer ayrılık aracı olarak görmelerine neden olur. Bu düşünceyi dikkate alan Tanzimat devri yazarları için vapurlar, sevenleri sevdiklerinden ayıran ve kendilerinden uzaklaştıran bir araçtır.

Nabizade Nazım’ın hikâyelerinin toplandığı kitapta yer alan “*Hâlâ Güzel*” adlı hikâyede vapur, bir ayrılık aracı olarak ele alınır. Hikâye kahramanı Safder, Avrupa’da bir memurluğa atanır. Görev yerine bir vapurla gidecek olan Safder’in kıyıda ailesinden ayrılışı oldukça hüznülüdür:

“Safder Avrupa’da bir memûriyete tâyin olunmuş ve Biç-hasb-el vazîfe bu memûriyeti kabûle ve tehhülünün dördüncü senesi Tuna tarîkiyle muhabbetli âilesinden ayrılmağa mecbûr olmuştu.

Bu vedâ pek hazîn olmuş, iki genç birbirine sarılmış kalmıştı. İkisini de bir hafakan almış, gözlerini ateşli bir yubûset bürümüştü. Safder’in Fahri’yi bağrına basması da pek garîbâne bir manzara hâsıl etmekte, Zehra’nın göz yaşları, Ahmed’in me’yûsâne tesliyetleri ise bu manzaranın hüznünü arttırmaktaydı.

¹⁷¹ Ahmet Mithat Efendi, (2001: 491)

*Loid vapuru Mirgün önünden geçerken kıyıda eşk-i hicrân dökmekte olan gözler kaçüstünde bir beyaz mendilin yine o sûretle yaş dökmekte bulunan gözlerden ayrılamadığını seçebilmekteydi.*¹⁷²

Lloyd kumpanyasına ait vapur bu hikâyede sevenleri birbirinden ayıran bir araç olarak ele alınır.

Yine Ahmet Mithat Efendi'nin "*Letaif-i Rivayat*" serisinin üçüncü hikâyesi olan "*Felsefe-i Zenan*" da bir Rus kumpanyasının iki kız kardeşi birbirlerinden ayırdığından bahsedilir:

"Netice-i kelâm, işbu seyahate karar verilip malzemenin tedarikine teşebbüs kılındı ve bir çarşamba İskenderun'a müteveccihen hareket eden Rusya vapuru ile Muhsin Paşanın gideceği haberi gelmekle daha salı günü Zekiye muvakkaten veda edip Paşanın konağına gitti ve ertesi gün Paşanın haremî vapura indiği cihetle Akile dahi vapura gidip orada karındaşını öperek koklayarak ve her posta ile mektuplarını eksik etmemesini rica ederek ağlaya ağlaya ayrıldı."¹⁷³

Zekiye ve Akile Hanımlar iki kız kardeştir. Zekiye Hanım'ın Muhsin Paşa ile seyahate çıkacağı haberi geldiğinde Akile Hanım buna çok üzülür. Yola çıkılacağı gün ise vapura giderek kız kardeşiyle vedalaşır ve her posta ile kendisine mektup göndermesini de ister.

Namık Kemal tarafından kaleme alınan "*İntibah*", Türk edebiyatında ilk edebi roman olma özelliği gösterir. Mehpeyker'in Ali Bey'e olan aşkının tutkuya dönüşüp oradan da cinayete uzanan trajik bir romandır. Ali Bey, bir gün Mehpeyker'i evinde bulamayınca kıskançlık duygularına kapılır ve evine dönmek için iskeleye iner. Ali Bey, iskeleye yanaşan her vapuru sevgilisini kendisine getirecek bir araç olarak görür. Akşam olup vapurlar sona erince bütün ümidi kırılan Ali Bey, büyük bir karamsarlığa kapılır:

"Akşam olup da İstanbul'dan avdet zamanı gelince iskeleye her yanaşan vapuru nazenin-i dilruba-yi maksudunu hâmil bir tahtirevan-i ikbal addile gönlünde bir zevk-i diğerk hâsıl eyler ve fakat vapurlar gelip geçerken Mehpeyker zuhûr etmedikçe helecanı bir kat daha tezayüt ederdi.

(...)

¹⁷² Nâbizâde Nâzım, (1961: 183)

¹⁷³ Ahmet Mithat Efendi, (2001: 62)

Nihayet vapurlar hitam buldu. Meyusiyet-i kat'îye de başladı. Beyin çehresine leyle-i zulmaninin hali aksetmiş gibi bir reng-i hâil çökmüş idi."¹⁷⁴

Romanda ele alınan vapur aslında sevenleri birbirine kavuşturacak bir araç durumundayken, sevgilinin gelen hiçbir vapurdan inmeyişi vapuru ayrılık aracı haline getirir.

4. Esir Taşıma Aracı Olarak Vapurlar:

Yakın geçmişe kadar gerek ekonomik gerek sosyal hayat içinde vazgeçilmez bir kurum olarak yerleşen kölelik, zaman zaman dünya politikasını etkiler, zaman zaman da Osmanlı toplumu ve yönetiminde de ön plana çıkar. Esir kaynakları, özellikle savaşlar, satın alma, ticaret ve hediye verme yollu olarak dört şekilde görülür. Bununla birlikte kaçırma veya çalma şeklinde de esir elde edildiği bilinir. Bu kaynakların en önemlisi ve en bilineni "satın alma" yoludur. Eski çağlardan beri sürüp gelen bu ticari gelenek, Osmanlı İmparatorluğu boyunca sürer. Bunun yanında da büyük bir kazanç yolu olur. Esir ticareti ile uğraşanların, esirleri elde ettikleri bölgelerin başında Kafkasya bölgesi gelir. Çerkez, Abaza, Gürcü köleler bu bölgeden temin edilir.¹⁷⁵ Kafkasya'nın güzel ve alımlı kızları, kırlara veya dere kenarlarına gezmeye çıktıklarında esir ticareti ile uğraşanlar tarafından kaçırlır ya da evlenme vaadiyle kandırılarak vapurlar aracılığıyla İstanbul'a getirilir.

Tanzimat yazarları, vapurlar aracılığıyla yapılan bu esir ticaretine yazdıkları hikâye ve romanlarda yer verirler.

Emin Nihat Efendi'nin "*Müsâmeret-nâme*" adlı eserinin altıncı bölümü "*Fâ'ik Bey ile Nuridil Hanımın Sergüzeşti*" hikâyesinde kardeşleri tarafından Kabartaylı bir esirciye satılan ve daha sonra Fâ'ik adını alan Biyecuk'un öyküsü anlatılır. Hikâyede Biyecuk ve esirci Anapa'dan bir yelkenli sefinesine binerek Sinop limanına gelirler.¹⁷⁶

Sami Paşazade Sezai'nin "*Sergüzeşt*" romanı, kölelik sorununu gözler önüne seren ilk ve tek romandır. Yazar, romanına ana karakter Dilber'in esir olarak satılmak üzere kendisi gibi iki kız ile Rus kumpanyasına ait bir vapurla Kafkasya'dan İstanbul'a getirilişi ile başlar. Sezai, vapur aracılığıyla esir ticareti yapan esirci ve onları kıyıda karşılayan bir diğer esirci ile olaya giriş yapar:

¹⁷⁴ Namık Kemal, (1971: 142)

¹⁷⁵ İsmail Parlatır, **Tanzimat Edebiyatında Kölelik**, TTK Yayınları, Ankara, 1992, ss. 11-12.

¹⁷⁶ Emin Nihat Efendi, (2002: 292-294)

“Rusya kumpanyasının Batum’dan gelen bir vapuru Tophane’nin önüne yanaştığı zaman denizin üzerinde sabırsızlıkla bekleyen birkaç kişi sandallardan vapurun içine atılmışlardı. Bunlardan birisi uzun boylu, geniş omuzlu, seyrek siyah sakallı, etekleri ayaklarına kadar uzun, beli gayet dar bir Çerkez paltosu giymiş; yanında kendi kavminin kalpağı, elinde bir gümüş kurbacı olan Çerkeze:

-Safa geldiniz, cariyeler nerede?

-İşte burada...

-Kaç tane?

-Üç...

-Güzel mi?

Çerkez- (Esirlerin birisini göstererek) Şu mai gözlere bak. Bir paşa buna bir hazine verir.

Çerkezle bu herif bir sandala, cariyeler de diğerine binerek Tophane iskelesine doğru vapurdan açıldılar.”¹⁷⁷

İstanbul’a esir getiren vapur bir Rus kumpanyasına aittir. Batum’dan yola çıkarak Karadeniz hattından İstanbul’a ulaşır.

Ahmet Mithat Efendi’nin “*Letaif-i Rivayat*” serisini beşinci hikâyesi olan “*Firkat*”, köleliğe ve köleliğin kaynağına açılan bir hikâyedir. Hikâyenin kahramanı Memduh’un Çerkezistan’dan İstanbul’a yaptığı vapur seyahati kölelik teması bakımından dikkat çekicidir. Kendisi de Çerkez bir annenin oğlu olan Ahmet Mithat, bu temayı sık sık işlemekten geri durmaz. Yazar, Memduh’un vapurda karşılaştığı bir esir kıza karşı duyduğu üzüntüyü okuyucuya aktarır:

“İmdi bizim biçare Memduh dahi kendi derdi az gibi bir de uzaktan gelen vapura kendisiyle beraber binmiş olan Çerkezlerin içinde bir kızın ta İstanbul’a kadar layenkat’ ağlaması munzam oldu ki kızın gözlerinden çeşme gibi akan yaş Memduh gibi yufka yürekli bir adamın değil, belki sahihan taş yürekli bir adamın bile “*Damlayan damla mermi bile deler*” fehvasınca hara-yı kalbini delik deşik eder idi.”¹⁷⁸

Çerkezistan’dan hareket eden vapur muhtemelen bir Rus kumpanyasına aittir. Romandan, vapurun İstanbul’a yolcularla beraber esir de getirdiği anlaşılır.

¹⁷⁷ Sami Paşazade Sezai, (2003: 3)

¹⁷⁸ Ahmet Mithat Efendi, (2001: 156)

B. Kayık ve Yelkenliler:

Anadolu, coğrafi konumu itibariyle tarih boyunca deniz taşımacılığında önemli bir rol oynar. Osmanlı Devleti'nde vapur işletmeciliğinin gelişmeye başladığı XIX. yy ortalarına kadar, deniz yolu ulaşımının tek araçları kayıklardır. Kayıkçılık yasal düzenlemelerle belirli kurallar çerçevesinde gerçekleştirilen örgütlü bir iş koludur. Osmanlı döneminde İstanbul'un içi ve yakın çevresinde İstanbul-Mudanya, İstanbul-Üsküdar, Eminönü-Karaköy arasında, Haliç ve Boğaziçi'nde kayık ve mavnalarla yolcu ve yük taşımacılığı yapılır. XVIII. yy'ın sonunda buharlı makinenin icadı ve nakliyata uygulanması, su ve karayolları aracılığıyla insanların seyahat ve malların taşınma tarzını tamamen değiştirir. Bu yeni teknoloji, XIX. yy'da ilerledikçe güven ve emniyeti artırır, hızı ve taşıma olanaklarını yükseltir. Demiryolları ile uzak yerlere varılır, maliyet ucuzlar ve sahiller, limanlar bütün dünyaya o zamana kadar görülmemiş bir şekilde bağlanır. Osmanlı Devleti'nde ilk buharlı gemi 1827'de satın alınarak işletilmeye başlanır. Özellikle rüzgârların ters yönde estiği zamanlarda yelkenli teknelerin üç ayda yaptığı seyahati bu buharlı gemiler bir haftaya indirir.¹⁷⁹

XIX. yy'da Osmanlı toplumsal ve ekonomik yapısındaki dönüşüm ve tüketim alışkanlıklarındaki değişime paralel olarak yazlık alışkanlığının gelişmesi ve yaygınlaşması özellikle İstanbul ile Boğaziçi arasındaki ulaşım gereksinimini artırır. Hem seyir güvenliği bulunmayan hem de toplu ulaştırma niteliği olmayan kayıklar, giderek artan kent içi ulaşım talebini karşılayamaz. Bu süreçte Boğaziçi'nde artan ulaşım talebini karşılamak üzere önce yabancılar, buharlı gemiler işletmeye başlar. 1837'de biri İngiliz, diğer Rus bandıralı gemilerle yapılan taşımacılık işinden sonra Osmanlı Devleti artan gereksinimi gidermek için harekete geçer. 1838 yılında Osmanlı sularında yolcu ve yük taşımak üzere işletilen ilk Osmanlı bandıralı buharlı gemiler olan Tersane-i Amire'ye ait Mesir-i Bahri ve Eser-i Hayır adlı vapurlardan biri İstanbul'da, diğeri ise Marmara denizinde İstanbul, Bandırma, İzmit ve Tekirdağ arasında işlemeye başlar. Şirket-i Hayriye'nin kuruluşunda güdülen amaçların başında XIX. yy'ın ortalarından itibaren İstanbul ile Boğaziçi arasındaki bu ulaşım talebinin artışı gelir. Geleneksel ulaştırma araçları olan kayıkların gerek güvenlik ve rahatlık, gerekse taşıma

¹⁷⁹ Donald Quataert, "19. Yüzyıla Genel Bakış: Islahatlar Devri 1812-1914", **Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi**, C. II, Eren Kitap Yayınları, İstanbul, 2004, s. 919.

kapasitesi açısından ihtiyacı karşılama konusundaki yetersizliğini ortadan kaldırmak üzere bir vapur işletmesinin kurulması düşüncesi de kurulma nedenleri arasındadır.¹⁸⁰

Osmanlı İmparatorluğu'nda yelkenli gemilerin sayıları XIX. yy'ın sonuna kadar artar. 1800'de Osmanlı mallarının ve yolcularının çoğu küçük yelkenlilerle taşınır. Buharlı gemiler zamanla yelkenli gemileri geride bırakır. 1800'lerin sonunda Samsun ve Trabzon limanlarına gelen nakliyat gemilerinin çoğu buharlı gemilerdir. 1800'lerin başında İstanbul'a gelen yelkenliler, buharlı gemilerden dört kat daha fazla yük taşır. 1870'lerin başında gemiler yelkenlilerle aynı miktarda yük taşımaya başlar. 1900'lerde yelkenlilerin İstanbul'a getirdiği yük %5'e düşer. Buharlı gemilerin rekabeti yelkenli gemilerin rolünü azaltır. Bu tarihten sonra buharlı gemilerin sayısı artar ve deniz nakliyatının büyük bir kısmını ellerine geçirirler. Bu artış, nakliyat hacminin genişlemesiyle XIX. boyunca sürer.¹⁸¹ 1900'e gelindiğinde yelkenli gemiler yavaş yavaş ortadan kalkmaya başlar.

Tanzimat devri hikâye ve romanları, buharlı gemiler geldikten sonraki Tanzimat dönemi İstanbul'unun ulaşımının kayıklardan vapurlara geçiş aşamasında önemli bir tarihi noktaya değinir. Tanzimat döneminde kurulan Şirket-i Hayriye ve yabancı vapurların boğazın çevre iskelelerinde seferler düzenlemeye başlaması kayıkçılık esnafını olumsuz yönde etkileyecek nedenlerin başında gelir. Fakat buharlı gemilerin yakın iskeleler arasında çalıştırılması verimli olmadığı için uzun yıllar boyunca kayıklar ulaşımında kullanılmaya devam eder. Tanzimat hikâye ve romanlarının birçoğunda kayık, kayıkçılık ve kayıkların vapurlarla rekabeti tema olarak ele alınır.

Ahmet Mithat Efendi'nin "*Letaif-i Rivayat*" serisinin on beşinci bölümü olan "*Çingene*" hikâyesinde yazar, kayıkçılıktan bahsederek dönemin gençliğinin eğlence ve zevklerine ait betimlemeler yapar. Kayıklar, vapurların boş bıraktıkları ekonomik alanları doldurmak zorunda kalır. Bu sayede varlıklarını devam ettirebilen kayıklar, vapurlar karşısındaki tüm olumsuzlulara rağmen dönemin ulaşım zevki olmaya devam eder. Yazar, hikâye kahramanı Şems Hikmet aracılığıyla o dönemin kayık zevkini anlatır:

"Bindikleri bir sandal ise de öyle bazı sandal meraklısı beylerinkiler gibi mekik değil. Kariben tanıyacağınız Şems Hikmet Bey zevk denilen şeyi tehlike hâline tahvil edecek beylerden değildir. Fikrini hikmetle tenvir eylemiş bir

¹⁸⁰ Donald Quataert, (2004: 919)

¹⁸¹ Donald Quataert, (2004: 920-921)

gençtir ki suret-i mahsusada yaptırmış olduğu üç çifte sandalı pupadan provaya dokuz metre tulünde olduğu hâlde ortalık yerinde en geniş arzı dahi iskarmozdan iskarmoza bir buçuk metredir. Gayet kavruzlu(?) metin bir teknedir ki Kâğıthane deresinde hiçbir yere oturmaksızın çağlayanlara kadar gidebilmesi dahi yeke kordonlarını kendi elinden düşürmeyen Şems Hikmet Beyin suları pek güzel bilmesi sayesinde müyesser olabilir.

Bu sandalın kış ve baş altlarında iki dolap olup yedi sekiz misafiri her vechle ikram edecek levazım dolapları doldurmuştur. Onlardan maada dışarıya çıkıldığı zaman oturulacak iskemle, kullanılacak masa vesair dahi hep geçme olmak şartıyla oturak tahtalarının altlarına yerleştirilmiştir.

Sandalın tentesi iki taraftan muhkem ve ardasolulu(?) olup öyle bir biçimde yapılmıştır ki iktizasına göre karada dahi kurulunca gayet mükemmel bir çadır vücuda getirir. Sandalın yelkenleri de muntazam olunca çadırın mükemmeliyetine hiç şüphe kalmaz.

