



Atlantic Piracy in the Early Nineteenth Century: The Shocking Story of the Pirates and the Survivors of the Morning Star

Sarah Craze

Suffolk, Birleşik Krallık, Boydell Press, 2022, 211 sayfa, ISBN: 978-1-78327-670-7.

Ömer ÖZDEMİR*

Bu değerlendirme, Avustralya'da bulunan Ashburton Community Centre'da tarih dersleri vermekte olan Sarah Craze'in, 19. yüzyılda Atlantik Okyanusu'nda cereyan eden korsanlık faaliyetlerini *The Morning Star* adındaki bir İngiliz gemisinin İspanyol korsanlar tarafından ele geçirilmesi olayı özelinde anlattığı eserini analiz etmek için yazılmıştır.

Denizin üstlenmiş olduğu jeopolitik ve jeostratejik rolün önemini artıran en önemli unsur hiç şüphesiz korsanlık faaliyetleridir. Ekonomik kaygılar, şöhret arayışı, siyasi ve idari otoritelere duyulan öfke nedeniyle ticari ve askerî gemi ya da filolara taarruz etmek ve yağmalamak suretiyle yapılan korsanlık faaliyetleri, coğrafi keşiflerin ardından dünyanın deniz yoluyla birbirine bağlanması ve Amerika kıtasından deniz yoluyla Avrupa kıtasına getirilen altın ve gümüşün getirdiği zenginlikle Atlantik ve Pasifik satırlarında yoğunlaşmıştır. Dünyada hâkimiyet kuran Portekiz, İspanya ve İngiltere gibi devletler, zaman zaman korsanlara karşı tamamen agresif bir tutum sergileseler de çoğu zaman onların becerilerini düşmanları aleyhine kullanmak yoluna (*İng: privateering*) da gitmişlerdir. Kitap, her iki yaklaşımın da doğurduğu sonuçları *Morning Star* gemisinin ele geçirilmesi perspektifinden ele almakta, dönemin şartları ve gerek korsanların gerekse sivil veya asker denizcilerin yaşamlarını sosyolojik ve psikolojik yönden mercek altına almaktadır.

Kitabın giriş bölümünde yazar, *The Morning Star* adlı İngiliz gemisine Benito de Soto komutasındaki

* Yüksek Lisans Öğrencisi, Millî Savunma Üniversitesi Atatürk Stratejik Araştırmalar ve Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Harp Tarihi Anabilim Dalı, İstanbul, ozdemirakademi99@gmail.com

İspanyol korsanlar tarafından yapılan saldırının, dönemin kamuoyunda korsanlığın ciddi bir uluslararası tehdit olarak algılanmasını sağladığını belirtmekte ve bunun nedeni olarak da kitle iletişim araçlarında yaşanan gelişmeleri göstermektedir. Hızlı basılan ve ucuz fiyata satılan gazeteler ile telgraf hatlarının inşası, insanların dünyanın herhangi bir yerinde olan olaylar hakkında daha hızlı ve daha etkili bilgi almasını sağlamıştır. Bu yaklaşım gözlem olarak doğru olmakla birlikte anakroniktir. Zira, olay 1828 yılında olmuş, ilk deniz aşırı telgraf ise 1858 yılında dönemin Amerika Birleşik Devletleri başkanı James Buchanan ile İngiltere kraliçesi Victoria arasında yapılmıştır. Dolayısıyla 1828 yılında denizdeki bir geminin telgraf çekebilmesi mümkün değildir.¹ Devamında yazarımız, kitabının yazılış amacını da belirtmiş, asıl amacının Britanya gemilerinin korsan gemilerine karşı verdikleri mücadeleden ziyade, saldırganların ve kurbanların Napolyon Savaşlarının 1815 yılında bitmesinden itibaren Küba ve çevresindeki İspanyol kolonilerinde palazlanmaya başlayan korsanlık faaliyetlerinden edindikleri tecrübeleri ve bu tecrübelerden ne derece istifade ettiklerini sorguladığını yazmıştır. Bu ise doğru bir tutumdur. Zira, kitabını yazmak için bir amaç ortaya koymuş ve bu amacını ise mantıklı bir zemine oturtmuştur. Giriş bölümünde son olarak iki hususa dikkat çekilmiştir. Birincisi, saldırı hakkında elindeki belgelerin güvenilirliğini belirtmiştir. Yazara göre, bu olayın ayrıntılı olarak bilinmesinin sebebi, İspanyol donanmasında bir subay olan Joaquin Maria Lazaga'nın saldırı hakkındaki raporları ve mahkeme tutanaklarını iyi bir şekilde tasnif etmesi ve yayımlamasıdır. Belgelerdeki bilgiler, hem saldırının faili olan İspanyolların gözünden aktarılması hem de British Archives'teki belgelerin verdiği bilgilerle örtüşmesi yönüyle güvenilirdir. İkincisi yazar, korsanların başı olan Benito de Soto'nun Atlantik Okyanusu'ndaki son korsan olduğunu yazmış fakat bunun sadece ekonomik kaygılar ve şöhret maksadıyla yapılan korsanlığın sonu olduğunu ifade etmiştir. Sarah Craze'e göre, de Soto'dan sonra gelen nesil (Cornelius Williams, Charles Gibbs ve Albert Hick gibi korsanlar) basını kendi çıkarları için kullanmayı becerebilmiş, eylemlerini temelde vatandaşı oldukları ülkenin çıkarlarını korumak için yapmış ve basın sayesinde birçoğu halk kahramanı olmuştur.

