


## **Toruko Gunkan Erutū-rurugō no Kainan ve Üç Bahriyelinin Sevgilileri Adlı Eserlerde Ertuğrul Fırkateyni Faciası\***

Arş. Gör. Emine Sicim Kaplan   
Selçuk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi  
Japon Dili ve Edebiyatı Bölümü  
[emine.kaplan@selcuk.edu.tr](mailto:emine.kaplan@selcuk.edu.tr)

### **Öz**

Günümüz modern toplumu, tarih bilgisini çoğunlukla roman, hikâye vb. edebî eserlerden ve televizyon, sinema vb. görsel alanlardan oluşturmaktadır. Bu alanlarda kurgu unsurunun ön planda olduğunu göz önünde bulundurursak, aktarılan her hatalı bilgi, toplumun belleğinde yanlışlar ve önyargılar oluşturacaktır. Bu çalışmada, Ertuğrul Fırkateyni faciası olayının, farklı zamanda ve farklı dilde yazılan iki edebî esere yansımaları incelenmiştir. İlk romanın yazarı Ömer Ertur'un kitabı Japonca, İngilizce ve Türkçe olmak üzere üç dilde yayımlanmıştır. Bu yüzden Japonya ve Avrupa'da oluşacak Türk imajı açısından oldukça önem taşımaktadır. Ertur romanında, gerçeğe dayalı bir kurgu olmasına rağmen Ertuğrul Fırkateyni faciası ile ilgili her ayrıntıyı tarihi gerçekçiliğe sadık kalarak vermiş, olayları tarihi bir araştırma kitabı niteliğinde bütün boyutları ile ele almıştır. Diğer romanın yazarı Burhan Arif Ongun'un eseri, Ertuğrul Fırkateyni faciası üzerine yazılan ilk romandır ve bu yüzden oldukça önemlidir. Ancak Ongun romanında, Ertuğrul Fırkateyni faciası olayını ayrıntısı ile anlatmak yerine konuyla alakası olmayan hayali bir dünya yaratmıştır. Eser, tarihi romandan ziyade aşk romanı niteliği taşımaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** Ertuğrul Fırkateyni faciası, Türk edebiyatı, Japon edebiyatı, Tarihi roman, Türk – Japon ilişkileri.

## **The Ertugrul Frigate Disaster in the Literary Works of Toruko Gunkan Erutū-rurugō no Kainan and Üç Bahriyelinin Sevgilileri**

### **Abstract**

History knowledge of today's modern society is mostly composed of literary works such as novels, stories and visual areas such as television, cinema, etc. If we consider that the fiction elements are prioritized in these areas, any misinformation conveyed will create mistakes and prejudices in the memory of the community. In this study, the reflection of Ertugrul Frigate disaster on two literary works written at different times and different languages has been examined. The author of the first novel is Omer Ertur and his book was published in Japanese, English and Turkish languages. Therefore, this novel is very

\* Bu makale, Prof. Dr. A. Merthan Dünder danışmanlığında tamamlanan *Türkiye'deki Japon Algısına Bir Kaynak Olarak Cumhuriyet Dönemi Türk Romanında Ertuğrul Fırkateyni Faciası* başlıklı Yüksek Lisans tezinden üretilmiştir.

important for the image of the Turkish in Japan and Europe. Ertur has given every detail about Ertugrul Frigate disaster in true faith and examined the events in all its dimensions as a historical research book although there is a fiction based on facts in his novel. The author of the other novel is Burhan Arif Ongun. His book is the first novel written about Ertugrul Frigate disaster and when considered from this point of view, it is very important. However, Ongun has not told much about Ertugrul Frigate disaster and created a fantasy world independent from the main cause. The work has the characteristics of a romance novel rather than a historical novel.

**Keywords:** Ertugrul Frigate disaster, Turkish literature, Japanese literature, historical novel, Turkish – Japanese relations.

## GİRİŞ

Japonya, yaklaşık 250 yıllık kapalılık döneminin<sup>1</sup> ardından 1854 yılında Amerika'nın gönderdiği Matthew Perry komutasındaki donanmanın baskısı sonucu limanlarını yabancılara açmak zorunda kalmıştır. Ardından Amerika başta olmak üzere İngiltere, Hollanda, Rusya ve Fransa ile Japonya'yı yarı sömürge haline getiren eşit olmayan ticari anlaşmalar imzalamıştır (Reischauer 1981:113). 1868 yılından sonra ise, Meiji hükümeti eşitlik ilkesine aykırı şartlar içeren bu anlaşmaların gözden geçirilmesi ve ayrıca Batı teknolojisini, askeri sistemlerini, kanunlarını, kurumlarını incelemek amacıyla Amerika ve Avrupa'ya elçiler göndermiştir (Hall 1983:286-287). Japonya İmparatorluğu ve Osmanlı İmparatorluğu arasındaki ilişkilerin başlangıcı da bu döneme denk gelmektedir.

Osmanlı İmparatorluğu'nu ziyaret eden ilk Japon, 1871 yılında gelen Fukuchi Gen'ichirō'dur. (Dündar 2015:364). Bu dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nu 1861 yılında tahta geçen Abdülaziz (1830-1876) yönetmektedir. Abdülaziz Dönemi'nde, Sırp, Karadağ, Bosna - Hersek, Romen (Eflak - Boğdan) ve Bulgar isyanları çıkmıştır. (Sertoğlu 2011:3117-3121). Osmanlı İmparatorluğu Balkanlardaki bu isyanlarla uğraştığından Abdülaziz Dönemi'ndeki Fukuchi Gen'ichirō'nun İstanbul ziyareti, Japonya İmparatorluğu ile Osmanlı İmparatorluğu arasındaki ilişkilerin başlamasında etkili olmamıştır. Ayrıca o dönemde Osmanlı için henüz Asya ittifakı gibi bir düşünce de oluşmamıştır.

İki ülke arasındaki somut anlamda bürokratik ilişkilerin başlamasında II. Abdülhamid Dönemi'nde (1876-1909) iade-i ziyaret amacıyla gönderilen Ertuğrul Fırkateyni etkili olmuştur. Ancak Ertuğrul Fırkateyni Japonya'ya gidişle değil, dönüş yolunda yaşadığı kaza ile hafızalarda yer edinmiştir. Bu olayla ilgili olarak çok sayıda akademik çalışma yapılmıştır.<sup>2</sup>Ayrıca bu konu hem ülkemizde hem de Japonya'da edebî eserlerde işlenmiştir.

## 1. TÜRK - JAPON İLİŞKİLERİ

Osmanlı İmparatorluğu ve Japonya İmparatorluğu'nun ilk doğrudan teması XIX. yüzyılın son çeyreğinde gerçekleşmiş ve iki ülke arasındaki dostluk günümüze kadar devam etmiştir. İkili dostluk ilişkilerinin günümüze kadar ulaşmasında; iki ülke arasında herhangi bir savaşın gerçekleşmemesi<sup>3</sup> ve Rus-Japon Savaşı'nda, Japonya'nın Osmanlı İmparatorluğu'nun en büyük rakibi konumundaki Rusya'ya karşı zafer elde etmesi etkili olmuştur. Nitekim Halide Edip Adıvar, anılarını kaleme aldığı *Mor Salkımlı Ev* adlı eserinde; Rus - Japon Savaşı'nda, Japon Deniz Kuvvetleri Komutanı olarak görev alan Amiral Tōgō Heihachirō'dan esinlenerek ikinci oğluna Togo adını verdiğini ifade etmektedir (Adıvar

<sup>1</sup> Hristiyanlığın sürekli artmasından endişe duyan Japonya, 1616 yılında Hristiyanlığı, Çin gemileri hariç tüm gemilerin Nagasaki limanı dışındaki limanlara girişini, 1630 yılında da çıkartılan bir dizi kanunla Japonların ülke dışına çıkışını, 1637 - 38 yılında Kyūshū'da çiftçilerin çıkarttığı Shimabara Ayaklanması'ndan sonra 1639 yılında Portekizlilerin de ülkeye girişi yasaklamıştır. Bu gelişmelerin sonucunda Japonya dış dünya ile ilişkilerini keserken ilişkide olduğu tek devlet Hollanda kalmıştır. Bu dönemde Japonya, dış dünya ile bilgileri Hollandalıların getirdiği yıllık raporlardan edinmiştir. Sakoku (kapalılık) adı verilen bu dönemde Japonya, Batı ile teması Hollanda'nın yanı sıra Çinli tüccarlarla kurduğu seyrek ilişkiler sayesinde sağlamıştır. Bu Çinli tüccarlara da Nagasaki'deki Dejima adasıyla sınırlı alanda, sıkı koşullar altında ticaret yapmalarına izin verilmiştir. (Sansom 1984:178)

<sup>2</sup> Türk - Japon ilişkileri konusunda büyük önem arz eden Ertuğrul Fırkateyni Faciası üzerine yazılan ilk ilmi eser Süleyman Nutki'nin 1911 yılında Osmanlıca basılan Ertuğrul Fırkateyni Faciası adlı eseridir. Bunun dışında 1990 yılından 2016 yılına kadar yaklaşık 11 adet ilmi eser yayımlanmıştır. (Sicim 2013:4)

<sup>3</sup> Türkiye II. Dünya Savaşı'nda 23 Şubat 1945 tarihinde Japonya'ya savaş ilan etmiştir. Ancak fiili olarak savaşa katılmamıştır.