Yelkeni Şems Hikmet Beyin hikmetine mugayir mi addeylediniz? Acele etmeyiniz. Şems Hikmet Bey sandalına hızlı gitsin diye tahammülünden fahiş yelken tertip etmemiştir. Tamam tahammülü derecesindeki yelkeni dahi iki direğe taksim ettirmiş olduğundan rüzgâr ziyade olduğu zaman yalnız bir tek direğe yelken açtırır. Az rüzgârlı havalarda iki direğe dahi yelken fora ettirir.

Yelkenleri de lâtin biçiminde olduğundan ekser rüzgârlara muvafik düşer. Fakat bilkülliyeye makûs rüzgârlarda volta etmek tehlikesi Şems Hikmet Beyin haritasında münderiç değildir.

(...) Evet bu zat zevkini bilir, zevki sever bir adamdır. Boğaziçi'nde, Marmara'da bu sandal ile pek çok zevkler etmiştir. Hatta bir defa Sarayburnu'ndan başlayarak Tekfur Dağı, Mudanya, İzmit'i dolaşıp Kadıköy ve Harem iskelesi yanlarından geçerek yine İstanbul'a gelmiştir. İşte bu seyahatinde sandalının tentesini çadır hâline ifrağ ederek birçok geceleri deniz kenarında dahi imrar eylemiştir de safasına doyamamıştır."¹⁸²

Hikâyede üzerinde durulan kayık, aslında kişiye aittir ve eğlence için tasarlanmıştır. Fakat o dönemde eğlence amacıyla daha çok kayık ve sandallar tercih edilir.

¹⁸² Ahmet Mithat Efendi, (2001: 439-440)

Ahmet Mithat Efendi tarafından kaleme alınan “*Müşahedat*” romanında yazar, o dönemin şehir içi kayık ulaşımı ve iskeleleri hakkında bilgi edinilmesini sağlar. Bazı iskelelerdeki kayık ve sandal gezintileriyle oluşan deniz trafiğine değinen yazar, Hünkâr İskeleyi hakkında da geniş bilgi verir:

“Beykoz’da Hünkâr İskeleyi malûmdur. Bunun ismi “İskele” olduğuna bakıp da Limon iskeleyi, Yemiş iskeleyi, Zeytin iskeleyi filân gibi geceli gündüzlü yüzlerce kayıklar, sandallar, salapuryalar, mavnalar, çektirmeler, gemilerle meşgul yerlerden zannetmezsiniz ya? Burası letafetçe İstanbul civarında emsâli gerçekten nadir olan Hünkâr Çayırı’nın müdahhili olup buraya yalnız erbab-ı teferrüç ve tenezzühün süslü kayıkları, sandalları, istimbotları filânları yanaşır.

Kayıkları, sandalları, istimbotları diye envâını sigâ-i cem ile kayıt eylediğimiz merakıb-ı bahriyenin de miktarını o kadar çok sanmayınız. Ezcümle Kâğıthane’de yüzlerce seyirci kayık ve sandallarının peyda eyledikleri izdihamı burada ümit etmeyiniz. İstanbul’a nispetle mevkii biraz hücrâ olan Hünkâr Çayırı ekseri tenhalıktır. Bize sorarsanız asıl letafetini itmam eden şey de bu tenhalıktır. Onun için Hünkâr İskeleyi’nde de seyirci kayık ve sandalı bile seyrek görülür.

Taze bakla, taze bezelye gibi bolluk mevsiminin müjdecisi bulunan sebzevat yetişmekte akşam üstleri bu iskelede salapuryadan büyücek, pazar kayığından küçürek bir yük kayığı baştan kara etmiş olduğu hâlde durur.”¹⁸³

Ahmet Mithat Efendi, romanında seyir kayık ve sandallarının Kâğıthane’de izdiham yarattığından bahseder. Oysa Hünkâr İskeleyi daha çok ticaret amacıyla kullanıldığı için Kâğıthane’ye nispeten daha sakindir.

Yine aynı romanda Ahmet Mithat, ticaret amacıyla kullanılan kayıkların sayısının limanda oldukça fazla olduğunu belirtir:

“Bu kayıklar birden beşten ibaret değildir. Boğaziçi’nin Anadolu ve Rumeli sahillerinden Kartal’a ve Ayastefanos’a doğru Marmara kenarlarından yüzden müteceviz kayık o saatlerde deniz üstündedir.”¹⁸⁴

Yazar, Boğaziçi’nin Anadolu ve Rumeli sahillerinden Kartal’a ve Ayastefanos’a kadar Marmara kenarlarına yerleşmiş yüzden fazla kayık olduğunu görür.

¹⁸³ Ahmed Midhat Efendi, (1997: 70)

¹⁸⁴ Ahmed Midhat Efendi, (1997: 75-76)

Buharlı gemilerin imalatıyla beraber kayıklar, arka planda kalmalarına rağmen yine de o dönemin vazgeçilmez eğlence araçları olmaya devam eder. Nabizade Nazım'ın "Zehra" romanında bazı bölümler Tanzimat döneminin kayık sefaları hakkında çok güzel örnekler sunar:

"Hele bir cumartesi gecesiydi ki... Bir mükemmel saz takımı âheng-i şevk-engîziyle on on beş sandal ve kayık halkını başına toplayarak Pazarbaşı'nın önünde tavakkuf etmiş "Hüseynî" faslı yapmakta idi..."

Pazarbaşı'nda da zâten Tatyos'un takımı icrâ'yı âhenk eylemekteydi. Suphi ile Ürani bir sandal içinde yan yana, birbirine yaslanarak şöyle bir az açıkta durmuşlardı.

(...)

Pazarbaşı'nda havâîler havalanmakta, çanak mehtapları yıkılmakta, arayıcı fişekleri patlamakta idi. Sandallıların kimisi içiyor, kimisi hallenerek bağırıyor, öteden "Oooof. ooofff!"lar, beriden "Keman yâ Seydî!"ler, şuradan "Nûr ol!..."lar, öte taraftan nâ'ralar...

Sütlüce'ye doğru uzakta bir sandaldan bir hazîn mandolin sesi gelmekte idi... Ay Yûşâ tepesinden beş on mızrak boyu yükselmiş, etrâfına hafif beyaz bulut parçacıkları üşüşmüştü... Hava hemen hiss olunmayacak kadar müteharrik, deniz de o nisbette mütemevviçti."¹⁸⁵

Romanda ele alınan kayık ve sandallar, eğlence amaçlı kullanılır. Kimisinde çeşitli saz takımları müzik ziyafeti sunarken kimisinde de eğlenceden sarhoş olmuş insanlar bağırıp naralar atar.

Ahmet Mithat Efendi'nin "Felâton Bey ile Râkım Efendi" romanında yazar, o dönemin kayık zevkine değinir. Roman kahramanı Râkım Efendi, bir İngiliz aile ile tanışır ve ailenin iki kızı Can ile Margirit'e Türkçe dersleri verir. Yazar, Râkım Efendi ile Ziklas ailesinin birlikte yaptıkları kayık sefalarından bahseder:

"Mister Ziklas'ın sair her İngilizler gibi denize merakı olduğundan ve Râkım'dan dahi bu merak Ziklas'tan aşağı kalmadığından Ziklas'ın mubaaya ve tedarik eylediği iki çiftte bir âlâ sandalı Salıpazarı limanına Râkım'ın muhafaza ve nezareti altına verdiler. Bazı Pazar günleri Râkım sandalı Tophane iskelesine

¹⁸⁵ Nâbizâde Nâzım, (1960: 130-131)

celbederek İngilizlerle orada birleşip binerler, Kadıköy'üne, Adalar'a doğru çıkıp yelken kullanarak voltalar ederlerdi.

(...)

İş bu iki genç tayfa kürek oturaklarına oturdukları zaman Ziklas dümen yekesini ele alır ve Râkım ile Misters Ziklas dahi karşı karşıya otururdu. Yelken fora etmek, yelken sarmak iki nefer genç tayfaların hizmeti olup şayet kürek çekmek icap ederse o zaman dümen yekesini Misters Ziklas eline alıp kocası ile Râkım ve iki güzel nefer tayfalar dahi küreğe geçerlerdi. Sandalın içinde çerezlenecek ufak tefek her şey bulunduğu gibi âlâ İngiliz arpa suları dahi eksik olmadığından bu sandal seyahatinde edilen zevke sefaya Râkım doyamazdı. Hele hava düşüp de kürek çekilmek lâzım geldiği zaman büyük kız pruva tarafında birinci hamlada, Râkım ikincide, küçük kız üçüncüde babaları dahi dördüncü hamlada bulunduğundan ve İngiliz gemicilerivarî küreklere eğilerek asıldıkları gibi ta arka üzerine yatıncaya kadar dahi yaslandıklarından (...)"¹⁸⁶

Ahmet Mithat Efendi, Râkım Efendi ile Mister Ziklas'ın ortak zevklerinin deniz olduğunu söyler. Bu ortak zevk onları Mister Ziklas'ın kendine ait sandalında birleştirir. Ziklas ailesi de denize meraklı olduğundan bu sandalla Kadıköy ve Adalar'a çeşitli seyahatler düzenlerler.

Yine aynı romanın ilerleyen bölümlerinde Râkım, piyano hocası Jozefino, Canan ve dadı kalfayla bir kayık gezintisine çıkarlar. Yazar bir yabancıнын gözünden kayık sefalarını överken o dönemdeki kayık zevkine de vurgu yapar:

“Osman amcanın kayığı iki çifte, yeni, geniş, güzel bir kayıktı. (...)

Salıpaazarı iskelesinden avara ettiler. Ortalık yere açıldıkları zaman Üsküdar üzerinden şafak yeri dahi ağarmağa başlamıştı. Bunlar yavaş yavaş çektirerek maahaza henüz güneşin eşi'a-i mütekaddimesi ufuk altından cevvi-âsumâna doğru fırlarken, bunlar iki köprüyü dahi geçip kendilerini Tersane Körfezi'nde buldular. Hele güneşin ilk şuaı, bu saadet ve bahtiyarî ile yüklü bulunan kayığı ta Sütlüce önlerinde yakalayabilmişti.”¹⁸⁷

Râkım ve ailesi, kayıkla özellikle sabahın erken saatlerinde denize açılırlar. Çünkü onlar için güneşin doğuşunu seyretmek ayrı bir güzelliştir. Salıpaazarı

¹⁸⁶ Ahmet Mithat Efendi, (2000: 157-158)

¹⁸⁷ Ahmet Midhat Efendi, (2000/4: 214)

iskelesinden hareket ederek Üsküdar ve Tersane Körfezi'ni geçtikten sonra Sütluçe'ye kadar ilerlerler.

Ahmet Mithat Efendi'nin “*Letaif-i Rivayat*” serisinin on birinci hikâyesi “*Bahtiyarlık*” ta Senâi Bey, babasından kendi hissesine düşen parayla Avrupa'ya gider. Kısa zamanda kendini Paris'in kumarhane ve batakhanelerinde bulur. Bütün parasını kaybeder. Derbeder bir halde Sicilya üzerinden İstanbul'a dönmeye karar verir. Bu sırada Sicilya'da ressamlığa merak sarar. Dağlarda gezinirken İtalya haydutlarının eline düşer. İstıraplı bir yelkenli gemi yolculuğundan sonra güç bela İzmir'e varır:

“Yelken gemisi ile edilen seyahat malûm a! Ya rüzgârsızlıktan deniz ortasında çalkanıp kalmalı veyahut aksi havalarda gark ile selâmet arasında muhayyer kalarak akıbet-i hâli bekleyip durmalı. İşte bu hâllerin hepsi şu gemide zavallı Senai'nin garip başcağızına geldi. Birdenbire bir fırtına kopar. Tayfalar dahi fırtına ile beraber kıyametler koparırlar. “Mayna! Gabya! Mayna babafingo! Orsa alabanda!” filândan sonra tûl saatine bakılarak bir irtifa alınır. Bulunulan mevkiin arz derecesi bulunur. Anlaşılır ki ta Malta sularına düşmüşler. Böyle bir aksilik daha olur. Bakarlar ki İspanya'ya yaklaşmışlar. Nihayet tamam kırk beş gün müddet koca Akdeniz'de enine boyuna cirit oynadıktan sonra bir gün İzmir Körfezi'ne gireyim der iken Gediz Nehri'nin yığıntısı olan kum üzerine gemi saplanıp kalmaz mı?”¹⁸⁸

Ahmet Mithat Efendi, bu eserinde yelkenli gemilerin tehlikesine ve güvensizliğine işaret eder. Yelkenliler, Tanzimat döneminde vapurlar karşısında mücadeleye devam eden bir ulaşım aracı olarak görülür. Yazar, o dönemin yelkenli gemilerinin nasıl bir sefalet alanı olduğunu belirtir.

Recaizâde Mahmud Ekrem'in “*Araba Sevdası*” adlı romanının bazı bölümleri kayıkların ilerleyen teknoloji karşısında çok geri bir durumda kalışının güzel bir örneğini oluşturur. Kayıkçılar, vapurlardan arta kalan müşterilerden geçimlerini sağlarlar. Mevcut kayıkçılar, vapurlar karşısında ekonomik alanlarının kısıtlanması sonucunda birbirleriyle de rekabet eder hale gelir. Yazar, kayıkların vapurlarla rekabet edemeyişine vurgu yapar:

“Bihruz Bey'in böyle söylenerek mütelâşâne öteye beriye seğirttiğini gören kayıkçılar etrafını aldılar ve:

¹⁸⁸ Ahmet Mithat Efendi, (2001: 310)

-Bey efendi, buyurun sizi şu piyade ile götüreyim, kalafattan yeni çıktı...
Yirmi dakikada İstanbul'a varırız!

-Gel ağabey! İki çifte gidelim...

-Bana iki çeyrek ver, vapur köprüye varmadan seni Sirkeci'ye çıkarayım... yollu terğibâta başladılar.

Bihruz Bey "İstanbul'a vapurdan evvel yetişmek" sözünü işittiği gibi, o şaşkınlık hâlinde buna imkân tasavvuru ile kayıkçıya hitaben:

-İki çeyrek değil, sana iki lira var... Ama şu kavle ile ki beni dediğin gibi vapurdan evvel yetiştireceksin! diyerek gösterilen iki çifteye atladı. Kayığa dayandılar, hamleciler küreklere yapıştı. Kayık vâkıa epeyce bir süratle suyun üzerinde fişır fişır kayıp gitmeye başladı.

Bihruz Bey'in kendisi kayığın içinde ise de fikri bin tarafa birden dağılmıştı. Önü sıra dâima uzaklaşarak gitmekte olan vapuru nazarıyla tâkip ettiği kadar sabırsızlıktan, oturduğu yerde çirpınıp duruyordu. Kayık bir hayli gitti. Hayfa ki Bihruz Bey'in hamlecileri, henüz Kız Kulesi hizâlarında pala çalmaktalar iken vapur köprüye varmış, müşterilerini çıkarmaya başlamıştı.

-Ayol, hamleci ağa!.. Vapur köprüye vardı... Biz daha Sarayburnu'nu tutamadık...

-Hey, efendim! Sular bozuk... Sular bozuk olmasaydı şimdiye dek Sirkeci'ye vardık gittiydik... baksana anafora, sel gibi akıyor!..

-Sen bana, vapurdan evvel varırız, demedin mi?..

-O ne kadar olsa vapur!.. Onu ateş yürütüyor, bunu yürüten kul...

Kurnaz hamlecileri iskat etmek kâil midir? Bihruz Bey bu faydasız muhavereden sarf-ı nazarla kürekçilere:

-Aman gayret! Aman gayret! diyor, hamleciler de, mev'ûd olan iki lirayı değilse de, iki mecdiyeyi olsun hak etmek için son derece bezl-i kudret ediyordu. Vapura nispeten on dakikadan ibaret bir tehhürle hele Sirkeci'ye vardılar."¹⁸⁹

Kayıkçılar vapurdan önce iskeleye varamayacaklarının bilincindedirler. Fakat vapurların ortaya çıkmasıyla birlikte çok tercih edilmeleri kayıkların geri plana atılmasına neden olur. Yine de şanslarını denemek için gayret sarf eden kayıkçılar ateş kuvvetinin kol kuvvetine galip geleceğinin farkındadırlar.

¹⁸⁹ Rezaizâde Mahmud Ekrem, (2010: 168-169)

Yine aynı romanın ilerleyen sayfalarında Tanzimat döneminde kayıkçı esnafının vapurlarla rekabet edemeyişinin dikkat çekici örneğiyle karşılaşılır. Artık kayıklar, vapurlar karşısında gittikçe arka planda kalmaya başlar. Bu durum da kayıkçıların birbirleriyle rekabet edişine neden olur:

“Arabadan inip kayık iskelesine doğruldu. Bir otuz kadar kayıkçı, beyin etrafını kuşatarak mâlum olan lisân ü hareketleriyle terğibât ve iz’acâta başladılar. Bey efendiyi bir gün evvel vapurla beraber İstanbul’a yetiştirmek için iki çifte kayığına almış olan hamleci de diğer kayıkçıların içindeyse de sâirleri gibi bey efendiyi kolundan tutup çekmek, yanına sokulup kulağına mırıldanmak yollu muamelelerden uzak bulunarak yalnız bey efendiye: “Sen yine benim kayığıma geleceksin ya... Hele dur bakalım” mânasını imâ eder bir nigâh-ı tebessüm-âmiz ile bakıyordu. Filhakika Bihruz Bey otuz kadar kayıkçıdan onu intihab ile işaret etti. Hamleci, mağrurâne hemen kayığına doğru yürüdü. Arkadaşı da arkasından gitti. Bunlar kayığa girdiler. Sonra bey efendiyi de aldılar, iskeleden açıldılar.”¹⁹⁰

Bihruz Bey’i tanıyan kayıkçı, etrafında bulunan diğer kayıkçı arkadaşlarının müşteriye karşı tutumlarından hiç hoşnut kalmaz. Kendisi uzaktan Bihruz Bey’i izleyerek kendi kayığına bineceğinden emin bir şekilde sessizce bekler.

