



Tür: Araştırma Makalesi

Gönderim Tarihi: 5 Kasım 2022

Kabul Tarihi: 18 Aralık 2022

Yayımlanma Tarihi: 20 Aralık 2022

Atf Künyesi: SOLMAZ, Betül (2022), “Kutba Doğru’ Bir Keşif Gezisinin Servet-i Fünun’daki Yansımaları”, **International Journal Of Turkish Academic Studies (TURAS)**, C. 3, S. 2, s. 105-125

“KUTBA DOĞRU” BİR KEŞİF GEZİSİNİN SERVET-İ FÜNUN'DAKİ YANSIMALARI

Betül SOLMAZ¹



10.54566/turas.1199822

ÖZ

Dünyadaki yaşamın devamlılığı açısından kutuplar, tartışmasız bir öneme sahiptir. Kutuplarla ilgili çalışmaların geçmişi yüzyıllar öncesine dayanır. Norveçli bilim insanı Fridtjof Nansen'in, 1893-1896 yılları arasında Fram adlı gemisiyle Arktik'e yaptığı keşif gezisi, ilkleri gerçekleştirmesi ve ardılları üzerindeki etkisi dolayısıyla bu çalışmaların içinde ayrı bir yere sahiptir. Küresel ilgi gören sefer, *Servet-i Fünun* yazarlarının da dikkatinden kaçmaz. Derginin sayfalarında pek çok kez, Nansen'e ve sefere ilişkin haberler, yazılar, görseller yayımlanır. Bilimsel yazılarıyla tanınan Mahmut Sadık, bir aydın misyonu ile gelişmeleri takip eder. Kaleme aldığı “Kutba Doğru” başlıklı yazı dizisinde, seferi bütün ayrıntılarıyla ele alır ve Nansen'in düşünce dünyasını okuyucularına açar. Tefik Fikret de Nansen'den ve Fram seferinden etkilenerek yazı

¹ Öğr. Gör., Piri Reis Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, E-posta: bsolmaz@pirireis.edu.tr, ORCID 0000-0002-0970-3541

dizisiyle aynı isimde bir manzume yayımlar. Bu çalışmada, Fridtjof Nansen çok yönlü olarak tanıtılmaya çalışılacak, Mahmut Sadık'ın bakış açısıyla dönem koşullarının olanaksızlıklarına rağmen gerçekleşen Fram seferi ve kutup çalışmaları irdelenecek, özellikle "Kutba Doğru" yazı dizisi ve Tefvik Fikret'in manzumesi değerlendirilecektir.

Anahtar Kelimeler: Fridtjof Nansen, Fram, Mahmut Sadık, Tefvik Fikret, *Servet-i Fünun*, Gezi, Arktik.

REFLECTIONS OF A EXPEDITION TO THE ARCTIC ON *SERVET-İ FÜNUN*

ABSTRACT

The Poles are of indisputable importance in terms of the continuity of life on Earth. The studies related to the poles date back centuries, yet, especially the Norwegian scientist Fridtjof Nansen's expedition to the Arctic between 1893 and 1896 with the ship named Fram has a special place in these studies due to the fact that he broke new ground and influenced his successors. Upon receiving global attention, the expedition also attracts the attention of *Servet-i Fünun* writers. News, articles and images about Nansen and his expedition are published many times on the pages of the magazine. Known for his scientific writings and intellectual mission, Mahmut Sadık follows the developments in this field. In his series of articles titled "Kutba Doğru", he covers the expedition in all its details and opens Nansen's world of thought to his readers. Tefvik Fikret was also influenced by Nansen and his expedition, and published a poem with the same name as Mahmut Sadık's series of articles. In this article, Fridtjof Nansen will be introduced in a versatile way, the Fram expedition and the polar studies, which took place despite the impossibilities of the conditions of that period will be examined from the perspective of Mahmut Sadık, and especially the series of articles "Kutba Doğru" and Tefvik Fikret's poem will be evaluated.

Keywords: Fridtjof Nansen, Fram, Mahmut Sadık, Tefvik Fikret, *Servet-i Fünun*, Travel Article, Arctic.

GİRİŞ

19. yüzyıl, dünyanın bilimin ışığında yeniden şekillendiği bir süreçtir. Keşiflerin ve icatların insanlığa yön verdiği bu dönüşüm sürecine Osmanlı da kayıtsız kalmaz ve 18. yüzyıldan itibaren, yeniliğin merkezi haline gelen Batıyı takip eder. Özellikle 19. yüzyıl, yoğun bir sosyolojik değişimi içinde barındırır. Toplumun gazeteyle tanışması yeni edebî türlere, düşünce biçimlerine kapı açar ve bilgiyi erişilebilir kılar (Tüzer ve Hüküm: 2022: 16). "Fen" sözcüğü Türk düşünce dünyasının en önemli kavramları arasına girer. Sözcük "herhangi bir alanda edinilen bilgi ve tecrübe" olan eski anlamını

Cilt/Volume 3, Sayı/Issue 2, 2022

yitirerek Batı teknolojisini, bu teknolojiyi oluşturan bilgi birikimini ifade eden “bilimsel bilgi” karşılığında kullanılır (Andı, 1998: 66). Bilimsel olayların, keşif ve icatların, gelecekte gerçekleşeceği düşünülen teknolojik gelişmelerin, aya, gezegenlere, uzak kıtalara ve denizlere yapılan heyecanlı, egzotik gezilerin anlatıldığı “fennî roman”lar yoğun bir ilgi görür. Özellikle Jules Verne bu türle birlikte anılır. Eserleri okuyucu tarafından çok sevilir (Uyanık, 2013: 42-44). Dergi ve gazetelerin birçoğunda jeoloji, anatomi, botanik, coğrafya gibi bilim dallarına dair yazılar yayımlanır. “Mevâdd-ı Fenniyye”, “Kısm-ı Fennî” gibi başlıklar taşıyan bu sütunların yanında “Fennî Eğlenceler” başlığıyla basit deneylere yer verilir. Fatih Andı, dergi ve gazetelerin isimlerine bakmanın bile bilime olan ilgiyi kavramada yardımcı olacağını belirtir (1998: 66). *Servet-i Fünun* da ismiyle ve içeriğiyle bu bağlamda gösterilebilecek örneklerden biridir. Bilimsel bir içleme yayın hayatına başlayan dergi, daha sonra Türk edebiyatının yapı taşlarından biri haline gelir. İçeriğindeki bu değişime rağmen bilime ait yazılar dergide kendine yer bulmayı sürdürür. Bunda *Servet-i Fünun*’un yazar kadrosunun, Batıyı tanıyan, yenilikçi Osmanlı aydınlarından oluşması; çağı yakalama, dünyadan haberdar olma, toplum için yeni ve ideal bir insan tipi yaratma ihtiyacı gibi nedenlerin etkisi vardır. Norveçli kâşif ve bilim insanı Fridtjof Nansen’in, Jules Verne’ün romanlarındaki maceralara benzer şekilde gerçekleştirdiği kutup seferinin dergide işlenişi bu bağlamda oldukça önemlidir.

