



T.C.
GAZİOSMANPAŞA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

GEÇ ORTAÇAĞLARDA AVRUPA TİCARET ŞEHİRLERİ

Hazırlayan
Abdullah ÇEVİK

Tarih Ana Bilim Dalı
Ortaçağ Bilim Dalı
Yüksek Lisans Tezi

Danışman
Yrd. Doç. Dr. Pınar ÜLGEN

TOKAT 2012



T.C.
GAZİOSMANPAŞA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

GEÇ ORTAÇAĞLARDA AVRUPA TİCARET ŞEHİRLERİ

Hazırlayan
Abdullah ÇEVİK

Tarih Ana Bilim Dalı
Ortaçağ Bilim Dalı
Yüksek Lisans Tezi

Danışman
Yrd. Doç. Dr. Pınar ÜLGEN

TOKAT 2012

GEÇ ORTAÇAĞLARDA AVRUPA TİCARET ŞEHİRLERİ

Tezin Kabul Ediliş Tarihi: / /

Jüri Üyeleri (Unvanı, Adı Soyadı)

İmzası

Başkan : Prof. Dr. Mehmet Münir ATALAR



Üye : Yrd. Doç. Dr. Pınar ÜLGEN



Üye : Yrd. Doç. Dr. İsa TAK



Üye :

.....

Üye :

.....

Bu tez, Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulunun ..31../.12../.2012 tarih ve ...42. Sayılı oturumunda belirlenen jüri tarafından kabul edilmiştir.

Enstitü Müdürü: Prof. Dr. Ali AÇIKEL



T.C.

GAZİOSMANPAŞA ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE

Bu belge ile, bu tezdeki bütün bilgilerin akademik kurallara ve etik ilkelere uygun olarak toplanıp sunulduğunu, bu kural ve ilkelerin gereği olarak, çalışmada bana ait olmayan tüm veri, düşünce ve sonuçlara atıf yaptığımı ve kaynağını gösterdiğimi beyan ederim.

(28/12/2012)

Tezi Hazırlayan Öğrencinin

Adı ve Soyadı

Abdullah ÇEVİK

İmzası

TEŞEKKÜR

“Geç Ortaçağlarda Avrupa Ticaret Şehirleri” konulu bu tezin ortaya çıkmasında gösterdiği emekleri ve her türlü desteği için başta danışman hocam Yrd. Doç. Dr. Pınar ÜLGEN’e, manevi desteklerini esirgemeyen bütün hocalarıma ve arkadaşlarıma sonsuz teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca bu çalışmanın tamamlanması sürecinde her türlü maddi destekten kaçınmayan ve manevi desteklerini her zaman sonuna kadar hissettiğim değerli aileme de sonsuz saygı ve şükranlarımı sunmayı bir görev bilirim.

TOKAT-2012

Abdullah ÇEVİK

ÖZET

Avrupa kıtası, Roma İmparatorluğu dönemindeki bütün zenginliklerini Ortaçağ'daki Germen istilaları nedeniyle yağmalanmak suretiyle kaybetmiştir. İstilacı Germen toplumları ve geride kalan yerli halk, yeni bir medeniyet inşa etme yoluna girmiştir. Bu medeniyetin oluşmasında en önemli rolü, ticaret şehirleri oynamıştır. Bu ticaret şehirleri, Doğu'ya ait olan ticaret mallarını Batı'ya taşıyarak bugünkü Avrupa medeniyetinin oluşmasına zemin hazırlamıştır. Yeni oluşan bu medeniyet, her yönüyle eski medeniyetlerden çok farklı olarak gelişmiştir. Bu medeniyetin temelini oluşturduğu Geç Ortaçağ'da bu başlangıcı sağlayan ticaret şehirleri, tarihsel ve sosyo-ekonomik açıdan değerlendirilmiştir. Bu, bugün yüksek bir uygarlık seviyesine ulaşmış olan Avrupa Medeniyeti'nin temelini saptamak açısından önemli bir konudur. Ayrıca bu medeniyetin kökeninin, Doğu Medeniyeti'ne dayandığını saptamak açısından da önemli bir araştırmadır. Bu tespitleri açıkça görebilmek amacıyla bu kentlere ait ana kaynaklar ağırlıklı olarak kullanılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Ortaçağ, Ticaret şehirleri, Venedik, Kent, Akdeniz

SUMMARY

Europa continent had lost its all wealth at the Roman Empire time being pillaged because of German Invasions in Middle Age. Invader German communities and rest of natives had built a new civilisation. Europa continent had lost its all wealth at the Roman Empire time being pillaged because of German invasions in Middle Age. Invader German communities and rest of natives had built a new civilisation. The Trade Cities had played the most important role in being of this civilisation. These Trade Cities had laid ground for the constitution of today's Europa Civilisation moving to West the trade commodities which belong to East. This newly formed civilisation had improved differently from old civilisations with all aspects. This is a important subject to determine the ground of Europa Civilisation which reaches a high civilisation level and is a important search to determine that this civilisation's origin bases on East Civilisation. The head resources are heavily used with the aim of seeing appearantly these determinations. At the Middle Age when the ground of this civilisation had formed, the trade cities which provide the being of this civilisation had been evaluated with the social-economic and historical aspects.

Key Words: Middle Ages, Medieval Trade Cities, Commerce, Mediterranean

İÇİNDEKİLER

ETİK SÖZLEŞME.....	i
TEŞEKKÜR.....	ii
ÖZET	iii
SUMMARY.....	iv
İÇİNDEKİLER.....	v
KISALTMALAR VE SİMGELER LİSTESİ.....	vii
GİRİŞ.....	1
BİRİNCİ BÖLÜM.....	10
ORTAÇAĞ AVRUPA TİCARETİNDE ETKİN ÖNEMLİ KENTLER.....	10
1.1 VENEDİK.....	10
1.2 CENOVA.....	17
1.3 MARSİLYA.....	25
1.4 PİSA.....	27
1.5 FLORANSA.....	30
1.6 AMALFİ.....	34
1.7 FLANDER BÖLGESİ.....	37
1.8 BRUGES.....	41
1.9 KONSTANTİNOPOLİS.....	44
İKİNCİ BÖLÜM.....	54
TİCARET KENTLERİNİN ORTAÇAĞ AVRUPASINDAKİ SOSYO-EKONOMİK HAYATA ETKİLERİ.....	54
2.1. KENTLER VE TİCARET YOLLARI.....	54
2.1.1. İslam Fetihleri Döneminde Ticaret Yolları.....	62
2.1.2. Kuzey Ticaret Yolunun Açılması.....	70

2.2. VEBA'NIN TİCARET KENTLERİ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ.....	76
2.2.1. <i>Veba Salgınının İtalya Şehirlerindeki Etkileri</i>	81
2.2.2. <i>Veba Salgınının Fransa Şehirlerindeki Etkileri</i>	84
2.2.3. <i>Veba Salgınının İngiltere Şehirlerindeki Etkileri</i>	86
2.2.4. <i>Veba Salgınının Diğer Avrupa Şehirlerindeki Etkileri</i>	91
DEĞERLENDİRME	95
KAYNAKÇA.....	101
ÖZGEÇMİŞ	108



KISALTMALAR VE SİMGELER LİSTESİ

£	: Florin
Bkz.	: Bakınız
c.	: Cilt
çev.	: Çeviren
d.	: Dûka
Ed.	: Editör
km.	: Kilometre
S.	: Sayı
s.	: sayfa
so.	: Solidi (Bizans Altın Parası)
ss.	: Sayfa Aralıkları
yay.	: Yayınları

GİRİŞ

Avrupa, günümüzden en ileri medeniyet seviyesine sahip kıtası olarak kabul edilmektedir. Onun bu unvana ulaşması kısa bir sürede gelişen bir olay olmamakla beraber basit bir tarihi geçmişle de kazanılmış bir durum değildir. Tarihi sahneler akıp devam ederken her coğrafyanın karşılaştığı olumsuzluklar ve fırsatlar karşısındaki duruşu, onların geleceğe bir adım önde devam etmeleri için bir fırsat niteliğindedir. Avrupa, onun kaderini belirleyecek en önemli olumsuzluklarla ve fırsatlarla Ortaçağ'da karşılaşmıştır.

Ortaçağ, hangi millete ait olduğu tam olarak belli olmayan Avrupa kıtasının, hem kendi milletini belirlemesi hem de onlarla birlikte yeni bir medeniyeti kurmanın temellerini atacağı bir dönüm noktasıdır. İstilaların sona ermiş olması ve Avrupa'ya gelen istilacı toplumların artık buraya kalıcı olarak yerleşmesi ve medeniyete katkıda bulunmaya başlaması Ortaçağ'ın son dönemlerine kadar sürmüştür. Bu anlamda Avrupa kıtasının sahibi olacak milletin, Ortaçağ'ın son periyodunda kesin olarak belirlenmiş olması, medeniyet için daha dinamik daha hırslı bir toplumun da kazanılmış olması anlamına gelmekteydi.

Özellikle X. yüzyıldan sonra bariz bir şekilde hissedilmeye başlayan gelişmelerin en önemlileri, iç çatışmaların sona ermesi, yerleşik bir düzenin oluşmaya başlaması, ticaretin canlanması ve de "Kentli Avrupa" düzeninin ortaya çıkmasıydı. Kentli Avrupa ile anlatılmak istenen, insanların birbirine karışması, yeni idari, sosyal ve ekonomik kurumların tesisi ve yeni ekonomik ve entelektüel merkezlerin belirlenmesi gibi olguların benimsenmesidir. Bu benimseyiş, ticaretin katkısıyla XIII. yüzyılda doruk noktasına ulaşmıştır (Goff, 2008:117).

Kent olgusu, Ortaçağ'a kadar hakkında çok az bilginin bulunduğu hatta elde edilen bu bilgilerin tam anlamıyla bildiğimiz kent yapısını kast edip etmediğinin de belirsiz olduğu karanlık bir geçmişe sahiptir. Bazı tarihçiler de kent tanımını günümüz modern kent yapısı bakış açısıyla değerlendirerek asıl kentlerin Geç Ortaçağ'da ortaya çıktığını iddia etmektedirler. Bir kısım tarihçi ise kentin kökeninin antik çağlara kadar uzandığını iddia etmektedir (Mumford, 2007: 15). Özellikle Henri Pirenne, kent yapısının antik çağa uzandığını; fakat VII. ve VIII. yüzyılda İslam fetihleriyle birlikte Akdeniz ticaretinin sekteye uğramasıyla bu yapıda bir kopukluk olduğunu ve X. yüzyıldan sonra ticaretin yeniden canlanmasıyla yeni kent olgusunun ortaya çıktığını iddia etmektedir (Kılıçbay, 2000:172).

Çalışmamız, bugünkü Avrupa Medeniyetinin temelini oluşturan Geç Ortaçağ Avrupa'sındaki ilk modern kentsel yapının da temelini oluşturan ticaret kentlerinin, fiziksel, tarihsel ve sosyo-ekonomik etkileri bakımından ele alınmasını konu almaktadır. Fiziksel olarak kentlerin coğrafi konumu, şehrin coğrafi yapısı, ticaret kenti olma konusunda fiziksel avantajları ve dezavantajları incelenmiştir. Tarihsel olarak ise bu ticaret kentlerini oluşturan yerli halk, halkın kökeni, kent olma sürecindeki siyasi geçmişlerine kısaca değinilmiştir. Sosyo-ekonomik olarak; bu kentlerin en önemli özelliği olan ticaretin süreci, malların akışı, mallara ulaşma yolları ve Kara Veba salgının bu ticaret kentlerine etkileri incelenmiştir. Bu aşamada önemli bir gelişme olarak Müslümanların Akdeniz ticaretini ele geçirme mücadeleleri ve Kuzey Avrupa Ticaret yolunun açılması konularının ticaret şehirleri üzerindeki etkileri de değerlendirilmiştir.

Şehirlerin oluşmasının kökeninde pazarlar yatmaktaydı. IX. yüzyılda Avrupa'nın çeşitli yerlerinde ticaret yalnızca küçük değişimler aracılığıyla yapılmaktaydı. Tarihi

çok eskilere dayansa da; IX. yüzyılda Avrupa kıtasındaki durgunluk uzak mesafeli ticarete de yansımıştır. İstilalardan sonra yeniden bir oluşum içine giren bu topraklarda tarıma dayalı ekonomi, yerini önce tarım-ticaret birlikteliğine ve daha sonra da çoğunlukla ticarete bırakacaktır. X. yüzyıldan sonra, yönetim mekanizmasının en nüfuzlu kurumu olan Kilise'nin de teşviki ile birçok pazar kurulmuş ve bu pazarlara imtiyazlar verilmiştir. Nüfusun artması ve tarımsal faaliyetlerin de genişlemesi tarımsal ekonomiye bağımlı olmayan işçilerin sayısının artmasına neden olmuştur (Ülgen, 2012: 362). Nüfusun artmasıyla birlikte ticaretle uğraşanların sayısı da artmıştır. Ticaretin artması ise Pazar ve panayırların ortaya çıkmasını sağlamıştır. XII. ve XIII. yüzyılda zirve noktasına ulaşan bu pazar ve panayırlar daha sonra kurulacak olan ve uluslar arası kara ve deniz ticareti yapan kentlerin gelişmesinde lokomotif görevi görecek olan Pazarkentler'in oluşmasını sağlamıştır.