Ahmet Mithat Efendi’nin “*Letaif-i Rivayat*” serisinin yirminci bölümü olan “*Dolaptan Temaşa*” hikâyesinde Osmanlı azınlıklarından biri olan Yahudilere, yazarın bakış açısını gösterir. Yabancıların da kayıkçılık yaptığı bu dönemde aslında kayıkçılık o kadar da önemli bir meslek değildir. Haliç’teki iskelelerde çalışan kayıkçıların Yahudi olması onların da toplumsal olarak düşük gelirli gruplar olduğunun göstergesidir. Eserinde Tanzimat dönemi yabancı kayıkçılara değinen yazar, Yahudilerin sahip olduğu kayıklar hakkında da bilgi verir:

“Malûmdur ki Limon ve Yemiş iskeleleri gibi İstanbul iskeleleriyle Balat ve Hasköy gibi ekseriyetle Yahudi sakin olan mahaller arasında işlemekte bulunan kayıklar o kadar metin ve müzeyyen şeyler değildir. (...) Hele yüz Yahudide birisinin yeni yapılmış hanede sakin olduğu veyahut yeni bir kayık kullandığı görülemez idi. Akvam-ı saire ellerinde bulunan kayıklar artık kullanılamayacak derecelerde eskidikten sonra, “Bu artık Yahudi harcı olmuş!”

¹⁹⁰ Recaiizâde Mahmud Ekrem, (2010: 199-200)

diye onu Yahudilere satarlar idi de bunu alan Yahudi de arkadaşları meyanında, “Mişon bi âlâ yeni kayık almış!” diye âdeta mahsud olur idi.

İşte bu izahattan anlaşılacağı vechle bizim Kantarcalı, Süleymaniyeli üç arkadaşın bindikleri kayık Yahudi kayığı olmasından dolayı gayet köhne bir şey idiyse de kayıkçı olan Yahudi bu milletin o zamanlar şimdikinden ziyade muttasıf olduğu cinasçılıkta beyne’l-yahud bile sahib-i şöhret bir adam olduğundan esnayı rahda o köhne kayık içinde hiç canları sıkılmayarak ve hatta Yahudinin cinaslı sözlerine kızmayıp bilâkis gülmekten kırılarak Balat’a doğru çektirip gidiyorlar idi.”¹⁹¹

Ahmet Mithat Efendi’ye göre Yahudiler, dünyanın parasından başka herhangi bir şeye rağbet etmezler. Diğer milletlerin eski olarak gördükleri şeyler Yahudiler için adeta yenidir. Yiyeceğin çürüğü bile onlara taze besin sayılır. Yahudiler o dönemde neredeyse her şeyin eskisine talip bir millettir. Kayığı eskidiği için satmak isteyen birinin en iyi müşterisi Yahudilerdir. Satın alınan bu eski kayıklar ise Yahudiler arasında sanki yepyeniymiş gibi bir izlenime yol açar. Hâlbuki alınan kayık denizde batma tehlikesi olan eski bir kayıktır.

Tanzimat döneminde kayıkçılık mesleği hiç de önemli bir meslek değildir. Vapurların deniz ulaşım vasıtası olarak kullanılmasıyla kayıklar çok az tercih edilir ve kayıkçıların da gelirleri azalır. Ahmet Mithat Efendi’nin “Dürdane Hanım” adlı romanının bir bölümünde kayıkçılık mesleğinin o dönemde nasıl algılandığına dair dikkat çekici örnekler bulunur:

“Çerkes Sohbet meyhaneciye bir bira daha ısmarlamakla beraber pazularını Papazoğlu’na göstererek dedi ki:

-Allah bu pazuları bana yankesicilik etsin diye vermedi.

-Ya mavna küreği çekerek avuçları patlasın diye mi verdi?

-Ne yapayım? Sanatım bulunmuş!

-Öyle kaba sanatlar bir işe yaramazlar dostum. İnce sanatlara bakmalı, ince sanatlara! Hem artık kırk yıllık Çerkes Sohbet şimdi bize kendisini urz ehli diye satamaz ya?”¹⁹²

¹⁹¹ Ahmet Mithat Efendi, (2001: 667-668)

¹⁹² Ahmet Midhat Efendi, (2000/5: 551)

Sandalcı Sohbet'in arkadaşı Papazoğlu'na göre kayıkcılık yapmak, mavna küreği çekmek oldukça kaba bir sanattır. Sohbet'e göre ise sandalcılık tam da kendisine göre bir meslektir.

Yine aynı romanın ilerleyen bölümlerinde Tanzimat döneminde kayıkcılığın artık para getirecek cazip bir meslek olmadığı roman kahramanlarının ağzından iletilir:

“-Öyleyse bir fakir kız bulup tehhül etsene. Senin gibi adamlar fakrından servetinden kat'-ı nazar fakat kendisini hüsn-i kabul edecek olan bir kızcağızı canlarına sokarlar.

-Pek doğrudur! Lâkin günde ancak bir mecrediye kazanabilmekle o zavallı kızcağızı mesut edemem. Kış mevsiminde onu da kazanmak mümkün olamıyor.”¹⁹³

Acem Ali Bey, Sandalcı Sohbet'e yaşının gelip geçtiğini, artık bir yuva sahibi olması gerektiğini söyler. Fakat Sohbet, sandalcılık yaparak günde bir mecrediye kazandığını, kış mevsiminde ise bunu bile bulamadığını vurgulayarak evliliğin o an için kendisine uygun olmadığını söyler.

¹⁹³ Ahmet Midhat Efendi, (2000/5: 565)

V. BÖLÜM: DENİZ İLE İLGİLİ DİĞER UNSURLAR

Tanzimat devri hikâye ve romanlarında deniz ile ilgili çeşitli unsurlara rastlamak mümkündür. Biz bunları, “*Deniz Adamları, Avlanma ve Balıkçılık*”, “*Deniz Savaşları ve Korsanlık*” ve “*Mitolojik Unsurlar Bakımından Deniz*” başlıkları altında toplamayı uygun gördük.

Bu devir eserlerinde deniz adamları, sadece Ahmet Mithat Efendi’nin iki romanında ele alınır. “*Hasan Mellâh Yahut Sır İçinde Esrar*” ile “*Ahmet Metin ve Şirzad*” romanlarının ana kahramanları Hasan ve Ahmet, biri denizcilik okulunda eğitim alır ve çok iyi top kullanır, diğeri ise denizcilik, gemi ve gemi inşasıyla ilgili ulaşabildiği tüm kaynakları okur. Bu iki karakter de uzun deniz yolculuğuna çıkmak düşüncesiyle kendilerine özel “*Meliketülbaht*” adında gemi yaptırırlar. Böylece gemileri kendi zevklerine göre inşa ettirip zorlu deniz yolculuklarına çıkarlar. Avlanma, genel olarak romanlarda ele alınır. Midye ve yunus balığı avcılığı üzerinde durulur. Balıkçılık hakkında da çok az bilgi verildiği görülür.

Deniz savaşları, genel olarak Ahmet Mithat Efendi’nin romanlarında okuyucu karşısına çıkar. Yazar, deniz savaşlarını çoğu kez tarihte meydana gelen bir olayı kendi zamanında anlatma yoluna giderek ele alır. Korsanlık ve korsanlar da sadece Ahmet Mithat Efendi’nin romanlarında işlenir. Yazar, özellikle de macera romanlarında korsanlık ve korsanlar üzerinde detaylı bir biçimde durur. Onların kötü ve acımasız oluşlarını çoğu kez kahramanların gözünden yansıtır. Bunun yanında yaptıkları kötülüklerden pişmanlık duyan, hamurunda iyilik yatan korsanlar da vardır. Korsanların bazen de fiziksel özellikleri üzerinde durur. Korsanlar, denizde pusuya yatarak yollarına çıkan gemilere saldırır, ganimeti aldıktan sonra gemi yolcularını ya esir alır ya da katlederler. Onlar için karşılıklarına çıkan geminin ne gemisi olduğunun bir önemi yoktur. Bazen hacı gemilerine dahi saldırdıkları, hacıları soydukları ve esir aldıkları da olur. Gün içinde farklı iki gemiye saldıran korsan gemileri de vardır.

Deniz açısından mitolojik unsurlar, bu devir eserlerinde üzerinde pek fazla durulmayan temalar arasındadır. Sadece Nabizade Nazım’ın “*Esâtîr*” hikâyesi ve Ahmet Mithat Efendi’nin “*Ahmet Metin ve Şirzad*” romanında ele alınır. Bu iki eserde, Yunan veya Roma tanrılarının deniz ile ilişkili olanlarından örnekler verilir. Bu tanrılarının kimisi denizin köpüklerinden doğar, kimisi denizin kızıdır, kimisi de denize

egemen olur. Bu tanrılar hakkında bilgi veren yazarlar aslında mitolojinin batıl bir itikat olduğunda hemfikirdirler. Sadece tarihin bazı devirlerinde bazı kavimlerin bu tür batıl inançları olduğunu ve bu batıl inançların da zamanla yayıldığını vurgularlar.

A. Deniz Adamları, Avlanma ve Balıkçılık:

Tanzimat devri hikâye ve romanlarında üzerinde pek fazla durulmayan deniz adamları, sadece Ahmet Mithat Efendi'nin özellikle de iki romanında okuyucu karşısına çıkar. Bu romanlardaki denizciler, kendi yaptırdıkları gemilerle kendi serüvenlerine çıkarlar. Başlarına hem ilginç hem de heyecanlı olaylar gelmesine rağmen onlar, yollarından dönmezler. Ahmet Mithat Efendi'nin “*Hasan Mellâh Yahut Sır İçinde Esrar*” ve “*Ahmet Metin ve Şirzad*” romanlarında gerçek denizcilerden bahsedilir. Hem Hasan Mellâh hem de Ahmet Metin kendilerine özel gemiler yaptırarak uçsuz bucaksız denizlere açılırlar. Yaptırılan bu gemiler genellikle iki kahramanın kendi zevklerini taşır.

Avcılık, bu devir eserlerinde genellikle midye avcılığı şeklinde görülür. Yunus balığı avcılığı, Karadeniz sularında sandalla birkaç kişi tarafından gerçekleştirilir. Yunus balığı avcılığı genellikle avcılık yapmak için değil kimsenin o ana kadar yapmadığı bir şeyi gerçekleştirmek emeline olan kahramanlar tarafından yapılır. Bunun yanında az da olsa balıkçılık üzerinde de durulur.

Ahmet Mithat, “*Hasan Mellâh Yahut Sır İçinde Esrar*” adlı romanına ana kahramanın adını verir ve onun serüvenlerini hikâyeleştirir. Romanın mekânı bütün bir Akdeniz havzasının yanında İstanbul'dur. Bütün roman bir deniz macerasından ibarettir. Romanın başkahramanı Hasan Mellâh, denizcilik okulunda okumuş, zengin ve asil bir aileye mensup bir gençtir. Yazar, Hasan'ın kim olduğu hakkında eserinde detaylı bilgiler verir:

“(...) Kendisi 1772 târih-i mîlâdîsine doğru tevellüt etmişti. Pederi Sîdî Osman, Fas padişahı Mevlâ Sîdî Muhammed'in hizmet-i mahsûsasında bulunmakla beraber, kendi ziraat ve ticaretine asla hâlel vermedikten başka, dolâb ticaretini bir kat daha hızlandırmak, denizciliğe ve gemiciliğe revaç vermeye, bu ise fûnûn ve sanâyi-i bahriyyeye kemaliyle kesb-i vukûfa mütevakkıf olduğunu derpiş ile, ticaret yolunda bu terakkiyi dahi oğlu Hasan Mellâh'a havale etmek için yedi, sekiz yaşına kadar çocuğa lisan ve bazı ulûm-i Arabiyyeyi öğrettikten sonra, kendisini Cádiz mekteb-i bahriyyesine göndermişti.”¹⁹⁴

¹⁹⁴ Ahmet Mithat Efendi, (2000/3: 127-128)

Hasan'ın babası Osman, deniz ticareti ile uğraşır. Bu işleri büyüterek ileride Hasan'a bırakmak için onu, deniz okuluna göndermesinin yanında çeşitli yabancı diller ile Arabiyeyi öğretir.

Ahmet Mithat, “*Ahmet Metin ve Şirzad*” adlı romanda da Ahmet Metin'in iyi bir denizci olduğunu vurgular. Ahmet Metin, İslâm Dragoz adında zengin bir Boşnak'ın oğludur. Ailenin tek erkek evladı olduğu için oldukça şımarık bir çocuk olarak büyür. Fakat Ahmet, bu kadar yaramaz olmasına rağmen okul hayatı gayet başarılıdır. Mektebi Sultani'nin gececi öğrencilerindedir. Babası tarafında İtalyanca dersleri aldırılır. Konaklarında bulunan Rum hizmetçilerden ve babasının Rum yazıcısından Rumca öğrenir. Yaşı yirmi üçe geldiğinde kendisinde bir gemi yaptırmak fikri doğar. Bunun için de gemi, gemicilik, seyahat ve gemi yapımıyla ilgili ne kadar kitap varsa hepsini temin eder ve okur. Çünkü o, bu kitaplardan öğrendikleriyle kendisine has bir gemi yaptırmak niyetindedir. Gemisi inşa edildiğinde de nerelere gideceği hakkında düşünürken bir kitapçıda İtalyanca yazılmış “Şirzad” adlı bir kitaba denk gelir. Bu kitap, Selçuklular zamanında Şirzad isimli bir beyzadenin İtalya civarında başından geçenleri anlatır. Romanı çok beğenen Ahmet için gemisi inşa edildiğinde gideceği yerleri düşünmesine gerek kalmaz. Çünkü o, Şirzad'ın geçtiği yollardan geçerek onun izlerini aramak düşüncesindedir. Bunun yanında çok okuyan birisi olduğu için Ahmet Mithat Efendi'nin “Hasan Mellâh” adlı kitabını okumuş ve ondan oldukça etkilenmiştir. Kendisi de bir Hasan Mellâh olacağını söyledikten sonra gemisinin ismini de Hasan'ın gemisi olan “Meliketülbahr” koyacağını vurgular.

Yine “*Ahmet Metin ve Şirzad*” adlı romanda Ahmet Mithat Efendi, Ahmet Metin'in bir hülyası ile Karadeniz'de yunus balığı avladığını söyler. Bu avcılık merakı da Ahmet'e yıllar önce duyduğu bir fıkradan gelir. Frenk avcılarında birisi, elinde hançer ile aslan avına çıkar. Kendisinden önce birçok avcının yapamadığını o yaparak aslanı avlar. Adamın bu av merakı da çeşitli resimli gazetelerde yayınlanır. Ahmet Metin'in de bu hülyası şu şekildedir:

“Mesela Ahmet Metin hülyaya eyledi ki bir ufacık Laz sandalı ile Karadeniz'e çıkmış. Artık Bahr-i Siyah'ın o müthiş dalgaları bir adamın servet ve sâ mânundan korkup da dehşetini tadil etmez ya? Kezalik düşündü ki Laz'ın birisi eline bir tüfek almış bekliyor. Neyi? Bir yunus balığı ki bir an için su üzerinde görünmesi akîbinde tüfek atmak ne uçara benzer ne kaçara. Hele balık

parelenecek olur ise Laz, kendisini denize atarak zıpkını balığa saplayıncaya kadar ka'r-ı deryada balık ile alt alta üst üste bir mücadele edecek. Bunların hiçbirisi insanın hiçbir şeyden korkacak tadil-i dehşet eyleyecek ahvalden değildir. Nihayet muvaffak olduğu zaman dahi insan hakikaten pek çok kimselerin muvaffak olamayacakları bir işi görmüş ve kendisinde mevanie, mehalike de galip bir iktidar bulmuş olduğundan dolayı mütelezziz olacak.”¹⁹⁵

Ahmet Metin'deki bu hülya aslında balık avlamaktan değil de kimsenin başaramadığını başararak kendisi ile gurur duymaktan gelir. Aslan avcısı ile ilgili duyduğu fıkrada da bu vardır. Avcıdan önce pek çok kişi aslan avlamaya gider fakat avcı konumundayken av konumuna düşerek ölürlür. Fıkroda bahsedilen avcı ise onların yapamadığını yaparak aslanı avlar ve dünyaya ismini duyurur.

Buna rağmen Ahmet Metin, bu hülyasını gerçekleştirmek için Paris'ten İstanbul'a gelir. Düşüncesinde o kadar ciddi ve kararludur ki Lazistan'a mektuplar göndererek sandal ve avcı temin eder. Gelen sandalı da istediği gibi döşeyerek Lazlarla beraber Karadeniz'e çıkar. Bir buçuk ay gibi bir sürede on beş, yirmi kadar yunus avlar:

“Bizim kahraman bunu işitince cihanda henüz hiçbir kimsenin aklına gelmemiş olan eğlence şu Karadeniz'de yunus sayyâdlığı olduğunu düşünerek işte mücerret bu zevki de almak için İstanbul'a gelmiş idi. Tâ Lazistan'a mektuplar yazarak bir Laz sandalı ve dört-beş Laz celbeyledi. Sandalı istediği gibi tanzim ve esbâb-ı maişeti ikmal ederek Lazlarla beraber Karadeniz'e çıktı. Bir buçuk ay kadar devam ederek on beş-yirmi yunus avladı.”¹⁹⁶

Ahmet Metin, Karadeniz dönüşü bu başarısını kendi eliyle Fransızca kaleme alır. Bir de avcılıkla ilgili çeşitli resimlerini de ekleyerek bir Fransız gazetesine gönderir. Bütün Avrupa gazeteleri de bu hikâyeyi neşrederler. Haberin duyulmasından sonra Avrupa'daki avcılık, balıkçılık ve deniz seyahatiyle ilgilenen çeşitli cemiyetlerden Ahmet Metin'e üyelik ve arkadaşlık teklifleri gelmeye başlar.