Fridtjof Nansen², 1861’de bugün Oslo olarak bilinen Christiania’nın³ yakınlarındaki Store-Frøen’de, dünyaya gelir (Potemra, 1991: 276). Avukat bir baba ile atletik, doğa yaşamıyla ilgili bir annenin oğludur. Kayak, yüzme, jimnastik alanlarında uzmanlaşan Nansen’in kariyerini biçimlendiren fiziksel yeteneklerinde, annesinin yadsınamaz bir etkisi vardır. Bilim ve çizime de meraklı olan Nansen, Christiania Üniversitesinde zooloji üzerine çalışmaya başlar. 1882’de Viking adlı gemiyle Grönland’ın doğu kıyılarına gider. Dört buçuk aylık ilk kutup tecrübesinde fokları, ayıları gözlemler ve sonrasında bu gözlemlerini kitaplaştırır. Onun için bir tutku haline gelen kutup bölgesiyle bu gezide tanışır (The Nobel Foundation, 1972). Ekim 1888’de Grönland’ı baştan sona kat eden ilk keşif gezisine liderlik eder. Grönlandlılardan fok avlamayı, kano yapmayı öğrenir (Sides, 2009: 84). Deneyimlerini daha sonra kitaplaştırır.

Pek çok makale, kitap, bir doktora tezi ve evlilik sığırdığı bu yıllarda (Potemra, 1991: 276) Nansen, kimilerince intihar olarak nitelenen bir fikirle çıkagelir. Daha önce gerçekleşen ve felaketle sonuçlanan bir kutup seferini tekrarlamak ve ileri taşımak ister.

² Fridtjof Nansen’in gençlik yıllarına ait fotoğrafı için bkz.: Ek 1.

³ Oslo, 1624 – 1877 yılları arasında “Christiania”, 1877 – 1925 yılları arasında “Kristiania” ismiyle anılır (Britannica, 2022a). Çalışmamızda bu ayırım gözetilecektir.

1879'da Sibirya'nın kuzeyinde bir buz kütlelerinde sıkışan U.S.S. Jeannette adlı gemi, yirmi bir ay sürükledikten sonra basınç nedeniyle parçalanarak batar. Otuz üç kişinin yarısından fazlasının yaşamını yitirdiği bu felaketten üç yıl sonra, Jeannette'in kalıntıları Grönland kıyılarında bulunur. Bu bilginin ışığında Nansen, kendini ve ekibini gönüllü bir biçimde buzullara sıkıştırıp Kuzey Buz Denizi'ndeki doğu-batı akıntısını kullanarak Arktik'e ulaşmayı tasarlar. Ancak Jeannette'ten çok daha sağlam bir gemiye ihtiyacı vardır. 1891'de bu iş için deniz mimarı ve gemi yapımcısı Colin Archer'ı görevlendirir. Mürettebatının bütün ihtiyaçları düşünülerek tasarlanan bu gemiye "İleri!" anlamına gelen Fram ismi verilir. Fram, 21 Temmuz 1893'te, on üç kişilik mürettebatı ve beş yıllık erzakla Oslo'dan Yeni Sibirya Adaları'na doğru yola çıkar⁴ (Sides, 2009: 84-86).

Üç yıl sürecek olan bu seferi, dünya basını ilgiyle takip eder. *Servet-i Fünun* sayfalarında da sefere ve Nansen'e ilişkin haberler, köşe yazıları, görseller yayımlanır. Bunlardan özellikle Mahmut Sadık'ın "Kadri" imzasıyla kaleme aldığı, derginin 3 Nisan 1313 (15 Nisan 1897) tarihli 318. sayısından 5 Haziran 1313 (17 Haziran 1897) tarihli 327. sayısına dek -dört sayılıklı bir kesintiyle- süren "Kutba Doğru" yazı dizisi önem taşır (Sazyek, 2020: 980). Yazı, bir öykü akıcılığıyla Fram seferini ayrıntılı biçimde ele alır ve kutup çalışmalarına dikkat çeker. Bu noktada, "Kutba Doğru"yu kaleme alan Mahmut Sadık'tan söz edilmelidir.

1864'te İstanbul'da doğan Mahmut Sadık, Mekteb-i Mülkiyedeki eğitiminin ilk kısmını tamamladıktan sonra tarım öğrenimi için Almanya'ya gider. Hastalık nedeniyle bir yılın sonunda yurda döner. 1885'te Mülkiyeden mezun olur ve Babıali Tercüme Odasında çalışmaya başlar. Memuriyetten kısa sürede istifa eder. Hayatını gazetecilik ve yazı faaliyetleriyle kazanır. *Tercüman-ı Hakikat*, *Mir'at-ı Âlem*, *Tarik*, *Saadet*, *Sabah*, *İkdam* gibi pek çok süreli yayında yer alır. 1898'de, hakkında verilen bir jurnal nedeniyle Kudüs'e gönderilir. Burada da yazmayı sürdürür (Akçay, 2019: 3-4). Ölümüne dek çalıştığı ve başyazarı da olduğu *Servet-i Fünun*'da bilimsel yazılar kaleme alır, çeviriler yapar. Bu yazılar, onun didaktik yönüne işaret etmesi ve bilimsel merakının bir ifadesi olması bakımından son derece değerlidir. Öğretici tutumunun yanında mizahî yazılar ve fıkralar da kaleme alır. İlgi gören fıkralarını derleyerek *Takvimden Yapraklar* adıyla kitaplaştırır. "Osman Galib, Galib Kadri, Kadri, Çatlak Zurna, Serazat, Mınav..." gibi pek çok mahlas kullanan yazar (s.4), çeşitli dergilerde karikatürler yayımlar. Bunların yanında romancılık faaliyeti gösterir, saygın bir kalem olarak devrin pek çok gazete ve dergisinde görünür (Tugay, 2013: 30). Basın alanındaki yoğun etkinliklerinin sonucunda

⁴ Fram seferinde izlenen rota için bkz.: Ek 2.

1917'de Osmanlı Matbuat Cemiyetinin başkanı seçilir. "Şeyhü'l-muharrirîn" unvanı alır. Ona dair aktarılan anılarda ansiklopedik bilgisinin üstünlüğünden, üretkenliğinden, titizliğinden, kaleminin gücünden ve mizahî yönünden bahsedilir. 1930'da hayata veda eden (Akçay, 2019: 3-6) Mahmut Sadık, hem Türk edebiyatı hem de Türk basını için önemli bir isimdir.

1. NANSEN'İN ÖNEMİ VE ÖNCÜLLERİ

Mahmut Sadık, yazısına Osmanlı basınında Nansen'in seferinden yeterince söz edilmediğini belirterek başlar. Avrupa basınında, bu *gayretli* ve *cesur* kâşif hakkında yazılanların sayısı dikkat çekici büyüklüktedir. *Servet-i Fünun* sayfalarında da konu mümkün olduğunca işlenir, hatta çeşitli görsellerle desteklenir. Nansen'i bu denli önemli kılan, muhtemel sonuçlarını bildiği tehlikeli bir kutup seferini gerçekleştirmek istemesi ve başarmasıdır. Pek çok millet, geçmişten beri kutuplar üzerine çalışmış, kimileri kutup seferi yapmaya kalkışmıştır (Mahmut Sadık,1897a: 91-92). Nansen, kendinden önce yapılan bütün çalışmaları yeni bir noktaya taşır.

1827'de İngiliz William Edward Parry, kızakla Spitsbergen adalarının kuzeyinde 82.5⁵ enlemine kadar yükselir. Daha ileri gidilemeyeceğini anladığında Arktik'e 804 kilometrelik bir mesafede girişiminden vazgeçmek zorunda kalır. Parry'nin seferini takip eden Tegetthoff⁶, Markham⁷, Lockwood⁸ seferleri de hareketli buz parçaları üzerinde/arasında gemi ve kızaklarla ilerlemek mümkün olmadığı için sınırlı kalır. İnsanlık, bütün bu girişimlerin sonucunda 69 kilometre daha kutba yaklaşır. Dönemin - konumuz bağlamındaki- en önemli kutup seferi Jeannette ile yapılır. Jeannette'den kalan birkaç elbise ve kâğıt parçasının, parçalandıktan üç yıl sonra bulunması (s.92) Nansen'in gerçekleştireceği Arktik yolculuğunun ilham kaynağıdır.

