

SUNUŞ:
EVİRİM KURAMINA DOĞRU
İLK GÖZLEMLER
CHARLES DARWIN'İN YOLCULUĞU VE
GÜNLÜĐÜ

Ömer Bozkurt

Bu *Günlük*, olağanüstü bir doğa yolculuğunun sadık ve içten anlatı-sıdır. Beş yıl kadar süren yolculuk, denizlerde ve ırmaklarda *Beagle* adlı hidrografya açın-sama ve ölçümleme (*survey*) gemisiyle ya da onun güvertesinde taşıdığı çeşitli türde teknelerle yapılmıştır. Adalar ve anakaralardaysa ormanlarda, çayırlarda, dağlarda, su basmış topraklarda, ırmaklarda ya da ırmak boylarında, çöllerde, vadiler ve ovalarda, kimi zaman at, kimi zaman katır sırtında ya da yaya gerçekleştirilmiştir. Gezgin, gerek denizlerde gerekse karalarda o doğanın florası ve faunasına, kaya, kayaç ve taşlarına (fosillerine), tutkuyla ve coşkuyla odaklanmıştır. Bunların yanı sıra paleontolojik araştırmalar yapmış ve önemli bir taşıl ve hayvan birikimini İngiltere'ye taşımıştır. Bunun için büyük zorlukları ve tehlikeleri göze almış, kimi zaman uzun süren hastalıklar yaşamıştır.

Bu yolculuğun öyküsü, *Günlük* aracılığıyla, çok genç ama o ölçüde meraklı, henüz tomurcuk safhasında bir doğabilimcinin bir bakıma oluşumuna ışık tutar.¹ Zihni besleyen gözlem ile usa vurma, tümevarım süreçlerini sergiler. *Günlük*, doğabilimi alanında

1 Hayli olgun yaşta Darwin, doğabilimci ve evrim kuramcısı Francis Galton'a gönderdiği 28 Mayıs 1873 tarihli mektubunda şöyle yazmıştı: "Benim gerçek eğitimim *Beagle*'in güvertesinde başladı." Bkz. <https://www.darwinproject.ac.uk/letter/DCP-LETT-8924.xml> (Erişim 23.1.2021)

bilgilendiricilik yönünden olmasa da o alanda bilimsel bilginin üretim süreci konusunda parlak bir örnektir.

Buradan giderek bir başka önemli özelliği, en azından bilim tarihi açısından bakanlar gözünde en önemli yanı, “Yaratılış” öğretisinden “Evrim” öğretilerine geçişe yol açan gözlemlerin gerçekleştiği koşulları gözler önüne sermesidir.² Her ne kadar yolculuk boyunca Darwin henüz “Yaratılış” düşüncesini terk etmemişse de metin, onu “Evrim” düşüncesine götürecektir adımları oluşturan gözlemleri ve yorumları içerir.

Yanı sıra benzersiz bir doğa yolculuğu kılavuzu niteliğindeki metin, bir adım daha ileri gidilebilirse bir tür serüven öyküsü gibi de okunabilir. Darwin yol boyunca birtakım tehlikeler atlatmış, zorlukları aşmak zorunda kalmış, “harikulade olaylar” yaşamıştır.

Döneminde özellikle o coğrafyada büyük sığır sürülerinin yönetimi, çok sayıda hayvanın derilerinin yüzölme yöntemleri, yaban atlarının ve tayların hayli zalimce evcilleştirilme usulleri, deri kayışlarla birbirine bağlı taştan toplarla devekuşu ya da guanako avcılığı gibi, kırsal yaşamın önde gelen etkinliklerine ilişkin gözlemleri ilgiyle okunur. Kırdan yaşayan İspanyolların yaşam tarzları ve düzeyleri konusunda aktardığı bilgiler de *Günlük*'ün canlı tablolarındandır.

Bu kitap aynı zamanda Birleşik Krallık'ın 19. yüzyılın başlarında *Pax Britannica*'yı ve yeryüzünde yaygın İngiliz egemenliğini kuruşunun ve bu gelişmelerde donanmasının etkinliğinin de kısmi bir fotoğrafıdır. Bunun bağlantısı olarak, başka toplum ve kültürlerle Avrupa merkezli –kimi zaman aşağılayıcı– bakışının da bir örneğidir. (Bunu aşmak için, modern antropolojiyi, Darwin'den 100-110 yıl sonrasında, yakın topraklarda çalışan Lévi-Strauss'u ve başkalarını beklemek gerekecektir.)

Ayrıca bu kitap, 19. yüzyılın ilk yarısında bir askeri açınsama gemisinin faaliyetinin ayrıntılarıyla aktarımıdır. Kitapta subaylar ve mürettebatın yaşam ve çalışma koşulları, gemi komutanının geniş yetkileri, yelkenli gemi manevraları, değişik denizlerde seyir koşulları, o dönemde İngiliz donanmasının Güney Amerika sularında

² Bu geçişin sadece Darwin'in düşüncesiyle sınırlı olmadığı, öncesinde Lamarck'ın ve aynı dönemde veya sonrasında birçok başka doğabilimcinin de o yönde düşünceler ürettiği göz ardı edilmemeli kuşkusuz.

ve limanlarındaki yaygın ve etkin varlığı gibi konularda ilgi çeken bilgiler yer alır. Bu yönüyle bir denizcilik kitabıdır.