Ahmet Mithat Efendi'nin kaleme aldığı “*Ahmet Metin ve Şirzad*” adlı romanda Ahmet Metin, yol arkadaşı Neofari'ye Şirzad Selçukî'nin başından geçenleri anlatırken denizde midye avladığından da bahseder. Şirzad ve Roza bir adada tek kaldıklarında yiyecek bir şey bulamazlar. Sahilde gezinirken Şirzad, deniz kenarında midye kabukları görür ve denize dalarak kendisinin ve arkadaşının o günkü yemeğini temin eder:

¹⁹⁵ Ahmet Midhat Efendi, (2011: 23)

¹⁹⁶ Ahmet Midhat Efendi, (2011: 23)

“- Nihayet bir yere geldiler ki Şirzad, deniz kenarında bir hayli midye kabukları gördü. Bu inkişaf, bu müşahede zavallı delikanlı için bir beşaret-i azîme makamına kaim oldu. O mahalde sahil, sath-ı bahre müsavi yani alçak idiye de birçok oyuk ve kovuk kayalar denize doğru ilerlemiş ve dalgalar çarptıkça bu kayalar altlarında küçücük mağaralar gibi açık bulunan oyuklara isabetle inlemekte bulunmuş idi. Şirzad refikasını bir yere oturtup kendisi soyunmaya başladı. Kuşağını, peştamal ittihazıyla denize atlayıp birkaç defa daldıktan sonra nihayet dalmaya da ihtiyaç görmeyerek kolunu uzatıp kayalar altından taş parçası gibi iki-üç siyah şey aldı. Onları kenara attı. Ve kolunu tekrar daldırıp yedi-sekiz tane daha çıkardıktan sonra kendisi dahi çıkıp Roza’yı çağırırdı.

- Denizden bir şeyler sayd eyledi değil mi sinyor?

- Evet! Gayet iri midyeler ki bizim dolmalık midyelerin üçü dördü derecesinde cesim şeyler. (...)¹⁹⁷

Denizin belirli yerlerinde su gayet derindir ve midyeler ancak derine dalıp toplanabilecek bir mevkededir. Bunun yanında denizin derin olmayan yerlerinde, kol daldırılıp çıkarılabilecek yerlerde de midyeler vardır.

Ahmet Metin, Şirzad’ın hikâyesini Neofari’ye tam olarak anlatamaz. Zaman zaman onun hikâyesini dile getireceği olaylarla karşılaşılır. Ahmet Metin deniz kenarında yürürken dört İtalyan’ın bir sandalla midye avladıklarını görerek Şirzad’ın öyküsüyle bağlantı kurar ve yine hikâyeye devam eder:

“Sahil-i bahirde gezinirler iken Ahmet Metin bir sandala dört İtalyan’ın rârip olarak sııkları gayet uzun bir nevi balıkçı kepçesiyle midye sayd etmekte bulduklarını görünce dedi ki:

- İşte Şirzad Selçukî zamanının âsârını muhtır olmak üzere burada yalnız şu midye saydını görebildik. Tahattur eyliyorsunuz ya? Şirzad ile Roza’nın burada ilk kuşluk taamlarını şu midyelerin ecdadı teşkil eylemişler idi.

-Evet, sinyor evet! Yalnız şu fark var ki bu herifler midyeleri şu uzun sııklar ucuna bağladıkları ağlar ile sayd eyledikleri hâlde Şirzad Selçukî kendi kollarıyla sayd eylemiş idi.

(...)

¹⁹⁷ Ahmet Midhat Efendi, (2011: 443)

- *İşte Şirzad o suretle Roza tarafından uyandırıldıktan sonra kızın “Karnım aç.” Demesi üzerine delikanlı tekrar soyunarak denize dalıp bu defa evvelkinden ziyade midye çıkardı.*”¹⁹⁸

Ahmet Metin, Şirzad ile İtalyan midye avcıları arasında farklar görür. İtalyanlar midyeleri elle değil bir sıruk yardımıyla tutarken Şirzad, denize dalarak midyeleri elle toplar.

Ahmet Mithat Efendi'nin “*Vah*” adlı romanında Köprü’de balık tutan Ermeni ve Yahudi balıkçılardan bahsedilir:

*“Köprü yanında bazı Ermeni ve Yahudi balıkçıları olta ile balık sayd ediyorlardı.”*¹⁹⁹

Tanzimat hikâye ve romanlarında balıkçılıkla ilgili neredeyse hiç bilgi verilmez. Sadece Ahmet Mithat Efendi'nin “*Vah*” adlı romanında balıkçılık üzerinde çok kısa bir şekilde durulduğu göze çarpar.

¹⁹⁸ Ahmet Midhat Efendi, (2011: 447-448)

¹⁹⁹ Ahmet Midhat Efendi, **Karnaval-Vah**, haz. Kâzım Yetiş, TDK Yayınları, Ankara, 2000/6, s. 303.

B. Deniz Savaşları ve Korsanlık:

Deniz savaşlarının, Tanzimat hikâye ve romanlarında az da olsa ele alınır. Bu tema, genel olarak bir kahramanın başka kahramanlara tarihi bir vakayı anlatmaları şeklinde görülür. Deniz savaşları özellikle Ahmet Mithat Efendi'nin romanlarında göze çarpar.

Bunun yanında korsanlar ve korsanlık da bu devir eserlerinde ele alınan temalardandır. Korsanlar ve korsanlık, sadece Ahmet Mithat Efendi'nin üç romanına konu olur. Bu romanlarda mekân, çoğunlukla Akdeniz ve Akdeniz ülkeleridir. Bunun için korsanların en uğrak mekânı olan Akdeniz, korsanlara açık bir mekân teşkil eder. Korsanlar, ele alınan eserlerde genellikle kötü, acımasız ve vicdansız yönleriyle okuyucu karşısına çıkarlar. Yaptıklarından pişmanlık duyan ve vicdanı sızlayan korsanlara az da olsa rastlamak mümkündür.

Korsanlar, gemileriyle Akdeniz'in ya bir limanında ya da denizin herhangi bir yerinde bekleyerek çevreden geçecek ve avlanmaya müsait bir gemi beklerler. Eğer kendilerine uygun bir gemiye rastlarsa hemen kendisine belli bir mesafeden yaklaşır toplarla ateş açarlar. Bunun yanında bazı korsan gemilerinin sandal büyüklüğünde yardımcı gemileri vardır ki bunlar avlanacak gemiye daha fazla yaklaşır geminin ne gemisi olduğunu tahkik ederler. Saldırdıkları gemi, kendilerine yenik düşer de teslim bayrağı açarsa hemen gemiye atlayıp mürettebatı ve yolcuları esir alırlar. Ayrıca ganimete de el koyarlar. Bazı gemilerin korsanlara yakalandıktan sonra ganimetleri düşman eline vermemek için denize attıkları da görülür. Bu durumun korsanları daha çok kızdırdığı muhakkaktır. Durum böyle olunca da korsanlar, yakaladıkları esirleri, yerle bir olan geminin direklerine bağlayarak ateşe verirler. Böylece ganimetin intikamı da korsanlarca alınmış olur.

Yine bu devir eserlerinde bazı korsan gemilerinin kutsal topraklara giden hacı gemilerine de saldırırlar ve kendilerine düşünceleriyle ters düşen hacıları acımadan denize atarlar. Yine aynı korsan gemileri soydukları bir gemi ile yetinmeyip aynı gün ya da bir sonraki gün karşlarına çıkan başka bir gemiyi daha soymaya kalkarlar. Fakat genellikle bu durum onlar için hüsrarla sonuçlanır. Çünkü ellerindeki ganimete kanaat etmeyerek saldırmak istedikleri diğer gemi, kendilerinden daha güçlü çıkar.

Bunun yanı sıra ava giden ve avcı konumunda olan fakat avlanan korsan gemiler de vardır. Hiç beklemedikleri bir anda karşıdan gelen ve korsan gemisi olmayan bir

diğer gemi tarafından topa tutulurlar. Top güllerinin gemilerine isabetiyle de ya gemileri batar ya da bir daha kullanılmaz ölçüde yara alır. Korsanlar da kendilerini gemilerinden denize atarak saldıran diğer gemiye çıkmak zorunda kalırlar. Bu kez de onlar esir olarak elleri ve ayakları bağlanarak geminin ambarına atılırlar.

Ahmet Mithat Efendi'nin “*Kafkas*” adlı romanı 93 Harbi sırasında yaşanan olayları anlatır. Bu eser, çeşitli sebeplerden dolayı bitirilemez ve yarım kalır. Romanında Sohum'da halkının Sohum Kalesi'ni Osmanlı donanmasının saldırılarından uzak tutmak için denize çeşitli deniz lağımları koyduklarından bahsedilir. Eserde deniz savaşlarını birebir olmasa bile savaşın öncesi üzerinde durulur:

“Ezcümle Sohum ahalisi Sohum Kal'a'nın Osmanlı donanması taarruzundan masuniyeti için denize ilka edilen deniz lağımlarına ziyadesiyle itimat ile igtinâr eyledikleri hâlde, denize dalıp yüzmekte yunus balkılarıyla rekabete çıkan Lazların torpil atıldığı tahmin olunan yerlere dalarak ve derununda cehennem felâketleri memlu olan o tehlikeli aletin telini keserek çıkardıkları veyahut hiçbir işe yaramamak üzere terk eyledikleri havadis-i sahîhası ukalâyı memleketi deniz cihetinden emniyetini selb eylemişti.”²⁰⁰

Sohum halkının denize lağım döşeyerek kalelerini Osmanlı donanmasından koruyacaklarını düşünürler. Lazların denize dalarak bu lağımların tellerini kesip denizden çıkarmaları ya da lağımları işe yaramaz bir hale getirerek bırakmaları Sohum halkının deniz tarafından güvenliklerinin olmadığını anlamalarını sağlar.

Ahmet Mithat Efendi'nin “*Demir Bey Yahut İnkişâf-ı Esrâr*” adlı romanı, sırlarla dolu hayat hikâyesinden yola çıkılarak kaleme alınır. Demir Bey ailesine başından geçen bu ilginç ve gizemli olayları anlatırken bir zamanlar bir deniz savaşından sağ olarak kurtulduğuna da değinir:

“Gemimiz Karadeniz'e çıkan donanma ile birlikte bulunarak Rusya sularına doğru bazı istikşâfât icrasından sonra Sinop'a gelmiş idik ki badehu Rus donanmasının her türlü hukûk-ı düvele mugayir olarak gelip bizi topa tutması vak'a-i müdhişesinde alevler içinde kalan gemilerden denize atılıp yüzerek sahile çıkabilen eşhâs-ı nâdirenin birisi de ben oldum.”²⁰¹

Demir Bey, gemilerinin Karadeniz'e çıkan donanma ile birlikte Rus sularına daha sonra da Sinop'a girdiklerini söyler. Ruslar ise, hiçbir insan hakları kuralına

²⁰⁰ Ahmet Midhat Efendi, (2000/2: 191)

²⁰¹ Ahmet Midhat Efendi, (2002: 533)

uymayarak bu gemiyi topa tutarlar. Geminin alev almasıyla birlikte mürettebat da can havliyle kendisini denize atar. Fakat sağ kurtulabilenlerin sayısı oldukça azdır ki kurtulabilen şanslı insanlardan biri de Demir Bey'dir.

Ahmet Mithat Efendi'nin "Arnavutlar Solyotlar" adlı romanı, Müslüman Arnavutlar ile Hıristiyan Solyotlar arasında yaşanan savaşları konu alır. Romanda Ahmet Mithat Efendi, Lambro Kansiyani isimli bir haydudun Katerina'nın Osmanlılarla yaptığı anlaşmadan rahatsız olarak deniz hırsızlığına soyunduğundan bahsedilir:

*"Hatta Lambro Kansiyani, Katerina'nın Yaş Muahedesi'ni imza eylediği haberini alınca "Katerina, Osmanlılarla muahede etmiş ben etmem" diye kumandasına tâbi olan gemilerle deniz hırsızlığına devam etmiş ve yalnız Osmanlı sefinelerine değil Fransız gemilerine dahi taarruzda bulunduğu o zaman Fransız Bahriye Nazırı bulunan Gaspar Monaj tarafından verilen emir üzerine 1792 senesi haziranının on yedinci günü tazyik edilerek gemileri batırılmakla (...)"*²⁰²

Lambro Kansiyani, rahatsızlık duyduğu bir konudan dolayı deniz hırsızlığına devam eder. O kızgınlıkla sadece Osmanlı gemilerine değil Fransız gemilerine de saldırması, o zamanın Fransız deniz bakanının emri doğrultusunda gemileri batırılır.

Ahmet Mithat Efendi'nin "Hüseyin Fellâh" adlı romanı, tarihi macera romanı olma özelliği gösterir. Romanda, İstanbul'dan Mekke ve Medine'ye doğru yola çıkan bir hacı gemisinin Kaşot adası civarında korsan gemisi saldırısına uğraması ele alınır. Kaşot adası civarına gelen hacı gemisinde, gemiden küçük Latin yelkeni açmış bir şalopenin büyük bir hızla yanlarına gelmesi ve çevrede dolanması ile tedirginlik başlar. Bazı hacılar tarafından bu küçük sandalın kocaman gemiye bir şey yapamayacağı söylenir. Fakat Gelibolu Boğazı'ndan çıktıktan sonra gemide Cezayirî dayıları ve Akdeniz korsanları üzerine yapılan konuşmalar hacıların büyük bir belaya tesadüf ettiklerini gösterir:

"Şeytanü'l- okyanus İstanbul'dan Kaşot adası pişgâhında vaki cezâyir-i sagîreye kadar olan mesafeyi ancak altı gün ve yedi gecede kat edebilmişti. Yedinci gece akşam üzeri ay karanlığında huccâc bittemevvüc fosforlanmakta ve etrafa nurlar saçmakta olan denizi temaşa ile geminin İskenderiye tarafına

²⁰² Ahmet Midhat Efendi, (2002: 16-17)

tevcih-i sükkân etmesine muntazırlar iken bir de tek Latin yelkeni açmış ufarak bir şalopenin gerçekten şeytan gibi bir süratle geminin hemen yanı başından geçip gittiğini görünce yürekleri oynamıştı.

Huccâcın yüreklerini oynatan şey şalope mürûr ederken kürkî gibi kabarmış olan dalgaların bunu elma gibi kaldırıp da hemen geminin içine atıverecek zannolulan hareketinden ibaret değildi. O zaman Cezayir dayıları ile Akdeniz'in adalar korsanları her nevi sefâyine îrâs-ı mazarrat eylediklerinden ve Gelibölu boğazından çıktıktan sonra herkes aleddevam bu havf ve haşyet içinde bulduklarından bu kere yüreklerini oynatan şey Dahi işte yine şu deniz hırsızı havfi idi.

Bir aralık yolcular “Adam sende! Sünger kayığıdır. Korkacak birşey yok. Velev süllim hırsız olmuş. Koca gemi bir sandaldan da korkacak değil a!” diye yekdiğerini temine başlamışlardı. Fakat kaptan tesadüf eyledikleri belânın nasıl bir belâ olduğunu derhâl keşfeylediği cihetle taifesini hemen mevcut olan iki topun etrafına topladı ve huccâca dahi “Yahu hagılar! Silah başına silah başına!” diye bir kumanda verdi.

Ötedenberi Arab'ın lisanını istihza etmekte bulunan bazı zevzekler yine istihza etmek istemişlerse de gördükleri bazı alâmât artık istihzaya da mahal bırakmamaktaydı. Alâmât-ı mezkûrenin birincisi gemi yanından geçip yarım mil mesafeye kadar ayrılmış olan şalopeden atılan bir havaî fişengi idi ki bunun (vijj!..) diye bir serv-i âteşin-âsâ bulutlara kadar çıkması İstanbul'da Kadir geceleri şehráyinlerinde atılan havaîler misillü tab'a letafet vermeyip bilâkis bu alâmeti tanıyanların yüreklerini tırmalayarak çıkmıştı. Bunu müteakip üç dört mil kadar uzaktan ve sıkıca bir karanlık içinden bir havaî daha havalandı. Bir de top atıldı. İşte bu top herkesin yüreğini sarstı. Aradan beş dakika mürûrundan sonra şalopenin içinden bir çanak maytabu yaktılar. O zaman kayık içinde üç dört nefer koca sarıklı ve kolları sıvalı Cezayir dayısı görüldü ki kırmızı bir ziya içinden bunların görünüşü olsa olsa cehennem içinde zebanilerin görünüşüne teşbih edilebilirdi.”²⁰³

Arap kaptan tüm bu olanlardan sonra gemideki yolculara, geminin sorunsuz bir şekilde haydutlara teslim edileceğini söyler. Çünkü kendisinin gemisinde iki topa

²⁰³ Ahmet Midhat Efendi, (2000/4: 342-343)

karşılık haydutlarda en az sekiz top mevcuttur. Durum böyle olunca da savaşmak onlar için akıl kârı değildir. Eğer esir olarak alınırlarsa en azından yaşama şansları vardır. Fakat savaşır ve bu şekilde korsanların ellerine düşerlerse canları işte o zaman tehlikeye girer. Ayrıca Cezayir dayılarının fiziki görünüşleri ve gemiyi ya batırmakta ya da esir almaktaki kararlılıkları hem kaptanı hem de hacıları teslim olmaya yönlendirir.

Haydut gemisi, hacı gemisine yaklaşarak demir atar ve geminin üç bölümünde çanak maytabı yakarak kendisini hacı gemisine gösterir. Ahmet Mithat'a göre haydutların böyle yapmaması, kendisini ışık altında değil de karanlıkta bırakması gerekir. Fakat şalopenin daha önceden hacı gemisine yaklaşarak içerisini teftiş etmesi ve korkulacak herhangi bir şey olmaması haydutların bu şekilde davranmalarına neden olur:

“(...) Yarım milden az bir mesafeye kadar gelip orsa alabanda arma ederek denize demirlenmiş gibi değil mihlanmış gibi kalan haydut gemisi başta, kıçta ve ortada birer çanak maytabı yakarak kendisini huccâc gemisine gösterdi.

Vakia sanayi-i harbiyyece haydut gemisinin bu hareketi caiz olmayıp cenk edecek olan gemi kendisini mümkün mertebe zulmet içinde saklamak lâzım gelirse de işbu haydut gemisi mukaddema şalope tarafından yakılan meytap ziyasında yolcu gemisini lâyıkiyla muayene ederek korkulacak birşey olmadığını zâhir-i hâlimden anlamış olduğundan bu kere yolcuları korkutmak ve silah kullanmaksızın nâil-i meram olmak için böyle hareket etmekte bulunmuştu.