2. FRAM'IN YAPIMI

Nansen, hakkında bir biyografi kaleme almış olan Roland Huntford'un söyleyişiyle, doğanın gücünü tanıyarak ona karşı değil onunla birlikte hareket etmeye çalışır (Sides, 2009: 84). Bunun için Kristiania Cemiyet-i Coğrafyasından⁹ hem denizde hem karada giden bir gemi talep eder. İstekleri eksiksiz olarak karşılanırsa, başarısıyla memleketine

⁵ William Edward Parry, 82°45' K enlemine ulaşarak kutup rekoru kırar (Parry, 2006).

⁶ Tegetthoff, Avusturya-Macaristan Kuzey Kutbu seferinde (1872-1874) kullanılan geminin adıdır. Bu seferde Franz Josef Toprakları keşfedilir (Payer, 1875: 1).

⁷ Albert Hastings Markham (1841-1918), 1875'te 83° 20' 26" K enlemine ulaşır ve Parry'nin rekorunu kırar (Jastrzembki, 2019: 101).

⁸ James Booth Lockwood (1852-1884), 83° 23' 28" K enlemine ulaşarak Markham'ı geride bırakır (England, 1973: 143).

⁹ Norwegian Geographical Society. Nansen, 18 Şubat 1890'da Norveç Coğrafya Topluluğuna yaptığı sunumla planını kamuoyuna açıklar (Worm-Müller, 1961: 229).

sonsuz bir ün kazandırmayı vadeder. Bu vaat, Nansen'in planına ve kendine olan güvenin bir göstergesidir. Sözleri, itirazlara ve tartışmalara sebep olduysa da Norveç halkı, kâşifin fikrini heyecanla karşılar ve onun için para toplamaya başlar. Kral II. Oscar, 20.000 Kron yani 27.180 Frank verdiği gibi hükümet adına da 389.000 Frank öder. Toplanan bütün paranın miktarı 617.186 Frank'tır (Mahmut Sadık, 1897b: 104-105). Geminin masrafları fazlasıyla karşılanır.

Para toplanır toplanmaz Nansen gemiyi ısmarlar. Bunun için Colin Archer görevlendirilir. Archer, Nansen'in düşüncelerini tam olarak anlamakla işe başlar. Gemi, buzların şiddetli baskısına dayanabilecek, buzlar içinde uzun uzun dolaşabilecek emin ve sıcak bir kale olmalıdır. Mimar, buz denizinde hareket edebilmesi için gemiyi gayet hafif ve boysuz tasarlar. Buz parçalarından kolayca kaçınabilmek için gemiye uzunca ve iki ucu sivri bir yumurta şekli verir. Fram'ın ahşap bölümleri için otuz senelik İtalya meşeleri kullanır. Ayrıca gerekli olan yerler demirlerle bağlanır, direnci arttırmak için içten birçok dirsekler, kuşaklamalar, bağlar eklenir. Makineler, kazanlar, kuzine, salon ve kamaralar kış tarafa yerleştirilerek baş taraf bir derece serbest bırakılır. Dümen ve pervanenin yanı başlarına, tamir ve korumaya ihtiyaç duyulduğunda ya da buz üzerinde uzun süre kalmak gerektiğinde yukarı çekilebilmeleri için birer delik yapılır. Yine dümen yelpazesi, buzların çarpmasından kurtulabilmek için diğer gemilerin dümen yelpazelerine kıyasla daha derine konumlandırılır. Fram'ın ölçüleri şöyledir: Su kesimindeki uzunluk 34.5 metre; güvertenin bütün uzunluğu 29 metre; en geniş noktasının eni 11 metre; su kesimindeki en 10 metre 40 santimetre; su çekimi 5 metre 20 santimetre. Gemi, kazanları dolu olduğunda tahminen 420 tonilato ağırlığındadır. 800 tonilatoya kadar boşluk bulunduğundan Nansen, buna arkadaşlarının ve köpeklerinin beş senelik kumanyası vesaireyle beraber dört ay buharla gitmeye yetecek kömürü yükler. Makine, üç silindiri olmasına karşın bunlardan yalnız bir veya ikisini kullanmak için özel musluklarla donatılır. Yüğü hafif ve hava koşulları da uygun olursa gemi, 220 beygir gücüyle saatte altı-yedi mil yol alır. Yelken ve direklere gelince, bunların birkaç kişiyle kolayca ve güverte üzerinden kullanılacak durumda bulunması gerekir. 24-24.5 metre uzunluğunda bir büyük, iki de küçük direkten ve toplamı 560 metre dayanıklı yelkenlerden ibaret olan bu teçhizatıyla gemi, epeyce büyük bir yelkenlidir (s.105-106). Geminin tasarımında bütün ihtiyaçlar düşünülür.

Kış taraftaki kamaralar, ikisi birer ikisi dörder yataklı dört oda ile bir salondan oluşur. Bunların alabandaları, döşemeleri, tavanları soğuğu ve rutubeti engelleyecek malzemelerle kaplanır. Yalıtımda muşamba, keçe, mantar, rengineyiği kılları ve petrol kullanılır (s.106). Nansen, güvertenin altına altı yüz kadar kitabın bulunduğu bir

kütüphane ve oyma ejderha başlarıyla süslü bir salon yaptırır. Gemide, karanlığa karşı ark lambalarını çalıştıracak elektriği üreten bir yel değirmeni bile vardır (Sides, 2009: 86). Üç yıl süren bu titiz çalışmanın sonunda, sefer için her şey hazırdır.

3. KUTBA DOĞRU YOLCULUK

Nansen'in sefer programı yayımlandığı anda Avrupa'nın her tarafından, hatta Amerika'dan, Avustralya'dan rica mektupları yağmaya başlar. Pek çok kişi, seferin bir parçası olmak ister. Nansen, bu kişilerden bilgi, yetenek, sağlık ve güç bakımından yeterli gördüklerini seçer (Mahmut Sadık, 1897c: 122). Eşi Eva, Kristiania Limanı'na dizilen binlerce kişinin önünde gemiye Fram adını verir. Gemi, on üç kişilik mürettebatı¹⁰ ve beş yıl yetecek erzakla 24 Haziran 1893'te Yeni Sibirya Adaları'na doğru yola çıkar (Sides, 2009: 86). Nansen'in eşi Eva ile kızı Liv de dahil olmak üzere kutup kâşifleri geride, sekiz kadın ve yirmi iki çocuk bırakır (Mahmut Sadık, 1897c: 122).

Sahil gezisi haftalarca sürer. Larvik'te, Bergen'de gemi durmak, ziyaretçiler, ziyafetçiler kabul etmek, kısacası gecikmek zorunda kalır. Binlerce kişi kıyıda, kayaların tepesinde bekleyerek cesur vatandaşlarını geçerken selâmlar, alkışlar (s.122-123). Kâşifler yoğun ilgi görür.

10 Temmuz'da Tromsø'ya varıldığı zaman her yer bembeyazdır. Oradan kömür, ayakkabı, tuzlu et gibi ihtiyaçlarını temin ederler. Vardø'da son mektuplarını yazarlar. 21 Temmuz'da Fram, yola koyulur. Dokuz gün sonra Yugor Boğazı'nı geçip Khabarova'ya yanaşır. Oradan Baron von Toll¹¹ tarafından gönderilmiş otuz sekiz Ostyak¹² köpeği alınır. Birkaç gün, kömür getirecek olan Urania isimli vapur beklenirse de gelmediğinden 4 Ağustos'ta (s.123) Kara Denizi'ne doğru yola çıkılır.