19. Yüzyılın İlk Yarısında Hidrografiya Seferlerinin Ardındaki Temel Saik ve *Beagle*'ın Uzun Görevi

HMS *Beagle*'ın³ bu *Günlük*'te aktarılan seferi (1831-1836), resmi bir görevi olmaksızın onunla yolculuk eden Charles Darwin'in yolculuktan sonraki bilim insanı niteliğiyle kazandığı şöhret nedeniyle tarihe malolmuştur. Oysa seferin kendisinin öne çıkan bir özelliği yoktu; çok sıradan, alışılmış bir seferdi. Hatta 1826'da başlamış bir görev seferinin ikinci safhası, devamıydı sadece.

1805 Trafalgar Deniz Savaşı zaferinden sonra, Birleşik Krallık donanmasının denizlerde ciddi bir rakibi kalmamıştı. Öte yandan Waterloo Muharebesi'nden sonra Napoléon Savaşları da bitmiş ve bu devlet, denizlere hâkimiyetiyle *Pax Britannica*'yı kurmaya başlamıştı.⁴ Aynı dönemde, kısmen İspanya ve Fransa'nın, özellikle birincisinin denizdeki gücünü kaybetmesinin de yardımıyla Güney Amerika'daki sömürgeler ardı ardına bağımsızlıklarına kavuşmaktaydı. Avrupalıların Amerika kıtalarına müdahalelerini engelleyen 1823 Monroe Doktrini ilan edildiğinde, İngiltere bu yeni durumdan sağlayacağı iktisadi çıkarları ön plana alarak, bağımsızlıklarını kazanan Güney ve Orta Amerika devletlerini tanımaya başladı.

Deniz yoluyla ticaretin güvenliği için, güvenilir haritalara gereksinim duyuluyordu. 1829-1855 yılları arasında Donanma Hidrografyası unvanıyla görev yapan Sir Francis Beaufort döneminde

3 HMS: His/Her Majesty's Ship'in kısaltmasıdır, "Majestelerinin gemisi" anlamına gelir. Bizdeki TCG, Türkiye Cumhuriyeti Gemisi türünden bir belirleyicidir.

4 Bu dönem aynı zamanda Krallık'ın dünya jandarmalığına soyunmasının da başlangıcıdır. Bunun bazı örneklerini *Günlük* metninde bulmak mümkündür. Denizlerde *Pax Britannica*'nın nasıl işlediğine ilişkin çok ilginç unsurlar var. Örneğin, Uruguay'da, atlarına el konulan bir İngiliz'e destek için, Montevideo'da bulunan ve İngiliz fırkateyninden karaya 140 kadar deniz piyadesi ve bahriyeli çıkartılması (26 Temmuz 1832). *Beagle*'a, sağlık denetimine itirazı nedeniyle Buenos Aires limanına giriş izni verilmeyişi üzerine, oraya bir fırkateyn gönderilip özür talep edilmesi (3 Ağustos 1832). O dönemde söz konusu ülkeler bağımsız devletlerdi. Bilindiği gibi bu jandarmalık gücü, kimi zaman, Çin'le 1839 ve 1856 Afyon Savaşları'nda görüldüğü gibi, haydutlukla, ahlaksız ticaretle de lekelenmiştir.

Britanya donanmasının gemileri 170 büyük sörvey seferi gerçekleştirmiştir.⁵ Kaldı ki bu çalışmalar çok daha önceden başlamıştı. Nitekim bizzat Francis Beaufort örneğin, 1811-1912 yıllarında HMS *Frederichsteen* gemisiyle Anadolu'nun güney kıyılarının haritasını çıkarmıştı.⁶ İşte *Beagle*'ın, ikincisi bu *Günlük*'te aktarılan iki seferi de bu çerçevede tasarlanmış ve gerçekleştirilmiştir.

Dolayısıyla bu seferlerin gerisinde öncelikle siyasi stratejik düşüncelerin varlığı gözden kaçırılmamalıdır. *Beagle*'ın 2. seferinin ilk yılında (1832) İngiliz bayraklı 250 ticaret gemisi Güney Amerika limanlarına mamul ürünler taşıyordu. Bu sefer sırasında FitzRoy komutasında 82 kıyı haritası, 80 liman planı hazırlanmış ve 40 görünüm resmi çizilmiştir.⁷ “*Beagle*'ın Darwin'siz Seferi” başlıklı ilginç makalesinde George Basalla şöyle yazıyor: “[İngiliz] keşif ve hidrografiya seferleri çoğu zaman bilimsel girişimler olarak sunulur, ama genellikle ulusun ekonomik gelişimine katkı için yapılmış girişimlerdir.”⁸ Nitekim Amiral Beaufort, HMS *Sulphur* ile yapılan dünya çevresinde yolculuk için Kaptan Edward Belcher'e verdiği talimatta şöyle yazıyor: “Batıda Amerika ile ticaretimiz uzun zamandır böyle güvenilir haritalara ihtiyaç duyuyordu. Şimdi artık Valdivia'dan Kolombiya'ya kadar bütün limanlar gemilerimize açılmıştır.”⁹ Bu girişim ve çabaları ayrıca egemenlik kurmada donanma gücünün hareketine katkı olarak da düşünmek doğru olur.