Tablo 1. Ortaçağ Panayırlarının Sayısı (Ruhsatlı ve Kayıtlı) (Dijkman,2010: 43)

	Yeni Ruhsat almış panayırlar	Yeni kaydedilmiş panayırların sayısı (Ruhsatlı ve ruhsatsız)	Yeni kaydolan bir veya birden fazla panayırı bulunan şehir ve kasabalar. (Ruhsatlı veya Ruhsatsız)
1200'den önce	--	1	1
1201-1250	3	7	5
1251-1300	7	13	9
1301-1350	15	29	12
1351-1400	20	27	11
1401-1450	6	11	6
1451-1500	6	8	4
TOPLAM (1500'den önce)	57	96	48

Ele aldığımız bu konular yukarıda da belirttiğimiz gibi günümüzdeki Avrupa Medeniyetinin temelini oluşturan konulardır. Roma dönemi ihtişamından sonra ağır bir şekilde istila ve yağma edilen Avrupa kıtası üzerinde dini kurumların dışında neredeyse diğer tüm değerler yok edilmiştir. En ağır saldırılar şüphesiz zenginliğin en çok olduğu Roma İmparatorluğu'nun merkezi olan İtalya ve Güney Avrupa'ya yapılmıştır. Yoğun olarak bu bölgeye yerleşen istilacı kavimler, X. yüzyıldan sonra yeni bir medeniyetin temelini atmıştır. Genellikle bir pazar çevresinde şekillenen yeni şehirlerin kurulması ve ticaretin canlanması ile birlikte Avrupa olgusu oluşmaya başlamıştır. Salt ilkel tarıma dayalı olan eski Romalıların yerini ileri teknolojiler kullanarak tarımı geliştiren ve fazla üretimi pazarlar vasıtasıyla pazarlayan karma bir millet almıştır ((Nicholas, 2003:6; Goff, 2008:118). Fakat bu pazarlar, hammadde ve tarım ürünlerinin değişimlerinin yapıldığı basit pazarlar değildir. Çevresinde bir şehrin oluşmasını sağlaması için büyük bir pazar olması gerekmektedir. Bu kadar önemli pazarlar çevresinde sadece büyük yerleşimler kurulabilirdi. Veya sadece büyük pazarlar, küçük bir yerleşim yerinin şehre dönüşmesini sağlayabilirdi.

Bunlardan daha önemli bir gelişme olarak Doğu'nun zenginliği keşfedilmiştir. Hezimetten çıkmış olan bir topluma bu zenginliğin nimetleri sunulmak suretiyle yoğun bir mal değişim süreci başlatılmıştır. Ticaret yayıldığı her yönde, beraberinde getirdiği tüketim mallarına giderek artan bir istek yaratmıştır (Dobb, Sweezy, Tahahashi, Hilton, Hill, 1970: 35). Artık tarımın yanında ticaret gibi bir zenginlik kaynağı ortaya çıkmıştır. Bu zenginlik kaynağı, tamamen bu iş için kurulmuş şehirleri ortaya çıkarmıştır. Bu şehirler, sadece Doğu'ya ait gıda malları değil bunun yanında Doğu'nun o dönemdeki ileri medeniyetini de Avrupa'ya taşımışlardır. Basit birer ticaret şehirleri gibi

algılanabilecek olan bu kentler, Doğu'dan getirdikleri sayesinde Batı'da bugünkü Doğu medeniyetini geride bırakacak bir medeniyet oluşturmaları bakımından önemli yer tutmaktadır.

Çalışmamız, öncelikle ülkemizde zaten kaynak sıkıntısı yaşayan “Ortaçağ Avrupa Tarihi” alanına katkı sağlanması amacıyla ve bilinciyle hazırlanmıştır. Her ne kadar tarihin geçtiği coğrafyada kaynak sıkıntısı olmasa da, bu coğrafyanın dışındaki toplumlar, bu alanda çalışırken kaynak sıkıntısı yaşamaktadır. Bilindiği üzere bu alanda yaşanan kaynak sıkıntısının en büyük nedeni, Latince, İngilizce, Fransızca, Almanca ve İtalyanca dillerinde yazılmış olan bu kaynaklara yönelik çeviri çalışmalarının yetersiz olmasından kaynaklanmaktadır. Bu durum, bu alanda çalışmayı zorlaştırmaktadır.

Bu nedenle çalışmamızda kullandığımız kaynakların büyük çoğunluğu yabancı dilde yazılmış ya da ana kaynakların İngilizceye çevrilmiş kısımlarıdır. Dönemin anlaşılmasına yön vermiş Niccolo Machiavelli, Henri Pirenne, Leonardo Benevolo, Jacques Le Goff, Robert Sabatino Lopez, Maude Violet Clarke, William Heywood gibi alanında uzman olan tarihçilerin kaynaklarına başvurulmuştur. Çoğunlukla yabancı dilden kaynakların kullanılması, bu alanda Türkçe yazılmış yeterli kaynağın olmamasından kaynaklanmaktadır. Ayrıca kullanılan bu kaynakların bundan sonra bu alanda çalışacak olanlara kısmen de olsa bir bibliyografya olması açısından da önemli yer tutmaktadır.

Tarihi hassasiyetle midir? Bilinmez fakat bu dönemin tarihine ışık tutan en önemli kaynakların çoğu kiliseler tarafından tutulmuştur. Onların tuttukları kayıtlar, çoğunlukla iktisadi ve sosyal veri kayıtlarıdır. Bu kayıtlar, dönemin daha iyi anlaşılması açısından tarihçiler için çok önemli yer tutmaktadır. Bunun yanında kaynakların

çoğunluğu Güney Avrupa'daki şehirlerde yazılmıştır. Denizcilikle ilgili yasalar, ekonomik kurallar, liman işletmeciliğine dair uygulamalar gibi tüm ticaret literatürü Güney Avrupa'da gelişmiştir. Okuryazarlığın henüz Rönesans dönemine kadar Kuzey Avrupa'da yaygınlaşmadığı görülmektedir (Frake, 1985:257). Onların bu durumu kiliseye olan bağlılıklarından kaynaklanmıştır. Belki de kiliseye bağlı oldukları için bu sürede gelişme gösterememişlerdir.

Çalışmamızın amaçlarından bir tanesi de, Avrupa Tarihinin Geç Ortaçağlar'ını özellikle X. ve XV. yüzyıllarını kapsayan dönemin en önemli gelişmesi olan ticaret ve ticaret kentlerine dair bir çalışmanın henüz yapılmamış olmasıdır. Bu alanda yapılan çalışmalar, yok denecek kadar az olmasının yanında mevcut çalışmalar da daha dar dönemleri veya daha özel coğrafyaları konu almaktadır. Daha özel coğrafyadan kastımız, yalnızca tek şehirlerin temel alınarak yapıldığı çalışmalardır. Bu anlamda da Konstantinopolis ismi ön plana çıkmaktadır. Yapılan incelemelerde de bu çalışmaların ya sadece iktisadi ya da sadece siyasi açıdan yapılan çalışmalar olduğu tespit edilmiştir.

Yaptığımız bu çalışma, Doğu mallarını Batı'ya taşıyan en önemli ticaret şehirlerini konu almaktadır. Şehirlerin ortaya çıkışlarından başlayarak büyüme süreçleri, ticari sahaları, fiziksel özellikleri, malları temin ettikleri yerler, ağırlıklı olarak ticaretini yaptıkları mallar, diğer ticaret şehirleri ile olan rekabetleri incelenerek bu şehirlerin her açıdan değerlendirilmesi amaçlanmıştır. Bu amaçlarla Doğu'dan Batı'ya bir nehir gibi akan ticaret mallarına aracılık eden kurumlar ve Avrupa Medeniyeti'nin temelini atan bu kurumların önemi açıkça ortaya konulmaya çalışılmıştır.

İkinci bölümde bu kentler, sosyo-ekonomik olarak değerlendirilirken tarihe ve medeniyete sağladıkları katkılar tespit edildikten sonra bu bilgiler çerçevesinde

değerlendirmeler yapılmıştır. Özellikle bu şehirlerin işlettiği ticaret ve bu ticaretin devam ettiği ticaret yolları, şehirlerin varlığını devam ettirmeleri açısından hayati bir önem taşımaktaydı. Belki de bu yollarda kıyasıya bir yarış içinde rekabet eden tüccarlar, kendi şehirlerine en büyük kazancı sağlamaya çalışırken öncelikle Avrupa Medeniyeti'ne ve daha sonra tarihe yaptıkları katkının farkında değillerdi.

Kuzey Ticaret Yolu olarak bahsettiğimiz şey, Avrupa'nın kuzeyinde Baltık Denizinden başlayıp bugünkü Rusya toprakları üzerinden Karadeniz ve Hazar denizi kıyılarına kadar gelen bir ticaret yoludur. Bu yol, Akdeniz ve Konstantinopolis üzerinden gelen Doğu mallarına alternatif bir yol olarak ortaya çıkmıştır. Bu konunun ele alınmasındaki amaç, Doğu ile ticaret yapan ve Doğu'ya ait mallara ilk ulaşabilenlerin yalnızca Akdeniz'e kıyısı olan ticaret kentleri olması anlayışının sonra ermiş olmasındandır. Venedik, Pisa, Cenova, Amalfi, Marsilya, Floransa gibi şehirlerin elinde bulunan ticaret sayesinde elde edilen malların Avrupa kıtasına, özellikle bu malların en fazla talep edildiği Kuzey Avrupa'ya nakledilmesi de bu şehirlerin tekelinde bulunmaktaydı. Bu yolun keşfedilmesi ile bu anlayış ortadan kalkmıştı. Ayrıca Paris, bu dönemde çok büyük bir şehir olmasına karşın bir ticaret şehri olamamıştır. Paris, lüks tüketimin fazla olduğu merkezlerinden biri olarak kalmıştır (Hawell, 2010: 5; Toynbee, 1970: 44).

Bu ticarete en çok çeşitli malları getiren Venedik'in uyguladığı ekonomik siyaset nedeniyle Kuzeyli tüccarların bizzat kendilerinin gelip Venedik'ten bu malları temin etmeleri gerekmektedir. Bu durum birkaç açıdan işleri daha da zorlaştırmaktaydı. Maliyetlerin artması, karayolu üzerinden giden malların riski ve Akdeniz'deki İslam fetihleri nedeniyle Akdeniz ticaretinin kısa bir süre sekteye uğramış olmasından dolayı bir dönem mal akışının sağlanamamış olması gibi nedenler, bu

toplumları yeni yollar keşfetmeye zorlamıştır. Bu nedenle keşfedilen kuzey ticaret yolu nedeniyle kuzeyli toplumların güneyli ticaret şehirlerine bağımlılığı azalmıştır.

İslam fetihleri konusu XI. yüzyılda Akdeniz’de yeni ortaya çıkmış olan ticaret şehirleri ile Akdeniz ticaretini ele geçirme mücadelesinin ticaret kentlerine etkisini anlatmaktadır. Bu dönemde Avrupa kıtasının Akdeniz kıyılarını ele geçiren Müslümanlar Akdeniz ticaretinde hâkim güç olmuşlardır.

Ticaret kentleri, ticaretin yoğun olarak yaşandığı XIV. yüzyılda büyük bir felaketle karşı karşıya kalmışlardır. Bu felaket, Kara Veba olarak adlandırılan bir salgın idi. Ticaret kentleri için Doğu ile yapılan ticaretin tek ve en büyük zararı kuşkusuz bu felaket olmuştur. 1346 yılında ilk defa Avrupa toplumuna Kaffa’da bulaşan salgın, başta ticaret kentleri olmak üzere bütün Avrupa topraklarına yayılmış ve ticaretin yanı sıra hayatın durmasına ve ağır nüfus kayıplarına neden olmuştur. Bazı yerleşim yerlerinde yaşayan kimse kalmamıştır. Çalışmamızın son konusunu oluşturan Veba salgını, salgının tanımı, ilk ortaya çıktığı yer, ticaret kentlerine bulaşması, hastalığın belirtileri, kent nüfusu üzerindeki etkileri, ticarete etkileri gibi yönleriyle incelenmiş ve değerlendirilmiştir.

Kullanılan kaynakların tamamına yakınının yabancı dilde yazılmış kaynaklar olduğunu daha önce dile getirmiştik. Kaynakların temin edilmesi noktasında izlediğimiz birkaç ayrı yöntem bulunmaktadır. Konumuzun kapsamı belirlendikten sonra konumuzla ilgili kaynakların tespit edilmesi için öncelikle detaylı bir literatür taraması yapılmıştır. Bu literatür taramasında öncelikle bu alanda yapılmış olan çalışmalarda kullanılan kaynaklar tespit edilmiştir. Bu kaynaklara ulaşma konusunda en başta Boğaziçi Üniversitesi Kütüphanesi’nden istifade edilmiştir. Bu kütüphanede bulunan

kaynaklar detaylı incelenerek, konu taramaları yapıldıktan sonra bu taramaların kopyaları temin edilmiştir. Yine aynı şekilde İrcica Kütüphanesi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Kütüphanesi, Milli Kütüphane, Hacettepe Üniversitesi Kütüphanesi ve Gaziosmanpaşa Üniversitesi Kütüphanesi'ndeki kaynaklar görülüp incelenmiş ve konu taramasından sonra nüshaları temin edilmiştir.

Bu kütüphanelerin dışında web üzerinden çevrimiçi kütüphaneler anahtar kelimelerle detaylı tarandıktan sonra yasal olarak temin edilen makaleler tek tek incelenmiştir. Yine bu makalelerde yapılan konu taramalarından sonra çalışmamızla ilgili olan yerler belirlenmiş ve bunlar tasnif edilmiştir. Kaynak temini bittikten sonra elde edilen bu birikimlerden yabancı dilde yazılmış olanlar Türkçeye çevrilerek çalışmamızda kullanılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

ORTAÇAĞ AVRUPA TİCARETİNDE ETKİN ÖNEMLİ KENTLER

1.1 VENEDİK

Ortaçağda Barbar istilalarının yaşandığı dönemde bu istilaların sonucunda ortaya çıkan Venedik şehri, akarsu akıntılarının Güney Alplerin yamaçlarından yaklaşık 90 millik bir mesafe aktıktan sonra, Adriyatik denizinin en uç kısmından denize döküldüğü yerde oluşturduğu delta ve lagünler üzerine kurulmuştur. Bu akıntıların taşıdığı alüvyonlarla oluşan bu geniş alana Venedik Lagünleri denilmektedir. Bu sığ yerlerin üzerinde yükselen iç adacıklar Venedik Cumhuriyetinin yerleşim alanıydı (Buckley, 1853: 113-114). Şehrin ilk kurulduğu bu topraklarda buraya yerleşen halkı istilalardan koruyacak doğal setler bulunmaktaydı. Neredeyse tamamen deniz üzerine kurulmuş olan şehrin, karaya bakan kesiminde yüksek Alp dağları yer almaktadır. Adacıkları anakaradan ayıran denizin derinliği, gemilerin yürütmesi için çok sığ olduğundan düşman gemilerinin buraya yaklaşmaları zor ve tehlikeliydi. Adacıklara gemi ulaşımı, daha sonradan inşa edilen özel kanallar vasıtasıyla yapılmaktaydı. Bu kanallar gemilerin iç kesimlerde bulunan geniş bir rıhtıma ulaşmalarını sağlıyordu. İç kesimlerdeki bu rıhtım, yerli ve yabancı çok sayıda ticaret gemisini barındırabilecek kapasitedeydi (Buckley, 1853:114).