Filvaki ettiği hareket hacı gemisini korkutmaya kâfi idi. Zira haydut gemisi huccâc gemisini sancak bordası hizasına alıp bu hâlde sancak küpeştesinde dizili olan altı pare topun ağzı gemi tarafına açık bulunduğu misillü iskele tarafında bulunup telâtum-ı derya münasebetiyle yerlerinde bağlı olan toplar dahi sancak tarafına ve huccâc gemisi üzerine çevrilmiş olduğu hâlde bağlanmış ve gemi dahi sancak bordası üzerine eğilmiş olduğundan güvertenin üzerinde işbu oniki kıta topun ve ellerinden fitil ve tomar veyahut tüfenk ile hazır bulunan seksen kadar eşkıyanın kırmızı maytaplar ziyası içinde bir kat daha artan heybetleri ve huccâc gemisinden ayan beyan görünmekte bulunmuştu.”²⁰⁴

²⁰⁴ Ahmet Midhat Efendi, (2000/4: 344-345)

Haydutların bu heybetli görünüşleri ve sekiz topu birden hacılara çevirerek ciddi olduklarını göstermeleri hacıları oldukça korkutur ve bir an önce gemiyi haydutlara teslim etmesi için kaptana yalvarırlar. Kaptan da gemiyi haydutlara teslim edeceğine dair yelkenleri indirir ve seren çubuklarını eğer.

Şalopeden dört kişi hacı gemisine çıkararak tayfaları ve yolcuları kadın, erkek, çocuk, yaşlı demeden birer birer ellerini bağlarlar. Yolcular da itaat ederek ellerinin bağlanmasına göz yumarlar. Yolculardan kadınlar, ellerini bağlayan haydutlara kendilerinin hacı olduğunu, Mekke'ye ve Medine'ye hac görevlerini yerine getirmek için gittiklerini, kendilerine acımalarını söylerler:

“Bu işaret üzerine haydut gemisinde hâlâ yanmakta bulunan maytapların denize atılmasından maada hareket görülmedi. Gemi yine yerinde dururdu. Yalnız mahut şalope gelip yanaştı ve gerek yolcuların ve gerek tayfaların ellerini bağlamak için dört kişi gemiye girerek ifa-yı vazifeye başladılar.

(...)

(...) Cümlesi birer birer teslim olarak ellerini bağlattılar. Hatta o merhametsiz haydutlar kadınların bile ellerini bağlardı. “Aman ağalar! Merhamet ediniz! Bize ilişmeyiniz! Biz huccâcız, Mekke-i Mükerreme ve Medine-i Münevvere'ye gidiyoruz” diyenlere “Bizim için sizden âlâ şikâr olmaz. Bir tüccar gemisini vurup da bin beşyüz pastaf çuka almaktan sizi soymak daha kârlıdır. Çünkü sizde nakit akçe vardır” derler ve “Canım biz bu parayı Beytullah için biriktirdik, alsanız bile bir hayrını görmezsiniz” diyenlere o itikatsız eşkiya “Beytullahın paraya ihtiyacı yoktur. Siz o paracıkları Hicaz Araplarına yedirmeye götürüyorsunuz. Onlara para götüren sair sizin gibi yetmiş bin adam var. Bari sizin paralar da bize kısmet olsun. Biz pek âlâ hayrını görebiliriz. Araplardan ziyade hayrını görebiliriz” cevabıyla mukabele ederlerdi.

Herkesin eli bağlandıktan sonra eşkiya gemiyi soymak hususunda kat'a acele etmedi. Ne acele etsinler? Mal kendilerinin değil mi? ne zaman isterlerse alabilirler. Bahusus gece yarısı bu işin hiç zamanı değildir. “Sabah ola hayrola” dediler.”²⁰⁵

²⁰⁵ Ahmet Midhat Efendi, (2000/4: 345-346)

Haydutlar kadınların yalvarmalarına aldırmazlar. Hatta hacı gemisini soydukları için şanslı olduklarını söylerler. Çünkü bir ticaret gemisini soymaktansa böyle bir yolcu gemisini soymak daha iyidir. Haydutlar, hacılarda nakit paranın olduğunu dile getirirler. Herkesin eli bağlandıktan sonra ise haydutlar gemiyi soymakta hiç acele etmezler. Ne de olsa gemi içindekilerle beraber artık kendilerine aittir.

Gemi ele geçirilip hacılar bağlandıktan sonra şalopeden gemiye atlayan üç kişi gemiye Latin yelkenini açarak şark tarafına doğrulurlar. Biraz gittikten sonra karşıdan bir gemi daha görünür. Haydutlar, bu gemiyi de soyma düşüncesindedirler. Haydutlardan birisi diğer dört arkadaşına şunları söyler:

“- Giden şalope eğer iki havaî fişengi atarsa görünen gemi zorlu bir gemi demek olacak ve o zaman bizim gemi de bir havaî atacak. Biz de ona bir havaî ile cevap vereceğiz. Badehu bizim gemi önde ve bu gemi bir mil kadar arkada olarak görünen gemi üzerine yürüyeceğiz. Bizim gemi iki çanak maytabı yakarsa biz de yakıp bu geminin yolcularını da küpeşteye dizerek alay göstereceğiz. Anlıyor musunuz? Eğer görünen gemiyi bu suretle korkutabilirsek ne âlâ. Korkutamaz isek bizim gemi cenge başlayacak. Biz o zaman sokulmayıp uzaktan seyredeceğiz. İşte Candanbezdi Reis’in emri budur. Fişenkleri maytapları da getirdik, şuraya koyduk.”²⁰⁶

Candanbezdi Reis’in emrine göre, karşıdan yaklaşan gemiyi tahkike giden şalope iki havaî fişek atarsa gelen geminin zorlu olduğu anlaşılacak haydutlar da karşılık olarak bir fişek atacak. Daha sonra haydut gemisi önde gelen gemi arkada arada bir mil kadar mesafe olmak kaydıyla gelen gemi üzerine yürünülecek. Haydut gemisi gelen gemiye kendilerinin kalabalık olduklarını göstermek için hacıları küpeşteye dizerek onları korkutmaya çalışacak. Eğer korkarlarsa sorun yok fakat korkmazlarsa haydut gemisi savaşa başlayacak.

Haydutlar, arkadaşlarının anlattıklarını hemen faaliyete geçirmeye başlarlar. Hacılara ve tayfalara eğer başlarında sarık yoksa sarık geçirip küpeşte etrafına dizerler. Yerinden kımıldayan olursa da o anda öldürüleceklerini bildirirler:

“Daha yolda giderlerken beş nefer haydutlar elleri bağlı olan huccâcın cümlesini ve gemi tayfasını ayağa kaldırıp başlarında sarık olmayan karılara

²⁰⁶ Ahmet Midhat Efendi, (2000/4: 347)

dahi koca sarıklar sardıktan sonra hepsini küpeşte etrafına dizmişler ve her kim yerinden kımıldanır ise o anda canı alınacağını anlatmışlardı.

Bu suretle haydut gemisi görünen gemiye birbuçuk mil kalınca iki maytabı yaktığı gibi hacılar gemisindeki haydutlar dahi tamam iki buçuk mil mesafeden maytapları yaktılar. Lâkin görünen gemi hacı gemisi kadar gevşeklik göstermeyip bu maytaplara cevap olmak üzere haydut gemisi üzerine sekiz topa birden ateş vermiştir.

Beş nefer haydut birbirine “Ya Venedikli, yan İtalyan! Çünkü toplarının patlayışından öyle anlaşılır!” dediklerinden huccâc “Venedikli olsun, İtalyan olsun, aman ya Rab, şu gemiye nusret ver de biz dahi kurtulalım.” diye kalplerinden dua ederlerdi.”²⁰⁷

Haydutların gemisi ve ele geçirilen hacıların gemisinden gelen gemiye gerektiği kadar yaklaşınca maytap yakarlar. Fakat gelen gemi hacıların gemisi gibi korkak davranmayarak maytaplara cevap olmak üzere haydut gemisine karşı sekiz top birden ateşler. Hacı gemisinde bulunan beş haydut bu geminin ya Venedikli ya da İtalyan olduğunu, toplarının patlayışından bunu anladıklarını beyan ederler. Zavallı hacılar ise gelen geminin kime ait olduğunu değil de daha çok haydutlardan daha güçlü olmasını umarak dua ederler.

Bu iki gemi sonunda savaşa başlarlar. Yarım saat süren top ateşinden sonra bir ara sesler kesilince kendilerine güvenleri gelen bazı hacılar, haydutların aleyhinde konuşurken yakalanırlar ve itirazları kabul edilmeyerek çıırılçıplak soyulup denize atılırlar. Haydutların bu acımasızlığı diğer hacılara da tesir eder ve bir daha böyle bir vaka meydana gelmez:

“İki gemi cenge tutuştular. Öte taraftan şalopenin içinde bulunan bir tek ufak top dahi aralıkta bir patlardı. Muharebe yarım saatten ziyade mümted olduğu hâlde ateş kesilince hacıların cüreti artıp bir ikisi “Haydi bari biz de şu beş melunun haklarından gelelim de fırar edelim birbirimizin ellerini çözebiliriz” demişlerdi.

Ah! Keşke dememiş ola idiler. Bu söz haydutların birisinin kulağına gitmekle derhâl söz söylendiği yerde duran adamlardan on kadarını çıırılçıplak soyduktan sonra “Aman ben söylemedim ben ağzımı bile açmadım merhamet

²⁰⁷ Ahmet Midhat Efendi, (2000/4: 347-348)

ediniz” diye haydutların ellerini ayaklarını öpmek için davranarak ettikleri yürekler paralayan istirhamlara kulak bile vermeyerek hemen oldukları yerden denize atıverdiler.

(...)

Öte tarafta muharebe hâlâ devam etmekte iken haydutlar gemisinden huccâc gemisine bir sandal geldi. İçinden beş nefer haydut daha çıktı. Bunların getirdiği emir üzerine Arap gemisinin kaptanından barutun ve danenin bulunduğu mahal haber alınarak zaten haydutlar aleyhine görülmüş olan tedarikâtla hacı gemisi dahi Venedik veyahut İtalyan sefinesi henüz hükmedilemeyen gemi üzerine top atmaya ve attıkça yavaş yavaş yaklaştırmaya başladı.

Bir de Venedik gemisinin bir güllesi dahi hacı gemisinin ta ortasına düşmesin mi? Bunu dört gülle daha teakub ettiyse de onlar aşır gittiğinden bir zarar eriştirememişlerdi.”²⁰⁸

Bir yandan savaş deva ederken diğer yandan da haydutlar gemisinden hacıların gemisine bir sandal gelir. İçinden beş haydut çıkar. Getirdikleri emir üzerine hacıların gemisinin Arap kaptanından barut ve danelerin nerede olduğu sorulur. Kaptan sorulan malzemelerin yerini gösterirken bir taraftan da hacıların gemisi de gelen gemiye yavaştan top ateşine başlar. Durum böyleyken gelen gemiden hacıların gemisine bir gülle isabet eder ve tam ortasına düşer. Bunun yanında dört gülle daha atılır fakat bunlar isabet etmeden denize düşer.

Uzun süren top atışlarından sonra Venedik veya İtalyan olduğu tahmin edilen gemi açılan ateş sonucunda batar. Haydutlar ise bu gemiden herhangi bir şey alamadılarsa da onlara da bir şey kalmadığını ifade ederek teselli bulurlar. Haydutların gemisinde oldukça büyük bir hasar olmasına rağmen hacı gemisinde sadece güvertede ve bordada açılan yaradan başka herhangi bir sakatlık yoktur:

“Gemi zaten yanmamış olsa bile batacak mertebede zedelenmiş olduğundan yarım saat kadar dahi ateşin kevv-i tahribiyyesine göğüs verdikten sonra denizin dibine indi gitti. Haydutlar “Birşey alamadık ise onlara da birşey bırakmadık ya!” diye müteselli oldular.

²⁰⁸ Ahmet Midhat Efendi, (2000/4: 347-349)

Bu arbedenin hitamı artık sabaha tesadüf eylemişti. Ortalık gereği gibi aydınlandıktan sonra haydut gemisinin direklerinde küpeştelerinde bordasında bir hayli sakatlık görüldü. Hacı gemisinin ise güvertesindeki yaradan maada bir yara dahi bordasında açılıp başka bir sakatlık görmemişti.

İki gemi ve şalope bir yere geldikte haydutlar meyanında bir hayli müteessifane sözler söylendi. “Bir şikâra kanaatle ötekine hiç tama’ etmemeli idik. Az tama’ çok ziyan getirir derler. İşte getirdi. Nüfusca yoldaşca zararımız yok ise de gemice bakınız ne zarara uğradık. Galiba hacıların inkisarı bizi bu hâle koydu” denildi. Hele bu son lâkırdı birkaç ağızda tekerrür eylediği zaman hacılar “Teskin-i hiddet yolunda kurban olmayalım.” diye bir hayli korkuştularsa da çok şükür haydutlar böyle bir mel’anete daha kıyam etmeyi der-hâtır edemediler.

Biraz akıllarını başlarına aldıktan sonra haydutların birinci derecede teakkul eyledikleri şey Tunus sularına doğru yol vererek o sulardan uzaklanmak oldu. Çünkü etrafta gemiler varsa bir iki saat müddet atılan topların sedasına şayet istimdad manâsı vererek gelirler mütâlaası ol suları bunlara tehlikeli gösterirdi. Bu karar üzerine kopan ipleri bağlamak gibi tamirat-ı cüz’iyye serîan ve acilen icra edildikten sonra cenup tarafına doğru yol verdiler.”²⁰⁹

Haydutlar, hem batan gemiden herhangi bir ganimet veya esir elde edemedikten başka gemileri de oldukça hasar görür. Bu durum da haydutların yaptıklarını düşünmelerine zemin hazırlar. Haydutlara göre, batan gemiye hiç saldırmadan ellerinde bulunanla yetinmek kendileri için daha hayırlıdır. Fakat açgözlülükleri ve hırsları nedeniyle gemilerinin harap olmasına neden olurlar. Aradan biraz zaman geçtikten sonra haydutlar Tunus sularına doğru yol alırlar. Lakin kendilerinin buldukları çevrede başka gemiler varsa uzun bir süre atılan topların sesini duymuş ve yardım etmek için gelebileceğini düşünürler. Bu da kendilerinin bir savaşa dahi tutulmalarına neden olabileceğinden hemen gemideki kopan ipleri bağlayarak yelken açar ve güneye doğru yola çıkarlar.

Ahmet Mithat Efendi, bu romanının ilerleyen sayfalarında Cezayir’den ve Cezayir yönetiminden bahseder. Cezayir’den bahsederken de Cezayir dayılarının ne türden haydutlar olduğunu da vurgular:

²⁰⁹ Ahmet Midhat Efendi, (2000/4: 350)

“Bahrî şekavet bunun için suret-i mahsusada techiz eyledikleri gerek büyük ve gerek küçük sefayin ile korsanlıktır ki bu şekavet bundan evvelki ikinci kitapta görüldüğü vechile sefine-i huccâca varıncaya kadar umumu taciz ederdi.”²¹⁰

Yazar, Cezayir dayılarının gerek büyük gerek de küçük gemilerle korsanlık yaptıklarını söyler. Hatta korsanlığa örnek olarak da hacıların gemilerine saldıran korsan gemisini verir.

Ahmet Mithat Efendi'nin “*Hasan Mellâh Yahut Sır İçinde Esrar*” adlı romanı, tarihsel ve kültürel bir motif olan korsanlık ve deniz savaşlarının işlendiği ünlü macera romanıdır. Roman, “Fransa’dan (Paris, Marsilya, Korsika) başlayarak; İspanya (Cartagena, Malaga, Cebelitarık), Portekiz, Fas (Tanca, Sebte), Cezayir, Malta, İstanbul ve Suriye’ye uzanan geniş bir Akdeniz coğrafyasında²¹¹ ele alınır. Romanda korsanlardan oldukça emniyetli Melile Limanı’ndan bahsedilir. Bu liman, Marsilya, Sebte, Tunus ve Sicilya’dan gelen gemiler için bir ticaret merkezi görevi görür:

“Melile’nin kalesi fenn-i harb nazarında ne kadar ehemmiyeti haiz ise, limanı dahi ticaretçe o kadar ehemmiyeti haizdir. Çünkü Marsilya ve Sebte ve Tunus ve Akdeniz’in Sicilya taraflarından gelen gemiler için merkez-i ictimâ Melile Limanı’dır. Limanın bu ehemmiyet-i ticâriyyesi yeni değil, eski bir şeydir. Ehemmiyyet-i mezkûrenin en büyük bir ciheti ise limanın korsan, yani deniz haydutları şerrinden pek muhafazalı olmasıdır. Zira şimdiki vakitte bile, o taraflarda hâlâ çat pat vücudu eksik olmayan korsan gemileri sinîn-i sâbıkada kelebekler kadar çok olup, Arap korsanları daima ecnebi gemilerini ve bunlar onları soydukları gibi bazı kere Araplar ile İspanyollar ittifak ederek, önlerine hangi gemi çıkarsa müştereken vurdukları bile olurdu.”²¹²

Melile Limanı’nın korsanlara karşı güvenlikte olduğunun bilinmesi korsanların da o devirlerde varlıklarından haberdar olduğunu gösterir. Bir ticaret merkezi olma özelliğinde olan liman, doğal olarak korsanların gözetimi altındadır. Çünkü bu limana sayısız ticaret gemisi gelip gider. Bu da korsanlar için oldukça iyi bir av demektir.

Ahmet Mithat Efendi, Arap korsanlarının yabancı gemileri vurduğunu, vurulan gemilerin de Arap gemilerini soyduğunu; bazen de Arapların İspanyollar ile anlaşarak

²¹⁰ Ahmet Midhat Efendi, (2000/4: 355)

²¹¹ Emel Kefeli, *Edebiyat Coğrafyasında Akdeniz*, 3F Yayınevi, İstanbul, 2006, s. 123.