İşte bu çerçevede, Güney Amerika'nın doğu ve batı kıyılarıyla Tierra del Fuogo (Ateş Toprağı) kıyılarının haritalanmasını amaçlayan görev (1826-1836) iki bölümden oluşuyordu. Bunlardan

5 Roderick I. Murchison'dan (“Address to the Royal Geographical Society of London” içinde: *Proceedings of the Royal Geographical Society of London*, C. II, 1857-8, s. 241) aktaran George Basalla, “The Voyage of the *Beagle* without Darwin”, *The Mariner's Mirror*, C. 49, (1963) S. 1, s. 44.

6 Bu açınama seferinin denizcilikten çok tarihi-arkeolojik yönlerini öne çıkaran anlatısı için bkz. Francis Beaufort, *Karamanya*, (çev. A. Neyzi, D. Türker), Suna-İnan Kıraç Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü, Antalya, Tarihsiz [2001], 316 s.

7 Amiral Douglas'tan (*Nature*, 6 Şubat 1932) aktaran Nora Barlow, “Preface”; içinde: *Charles Darwin's Diary of the Voyage of HMS Beagle*, Cambridge University Press, 1933. s. xv.

8 George Basalla, *agy.* s. 46.

9 Captain Sir Edward Belcher, *Narrative of a voyage round the world in Her Majesty's Ship Sulphur during the years 1836-42, including details of naval operations in China, from Dec. 1840 to Nov. 1841*, C. 1. Londra, 1842, s. xx.

birincisinde (1826-1830), seferin ve HMS *Adventure*'in komutanı (*Commander and Surveyor, Senior Officer of the Expedition*) Philip Parker King idi. *Beagle*'a ise Pringle Stokes komuta ediyordu. Adı geçenin sefer sırasında 1828 yılında intiharı üzerine *Beagle*'in komutanlığına Robert FitzRoy getirildi. Sefer 1830 yılında bitirildi. Bu ilk seferin öyküsü *Narrative*'in¹⁰ ilk cildinde yer alır.

Darwin'in katıldığı seferse 1831-36 yılları arasındaki ikinci seferdir. İkinci seferin gerek sefer komutanı kaleminden anlatısında (*Narrative II*), gerekse Darwin'in günlüğünde, o birinci sefere, ikisi arasındaki sürekliliği vurgulayan, kişilere ve gemilere bazı atıflar bulunmaktadır. Bu ikinci seferde, komutan kendi kararıyla bir uskuna satın almış ve ona birinci seferde komutan gemisi olan *Adventure*'in adını vermişti. Daha sonra, sefer sırasında bu gemiyi satmak zorunda kalacaktır:

HMS Beagle, bu iki uzun seferinden sonra da aynı görevi başka denizlerde sürdürecektir. 1837'de bu kez FitzRoy'un komutan yardımcılığını yapan John Clement Wickham'ın komutasında Kuzeybatı Avustralya'da açınama ve ölçümlerle haritaları geliştirecektir.

1841'de bu kez Wickham'ın yardımcısı, 18 yıl önce aynı gemide genç bir subay adayı olarak göreve başlayan, daha sonra Amiral, John Lort Stokes komutayı devralacak ve gene Avustralya kıyıları ile Timor Adası ve Yeni Zelanda kıyıları haritalanacaktır. Nihayet 1845 yılında *Beagle*'in inceleme gemisi işlevi sona erer ve kıyı koruma hizmetine verilir.¹¹

10 Eserin tam künyesi şu: *Narrative of the surveying voyages of His Majesty's Ships Adventure and Beagle between the years 1826 and 1836, describing their examination of the southern shores of South America, and the Beagle's circumnavigation of the globe.* (Majestelerinin Gemileri *Adventure* ve *Beagle*'in, 1826-1836 Yılları Arasındaki İnceleme Seferlerinin, Güney Amerika Kıyılarındaki İncelemeleriyle *Beagle*'in Yerküre'de Çemberseyrini Betimleyen Aktarım.) 3 C. + II. cilde ek. Henry Colburn, Londra, 1839. Bu dört ciltlik eser bundan sonra gerek bu "Sunuş"ta gerekse çeviri metindeki dipnotlarda sadece *Narrative* adıyla, gerektiğinde cilt sayıları eklenerek anılacak.

11 *Beagle*'in görevlerine ilişkin bu bilgileri, Karl Heinz Marquardt'ın *Anatomy of the Ship HMS Beagle Survey Ship Extraordinary*, Conway Maritime Press, Londra, 1997 adlı eserine borçlanıyorum (s.10-21).