Bölgenin yerleşime açılması zorunlu nedenlerle olmuştur. Bölgeye ilk gelen ve şehri ilk kuracak olan halk, V. ve VI. yüzyılda barbar istilalarının son akınları Hun, Got ve Lombardlardan kaçıp Rialto, Olivola, Spianalunga, Dorsa Dura kıyılarındaki kıraç adacıklara sığınan Güneyli halktı. (Pirenne, 1990:64-65; Nicol, 1999:1-2). Bu halk çoğunlukla zengin ve eğitilmiş insanlardan oluşmaktaydı. Bunların çoğunluğu Roma'nın

zengin yerlileriydi. Bir zamanlar bu kaçakların asıl sığınakları olan Roma, artık onlar için güvenli bir yer olmaktan çıktığı için buradaki insanlar Adriyatik kıyılarındaki bu güvenli yeri keşfettiler. Daha önce az olan nüfus dağınık olarak yerleşmişti. Fakat sonraları hızlıca artmaya başladı. Hızlıca artan bu nüfusun tek geçim kaynağı tuz, balık ve ticaretti (Buckley, 1853:115).

Venedik şehrinin kara üzerindeki ticaret merkezi, güneyde Floransa ve Alcona'yı birbirine bağlayan hat ile kuzeyde Alp dağlarının oluşturduğu sınırın içinde kalan topraklardan ibaretti (Braudel, 2004, 104). Şehrin yerleşim alanı çok dar olmasından dolayı tarımsal faaliyetlerin az olması çok büyük bir eksiklik değildi. Kara üzerinde de ticaret yapılabilecek bir alana elbette ihtiyaç duyulmaktaydı. Fakat gerek lagünler gerekse şehrin batısında bulunan ovalar ticaret için kullanılacak alan ihtiyacını karşılamaktaydı. Ticaretin ilk dönemlerinde ticaret gemilerinin sığınabileceği yalnızca bir tane rıhtım bulunmaktaydı. Fakat daha sonraki dönemlerde ticaretin gelişmesi ile gemi sayısının oldukça artmasına bağlı olarak Venedikli tüccarların Amalfi, Gaeta ve Napoli gibi şehirlerin limanlarını da kullandığı görülmüştür. Bu durum, özellikle bu şehirlerin ticari hayata atılmalarını sağlamıştır. Venedikli tüccarların mallarını boşaltmak için kullandığı bu limanlar, ilerde birer ticaret ve iç bölgelere malları taşıyan birer sevkiyat merkezi haline gelecekti.

Bu bölgeye gelen toplumun ticarete ilk başlayışı buradaki çevre toplumlarla buğday karşılığı balık ve tuz takası ile gerçekleşmiştir. Takasa dayalı bu basit ticaret, zamanla büyümüştür. Öyle ki; kıyı kesimlerde ufak çaplı alışverişler yapılmaya başlanmıştır. Ticaret, iç kesimlerden kıyı kesimlere ve giderek daha uzak yerlere taşınan mallarla, geçim kaynağı halini almıştır. İleride Venedik'e yüksek uygarlık seviyesini kazandıracak faktörler, yine bu halkın ticaret tekniği, girişimciliği, siyasal ve ekonomik

örgütlenmesi olacaktı. Fakat onları buna zorlayan diğer bir sebep daha bulunmaktaydı. Sokakları su kanallarından oluşan bir yerleşim yerinde karada olduğu kadar su üzerinde de sağlam durmayı bilmek önemli bir durum olmuştur. Sokaklarında sandallarla gezerek ilk basit ticaretlerini yapan bu toplumun, Akdeniz’de ticaret yapabilecek kabiliyete ulaşmaması beklenmedik bir durum olurdu. Bu ticaret onları kara ile deniz arasında bir seçenek yapmaya zorlamıştır. Denizi seçen Venedikliler, Batı ile bağlarını koparıp Doğu’ya yani Konstantinopolis’e bağlı olarak varlığını devam ettirmiştir (Huberman, 1995: 30).

Çok geçmeden henüz VIII. yüzyılda Venedik kendisini Konstantinopolis ile ticaret yaparken bulmuştur. IV. yüzyılda Venedik, özgürlüğünü kazanmış ve Güney Avrupa’nın ticaret merkezi olmuştur. XV. yüzyılın başında 36.000 savaşçı ile donatılmış 3.300 gemili bir donanmaya ulaşmıştır. İthalatı yıllık 10 milyon Frank değer ile İtalya’nın tüm ithalatının yaklaşık üçte birini oluşturmaktaydı (Clarke, 1966: 18-26).

Bahsettiğimiz gibi önceleri hayatta kalabilmek için takas usulü ile çevre ülkelerden aldıkları buğdayı, şarap, kereste ve tuzun yanı sıra Papa’nın yasaklamasına rağmen Slav ırkından olan köleleri de Konstantinopolis’e taşımaktaydılar. Doğu dünyasının Konstantinopolis’e sağladığı malları da dönüşte Avrupa’ya taşımaktaydılar. Venedik’in yürüttüğü bu ticaret tamamen Doğu Roma İmparatorluğu yani Bizans tarafından organize edilmekte ve onların izni ile yürütülmekteydi. Fakat Venedik, 1082 yılında Bizans İmparatorluğu ile imzalanan bir anlaşma ile kendi deniz ticaretinin temelini atmıştır. Bir yüzyıldan daha fazla bir süre geçmeden 1204 yılında harekete geçmiştir. Venedik, “Takım Adalar”da bir sömürgeci imparatorluk elde etmek, Çanakkale ve İstanbul boğazının anahtarını elde etmek ve Uzak Doğu ile ticari ilişkiler kurmak için IV. Haçlı Seferi’nin yönünün değişmesini fırsat olarak kullanmıştır.

Konstantinopolis'e saldıran haçlı ordusuna önderlik eden Venedikliler şehrin yağmalanmasına ve ağır tahrip edilmesine de önderlik etmiştir. (Clarke, 1966: 18-26).

Ticaret söz konusu olduğunda dinin hiçbir öneminin olmadığı düşüncesi ile hareket eden Venedikliler, IX. yüzyıldan sonra artık İslam dünyasındaki pazarlara da açılmaya başlamıştır. Bu ticaret disiplini nedeniyle İslam pazarlarında Venedikli tüccarların ayrıcalıklı yeri vardı. XI. yüzyılda Venedik'in serveti öyle boyutlara gelmişti ki; Dük II. Orseolo, tüm Adriyatik denizini Slav korsanlarından temizlemişti. Venedik, Akdeniz'de en büyük güç haline gelmişti (Pirenne, 1990: 67). Pirenne'nin Venedik'ten bu kadar büyük olarak bahsetmesine karşılık Colin McEvedy, o dönemde Avrupa'daki en büyük şehir olarak Venedik'i kabul etmesine karşın nüfusunun 8-9 bini geçmeyeceğini iddia etmektedir (McEvedy, 2010: 54).

X. yüzyıla kadar şehirlerde nüfus yoğunluğu çok az iken, bu dönemden sonra hızlı bir nüfus artışı gözlemlenmektedir. XI. yüzyılda Kırsal alanda ve büyük şehirlerdeki nüfus 5.000 ile 20.000 arasındaydı. XIII. yüzyıla gelince Venedik şehri 100.000 ile 150.000 arası tahmin edilen nüfusu ile Avrupa'nın en kalabalık nüfusuna sahip Paris (200.000) ile neredeyse aynı nüfusa sahiptir (Goff, 2008:120; Nicholas, 2003: 13). Özellikle şehir diyebileceğimiz büyük yerleşimlerde bu nüfus artışları bariz bir şekilde ortaya çıkmaktadır. Bu nüfus artışları genelde şehirlerin ticaret miktarı ile paralel olarak gerçekleşmiştir. Nüfus, çoğunlukla göçler sayesinde artış göstermiştir. Bunun yanında ekonomik refah nedeniyle doğumların artmasını da göz ardı etmemek gerekmektedir.

Venedik, bulunduğu coğrafya bakımından diğer ticaret şehirlerine karşı en baştan bir üstünlüğe sahip olmuştur. Fernand Braudel'in de söylediği gibi bir Venedikli

için Lagünlerden ayrılmak Adriyatik'e çıkmak demektir. Adriyatik de bu anlamda Venedikli tüccarların evi durumundaydı. Fakat bir Cenovalı tüccar için Cenova'dan ayrılmak, kendini Tiren Denizi'nde bulmak demektir. Burası da bütün tehlikelere açık korunamayacak kadar geniş bir alandı ve fiili olarak herkese açık bir alandır. Bu durumda Doğu malları Akdeniz limanlarına ulaştığı sürece Venedikliler bu mallara ulaşmada her zaman daha avantajlı durumdaydı. Kaldı ki 1340'lı yıllarda Veba Salgını nedeniyle ve 1352 yılında Moğolların Kuzey Asya'dan geçen ticaret yolları üzerindeki yağma faaliyetleri Karadeniz'deki limanların işlevini yitirmesi nedeniyle Venediklilerin mallarını Mısır ve Suriye limanlarından kolayca temin etmesini sağladı (Braudel, 2004, 99, Attali, 1999:69,71). Bu durum Akdeniz ticaretinin Venedik tekeline geçmesi anlamına gelmekteydi. Venedik bundan sonra bu limanlardan aldığı baharatı, gümüşün merkezi olan Almanya ve Orta Avrupa ülkelerine pazarlayacaktır. Ve buradan elde ettiği gümüşlerle ve Kuzey Afrika'dan aldığı altın tozu ile kendi ticaret ağını oluşturmuştur.

Ticari anlamda en önde gelen şehirlerden birisi olarak Akdeniz'de hüküm süren Venedik'in Yakın Doğu'dan hazır tüketim mallarının yanında ham maddelerini de getirdiği görülmektedir. Özellikle X. ve XI. yüzyıllarda Venedik'te cam endüstrisinin çok geliştiği dikkat çekicidir. Bundan anlaşılacağı üzere cam ithalatı yerine kurulan cam fabrikalarıyla bizzat cam imalatı yapılmaktaydı. Bunun için cam imalatında gerekli olan külleri Yakın Doğu'dan ithal ettiğine dair belgelere rastlanmıştır. Bu küller Yakın Doğu'da olduğu gibi çöl kenarları ve tuzlu sahil topraklarında yetişen bitkilerin külleri idi. Avrupa'da Arap fetihlerinin başladığı dönemde bu küllerin ithali duraklasa da cam imalatı durmamıştır. Bu küllerin yerine daha az sodyum karbonat (tuz) içeren çayırılık ve orman bitkileri kullanılmıştır. Cam endüstrisinin çok yaygın olduğu XIII.

yüzyılda Avrupalı tüccarlar Mısır ve Suriye'den bu külleri getirmişlerdir. XIII. yüzyılın sonu ile XIV. yüzyılın başlarında özellikle İskenderiye'nin bu küller konusunda en önemli pazar haline geldiği Venedik belgelerinde görülmektedir. İskenderiye'nin dışında Dimat ve Tinnis'den önemli miktarda kül ithal edildiğine ve hatta sadece kül yüklü gemilerin Venedik'e gitmek üzere buralardan ayrıldığına dair 1308 tarihli bir ferman bulunmaktadır (Bakır, 2008:725-734).

Avrupa kıtası, ticari anlamda en tecrübeli olan bu İtalyan şehrine bağımlı bir hale gelmiştir. Doğu mallarına en kolay şekilde ulaşan ve uzun zamandan beri bunu yapan bir şehir olarak kendi tekeli oluşturmuş Venedik, Rialto'da kendi pazarını oluşturmuştu. Burada Venedik'in en dikkat çekici ticari politikalarından birisinin örneği bulunmaktadır. Bu pazarın kurulmasının amacı, Venedik'e gelen malların Venedikliler tarafından Avrupa'nın diğer yerlerine görülüp pazarlanmasını engellemektir. Venedikli kara tüccarlarının Almanya kentlerine mal götürmesi ve oradan doğrudan mal alınması engellenmiştir. Alman tüccarlarını ellerinde daha iyi tutabilmek için 1228 yılında "Fondaco dei deschi" adı altında bir Cermen ticaret odası kurmuştur (Braudel, 2008:254; Clarke,1966: 19). Venedik'e gelen bütün Alman tüccarlar buna tabi olmak zorundaydı. Bu uygulamanın asıl amacı Alman tüccarlarının kendi mallarını getirip burada pazarlamalarını ve ihtiyaçları olan Doğu mallarını buradan temin etmelerini sağlamaktır (Braudel, 2004:104). Venedik, diğer İtalyan şehirleri arasında Doğu mallarından en çok çeşidi getiren bir liman şehri olma avantajını Alman tüccarlarını bu limanlara bağımlı hale getirmek için kullanmıştır. Bu dayatmayı yapacak başka İtalyan ticaret şehri o döneme kadar ortaya çıkmamıştı. Bunun da en büyük nedeni, Venedik'in ticari sahada diğer tüm ticaret şehirlerinden deneyimli olmasına ve gerekli iktisadi altyapısına sahip olmasına bağlayabiliriz.

Venedik'in XV. yüzyılda ulaştığı gücü daha somut olarak açıklamak gerekirse o dönemdeki ticaret hacimlerini kıyaslayarak bunu daha açık bir şekilde görebiliriz. Venedik'e ait bir belgeye göre; Venedik, kolonileri haricinde yılda yaklaşık 750.000 ile 800.000 duka'ya ulaşan bir ticaret gelirine sahip olduğu belirtilmektedir. Aynı dönemde Fransa'nın bile sadece bir milyon duka'lık bir gelire sahip olduğunu görmekteyiz. Bu anlamda Venedik, o dönemde ticareti yüksek olan ülkelerden İspanya ve İngiltere ile eşit bir gelire sahipken, Milano, Floransa ve Cenova gibi İtalyan ticaret şehirlerini çok geride bırakmayı başarmıştır. Belgede Venedik'in bütün imparatorluk olarak yıllık bütçesinin 1.615.000 duka olduğu yazılmaktadır. Braudel, bu rakamları nüfusla kıyaslayarak gerçek farkı ortaya koymaktadır. Fransa'nın o dönemde toplam nüfusunun 15 milyon civarı olduğu tahmin edilirken buna karşılık gelirleri yıllık 1 milyon duka gösterilmektedir. Buna karşılık Venedik'in yıllık 1.615.000 dukalık geliri toplam bir buçuk milyon nüfus tarafından sağlanmıştır (Braudel, 2004:100). Bu durumda küçük bir hesap yapıldığında Venedik'in Fransa'dan yaklaşık on kat daha zengin olduğunu görmekteyiz.