Kitabın birinci bölümü, The Morning Star'a yapılan saldırı haberinin duyulmasıyla başlamaktadır. Yüzbaşı Magnus Johnson tarafından 12 Nisan 1828 günü Deal kentinin liman sorumlusuna verilen bir mektubun hızlıca çoğaltılıp ilgili makamlara ulaştırılması anlatılmıştır. Böylece yazar, okurlara hem dönemin İngiliz Deniz Kuvvetlerinin muhabere altyapısını hem de hiyerarşisini anlatmıştır. Yüzbaşı Johnson, mektubunda The Morning Star adlı bir brik² Atlantik açıklarında uğradığı bir korsan saldırısından sağ kurtulduğunu yazmıştır. Bu olayın deniz aşırı koloniler dâhil bütün İngiltere'de duyulmasının birkaç ayı bulması, yazarın kitabın giriş bölümünde belirttiği ve bizim de anakronizm olarak belirttiğimiz hızlı muhabere ve bilgi sistem hatlarının söz konusu dönemde mevcut olmadığını ve yazarın kendisiyle çeliştiğini göstermektedir. Bölümün genelinde, 19. yüzyıla kadar devletlerin korsanlarla olan ilişkileri ve korsanlara dair gerek medyadaki gerekse edebî eserlerdeki algılara ilişkin

¹ Jesse Ames Spencer, *History of the United States: From the Early Periods to the Administration of President Johnson*, Vol. III. Johnson Fry and Company, ABD, 1866, s. 542.

² Brik: Kare yelkenli ve iki direğe sahip gemi türü. Brigantin ve hermafrodit brik olmak üzere iki çeşidi vardır. John Robinson, George Francis Dow, *The Sailing Ships of New England: 1607-1907*, Marine Research Society, Salem, 1922, s. 28-29.

bilgiler verilmiştir.

Kitabın ikinci bölümü, The Morning Star'a yapılan saldırı hakkında bilgi vermektedir. Yazar, raporlardan naklen, The Morning Star'ın 13 Aralık 1827 tarihinde Ümit Burnu'na gitmek üzere karabiber, tarçın, kahve ve abanoz yüklü olarak Seylan'ın (Sri Lanka) Colombo Limanı'ndan demir aldığını, 19 Şubat 1827 günü Ascension Island'a vararak ikmal yapmasının ardından St. Helena'ya gitmek üzere demir aldığını fakat Birinci Kaptan Thomas Gibbs'in St. Helena'nın konumunu pusula üzerinde net olarak saptayamaması nedeniyle yanlış kerteriz aldığını³ yazmıştır. Bu da geminin korsan saldırısına uğramasında, geminin sahip olduğu teknolojik zaafiyetin ve kaptanın bilgi eksikliğinin etkili olduğunu ortaya koymaktadır. Yazar, geminin seyrettiği rotanın ardından dönemin denizcilik bilgisi üzerinden teknik ve geminin mürettebatı, yolcuların profili üzerinden sosyolojik bilgiler vermektedir. Dönemin zihniyetinin anlaşılması, tarihteki bir olay veya döneme dair daha doğru tespitlerin ortaya konmasını sağlar. Yazar bu yönüyle doğru bir iş yapmıştır. Daha iyi anlaşılması için, verilen bilgilerin ayrı başlıklar altında incelenmesi daha doğru olacaktır.