Darwin'in Sefere Katılışı

Beagle'in birinci seferinin (1826-1830) sonlarına doğru Kaptan FitzRoy manyetik sapma ölçümleri yaparken dikkat çekici sapmalar gözlemleyince, Tierra del Fuego dağlarında önemli maden yatakları bulunabileceğini düşünmüş ve gemisinde mineraloji ve jeoloji alanlarında bilgili kimse bulunmayışının eksikliğini duymuş ve günlüğüne şöyle yazmıştı: “Benzer bir sefer için İngiltere’den tekrar yola çıkarsam, subaylar ve ben hidrografiya çalışmalarını sürdürürken, karada incelemeler yapabilecek birini gemide buldurmaya çalışacağım.”¹² FitzRoy’un ileri sürdüğü saik ve genel kabul gören açıklama budur.

Fakat çok sonraları, aslında gemide zaten Amirallik Dairesi’nce görevlendirilmiş bir doğabilimci –gemi cerrahı McCormick– bulunduğu ve Darwin, resmi doğabilimci olmadığına göre, neden gemideydi sorusunu soran biri çıkmış ve kanımızca tarihsel empati sınırlarını zorlayarak ilginç bir sonuca varmıştır. H. L. Burstyn’e göre kraliyet donanmasında, subaylarla kaptan arasında, ona tam itaati zayıflatacak istenmeyen bir “ahbaplık” kurulmasını engellemek amacıyla gemi komutanları geleneksel olarak, sefer sırasında yalnız yemek yerlerdi.¹³ “Kraliyet donanmasında bir savaş gemisinin kaptanı olmak FitzRoy’un, gemideki diğer subaylarla bile, resmi ilişki dışında bir temasını önliyordu. Ancak kendi toplumsal konumundaki biriyle yakın ilişkiler kurabilirdi.”¹⁴

Bu kısıtlılığın kaptanın ruhsal dengesi açısından sakıncaları vardı. *Beagle*'in ilk seferinin üçüncü yılında gemi komutanı, demek ki FitzRoy’un selefi Kaptan Stokes, Macellan Boğazı’nda çalışırken ruhsal çöküntü sonucunda intihar etmişti. Burstyn’e göre FitzRoy’un, diğer subaylardan yalıtılmışlığının yaratacağı güçlük konusunda endişeleri vardı. Gençti ve henüz ilk kez sefer komutanı olarak atanmıştı. Krallık donanması hâlâ Nelson ilkelerince yönetiliyordu ve bu da gemi komutanlarını, yaklaşılamaz bir konuma yerleştirmekte ve onlara mutlak bir yetke tanımaktaydı. Bu

12 *Narrative I*, s. 385.

13 H. L. Burstyn, “If Darwin Wasn’t the *Beagle*’s Naturalist, Why Was he on Board?”, *The British Journal for the History of Science*, C. 8, No. 1 (Mar. 1975), s. 62-69.

14 Duncan M. Porter’in *Günlük*’ün Keynes edisyonuna ilişkin incelemesi, *Archives of Natural History* (1990), C. 17, S. 3 s. 382-383.

çerçevede, yazara göre FitzRoy, yalıtılmışlığına, insan temasından yoksunluğuna çare olarak bir arkadaş aramıştır. Nitekim aradığı kişi, aşağıda aktarılan Henslow'un mektubunda da belirtildiği gibi öncelikle iyi eğitilmiş görgülü biri olmalıydı; bilimsel yetenekleri ikinci sırada geliyordu. Sonuç itibarıyla, *Darwiniana* yazınında o zamana kadar ikincil konumdaki saik, Burstyn tarafından ön plana çıkarılmış oluyor.

Bu düşünceyi destekleyen bir başka unsur, *Günlük*'ün ilk sayfalarında yer alan, 1831 yılının Kasım ve Aralık aylarında *Beagle* Devonport limanında sefere hazırlanırken, Darwin'le Kaptan'ın birlikte yaptıkları ziyaretler, gittikleri konserler, katıldıkları davetler, çıktıkları gezilere ilişkin bilgilerdir. Gemi ve sefer dışında da ikisi arasında bir dostluk ilişkisi mevcuttur.

Ne var ki, temel saik ne olursa olsun, *Beagle*'in seferinin beklenmeyen sonucunu, "genç Darwin'i, dost canlısı fakat amaçsız, sıradan, zeki bir gençten, insanlığı, en fazla bağlı olduğu inançlardan vazgeçirebilecek bir görüş geliştirmeye kararlı bir entelektüele dönüştürmüş olması"¹⁵ gerçeğini değiştirmiyor.