2010:145). Ancak iki ülke arasındaki ilişkilerin gelişmesindeki en önemli unsur olarak, II. Abdülhamid Dönemi'nde Japonya'ya gönderilen Ertuğrul Fırkateyni kabul edilmektedir.

Iwakura Misyonu'ndan ayrılarak 1873<sup>4</sup>'te İstanbul'a gelen Fukuchi Gen'ichirō, girişte de belirttiğimiz gibi Türk topraklarını ziyaret eden ilk Japon olarak bilinmektedir (Horikawa 2007:73; Izumi 1989:149-150). Gen'ichirō İstanbul'da bulunduğu süre zarfında temaslarda bulunmuş, ancak ikili ilişkileri başlatma konusunda başarılı olamamıştır.(Arık 1991:17). Gen'ichirō'nun ziyaretinin ardından 1875 yılında Japon Dışişleri Bakanı Terajima Munenori, Başbakan Sanjyō Sanetomi'ye "...Türkler gayri Hıristiyan batı milleti olarak Avrupalılar ile diplomatik ilişkilerde bulunuyorlar, bu bakımdan Japonlara benziyorlar. Biz de onlardan çok şeyler öğrenebiliriz. Dolayısıyla onlar ile diplomatik ilişkileri açarsak bizim için faydalı olacak..." diyerek Osmanlı İmparatorluğu ile diplomatik ilişkilerin başlatılması önerisinde bulunmuştur. Bunun üzerine Terajima'ya, Londra Sefiri Ueno Kagenori'ye oradaki Türk sefiri ile ön görüşmenin yapılması hususunda talimat göndermiştir (Komatsu 1992:30). 1878 yılında da eğitim gezisi yapan savaş gemisi Seiki Haliç'e demir atmıştır (Lee 1988:208). Londra'daki temaslardan sonra Dışişleri Bakanlığı kâtiplerinden Yoshida Masaharu'nun başkanlığındaki bir heyet, 1881 yılında İstanbul'a gelerek Sultan II. Abdülhamid ile görüşmüştür (Erdemir 2014:19). Ancak bu görüşmeden de bir sonuç alınamamış, Osmanlı İmparatorluğu ile Japonya İmparatorluğu arasındaki ilk anlaşma imzalanamamıştır.

1883 yılında Japonya İmparatorluğu, Osmanlı Sadrazamı'na, Osmanlı İmparatorluğu'nun Petersburg Sefiri'ne ve padişahın yaverlerinden Hakkı Bey'e nişanlar göndermiştir (Eraslan 1995:363). 1886 yılına gelindiğinde de Japon İmparatoru'nun özel müşaviri Kont Koruda ve beraberindeki heyet, Avrupa'nın durumunu inceledikten sonra Petersburg'tan İstanbul'a gelmiştir (Şahin 2001:19). Heyetin gelme amacı tam olarak bilinmemektedir. Ancak 1881 yılında Yoshida Masaharu'nun Osmanlı İmparatorluğu'yla münasebet kurmada başarısız olmasından dolayı, yeniden iki ülke arasında ilişkileri geliştirmek amacıyla Osmanlı İmparatorluğu'nun durumunu inceleyip, Türk yetkilileriyle temasa geçerek olumlu gelişmeler halinde yakın gelecekte üst düzeydeki bir heyetin ziyaretine hazırlık gayesini taşıdığı düşünülmektedir (Lee 1988:211). Bundan sonra ikili ilişkilerin daha da güçlendiği görülmektedir.

İmparator Meiji'nin yeğeni Kara Kuvvetleri Korgenerali Prens Komatsu Akihito, Fransa, Almanya, İtalya, Avusturya, Rusya (Nagaba 1996:44) gibi ülkelerde uzun süre askeri tesisleri inceledikten sonra 1887 yılının Ekim ayında İstanbul'u ziyaret etmiştir.<sup>5</sup> Prens Komatsu'nun ziyareti esnasında görmüş olduğu yakın ilgiden dolayı Japon İmparatoru ertesi yıl II. Abdülhamid'e en yüksek devlet nişanı olan Krizantem Nişanı'nı göndermiş ve bu nişana karşılık olarak da Japon İmparatoru'na uygun nişanın verilip verilmeyeceği hususu sorulmuştur. Bunun üzerine II. Abdülhamid, Al-i İmtiyaz Nişanı'nın<sup>6</sup> Japon İmparatoru'na verilmesini uygun görmüştür (Komatsu 1992:31). Bu nişanı götürmek üzere

<sup>4</sup> Bu konu üzerine çalışma yapan araştırmacılar Fukuchi Gen'ichirō'nun 1871 yılında İstanbul'a geldiğini belirtirler (Kazuhiko 2003:55; Dündar 2015:364; Şahin 2001:13; Lee 1988:207) Ancak Japon Dışişleri kaynaklarına göre 1873 yılında İstanbul'a gelmiştir. Çalışmamızda Japon Dışişleri kaynağı temel alınmıştır.

<sup>5</sup> Ertuğrul Fırkateyni üzerine araştırma yapan çoğu araştırmacı eserlerinde Prens Komatsu için Mikado'nun amcası olarak bahsetmektedirler. (İrtem 2005:20; Öke- Mütercimler 1994:27; Şahin, 2004:21; Öndeş 1998:22; Nutki 1911:3) vb. eserlerde amcası olarak bahsedilmektedir.) Bu yanlışlık Ertuğrul Fırkateyni hakkında yazılan ilk eser olan Süleyman Nutki'nin Ertuğrul Fırkateyni Faciası adlı eserinde amca tabiri kullanmasıyla başlamış ve araştırmacılar bu kaynağı esas aldıkları için hata günümüze kadar süre gelmiştir.

<sup>6</sup> Al-i İmtiyaz Nişanı: II. Abdülhamid'in tahta geçtikten sonra yaptırdığı nişandır.

görevlendirilen Ertuğrul Fırkateyni, 14 Temmuz 1889 Pazar günü (Dündar 2015:365) resmi tören eşliğinde İstanbul'dan hareket etmiştir. Ertuğrul Fırkateyni'nin hareketi ile ilgili araştırmacılar arasında farklılıklar bulunmaktadır.<sup>7</sup>

Tarihi sürece bakıldığında Japonya'nın siyasi ilişki kurma konusunda Osmanlı İmparatorluğu'na oranla daha aktif olduğu görülmektedir. Ancak Japon yetkililerin, Osmanlı İmparatorluğu'na olan ziyaretleri çoğu zaman Avrupa seyahatleri dönüşü uğramalarıyla gerçekleşmiştir.

## 2. ERTUĞRUL FIRKATEYNİ FACİASI

Ertuğrul Fırkateyni Padişah Abdülaziz zamanında 1863 yılında İstanbul- Kasımpaşa Tersanesi'nde inşa edilmiştir. Geminin makine ve kazanları İngiltere'de monte edilmiştir. 250 kadem uzunluğunda, 49.10 kadem genişliğinde, 25 kadem derinliğinde ve 2344 ton ağırlığındadır. Kömür kapasitesi 350 ton olup 600 beygir gücünde makineye sahiptir. Gemi hem yelkenle hem de kömürle gidebilecek özelliğe sahiptir (Öke-Mütercimler 1991:34).