²¹² Ahmet Midhat Efendi, (2000/3: 50)

karşlarına hangi gemi çıkarsa onu vurduklarını söyler. Fakat bu durum çok eski bir zamanda meydana gelir. Fakat bu olaylardan önce korsanlığın geçmişi daha mükemmeldir. Otuz kırk civarında gemiyle gezip karşlarına çıkan gemileri, şehirleri, kaleleri vurup şehri yağma ettikten sonra ya halkını öldürür ya da herkesi esir alırlar:

“Korsanlığın şu tarif ettiğimiz derecesi bundan yüz sene kadar evveldi. Ondan mukaddem daha mükemmel idi ya? Korsanlar otuz kırk kadar parçadan mürekkep filo donanmalar ile gezip rast geldikleri sefâini değil, hatta şehirleri, kaleleri bile vururlar ve şehri kâmilen yağma ettikten sonra ahâlisini ya bire kadar katliam ederler veyahut gençlerini esir alarak giderlerdi.

Sevâhinde kain devletler bu haydutlar aleyhine ittifakla hareket ederek, mükemmel donanmalar sevk ede ede, nihayet bundan yüz sene evvel vakte gelinceye kadar, meselâ en büyük bir korsanın bir iki kıt’a gemi ile küçük bir kasabayı vurabilmesi veyahut birkaç korsanın bilittifak büyücek bir tüccar gemisini soyması derecesine kadar indirmişlerdi. Ondan sonra dahi nerede ve hangi milletten korsan tutulursa derhâl gemisinin direklerine salb olunması hakkında şiddetli kanunlar konularak, o yolda devam edilmekle şimdiki derece-i cüz’iyyeye kadar indirildi.

İmdi hırsızlığın mutavassıt bir derece-i revâcı esnasında yani Milâd-ı İsâ’nın 1790 senesi evâilinde ve âdeta şehri şubatında Melile Kalesi’nin cenûb-ı şarkî cihetinde kâin ve kal’a-i mezkûreye otuz mil kadar mesafede vaki ufarak koy önünde, iki direkli bir tekne çalkanıp dururdu. Eğer o aralık civardan bir gemi geçse mezkûr koyda bu geminin kışı geçirmek için Melile Limanı’nda yatarken ırz ehli bir adamın gemisi böyle açık bir koy içinde yatmak kâr-ı âkıl değildir. Herkes ihtimal verirdi ki bu gemi mutlaka bir korsan teknesi olup, Melile Limanı’nda bulunan gemilerin ilkbaharda denize çıkmasını bekliyor.”²¹³

Korsan gemileri eskiden oldukça etkindir. Bazı devletler bunların zulümlerine karşı başka devletlerle anlaşarak korsanlar üzerine donanmalar gönderir. Bu anlaşmalar ve korsanların üzerine gönderilen donanmalar o kadar etkili olur ki, zamanla korsanlar ya birkaç tane gemi, ya küçük bir kasaba ya da birkaç korsanın anlaşarak büyük bir tüccar gemisi soymasına kadar indirilir. Yazar, Melile Limanı’nın kış aylarında gelen gemilere bir nevi yatak görevi görür. Fakat Melile Kale’nin güneydoğu tarafında bir

²¹³ Ahmet Midhat Efendi, (2000/3: 50-51)

tekne bekler. Geminin bir korsan gemisi olduğu aşikârdır. Limanda bulunan gemilerin ilkbaharda denize açılmalarını bekler.

Roman kahramanı Hasan, bir tesadüf eseri korsanların eline düşer. Ahmet Mithat tarafından son derece gizemli ve merak uyandıran bir hava içerisinde okuyucuya aktarılır. Hatta ilk anda, korsanların eline düşen kişinin kim olduğu dahi tam açıklık kazanmaz. Ama okurun gözünde bu sahne, olanca hareketliliğiyle canlandırılır. Sahile doğru atıyla doludizgin gelen bir Arap, o hızla bir tümsekten yuvarlanır ve düşer. Onun sahile doğru gelişini izleyen korsanlar, üzerinde çalmaya değer bir şeylerin bulunacağı düşüncesiyle adamın yanına giderler. Fakat o sırada arkada beliren onlarca atlıyı fark ederek adamı baygın düştüğü yerden alarak gemilerine götürürler. Vakit kaybetmeden de denize açılırlar. Ahmet Mithat, gemideki korsanlar, tayfa ve gemiye getirilen adamın durumu hakkında bilgi verir:

“O geminin reisi Pietro isminde bir haydut olup Zerno isminde bir de şeriki vardı. İkisi beraber olarak Arap’ın yanına geldiler ve üstünü başını aramaya başladılar. Ceplerinde ve koynunda bir hayli para ve saat gibi şeyler zuhur eyledi. Bunları aldılar. Birtakım da kâğıtlar çıktı ki, vakıa bu kâğıtlar İspanyolca yazılmış idiyse de hırsızlar içinde okur yazar adam bulunmadığından, ne oldukları anlaşılamadı. Binaenaleyh kâğıtları şöylece bir tarafa koydular.

Arap’ın arkasından âlâ sırmalı maşlâhı ve sırmalı fermeneyi, yeleş ve ayağından kezalik sırmalı çuha şalvarı çıkardılar. Derken sıra çizmeye geldi. Fakat ölü gibi bîhuş yatan Arap’ın ayaklarından çizmeyi çıkarmak mümkün olamadı. Binaenaleyh Pietro şöyle bir rey verdi.

Pietro-Et baltasıyla Arap’ın ayağını dizinden kesmeli. Sonra çizmeyi ayağından çıkaramazsak ayağını çizmesinden çıkarmaya çalışırız.

Zerno-Fena akıl değil.

Alonzo-(bir tayfa) Amma fena akıl değil ha! Diri adamın ayağını kesmek...

Zerno-Diri mi?

Alonzo-Ya nedir? Sanki bu herif ölü müdür?

*Pietro-(sert bir çehre ile) Diri olsun, ölü olsun. Mundarı benim anam doğurmadı ya? Zati kaldırıp denize atmayacak mıyız?”*²¹⁴

Yazar, Alonzo'nun Hasan Mellâh olduğunu düşündüğü Arap'ı; ailesini bir gece öldürerek firar eden Korsikalı bir haydudu ve diğer haydutları barındıran korsan gemisi, Akdeniz'in yasadışı işler yapan, farklı ırklara mensup insanları barındırma özelliğine ve karmaşık etnik yapısına dikkatleri çeker.²¹⁵

Ahmet Mithat, deniz üzerinde bekleyen bir gemiden bahseder. Gemi eski püskü, denizin ortasında ve yelkenlerini söndürmüş bir vaziyettedir. Yazar, enginde bulunan bir geminin başka bir gemi beklediği için yelkenlerini söndürdüğünü ifade eder:

“Bundan üç sene mukaddem, yani 1790 senesi teşrinievveline doğru, Mallorca ile Minorca cezireleri meyanında eskice, püsküce iki direkli bir gemi denizin op orta yerinde dururdu. Hava güzel bir şimal rüzgârı estiği hâlde herhangi tarafa gitmek istese gidebilirken, yelkenlerini söndürmüş ve yolunu kesmişti.

Bari yelkenlerini sarsa ya... Hayır, orası liman değil ki demir atılıp yelken sarılsın. Enginde bulunan bir gemi tevakkuf etmek istediği zaman yalnız yelken söndürmek ile iktifa eder.

İyi ya enginde bulunan bir gemi niçin yolunu keser? Elbette bir gemi beklemek için. Hay, hay, işte bu gemi dahi şimâl-i şarkî cihetinde kendisine doğru gelmekte bulunan yine iki direkli bir gemiyi bekliyordu.

Demek oluyor ki bu iki geminin yekdiğeriyle muarefesi vardı. Hayır, henüz yoktu. Henüz olmadığı için o gün muarefe peyda eylemeye lüzum göründü.

*Açıktan doğru gelmekte bulunan gemi geldi, yelken söndürmüş olan gemiye bir mil kadar yaklaştı. O zaman yelken söndürmüş olan gemi dahi yelkenlerini açtı, doldurdu. Sağa sola ufarak birer alabanda ettikten, yani kendisini derip devşirdikten sonra bu manevra ile gelen gemiyi bordası hizasına alır almaz güvertesi üzerinden üç pare beyaz bulut belirdi. Akabinde birbiri arkası sıra üç top sedası duyuldu ki, dânelerden birisi yeni gelen geminin bir yelkenini delip geçti, diğeri gemiye varmadan denize gömüldü. Üçüncüsü ise geminin kış tarafından otuz arşın kadar uzak geçip gitti.”*²¹⁶

²¹⁴ Ahmet Midhat Efendi, (2000/3: 52)

²¹⁵ Kefeli, (2006: 125-126)

²¹⁶ Ahmet Midhat Efendi, (2000/3: 257)

Denizin ortasında başka bir gemiyi yelkenlerini söndürmüş bir halde bekleyen gemi bir korsan gemisidir. Korsan gemisine doğru başka bir gemi bir mil kadar yaklaşır. Bu sırada korsan gemisi yelkenlerini açar. Biraz kendi etrafında hareket ettikten sonra gelen gemiye üç tane top atışı yapar. Bu danelerden yalnızca bir tanesi gemiye isabet eder, diğer ikisi ise denize düşer.

Ahmet Mithat, her iki gemide de bir hengâmenin başladığını vurguladıktan sonra okurun gözünü korsan gemisinin içine doğru çevirir. Böylelikle orada olanlar okurun gözünde birebir canlanır:

“Şu suretle icra olunan resm-i selâm üzerine gelen gemide azîm bir telâş peyda oldu. Top atan gemide dahi ona yakın bir telâş zaten mevcuttu. Haydi biz kendimizi en evvel top atan gemi içinde bulunduralım da vukuatı oradan temaşa edelim:

Gemiden üç top atılıp da dânelerden hiçbirisi matlup olan gemiye isabet etmeyince mevcut tayfalardan gülünç yüzlü ve gayet şakacı olduğu nâsiyesinden anlaşılan birisi dedi ki:

-Vay canına yandığım! Oh, hele çok şükür vuramadılar. Bizim Turgo, nâm-ı diğer Hasan Mellâh olaydı top nasıl atılmak lâzım geleceği o zaman görülürdü. Herif bir fiçiya üç gülle birden isabet ettirdiği hâlde bu koca gemiyi mi vuramazdı?

Biz bu lâkırdıdan anlayabiliriz ki işbu sefine Hasan Mellâh'ın esir olduğu korsan sefinesidir. Hele lâkırdı sahibinin Alonzo olduğunu ihtimal ki daha evvel anlamışızdır.

Alonzo'nun “Oh, çok şükür vuramadılar.” demesini Zerno ve bahusus mel'un Pietro işitmiş olaydı elbette Alonzo'ya fena hâlde hiddet ederlerdi. Ancak onlar işitemediler. (...)”²¹⁷

Korsan gemisinden atılan toplardan hiçbirisi karşıdan gelen gemiye zarar veremediği için Alonzo tarafından hayretle karşılanır. Gemide bulunanların beceriksizliklerine adeta gülen tayfa, Hasan Mellâh'ın nasıl top attığını ve hedefi tam isabetle vurduğunu anımsar.

Suların ve yelkenlerin gemileri birbirine yaklaştırmasına ve her iki geminin birbirlerinin neler yaptığını açıkça görmelerine neden olur. Saldırıya uğrayan gemide

²¹⁷ Ahmet Midhat Efendi, (2000/3: 258)

kaçmaya dair herhangi bir hareket görülmedikten başka top atmak için çalışmaların başladığı görülür. Korsan gemisinden yine iki top daha atılır ve sadece bir tanesi gemiye isabet eder. Bu gemiden de karşılık olarak üç tane gülle atılır, hiçbirisi korsan gemisine isabet etmeden denize düşer:

“Bir yandan şu muhavere edilir, diğer taraftan dahi alelâcele top silinip doldurulurdu. Lâkin gerek sular, gerek yelkenler gemileri daima birbirine yaklaştırmakta buldukları cihetle, âdeta iki gemi içindeki harekât yekdiğerinden görülebilecek kadar yaklaştılar. Binaenaleyh öteki gemide firar kastı olmadıktan başka, top atılmak tedariki görüldüğü dahi müşahede olundu. Neyse bunlar bir nöbet ateş daha attılar. Güllelerin ikisi yine kış cihetinden aşır, yalnız birisi baş tarafından pruva direğini kırdı. Ancak iki top daha atıldı ki, ilk defa olarak mukabeleten karşıdan dahi bir ve derakap dânelerin üçü dahi gemiyi bırakıp, havadan aşır gitti.

(...) Her iki taraf imkân müsaade ettiği kadar sür’atle atışta devam ettiler. Edilen muharebe beş saat kadar devam eyledi. Hatta gemiler bazı manevralar iktizasınca birbirine pek ziyade yanaştıkları zaman tarafeynden tüfek ve tabanca ile dahi cenk olunurdu. Öteki gemi birkaç defa firar yolunu aradı. Ancak rüzgâr her iki tarafa bir müsaade etmekte olduğundan, o firar ettikçe korsan gemisi dahi arkasını bırakmayıp takip ederdi. Korsan gemisinin çubuklarından bazıları kırıldı. Sancak tarafı bordasında iki yara açıldı. Öteki sefinede ise ne direk kalmıştı ki ne borda. Nihayet korsanların bir güllesi dümenini dahi kırdığı cihetle bütün bütün âciz kaldı.”²¹⁸

Beş saat kadar sürele savaş, bu kez tüfek ve tabanca atışlarıyla devam eder. Saldırıya uğrayan gemi bu kez kaçma yolları aramaya başlar. Fakat rüzgârın etkisiyle gemi kaçıkça korsan gemisi de onu takip eder. Bu kovalamaca sırasında korsan gemisinin bazı direkleri kırılır. Diğer gemide ise ağır hasar vardır. Sonunda korsan gemisinden atılan bir gülle ile saldırıya uğrayan geminin dümeni dahi kırılır.

Saldırıya uğrayan geminin dümeninin kırılması korsanlarda bir umut ışığı yakar. Biraz daha ateş ederlerse geminin teslim olacağından emindirler. Fakat geminin teslim olmayacağı içindeki tayfanın sandıkları ve bazı eşyaları denize atmaya başlamasından anlaşılır. Korsanlara kaptırmamak için değerli görülen her şey birer birer denize atılır.

²¹⁸ Ahmet Midhat Efendi, (2000/3: 258-259)

Savaşa bir saat kadar devam edilerek ateş edilir. Saldırıya uğrayan gemide zayıat henüz belli değilken j-korsan gemisinde iki tayfanın öldüğü, üçünün de yaralandığı anlaşılır:

“Dümenin kırılması Pietro ’nun ümidine ümit katarak:

Pietro-Haydi bakalım birkaç el daha ateş edelim. Zira vakit uzadı. Top sedasını işiten gemi olursa “Deryada bir geminin başı sıkılmış!” diye seda tarafına doğru imdada gelir ha!

Zerno-Zati, biraz gayret etsek teslim olacaklar.

Hâlbuki karşıdaki gemide teslim niyeti olmadığı tayfanın harekâtından anlaşılırdı. Denize birtakım sandıklar ve eşyâ-yı sâire atmaya başladılar. Pietro bunları görünce üzüm üzüm üzülürdü. “Ah, bunlar malları bize vermemek için atıyorlar.” der bir daha demezdi.

Cenkte yine devam edildi. Bir saat kadar daha ateş kesilmedi. Karşı tarafta olan zayıat malûm değil ise de beri tarafta iki tayfa fevt, üçü mecruh oldu ki bîçare Alonzo dahi mecruhlardan ma’dûd idi. Kırılan bir çubuğun üç dört okkalık bir parçası omuzu üzerine düşmüş olduğundan bu sadme kendisini mecruh eylemişti. Binaenaleyh Alonzo ’yu yine baş altına aşırıldılar.

Bir de bu aralık karşı geminin halkı büyücek bir sandal indirerek, ona râkiben yelken kürek kaçmakta oldukları görüldü. Pietro ’nun kumandası üzerine sandal tarafına dahi birkaç el peşrev atılarak mevcut olan yirmi kadar nüfustan beş altısının düştükleri reyü ’l-ayn görülmekle beraber bir sandal dahi kendileri indirip, artık uzaklanmaya başlamış olan sandalı takip eylediler. Sandal sandala takarrüp ettikleri zaman edilen tüfek muharebesi şedit idi. Nihayet galebe yine korsanlar tarafında kaldığı görülmekle, bîçare tayfalar yanlarında mevcut eşyayı dahi denize attılarsa da kendilerini atamayarak ister istemez eşkiyaya teslim oldular.”²¹⁹

Saldırıya uğrayan gemide teslim olmaya niyet olmadığı anlaşılır. Bir aralık gemiden büyük bir kayık denize indirilerek gemidekilerin kaçmaya yeltendiği görülür. Bunun üzerine korsan gemisinden sandala ateş açılır ve beş altı kişi denize düşer. Bir sandal da korsanlar indirerek kaçmaya çalışan sandalla tüfek saldırısı başlar. Galibiyet yine korsanlardadır. Çaresiz kalan tayfalar korsanlara teslim olmak zorunda kalır.

²¹⁹ Ahmet Midhat Efendi, (2000/3: 259-260)

Ele geçirilen tayfaların elleri bağlanarak korsan gemisine getirilirler. Pietro, belki gemide çalmaya değer herhangi bir şey vardır diye gemiye adamlarını gönderir fakat herhangi bir şey bulunamaz. Çünkü tayfalar ne var ne yoksa hepsini denizin dibine indirmiştir. Bu olay neticesinde sinirden köpüren Pietro, eline bir şey geçmediği için üzüldürken eğlence olsun diye tayfaları geminin direklerine bağlayarak diri diri yakacağını söyler:

“Cümlesinin elleri arkalarına bağlandı, korsan gemisine götürüldü. Pietro diğer taraftan zedelenmiş bir hâlde bulunan karşiki gemiye adam gönderip, ne var ne yok aratmak istemişti. Eli bağlı esirlerden ne gemide, ne de kendi üzerlerinde mal itlak olunur hiçbir şey kalmayıp, tek haydutlara müyesser olmasın diye cümlesinin denize atıldığı dermeyan edilince, Pietro hiddetinden çatlamak derecesine vardı:

Zerno-Ne yapalım arkadaş, kısmet böyleymiş. Altı saat cenk ettik, elimize kuru bir tekneden başka bir şey geçmedi.