Kaptan, 1831 yılında Amirallik Dairesi tarafından Güney Amerika'nın güneyinde haritalama işini tamamlamak üzere yeniden görevlendirildiğinde bu düşüncesini uygulamaya koymuştur. FitzRoy talebinin hem Amirallik Lordları tarafından onaylanması için, hem de amaca uygun birinin bulunması için donanma hidroğrafyacısı Francis Beaufort'un aracılığına başvurur. Francis Beaufort, Trinity College'da matematik profesörü ve aynı zamanda Anglikan din adamı, dostu George Peacock'ın yardımını ister. O da önce Cambridge yakınlarındaki bir yerde piskopos vekilliği yapan doğabilimci din adamı Leonard Jenys'e önerir. O kabul etmeyince arkadaşı ve Darwin'in hocası botanikçi ve mineraloji uzmanı J. S. Henslow'a yazar. Aklında Henslow'un kendisi de olabilir. Ama bu sonuncusu 24 Ağustos 1831 günü Darwin'e bir mektup yazarak öneriyi iletir ve bu fırsatı kaçırmamasını öğütler. Şöyle yazar:

(...) Bu mektubu okuyacak ve onu Londra'dan size ulaştıracak olan Peacock, benden, hükümet tarafından Amerika'nın güney ucunu açsınmakla görevlendirilen Kaptan FitzRoy'a eşlik edecek bir

15 Burstyn, *agy.*

doğabilimci tavsiye etmemi istedi. Sizin, böyle bir görevi yerine getirebilecek, tanıdığım en nitelikli kişi olduğunuzu belirttim. Bunu, “kemale ermiş” bir doğabilimci olduğunuzu düşündüğüm için değil, fakat doğa tarihi alanında önemli olabilecek her şeyi derlemeye, gözlemlemeye ve not etmeye ileri derecede yeterli olduğunuzu düşündüğüm için yaptım. (...) Kaptan FitzRoy, (anladığım kadarıyla) salt örnek toplayıcıdan öteye, kendisine yoldaşlık edebilecek birini aramaktadır ve ne kadar iyi bir doğabilimci olursa olsun, kendisine beyefendi (*gentleman*) niteliğiyle önerilmemiş birini kabul etmeyecektir. Nitelikleriniz konusunda en küçük bir kuşkunuz olmasın; sizi temin ederim ki aradıkları insan sizsiniz...¹⁶

Peacock adayın adını Francis Beaufort'a bildirir ve o da FitzRoy'u bilgilendirir. Sonrasında Darwin FitzRoy'u ziyaret eder, ayrıntılar üzerinde konuşur ve karşılaşmadan her ikisi de memnun ayrılırlar. Böylece henüz mesleğinin başındaki bir doğabilimciyle, hatta salt bir doğabilim meraklısıyla, ondan sadece dört yaş büyük olmakla birlikte kendini kanıtlamış ve başarılı denizci/komutan arasında, zaman zaman sorunlar çıksa da çok uzun sürecek karşılıklı bir dostluk başlayacaktır. Her ikisi de birçok mektupta diğeri hakkında övücü ifadeleri çok sık kullanırlar. FitzRoy, *Narrative II*'de sefer sırasında Darwin'in davranışlarını, çabalarını birçok yerde över. Fakat çok sonraları, *Türlerin Kökeni* yayımlandığında, yukarıda belirtilen amacın dışında, aynı zamanda Kutsal Kitap'ta yazılanların bilimsel kanıtlarını bulma umuduyla bir doğabilimciyi gemisine davet eden Kaptan, onların aksini ileri süren bir kitap yayımlamasını kabul edemeyecektir. Ancak Darwin vefalıdır, FitzRoy'a bağlılığını onun erken yaşta (1865 yılında, 60 yaşında) intiharla son bulan hayatı boyunca sürdürecektir, sonrasında da ona şükran duygularını ifade etmekten geri kalmayacaktır.

Gemide Darwin'in Konumu

Bir dönemden sonra, özellikle 18. yüzyıldan başlayarak, keşif seferlerine çıkan gemilerde hem ressamın hem de bilim insanla-

¹⁶ Bkz. <https://www.darwinproject.ac.uk/letter/DCP-LETT-105.xml> (Erişim 23.1.2021)

rının bulunması gelenek haline gelmişti. Bougainville'in seferinde (1766-69) *La Boudeuse* fırkateyninde hem doğabilimci Philibert Commerson hem de astronom Vernon bulunuyordu. Aynı tarihlerde Cook'un birinci seferinde (1768-71) *Endeavour*'da doğabilimciler Joseph Banks ve Carl Linnaeus'un öğrencisi Daniel Solander de onunla birlikte dünyayı dolaşmışlardı. La Pérouse'un *La Boussole* ve *L'Astrolabe* adlı gemilerle 1785'te başlayan ve her iki geminin de 1788'de Vanikoro'da kırma uğramasıyla biten seferinde, bir astronom, üç doğabilimci, fizikçiler ve meteoroloji uzmanı da vardı. Bu kişiler seferin resmi görevlileriydi. Bu uygulama 19. yüzyıldaki hemen bütün inceleme seferlerinde sürer gider.