Fram, Kara Denizi'ne ulaştığında deniz yüzeyi tamamıyla buzlarla kaplıdır. Fakat uzaktan baktıklarında gökyüzünün maviliğini gören kâşifler umutlanır. Mavi bir gökyüzü, donmamış bir denize işaretler. Umutları, kısa sürede boşa çıkar. Denizi geçmek için küçük küçük adalar, sığ sular, buz kütleleri, dar boğazlar gibi pek çok engel vardır. Bu yüzden adım adım ilerlemek, bazen geriye dönüp tekrar yürümek, bir yolu üç kere beş kere kat etmek zorunda kalırlar. Bir aralık Nansen, tam on günlük aramadan sonra bulabildikleri Naimir Adası'nda kışlamayı düşünür. Ancak orada

¹⁰ Fram mürettebatının fotoğrafı için bkz.: Ek 3.

¹¹ Eduard Vasilyevich Toll (1858-1902) jeolog ve kutup araştırmacıdır. Baltık Alman kökenli soylu bir aileye mensuptur (Zonn vd., 2017: 416).

¹² Ostyaklar, Kuzeybatı Sibirya'da, Ob Irmağı ve kolları boyunca yaşayan bir topluluktur. Kendilerine "Hantı" adını verirler (Eren, 1977: 162).

durmak, bir kış, bir sene kaybetmek demektir (s.123). Yola devam kararı alınır.

10 Eylül’de Fram, Çeloskin Boğazı’nı geçerken bandıralar çekilir, toplar atılır. Sekiz gün sonra gemi Balkof Adası’nın kuzeyinde açıldığında hava güzeldir. Durgun bir denizde olanca kuvvetiyle ilerleyen gemi, 22 Eylül’de sisler içinde ansızın buzlarla karşı karşıya gelir. 77 derece 44 dakika Kuzey enleminde bulunan kâşifler, bu tarihten itibaren buzların arasında hapsolurlar¹³ (s.123). Nansen, “Kulakları sağır eden bir gürültü başladı ve gemi baştan sonra titredi.” diye yazar. Giderek artan gürültü ve basınca karşı Fram, ele geçirilemez bir kale gibi ayakta kalmayı başarır (Sides, 2009: 86). Buza karşı gerekli bütün tedbirler alınır. Önce geminin dümen yelpazesi yukarı çekilir, makine dağıtılır. Mürettebat, her köşede kışlık ihtiyaçları üretmeye başlar. Elektrik makinesini çevirmeye mahsus yel değirmeni baş tarafa takılır, işletilir. İpler, yelkenler, tahtadan ayakkabılar yapılır. Her günkü, her geceki hava durumu düzenli olarak gözlenir ve kayıt altına alınır¹⁴. Uzun zamandır kapalı kalan köpekler buzların üzerine salınır. Fırsat oldukça müzikli ziyafetler düzenlenir (Mahmut Sadık, 1897c: s.123). Fram, günde birkaç kilometre hızla yola devam eder. Bir tayfanın ısırılması, iki köpeğin ölümüyle sonuçlanan kutup ayısı saldırısı gibi aksiliklere rağmen seferin ilk iki yılı kolay geçer. Kâşifler, buzda kayak turları düzenler, kendi gazetelerini basar ve sık sık derinlik dahil ölçüm yaparlar (Sides, 2009: 86). Nansen, bu konuda bir hesabının yanlışlığından söz eder. O, Kutup Denizi’nin Jeannette kâşiflerinin bulmuş oldukları 146 metreden daha derin olmadığını düşünür. Oysa ölçümleri sonucunda 1800 metreden fazla bir derinlik olduğunu tahmin eder. Bu derinlikteki sularda akıntı olsa bile kuvvetsizdir. Dolayısıyla bütün umudunu rüzgâra bağlar. Nihayet bahar geldiğinde Fram, hâlâ buzların içinde planladığı gibi yoluna devam etmektedir. Gemi, Haziran’ın sonuna doğru 81 derece 46 dakika Kuzey enlemine kadar çıkar (Mahmut Sadık, 1897d: 138-139). Fakat yaz bitiminde 71 derece 14 dakikaya kadar geriler. Diğer yanda, yapılan ölçümler bulunulan noktada suların 3900 metre derinliği olduğunu ispat eder. Ayrıca buzların kalınlığı –azami olarak– üç metre on yedi santimetredir. Bu keşif, Nansen ve ekibinin kutuplara doğru ilerlerken bilinmeyen topraklara rastlayacaklarına dair umudu söndürmeye yeter. Nansen, buz kütlelerinden bahsettiği sırada bunların ötesine berisine biriken kar suları içinde mikroskobik birtakım hayvanlar ve bitkilere rastladığını da kaydeder (Mahmut Sadık, 1897e: 202). Bu kayıtlar, zooloji ve oşinografi alanlarına önemli katkılar sağlar.

Bahar geçip yaz ayları gelince buzlar çatlamaya, kar suları erimeye başlar. Fram’ın

¹³ Buzlar içindeki Fram’ın fotoğrafı için bkz.: Ek 4.

¹⁴ “Kutba Doğru” yazı dizisinde yayımlanan, gözlem anını gösterir orijinal çizim için bkz.: Ek 5.

etrafında bu sulardan koca koca bataklar oluşur. Temmuz başlarında şiddetli bir basınç hissedilir. Kâşifler, Haziran'da parçalanmış Jeannette'i düşünüp ürktülürse de Nansen'i esas endişelendiren gemiyi geriye, güneye doğru gönderecek rüzgârlardır. Bu korkuyla kutba doğru kızakla ilerlemeyi tasarlar (s.202) ancak tasarısını gerçekleştirmek için doğru zamanı bekler.

İkinci yılın başında Fram'ın Arktik'e ulaşamayacağı belli olur (Sides, 2009: 89). 22 Eylül 1893'ten 22 Eylül 1894'e kadar gemi 189 mil kat eder, yani arzen 3 derece 9 dakika ilerler. Nansen'in hesabına göre Fram, iki sene zarfında 85 dereceye kadar çıktıktan sonra Norveç'e dönebilecektir. Bu yüzden kâşif, 1895 baharında tasarısını hayata geçirir ve yoluna kızakla devam kararı alır. Kararını 20 Kasım'da ekibine açtığında hepsi onu onaylar, tebrik eder. Nansen, Hjalmar Johansen'le birlikte kutba gidecek, kalanlar Kumandan Sverdrup'un nezaretinde yoluna devam edecektir. Gerekli hazırlıklar yapılır. Kumandan'ın hastalanması, basıncın giderek artması ve kötü hava koşullarına rağmen o kış Fram, 83 derece 34 dakikaya ulaşarak bu denizlere açılmış olan kâşiflerin ulaşabildikleri kuzey enlemini geçer. 14 Mart 1895'te (Mahmut Sadık, 1897e: 202-203) Nansen ve Johansen ise en uzak kuzeye doğru yola çıkar.