Bu noktada göze çarpan en önemli konu Henri Pirenne'nin dediği gibi çaresiz kalmış zeki bir toplum için denizin varlığının yeterli gelmiş olmasıdır (Pirenne, 1990: 65). Bu şehri kuran toplum hayatta kalabilmek için elde etmeye çalıştığı buğday sayesinde ticarete başlamıştı ve dünya ticaretinde en büyük güç haline gelmiştir. İstilacı bir toplumdan kaçak hayatlarını kurtarıp bu kadar güç kazanan bir toplumdan merhamet beklemek ne kadar doğru olur bilinemezdi fakat belki de bu yüzden ticaret konusunda dini inançların onlar için çok bir önemi yoktu. Bu halkın bu kadar güçlenmesini sağlayan Bizans imparatorluğuna karşı XIII. yüzyılda başlattığı saldırı ve sonucunda Konstantinopolis şehrinin yağmalanması da bu yüzden olabilirdi.

1.2 CENOVA

İtalya yarımadasının kuzeyinde, Milan yakınındaki Liguria denilen bölgede kurulmuştur. Kentte Roma döneminden kalan neredeyse hiçbir iz bulunmamaktadır. Lombard istilalarından kaçan küçük insan gruplarının bu bölgede toplanması sonucu oluşmuştur. Kıyı şeridi boyunca kurulan şehrin iç bölgelerle neredeyse hiçbir bağlantısı bulunmamaktaydı (Braudel, 2004; 132). Buna rağmen Cenova'nın kuzeyindeki Lombardiya'nın Cenova ile tek bağlantı yolu burasıdır. Tarihçi Trevor Dean'ın o döneme ait bir Cenovalının şehir hakkındaki şu sözleri dikkat çekmektedir: “Cenova limanı Lombardiya'nın kapısıdır. Cenova, dar geçitler ile uzak ve yakın birçok büyük tepe gibi doğal bir sete sahipti. Batı yönüne bakan şehrin denize ulaşma imkânı çok kolaydır” (Dean, 2000; 21).

Cenova, yerleşim yeri olarak biri batıda ve diğeri de doğuda olmak üzere iki sahil şeridi arasında çok dar bir alanı kaplamaktadır. Fernand Braudel'in verdiği Fransız kayıtlarına göre Cenova, Monaco'dan başlayarak Masse bölgesine kadar sahil şeridi boyunca yaklaşık 150 km olmasına karşılık, kıyıdağ yamacındaki en yüksek yerleşim yerine kadar en fazla 40 km genişliktedir. Arkasında yüksek dağlar bulunmaktadır. Bu dağlardan akan ve Cenova körfezine dökülen çok sayıda nehir mevcuttur. Denize dökülen her bir ırmağın ağzına ya bir liman inşa edilmiştir ya da bu bölgelere bir yerleşim alanı kurulmuştur (Braudel, 2004; 132).

Surların içinde ve dışında kurulmuş birçok köy bulunmaktaydı. Bu köyler arasındaki ilişkiler Cenova kentinin yapısını oluşturmaktaydı. Şehir bu köylerin sayısının artmasıyla daha da büyümüştür. 1130'ların sonrasında yedi köy bulunduğu dair bilgiler mevcuttur. Bunların dört tanesi surların içinde, üç tanesi de dışındaydı. Bu

köyler: Castrum¹'un içindeki *Plazzolo* (daha sonra Castro adını almıştır), ve *Piazzalungo*, Civitas²'taki *Macagnana* ve *San Lorenzo*, ve Burgus'ta yer alan *Porta*, *Sozigla* ve *Borgo*. Daha sonra bu köylerin sayısı *Borgo* köyünün bölünmesi ile ortaya çıkan *Portanuova*³ ile sekize çıkmıştı. Köyler arasındaki ilişkiler ve köy içindeki ilişkiler açısından Cenovalılar diğer İtalyan şehirlerinde yaşayan vatandaşlardan daha ayrıcalıklı ve huzurlu bir hayat sürmüşlerdir. Cenova vatandaşı olmanın verdiği ayrıcalığına ilişkin bilgilere noter kayıtlarında çokça rastlanıldığı tarihçiler tarafından kaydedilmiştir (Miskimin, 1963;95).

Tarihçi Avner Greif, bir şehrin kurulmaya başladığı andan itibaren başarılı bir şekilde ilerlemesi için elinde iki gücün bulunması gerektiğini söylemektedir. Bu güçlerden biri siyasi güç, diğeri ise ekonomik güçtür. Siyasi güçten kasıt ülkeyi refah seviyesini yükseltmek adına zorlayıcı bir lider ve bu lidere yetkiyi verecek siyasi kurumlardır. Fakat Cenova'da böylesi bir egemenlik gerçekleşmemiştir. Ekonomik güçten kasıt ise ülkenin gereksinimlerine cevap verecek kurumlar yardımıyla üretimde devamlılığı sağlamak ve bu üretimleri diğer toplumlara pazarlamaktır. Bu anlamda

¹ Castrum: Şehrin etrafını saran surların iç kısmı.

² Bir kentle birlikte onu çevreleyen kırsal alan, küçük bir vatani ifade eder. Roma *civitas*'ı bir cumhuriyettir. Kendi egemenliği altındaki küçük kırsal alanla birlikte hem ekonomik hem de siyasal bir birlik meydana getirir. Detaylı bilgi için bkz. (Kılıçbay, 2000:134-135).

³ Cenova hükümeti köyler arasında tam bir eşitlik sağlamak için gayret sarf etmiştir. Bu bağlamda "Fakat hükümetin daima şehrin planındaki eşit doğal faydaları olan paylaşımları köylere bölüştürmek için arama yaptığı bulguları vardır; sekizinci köy Portaunova belki ilk defa denize direk bağlantısı olmayan Carolingian duvarının dışında 1134'te oluşturuldu. Bu nedenle Cenova'nın yeni bir duvar inşa ettiği 1155'te bir geçit elde ettiler. Onların eşit olduğunun bir belirtisi bir ihtimal nüfus istatistiklerinde görülebilir. Her köy açıkça sosyal ve profesyonel gruplara sahip vatandaşları olan, dengeli bir nüfusa sahipmiş gibi görünür. Cenova'nın ilk vergi değerlendirmeleri soyluların castrum içindeki antik bölgeyi terk etmesinin erken yerleşim örneklerini değiştirmeye başladığı 11. yüzyılda bile ortaçağın tüm yedi köyü çeşitli nüfuslarla ve hatta önemli aristokrat kuruluşunu kapsayan en yoksulları bile barındırıldığını gösterir (Miskimin, 1963: 95).

economiciler, siyasiler ve bürokrasinin ortak hareket etmeleri gerektiğini belirtmektedir (Greif, 2007: 217).

Cenova, IX. yüzyılda Karolenj döneminde önemli görevler üstlenmişti ve şehir, ilk defa bu dönemde planlı olarak gelişme göstermiştir. 864 yılında şehri koruyan surlar inşa edilmeye başlandı. Surlar, önce Castello tepesini saran 22 hektarlık bir alanı çevrelemekteydi. Ardından 1155 ile 1161 yılları arasında yapılan eklemelerle surlar yaklaşık 65 hektarlık bir alanı sarmıştır. Bu surlar, bütün Ortaçağ boyunca Cenova'yı içinde barındırmaya devam etmişti. Surlardan dışarı açılan üç tane kapı vardı: Kuzey kapısı San Pietro, Güney kapısı Castello ve Doğu kapısı Soprana'dır. Resmi işlerin tamamı 1260 yılında birbiri ardına sıra halinde yapılar topluluğu şeklinde inşa edilen belediye binasında görülmekteydi. Bunun yanında liman bölgesindeki galeriler, ambarlar, deniz fenerleri, mendirek ve surların dışında bir tersaneye sahipti (Benevolo, 1993; 56).

Cenova'nın Ortaçağ boyunca sürekli büyüyerek ilerlemesi, onu ortaçağın sonlarında Kuzey İtalya'nın en büyük ve zengin şehirlerinden biri yapmıştır. Bu başarılarının kaynağı büyük oranda Akdeniz'deki ticari girişimleri olmuştur. Fakat Cenova'nın bu atılımı birdenbire gerçekleşmediğini görmekteyiz. Cenova'nın Akdeniz'deki ilk faaliyetlerinin korsanlarla mücadele olduğu belirtilmektedir. Yabancı kaynaklarda bu korsanlardan kasıt Avrupa'daki Müslümanlarla Akdeniz'deki üstünlük mücadelesidir. Daha sonra modern dünya öncesinde büyüme ve zenginleşmenin en önemli kaynağı olan ticarete başlamışlardır. Bu ticari faaliyetler daha çok uzun mesafeli olmuştur. Ayrıca Cenovalı tüccarlar özellikle yurtdışı ticaretinde önemli imtiyazlara sahip olmalarından dolayı avantajlı durumda olmuşlardır. Onların bu ayrıcalığı tamamen kendi şehirlerindeki ticari altyapının sağlam olmasından kaynaklanmaktadır.

Bu alt yapılar Liman işletmeleri, ölçü birimleri, gümrük indirimleri ve ticari yasaları kapsamaktadır. Tüm bunlar ticaretle ilgili riskleri ve maliyetleri düşürerek Cenovalı tüccarların yabancı tüccarlarla rekabet etme gücünü arttırmıştır (Greif, 2007:221-222).

Şehrin ticari alt yapıya bu kadar önem vermesi ve bir an önce bu ticarete ayak uydurmak amacıyla aceleci davranmasının bir tek nedeni olabilirdi. Cenova da diğer İtalyan ticaret şehirleri gibi zenginleşmenin ve büyümenin yolunun ticaret yapmakla sağlanabileceğinin farkındaydı. Fakat şehrin kurulmaya başladığı dönemde, özellikle gemi bulunduracakları Tiren Denizi'nde bertaraf etmeleri gereken Müslüman Araplarla mücadele etmeleri gerekmektedir. Araplarla olan mücadelelerinde fazlasıyla zaman kaybetmelerinden dolayı ticaret konusunda büyük yatırımlar ve mücadelelerde bulunarak diğer İtalyan Ticaret şehirleriyle aralarındaki açığı kapatmayı amaçlamışlardır (McEvedy, 2010: 72).

XIII. yüzyılda Cenova'nın ticari ve askeri açıdan süper güç haline gelmesi için yukarda bahsettiğimiz bu yapılar büyük bir altyapı teşkil etmişti. Cenova'nın bu bölgede kalıcı olabilmesi ve geç kaldığı Akdeniz ticaretinde Venedik'e ortak olabilmesi için bu altyapıya önemli derecede ihtiyacı vardı. Ayrıca Cenova'nın siyasi açıdan da çok karışık bir coğrafyada yer aldığı bildirilir. Cenova'nın bulunduğu yer Lombard istilaları, İslam akınları ve bölgedeki diğer siyasi varlıkların mücadeleleri nedeniyle çatışmaların yoğunlukta olduğu bir bölge olmuştur. Böyle bir coğrafyada varlığını koruyup güçlü olabilmesi için mutlak güçlü bir yapılanmaya ihtiyaç duymak zorunda olacağını tahmin etmek zor değildir.

Özellikle Karolenj döneminde Cenova'nın nüfusu ve zenginliği artmıştı. Tüm Batı İtalya kıyılarında adını yaymakla kalmadı aynı zamanda Korsika ve Sardunya

adalarının koruyuculuğunu da üstlenecek seviyeye ulaştığı görülmektedir. X. yüzyılın ortalarında Cenova henüz zayıf bir yerleşim iken, Seracenlerin⁴ saldırısına uğramıştır. Bu saldırılardan çok yara alan Cenova toplumu, bundan sonra Müslümanlara karşı her zaman intikam mücadelesi vermişti. Şehir büyüyüp geliştikçe intikam mücadelesine devam etmişlerdir. Bu yüzden papa ile işbirliği yaparak Hıristiyanların koruyuculuğunu da üstlenmiştir. Haçlı seferlerinde en büyük rolü oynayan şehirlerden biri olmuştur. Cenova'nın asıl başarısı bu anlamda ticari değil askeri gücüne bağlıdır (Buckley, 1853:188; Doosselaere, 2009: 26).

Müslümanlarla olan bu bölgedeki mücadelenin sonucu itibariyle Cenova, Karolenjler sayesinde bağımsızlığını erken kazanmıştı. Buna katkı sağlayan en büyük unsur ise şüphesiz coğrafi ve stratejik konumuydu. Cenova kenti güvenli bir liman ve ticari potansiyeli çok yüksek olan bir konuma sahipti. Bu avantajlar Cenova'yı Ortaçağ Avrupa ticaretinde zirveye taşımıştır. Cenovalılar kendi siyasi düzenlerini tamamlayıp ticarete atılana kadar Akdeniz ticaretinde Konstantinopolis adına ticaret yapan Venedik en büyük otoriteydi. Fakat Cenova, zaman kaybetmeden deniz ticaretinde söz sahibi olmak için harekete geçmiştir. Bu bağlamda ticari işletme kapasitesini ve gemi kapasitesini artırmıştır. Cenova gemileri, adeta bir savaş halinde devam eden Akdeniz ticaretinde mallarının güvenli bir şekilde taşınmasına olanak verecek ve gerektiğinde savaş gemisi olarak kullanılabilir şekilde inşa edilmiştir. Bu ticaret gemileri İspanya'dan Suriye'ye, Mısır'dan Konstantinopolis'e kadar tüm Akdeniz ticaretinde kısa sürede söz sahibi olmayı başarmıştır (Buckley, 1853:188).

⁴ Seracen: Haçlı seferleri sırasında haçlılarla mücadele eden Suriyeli Müslüman Arap kabilesidir.

Cenova'nın başarısı kısa sürede gerçekleşmemiştir. Doğu Akdeniz'de serbestçe ticaret yapabilmek için bu bölgede üs olarak kullanabileceği sağlam bir yere ihtiyacı bulunmaktaydı. Konstantinopolis şehri Cenova'nın üs olarak kullanabileceği şehirlerin başında gelmekteydi, fakat burası daha önce Venedik için üs görevi görmekteydi. Kendisine yeni bir ticaret merkezi olarak İskenderiye'yi seçen Cenova, bu bölgede Suriye ile de ticari ilişkiler kurmuştur. Zamanla bu ticaret sayesinde güç kazanmış ve Akdeniz'de Venedik ile mücadele edecek seviyeye XI. yüzyılda ulaşmıştır (Byrne,1920: 193).