Pietro-(mel'unâne) Bir şey geçmedi mi? Hiç olmazsa eğlence olsun geçmedi mi? Hiç olmazsa bu herifleri o geminin direklerine asıp, gemiye bir ateş vererek ve yanarak seyrine bakamayacak mıyım?

(...)

O mel'unun çehresinde meâsir-i mel'anetten başka hiçbir şey görülmediği hâlde tayfalara emretti. Bîçaregân üserayı yine sandala indirip kendi gemilerine gönderdiler ve ber-mûcib-i emr cümlesini direklere bağladılar ki cem'an yekûn on kişiden ziyade vardılar. Badehu gemiye baştan, kıçtan ateş verdiler. Tamam ateş epeyce sardıktan sonra sandallarına inip gemilerine geldiler.

Aradan beş on dakika geçer geçmez, gemi içinde bir çığlıktır koptu ki, canı yanan bîçarelerin avazesini işitenlerin yürekleri paralanmamak muhâl-ender-muhâl idi. Hele alevler içinde birisinin hayali görünmüş ve hareketinden bîçarenin ipleri yanarak can havliyle öteye beriye koştuğu anlaşılmuş idi ki, birkaç defa böyle koşuştuktan sonra o hayal dahi kayboldu.

Gemideki çığlık yarım saat kadar sürmedi. En sonraya kalan boğuk bir ses dahi boğulup gitti.

Âteş-i cevr içinde kebab olan bu bîçarelerin âvâze-i dil-sûzları Zerno gibi bir haydutu dahi ağlatmış olduğu hâlde, Pietro'ya tesir etmek ve hiç olmazsa teskîn-i gazaba medar olmak şöyle dursun, o bîçareler cayır cayır yandıkça, bu mel'un dahi gıcır gıcır diş gıcırdatıp tezyîd-i gazab ederdi.”²²⁰

Kaptan Pietro'nun emri yerine getirilerek tayfalar gemiye götürülerek direklere bağlanır ve gemi ateşe verilir. Yangının büyümesiyle beraber can acısıyla çılgılık atmaya başlayan tayfaların iplerinin yanmasıyla gemide öteye beriye koştukları görülür. Uzun süre geçmeden de gemiden gelen tüm sesler kesilir. Bu duruma haydut olmasına rağmen Zerno çok üzülür. Fakat arkadaşı Pietro, aldığı zevkten dolayı gayet mutludur.

Saldırıya uğrayan gemi henüz batmadan çok yakında başka bir geminin olay mahalline doğru yaklaştığı görülür. Gelen geminin üzerinde de imdat işaretleri bulunur. Zerno ve Pietro bu geminin atılan top seslerini duyarak yardıma geldiğini anlarlar. Yakalanmamak için de gelen gemiye türlü yalanlar bulmaya çalışırlar. Fakat kendi gemilerinin harap hali onların korsan olduğunu ele vereceğinden tek çarenin oradan uzaklaşmak gerektiğini anlayarak kaçmaya başlar:

“Yanmakta bulunan sefine henüz yanıp batmamıştı ki, uzaktan değil yakından, hem de pek yakından bir gemi daha haydutların gözlerine göründü. Bu geminin iki direği üzerinde imdat işaretleri görülürdü. Zerno bunu görünce Pietro'ya:

Zerno-Al işte, bir gemi daha! Hem imdat işareti de çekmiş!

Pietro-Evet bizi bu geminin imdadına gelmiş zanneder. Eğer onunla da muharebeye iktidarımız olsaydı ederdik, ama artık iktidar kalmadı. Ses çıkarmayalım “Bu gemi ateş almış biz de imdadına geldik, ama kimseyi kurtaramadık.” deriz de yakayı kurtarırız.

Zerno-(müstehtiyâne) Ne akıl?

Pietro-(hadîdâne) Beğenmedin mi?

Zerno-Gemideki herifleri hayvan mı zannettin? Bunca topları şenlik için mi attık diyeceksin? Ya bizim geminin haraplığını ne yapacaksın?

Pietro-(biraz yeisle) Sahih be!

Zerno-Sahih zahir!

Pietro-Ya şimdi ne yapacağız?

²²⁰ Ahmet Midhat Efendi, (2000/3: 260-261)

Zerno-Firardan başka yolu yok!

Haydut kendi refikinden bu reyi alır almaz, gemi zaten muharebenin bakiyesi bulunan yelkenler üzerinde bulunmasıyla, hemen tayfaya bir kumanda vererek rüzgârın önüne düştü, kaçmaya başladı. Öteki gemi atılan toplar istimdat için olmayıp muharebe için olduğunu korsan gemisinin hâinden anlamış idiyse de, korsan gemisi yanan gemi idüğünü ve firar eden ise mutlaka kendisinin dahi korsan olması hayfına mebni firar eden ise ettiğini zannederek, birkaç tane daha dost ve imdat bayrakları çekti. Ancak bu dostluk alâmetleriyle kaçan gemiyi çeviremeyeceğini anlayınca, korsan gemisi bu olduğu dahi anlaşılacak dur işaretleri çekmeye başladı ve haydut gemisi yine durmayınca bir gülle endâht eyledi.”²²¹

Gelen gemi atılan topların sesini duyar ve bu geminin de halinden korsan gemisi olduğunu anlar. Yine de dost ve imdat bayrakları çekmesine rağmen korsan gemisi kaçmaya devam eder. Bunun üzerine dur işareti verilir. Bu işareti de dikkate almayan gemiye sonunda bir gülle ile karşılık verilir.

Korsanlar kaçarken diğer gemi de hemen arkasında takiptedir. Haydut gemisinde direk ve yelkene dair herhangi bir şeyin kalmaması onun hemen yakalanacağını bir göstergesidir. Aralarında altı yüz metre kaldığı halde diğer gemiden korsan gemisine doğru bir havan patlar. Bu havan gemiye isabet etmez. Fakat arkasından başka bir havan daha patlar ki, geminin tam ortasına isabet eder. Böyle bir top atışının, eserde sadece Hasan Mellâh’a özgü olduğu vurgulanır ki, topu atan da Hasan’ın ta kendisidir:

“Korsan gemisi kaçarken gelen gemi takip ederdi.

Vakıa, haydutlarda ne yelken kalmış, ne direk olmasıyla, yeni geminin bunu yakalayacağında şüphe yok idiyse de, gemide bulunanların pek acul olmalarına mübtenî bulunmalıdır ki, iki gemi arasında altı yüz metre kadar mesafe kalmış olduğu hâlde yeni gelen gemiden bir havan patladı. Dânesi gökyüzünde azametli bir kavis resmederek, fakat gemiye isabet edemeyip, on beş yirmi metre geride kaldı. Bunu müteakip bir havan daha berhava oldu ki, yirmi beş okka güllesi, bin metre kadar bir irtifadan hırsız gemisinin ta güvertesi ortasına isabetle beraber, ambar irtifaının yarısına kadar inmeden bir patlayış

²²¹ Ahmet Midhat Efendi, (2000/3: 261-262)

patladı ki, parçaları kaburgalardan taşra fırladı. Bu dâne gemiyi pamuk atar gibi atmış denilse becadır.

Biz deniz üzerinde top atmak hususunda bu mahâret-i mucizkârâneyi vaktiyle yine bir korsan gemisinde, Hasan Mellâh'da görmüş olduğumuzdan, bu defaki havan dahi onun fugasıyla atılmış olduğunu hükmedebiliriz. Hem bu hüküm pek doğrudur da...

Haydutlar bu âfet-i cihân-ber-endâzı görür görmez, zaten gemisinin yarım saat kadar daha su üzerinde dayanabilecek iktidarı kalmadığı dahi meşhut bulunmakla, her biri güverte üzerinden kaldırıp kendilerini denize attılar. Lâkin ne fayda. Hasan Mellâh, daha güllesinin ne tesir hâsıl eylediğini gördüğü anda iki sandal indirmiş, gemi tarafına göndermişti. Hâlbuki haydutlar, tamam boğulmak dereceleri takarrüp edince, can başlarına sıçrayarak ölümden kurtulmak için yine ölüme dehâlete kadar mecbur olmuşlardı. Binaenaleyh sandallar yaklaşır yaklaşmaz güya gelenler kendilerini gerçekten ölümden kurtarmak için geliyorlarmış gibi sandallara can attılar.

Sandallar denizdeki haydutları bire kadar topladılar. Cümlesini Hasan Mellâh'ın gemisine getirdiler.”²²²

Gemiye isabet eden son gülleden sonra zaten harap olan geminin batacağını anlayan haydutlar kendilerini denize atarlar. Hasan, gülleyi atıp da etkisini gördüğü anda denize bir sandal indirir. Ölmek üzere olan haydutlar da bu sandala çıkarlar.

Ahmet Mithat Efendi'nin “*Ahmet Metin ve Şirzad*” romanında da korsanlar ve korsanlık ele alınır. Korsanları “denizci tacirler” olarak adlandıran Ahmet Mithat, korsanlığı devrin bir mesleği olarak niteler.²²³ Romanda, Ahmet Metin'in arkadaşlarının içinde bulunduğu Volsko vapuru gecenin geç saatlerinde yanmaya başlar. Bu olayı Ahmet Metin'in gemisinden gören Hacı Çavuş hırsızlara doğru silahla ateş açar. Muhtemelen de sandalda bulunan bir iki hırsız da vurur. Hırsızların kaçmasıyla birlikte Ahmet Metin ve birkaç adamı yanan vapura giderek arkadaşlarını kurtarırlar. Daha sonra yapılan tahkikatta hırsızların kim oldukları ve amaçlarının ne olduğunu yangında ağır yaralanan Miloş isimli bir tayfa Ahmet Metin'e anlatır:

“-Ah! Beni İstavri ile Örepidi öldürdüler. Gemiye de onlar yaktılar.

²²² Ahmet Midhat Efendi, (2000/3: 261-263)

²²³ Kefeli, (2006: 138)

Diyebilmiş idi. Bu İstavri ile Örepidi Pire Limanı'ndan alınmış iki Rum tayfadır. Tayfalar ucuz olsun diye bazı kaptanlar limandan limana değiştirmek üzere böyle aylakçılar alırlar ki şu âdetin mazarratı her zaman sabit olmuştur. Yukarıki sözü söyler söylemez Miloş kendisini kaybederek müteakiben vefat dahi eylemiş ise de Ahmet Metin gerek bu sözden ve gerek mahut yamalı yelkenlinin kendilerini takip edegelmesinden anlamış idi ki Pire Limanı'ndan alınan bu iki aylakçı kendileri gibi daha bir hayli evbâşla sözü bir ederek onlar dışarıdan bunlar içeriden Volsko'yu soymaya karar vermişlerdir. Zaten geminin tayfalarından bir Miloş bir de Petro namında yine Sırp bir ateşçiden ve o iki aylakçıdan başka kimse eksik olmayıp cümlesi sağ salim kurtulmuş idi.”²²⁴

Romanda, Volsko vapuruna saldıran ve gemiye ateş veren iki Rum tayfadan bahsedilir. Bu iki tayfa, gemiyi içeriden izlemiş, bunlara bağlı olan bir diğer haydut grubu da gemiyi Pire Limanı'ndan itibaren takip eder. Aslında Ahmet Metin, bir geminin kendilerini takip ettiğinin farkındadır ama üzerinde durmaz. Bu da büyük bir faciaya neden olur ve Volsko vapuru yanarak batar.

²²⁴ Ahmet Midhat Efendi, (2011: 210)

C. Mitolojik Unsurlar Bakımından Deniz:

Mitoloji, bir din veya bir halkın kültüründe tanrılar, kahramanlar, evren ve insanın yaratılışına dair tüm sözlü ve yazılı efsane birikiminin ve bu efsanelerin doğuşlarını, anlamlarını yorumlayıp, inceleyen ve sınıflandıran çalışmalar bütünü olarak tanımlanabilir.²²⁵ Mitoloji genel anlamda tanrıları, kahramanları ve doğaüstü varlıkları konu alır. Tanzimat hikâye ve romanlarında ise genel olarak tanrılar ele alınır ve deniz ile ilgili münasebetleri vurgulanır.

Deniz, mitolojik unsurlar açısından bu devir eserlerinde üzerinde pek fazla durulmayan temalar arasındadır. Sadece Nabizade Nazım'ın “*Esâtîr*” hikâyesi ve Ahmet Mithat Efendi'nin “*Ahmet Metin ve Şirzad*” romanında ele alınır. Bu iki eserde Yunan veya Roma tanrılarının deniz ile ilişkili olanlarından örnekler verilir. Bu tanrıların kimisi denizin köpüklerinden doğar, kimisi denizin kızıdır, kimisi de denize egemen olur. Bu tanrılar hakkında bilgi veren yazarlar aslında mitolojinin batıl bir itikat olduğunda hemfikirdirler. Sadece tarihin bazı devirlerinde kimi kavimlerin bu tür batıl inançları olduğunu ve bu batıl inançların da zamanla yayıldığını vurgularlar.

Nabizade Nazım, hikâyelerinin toplandığı kitapta yer alan “*Esâtîr*” de Yunan ve Roma halklarının çeşitli tabiatüstü varlıkları ilahlaştırarak onlara taptıklarını dile getirir. Hatta bazen bu doğaüstü varlıklara tapınmalarını daha ileri seviyeye götürürler. Tapındıkları varlıklar için mabetler ve heykeller inşa ederler. Böylelikle Yunanlılar ve Romalıları putperestlik sarar:

“Yunan ve Roma ahâli-i kadîmesinin îtikaadât-ı sakîmesi mecmûu olan eâtîr vukuuât-ı tabîyyeyi bir takım eşhâs-ı mâneviyye timsâline koyarak meydana birçok mâbûdlar çıkarmıştır ki bu eşhâs-ı mevhumeye “Âlihe” tâbîr olunur. Esâtîrin esâsını kuran mütefekkirin hâdisât-ı tabîyyeyi izâh ve temsil için onlara birer vücûd-ı hâricî isbât etmişlerdir ki hâdisât-ı mezkûre arasındaki irtibat ve taalluk işbu vücûd-i mevhumlar arasında dahî mevcûd gösterilmişse de bu tasavvurât-ı dakîka avâm-ı nâsa intikaal edince hakikat sûretini aldıktan başka şekl-i aslîsini dahî kaybetmiş ve feylesofların tasavvurât-ı şâirânelerine binlerce hurâfât ve türrehât dahî katılmış olmağla esâtîrin Âliheleri dahî

²²⁵ <http://tr.wikipedia.org/wiki/Mitoloji>.

*mâbûd-i hakîkî mertebesine çıkarılmış ve bu cihetle Yunanlıları ve Romanlıları put-perestlik istîlâ etmiştir.*²²⁶

Nabizade Nazım'ın hikâyelerinin toplandığı kitapta yer alan “*Esâtîr*” adlı hikâyede denizlerle ilgili çeşitli mitolojik unsurlar ele alınır. Yazar, İmer adlı tanrının kanından denizlerin ve göllerin meydana geldiğini söyler:

*“İmer’in lâşesinden karalar ve adalar, kanından denizler ve göller, kemiklerinden dağlar, dişlerinden taşlar vücûde gelmiştir.”*²²⁷

Nazım, Niyord adlı tanrının da deniz tanrısı olduğunu vurgular:

*“Niyord” deniz, “Braga” egaanî ve eş’ar ilâhı (...)*²²⁸

Yazar, Arz isimli tanrının denizleri yarattığını söyler:

*“Yine Arz dağları ve “Deniz”i yaratmıştır ki birincilerin lâtîf manzaralı ve ruh-fezâ çimen-istânında “Periler” gezip dolaşır ve denizin sathı fesîh ve dâim-ût telâttüm bulunur.”*²²⁹

Nabizade Nazım'ın tanrılarla ilgili verdiği bilgilerin bir başkasında Neptün²³⁰,ün denizlere hükmettiğini söyler:

*“Neptün denizlere, Plüton cehennemlere hükmedip semâ Müşteri’ye kalmıştır.”*²³¹

Zühre'nin denizin kızı olduğu, babası Zülal'in Ouranos adlı tanrıyı öldürdüğünde onun kanından ve teninden bir kısmı denize düşüp köpük şeklini alır. Bu köpükten de Zühre meydana gelir:

*“Zühre sabâhat İlâhesi olup semâ ile denizin kızıdır. Zülal babası Ouranos’u öldürdüğü zaman kanı ve teninden birazı denize düşüp köpük şekline girmiş ve bu köpükten “Zühre” tevellüd etmiştir.”*²³²

²²⁶ Nâbizâde Nâzım, (1961: 239)

²²⁷ Nâbizâde Nâzım, (1961: 245)

²²⁸ Nâbizâde Nâzım, (1961: 246)

²²⁹ Nâbizâde Nâzım, (1961: 246)

²³⁰ Yunan esatirinde ummanların ilâhı olan Poséidon Romalılarca Neptun diye anılır. Daha birçok adları da vardır. Geniş ummanlarda nurdan bir sarayda oturur (...) Bütün nehirlere ve pınarlara da kendi hükmüne dahildir. Zaten elindeki Tiridan denilen üç dişli âsa bunun işaretidir. Arabası büyük bir istiridyeye kabuğudur. Arabasını çeken atların belinden yukarıya haşarı küheylânlar şeklinde, belinden aşağıya balık halinde ve ayakları tunçtandır. Altın dizginleri vardır. Rüzgâr gibi giderler. Deniz seyahatlerini Poséidon icat etmiştir. (...) Deniz ilâhlarının bazıları kâhindir. Poséidon'un sarayları ummanların altındadır. Fakat Ahai'de, Nesbir'de, Ege'de, Evbe'de, Forent'de birer mekâm bulunduğu kabul edilmiştir. Salih Zeki Aktay, **Mitoloji**, Varoğlu-Ülkü Yayınevleri, İstanbul, ?, ss. 29-30. Eski Roma'da sular, denizler tanrısı; Yunanlılardaki Poseidon, Neptunalia bayramı, 23 Haziran'da kameriyelerde neşe içinde kutlanırdı. Behçet Necatigil, **Mitolojya Sözlüğü**, Sel Yayıncılık, İstanbul, 2011, s. 105.