4. EN UZAK KUZAY

Üç kızak, iki kano ve yirmi sekiz köpekle (Sides, 2009: 89) yola çıkan kâşifler, karşılaştıkları zahmetlere rağmen altı saatte yedi sekiz mil mesafe kat eder. Buzların yüzeyi düz olduğu için kızakla hızla kayarlar. Ancak bu düzlükler inişlere, yokuşlara dönüştüğünde köpekleriyle beraber kızaklarına asılarak onları geçmeye, taşımaya mecbur kalırlar. Bazen de büyük çatlaklara rastladıkları için kavisler yaparak uzaklardan geçerler. Sefer, beklenilenden daha zor devam eder. Yoldaki engeller yüzünden iki arkadaş her gün akşama kadar uğraştıkları halde ancak birkaç mil mesafe kat edebilirler. Akşam olduğunda ise kuytu bir yere kurdukları çadırlarının içinde yorgun düşerler. Onlar için bu seferdeki en zor işler kızakların sürekli düğümlenen iplerini çözmek, kızakları birkaç adımda bir rastladıkları tepeliklerden aşımak için köpeklere yardım etmek gibi şeylerdir. Ciğerlere işleyen bir soğukta ve göz gözü görmez sisler için bazen bir yolu üç kez geçmek, çatlakların üzerinden geçit bulabilmek için uzun kavisler çizmek zorunda kalırlar. Üstlerindeki elbiseler bazen katılaşıyor ve taşlaşır, yenleri bıçak gibi keskinleşerek bileklerinde derin yaralar açar. Bütün bu olumsuzluklara karşın Nansen, azimlerinin bir an olsun azalmadığını, arkadaşının da kendi gibi sebat gösterdiğini kaydeder. Onun için en önemli mesele kat ettikleri mesafenin azlığıdır. 5 Nisan'da 86 derece 3 dakika Kuzey enlemine ulaşırlar. Hesaplarına göre bundan çok daha ileride olmaları gerekir. Bu durum kâşiflerin aklına

Cilt/Volume 3, Sayı/Issue 2, 2022

üzerinde buldukları buz kütlelerinin kuzeyden güneye doğru hareket edebileceği ihtimalini getirir. Nihayet bir gün daha uğraştıktan sonra dönmeye karar verirler. 7 Nisan 1895'te son kez ilerlerler. Kızaklarla bir adım daha gitmenin mümkün olmadığını anladıklarında Nansen yüz metre kadar yayan gider. 8 Nisan'da iki arkadaş 86 derece 14 dakika Kuzey enlemine ulaşırlar. Kutup noktasından tam 418 kilometre uzaklıkta olsalar da o güne dek hiçbir insanın ulaşmadığı en kuzey noktada, "en uzak kuzey" dedirler (Mahmut Sadık, 1897f: 222-223). Bu, neredeyse 400 yıllık Kuzey Buz Denizi keşiflerindeki en kayda değer ilerlemedir (Sides, 2009: 89) ve kutup çalışmalarına yeni bir yön verir.

Giderek zorlaşan şartlar, aşılması olanaksız arazi, yetersiz malzeme, hareketli buzlar ve azalan erzak seferin bu noktada sonlanması gerektiğini işaret eder. Erzakları azaldıkça, diğerlerini besleyebilmek için en zayıf köpekleri öldürmeye başlarlar. Eşi Eva'ya sağ salim geri döneceğine dair söz veren Nansen için bu söz, kutupta yaşamını riske atmaktan ve ölümsüzlükten çok daha önemlidir. Bu yüzden dönüş kararı alır (s.89).

Kâşif, sefer boyunca boş zamanlarını çadırında, özel olarak yapılmış bir torba içinde geçirir. Postlardan, abalardan yapılmış olan bu torbanın içine arkadaşıyla beraber girerler; soğuktan donmuş vücutlarını orada –yine kendi vücutlarının sıcaklığıyla– bir dereceye kadar ısıtırlar. Dönüşe başladıkları günden beri havanın giderek iyileşmesi onları umutlandırır. Yalnız, köpekler yavaş yavaş güçten düşer. Yiyecekleri de azalır. Bu yüzden daha çok köpek öldürürler (Mahmut Sadık, 1897f: 223). Çok çaresiz kaldıkları bir noktada köpek kanı lapası bile yerler (Sides, 2009: 89). Önemli olan tek şey yaşayabilmektir.

Mayıs ayı geldiğinde işler daha zor bir hal alır. Buzlar her taraftan açılmaya başlar. Artık kızaklardan yararlanmak mümkün değildir. Tamire ihtiyacı olan kayıklar da iş görülemez. Bazı ayı izlerine ve köpek balıklarına rastladıkları için en azından açlıktan ölmeyeceklerini düşünürler. Ancak bunların hiçbiri avlayabilecekleri mesafeye gelmez. Nansen, bir gün buzların arasında ölü morina balığı bulduğunda büyük bir hazineye sahip olmuş kadar sevinirler. 22 Haziran'da ilk kez köpek balığı avlamayı başarırlar. Böylece buzlar tamamıyla eriyene dek beklerler. Çadırda geçirdikleri bir ayda bir köpek balığı, üç ayı vururlar ve kayıkları zorlukla tamir ederler. 22 Temmuz'da eşyalarının çoğunu buzların üzerinde bırakarak son iki köpekleriyle beraber yeniden yola çıkarlar (Mahmut Sadık, 1897f: 223).

6 Ağustos'ta denize ulaşan iki kâşif, köpeklerini öldürerek bir kara parçasına ulaşmak

için kayıklarıyla açılırlar¹⁵. Denizde geçen on günün sonunda karaya çıkan ikili, çocuk gibi sevinçlidir. Hemen çadır kurarlar, Norveç bayrağı çekerler ve yemek yerler (s.223). Ancak sevinçleri, buldukları noktada bir kış daha geçirmek zorunda olduklarını fark etmeleriyle kaybolur. O dakikadan itibaren yiyecek tedarikine ve kulübe yapımına çalışırlar. On iki ayı ile birkaç mors avlarlar. Bunlardan yeteri kadar et ve yağ çıkararak buzların içinde saklarlar (Mahmut Sadık, 1897g: 235). Kırılan kızak rayını kazma olarak kullanarak yaptıkları (Sides, 2009: 90) bir metre seksen santimetre yüksekliğindeki kulübenin çatısı, kapısı hep ayı ve mors derisindedir. Bir köşeye ocak kurarak buna kardan bir baca eklerler. Geriye yalnızca şiddetli kışı (Mahmut Sadık, 1897g: 236) beklemek kalır.

Aylarca aynı yağlanmış uyku tulumunda uyurlar, ayı etiyle yapılmış çorba ve mors yağında kavrulmuş ayı eti yerler. Johansen, o günlere dair şunları söyler: “Tartışmadık, (...) tek sorun, benim horlamak gibi kötü bir huyum olmasıydı... Nansen bu durumda sırtıma tekme atardı.” Nansen ise şu satırları kaydeder: “Johansen uyuyor, çadır çalıyor. İyi ki annesi şu an onu göremiyor... Kapkara, pislik içinde ve perişan bir halde.” (Sides, 2009: 90).

Nihayet 19 Mayıs 1896’da, seferlerinin özetini yazıp bakır bir boru içinde çatıya asarak kulübeyi terk ederler. Güneye doğru giderek Spitsbergen Adası’nın bir köşesine ulaşmayı hedeflerler. 4 Haziran’da açık denize ulaşırlar. 12 Haziran’a kadar yolculuklarına devam ederler. O akşam dinlenmek üzere karaya çıktıklarında ayı postundan yaptıkları ince bir iple kenara ilıştirdikleri kayıkları, palamarları çözerek denize doğru açılır. Nansen, buzlu suların içine atlar ancak kayıklar akıntının yardımıyla çok hızlı gider. İki kayığı kıyıya getirmeyi başardığında donmak üzeredir. Bir gün de kayıkların birini bir mors dişleriyle deler. Kayığı buzların üzerine çekerek kurtarırlar. 23 Haziran’da Nansen, buldukları bölgenin etrafını dolaşırken bir köpek ve tüfek sesi duyar (Mahmut Sadık, 1897g: 236). Sesin kaynağını ararken karşısına İngiliz kâşif Frederick George Jackson çıkar. O da kendi kutup denemesini yapmak için gemisini Franz Josef Toprakları’na getirmiştir (Sides, 2009: 90).