Ertuğrul Fırkateyni'nin mürettebat sayısı ile ilgili net bir bilgi olmamakla birlikte<sup>8</sup>, gemiye komutan olarak Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa'nın damadı Albay Osman Bey atanmıştır. Kaymakam Ali Bey süvari olarak atanmış, Ali Bey'in yardımcılığına da Kaymakam Cemil Bey uygun görülmüştür. İkinci süvari Binbaşı Nuri Bey, üçüncü kaptan ise Binbaşı Mehmet Bey olmuştur. Baş Çarkçılık görevi de Albay İbrahim Mehmed Bey'e verilmiştir (Öndeş 1998:37-38).

Ertuğrul Fırkateyni'nin sağlamlığı, makine ve kazanlarının tam anlamıyla tamir olmadığı konusunda çok fazla tartışma yaşanmış, birçok kişi başka bir geminin gönderilmesini savunmuştur. Ancak tüm karşı çıkmalara rağmen Ertuğrul Fırkateyni, 14 Temmuz 1889 tarihinde İstanbul'dan Japonya'ya doğru hareket etmiştir. Yolculuğa başlamadan önce gidiş - dönüş yaklaşık altı ay olarak hesaplanmış, ancak Ertuğrul Fırkateyni'nin yolculuk esnasında yaşadığı aksiliklerden dolayı seyahat 11 ay sürmüştür. Gemi 7 Haziran 1890 tarihinde (Misawa 2006:16) seyrin son durağı olan Yokohama'ya ulaşmıştır.

Japonya'ya ulaştıktan sonra Osman Bey, 13 Haziran 1890 tarihinde Japon İmparatoru'nun huzuruna çıkmış, II. Abdülhamid'in mektubunu, nişan ve hediyelerini imparatora takdim etmiştir. Mürettebat, Japonya'da kaldığı süre zarfında Japon halkı tarafından çok iyi ağırlanmışlardır. 27 Haziran 1890 tarihinde Nagasaki'de kolera salgını baş göstermiş ve bu durum Ertuğrul Fırkateyni mürettebatını da etkilemiştir. Gemi Nagaura'da (Kazuhiko 2003:60) karantina merkezine alınmıştır. Ancak alınan tüm önlemlere rağmen mürettebattan hayatını kaybedenler olmuştur. Kolera salgınından dolayı geminin İstanbul'a hareketi de gecikmiştir.

Ertuğrul Fırkateyni'nin Japonya'da kalma süresi bir ay olarak planlanmışken yaşanan olumsuz gelişmeler sonucu üç ay kalınmıştır. Gemi 15 Eylül 1890 tarihinde Japonya'dan

<sup>7</sup> Hareket tarihi ile ilgili olarak Selçuk Esenbel (2003:21) Mart ayında; Hiranao Matsutani (2009:27) 12 Temmuz 1889 hareket ettiğini belirtmişlerdir.

<sup>8</sup> Araştırmacılar mürettebat sayısı ile ilgili farklı sayılar vermektedir. Ertuğrul'un mürettebat sayısı; Süleyman Nutki (1911:13-16) 50 subay ve 557 er olmak üzere toplam 607 kişi; Hee Soo Lee (1989:27) 56 subay, 591 er ve bazı sivil teknisyenlerle birlikte toplam 655 kişi; Tadahisa Takahashi (1982:131) 56 subay ve 537 er olmak üzere toplam 593 kişi; Osman Öndeş (1998:38-39) toplam 553 kişi; A. Volkan Erdemir (2011:219) 603 kişi; Süleyman Kani İrtem (2005:27) toplam 607 kişi olarak belirtmektedir.

İstanbul'a doğru yola çıkmıştır. Ancak dönüş zamanı tayfun mevsimine denk gelmiştir. Ertuğrul Fırkateyni hareketinden bir gün sonra tayfun sebebiyle kontrolünü kaybederek 16 Eylül 1890 tarihinde (Komatsu 2004:55) Ōshima'daki Kashinozaki kayalıklarına çarparak batmıştır.<sup>9</sup> Sayısı henüz belirlenemeyen çok sayıda mürettebat yaşamını yitirmiş, 69 kişi sağ olarak kurtulmuştur.

### 3. EDEBÎ ESERLERDE ERTUĞRUL FIRKATEYİNİ FACİASI

Ertuğrul Fırkateyni olayı, yukarıda da belirttiğimiz gibi akademik çalışmaların yanı sıra edebî eserlerin de konusunu oluşturmuştur. Bu konu hakkında hem ülkemizde hem de Japonya'da roman, hikâye ve manga olmak üzere çok sayıda eser yayımlanmıştır. Ülkemizde bu konuyla ilgili bizim tespit edebildiğimiz kadarıyla ilk roman, Burhan Arif Ongun'un 1970 yılında Dizerkonca Matbaası tarafından yayımlanan *Üç Bahriyelinin Sevgilileri* adlı eseridir. Bunun dışında yayımlanma sıralarına göre; Erdal Güven'in *Hoşçakal Mayumi* (2002), İskender Pala'nın *Aşkname* (2007), Erdoğan Şimşek'in 2008 yılında *Gurbette Sevda Gözyaşları* adlı eseri ve ayrıca aynı yıl içerisinde, içeriği aynı olup farklı ad altında *Vuslata Beş Kala Gidip de Dönmeyenler Ertuğrul*, Erdal Güven'in *Hoşçakal Mayumi* adlı eserinin devamı niteliğinde olan *Yumi İstanbul'da Bir Geyşa* (2010), Sunay Akın'ın *Önce Kadımlar ve Çocuklar* (2011), Yasemin Bülbül'ün *Son Saltanat Ertuğrul* (2012), Ziya Şakir'in *151 Nolu Şehit Ertuğrul Faciasında Bir Aşk Hikâyesi* (2014), Sevim Koyunoğlu'nun *Ertuğrul Faciası* (2014) adlı eserler bulunmaktadır. Bunların içerisinde Sunay Akın ve İskender Pala eserlerinde, Ertuğrul Fırkateyni Faciası olayının tamamını işlememiş, roman içerisinde geçen kısa hikâyelerle bu olaya değinmişlerdir. Ayrıca bu romanların haricinde Behçet Necatigil'in *Ertuğrul Faciası* (1995) adında radyo oyunu bulunmaktadır.

Japonya'da bu konu üzerine yazılan edebî eserlere baktığımızda öncelikle roman olarak; Akizuki Tatsurō'nun *Umi no Tsubasa* (海の翼)<sup>10</sup> (2014) ve Ömer Ertur'un *The Sirens of Funagora* adlı eserinden çevrilen *Toruko Gunkan Erutū-rurugō no Kainan* (トルコ軍艦エルトゥールル号の海難)<sup>11</sup>(2015) adlı eserler bulunmaktadır. Çocuk hikâyeleri olarak ise; Kogure Masao'nun *Kyūshutsu — Nihon Toruko Yūjō no Dorama* (救出—日本・トルコ友情のドラマ)<sup>12</sup> (2003), Ryō Michiko'nun *Erutū-rurugō no Sōnan Toruko to Nihon wo Musubu Kokoro no Monogatari* (エルトゥールル号の遭難 トルコと日本を結ぶ心の物語)<sup>13</sup> (2013), Sadahei Makoto'nun *Erutū-rurugō no Hibiki* (エルトゥールル号の響)<sup>14</sup> (2015) adlı eserlerdir. Son olarak Katsuraşi Shin ve Yamada Yasuyo'nun *Yūjō no Umi-hi — Yomigaeru Erutū-rurugō* (友情の海碑—甦るエルトゥールル号)<sup>15</sup> (2008), Mizutani Toshiki ve Satō Naomi'nin *Erutū-rurugō Sōnanjiken Nihon to Toruko no Kizuna* (エルトゥールル号遭難事件 日本とトルコの絆)<sup>16</sup> (2015) adlı mangalar bulunmaktadır.