Teknik (Denizcilikle İlgili) Ayrıntılar

Yazarın verdiği bilgiye göre The Morning Star, 1825 yılında dönemin İngiltere'sinin meşhur gemi yapım ustaları olan Tindall kardeşler tarafından başlangıçta kargo taşımak üzere bir barko⁴ yelkenli olarak tasarlanmıştı. Fakat yazar, söz konusu dönemde üç veya daha fazla direkli ve kare yelkenli inşa edilen The Morning Star gibi her geminin barko olarak adlandırıldığını söylemektedir. Bu ise tartışmaya açık bir konu olmakla birlikte yazar, ikinci bir çelişkiye imza atmıştır. Çünkü brik, barkoya göre fribordu⁵ daha yüksek ve daha geniş yük kapasitesine sahip bir gemi türüdür. Bu nedenle de top ve cephanelerin ağırlığı ile bordalama için gerekli olan asker mevcudu da göz önüne alındığında, daha ziyade askerî amaçla kullanılmaktayken, barkolar fribordu düşük ve süratleri fazla olduğu için genellikle yük taşımacılığında kullanılmışlardır. Üstelik korsanların da hedefi olmasından hareketle, geminin bir barko olduğu anlaşılabilir. Çünkü korsanlar, düşman filolarından veya avcı gemilerinden kolaylıkla kaçabilmek ve daha fazla ganimet taşımak için genellikle barko veya uskuna türevi gemileri tercih etmekteydiler. Her ne kadar yazar, o dönemde benzer özelliklere sahip her geminin barko olarak adlandırıldığını söylese de bu bilgi eksiktir. Barko sözcüğü, 18. yüzyılın sonlarına kadar brik ve barinal gibi benzer isme sahip yelkenli gemiler için kullanılmış ancak 19. yüzyıldan itibaren ayrı bir sınıf olduğu kabul edilmiştir.⁶ Askerî tarih açısından önemli bir bilgi de veren yazarımız, yelkenli ticaret gemilerinde silah ve mühimmat bulundurma geleneğinin 19. yüzyılda da devam ettiğini yazmakta fakat Tindall Kardeşler tarafından inşa edilen gemilerin istisna olduğunu ve bunda en büyük etmenin de Tindall Kardeşlerin, antimilitarist bir dinî hareket olan Quaker mezhebine üye olmaları olduğunu belirtmektedir. Bu da

³ Kerteriz almak: Denizci dilinde herhangi bir maddenin bir konuma uzaklığını veya yönünü belirlemek için kullanılan açıya kerteriz, coğrafi olarak kuzey yönünü veya geminin pruvasını 0 derece kabul ederek bir maddenin uzaklığını veya yönünü bulma işlemine kerteriz almak denir. Lütfi Gürçay, *Gemici Dili*, Genelkurmay Başkanlığı Deniz Şubesi, İstanbul, 1943, s. 243.

⁴ Barko: Pruva ve grandi direkleri, kabasorta ve mizana direkleri sübye donanımı olan bir yelkenli gemidir. Gürçay, 1943, s. 42.

⁵ Fribord: Su kesiminden ana güverteye kadar olan düşey mesafe. Evren Mercan, *Modern Harp Gemilerinin Gelişimi: 1850'den Günümüze*, Kronik Kitap, İstanbul, 2022, s. 27.

⁶ Robinson, Dow, 1922, s. 33.

geminin korsanlar tarafından hedef hâline gelmesini sağlayan bir diğer etmendirdir.