7 Ağustos’a kadar İngiliz kâşiflerle vakit geçiren Nansen ve Johansen, memleketlerine dönmek üzere yeni arkadaşlarından ayrılırlar. İngilizlerin Windward isimli gemisiyle Vardø Limanı’na ulaşırlar. Nansen burada, hazırlanmış olduğu yüz kadar telgrafı telgrafhaneye verir. Üç günün sonunda, bütün şehrin heyecanlı alkışları eşliğinde geldikleri gemiyle Hammerfest’e hareket ederler. Hammerfest’te, Madam Nansen eşini beklemektedir. Kâşif, Fram’ın salimen Tromsø’ya doğru yola çıktığına dair Kumandan

¹⁵ Nansen ve Johansen’in kayıklardaki fotoğrafı için bkz.: Ek 6.

Sverdrup'tan gelen bir telgrafı da burada alır (Mahmut Sadık, 1897g: 237). Hesapları doğru çıkmıştır.

Fram –tıpkı Nansen'in tahmin ve takdir ettiği gibi– bir müddet buzlar arasındaki yolculuğuna devam eder. 1895 senesi Kasım'ında 85 derece 50 dakika Kuzey enlemine kadar ulaşır. Ardından gerileyerek 84'üncü enleme iner ve oradan serbest sulara dahil olur. 20 Ağustos 1896'da Tromsø'ya varır (s.237). 25 Ağustos'ta, Tromsø Limanı'nda Nansen sevgili Fram'ına kavuşur ve oradan gemisine binerek halkın alkışları arasında Kristiania'ya doğru yola çıkar (s.237-238).

Kâşif, dünyanın zirvesine ulaşamadıysa da en azından yaklaşır. Bu sefer sayesinde, kutup akıntısına ilişkin teorisine ispatlar ve Kuzey Buz Denizi hakkında edindiği bilgilerle, bu denizin çok derin, değişken buz kütleleriyle kaplı, neredeyse hiç kara parçası bulunmayan bir okyanus olduğunu keşfeder (Sides, 2009: 90). Edindiği bilgilerle kutup çalışmalarında yeni bir dönemi başlatır.

Fram seferinin ardından dünya çapında bir üne kavuşan Nansen, yolculuğunun öyküsünü anlattığı *Farthest North* kitabını yayımlar. Oşinografi, meteoroloji ve diplomasi gibi yepyeni alanlara yönelir. 1906'da ülkesinin ilk Britanya büyükelçisi olur. Milletler Cemiyetinin yüksek komiserlerinden ilan edilir. I. Dünya Savaşı sonrası Türkiye'deki ve Sovyetler Birliği'ndeki mülteci krizlerinin çözümüne çalışır ve 1922'de Nobel Barış Ödülü'nü kazanır. 1930'da, geçirdiği kalp krizi sonucunda vefat eder. Fram ise Nansen'le yolları ayrıldıktan sonra, Otto Sverdrup'la¹⁶ ikinci seferine çıkar. Ardından Roald Amundsen'le¹⁷ yeniden bir ilki gerçekleştirmek üzere Antartika'ya (s.91) doğru ilerler.

5. VE TEVFIK FİKRET'İN “KUTBA DOĞRU”SU

Fram seferinin *Servet-i Fünun*'daki bir diğer ve önemli yansıması, Tevfik Fikret'in, Mahmut Sadık'ın yazı dizisiyle aynı ismi taşıyan “Kutba Doğru” manzumesidir. Derginin 17 Nisan 1313 (29 Nisan 1897) tarihli 320. sayısında yayımlanan manzumede, Fram seferinin ve Nansen'in kişiliğinin Tevfik Fikret üzerindeki etkisini görmek mümkündür:

KUTBA DOĞRU

- Süleyman Nesib Bey'e -

“Önünde bir mütebâid semâ-yı berf-âlûd,

¹⁶ Otto Sverdrup (1854 - 1930) Norveçli kâşiftir. 1898-1902 yılları arasında ikinci Fram seferine çıkar ve Arktik'teki takımadalar hakkında önemli bilgiler edinir (Fram - The Polar Exploration Museum, 2019c).

¹⁷ Roald Amundsen (1872-1928), Norveçli kâşiftir. 1911'de üçüncü Fram seferine çıkar ve Antartika'ya ulaşan ilk kişi olur (Britannica, 2022b).

Peyinde bir medeniyet ki mu'teriz ü hasûd;
Yürü: Sükût-ı adem.. dur: Safır-i istihzâ...
Bütün bu kahra mukâbil nedir olan mev'ûd?

Cihân-ı fende büyük bir şeref, büyük bir şân;
Evet, yarın diyecekler ki: "Duydunuz mu, filân
"Firâz-ı kutba suûd eylemiş; bu isti'lâ
Nasîbi olmadı âlemde kimsenin el'ân..."

—Ne boş tama'!.. Bu tehâlük revâ mı şöhret için?
—Gelir mi âleme insan ya sâde râhat için,
Aranmadan bulunur mu defîne-i âmâl?..

Şu köhne hikmete bak dersiniz; fakat insâf,
O köhne hikmeti Nansen edeydi istihfâf
Fram bugün ne olurdu? —Bir ihtimâl-i muhâl!" (Tevfik Fikret, 1897: 119)

Fram seferini doğrusal bir zaman çizgisinde işleyen manzume, karla kaplı bir gökyüzüne uzaktan bakan Nansen'in portresiyle başlar. Ona karşı çıkan kıskanç bir medeniyeti ardında bırakan kâşif, yokluğun sessizliğinde ilerlemeye devam eder. Boşlukta, zaman zaman geride kalanları anımsatan alaycı bir ses duyumsar.

Nansen, Arktik'e bir sefer düzenleme düşüncesini kamuoyuyla paylaştığında, dönemin önde gelen kutup otoriteleri dahi bu seferin başarısızlıkla sonuçlanacağına inanır (Sides, 2009: 85). Fikret, çoğunluğun itiraz eden, kıskanç, alaycı seslerine kulak tıkayan ve bildiği yolda ilerleyen kâşifi, bir yalnızlık içinde resmeder. Karlı, soğuk bir havanın seçilmesi, mütebâid (uzak), sükût (sessizlik), adem (yokluk) sözcüklerinin kullanımı bu imajı desteklemeleri dolayısıyla tesadüfi değildir.

Manzumenin anlatıcısı, çektiği sıkıntıya ve verdiği çabaya karşılık Nansen'in ne kazanacağını sorgular ve cevabı bulur: Bilim çevrelerinde büyük bir şeref ve ün kazanacak, insanlar, onun daha önce kimsenin ulaşamadığı bir yüksekliğe ulaştığından söz edecektir. Yükselme, yücelme şeklinde iki anlamı bulunan "isti'lâ" sözcüğüyle, kâşifin hem en uzak kuzey enlemine ulaşmasına hem de insanlar nezdindeki saygınlığının artmasına işaret edilir. İç konuşma biçiminde ilerleyen bu dizelerden Nansen'in henüz hedefine ulaşmadığı anlaşılır.