<sup>9</sup> Geminin batış tarihi ile ilgili olarak; Süleyman Nutki (1911:65) yedi saat sonra 18 Eylül 1890 tarihinde, Osman Öndeş (1998:88) 15 Eylül günü demir aldıktan 87 saat sonra, Erol Mütercimler ve Mim Kemal Öke (1991:6)18 Eylül'de, Ziya Şakir (1994:46) 15 Eylül günü yolculuğa başladıktan 44 saat sonra battığını ifade eder.

<sup>10</sup> Denizin Kanatları.

<sup>11</sup> Türk Gemisi Ertuğrul Fırkateyni'nin Gemi Kazası.

<sup>12</sup> Kurtarma – Japonya ve Türkiye Dostluğunun Hikâyesi.

<sup>13</sup> Ertuğrul Fırkateyni Faciası Türkiye ve Japonya'yı Bağlayan Kalbin Hikâyesi.

<sup>14</sup> Ertuğrul Fırkateyni'nin Yankısı.

<sup>15</sup> Dostluğun Anıtı Ertuğrul Fırkateyni Canlanıyor.

<sup>16</sup> Ertuğrul Fırkateyni Faciası Olayı Japonya ve Türkiye Arasındaki Bağ. Japonca kitapların Türkçe adlarının çevirisi yazar tarafından yapılmıştır.

#### 4. TORUKO GUNKAN ERUTŪ-RURUGŌ NO KAİNAN

Ömer Ertur'un bu romanı, "The Sirens of Funagora" adlı eserinden Japonca'ya çevrilmiştir. Yazar, romanına şimdye kadar bu olay üzerine yazılan eserlerden farklı olarak 1933 yılı ile başlar. Ertuğrul Fırkateyni'nin Komutanı Osman Bey'in eşi ve dönemin Bahriye Nazırı'nın kızı Hamide Hanım yetmiş yaşına girmiş, eski günleri hatırlayarak hüznülenmektedir. Ardından Ali Bey'in eşi Ayşe Hanım ile devam eder ve Ayşe Hanım'ın, eşi Ali Bey'i bir türlü unutamamasını anlatır. Osman Bey'in eşi Hamide Hanım ile kavgaları ve Ali Bey ile Ayşe Hanım'ın destansı aşkları, ülkemizde bu konu üzerine yazılan romanların neredeyse tamamında ele alınmıştır (Sicim 2013).

Yazar, romanına Ertuğrul Fırkateyni mürettebatının gelecekteki yaşamlarını anlatarak giriş yaptıktan sonra asıl olayın yaşandığı 16 Eylül 1890 yılını anlatmaya başlar. Japon yetkililer Ertuğrul Fırkateyni'nin fırtınalı havada sorunsuz bir şekilde İstanbul'a ulaşmasını isterler. Ancak Ömer Ertur, Dışişleri Bakanı Aoki'nin ağzından geminin eski olduğunu dile getirir.

*"Ben de eski ve çürük geminin bir şekilde Osaka Limanı'na girmesini ve ardından da sağ salim ülkelerine dönmesini diliyorum (2015:30)."*<sup>17</sup>

Genel anlamda romanda geminin çürük ve bakımsız olduğu ön plana çıkartılmıştır. Türkçe çevirisinde<sup>18</sup> "köhne gemi belki salimen ülkeye dönebilirdi" (Ertur 2018:36) şeklinde ifade edilirken aynı eserin Japonca çevirisinde yukarıda da belirttiğimiz gibi gemi "çürük ve eski" olarak nitelendirilmiştir (Ertur 2015: 36).

Romanın devamında geminin dönüş yolculuğuna geçilir. Burada dikkat çekici nokta Osman Bey'in Japonya ile askeri ve ticari anlamda müzakere yapmasıdır. II. Abdülhamid Ertuğrul Fırkateyni'nin daha önce de belirttiğimiz üzere iade-i ziyaret amacıyla göndermiştir. Ancak geminin Japonya'ya gönderilmesi hususunda araştırmacılar arasında farklı görüşler mevcuttur. Bazı araştırmacılar, Japon İmparatoru'nun Osmanlı Padişahı II. Abdülhamid'e gönderdiği nişana ve diğer ziyaretlere karşılık verilmesi ve ayrıca Bahriye Mektebi'ndeki öğrencilerin eğitimleri için Ertuğrul'un bir "okul gemisi" sıfatıyla gönderilmesi gibi görünse de, bunların yanında asıl amacın padişah'ın Rusya ve İngiltere'ye karşı yeni bir denge siyaseti izlemesi olduğunu savunur (Şahin 2004: 94; Erdemir 2011: 11/219). Bu düşünceye karşılık olarak Ertuğrul Fırkateyni'nin Pan-İslamist politikayla gönderildiğini savunan araştırmacılar da bulunmaktadır (Esenbel 2003:22; Komatsu 2004:32; Erkin 2004: 90; Eraslan 1995:366; Horikawa 2007: 70). Bu araştırmacılar, Ertuğrul Fırkateyni'nin gidiş güzergâhında uğradığı limanlardan dolayı Pan-İslamist bir politika ile gönderildiğini savunmuşlardır. Buna karşılık Merthan Dünder, geminin Pan-İslamist bir politikası doğrultusunda gönderilmediğini, bu tür faaliyetlerin yürütüldüğüne dair hiçbir kanıt olmadığını, ne bir broşür ne de bir Osmanlı Bayrağı dağıtılmadığını ifade eder. Ayrıca Ertuğrul Fırkateyni'nin uğradığı limanların tüm dünya ülkelerinin gemilerinin uğradığı limanlar olduğunu belirtir (Dünder 2015:366). Yazara göre de Ertuğrul Fırkateyni Pan-İslamist bir politika amacıyla gönderilmemiştir. Ancak Ertuğrul Fırkateyni'nin yolculuk esnasında uğradığı limanlarda, büyük ilgi görmesinden ve kalabalık Müslüman gruplar

<sup>17</sup> Romanlardan yapılan alıntıların çevirileri yazara aittir.

<sup>18</sup> Eser bu yıl Abdülhamid'in Rüyası Ertuğrul adı ile dilimize çevrilmiştir. Bu çalışmada Japonca çevirisi incelenmiş olup bazı noktalarda Türkçe çevirisinde yanlışlıklar olduğu farkedilmiştir. Bu yüzden toplumda yanlış algı oluşturmamak adına yeri geldiğinde o yanlışlıklara da Türkçe eser üzerinden değinilecektir.

tarafından karşılanmasından dolayı dönüş yolculuğunda Müslümanların olduğu limanlara uğranması istenmiştir (Şahin 2001:70-73). Bundan dolayı Ertuğrul Fırkateyni'nin, gidiş güzergâhından ziyade dönüş yolculuğunda Pan-İslamist bir politika doğrultusunda yelken açtığı düşünülebilir.

Ömer Ertur romanın devamında Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa'nın, Ertuğrul Fırkateyni'nin tamiri için gerekli olan parayı kendi zimmetine geçirdiğini, deneyimsiz mürettebatı Japonya için görevlendirdiğini eleştirir. Ertuğrul Fırkateyni ile ilgili yapılan araştırmalarda, II. Abdülhamid'e İnceleme Heyeti, Fabrikalar Komisyonu ve İmalat Komisyonu tarafından raporlar sunulduğu görülmektedir. Bu raporlarda Ertuğrul Fırkateyni'nin Japonya'ya kadar gidip gelmesinde sakınca olmadığı belirtilmiştir (Şahin 2001:40). Kesinliği kanıtlanmamakla birlikte Harty Bey'in Ertuğrul Fırkateyni'nin kazan altının gözden geçirilmediğini, kazan borularının akıttığını ve hiç onarım görmemiş olması sebebiyle bu büyük yolculuğu gerçekleştiremeyeceğini söylediği ayrı bir rapor sunduğu bilinmektedir.