Darwin'in durumu bunlardan farklıdır. Onun gemiye katılması, Amirallik Dairesi'nin değil yukarıda belirtildiği gibi kaptanın isteğiyledir. Amirallik sadece kaptanın talebini kabul etmiştir. Aslında, hidrografiya çalışmaları yapanlar da dahil bütün donanma gemilerinde, gemi cerrahları/hekimleri aynı zamanda doğabilim çalışmalarıyla da yükümlüydü. Nitekim *Beagle*'in resmi doğabilimcisi ve İngiltere'deki müzeler için materyal toplama yükümlülüğü olan kişi, McCormick adındaki bahriye cerrah/hekimiydi. Bu kişi Darwin'in, bir sivilin gemide aynı işlevi kendisinden çok daha avantajlı koşullarda yerine getirebiliyor olması karşısında, yolculuğun başlarında, Rio'da gemiden ayrılacak ve yerine başka bir cerrah/hekim atanacaktır. Amirallik Dairesi Darwin'in gemi listesine yazılmasına onay vermiştir. Tayını da verir. Onun dışında bütün masraflarını kendisi karşılamak durumundadır. Gemide kaptanın konuğudur ve onun sofrasını, masraflara adil biçimde katılma koşuluyla paylaşacaktır.¹⁷ Hatta kaptanın kamarasından da yararlanacaktır. Geminin uğradığı yerlerde istediği gibi karaya çıkmaya hakkı vardır, geminin filikalarından biri onu istediği yere götürür. Seferin herhangi bir aşamasında gemiyi terk edip İngiltere'ye dönme olanağı saklıdır. Nihayet topladığı örnekler kendi malı sayılmaktadır. Böylece Darwin gemide gerçekten ayrıcalıklı bir konumdadır.¹⁸

17 Bkz. *Narrative* II, s. 19. Gemide iki mutfak olduğu anlaşılıyor. Baş taraftaki gemicilerin mutfağı ve silah kamarasında yemek yiyen subayları ile kendi kamarasında yiyen ve sofrasında Darwin'i konuk eden kaptanın mutfağı.

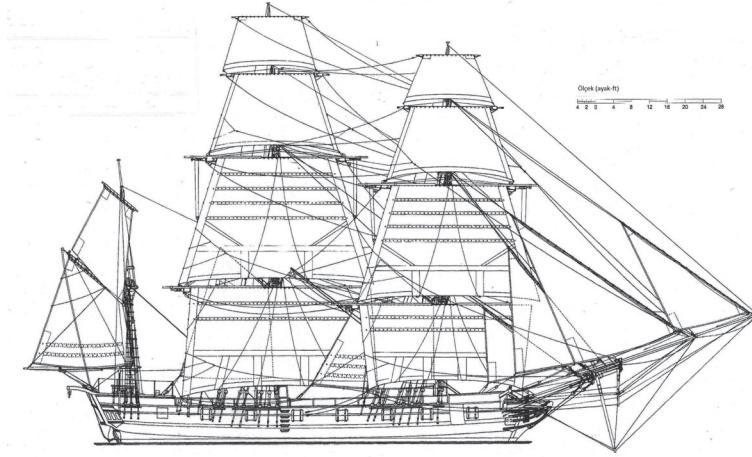
18 Bu konuda bkz. Ömer Bozkurt, "Gemide Ayrıcalıklı bir Yolcu: Charles Darwin", *Yeni Deniz Mecmuası*, S. 1 Mart 2016. s. 20-29. Bu yazıya şu adresten de ulaşılabilir: <http://www.omerbozkurt.com/yazilar-soylesiler/gemide-ayricalikli-bir-yolcu-charles-darwin/>

Beagle'ın Özellikleri

HMS *Beagle* küçük bir gemidir fakat sefer süresince denize çok elverişli olduğu defalarca kanıtlanmıştır. Güverte uzunluğu 90 ayak (27,43 m), omurga uzunluğu 73 ayak (22,25 m) ve genişliği 24 ayak (7,32 m) boyutlarında on toplu brik olarak 1820'de inşa edilmişti. 235 tonilatoluk oylumu vardı. Karinası bakır levhalarla kaplıydı. O dönemin jeopolitik koşulları çerçevesinde 1825'te hidrografiya inceleme gemisine dönüştürüldü, bu sırada bir mizana direği eklenerek barko biçiminde donatıldı. O arada, görev sırasında harita çizimini kolaylaştırmak için kış tarafına, dümen dolabının arkasında kalan bölümün tamamını kaplayan bir harita kamarası eklendi (*Günlük*'te kış güverte kamarası) ve harita masasının üzerine genişçe bir camlı kaporta (tavan penceresi) yapıldı. Eklenen mizana direği bu harita kamarasının içinden, harita masasının hemen önünden yükselmekteydi. Alt güvertedeki kaptan kamarası ile subay salonu da, mevcut mandagözlerinin dışında camlı kaportayla daha aydınlık hale getirildi. İnceleme gemisine dönüştürülüyor olması nedeniyle toplarının sayısı azaltıldı.

1826-30 seferinden sonra yer yer çürümüş gemi, 1831'de Plymouth tersanesinde bizzat gemi komutanı FitzRoy'un müdahaleleriyle, onun denetiminde ve hatta bazı donanımın masrafları onun tarafından karşılanmak suretiyle ikinci kez büyük tadilat gördü. Ana güverte sekiz parmak (yaklaşık 20 cm) yükseltildi. Böylece gemidekilerin barınma alanı olan alt güvertede tavan yüksekliği artırılarak gemicilere biraz daha rahatlık sağlandı ve hacmi 242 tonilatoya çıktı. Gemi ayrıca yakın geçmişte geliştirilmiş yıldırım-savarlarla donatılmıştı. Bu sayede beş yıllık sefer sırasında birçok kez yıldırım düşmesine rağmen gemide önemli bir hasar meydana gelmemiştir.