Cevabın ardından kalabalıklar içinde küçümseyici bir ses yükselir. Nansen'in ardında bıraktıklarının temsili olan bu ses, seferi boş bir istek olarak değerlendirir ve Nansen'i üne lâyık bulmaz. Bu ses aracılığıyla manzumenin amacına ulaşabilmesi için gerekli çatışma unsuru sağlanır. Tembel, durağan bir topluluğa karşı Nansen, çalışır ve bilimin ışığında ilerler.

Bu noktada, Tevfik Fikret'in kişiliğinin ve düşünce yapısının manzumedeki izdüşümü değerlendirilmelidir.

Esra Sazyek, 1905'ten itibaren seküler bir dünya görüşüne yönelen, Batıcılık düşüncesinin savunucularından biri olan şairin, bu yöneliminin -henüz 1897'de- "Kutba Doğru"yla ilk belirtilerini gösterdiğini ifade eder (2020: 980). Fikret, bir sonraki evrede yüzünü tamamen geleceğe döner ve geçmişle tüm bağlarını bilinçli olarak koparır. "Yaşlı" geçmişin geleneklerinin, değerlerinin ve inançlarının karşısına "genç" geleceği koyar (Kaplan, 2006: 144-145). İnsanın her alanda çalışma ve başarıyla mükemmelle ulaşabileceğine inanır. Özellikle II. Meşrutiyet sonrası, "çalışma" fikri onun dünya görüşünün biçimlenmesinde büyük bir öneme sahiptir (s.195). Kötümserliğinin gitgide arttığı dönemlerde bile gençliğe ve bilime inanır (Enginün, 2013: 536). Etkin, hak uğruna mücadele eden, bilime inanan yeni bir insan tipini savunur (s.547). Bu bilgiler ışığında yeniden manzumeye baktığımızda anlatıcının, sese hitaben sorduğu şu sorular daha anlamlı bir hal alır: İnsan dünyaya yalnızca rahat etmek için mi gelir? Kişi isteklerine çabalamadan ulaşabilir mi?

Bu dizelerde, çalışmaya olan inancı ve dinamizmi açıkça görmek mümkündür. Manzumenin anlatıcısı, Fikret'in sözcülüğünü üstlenir ve cevap beklemeksizin konuşmasını sürdürür. Onlardan, söylediklerini eskimiş birer söz olarak görmemelerini ister. Nansen'in, bu sözleri küçümsese -itiraz ve alayları dikkate alsa- Fram'ı imkânsız bir ihtimalden öteye götüremeyeceğini hatırlatır. Nansen'in mücadelesiyle ve yalnızlığıyla başlayan manzume Fram seferinin başarıya ulaşmasıyla tamamlanır.

Tevfik Fikret'in dikkat çektiği zihniyet değişimi, Mahmut Sadık'ın Nansen'den bahsederken kurduğu şu cümlelerle de belirginleşir:

"Bir dakika durup dinlenmediği halde yine hareketten, büyük büyük hareketlerden çekinir, rehavet ve ataleti sever gibi görünen on dokuzuncu asrın o yeknesak durgunluğu arasında bu şimal çocuğunun birdenbire çıkıp en büyük, netâyic-i muhtemelesine nazaran en dehşetli bir hareketi, kutba seyahati deruhte etmesi birden kendisini zamanın mühim adamları sırasına geçirmiş, bu ehemmiyet teşebbüsünün muvaffakiyâtı nispetinde ilerleye ilerleye bugün Nansen nâmı âlem-i medeniyetin her tarafında bilinir, hürmetle yâd olunur namlardan olmuştur." (Mahmut Sadık, 1897a: 91-92)

Dönemin iki önemli aydını, Osmanlı toplumunun ihtiyaç duyduğu yeni insan tipini Nansen'de cisimlendirir. Daima çalışan, insan aklının ve bilimin rehberliğinin imkânsız başarıları kâşif, inanılan geleceğin temsilcilerinden biridir.

SONUÇ

Fridtjof Nansen, 1893-1896 yıllarında gerçekleştirdiği Fram seferiyle o güne dek ulaşılmış en yüksek kuzey enlemine çıkar. Bu rekorun arkasında keskin gözlem yeteneği, istikrarlı çalışma, başarılı mühendislik, doğa bilimlerinde uzmanlık, fiziksel güç, dayanıklılık ve tecrübe gibi pek çok etken vardır. Buzların basıncına yenik düşen Jeannette'nin kalıntıları, 1884'te karaya vurduğunda Nansen, Kuzey Buz Denizi'ndeki doğu-batı akıntısı üzerine düşünmeye başlar. Dokuz yıl sonra, bu düşünce Fram'la anlam kazanır. Kâşif, vizyonuna uygun biçimde "İleri!" adını verdiğini bu gemiyle, başta ölüm olmak üzere bütün riskleri göze alarak yola çıkar. Sefer, bütün ayrıntılar düşünüldüğü için neredeyse sorunsuz sürer. Bu nedenle kâşifler, bol bol gözlem yapma, veri elde etme şansı bulurlar. Elde edilen bilgiler oşinografi, biyoloji, meteoroloji başta olmak üzere gibi pek çok alana katkı sağlar. Nansen'in başarısında küçük yaşlardan itibaren kendini bilgiyle donatmasının yanında cesareti ve sağduyusunu gerekli anlarda kullanabilmesi de etkilidir. Gemiyle daha fazla ilerleyemeyeceklerini anladığı noktada mürettebatını geride bırakarak yayan biçimde ilerleme cesareti gösterir. Şartlar kötüleştiğinde ise kendinin ve yoldaşı Johansen'in hayatlarını riske atmayarak vazgeçme kararı alır. Bu sayede hem Nansen ve Johansen hem de Fram, kayıpsız bir başarıyla, birer kahraman olarak geri dönerler.

Fram seferi, Arktik'e ilişkin bilinenlere yenilerini ekler. Nansen, akıntıya dair teorisini ispatlar ve modern kutup çalışmalarına kapı açar. Bu seferin ardından, Fram yeni yolculuklara çıkar ve Antartika'ya ulaşarak bir rekor daha kırar. Dönemin koşullarında her noktası incelikle düşünülerek tasarlanan bu gemi, Nansen'in başarısının bir anıtı gibidir. Bugün bu anıtı, hâlâ görebilmek mümkündür. Bahsettiğimiz nedenler dolayısıyla Fram seferi, insan aklı ve bilimin bir zaferi olarak nitelendirilebilir.

Küresel bir ilgi gören sefer, Osmanlı basınında da kendine yer bulur. Özellikle *Servet-i Fünun*, konuyu pek çok kez sayfalarına taşır. Derginin bilimsel gelişmelere gösterdiği ilgi, çağı yakalama gayretinin açık bir göstergesidir. Özellikle Mahmut Sadık, bu noktada büyük bir yükü sırtlar. Üretkenliği, bilimsel çevirileri ve yazılarıyla, topluma karşı bir aydın sorumluluğu üstlenir. Fram seferinin önemi ve başarısı hakkında bir yazı dizisi kaleme alması bu nedenledir. Nansen, başardıklarıyla her toplum için örnek bir isimdir.