Olayların oluş sırasına göre anlatılmadığı romanda, kaza anı anlatılmış, ardından geminin yola çıkma süreci ele alınmıştır. Bu noktada eserin Türkçe çevirisindeki yanlışlık göze çarpmaktadır;

*"Japonya'ya askeri ve ticari işbirliği anlaşması için geç kalınmış olsa da, diplomatik heyet gönderilmeliydi. Japon İmparatoru Mikado'nun amcası Prens Akihito Komatsunomiya<sup>19</sup>'nın Osmanlı Devleti'ne yaptığı resmi ziyaretin üzerinden neredeyse iki yıl geçmişti ( Ertur 2018:61)."*

Eserde Prens Komatsu, İmparator Meiji'nin amcası olarak ifade edilmiştir. Oysa Komatsu, Meiji'nin yeğenidir (Dündar 2015:365). Bu yanlış ülkemizdeki akademik çalışmalarda da yapılmaktadır (Öke- Mütercimler 1991:27; Şahin 2001:21; Öndeş 1998:22; Nutki 1911:3). Eserin Japonca çevirisine baktığımızda bu yanlışın yapılmadığı Prens Komatsu olarak yazıldığı görülmektedir (Ertur 2015:60).

Romana dönecek olursak, Ertuğrul Fırkateyni'nin Japonya'ya gidişine engel olmaya çalışan İngilizler, bu konuda Albay Harty Bey'den yardım isterler. Harty Bey geminin kazanlarını patlatır, ancak çok geçmeden durum anlaşılır ve casusluk yapan Albay Harty Ertuğrul'un çarkçıbaşılığı görevinden alınır. Ancak bu durumdan pişmanlık duymaz. Ertuğrul Fırkateyni'nin Japonya görevini sağ salim tamamlayamayacağından emindir.

*"Hayır hiç öyle bir durum yok. Aslında hiç pişman değilim. Gerekli tamirleri yapılmamış, uzun zamandır kullanılmayan eski bir gemi. Japonya yolunun yarısında batacaktır (Ertur 2015:93)."*

Yukarıda da değindiğimiz gibi romanın genelinde geminin çürüklüğü vurgulanmaktadır. Ertuğrul Fırkateyni 14 Temmuz günü uzun Japonya yolculuğuna çıkar. Ancak aksilikler peşini bir türlü bırakmaz. Süveyş Kanalı'nı geçerken kuma saplanır. Mürettebat bu konuda kanalı geçmelerinde yardımcı olmak üzere görevlendirilen Mısırlı pilotu suçlar. Osman Bey kanal yetkililerine bu durumu açıklar;

<sup>19</sup> Aslında adı Komatsu'dur. Miya Japonca Prens veya Prenses anlamındadır. Ancak eserin Türkçe çevirisinde Komatsunomiya doğrudan adı olarak verilerek yanlış aktarılmıştır.



*“Ayrıca kendisini üç kez uyarmamıza rağmen bizi duymamazlıktan geldi. Bizi kıyı tarafına zorla sürükleyip, dümeni kırdı...(Ertur 2015: 111).”*

Roman içerisinde anlatılan geminin yaşadığı kaza gerçeklerle örtüşmektedir. Ancak bu kazanın kılavuz tarafından kasıtlı yapıldığına dair bir belge yoktur. Ertuğrul Fırkateyni ilk durağı olan Süveyş Kanalı'nı geçerken 27 Temmuz 1889<sup>20</sup> günü Mürret-ül Kübra Gölü'nde kuma oturmuş, ertesi gün kanal idaresinin yardımı ile kurtarıldıktan sonra aynı gün ikinci kez kaza geçirmiştir. Gemi, kılavuz tarafından gösterilen lüzum üzerine sahile bağlanmakta iken rüzgârın şiddeti ve akıntının etkisiyle geminin kıçı sahile vurmuş, dümen ve bodoslaması kırılarak kaybolmuştur (Komatsu 2004:6). 30 Ağustos'ta havuza alınan gemi, 23 Eylül'de <sup>81</sup> havuzdan çıkartılmıştır. Geminin Süveyş'te tamiri konusunda Ali Bey, eşi Ayşe Hanım'a yazmış olduğu mektupta şunları söyler; *“Geminin gitme bahsine gelince, şimdiki halde güzelce tamir olundu. Bazı İstanbul'da müsait olmayanları bile yaptık. Yalnız, kazanlar, kimse işitmesin, biraz akıyor. Onun da bize hiç zararı yok (Eronat 1995:9).”*

Tamiri tamamlandıktan sonra yolculuğuna devam eden gemi, yolculuğu esnasında Müslüman halk tarafından yoğun ilgi ile karşılanır. Her gittikleri limanlarda gemiyi kalabalık halk grupları ziyaret eder. Süleyman Kani İrtem bu konuda Bombay ve Singapur'dan örnek vererek şöyle ifade eder: *“Bombay ile civarından binlerce Müslüman gelerek gemiyi ziyaret ettiler; ziyaretçiler arasında racalar, prensler bile vardı. Geminin etrafında sabahtan akşama kadar kayık ve sandal eksik olmuyordu... Sumatra ve Cava adaları Müslümanları Singapur'a akın ettiler. Şeyhler ve seyirciler gemide halk ile beraber namaz kıldılar, dua ettiler (İrtem 2005:29-30).”*

Ertuğrul Fırkateyni ve mürettebatı yaşadıkları aksiliklere rağmen uzun yolculuklarının ardından 7 Haziran'da son durakları Yokohama'ya ulaşırlar. Osman Paşa, 13 Haziran günü İmparator ile görüşerek hediye ve nişanı takdim eder (Ertur 2015:201). Ayrıca davetlere katılarak diğer ülkelerin üst düzey görevlileri de görüşür. Ertuğrul Fırkateyni mürettebatı Japonya'daki görevlerini tamamlayıp dönüş hazırlıklarına başladıkları esnada Japonya'da kolera salgını başlar. Bu salgından mürettebat da etkilenir ve Ertuğrul Fırkateyni karantinaya alınır (Ertur 2015:212-216).

Roman içerisinde anlatılanlar tarihlerine kadar gerçeklerle örtüşmektedir. Ertuğrul Fırkateyni ve mürettebatının Japonya'da buldukları süre zarfında 27 Haziran 1890'da Nagasaki'de kolera salgını baş gösterir (Misawa 2006:151). Koleranın Ertuğrul Fırkateyni'nde de görülmesi üzerine gemi hemen Nagaura'da (Kazuhiko 2003:60) karantina merkezine alınır. Koleradan dolayı Ertuğrul Fırkateyni mürettebatından da hayatını kaybedenler olur. Ölen mürettebat konusunda araştırmacılar arasında görüş ayrılığı mevcuttur. Osman Paşa'nın ağabeyine yazmış olduğu mektupta koleraya yakalananların sayısını otuz yedi, ölenlerin sayısını da on üç kişi olduğunu belirtmektedir (Mütercimler 2010:160). Misawa Nobuo'ya (2006:153) göre; on biri koleradan ve biri akciğer vereminden ölmek üzere toplam on iki kişidir. Komatsu Kaori'ye (2004:15) göre ise; otuz beş kişi hastalığa yakalanmış ve on bir kişi de hayatını yitirmiştir.

Eserin devamında, başlangıçta bir ay kalmaları planlanan mürettebatın Japonya'da üç ay kaldıktan sonra İstanbul'a dönmek üzere 15 Eylül günü yola çıkmaları anlatılır. Ancak Japonlar hava şartları nedeni ile yolculuğu ertelemelerini söylerler.

<sup>20</sup> Fırkateynin Süveyş Kanalı'na ulaştığı tarih konusunda yazarlar arasında farklılıklar vardır.

*“Eylül ortalarında özellikle Pasifik’te seyahat eden gemiler korkunç rüzgârlara maruz kalırlar. Bu rüzgârlar bazı zamanlar tayfunna dönüşebilir. Biraz daha burada kalıp, yolculuk için uygun günü bekleseniz iyi olur (Ertur 2015:221).”*

Ertuğrul Fırkateyni mürettebatı 15 Eylül günü demir alırlar. Ancak yolculuklarının ertesi günü tıpkı Japonların söylediği gibi fırtınaya yakalanırlar. Gemi 16 Eylül 1890 tarihinde saat 21:30’da tayfundan dolayı kontrolünü kaybederek Ōshima’daki Kashinozaki kayalıklarına çarparak batır (Komatsu 2004:55). Sayısı hala net olmayan çok sayıda mürettebatımız yaşamını yitirir ve sadece 69 kişi sağ olarak kurtulur. Ertur romanına Japonların kurtarma faaliyetleri devam eder ve başlangıçtaki gibi, romanını Hamide Hanım ile sonlandırır.