Sosyolojik Bilgi

Kitapta gemideki yolculuk sisteminde, karadaki sosyal statünün etkili olduğu yazmaktadır. Örneğin köleler ve göçmenler geminin ambarında veya ambara yakın yerlerde yolculuk ederken, orta kesimdeki insanlar ortak kamaralarda seyahat etmekte, daha üst kesimden insanlar ise yüksek bir meblağ karşılığında kendilerine tahsis edilen bir kamara kiralayabilmekteydiler. Bununla birlikte tek ortak paydanın yemekler olduğunu yazan yazar, geminin menüsünün yulaf lapası, tuzlanmış et ve yumurta, peksimet ve fermente edilmiş süttten oluştuğunu; maddi durumu iyi yolculara verilen ayrıcalıkların ise pale ale, porter⁷, pirinç, sago (Hint irmiği), ringa balığı veya diğer balık türleri olduğunu belirtmektedir. Yiyeceklerde C vitaminin bulunmaması, iskorbüt gibi hastalıklara yol açabilmekteydi. Bu nedenle yazar, 19. yüzyılın başlarından itibaren salgın hastalıklar başta olmak üzere denizciler arasında meydana gelebilen hastalıklar üzerinde yapılan çalışmaların, *denizdeki yaşamı dönüştürdüğünü* yazmaktadır. Geminin birinci kaptanı olan Kaptan Howard Gibbs ve ikinci kaptanı George Bushby, profesyonel denizciler olup, uzun deniz yolculukları ve kalabalık gemileri idare etmek konusunda tecrübelidirler. Gemideki yolcuların profilleri ise aşağıdaki gibidir:

- Binbaşı William Logie: Asker (97. Alay Komutanı).
- Anne Logie: William Logie'nin eşi.
- Barbara Logie: William&Anne Logie'nin kızları.
- John Smyth: Tüccar (gemideki tarçın ve kahve yükünün sahibi) ve eski denizci.
- James Johnston: Askerî tabip.
- William Robertson: Ordu hizmetinde kâtip.
- Fred Goodwin: Kraliyet mensuplarına ve üst düzey kişilere hizmet veren bir doktor.

Sonuç olarak, geminin bir barko olmasının ve bu özelliğiyle sürat ve yük kapasitesi açısından korsanlar için ilgi çekici hâle gelmesinin yanı sıra; birinci kaptanın coğrafi bilgi yetersizliği, geminin olası bir korsan saldırısına karşı koymak için gerekli donanımdan yoksun olması ve gemideki yolcuların maddi açıdan iyi durumda olan insanlardan oluşması, gemiyi korsanlar için açık hedef hâline getirmiştir. Bölümün ileriki kısımlarında, saldırı ile ilgili detaylar anlatılmakta, görgü tanıklarının ileriki süreçte mahkemede verdikleri ifadelerden ve hatıralarından yola çıkılarak korsanların sayısı ve davranışları gibi konularda bilgi verilmektedir.

Kitabın üçüncü bölümü, korsanlar arasında işlenen cinsel suçlar ile ilgilidir. Elbette ki bir kadın olarak, yazarın kitapta böyle bir başlığa yer vermesi olağan bir durumdur. Yazar, öncelikle konuyla ilgili belge

⁷ Pale Ale ve Porter, iki meşhur İngiliz bira çeşididir. Porter birası, yüksek ısıda yanan arpa tanelerinin fermente edilmesiyle elde edilmekte olup bu durum, biranın büyük oranda mayalanmamış şeker içermesine ve yüksek oranda alkol ve besin değeri içermesine neden olur. Bu nedenle deniz yolculuklarında zengin yolculara ikram edilmekte olup denizci ve liman işçilerinin istihkakına da dâhil edilmekteydi. Pale Ale ise sıcak iklimlere dayanıklı arpadan üretilmesi ve dayanıklılığı nedeniyle özellikle Uzak Doğu'da seyahat etmekte olan gemilerde bulundurulmuş bir bira türüydü. Rick Kempen, *Bira*, Çev: Mustafa Özen, Kolektif Kitap, İstanbul, 2021, 3. Baskı, s. 142-146.