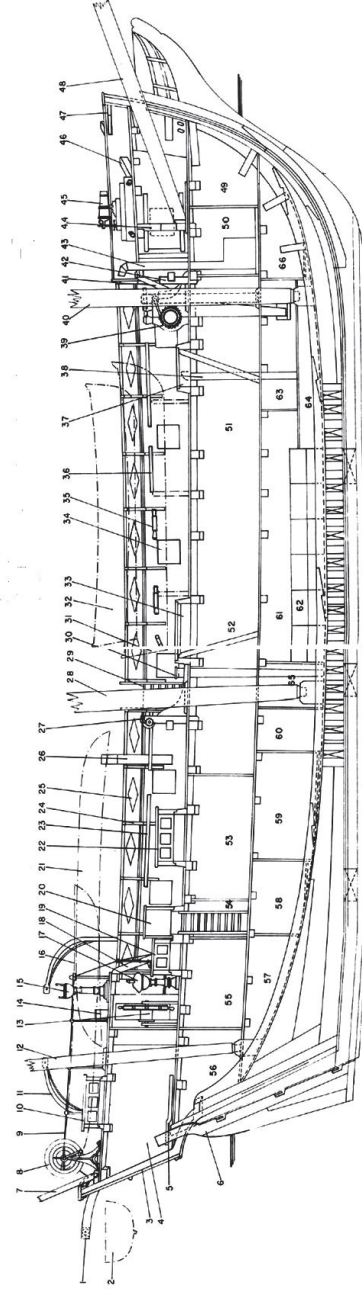
Gemide yedi tane kürekli ya da kürekli-yelkenli tekne mevcuttu. Ölçümleme çalışmalarının büyük bölümü bu yardımcı teknelerle gerçekleştirilmiştir. Bunlarla yapılan seferlerde bazen gemiden 150 deniz mili kadar uzaklaşabiliyordu. *Beagle* Kanalı'nın kuzey ve güney kolları baştan başa bu küçük teknelerle ölçümlenmiştir. (Bkz. 1833 Ocak ayı ikinci yarısı ve 1-2 Şubat tarihli *Günlük* girişi.) Bu teknelerden en büyüğü iki direkli bir yavldır (uzunluk 26 ayak



1825 yılında bir inceleme gemisine dönüştürülmek üzere geçirdiği tadilatın sonra üç direkli barko armasıyla (HMS) *Beagle* (Kaynak: K. H. Marquardt, *Anatomy of The Ship HMS Beagle...*)

-7,92 m-; genişlik 6 ayak 6 parmak -2,11 m-; su çekimi 2 ayak 11 parmak -0,89 m). Bu tekne güvertede, pruva ve grandi direklerinin arasına yüklenmiştir, onun üzerine de 23 ayak -7,01 m- boyunda bir kotra yerleştirilmiştir. İki balınacı kayığı, grandi direği ile mizana direği arasında, ters çevrilmiş durumda ve bodoslamalarından biri kıç kasara güvertesine, diğeri, grandinin hemen gerisinde, iki küpeşte arasında yükseltilerek çatılmış bir köprüye dayalı olarak taşınıyordu. Nihayet bir balınacı kayığı ile bir kik ve bir de dingi (*dinghy*) kıç güvertede mataforalara asılı olarak taşınmaktaydı.¹⁹ Bu teknelerin kimi zaman gemiden hayli uzaklara yönelen ve günlerce süren ölçümleme çalışmaları Darwin'e gezi ve gözlemleri için fırsatlar yaratmıştır. Örneğin *Beagle* Chiloé Adası'nın dış (batı) kıyılarını incelerken, küçük tekneler adanın doğu kıyılarında, onu anakaradan ayıran boğazda çalışmalar yürütmüştü; Darwin onlarla birlikte gitmiş, kimi zaman da onlardan ayrılıp bazı merhaleleri karadan aşmıştır.

¹⁹ Marquardt, *agy.* s. 35. *Günlük'te* Darwin bu tekneleri, çoğu zaman türlerini belirtmeden genel bir adla, *boat* sözcüğüyle anmaktadır. O nedenle bu durumda çeviride filika sözcüğü kullanıldı.