### 5. ÜÇ BAHRİYELİNİN SEVGİLİLERİ

Ertuğrul Fırkateyni olayı ile ilgili ülkemizde yazılan ilk roman<sup>21</sup> olan bu eserde, olaydan daha çok ikili ilişkiler ön plandadır. Roman toplamda iki bölümden oluşmaktadır. İlk bölüm, Ertuğrul Fırkateyni mürettebatından üç bahriyelinin aşklarını konu alır. İkinci bölümde ise Ertuğrul Fırkateyni olayına yer verilir. Ancak bu bölümde de aşk olgusu ağır basmaktadır.

Burhan Arif, Ömer Ertur’un aksine romanına Sultan Abdülhamid’in bahçesi ile başlar. Alman bahçıvan Egerlin ve kızları Ketti’nin hikâyesi ayrıntılı bir şekilde anlatılır. Ketti, Ertuğrul Fırkateyni mürettebatından Ali ile sonu hiçbir zaman mutlu sonla bitmeyecek bir aşk yaşar. Bu bölümde Ketti’nin arkadaşları Handan ve Leman’ın; Ali’nin arkadaşları Cemil ve Tahsin ile yaşadıkları aşklarına da yer verilir. Romanın ilk bölümü tarihsel romandan ziyade aşk romanı niteliğindedir.

İkinci bölümde asıl olaya geçilir. Ertuğrul Fırkateyni’nin Japonya’ya gönderilmesine karar verilmiştir. Burhan Arif’e göre Ertuğrul Fırkateyni, Sultan Abdülhamid tarafından Japon İmparatoru’na tahta çıkma ve düğün münasebeti dolayısıyla hediye götürmek üzere görevlendirilmiştir (Ongun 1974:98) Yazarın geminin gönderilme sebebi konusundaki yaklaşımı ilginçtir. Bu görev için Ertuğrul Fırkateyni uygundur.

*“Ertuğrul gemisi yeniden adamakıllı tamir görmüş (Ongun 1974:98).”*

Ancak geminin çürük olduğunu iddia edenler vardır. Ertuğrul Fırkateyni’nin çürük olduğunu eleştirenlere mürettebattan Albay İbrahim Bey cevap verir:

*“Ertuğrul’un, makineleri yep yeni. Kömürümüz yettiği müddetçe yolda kalmıyacağımızı evvel Allah ben tekeffül ederim. Dış bodoslamaları karinaları, omurgasının birçok kısımları değiştirildi. Ahşap kısımlar kâmilen, yeniden ziftlendi. Demir gibi bir tekne oldu. Muayene raporundan bir suret de yanıma aldım. Bunda sefere iştirak edecek birçok genç mühendislerimizin de can ve gönülden imzaları var (Ongun 1974:99).”<sup>22</sup>*

Gemi 653 mürettebatı ile İstanbul’dan Japonya’ya doğru yolculuğuna başlar. Daha önce de belirtildiği gibi, elde bulunan belgeler göre mürettebat sayısı konusunda kesinlik yoktur. Romanda Ertuğrul Fırkateyni’nin yolculuğa başladığı tarih tam olarak belirtilmez. Ancak 12 Temmuz’da Port Said’e ulaştıkları ifade edilir. Buna dayanarak 12 Temmuz’dan

<sup>21</sup> İlk basım tarihi 1970 yılıdır. İncelediğimiz eser 3.ncü basım olup 1974 yılında basılmıştır.

<sup>22</sup> Romandaki cümleler bire bir alınmış, imla ve noktalama işaretlerinde düzeltilme yapılmamıştır.

önce yola çıktığı anlaşılmaktadır. Ertuğrul Fırkateyni 14 Temmuz günü demir aldığından romandaki tarih yanlış bilgidir.

*“12 Temmuzda Marmarise uğramakdan vaz geçerek Portsaide varmışlardı (Ongun 1974:122).”*

Yolculuğuna devam eden gemi Süveyş'te kaza geçirir. Burhan Arif de bu konuda suikast olduğunu vurgulamıştır.

*“Geminin arızalanmasına ve daha ileri gidememesine sebep mısırlılar ve dolayısı ile İngilizler tarafından bir suikast hazırlanması seziliyordu (Ongun 1974:123).”*

Ertuğrul Fırkateyni'nin yolculuğu kısaca Ali'nin Ketti'ye yazdığı mektuplar üzerinden anlatılmıştır. Dolayısıyla ikinci bölümde de duygusal anlatım devam etmektedir. Geminin uğradığı limanlarda kalabalık tarafından karşılanması ile ilgili olarak şu şekilde ifadelerle rastlanmaktadır:

*“Ertuğrul'a Javadan, Sumatradan, Magadan'dan birçok zenginler, prensler de geliyordu (Ongun 1974:125).”*

Eserde yolculuğa başlanma tarihi belirtilmemiş olsa da geminin 7 Haziran'da Yokohama'ya ulaştığı belirtilir. Burada dikkat çekici unsur Ertuğrul Fırkateyni'nin yolculuğunun anlatıldığı bölümde uğramadığı farklı limanlara da yer verilmesidir (Ongun 1974:128). Gemi Japonya'ya ulaştıktan sonra görevini yerine getirir ve İstanbul'a dönmek üzere Yokohama Limanı'ndan ayrılır.

*“10 Eylül sabahı, Ertuğrul Yokohama'dan parlak merasimle uğurlandı (Ongun 1974:134).”*

Ertuğrul Fırkateyni, İstanbul'a dönüş yolculuğuna gerçekte 15 Eylül günü başlamıştır. Bundan dolayı eserde, yolculuğun başlama tarihi aynı şekilde geminin geri dönüş tarihi de yanlış aktarılmıştır.

Yokohama'dan ayrılan gemi çok gidmeden yakalandığı fırtınadan dolayı kazanlarının patlaması sonucu batır. Mürettebattan sadece 63 kişi hayatta kalır.

*“Kurtulabilenler Kashinozakide sayıldı, hüviyetleri tesbit edildi. Altısı subay ve başıbozuk kalamı 57 er, toplamı 63 kişi kurtulmuştu (Ongun 1974:136).”*

Öncelikle hayatta kalanların sayısında kesinlik olup 69 kişidir. Ertuğrul Fırkateyni'nin kazan dairesinin su aldığı doğrudur. Ancak gemi Kashinozaki kayalıklarına çarparak batmıştır. Kazada romanda belirtildiği gibi hemen değil, bir gün sonra 16 Eylül günü gerçekleşmiştir.

Romanın devamında Ketti büyük aşkı Ali'nin hayatta olup olmadığını öğrenmeye çalışır. Bahriye Nezaretine gider ve orada geminin asıl batma sebebini öğrenir.

*“Onlar Japonya'dan geminin bu mevsimde hareket etmemesini ve dönecekse başka rotadan hareket etmesini duyurmuşlar. Komutan yanlış rota takip etmiş, temenni ederim ki, yaver olduğunu söylediğimize göre nişanlımız bu kurtulan iki subaydan biridir (Ongun 1974:141).”*

Yazara göre geminin batma sebebi Japonların tüm uyarılarına rağmen yola çıkılması ve komutanların yanlış yönlendirmesidir. Romanını başlangıçtaki gibi Ketti ile tamamlayan yazar, bu konu üzerinde yazma sebebini de eser içerisinde vermektedir.

*“Bu gerçek romanın yazarı bundan 42 sene evvel Paris’de mimarlık stajını yaptığı sırada çalıştığı atelyeye yine onun gibi staj için gelmiş Tokyo Üniversitesinin mimarı, Vakayama Valisinin 45 yaşındaki oğlu mösyö Maekava tarafından anlatılmasını işiterek şahit olmuştur. Vali Maekava’nın oğlu mimar Maekava benim, hayatında gördüğü ilk Türk olduğunu anlayınca, ölmüş babasından işittiği bu Ertuğrul Faciasını anlatırken siyah kaşları ürperiyor, iri kirpikleri ve gözlerinin bebeği de titriyordu (Ongun 1974:136-137).”*

Yazarın anlattığında gerçeklik payının olup olmadığı bilinmez, ancak Ertuğrul Fırkateyni’nin Japonlar tarafından unutulmadığına, Türk-Japon dostluğuna, Japonların, Türklere karşı beslediği sıcaklık ve sempatiye dair güzel bir örnektir.