eksikliğini tartışmaya açmakta, gemideki kadın yolculara yönelik cinsel istismara dair kayıtların azlığına, ardından söz konusu suçun dile getirilmesindeki öneme dikkat çekmektedir. Korsanların gerçekleştirdiği ırza geçme eylemlerinin Britanya’da bu denli etki yaratmasının altında yatan en önemli gerekçenin Victoria dönemi öncesi İngiliz milletinin ataerkil bir toplum yapısına sahip olması, erkeklerin kadınların namuslarının bekçisi olarak görülmesidir. Yazar, bu tür toplumlarda bakireliğin, kadınların saflık ve iffetinin ölçüsü olarak kabul edildiğini, dolayısıyla İspanyol korsanların kadın yolculara tecavüz ettikleri iddiasının üzerinde sıkça durulduğunu belirtmektedir. Ayrıca bu bölümde, kadınların deniz yolculuklarındaki statüleri üzerinde de tartışılmaktadır. Yazar, kadınların deniz yolculuklarında daha sık görülmesinin bir diğer nedeninin Birleşik Krallık ve Amerika Birleşik Devletleri gibi ülkelere ailecek yapılan göçler olduğunu açıklamış, buna kaynak olarak donanmada görev yapan deniz subaylarının veya denizcilerin eşlerinin hatıralarını örnek göstermiştir. Sanayi Devrimi’nin ivme kazandığı bir dönemde deniz aşırı ülkelerde artan sanayileşme göz önüne alındığında, denizlerde aileleriyle birlikte seyahat eden kadın yolcuların artışında bu tespit makul görülebilir. Bu bölümde ayrıca, 1767-1868 yılları arasında mahkûm taşıyan gemilerde kadın mahkûmlara yönelik cinsel şiddet vakaları ve mağdur kadınların mahkemelerdeki şikâyetleri hakkında da bilgi verilmektedir.

Kitabın dördüncü bölümü, 19. yüzyılın başlarında Atlantik’teki korsanlık faaliyetlerinin genel durumunu anlatmaktadır. Bu bölümde korsanlık, ana esaslarıyla Atlantik’te bir meslek veya sorundan ziyade, bir kültür olarak ele alınmış olup, bunun da sebebinin “Yeni Dünya’daki ülkelerin” yani İngiltere, Portekiz, Hollanda ve İspanya’nın okyanuslar üzerindeki hâkimiyetlerini güvence altına almak ve bu hâkimiyetlere yönelik tehditleri ortadan kaldırmak için korsanlarla iş birliği yapmaları veya onları himaye etmeleri olduğu belirtilmektedir. Yazar, söz konusu uygulamanın 1723 yılında bittiğini ancak bunun iki nedenle devam ettiğini ifade etmektedir. Birincisi, deniz aşırı kolonilerde yaşayan insanlara ticaret dâhil hiçbir meslekte istihdam hakkının verilmemesi ve dolaylı olarak bu kişilerin suça itilmesi, ikincisi de korsanlığın bölgede yaşayan insanlar tarafından bir şöhret ve servet kaynağı olarak görülmesidir. Bölümde bunlara ek olarak, Atlantik’teki korsanlarla devletlerin mücadeleleri ve devletlerin birbirlerine yönelik yetersizlik suçlamaları anlatılmaktadır.

Kitabın beşinci bölümünde, korsan gemisi *Defensor de Pedro* hakkında bilgi verilmektedir. Yazarın verdiği bilgiye göre Defensor de Pedro, Brezilya Kraliyet Donanması’na ait bir gemi olup, Napolyon Savaşları sırasında Portekiz kralı I. Dom Pedro’nun emriyle Brezilya’ya gönderilmiş, Brezilya’da gerçekleşen devrimin ardından da Brezilya donanmasına katılmış, 1827 yılında Benito de Soto komutasındaki çok uluslu bir korsan topluluğu tarafından ele geçirilmişti. Sarah Craze, buradan itibaren gemideki yolculardan James Johnston’ın hatıralarından hareketle saldırıya dair ayrıntılar vermekte, korsanlardan biri olan Barbazan’ın geminin mizana direğindeki⁸ bandırayı⁹ kestiğini, Kaptan Howard Gibbs ve İkinci Kaptan Bay Howatt’ı öldürdüğünü anlatmaktadır. Buna ek olarak Lazaga’nın tuttuğu kayıtlarda, korsanların gemideki mürettebatın paralarını ve kargoyu yağmaladıkları yazılmıştır. Yazar bu

⁸ Mizana Direği: Geminin baştan üçüncü olan ve en uzun direğidir. Gürçay, 1943, s. 295.