HMS Beagle'in ikinci tadilatın sonra boylamasına kesiti: 1- Dinghy mataforası, 2- Dinghy, 3- Kıç ayna, 4- Harita kamarası, Darwin'in kamarası, 5- Demir dümen yekesi, 6-Yeni dümen, 7- Bayrak gönderi, 8- Derin su iskandil vinci, 9- Vardavela, 10-Alt güverteyi aydınlatan camlı kaporta, 11- Kıç güverte mataforası, 12- Mizana direği, 13- Dümen dolabı, 14- 28 ayaklık balinacı kayığı kalasturası, 15- Semt (azimüt) pusulası, 16- 25 ayaklık balinacı kayığı, 17- Pusula, 18- Kıç kasara merdiveni, 19- camlı kaporta, 20- Alt güverteye men merdiven kaportası, 21- 28 ayaklık balinacı kayığı, 22- Camlı kaporta, 23-Armadora, 24-Dürülü hamakların konulduğu rafın dikmesi, 25- Dürülü hamakların konulduğu raf, 26- Filika taşıyıcı yatay putrel, 27- Ana kandilisa palanga bitası, 28- Grandi direği, 29- Lubar ağzı merdiveni, 30- Pompa, 31- Yavl 28 ayak (kesikli çizgi), 32- Yavl'n üstünde kotra (kesikli çizgi), 23 ayak, 33- Ana ambar ağzı, 34- Top borda kapağı, 35-Kuçük bita, 36- Armadora, 37- Baş ambar ağzı, 38- Zincir güverte loçası, 39- Irgat, 40- Pruva direği, 41- Baş kasaraya çıkan merdiven, 42-Pruva gabya iskota bitası, 43- Fırın bacası, 44-Cıvadra iskaçası, 45- Beş librelilik top, 46- Griva babası, 47 Armadora, 48- Cıvadra, 49- Revir, 50- Mürettebat kuzinesi, 51- Mürettebatın büyük bölümünün yaşadığı ve uyuduğu alt güverte, bu bölümde grandinin arkasında kalan yer subay namzetlerine(midshipman) ayrılmıştı. , 52- Ana ambar merdiveni, 53- Subay salonu (messroom ya da gunroom), Subay kamaraları Subay salonunun her iki yanında yer alır. 54- Geçit, 55- Kaptanın kamarası, 56- Kaptanın kileri, 57, 58, 59, 60, 61- Kumanya ve içecek ambarları, 62- Su hazneleri, 63- Yelken ambarı, 64- Zincirlik, 65- Sintine kuyusu, 66- Kömür ve kuru gıda deposu. (Kaynak: K. H. Marquardt, agy. s. 60-61)

Geminin güvertesi ayrıca biri baş kasara üstünde olmak üzere yedi top, bir çift ırgat ve armadoralardan başkaca, yükseklikleri iki ayağı aşan camlı kaportalar ve alt güverteye inen ambar kapaklarıyla doluydu. Yedek serenler ve tomruklar da güvertede istiflenmişti. Ayrıca her yanda hayli çapraşık hareketli armanın farklı kalınlıkta halatları ve makaraları bulunuyordu. Böylece ana güvertede bile öyle geniş alanlar kalmıyordu. Uzun sefer süreleri için yetecek kumanya ve su da yüklenince gemide boş yer bulunamıyordu. Yıllarca “kükreyen kırklar, uluyan ellilerde”, en sert denizlerde seyrederken, o küçük gemideki insan sayısı yetmişten fazlaydı.²⁰ Dolayısıyla adım atacak yer yoktu. Bunun sıkıntısı sürekli olarak çekilmiştir.

Beagle'a 24 adet (kimi kaynaklarda 22) kronometre yüklenmiş ve bunlar Adan Z'ye kadar adlandırılmıştır. Bunların bir bölümü Kaptan'ın kişisel kronometreleridir. Kaptan dünyanın çevresinde dönüşü sırasında farklı noktalarda yapacağı boylam belirlemelerinin doğruluğu için buna gerek görmüştür. Nihayet gemide hayli oylumlu –en az 245 cilt– bir kitaplık²¹ bulunmaktadır. Bunlar başlıca doğabilimleri, botanik, meteoroloji, jeoloji, deniz kabukluları, keşif seferleri anlatıları alanlarında büyük çoğunluğu İngilizce ve az sayıda bazıları da Fransızca ve İspanyolca yayınlardır. Bu kitaplar harita çizim masasının bulunduğu küçük güverte kamarasında muhafaza edilmektedir.

Gemide Konfor ve Yolculuğun Maliyeti

Yukarıda geminin boyutları verilmişti. Yetmişten fazla insanın, hem ambarları hem güvertesi böylesine yüklü bir gemide çok sıkışık biçimde yaşadıkları tahmin edilebilir. Yandaki kesit çiziminden

20 Komutan FitzRoy'un kitabında (*Narrative II*) verdiği mürettebat dökümünde 74 kişi sayılıyor. Bunlardan onu vardiya yükümlülükleri olmayan, yolcu konumundaki kişilerdir: Cerrah, ressam, kronometre uzmanı, din görevlisi, ilk yolculukta FitzRoy'un gemisine alıp İngiltere'ye getirdiği ve şimdi ülkelere geri götürdüğü üç Tierra del Fuego yerlisi, Kaptan'ın hizmetkârı ile önceleri miço sonrasında Darwin'in hizmetkârı, asistanı ve sekreteri Syms Covington ve Charles Darwin.

21 Kitaplarda bulunan eserlerin listesi ve fiili kullanımlarına ilişkin bazı ayrıntılar için bkz. “Books on the *Beagle*”, <https://www.darwinproject.ac.uk/people/about-darwin/what-darwin-read/books-beagle> (Erişim 28.1. 2021.)