## SONUÇ

Bu çalışmada tarihi bir olayın edebî açıdan nasıl aktarıldığı iki farklı roman üzerinden incelenmiştir. Öncelikle Burhan Arif Ongun’un romanında bilgi yanlışlıkları dikkat çekicidir. Bu durumun, Ertuğrul Fırkateyni olayı üzerine yazılan ilk eser olmasından veya bilgiye ulaşmanın sınırlı olduğu zamanlarda yazılmış olmasından kaynaklanabileceğini düşünmekteyiz. Eserde, sadece Ertuğrul Fırkateyni olayı ile ilgili değil, aynı zamanda Japonya ile ilgili hatalı bilgiler de göze çarpmaktadır. Örneğin, mürettebatın Japonya’daki gözlemlerinin anlatıldığı bölümde; Japonların birbirlerine duydukları saygıyı göstermek için burunlarını sürterek ve koklaşarak selamlaştıklarına değinilmiştir. Burada ifade edilenin aksine Japonlar eğilerek selamlaşırlar ve buna “Ojigi” denmektedir. Ojigi, sadece selam verirken değil, teşekkür ederken, ayrılırken ya da özür dilerken yapılan bir eğilme hareketidir. Eserde, Japonya ile ilgili bölümün devamında; Japonya’nın temiz, rengârenk gül ve karafillerle donatılmış güneşli bir ülke olduğu, Japonya’da bulunan her arabanın üzerine ışıklar saçan güneşin resmedildiği<sup>23</sup> ifade edilmiştir. Bunun yanı sıra Japonların gelenek ve görenekleri ile ilgili olarak da Japonya’da öpüşmenin son derece ayıp olduğuna değinilmiştir. Eserde bilgi yanlışlıklarının yanı sıra “Kobf Limanı<sup>24</sup>” gibi yer adlarında da yazım hataları gözlemlenmiştir. İki bölümden oluşan eserde, Ertuğrul Fırkateyni olayından daha çok Ali ve Ketti’nin sevdalarına ağırlık verilmiştir. Kitabın adından da anlaşılacağı üzere eser tarihsel roman değil, aşk romanı niteliğinde kaleme alınmıştır. Olaylar daha çok duygusal ve romantik açıdan ele alınmış olup eserde gerçekler değil, kurgu ön plandadır. Ertuğrul Fırkateyni olayına kısaca değinilmiş, mürettebatın kurtarılması ve Türkiye’ye getirilmeleri birer cümle ile okuyucuya aktarılmıştır.

Ömer Ertur’un romanı ise, kitabın kapağında da belirtildiği gibi tarihi belgesel roman niteliğindedir. Eser içerisinde olaylar, oluş sırasına göre verilmediğinden Ertuğrul Fırkateyni olayını bilmeyen biri için eser karışık gelebilir. Ancak tarihi olaylar ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır. Ertuğrul Fırkateyni’nin yolculuğa başlaması, yolculuk esnasında uğradığı limanlar, Japonya’da yaşananlar, kaza anı ve sonrası, şehitler için yapılan anıt olmak üzere her ayrıntı, tarihleri ve yer adları ile birlikte detaylı bir şekilde okuyucuya aktarılmıştır. Ertur, dönemin Osmanlı İmparatorluğu’nun durumuna da değinmiştir. Ertur’un bu kitabı İngilizce, Japonca ve Türkçe olmak üzere üç dilde yayımlandığından yurtdışında oluşacak

<sup>23</sup> Bu noktada yazar, Japonya’nın emperyal gücünün sembolü parlayan güneşe değinmiştir.

<sup>24</sup> Doğrusu Kobe Limanı olacaktır.

Türk imgesi açısından da önem arz etmektedir. Bundan dolayı kazadan sonra yaşananların anlatıldığı bölümde, Türklerin para için birbirleri ile kavga etmesinin, Türk imajı açısından olumsuz etki yaratacağı düşüncesindeyiz. Eserde, mürettebatın Japonya'daki günlerinin anlatıldığı bölümde ise; Japonya'nın yeşilliğinden, Japon demiryollarının gelişmişliğinden, Japon mimarisinin muhteşemliğinden, Japon yemeklerinin çeşitliliğinden ve Japonların misavirperverliğinden bahsedilmiştir. Ayrıca Ertur, Ertuğrul Fırkateyni'nin fotoğrafçısı Haydar'ın ağzından da Tokyo gece hayatının hareketliliğine değinerek, Geysa evlerini ayrıntısı ile tasvir etmiştir.

Ertuğrul Fırkateyni olayının okuyucuya aktarılması açısından iki eseri kıyasladığımızda, Ömer Ertur romanında daha çok geminin çürük ve mürettebatın deneyimsiz olmasını vurgulamıştır. Buna karşın Burhan Arif Ongun, geminin sağlam ve bakımlarının tam olarak yapıldığını ifade etmiş, mürettebatın da bu durumu onayladığını aktarmıştır. Ertur, eserinin olay örgüsünü gerçek karakterler üzerine kurgularken ve eserindeki karakterleri sadece Ertuğrul Fırkateyni mürettebatından oluştururken; Ongun'un eserinde hayali kahramanlar ön planda olup, gerçek mürettebat arka planda kalmıştır. Öyle ki Osman Bey ve Ali Bey gibi birçok eserin başkarakterleri, Ongun'un eserinde birkaç cümle ile yer almıştır. Her iki yazarın eserlerinde benzer bazı noktalar bulunmaktadır. Bu benzerlikler; her ikisi de Ertuğrul Fırkateyni'nin seçilmesinde Osmanlı İmparatorluğu'nda yaşanan tartışmalara yer vermiş, Süveys'te geminin kaza geçirmesinde suikast olduğunu vurgulamış ve dönüş yolunda gerçekleşen kazanın Japonların uyarılarının dikkate alınmamasından kaynaklandığını savunmuşlardır.

Ertuğrul Fırkateyni, yolculuğundan ziyade yaşadığı elim kaza ile toplumun belleğinde yer edinmiş olsa da, Türk-Japon ilişkilerindeki önemi kabul edilen bir gerçektir. Bundan dolayı olayın üzerinden uzun bir süre geçmesine rağmen olayla ilgili bazı konularda netlik söz konusu değilse de, gelecek yıllarda hem akademik çalışmaların hem de edebî eserlerin konusunu oluşturmaya devam edecektir.

## SUMMARY

In this study, the perception of Ertugrul Frigate disaster in the novels of Omer Ertur's "Toruko Gunkan Erutū-rurugō no Kainan" and Burhan Arif Ongun's "Üç Bahriyelinin Sevgilileri" is discussed. The Ertugrul Frigate disaster played a significant role in the history of Japan-Turkey relations. To summarize the event briefly, the Ertugrul Frigate was sent to Japan by Sultan Abdulhamid II in response to a visit of friendship paid by Prince Komatsu. The frigate departed from Istanbul on July 14, 1889 and arrived in Japan on June 7, 1890. The frigate's crew stayed in Japan about three months. Great ceremonies were held for crew and the Admiral Osman Pasha conveyed the Ottoman Empire's good wishes to the Japanese Empire during this time. After three months, Ertugrul Frigate set sail from Yokohama to Istanbul on September 15, 1890. But unfortunately, while returning to Istanbul, the frigate encountered a typhoon off the coast of Wakayama Prefecture and sank on September 16, 1890. A large number of crew members died and only sixty-nine sailors survived. This disaster helped establish the historical friendship between Japan and Ottoman Empire. Besides, this tragic event has been mentioned frequently in both Japanese and Turkish literature.

Omer Ertur's book is the last novel published on this subject. In the book, it is obvious that the writer was knowledgeable about Ertugrul Frigate event. In his work, he stated the general characteristics of the ship and explained the whole story in detail. Although events were not described by order of occurrence, he gave the dates related to the events correctly. In the book Ertur expressed not only Ertugrul Frigate disaster but also the situation of the Ottoman Empire at the time of the construction of the Ertugrul Frigate and the history of relations between Japan and Turkey. While reading this novel, it can be understood that it is not only a story book but also a history book. In other words, the novel was written scientifically and informatively. There are also some negative criticism about Ertugrul Frigate and crew in the novel. According to Ertur, the ship was old and rotten and Ertugrul Frigate's crew were inexperienced. He criticized that although Hasan Husnu Pasha knew that the crew were inexperienced, he sent them to Japan.