XII. yüzyıldaki IV. Haçlı seferi ile Konstantinopolis'i ele geçiren Venedikliler her açıdan Cenova'dan daha avantajlı konumdaydı. Cenova, Venedik'in yerleşmiş olan bu gücüne karşı tek başına mücadele edemeyeceğinin farkında olmuş olacaktır ki bunun için başka çözüm yolları bulma yoluna gitmiştir. Bu bağlamda Cenova, Palaeogus hanedanlığından gelen Nikaia (İznik)'deki İmparator III. Mikheal ile görüşmelere başlayıp onu Venedik'e karşı bir anlaşma yapmaya ikna etmiştir. 13 Mart 1261 yılında Nimfaion'da bir anlaşma imzalanmıştır. Bu anlaşmaya göre Cenova Konstantinopolis'in alınması karşılığında Venedik'in sahip olduğu tüm ayrıcalıklara sahip olacaktı. Nimfaon antlaşması, Cenova ile Venedik arasında uzun yıllar devam edecek Konstantinopolis ticaretinin temelini oluşturması açısından önemli yer tutmaktadır (Nicol, 2003: 37; Buckley,1853:189).

Cenova'nın kısa sürede artan şöhreti, henüz bu ticarete diğer ticaret kentleri ve Müslüman saldırılarıyla tek başına mücadele edemeyen Pisa şehrinin dikkatini çekmiştir. XI. yüzyılın başlarından itibaren başlayan karşılıklı birbirini savunma ve destekleme anlaşması ile bu iki şehrin tarihi birlikte şekillenmiştir. Buckley'e göre yapılan bu anlaşmada ortak hareket edilecek noktalar şunlardır: (Buckley, 1853:189).

- Afrika, İspanya ve Akdeniz adalarındaki Seracenerle karşı ittifak,
- Bütün Seracener ve Doğu Hıristiyanlarıyla yapılacak ticarete ortak hareket etmek,
- Hıristiyanlık bayrağı altında yapılacak olan büyük seferlere (haçlı) ortak liderlik yapmak,
- Bir tarafın katılacağı büyük savaşlarda müttefik olmaktır.

Bütün bu olayların sonucunda yüzyıllar boyunca istilalarla boğuşan Hıristiyan toplumunda istilacı olan her topluma karşı kin ve nefret oluşmuştu. Cenova, belki de bu nefretin en yüksek olduğu kentlerden birisiydi. Bu yüzden onlar, deniz ticaretinde Müslümanlarla anlaşma yaparak devam edemeyeceklerinin ve bu yolu ancak savaşarak açabileceklerinin de farkındaydılar. Cenova ve Pisalılar kendilerini Hz. İsa'nın ve Hıristiyan Kilise'nin askerleri olarak görmekteydiler.⁵ Pisa, 1087 yılında Mehdiye'ye saldırmış ve Mehdiye Camisi'ni yağma ettikten sonra buradaki halkı kendilerinin menfaatine olan bir anlaşmaya zorlamıştı. Bu galibiyetin ardından Piza katedrali yaptırılmış ve bu katedral bu savaşçıların gizemciliği ve hem de buradan taşınan zenginliklerin bir simgesi olarak görülmüştür. 1096 yılında başlayan ilk haçlı seferi ile Müslümanlar gerilemeye başlamış ve Cenova gemileri 1097 yılındaki ikinci haçlı seferinde haçlılara destek malzeme taşıyarak hareketi desteklemişlerdir (Pirenne, 1990; 68-69;Thorndike, 1917;318).

⁵ X. yüzyılda Hıristiyan kilisesinin ekonomik gücü çok fazlaydı. Kilise bu dönemde Batı Avrupa'nın ekonomik olarak en güçlü kurumlarından biriydi. Henüz zenginlik kaynağının sadece toprak miktarıyla ölçüldüğü bu dönemde İtalya topraklarının çoğunu elinde bulunduran kilise, Avrupa'nın birçok yerinde de geniş topraklara sahipti. (Ağaoğlu-Köker, 1998:167). Roma döneminde ortaya çıktığından bu yana zenginliğini artırarak devam eden kilise, barbar istilalarından etkilenmemişti. Aksine istilacı barbar kavimler kiliselere müdahale etmediği gibi onların yetkilerini de arttırmıştır. Bu bağlamda kilise daha fazla güçlenmek için Haçlı Seferleri adı altında başlattığı mücadele ile gözünü Doğu'nun zenginliklerine dikmiştir.

XIII. yüzyılda Cenova'nın Pisa'dan daha güçlü olduğu sonucunu Cenova'nın deniz ticareti kapasitesi ve genişleyen sınırlarından çıkarabiliriz. Cenova'nın bu yüzyılın başlarında Pisa'dan çok daha geniş deniz sahiline, doğal olarak daha büyük bir ticari potansiyele de sahip olduğu kaynaklarda görülmektedir. Venedik ile baş edebilmek için eski Grek hanedanlıklarıyla işbirliği içine girmiştir. Karadenizde Kırım yarımadasındaki Caffa⁶ (Kefe)'de önemli ticari işletmeler kurulmuştur (Buckley, 1853:189).

Cenova şehri ilk defa 1277 yılında Cebelitarık boğazını geçerek okyanus üzerinden Kuzey Avrupa'ya gemiler göndermeye başlamıştı⁷. Özellikle Flander bölgesindeki yün ve kumaş ticareti nedeniyle dünyanın önemli ticaret merkezi haline gelen Bruges kenti Cenovalı tüccarları kuzeye çekmiştir. Uzun yıllar devam eden bu kârlı ticaret, Cenovalı tüccarlar için bir cazibe merkezi haline gelmişti (Abu-Lughod:87). 1499'da Bruges'de Cenovalı tüccarların konaklaması için de evler inşa edildiği kayıtlara geçmiştir (Rörig, 1967: 83; Braudel, 2004:82-84).

⁶ Kaffa (Caffa): Bugünkü Ukrayna'nın Feodosia bölgesinde bulunan şehir Cenova'nın kolonisi durumundaydı. Cenova 13. yüzyılın ikinci yarısında ticari amaçla Karadeniz'e ilk girdiğinde Bizans ile 1261 yılında Nimfeo anlaşmasını imzaladı. Bundan sonra Theodosia'nın antik Yunan şehri alanı üzerindeki Kırım'ın güney kıyısındaki ileri karakol görevi gören Kaffa liman şehrini kurdu. Bu liman bundan sonra 200 yıl boyunca Cenova'nın denizaşırı imparatorluğunun Karadeniz'de bulunan bölgesel gücüydü (Slater, 2006:271).

⁷ Cenova yeni ağır kadirğası ile 1277'de Cebelitarık'tan geçip Portekiz ve Fransa sahillerinin yukarısına ve Kuzey denizin içine gemi ile ilk defa yol almıştı ve Bruges'e giden kısa bir kanalla bağlantısı olan ve Ghent'e giden ondan daha büyük bir kanalı olan Damme'de kıyıya yanaştı. Fakat bu iki liman arasında düzenli bir belirli faaliyet henüz yok gibiydi. Şampanyadaki daha fazla husus değışti buna rağmen daha cazip alternatif deniz bağlantıları ortaya çıktı. 1290'larda Sluis'te yeni bir liman inşa edildi, Cenova ve Bruges arasında gerekli olduğu zamanlarda Şampanya panayırılarını desteklemek için düzenli kadirğa seferleri düzenlendi (Abu-Lughod,1989:8)

XIV. yüzyılda bütün Avrupa'ya yayılan köle ticareti de Akdeniz ticaretinde çok önemli bir yer tutmaktadır. Köle ticaretinde Anadolu ve çevresindeki adalar, önemli bir kavşak noktasıydı. Fakat köle ticareti bu dönemde Akdeniz'den Mısır'a, Batı Avrupa ve hatta İspanya'nın Katalonya bölgesine kadar yayılmıştır. Çoğunlukla Venedik ve Cenova tarafından yürütülen bu ticarete Cenova Venedik'e üstünlük sağlamıştı. Cenova'nın bu üstünlüğü, onun Anadolu ve Karadeniz'de yaygın bir ticaret ağı oluşturmuş olmasından kaynaklanmaktadır. Bu bölgede yoğun olarak kurduğu koloniler çoğunlukla bu iş için birer üs görevi görmekteydi (Fleet, 1999: 37)

1.3. MARSİLYA

Henri Pirenne Marsilya hakkında verdiği bilgilerin çoğunu Tourslu Gregor'un anlattığı hikâyelere dayandırmaktadır. Hikâyelerdeki bilgilere göre Marsilya, VIII. yüzyılda olağanüstü ticari canlılığa sahip bir liman kentiydi. Kentin sahip olduğu liman Konstantinopolis, Suriye, Afrika, Mısır ve İtalya limanları ile ticari bir ilişki içerisindeydi. Limana yanaşan gemilerin neredeyse tamamı yukarıda saydığımız bu limanlardan gelmekteydi. Mücevher ve süs eşyası gibi bol kazanç sağlayan lüks malların dışında parşömen, baharat, dokuma, şarap ve yağ gibi temel tüketim malları da gemilerle bu limana taşınmaktaydı. Özellikle Merovenjler döneminde Marsilya'ya ait çok sayıda basılmış paranın varlığı, bu dönemdeki ticaretin sağladığı zenginlikleri açıkça ortaya koyar niteliktedir. Kentin nüfusunun çoğunluğu Yahudi tüccarlardan oluşmaktaydı. Bunun yanı sıra çok sayıda yabancı tüccar ve zanaatçılar da bulunmaktaydı (Pirene 1994: 21).

Kentin ticari açıdan çok canlı olması liman hinterlandının çok geniş olmasından kaynaklanmaktaydı. Pirenne'nin aktardığı bilgilere göre burası Akdeniz'deki tüm ticaret

gemilerinin rahatça ulaşabilecekleri bir limandı. Bunun yanında tüccarların, mallarını daha kolay ve daha yüksek bedellere satabildikleri bir limandı. Bunun sebebi ise Marsilya limanına gelen malların iç kara Avrupa'sı içerisine kolayca aktarılması ve satılmasıydı. Çünkü Cebelitarık boğazı ticaret gemileri tarafından henüz aşılmamış ve Kuzey Ticaret Yolu da açılmamıştı. Frank krallığının en önemli gümrük karakolları Toulun, Sorgues, Valence, Vienne, ve Avignon Marsilya'nın çevresinde kurulmuştur. Avrupa'nın içlerine gidecek olan mallar ve iç karadan limana taşınan malların geçişleri bu gümrüklerden yapılmaktaydı. Kuzey kesimlere aktarılan mallar ise Ren ve Saone yollarıyla aktarılmaktaydı. Bu da şehre önemli bir gelir sağlamaktaydı. Yapılan tüm bu ticarete ait gümrük vergilerinin hepsi manastırlar tarafından kayıt altına alınmıştı. Marsilya kentine ait manastırların tuttuğu günümüze ulaşan gümrük kayıtlarında bol miktarda baharat ve parşömenin Kuzey Denizi kıyılarındaki Quentovic, Duurstede ve Atlantik kıyılarındaki Rouen ve Nantes limanlarına Marsilya limanı aracılığı ile ulaştığı kaydedilmiştir (Pirene 1994: 21).

Ortaçağ Avrupa ticaret şehirlerinin hepsinin ticari başarısının bağlı olduğu birkaç ortak sebep vardır. Marsilya'ya ise bu başarıyı kazandıran onun sahip olduğu elverişli liman, karadaki coğrafi konumu ve arazi yapısıydı. Venedik, bütün Akdeniz ticaretini elinde bulundurmasına rağmen şehrin sahip olduğu uygunsuz konum nedeniyle mallarını pazarlamada sorun yaşamıştır. İşte bu sırada Marsilya gibi uzak ülkelere gemiler göndermeyip, gelen yabancı ticaret gemilerinin yüklerini boşaltabileceği şehirler devreye girmiştir. Denizde devam ettirilen ticaretin bir sonraki durağı elbette bu malların ulaşacağı tüketici halktı. Bu malları denizden alıp karadaki insanlara ulaştırma işini, Marsilya gibi büyük limana ve arkasında kara üzerinde seyahat edebileceği düz bir alana sahip şehirler yapmaktaydı. Bu özelliğe sahip Marsilya,

Amalfi, Gaeta, Napoli ve Bari gibi şehirler Kuzey ticaret yolunun açılması ve XIII. yüzyılın sonlarından itibaren Güneyli gemilerin Kuzey'e kadar gitmeye başlamasından sonra önemini yitirmeye başlamıştır (Hutchinson, 1902;418).

XIV. yüzyılın sonlarına kadar Marsilya'da özellikle Yahudi tüccarlardan bahsedilmektedir. Aslında çoğunlukla finans işleriyle uğraşan Yahudilerin burada Akdeniz gemi ticaretine de katıldıklarıyla ilgili bilgiler mevcuttur. Kuzey Afrika, Sicilya ve Akdeniz'de ticaret yapan Yahudiler, şarap, kumaş ve Tunus mercanı ticaretiyle uğraşmışlardır (Ashtor, 1992: 37, Attali, 1999: 66). Yahudilerin ticaretteki bu atılımlarının Arapların Akdeniz'de egemenlik kurmaya başladığı dönemlerde gerçekleştiğini söyleyebiliriz. Çünkü bu dönemde İtalyan ticaret şehirlerinin Akdeniz'deki hegemonyası kırılmıştır.

Yahudiler, XIII. yüzyılın ikinci yarısında Marsilya'nın ticari toplumu olmuştur. Marsilya'daki zengin kaynaklardan birinde Yahudilerin İskenderiye'ye kadar gittiklerinin tespit edilmesi, onların bu dönemden sonra Akdeniz'de serbestçe ticaret yapabildiklerinin kanıtıdır. Bu belgelerde Yahudilerin normal statüde ticaret yaptıkları ve yalnızca *Commendas* vergisi ödedikleri tespit edilmiştir. Hatta Fransa'nın Perpignan bölgesinden kumaş getirmişlerdir. Akdeniz'deki ticaret, XV. yüzyılın başlarına kadar devam etmiştir (Ashtor, 1992: 166). Bu dönemde Marsilya'da yoğun bir Yahudi nüfusunun varlığının olduğu sonucuna ulaşmak zor değildir.