Kâşifin, edebiyatımızın en önemli kalemlerinden Tefik Fikret de etkiler. Şairin, yazı dizisiyle eş zamanlı olarak yayımladığı "Kutba Doğru" manzumesi, Fram seferini ve Nansen'in başarısını ele alır. Manzumeyi konumuz bağlamında önemli kılan, Fikret'in savunucusu olduğu Batıcılık düşüncesinin ilk izlerini taşımasıdır. Şair, yıllar içinde

Cilt/Volume 3, Sayı/Issue 2, 2022

şekillendirdiği düşünce ve sanat dünyasını “gelecek” üzerine kurar. Geçmişini tamamiyle yok sayarak yalnızca “ileri”ye bakar. Nansen, onun toplumu ileriye götüreceğine inandığı ve idealize ettiği insan tipinin canlı bir örneğidir. Batıdan bir örneğin seçilmesi de şairin düşünceleriyle örtüşür. İstibdatın gölgesinde giderek karamsarlaşan Tefvik Fikret, kurtuluşu çalışmakta görür. En büyük umudu, oğlu Haluk’un kişiliğinde simgeleştirdiği gençlerdir. Nansen gibi çalışan, aklın ve bilimin yolunu izleyen, pes etmeyenler başarıya ulaşacak ve toplumu ileriye götürecektir.

KAYNAKÇA

Akçay, Miray Gökçe (2019), “Mahmut Sadık Bey ve Romanları”, **Üsküdar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul.

Andı, M. Fatih (1998), “Türk Edebiyatında Jules Verne Tercümeleleri”, **İ.Ü. Türk Dili ve Edebiyatı Dergisi**, C.28, s.65-80.

Britannica, (2022a), “Oslo”, <https://www.britannica.com/place/Oslo>, (Erişim Tarihi: 16 Eylül 2022)

Britannica, (2022b), “Roald Amundsen”, <https://www.britannica.com/biography/Roald-Amundsen>, (Erişim Tarihi: 16 Eylül 2022)

Enginün, İnci (2013), **Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Yeni Türk Edebiyatı**, Dergâh Yay., İstanbul.

England, John (1973), “The First Expeditions to Lady Franklin Bay, Northeast Ellesmere Island, N. W. T., Canada”, **Arctic and Alpine Research**, C.5, S.2, s.133-144.

Eren, Hasan (1977), “Ostyak’lar”, **Türk Ansiklopedisi**, Millî Eğitim Bakanlığı Yayınları, Ankara, C.26, s.162.

Fram - The Polar Exploration Museum, (2019a), “Explorers - Nansen, Fridtjof (1861-1930)”, <https://framuseum.no/polar-history/explorers/>, (Erişim Tarihi: 1 Kasım 2022)

Fram - The Polar Exploration Museum, (2019b), “Expeditions - The First Fram Expedition (1893-1896)”, <https://framuseum.no/polar-history/expeditions/the-first-fram-expedition-1893-1896/>, (Erişim Tarihi: 1 Kasım 2022)

Fram - The Polar Exploration Museum, (2019c), “Explorers - Amundsen, Roald (1872-1928)”, <https://framuseum.no/polar-history/explorers/roald-amundsen-explorer/>, (Erişim Tarihi: 1 Kasım 2022)

Jastrzemski, Frank (2019), **Admiral Albert Hastings Markham - A Victorian Tale of**

Cilt/Volume 3, Sayı/Issue 2, 2022

- Triumph, Tragedy and Exploration**, Pen & Sword Maritime, Yorkshire.
- Kaplan, Mehmet (2006), **Tevfik Fikret (Devir-Şahsiyet-Eser)**, Dergâh Yay., İstanbul.
- Mahmut Sadık (1897a), “*Kutba Doğru*”, **Servet-i Fünun**, C.13, S.318, s.91-92.
- Mahmut Sadık (1897b), “*Kutba Doğru*”, **Servet-i Fünun**, C.13, S.319, s.104-106.
- Mahmut Sadık (1897c), “*Kutba Doğru*”, **Servet-i Fünun**, C.13, S.320, s.122-123.
- Mahmut Sadık (1897d), “*Kutba Doğru*”, **Servet-i Fünun**, C.13, S.321, s.138-139.
- Mahmut Sadık (1897e), “*Kutba Doğru*”, **Servet-i Fünun**, C.13, S.325, s.202-203.
- Mahmut Sadık (1897f), “*Kutba Doğru*”, **Servet-i Fünun**, C.13, S.326, s.222-223.
- Mahmut Sadık (1897g), “*Kutba Doğru*”, **Servet-i Fünun**, C.13, S.327, s.235-238.
- Parry, Ann (2006), “Parry, Sir William Edward (1790–1855)”, <https://adb.anu.edu.au/biography/parry-sir-william-edward-2539>, (Erişim Tarihi: 7 Eylül 2022)
- Payer, Julius (1875), “*The Austro-Hungarian Polar Expedition of 1872-4*”, **The Journal of the Royal Geographical Society of London**, C.45, s.1-19.
- Potemra, Thomas Andrew (1991), “*The Arctic Explorations of Fridtjof Nansen*”, **Johns Hopkins APL Technical Digest**, C.12, S.3, s.275-283.
- Sazyek, Esra (2020), “*Tevfik Fikret’in ‘Kişi Şiirleri’*”, **Turkish Studies – Language and Literature**, C.15, S.2, s.963-985.
- Sides, Hampton (2009), “*Buzda 1000 Gün*”, **National Geographic Türkiye**, S.93, s.80-91.
- Tevfik Fikret (1897), “*Kutba Doğru*”, **Servet-i Fünun**, C.13, S.320, s.119.
- The Nobel Foundation, (1972), “Fridtjof Nansen - Biographical”, <https://www.nobelprize.org/prizes/peace/1922/nansen/biographical/>, (Erişim Tarihi: 5 Eylül 2022)
- Toronto Public Library Digital Archive, (2022) “Sketch map showing route of the 'Fram' and Nansen's and Johansen's sledge journey”, <https://digitalarchive.tpl.ca/objects/305572/sketch-map-showing-route-of-the-fram-and-nansens-and-joha>, (Erişim Tarihi: 2 Kasım 2022)
- Tugay, Ahmet (2013), “Mahmut Sadık’ın Tekâmül Romanında Garpcılık ve Sosyal Darwinizm”, **Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Konya.

Tüzer, İbrahim & Hüküm, Muhammed (2022), **Edebiyat Sosyolojisi (Edebiyata Sosyolojiden Bakmak)**, Akçağ Yay., Ankara.

Uyanık, Seda (2013), **Osmanlı Bilim Kurgusu: Fennî Edebiyat**, İletişim Yay., İstanbul.

Worm-Müller, Jacob S. (1961), "Fridtjof Nansen", **Impact of Science on Society**, C.11, S.4, s.229.

Zonn, Igor S. vd. (2017), **The Western Arctic Seas Encyclopedia**, Springer, Cham.

EKLER

Ek 1. Fridtjof Nansen



Kaynak: (Fram - The Polar Exploration Museum, 2019a)

Cilt/Volume 3, Sayı/Issue 2, 2022

Ek 2. Fram Seferinde İzlenen Rotaya Ait Eskiz Harita



Kaynak: (Toronto Public Library Digital Archive, 2022)

Ek 3. Fram Mürettebatı



Kaynak: (Fram - The Polar Exploration Museum, 2019b)

Cilt/Volume 3, Sayı/Issue 2, 2022

Ek 4. Fram Buzlar İçinde



Kaynak: (Fram - The Polar Exploration Museum, 2019b)

Ek 5. Karlar İçinde Fram ve Hava Gözlemi



Kutba Doğru: Karlar İçinde Fram Sefinesi ve Tarassudât-ı Cevvî (Mahmut Sadık, 1897b: 104)

Cilt/Volume 3, Sayı/Issue 2, 2022

Ek 6. Nansen ve Johansen Birbirine Bağlı Kayıklarında



Kaynak: (Fram - The Polar Exploration Museum, 2019b)

Cilt/Volume 3, Sayı/Issue 2, 2022