Burhan Arif Ongun's book is the first novel published on this subject. In this book, the remarkable factor is plotline. This book consists of two chapters. The first chapter is related to Ali and Ketti's loves and the second chapter is related to Ertugrul Frigate event. But Ongun did not tell much about Ertugrul Frigate disaster and created a fantasy world independent from the main cause. So fiction is the forefront rather than reality in his novel. He generally told about Ali and Ketti's loves. So the book has the characteristics of a romance novel rather than a historical novel. Also in the novel, there are some mistakes about Ertugrul Frigate disaster and Japanese culture. According to Ongun, Ertugrul Frigate was sent to Japan because of a wedding and accession to the throne. However, Ertugrul Frigate was sent to Japan on a goodwill mission. Besides he did not think that Ertugrul Frigate was old and rotten like Ertur. Ongun stated that the ship was repaired completely and the hull of the ship was durable inside as well as outside.

**KAYNAKÇA**

- Adivar, Halide Edip (2010). *Mor Salkımlı Ev*. İstanbul: Can Sanat Yay.
- Arık, Umut (1991). *A century of Turkish – Japanese Relations*. Tokyo: The Japan – Turkey Friendship Centenary Program Committee.
- Dündar, A. Merthan (2015). “Muhayyel Tarihe İtiraz: Ertuğrul Faciası, Yamada Torajiro ve Abdülhalim Noda Shotaro Üzerine”. *Doğu Asya’nın Politik Ekonomisi*. ed. K. Ali Akkemik. İstanbul: Boğaziçi Üniversitesi Yayınevi. 362-372.
- Eraslan, Cezmi (1995). *II. Abdülhamid Ve İslam Birliği*. İstanbul: Ötüken Yay.
- Erdemir, Ali Volkan (2011). “A Realistic Approach to the Achievements of Torajiro Yamada and His Relationship with Turkey”. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 11 (1): 217-227.
- Erdemir, Ali Volkan (2014). *Japonya’da Türk İmgesinin Oluşumu (1890 – 1914)*. Ankara: Kurgu Kültür Merkezi Yay.
- Erkin, H. Can (2004). *Geçmişten Günümüze Japonya’dan Türkiye’ye Bakışlar*. Ankara: Vadi Yay.
- Eronat Yücel, Canan (1995). *Ertuğrul Süvarisi Ali Bey’den Ayşe Hanım’a Mektuplar*. İstanbul: İş Bankası Kültür Yay.
- Ertur, Ömer (2015). *Toruko Gunkan Erutu-rurugō no Kainan*. çev. Yamamoto, Masao-Uetsuki, Keiichiro vd. Tokyo: Sairyusha.
- Ertur, Ömer (2018). *Abdülhamid’in Rüyası Ertuğrul*. İstanbul: Profil Kitap.
- Esenbel, Selçuk (2003). “Japanese Perspectives of the Ottoman World”. *The Rising Sun and the Turkish Crescent*. ed. Selçuk Esenbel. İstanbul: Boğaziçi University Press. 7-42.
- Hall, John Whitney (1983). *Japan From Prehistory Times to Modern Times*. Tokyo: Charles E. Tuttle Company.
- Horikawa, Tōru (2007). “Erutūruru go Sōnankyūjokatsudō ni taisuru Osuman Teikoku no Kanshajo”. *Bulletin of the Kyoto University of Foreign Studies* (70): 71-83.
- İrtem, Süleyman Kani (2005). *Ertuğrul Faciası Boğazlar Meselesi*. İstanbul: Temel Yay.
- Komatsu, Kaori (1992). *Ertuğrul Faciası Bir Dostluğun Doğuşu*. Ankara: Turhan Kitabevi.
- Komatsu, Kaori (2004). *Osuman Teikoku no Kindai to Kaigun*. Tokyo: Sekaishi Ribretto.
- Lee, Hee Soo (1988). *İslam ve Türk Kültürünün Uzak Doğu’ya Yayılması*. Ankara: Türk Diyanet Vakfı Yay.
- Lee, Hee Soo (1989). *Osmanlı Japon Münasebetleri ve Japonya’da İslamiyet*. Ankara: Türk Diyanet Vakfı Yay.
- Matsutani, Hiranao (2009). *Japonya’nın Dış Politikası ve Türkiye*. İstanbul: İstanbul Ticaret Üniversitesi Yay.
- Misawa, Nobuo (2005). “Meijijiki niokeru Nihon no Kōteki iryō seido to Erutu-ruru go: Meiji 23nen no Koreraka niokeru Gaikokujin kansen Taiō Jirei”. *Nihon chūtō gakkai nenpō* 43(2): 149-171.
- Misawa, Nobuo (2006). “Meiji 23nen (1890) Erutururugo Jiken”. *Protection against Disasters* (34): 16-17.
- Mütercimler, Erol (2010). *Ertuğrul Faciası 21. Yüzyıla Doğru Türkiye-Japonya İlişkisi*. İstanbul: Alfa Yay.
- Nagaba, Hiroshi (1996). “Yamada Torajiro no Kiseki - Nihon – Toruko Kankeishi no Sokumen”. *The Journal of Sophia Asian Studies* (14): 41-60.
- Nish, Ian (1998). *The Iwakura Mission in America And Europe A New Assessment*. Londra: Routledge.
- Nutki, Süleyman (1911). *Ertuğrul Fırkatayni Faciası*. İstanbul: Matbaa-i Bahriye.

- Ongun, Burhan Arif (1974). *Üç Bahriyelinin Sevgilileri*. İstanbul: Kutulmuş Matbaası.
- Öke, Mim Kemal-Mütercimler, Erol (1991). *Ertuğrul Firkateyni Faciası ve Türk-Japon İlişkisinin Başlangıcı*. İstanbul: Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı.
- Öndeş, Osman (1998). *Ertuğrul Firkateyni Faciası*. İstanbul: Aksoy Yayıncılık.
- Reischauer, O. Edwin (1981). *Japan the Story of a Nation*. İngiltere: Harvard University.
- Sakai, Kazuomi (2013). *Hajimete Manabu Nihon Gaikōshi*. Tokyo: Showato.
- Sansom, G.B. (1984). *The Western World and Japan*. Tokyo: Charles E. Tuttle Company.
- Sertoğlu, Midhat (2011). *Mufassal Osmanlı Tarihi Resimli Haritalı*. C.VI. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yay.
- Shiraiwa, Kazuhiko (2003). "The Japanese Image of Turks in Meiji Era 1868 - 1912". *The Rising Sun and the Turkish Crescent*. ed. Selçuk Esenbel. İstanbul: Boğaziçi University Press. 49-86.
- Sicim, Emine (2013). *Türkiye'deki Japon Algısına Bir Kaynak Olarak Cumhuriyet Dönemi Türk Romanında Ertuğrul Firkateyni Faciası*. Yüksek Lisans tezi. Ankara: Ankara Üniversitesi.
- Sims, Richard (2001). *Japanese Political History since the Meiji Renovation 1868 – 2000*. Londra: Palgrave.
- Şahin, Şayan Uluhan (2001). *Türk – Japon İlişkileri (1876 – 1908)*. Ankara: Kültür Bakanlığı Eserleri.
- Şahin, Şayan Uluhan (2004). "Ertuğrul Firkateyni'nin Japonya Yolculuğuna Dair Bir Belge". *Tarih İncelemeleri Dergisi* XIX (1): 93-100.
- Şakir, Ziya (1994). *Sultan Abdülhamid ve Mikado*. İstanbul: Boğaziçi Yayınevi.
- Takahashi, Tadahisa (1982). "Türk-Japon Münasebetlerine Kısa Bir Bakış (1876-1945)". *Türk Dünyası Araştırmaları* (18): 124-148.
- Yanagida, Izumi (1989). *Fukuchi Ōichi*. Tokyo: Yoshikawa Kōbunkan.