1.4. PİSA

Pisa, eski çağlarda Truva savaşından önce Elis'teki Pisa'dan gelen Pelopsların Arnus ve Ausar nehirleri arasındaki bataklık bölgesinde İtalyan Pisalıları ile bulunduğu

yerde kurulmuştur. Bu efsanenin doğruluğu ispatlanamasa da şehrin ilk defa İtalya yarımadasının batı yakasında denize dökülen Arnus ve Ausar nehirleri arasındaki bataklık bölgesinde kurulduğuna dair bilgiler daha yoğunluktadır. Burası Floransa'nın biraz kuzeyinde denize kıyısı olan bir bölgedir. Tarihçi William Heywood'un "Pisa'yı var eden denizdir, Pisa deniz sayesinde hayatta kalır ve Pisa'nın varlığı denize bağlıdır. Pisa'nın tarihi deniz sayesinde var olmuştur. Yazacağı tarihte zayıflığı ile gücü, görkemi ve yıkıntısı kulaklarında duyacağı deniz sesi ve burnunda hissedeceği deniz kokusuna bağlıdır." sözleri şehir için denizin ne derece önemli olduğunu ortaya koymaktadır (Heywood, 1921:1).

Roma döneminde Tiren denizinin en çok işleyen limanı burada bulunmaktaydı. Buradan hareket eden gemiler, Marsilya'ya, Sardunya'ya ve İspanya'ya kadar gitmekteydi. İmparatorluğun çöküşünden sonra liman önemini kaybetmiştir. IV. yüzyılın sonuna kadar önemini koruyan liman, daha sonra alüvyonlarla dolup kullanılamaz hale gelmiştir. 406 yılında Pisa kıyılarına gelen Rutilis adlı seyyah bu limanla ilgili hatıralarını kaleme almıştır. Oradan da daha iç bölgelere Pleopsların yaşadığı Arnus ve Ausar nehirlerinin arasındaki bataklık bölgesine doğru seyahat etmiştir. Onun yazdığı bu hatıralar o dönemdeki coğrafyaya ve orada yaşayan halkın varlığına dair son kayıtlar olarak kabul edilmektedir. Roma kolonisi olarak varlığını sürdüren bu toplum, bu dönemde başlayan barbar istilaları sonucunda dağılmıştır (Heywood, 1921:1).

Lombardların Pisa'ya ne zaman saldırdıkları belirsizdir. IX. yüzyıla kadar Pisalılar hakkında bilgi bulunmamakla birlikte ileri sürülen görüş, burasının Lombardlar tarafından istila edildikten sonra yavaş yavaş iskân edildiğidir. Bu bilgilere göre buradaki halkın Cermenlerden oluştuğu sonucunu çıkarabiliriz. Şehrin ticari özelliğini

kaybetmemesi buraya sonradan gelen yeni toplumun da ticaretle uğraştığını ortaya koymaktadır.

906 yılına gelindiğinde Müslümanların saldırıları başlamıştır. Özellikle Güney İtalya ve Sicilya adasını ele geçiren Seracener, Pisalıların da mücadele edeceği bir unsur olarak bu bölgede uzun süre var olmuştur. Frankların egemenliği altındaki Pisa'nın bağımsızlığını ne zaman kazandığı tam olarak bilinmemektedir. Ancak Pisa halkının Seracener'e karşı verdiği zorlu mücadeleye dikkat çeken William Heywood, Güney ırkının böyle bir mücadele verecek kadar cesur bir ırk olmadığını savunmaktadır. Ona göre böylesi bir mücadele yalnızca gözü kara Kuzeyli barbar halklar tarafından verilebilirdi (Heywood, 1921:9). Bu bilgiler Pisa'nın Franklar tarafından iskân edildiği düşüncesini daha da kuvvetlendirmektedir.

Pisa şehrinin asıl gelişimi XI. yüzyılın başında yerel yönetimlerin kurulduğu dönemde başlamaktadır. Bu gelişmeler XII. yüzyılın ortalarına kadar devam etmiştir. Bu dönemde kente kimliğini kazandıracak olan 114 hektarlık alanı çevreleyen surlar inşa edilmiştir (Benevolo, 1995: 51). 1015 ve 1016 yıllarında Cenova ile işbirliği içine giren Pisa artık Müslümanlara karşı mücadelede daha da güçlü hale gelmiştir. Öncelikle Sardunya'yı kurtarmak için harekete geçmişlerdir ve daha sonra 1062 yılında Palermo limanına saldırıp buradaki tersaneyi yok etmişlerdir. Kısa bir süre sonra 1087 yılında Papa'nın da teşviki ile Müslümanlara karşı başlatılan Haçlı hareketi çerçevesinde Müslüman şehri olan Mehdiye'ye saldırmışlardır. Bundan sonra devam edecek olan Haçlı seferlerinde de Pisa en ön sırada yer almıştır (Pirenne, 1990: 68-69).

XI. yüzyılda Seracen akınları zirve noktasına ulaştığı sırada artık Tiren denizi ve hatta Akdeniz bir Müslüman gölü haline gelmiştir. Pisa ve Cenova şehirleri yaptıkları

ittifak ile önce kendi denizlerini temizlemişlerdi daha sonra da tüm Afrika kıyılarını temizlemişlerdir. Pisa, 1004 yılında Arno'nun dörtte birini yağmalaması üzerine XII. yüzyılda İspanya ve Afrika'daki Seracenerle savaştı. Ayrıca Müslümanların elinde bulunan Reggio bölgesine de saldırmıştır. Bu, aynı zamanda haçlı seferlerinin başlangıç dönemine rastlamaktaydı (Heywood, 1921:16).

Pisa şehri, XII. yüzyılın başlarında I. Haçlı seferi sırasında ticari faaliyetlerini Batı Akdeniz'in dışına çıkarmayı başarmıştır. İlk defa Konstantinopolis'e kadar ulaşmıştır. Fakat şehrin bu girişimleri Bizans İmparatoru Alexis tarafından sona erdirildi. İmparator, şehrin gücünü bölgede kendisine karşı bir tehdit olarak görmüştür. İmparatorun tehditleri sonucunda Pisa'nın Bizans'a karşı düşmanlığını ve onun düşmanlarıyla işbirliği yapmasını engellenmiştir (Heywood, 1921;54)

XII. yüzyılın ortalarında kendisinden "İkinci Roma" olarak bahsedilecek dereceye ulaşmasına rağmen salgın hastalıklar şehrin sonunu hazırlamıştır. XIV. yüzyılın ortalarında ortaya çıkan veba salgınının ardından kırsal kesimde yayılan sıtma salgını nüfusu büyük oranda azaltmıştır. Nüfusun azalmasına bağlı olarak işlerliği azalan liman alüvyonlarla dolmuştur. XIV. yüzyılda kentin nüfusu yaklaşık 8-9 binlere kadar düşmüştür. 1406 yılında Floransa tarafından ele geçirilmiştir. Floransalıların Livorno limanını yapmak için çok çaba harcamalarına rağmen bu çaba da sonuçsuz kalmıştır (Benevolo, 1995: 54).

1.5. FLORANSA

"Florantia" isminin nereden geldiği konusunda bir belirsizlik mevcuttur. Tarihçi Machiavelli'ye göre iki görüş vardır. Birincisi koloninin önde gelen kişilerinden biri

olan Florinus'tan geldiğini söyler. İkincisi ise aslının Florentia değil Fluentia olduğu ve Fluente (akan, akıcı) kelimesinden veya Arno'ya akan kelimesinden türediği ileri sürülmektedir. Machiavelli bu fikrin o dönemde yaşamış bir yazar olan Pliny'nin bir yazısındaki “ Fluentini Arno akıntısının yakınındadır” söylemi ile desteklendiğini söylese de diğer taraftan Pliny'nin bahsettiği yerin, kaynaklarda hiçbir zaman Fluentini adıyla anılmadığını da eklemektedir. Yine Pliny ile yaklaşık olarak aynı dönemde yaşamış olan Frontinus ve Cornelius Tacitus da bu yerden Florentia ve Florentini diye bahsetmiştir. Machiavelli'ye göre bir şehrin iki isminin olması mümkün olmayacağı gibi şehir, her zaman Florentia olarak bilinmişti. Ayrıca eldeki çoğu bulgulara göre şehir Roma döneminde ortaya çıkmıştır (Machiavelli, 2007: 58).

Coğrafi konum olarak Floransa, İtalya yarımadasının batıya bakan kısmının kuzeyini oluşturan Toskana bölgesinde yer almaktadır. Geçmiş antik Fiesole kentine dayandığına inanılan bu kıyı kentinin yerleşimi, ilk olarak yüksek bir tepenin üzerinde başlamıştır. Daha sonraları tepelerden inilerek dağların aşağı kısımlarıyla Arno nehri arasındaki yamaçlarda evler yapılmıştır. Tepelerden aşağıya inmelerinin amacı kıyılara yaklaşıp ticaret yapabilmektir (Buckley, 1853:147).

Roma imparatorluğunun istilalarına maruz kaldığı dönemde Floransa, Ostrogot'ların kralı Totila tarafından saldırıya uğramıştır. Sonraki 250 yıllık dönemde Karolenjler tarafından tekrar inşa edilmiştir. Ticari canlılığın yaşandığı dönemde tüm İtalya ile birlikte o da bu gelişime ayak uydurmuştur. Bu dönemde Floransa en kalabalık nüfusa sahip şehirlerden birisiydi (Machiavelli, 2007: 58). 1250lerde en parlak

dönemini yaşamaya başlayan şehrin nüfusu bu dönemde yaklaşık yüz bin civarındaydı (Goff, 2008:120).⁸

Floransa, XII. yüzyıldan önce Toskana şehirleri arasında tutunamamıştı. Şehir, neredeyse bir buçuk yıldan daha kısa sürede birçok alanda (sanat, politika, ekonomi) orta halden parlak döneme geçmiştir. Milan, Venedik ve Cenova, ticari birkaç alanında Floransa'yı geride bırakmıştı (Clarke, 1966: 69).

Karolenjlerin hâkimiyeti sırasında papazlar büyük nüfuz kazandılar ve halk arasında Cermen imparatorlarının otoritesi azalmıştı. İtalya'nın neredeyse tamamında prenlere çok fazla saygı duyulmuyordu. Bu yüzden XIII. yüzyılda halk imparatora mı yoksa kiliseye mi saygı duyacağı konusunda ikiye bölünmüştü. Bu konuda Floransa, her dönemde üstün olan güce itaat ederek 1215 yılına kadar bütünlüğünü koruyarak gelebilmiştir. Ancak bu durum onlar için tehlikeliydi. Bir an önce İtalya'daki ticari gelişmelere ayak uydurmak zorundaydılar. Nitekim bunu gerçekleştirdi. Hatta diğer büyük şehirler için tehdit oluşturacak seviyeye kadar ulaşmıştır (Machiavelli, 2007: 59).

XIII. yüzyılda Floransa artık Tuscan bölgesinin en büyük şehri olmuştur. XI. yüzyılda kadar yaklaşık 15.000 nüfusa sahip olan şehir XII. yüzyılda 60.000, XIII. yüzyılda yaklaşık 100.000 nüfusa ulaşmıştır. Bu dönem Floransa için zirve noktası olmuştur (Russel, 1972,42, De Long, 1992:8).

8 Mevcut verilere göre 1050 ile 1800 yılları arasında Avrupadaki en büyük şehirlerin nüfusları için hazırlanmış olan tablolarda Floransa'nın nüfusu 1050 yılında 15.000, 1200 yılında 60.000, 1330 yılında 95.000, 1500 yılında 55.000, 1650 yılında 74.000, 1800 yılında ise 81.000 civarında olduğu gösterilmiştir. Bu mevcut verilere göre Floransa ile aynı dönemde büyük şehir statüsünde olan diğer şehirler kıyaslandığında Floransa en kalabalık dönemini 1200 ile 1350 yılları arasında yaşadığı gözlemlenmiştir. Avrupa'daki en büyük 30 şehrin bu yıllardaki nüfusları ile ilgili tablonun detayları için bkz. (Long, 1992: 8).

Bağımsızlığını kazandıktan sonra siyasi bir oluşum içine giren Floransa öncelikle şehri daha kolay yönetebilmek için altı bölgeye ayırmıştır. Her bölgeden iki kişi olmak üzere toplamda 12 üye seçilmekteydi. Anziani (bir çeşit senyör) adıyla anılan bu kişiler, yılda bir kez seçilirlerdi. Yine seçilen bu kişiler arasında çıkabilecek olan sorunlarda uzlaşma sağlamak amacıyla iki kişi yargıç olarak seçilmekteydi (Machiavelli, 2007: 63). Floransa'daki bu yönetim tarzı basit görünmesine karşın güçlü bir demokratik altyapıya sahip görünmektedir. Bu dönemde yıllık seçilen senyörlerin ve onları yargılayabilecek yargıçların bulunması demokratik yönetimin en önemli örnekleri arasında gösterilebilir. Ayrıca o dönemin orta büyüklükte bir şehir olan Floransa'nın yedi bölgeden oluşan federal bir yapıya sahip olması da günümüzde çoğu demokratik devletlerin başaramadığı önemli bir gelişme olarak kabul edilebilir.

Bu dönemde Floransa iç çatışmalarla meşgul olmak zorunda kalmıştır. Floransa'nın en güçlü aileleri Boundelmonti, Unberti, Amidei ve Donati ailelerinin kendi aralarındaki problemler ortaya çıkmıştır. Bu çatışmalara Napoli kralı II. Frederick de katılmıştır. II. Frederick, Unberti ailesine Boundelmontilere karşı üstünlük sağlamaları için yardım etmiştir. Bundan sonra Floransa, Guelphs ve Ghibellines arasında bölünmüş olan, İtalya'da en uzun süre varlığını koruyan şehir olmuştur.