²³¹ Nâbizâde Nâzım, (1961: 247)

²³² Nâbizâde Nâzım, (1961: 250)

Nabizade Nazım, eserinin sonlarına doğru birçok deniz ilahelerinin olduğunu belirtir:

*“Yûnânî ve Romalılar’ın bu ilâheleri Âlihe-i semâviyye olup Sitel, Cérès Bacus gibi birinci derecede ve Pales, Flore, Pomone, Priape, Pan, Satyre, Periler gibi ikinci derecede Âlihe-i arziyyesi ve birçok deniz ve cehennemler İlâheleri vardır.”*²³³

Ahmet Mithat Efendi’nin “*Ahmet Metin ve Şirzad*” adlı romanında da roman kahramanı Ahmet Metin, Serigo adasını görünce güzellik tanrıçası Venüs²³⁴,’ü hatırlar:

*“Bu esnada uzaktan uzağa Serigo Adası’nı gören Ahmet Metin’in aklına hüsn-i cemal ilahesi Venüs gelerek Venüs’ün ibtida-ı hilkatinde denizin köpüklerinden alınan mayası ve en güzel bir kız suretinde teşekkül ve tecessüm etmesi vakıası ya Kıbrıs veyahut işte bu Serigo Adaları’ndan birisinde vukua gelmiş olduğu mitolojistler yani hurafat-ı evvelîn müdekkikleri nezdinden muhtelefün fih olduğunu anlatmaya başladı.”*²³⁵

Ahmet Metin, Venüs’ün güzelliğinin mayasını denizin köpüklerinden aldığını söyler.

²³³ Nâbizâde Nâzım, (1961: 250)

²³⁴ İlâhelerin en güzeli ve güzelliğın ilâhi timsali Aphrodite güzellik dininin mabudesidir. Romada ve bütün dünyada, şiirde ve diğer sanat eserlerinde (Venus) adile anılır. Bu itikad çok eskidir ve hayli istihale geçirmiştir. Fenikede onun adı (Astarté) idi; ve Artémis gibi başında bir hilâl ile görünürdü. Işık ve aydınlığı gösterirdi. (Biblos) da baharı temsil ederdi. Yunanistanda bu akide kemale erdi. Güzellik ve aşk dininin son timsali oldu. Bu itibarla Aphrodite şarklıdır. Uranüs’ün kanından, denizlerde vücut bulmuştur. Kıbrıs adasının sahillerinde bir istiridye kabuğundan yeryüzüne çıktı. Kendisini benimseyen yerlere nisbetle o bazan Cithéré, Kıbrıs, Eryx, Cynthia adlari de anılır. İlk şiirin doğduğu günden bu güne kadar ona en ulvî şiirler yazılmış ve dünyanın her yerinde takdis edilmiş, Yunan ülkesinin bir çok yerlerinde mabedler yapılmıştır. Bunların ilki Suriyedeki (Askalon) mabedidir. Sonra Finikede (Astarto), Kıbrısta (Paphus) mabedleridir. Lakonya’da Pelepones’de ve daha bir çok yerlerde mabedler yapıp mihraplar kuruldu. Mersin ağaçlari, bin bir çiçekle, türlü kokularla bu mihraplar süslendi. Aktay, (? : 26-27) Aşk cazibesi tanrıçası. En eski Roma’da henüz bir kültü yoktu. Eski Roma köylüleri ona, bahçe ekimi koruyucusu olarak taparlardı. Sonradan Yunanlıların Aphrodite’si ile aynı tanrıça oldu. Necatigil, (2011: 157)

²³⁵ Ahmet Midhat Efendi, (2011: 206)

SONUÇ:

Tanzimat ile Osmanlı Devleti'ne bazı yenilikler girer ve toplumda farklılıklar görülmeye başlanır. Var olduğu devrin siyasi ve sosyal ortamında gelişen ve şekillenen edebiyatın bu durumdan etkilenmesi uzun sürmez. Her devirde yaşanan siyasi ve sosyal olaylar, edebiyata yön verir ve edebiyat, bağlı olduğu kültürün ürünüdür. Bütün bu nedenlerle Tanzimat hikâye ve romanları devrin sosyal ortamının bir getirisi olan Batılılaşmayı, Batı tarzında şekillenen unsurları bize en iyi şekilde yansıtmayı başarır.

Tanzimat devri hikâye ve romanlarında deniz motifini kullanan yazarların başında Ahmet Mithat Efendi gelir. O, özellikle deniz ve denizcilik konusunu işleyen müstakil romanlar yazar. Deniz yolculukları ve denizin mekân olarak kullanılması Tanzimat romanlarında sıklıkla karşılaşılan bir durumdur. Tamamen veya belirli olayları denizde geçen eserler vardır. Olaylar Avrupa, Uzakdoğu, Karadeniz ve Akdeniz ülkelerinde geçer. Tanzimat dönemi yazarları Anadolu ve Rumeli sahillerini hikâye ve romanlarında güzellik ve eğlence mekânı olarak ele alırlar. Yazarların birçoğu kahramanlarını herhangi bir şekilde denizde öldürerek “deniz ile ölüm” motifini eserlerinde sık sık kullanırlar. Bunun yanında üzgün, ümitsiz ve ilgisiz bir bakış açısıyla da denize yaklaşılacak eserler de mevcuttur. Tanzimat devri eserlerinde korsanlar özellikle romanlarda ele alınır. Korsanlar, Akdeniz'deki ticaret ve denizcilik çerçevesinde işlenir.

Yazarlar, bu dönem eserlerinde deniz araçlarına da yer verirler. Deniz araçları ve bunların kullanımına ait bilgiler, bize Tanzimat döneminin deniz ulaşımı konusunda önemli bilgiler sunar.

Tanzimat yazarları, deniz konusunu işlerken bu konunun tek yanlı olarak yalnızca kötü yönlerini ele almazlar. Eserleri değerlendirirken de gördüğümüz gibi, denizlerin zaman zaman huzur ve mutluluk getirdiği de vurgulanır. Yazarlar, deniz araçlarını ele alırken ise onun sosyal hayattaki görünüşünü vermekle kalmazlar, fikri yönden de Osmanlı vapur ve yelkenlilerinin aksayan yönünü hedef alırlar ve eleştirirler.

Kısacası, burada üzerinde durulması ve belirlenmesi gereken nokta, Tanzimat yazarlarının konuyu seçiş ve vakaya yerleştiriş bakımından gerçekçi bir tutum içinde oldukları ve gözlemci bir metotla hareket ettikleridir.

KAYNAKÇA:

Ahmed Midhat Efendi, **Müşahedat**, yay. haz.. Osman Gündüz, Akçağ Yayınları, Ankara, 1997.

Ahmet Midhat Efendi, **Ahmet Metin ve Şirzad**, haz. Sacit Ayhan-Levent Ali Çanaklı, Dörtrenk Yayıncılık, Bursa, 2011.

Ahmet Midhat Efendi, **Arnavutlar Solyotlar-Demir Bey Yahut İnkışâf-ı Esrâr-Fennî Bir Roman Yahut Amerika Doktorları**, haz. Nuri Sağlam-M. Fatih Andı, TDK Yayınları, Ankara, 2002.

Ahmet Midhat Efendi, **Çengi-Kafkas-Süleyman Muslî**, haz. Erol Ülgen-Fatih Andı, TDK Yayınları, Ankara, 2000.

Ahmet Midhat Efendi, **Dünyaya İkinci Geliş Yahut İstanbul'da Neler Olmuş-Felâatun Bey İle Râkım Efendi-Hüseyn Fellâh**, haz. Kâzım Yetiş-Necat Birinci-M. Fatih Andı, TDK Yayınları, Ankara, 2000.

Ahmet Midhat Efendi, **Eski Mektuplar-Altın Âşıkları-Mesâil-i Muğlâka-Jön Türk**, haz. Ali Şükrü Çoruk-M. Fatih Andı-Kâzım Yetiş, TDK Yayınları, Ankara, 2003.

Ahmet Midhat Efendi, **Hasan Mellâh Yahut Sır İçinde Esrar**, haz. Ali Şükrü Çoruk, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara, 2000.

Ahmet Midhat Efendi, **Haydut Montari-Diplomalı Kız-Gürcü Kızı Yahut İntikam-Rikalda Yahut Amerika'da Vahşet Âlemi**, haz. Erol Ülgen-M. Fatih Andı-Kâzım Yetiş, TDK Yayınları, Ankara, 2003.

Ahmet Midhat Efendi, **Henüz 17 Yaşında-Acâyib-i Âlem-Dürdane Hanım**, haz. Nuri Sağlam-Kâzım Yetiş-M. Fatih Andı, TDK Yayınları, Ankara, 2000.

Ahmet Midhat Efendi, **Karnaval-Vah**, haz. Kâzım Yetiş, TDK Yayınları, Ankara, 2000.

Ahmet Midhat Efendi, **Paris'te Bir Türk**, haz. Erol Ülgen, TDK Yayınları, Ankara, 2000.

Ahmet Mithat Efendi, **Letaif-i Rivayat**, haz. Fazıl Gökçek-Sabahattin Çağın, Çağrı Yayınları, İstanbul, 2001.

AKBAL, Süalp-Z. Tül, **Zamanmekân**, Bağlam Yayıncılık, İstanbul, 2004.

AKTAY, Salih Zeki, **Mitoloji**, Varoğlu-Ülkü Yayınevleri, İstanbul, ?.

ARIK, Şahmurat, “Türk Romanında İlginç Bir Mekân Unsuru: Deniz Hamamları”, **Kastamonu Eğitim Dergisi**, Cilt: 13, No: 2, Ekim 2005.

AYGÜN, Necmettin, “XIX. Yüzyıl Başlarında İstanbul Merkezli Osmanlı Deniz Taşımacılığı”, **OTAM (Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi)**, Sayı 23, Bahar 2008.

AYHAN, Ömer, “Sami Paşazade Sezai Kedi Öykülerinin En Güzelini Yazdı”, **İmge Öyküler, İki Aylık Öykü ve Eleştiri Dergisi**, Yıl 1, Sayı 2, Nisan-Mayıs 2005.

BANARLI, Nihad Sami, “Tanzimat Edebiyatının Umumi Vasıfları ve Edebi Nevilerde Avrupalı Gelişmelere Toplu Bir Bakış”, **Edebiyat Ansiklopedisi**, C. XIII, İstanbul, 1978.

DEMİR, Tanju, “Osmanlı İmparatorluğunda Deniz Posta Taşımacılığı ve Vapur Kumpanyaları”, **OTAM (Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi)**, Sayı 17, 2006.

DEMİR, Yavuz, **İlk Dönem Türk Hikâyelerinde Anlatıcılar Tipolojisi (1871-1890)**, Dergâh Yayınları, Ankara, 2002.

DEVELLİOĞLU, Ferit, **Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat**, Aydın Kitabevi, Ankara, 2010.

EKİNCİ, İlhan “Son Dönem Osmanlı Deniz Ticaretini Kurtarma Çareleri”, **Karadeniz Araştırmaları Dergisi**, S. 10, (Yaz 2006).

EKİNCİ, İlhan, “Yabancı Vapur Kumpanyaları ve İmajları Hakkında”, **Kebikeç**, S. 21, Ankara, 2006.

EKİNCİ, İlhan, “XIX. yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler”, **Ege Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Tarih İncelemeleri Dergisi**, C. XXI, S. 2, Aralık 2006.

Emin Nihat Efendi, **Müsâmeret-nâme**, haz. Salih Okumuş, Şûle Yayınları, İstanbul, 2002.

ENGİN, Vahdettin, **Rumeli Demiryolları**, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993.

ERGÜVEN, Mehmet, “Denize Gizlenmek”, **Sanat Dünyamız, Üç Aylık Kültür ve Sanat Dergisi**, Sayı: 72, Yıl: 1999.

ERTOP, Konur, “Edebiyatımızda Deniz”, **Milliyet Sanat Dergisi**, Sayı 171, 1 Temmuz 1987.

Fatma Âliye Hanım, **Muhâdarât**, yay. haz. H. Emel Aşa, Enderun Kitabevi, İstanbul, 1996.

Fatma Aliye, **Refet**, yay. haz. Nurullah Çetin, L&M Yayınları, İstanbul, 2007.

FINN, Robert P., **Türk Romanı (İlk dönem/1872-1900)**, haz. Tomris Uyar, Bilge Yayınevi, İstanbul, 1984.

GÜNER, Günay, “Türk Yazınında Deniz ve Yaman Koray Romanı Bağlamında ‘Deniz Ağacı’”, Kıbatek **Uluslararası Türk Kültüründe Deniz ve Deniz Edebiyatı Sempozyumu Bildirileri**, yay. haz. Metin Turan-Mustafa Oral, Antalya, 2008.

KARAL, Enver Ziya, **Osmanlı Tarihi**, C. VI, TTK Basımevi, Ankara, 1983.

KEFELİ, Emel, **Edebiyat Coğrafyasında Akdeniz**, 3F Yayınevi, İstanbul, 2006.

KOLCU, Ali İhsan, **Tanzimat Edebiyatı/2 Hikâye ve Roman**, Salkımsöğüt Yayınları, Ankara, 2005.

KOMİSYON, **Meydan Larousse Büyük Lûgat ve Ansiklopedi**, Meydan Gazetecilik ve Neşriyat Limited Şirketi, C. 5, İstanbul, 1969.

KORALTÜRK, Murat, **Türkler ve Deniz**, ed. Özlem Kumrular, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2007.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat, “Osmanlı İktisadi Yapısı”, **Osmanlı Devleti Tarihi**, C. II, İstanbul, 1999.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., “Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi”, **Çağın Yakalayan Osmanlı**, İstanbul, 1995.

MAZAK, Mehmet, **Boğaziçi ve Kayık Kültürü**, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2010.

Mehmed Murad, **Turfanda mı Yoksa Turfa mı?**, yay. haz. Tacettin Şimşek, Akçağ Yayınları, Ankara, 2005.

MÜTERCİMLER, Erol, **İmparatorluğun Çöküşüne Denizden Bakış**, Toplumsal Dönüşüm Yayınları, İstanbul, 2004.

Nâbizâde Nâzım, **Hikâyeler/Külliyat II**, haz. Aziz Behiç Serengil, Dün-Bugün Yayınevi, Ankara, 1961.

Nâbizâde Nâzım, **Zehra-Külliyât/I**, haz. Aziz Behiç Serengil, Dün-Bugün Yayınevi, Ankara, 1960.

Namık Kemal, **İntibah—Sergüzeşt-i Ali Bey**, haz. Mustafa Nihat Özön, Remzi Kitabevi, İstanbul, 1971.

NARLI, Mehmet, “Romanda Zaman ve Mekân Kavramları”, **Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, C 5, S 7, Mayıs 2002.

NECATİGİL, Behçet, **Mitologya Sözlüğü**, Sel Yayıncılık, İstanbul, 2011

NUTKÎ, Süleyman, **Kamûs-i Bahrî-Deniz Sözlüğü**, haz. Mustafa Pultar, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2011.

OKUMUŞ, Salih-İdris Şahin, “Tanzimat Sonrası Türk Edebiyatında Tepe Kavramı ve Simgesel Değerleri”, **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi**, Cilt: 4, Sayı: 17, Bahar 2011.

PARLA, Jale, “Bir Özgürlük, Kurtuluş ve Keşif Alanı Olarak Deniz”, **Sanat Dünyamız, Üç Aylık Kültür ve Sanat Dergisi**, Sayı: 72, Yıl: 1999.

PARLATIR, İsmail, **Tanzimat Edebiyatında Kölelik**, TTK, Ankara, 1992.

QUATAERT, Donald, “19. Yüzyıla Genel Bakış: Islahatlar Devri 1812-1914”, **Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi**, Eren Kitap Yayınları, C. II, İstanbul, 2004.

QUATAERT, Donald, **Osmanlı Devleti’nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)**, Yurt Yayınları, Ankara, 1987.

Recaizâde Mahmud Ekrem, **Araba Sevdası**, yay. haz. Hüseyin Alacatlı, Akçağ Yayınları, Ankara, 2010.

SAÇLI, Ömer Asım, **Türkler ve Deniz**, ed. Özlem Kumrular, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2007.

Sami Paşazade Sezai, **Bütün Eserleri/1**, haz. Zeynep Kerman, TDK Yayınları, Ankara, 2003.

SANDRISSER, Barbara, “Dalgaların Estetiği”, **Sanat Dünyamız, Üç Aylık Kültür ve Sanat Dergisi**, Sayı: 72, Yıl: 1999.

Türk Dil Kurumu Yayınları, **Türkçe Sözlük**, 10. bs., Ankara, 2005.

UBICINI, M. A., **Türkiye 1850**, çev. Cemal Karaağaçlı, Tercüman Yayınları, C. I, İstanbul, 1975.

ULUTAŞ, Nurullah, **İntihar ve Roman/İntihar Olgusunun Türk Romanına Yansıması (1872-1960)**, Akçağ Yayınları, Ankara, 2011.

YAZICI, Nurcan, **Türkler ve Deniz**, ed. Özlem Kumrular, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2007.

[http://tr.wikipedia.org/wiki/%C5%9Eirket-i Hayriye.](http://tr.wikipedia.org/wiki/%C5%9Eirket-i_Hayriye)

[http://tr.wikipedia.org/wiki/Mitoloji.](http://tr.wikipedia.org/wiki/Mitoloji)