⁹ Bandıra: Geminin hangi ülkeye kayıtlı olduğunu gösteren ve genellikle pruva direğine çekilen bayrak. Gürçay, a.g.e, s. 41.

noktada, yine Lazaga'dan naklen ilgi çekici bir ayrıntı da vermektedir. Korsanlar güzel işlemeli bir sandık bulmuşlar fakat açtıklarında kesik bir baş ile iki el görmüşlerdir. Bu ayrıntı, İngiliz kayıtlarında geçmemekle beraber, kesik baş ve ellerin de Soto'nun kardeşine ait olduğu yine yazar tarafından ifade edilmiştir. Olayın ardından Benito de Soto, korsanlardan Barbazan ve Santos'a yolcuların akıbetini sormuş, ikilinin yolculara hiçbir şey yapmadıklarını öğrenince gemiyi bulmak için Ascension Adası'na doğru demir almıştır. Yazar belirtmese de bu tutumun geride bir görgü tanığı bırakmamak üzere sergilendiği aşikârdır.

Kitabın altıncı bölümü, korsanların saldırının ardından izledikleri güzergâh ile ilgilidir. Genel olarak yazar, Karayipler ve Atlantik Okyanusu'nda korsan yatağı hâline gelen limanlar ve bölgeler hakkında bilgi vermiş, ayrıca korsanların bu limanlardaki ticari ve bürokratik bağlantılarına da değinmiştir. Yazara göre, bölgedeki korsanlık faaliyetlerini kolaylaştıran temel unsur, kolonilerin özerk yapısıdır. Ardından Benito de Soto'nun doğduğu kent ve yaşamı hakkında bilgi verilmiştir. İdam edilmiş bir babanın oğlu olan, sefalet ve savaşlar içinde büyüyen de Soto'nun korsanlık mesleğine yönelmesi olağan bir durumdur. Sonrasında da Cadiz kentinde İspanyol otoriteleri tarafından tutuklanmaları anlatılmıştır.

Kitabın yedinci bölümü, korsanların yakalanmasının ardından mahkeme önüne çıkmaları ve cezalandırılmaları ile neticelenen hukuki süreci anlatmaktadır. Ayrıca korsanların mahkemedeki tutumları hakkında bilgi verilmektedir. Sekizinci ve son bölüm ise bu olayın ardından yaşanan korsanlık faaliyetleri ile ilgilidir.

Sarah Craze, kitabın yazımında arşiv kaynaklarının kullanımına büyük bir önem vermiş olup, kitabın yazımında büyük ölçüde arşiv belgeleri ve görgü tanıklarının anılarına yer vermiştir. Bu belgeler gayet iyi bir şekilde değerlendirilmiş ve yazar, denizcilik tarihine ve kültürüne olan bilgisini de ortaya koymuştur.

Sonuç olarak kitap, yazarın 19. yüzyılın başlarında Atlantik'te cereyan eden korsanlık faaliyetlerini ve bunlara yönelik tutumu, The Morning Star adlı İngiliz gemisinin, İspanyol korsan Benito de Soto'nun Defensor de Pedro adlı gemisi tarafından uğradığı saldırıdan yola çıkarak anlatmıştır. Her ne kadar bazı noktalarda çelişkili bilgiler vermiş olsa da yazar, arşiv kaynakları başta olmak üzere kaynakları kullanmadaki ustalığını, denizcilik ile korsanlık kültürüne ve bunların dönemin sosyokültürel yapısına etkisini çok iyi bir biçimde tartışmıştır. Bu yönüyle, korsanlık ve denizcilik tarihi açısından ilmî değeri fazla ve içerdiği ayrıntılarla konunun meraklılarına hitap edebilecek bir eserdir.