(Machiavelli, 2007: 59). Onun uzun süreli bu varlığını yukarıda belirttiğimiz gibi o dönemin ileri demokratik yapısına bağlayabiliriz.⁹

1.6. AMALFİ

Amalfi, IX. yüzyıla kadar Bizans egemenliğinde olan Batı şehirlerinden bir tanesiydi. Bağımsızlığını da IX. yüzyılda kazanmıştır. IX. yüzyılın başında henüz kendi cumhuriyetini kurmadan önce Napoli dükü tarafından egemenlik altına alınmıştır. Yine bu yüzyılın ortalarında Napoli hâkimiyetinden kurtulmuştur. Amalfi'nin 838 yılında başlatmış olduğu bu bağımsızlık hareketi Salerno'daki Lombard prenslerinin sayesinde gerçekleşmiştir. Bundan sonra 838 yılında Napoli egemenliğinden sonsuza dek kurtulmuş olan şehir, Lombardlı komşu şehirlerle yakın ilişkiler içinde bağımsız olarak varlığını sürdürmüştür. XI. yüzyılın başına gelindiğinde Amalfi, Lombardların koruyuculuğundan da kurtulabilecek güce ulaşmıştı. Fakat onları bekleyen Napoli tehlikesi devam etmekteydi. XI. yüzyılın sonunda Napoli prensi Robert Guiscard Amalfi'yi ele geçirmiştir (Skinner, 2002; 2; Braudel, 2004; 89).

⁹ Floransa'nın en güçlü aileleri Boundelmonti ve Uberti aileleriydi. Bun iki aileden sonra da Amidei ve Donati aileleri geldirdi. Donati ailesinden zengin ve dul bir kadının Boundelmonti ailesinin liderine olan karşılıksız aşkı bu aileler arasındaki çatışmaları başlatacaktır. Aşkına karşılık alamayan Donatili kadın, Boundelmonti'nin Amidei ailesinden genç bir kızla evlenmek üzere olduğunu öğrenmesi üzerine kendi kızını ona karşı koz olarak kullanır. Düğün hazırlıkları sona ulaştığı sırada kadın Boundelmonti'ye kendi kızından bahseder ve onu kendisi için düşündüğünü söyler. Genç ve güzel kızı ilk gördüğünde aşık olan Boundelmonti nişanı bozar ve dul kadının kızı ile evlenir. Bunu üzerine Amidei ailesi yakın ilişkiler içinde olduğu Uberti ailesi ile birlik olup Boundelmonti'ye suikast yapıp onu öldürünce yıllarca sürecek olan çatışmalar başlamış oldu. Bkz. Machiavelli, Niccolo: "History of Florence and of The Affairs of Italy (from the earliest times to the death of lorenzo the magnificent)", Pennsylvania State University, Elektronik Kitap: "www2.hn.psu.edu/faculty/jmanis/machiavelli/Machiavelli-History-Florence.pdf" Pensilvanya, 2007. (Erişim, 01.05.2012).

IX. yüzyılda şehrin ticari gücünün temellerini atmak amacıyla Müslümanlarla işbirliği yapılmıştır. 1127 yılında Pisalılarla da karşılıklı serbestlik sağlayan bir anlaşma imzalanmıştır. Bu anlaşmaya göre şehirler karşılıklı olarak birbirilerinin ticaret gemilerinden vergi ve gümrük almayacaklardı ve bu ticaret gemilerinin giriş, çıkış ve barınmaları da serbest olacaktı. Bu anlaşmaya rağmen 1135 yılında Pisa, Cenova ile yaptığı ittifak sonucunda Amalfi'ye saldırmıştır. Şehir çok tahrip edilmesine rağmen Sicilya kralı Roger tarafından Pisalılara karşılık verilmesi sonucunda Amalfi, kendini yeniden kurmak için zaman kazanmıştır (Abulafia, 1977;59).

Napoli'nin otuz mil güneyinde, Salerno'nun da yedi mil batısında bulunan bu şehir, verimli olmasına karşın çok kısıtlı arazilere sahipti. Fakat önünde kolay ulaşılabilir ve açık bir deniz bulunmaktaydı. Onun gücü ve zenginliği bu denize bağlı olmuştur. Sahip olduğu stratejik konumu endüstriyel gelişimi sayesinde Doğu'nun mallarını işleyerek elde ettiği mamullerle Batı dünyasını destekleyici bir görev üstlenmiştir. Onun zenginliğinin ve özgürlüğünün tek kaynağı önünde gemi trafiğine son derece kullanışlı bir deniz olmasından kaynaklanmaktadır. Şehrin surları içerisinde 30.000 nüfus barınmaktaydı. Bu dönemde en çok altın, gümüş ve değerli lüks malların giriş yaptığı şehir olmuştur (Gibbon, 1829: 249-250).

Avrupa'nın kuzeyinden Baltık denizine ulaşan ikinci bir ticaret yolu ise Güney İtalya şehirleri açısından olumsuz bir gelişme olmuştu. Çünkü yalnızca Akdeniz'den yürütülen bu ticaret artık kuzeyden de yürütülecekti. Sonuç olarak öncesinde sadece İtalyan şehirlerinin sahip olduğu Avrupa ticaretinden elde edilecek kazanç ikiye bölünmüştür. Kuzeyden açılan bu ticaret yolunun çok rağbet görmesinin en büyük sebeplerinden biri de Güney'deki ticaret şehirleri ile bu şehirlerin kuzeyindeki malların

nakledileceği Avrupa'nın iç ve kuzey kesimleri arasında bir set görevi gören yüksek Alp dağlarıdır ¹⁰ (Hutchinson, 1902; 413-432).

Bu ticaret trafiği içerisinde Amalfi, Gaeta, Napoli ve Bari şehirleri diğer şehirlere bağlı olarak varlığını korumuş ve belirli dönemlerde büyüme göstermişlerdir. 1169'larda Tudelalı Benjamin'in, Amalfi'nin yerlilerinden "parayla her şeyi satın alan tüccarlar" diye bahsetmesi onların zenginliklerinin göstergesi olması açısından önemlidir. Ayrıca 1191'de şehrin tüccarları, Gaeta'dan Palermo'ya geçişte alınan *Flangagium* vergisinden ve Sicilya, Sardunya ve Barbaria'dan dönerken ödedikleri *Dirictum* vergisinden muaf olmak gibi imtiyazlar elde etmişlerdir (Oldfield, 2009; 250).

Amalfi limanına ait denizciler denizcilik konusunda çok gelişmiş tüccarlardır. Bunlar astronomi ve yol bulma konusunda kendilerini iyice geliştirmiş denizcilerdir. Afrika, Arabistan, Konstantinopolis, Antakya, Kudüs ve İskenderiye'ye kadar tüm Akdeniz'de aktif bir ticari faaliyet göstermişlerdir. Ayrıca bazı ayrıcalıklara sahip koloniler de ele geçirmişlerdir. Üç yüz yıl boyunca başarılı bir şekilde ticaret yapan Amalfi Normanların saldırısına uğramıştır. Daha sonra Pisa tarafından yıkılmıştır. (Gibbon, 1829: 250).

Amalfi'nin ticari sahnede kalabilmesinin en büyük nedeni, Amalfi'nin Kuzey İtalya'daki Cenova, Venedik ve Pisa gibi ticaret şehirlerinin uluslar arası ticaretini iç ticarete destekleyiciliği gibi bir rol üstlenmiş olmasından kaynaklanmaktadır.

10 Böyle bir engel olmasaydı Venedik de mallarını kuzeye doğru taşıma teşebbüsünde bulunabilirdi. Fakat kuzeyinde bulunan yüksek Alp dağları bu malların Venedik eliyle Kuzeye taşınmasına engel olmuştur. Bunun yanında eğer Norman ve Seracen akınları olmasaydı Güney İtalyan şehirlerinin Doğulu ticaret merkezleri ile olan yakın ilişkileri ve bu şehirlerin güçlü donanmaları bu rekabetin üstesinden gelebilirdi. Hatta bu ticareti uzun yıllar ellerinde tutabilirdi. Detaylı bilgi için bkz. (Hutchinson, 1902:417-418)

Amalfi'nin ticari faaliyetlerini genelde iç ticaret oluşturuyordu. Bu amaçla büyük ticaret şehirlerinin yüklerinin boşaltılıp iç bölgelere dağıtılması ve yeni yüklerinin tamamlaması konusunda destekleyici görev üstlenmekteydi. Venedik, Po Nehri vadisini ticari anlamda beslerken, İtalya ticaretinin büyük bir kısmı Amalfi eliyle yürütülmekteydi (Hutchinson, 1902;418).

Şehrin ekonomik hayatı tüm saldırılara rağmen devam etmiştir. 1190 yılında Napoli, yerel idaresi tarafından verilen özel imtiyaz anlamına gelen “*Privilegium Libertatis*” ile kendi parasal sistemini kurmuştur. Tarihçi yazar Braudel da IX. yüzyıla ait noter kayıtlarının bulunduğu dair bilgiler vermektedir. XI. ve XIII. yüzyıllar arasında bu şehirdeki özel mülkiyet yapısı değişim göstermiştir. Kestane bahçeleri, bağlar, zeytinlikler ve turuncgil bahçelerinin sayısı artmıştır. Buna bağlı olarak yerli üretim artacak ve artış kaçınılmaz olarak ticarete de yansıtılacaktı. Ardı sıra gelen felaketler şehri çok yıpratmış olsa da şehir, 1250'lere kadar iç ve dış ticari faaliyetlerine devam etmiştir. En parlak dönemini X. ve XI. yüzyılda yaşamıştır. XII. yüzyılda ticari faaliyetleri durma noktasına gelen Amalfi şehri, 1343 yılındaki deniz taşması sebebiyle yok olma seviyesine gelmiştir (Braudel, 2004; 89).

1.7. FLANDER BÖLGESİ

Abu-Lughod, ticaret devriminin öncüleri olarak kentlerin önceden tahmin edilebileceğini belirtmiştir. Bunun nedeni olarak da ticaret potansiyeline sahip olan kentlerin ihtiyaç duyduğu özelliklerin biliniyor olmasını göstermektedir. Abu-Lughod'un bahsettiği bu özelliklerden en önemlisi hiç kuşkusuz kentin coğrafi konumu ve endüstri potansiyeliydi. Flander bölgesi de hem bir kıyı bölgesi olması hem de kumaş üretimi gibi bir endüstriye sahip olması sayesinde Kuzey Avrupa'nın en önemli

ticaret alanlarından bir olmayı başarmıştır. Burada bulunan kentler Ypres, Ghent ve Bruges, Güney'e inmek için yola koyulan Kuzeyli gemilerin Baltık denizinden çıktuktan sonra boğazı geçip güneye yöneldikleri rotanın son uğrak yeri idi. Sadece liman bölgesi olması bakımından değil bu bölgeye gelen veya dönüş yolunda buraya uğrayan ticaret gemilerine değerli mallar sağlayabildikleri yerli sanayiye sahip olması bakımından da gelişmiş bir bölgeydi (Abu-Lughod, 1989: 79).

Flander bölgesinin üç şehrinde diğer ticaret şehirlerine göre farklı bir durum bulunmaktaydı. XI. ve XII. yüzyıllarda bu bölge, Kuzeybatı Avrupa'da önde gelen ekonomik bir üstünlüğe ulaşmıştır. Bu şehirlerdeki ekonomik patlama XIII. yüzyılda gerçekleşmiştir. Bruges bir ticaret merkezi, Ypres bir endüstri merkez, Ghent ise her iki alanda gelişmiş bir şehir olmuştur. Ayrıca ekonomik başarı güçlü bir politik kaldıraç görevi üstlenmiştir. Bu başarının tetiklenmesi Avrupa'da XIII. yüzyıldaki aşırı kumaş talebi ile olmuştur. Böylece bu şehirler bütün kırsal alanların ekonomisini kontrol altında tutacak bir duruma gelmiştir. XIII. yüzyılda bu bölgeler zorunlu vergi ödemeye tabi tutulmuştur. Ayrıca bu şehirlerin altı mil uzağından sonra endüstri ve ticaretin yasaklanması bu şehirlerin nasıl geliştiğini açıkça göstermektedir. XIV. yüzyılda bu endüstri ve ticari tekele bağlı alanlar daha da artmıştır. Birçok yol ve su yolları ele geçirilerek kontrol altına alınmıştır. Ayrıca kendi mahkemelerinin görevini kullanarak küçük şehir ve ikinci dereeden kasaba bölgelere egemenliklerini kabul ettirmiştir. Bu kentlerin asıl amacı bu kırsal bölgelerin endüstri ve ticaret yapmasını tamamen engellemek değildir. Kırsal bölgelerin yalnızca bu şehirlerin ihtiyaç duyduğu hammaddelerin temini için çalışmaları amaçlanmaktadır (Dijkman, 2011: 80).

Flander şehirlerinin yerli sanayi ürünlerinin başında dokuma kumaş gelmekteydi. Nemli bir iklime sahip olan bölgede yetiştirilen koyunların kendilerine has

kaliteli yünlerinden işlenen kumaşlar, tüm Avrupa'ya ihraç edilmekteydi. X. yüzyılda Kuzeye yoğun bir şekilde ihraç edilen kumaşlar çok geçmeden Güneyli tüccarların da dikkatini çekmeyi başarmıştır. Bu rağbetlerle oluşan pazarlar, Flander bölgesinin gelişimine katkıda buldukça, bu malların üretim kapasitesi günden güne artmaktaydı (Pirenne, 1990: 75). Artan bu rağbetleri karşılamada yetersiz kalan hammadde eksikliğini tamamlamak için Flander bölgesi ilk defa İngiltere'den yün ihraç etme yoluna gitmiştir (Abu-Lughod, 1989: 79). Dokuma endüstrisi iki yeni ticaret şehrini ortaya çıkarmıştı bunların biri Ghent, diğeri ise sonradan çok daha gelişen Bruges şehirleriydi. Bu şehirler, dokuma endüstrisi ile geldikleri seviyeyle o dönemin büyük şehirlerinden Paris ve Londra ile rekabet edecek seviyeye kadar ulaşmıştır. Nitekim Flander bölgesindeki bu potansiyel, İngiltere'den yün ithal edilmesine neden olmuştu. Ayrıca bu yüzden İngiltere'de hayvancılık gelişme göstermiştir (McEvedy, 2010: 72).

XI. yüzyıldan önce Flander, yünlü kumaş üretiminde ne kadar başarılı olsa da bu başarı çoğunlukla nüfus yoğunluğuna bağlanmaktaydı. Çünkü Flander, bu dönemde henüz gelişmiş bir sanayiye sahip olmamasına karşın XII. yüzyılın sonları ve XIII. yüzyılın başında Avrupa'nın en kalabalık bölgesiydi. Üretim olmasına rağmen sanayileşme önceleri yoktu. Ayrıca bu ürünler, sadece Kuzey Avrupa'ya, İskandinavlara ve Avrupa'nın içlerine pazarlanmaktaydı. Flanderliler mallarını satmak için Champagne panayırlarına götürmekteydiler. Taleplerin çok fazla olmasına rağmen bu malların satılması için uzak pazarlara taşıma zorluğu ve maliyeti, kumaş endüstrisinin gelişmesini engelleyen en önemli faktör olarak kabul edilebilir (Abu-Lughod, 1989: 86-87).

Kuzey Avrupa ticaret yolunun açılmasıyla birlikte talepler daha da arttı ve tüccarlar artık bu malları almak için Bruges kentine kadar gelmekteydi. Bu sayede XIII.

yüzyılın sonlarıyla birlikte kumaş sanayisi gelişmiş ve endüstri Scheldt vadisi boyunca ilerlemiştir. İlk ticaret ve endüstri merkezleri Flander'in Artois ve Waloon bölgelerindeki Arras, St. Omer ve Douai yerleşimleri olmuştur. Ticaret merkezleri, XIII. yüzyılda Flaman Flanderlileri olan Ypres, Ghent ve Bruges'e geçti. Bunun yanı sıra sanayinin gelişmesi ile malların pazarlama şekli de değişmeye başladı. Valon Bölgesi'nde ¹¹ büyük çapta ticaret yapan tüccarlar işbirliği içine girerek XIII. yüzyılda kendi loncalarını kurmuştur. Bu loncalardan biri yün ithalatını yöneten Londra Hansası diğeri ise Champagne¹² panayırlarına yapılan kumaş ihracatını yöneten "(Hanse of Seventeen Towns) Onyeddi Şehir Hansası" idi. Ticaret merkezlerinin Flamanlara taşınmasından sonra loncalar tarafından yapılan düzenlemelerle de Ypres, Bruges ve Ghent gibi şehirlerde üretilen mamüller artık onun üreticileri tarafından pazarlanmak amacıyla uzak pazarlara nakledilmemektedir. Çünkü Bruges bu dönemde dünyanın sayılı ticaret merkezlerinden biri haline gelmişti. Dünyanın her yerinden buraya gelen gemiler yüklerini boşaltıp yerine bu bölgenin mallarından alıp geri dönmekteydiler. Bu ticaret, yaklaşık yüz yıl boyunca devam etmiştir (Power, 1941:9-11; Braudel, 2004:82-84). Bu yüzyılda Flander şehirleri Ghent, Bruges ve Ypres, Avrupa kıtasında şehirleşmenin en fazla olduğu şehirlerdir (Hawell, 2010:7).

XIV. yüzyılın henüz başlarında Flander endüstrisi düşüşe geçmiştir. Bu düşüşün sebepleri arasında kumaş üreten şehirlerdeki iç çatışmalar, bu şehirlerin bulaştığı daimi savaşlar ve bu şehirlerdeki ticareti kıskanan İngiliz rakiplerinin bu düşüşü tetiklemeleri

¹¹ Valon bölgesi: Bugün Belçika'nın üç bölgesinden birisidir. Ülkenin güney kısmını kapsar.

¹² Champagne panayırları: Bu panayırlar Flander bölgesinde XIII. yüzyılda kurulmuştur. Güneyden gelen İtalyan, Katalonyalı, Provençeli tüccarların burada Flander ve Alman tüccarlarla buluştuğu bir merkez haline almıştır (Seignobos, 1960: 156).

gibi nedenler sayılmaktadır. (Power, 1941: 10). Abu-Lughod'a göre ise bu ticaretin durması 1346 yılında Flander'de başlayan Kara ölüm olarak da bilinen "Kara Veba Salgını" yüzünden olmuştur. Veba sonrasında nüfusun büyük oranda düşmesi kumaş endüstrisinin işlenemez hale gelmesine neden olmuştur (Abu-Lughod, 1989: 51-52).

Sonuç olarak Flander'de endüstrinin durmasına rağmen aynı bölgede onun bu görevini devam ettirecek ve bölgedeki ticari potansiyeli devam ettirecek başka şehirler de mevcuttu. Flander yalnızca endüstri anlamında gelişmiş bir şehir olarak kalabilmiştir. Flander'den bu görevi devralacak diğer şehirler bölgeyi kumaş endüstrisi konusunda çok gelişmiş bir bölge yapmanın yanı sıra bölgeyi bir ticaret merkezi haline de getirmişti.

1.8. BRUGES

Bruges'in tarihi Flander bölgesi ile bir bütün olarak kabul etmek onun dünya ticaretindeki önemli yerini detaylı bir şekilde ele almamızı engelleyeceğinden, bu şehri ayrı bir başlık altında değerlendirmek daha doğru olmaktadır.

Kent, Flander bölgesinde XII. yüzyılın sonuyla birlikte başlayan dokuma endüstrisinin gelişme serüvenine dâhil olmuştur. XIII. yüzyıldan sonra bölgede eşi görülmemiş bir gelişme ve hareketlilik yaşanmıştır. Bölgenin eskiden beri geçim kaynağı olan yünlü kumaş üretimi, XII. yüzyılın sonları ve XIII. yüzyıldan itibaren hızla gelişme göstermiştir. O döneme kadar yalnızca kendine yetecek ve çok az miktarda da iç kara Avrupa'ya ihraç edilebilecek kadar üretilen kumaşların ünü ve kalitesi zamanla uzak bölgelere kadar ulaşacaktır.

Flander bölgesinde yaşanan hareketlilik, Bruges'in ticaret merkezi haline gelmesine olanak sağlamaktaydı. Öncelikle kumaşlar için gerekli olan hammadde için İngiltere'den yün ithal edilmeye başlanmıştır. Daha sonra kuzeydeki Baltık denizinden ticaret gemilerinin gelmesi ve gelirken Bruges'in ihtiyaç duyduğu buğday ve şarap gibi malları getirmesi ile kentin bir ticaret merkezi olduğu teyit edilmiştir. Bundan sonra şehrin ticaret kapasitesini arttırmak için limanlar inşa edilmiştir. Akdeniz kıyısındaki ticaret şehirlerinden Cenova'ya ait ticaret gemileri ilk defa 1277 yılında Bruges'e gelmiştir. Bu girişim ile birlikte Güney-Kuzey ticaret yolu hız kazanmıştır. Bundan önce XII. yüzyılda Cenova'da Kuzeyin kumaşlarına rastlansa da bu kumaşların, yalnızca Alpleri aşan karayoluyla gelmiştir. Çünkü Kuzey ve Güney arasındaki bağlantı sadece Alp dağlarından geçen birkaç geçitten sağlanmaktaydı. Bu döneme ait noter kayıtlarına göre İtalya'dan Kuzeye nakledilen baharatlar, ilaçlar ve ipek gibi mallar Venedik ve Cenova tarafından Montpeiller yakınlarındaki Aigues-Mortes'e kadar deniz yoluyla getirilmekteydi. Bundan sonraki sevkiyat, Rhone, Saone ve Seine üzerinden devam etmekteydi (Braudel, 2004: 93; Abu-Lughod, 1989:88).

Cenova'nın bu atağına 1314 yılında Venedikliler de eşlik etmiştir. Artık geniş bir coğrafyanın merkezi haline gelen Bruges, Portekiz, Fransa, İngiltere, Almanya ve iç kara Avrupa'sının ticaret merkezi olmuştur (Braudel, 2004:82; Abu-Lughod, 1989:88).

Bruges şehri, Ypres ve Ghent gibi diğer Flaman şehirlerinin yaptığı gibi kendisini asla sadece tekstil endüstrisine bağlamamıştı. Başından itibaren kendi üretim faaliyetlerine ek olarak şehirde limanlar inşa ederek burasını tüccarlara cazip hale getirmiştir. Kurduğu Champagne (Şampanya) panayırlarıyla çevresindeki üretim merkezleri ile yabancı tüccarlar arasında bir bağlantı oluşturmuştur. Bu görev aslında XIII yüzyılın sonlarında yani Champagne panayırlarında aktif görev almak yerine

burada arabuluculuk yapmasıyla başlamıştır. İtalyan şehir devletlerinden gelen tüccarların, kumaş satışı için hazır bulunan Bruges ile direk bağlantılarını sağlamıştır (Abu-Lughod, 1989: 88). Bu durumda Bruges'in Champagne panayırlarını devam ettirmek yerine daimi bir dünya pazarı olduğunu belirtmek gerekir.

Bruges, XIII. yüzyılda dünya ticaret gemilerine ev sahipliği yaparken aynı zamanda bir finans merkezi haline de gelmiştir. Öyle ki çok sayıda yabancı tüccarlar artık bu şehre yerleşmeye başlamıştır. Bu durum, ticaretin hareketliliğini ortaya sermektedir. Kuzey Avrupa'nın en önemli endüstri ve fuar merkezi haline gelmesinin yanında kentte XIII. yüzyılın başlarında yerleşmiş olan borsa ve para ticareti de tüccarların buraya yerleşmelerindeki amaçlardan sayılabilir.¹³ Braudel, Francesco Datini'nin 1399 yılında Bruges hakkındaki pasajını şöyle aktarmaktadır:

“Cenova’da nakit para bolluğu var gibi, bu durumda çok iyi fiyat bulmadıkça paranızı Cenova’ya yatırmayınız. Bu parayı daha çok Venedik ve Floransa’ya ya da

13 Uzak mesafeli bu ticaretlerde para taşıma işi malların taşınmasından daha tehlikeli olduğundan bankacılık sistemi de gelişmiştir. Para taşıma işini ortadan kaldırmak için bankerler bunun açık bir yazı işiyle transfer (havale) edilmesi şeklini geliştirmişti. Parasını bir bankere yatıran müşteri bunun karşılığında aldığı mektupla başka bir şehirde mektubu ibraz etmek koşulu ile parasının karşılığını alabilmekteydi. Başka bir kişi olan borcu karşılığında müşteri parasını banka üzerinden o kişiye aktarabilmekteydi. Deniz ticaretinde ise gemi kaptanına veya armatöre teslim edilmekteydi. Bu günümüzdeki kefil usulüne benzemektedir. Kefil olan kaptan veya armatör kâra ortak oluyor. Zarar olması durumunda ise zararın belirli bir kısmına ortak olmaktadır. Buna komandit sözleşme adı verilmekteydi. Bazı durumlarda ise bankerler bir tüccarın malını rehin alarak yerine borç para verebiliyordu. Günümüzdeki ipotek veya tedbir usulüdür. O dönemde bu sistemin adı lombard olarak bilinmekteydi. Bunun nedeni ise o dönemde Almanya’da bütün İtalyan bankerlerin lombard olarak anılmasıydı. Sonraki yüzyıllarda İtalya’nın katkılarıyla Avrupa ekonomi medeniyeti günümüzdeki terimlerini kazanmıştır. Bakınız (Seignobos, 1960:157-158).

Buraya (Bruges'e) veya Paris'e veya Montpeiller'e yatırımınız veyahut size en iyisi neresi geliyorsa oraya yatırımınız" (Braudel, 2004;84)

Flander bölgesindeki diğer şehirlere göre daha gelişmiş bir ticaret ağı kuran Bruges hammadde alan, liman işleten endüstriyel mallar üreten, finansal kurumları olan güvenli bir ticaret merkezi halini almıştır. Tüccarlar için güvenli ve kârlı bir ticaret sağlayabilmek için yatırımlarda bulunmuş ve bunun karşılığını da fazlasıyla elde etmiştir.

1.9. KONSTANTİNOPOLİS

Konstantinopolis, coğrafi konum olarak Asya ile Avrupa kıtasının birleşme noktası olan, Karadeniz'i Marmara ve Ege denizi aracılığıyla Akdeniz'e bağlayan boğazın hem doğu hem de batı yakasında kurulmuştur. Bu açıdan Konstantinopolis'in Doğu ile Batının bağlantı noktası olduğunu söyleyebiliriz. Batı Roma İmparatorluğu'nun başkenti Roma şehri gibi, yedi tepe üzerine kurulmuştur. (Bury, 1923: 748). Bu yerleşim yeri Byzantion (Bizans), Kalkhedon (Kadıköy) ve Selymbria'yı (Silivri) içine alan üç yerleşimden meydana geliyordu. Ticaret açısından da değerlendirildiğinde şehir olağanüstü bir yerleşime sahipti. Kuzeyde Galata, doğusunda Anadolu kıyıları, güneyde adalar ve iç deniz bulunan Haliç'in kıyıları, gemi ticaretine oldukça elverişliydi. (Mantran, 2002: 16). Konstantinopolis'in, Avrupa ve Asya arasındaki bir bağlantı noktası olma özelliğini de düşündüğümüzde şehrin, gerçek önemini kazanması için geriye bir tek siyasi açıdan değer kazanması kalmaktaydı. Bu eksik de şehrin, Doğu Roma İmparatorluğu'nun merkezi olma özelliğini kazanması ile giderilmişti.

Siyasi anlamda şehrin kuruluşu IV. yüzyılda gerçekleşmiştir. Roma imparatorluğunun başkenti olan Roma şehri, III. yüzyıldan itibaren başkent olma özelliklerini kaybetmiştir. Roma imparatorluğunun dört imparatorundan (*tetrarchy*)¹⁴ hiçbiri bu kentte ikamet etmemekteydi. Bu dörtler erkenden biri de Konstantin'in babası olan Constantius (Konstantius) idi.¹⁵ Babasının yerine geçen Konstantin, Roma'ya hâkim olmuştur. Bu dönemden sonra Roma'da büyük değişimler yaşanmıştır. Hıristiyanlığa verdiği destek nedeniyle Hıristiyanlığın hızla yaygınlaşmasını sağlamıştır. Halkın sevgisini kazandıktan sonra Doğu'daki Licinius ile 324 yılında girdiği mücadelede galip gelmiştir. Bu galibiyet sonunda hem Doğu hem de Batı Roma'yı ele geçirince kendi şehrini kurmak için Bizans'ı seçmiştir. Yeni kurulacak olan kent, Konstantin'in şehri anlamına gelen Konstantinopolis adını almıştır (Kaçar, 2005:136; Lemerle, 2006: 30; Ebersolt, 1999:7).

Roma İmparatorluğu'nun bu yeni başkenti, yaklaşık bin yılda oluşacak bir medeniyetin altyapısını oluşturmaktaydı. Çağdaş tarihçilerin Bizans olarak adlandırdığı medeniyet, bu topraklar üzerinde oluşmuştu.

Şehrin kurulması için bütün imparatorluk sınırları içerisinde seferberlik başlatılmıştır. İnşaat ve süslemeler için getirilen değerli malzemelerin yanında yaklaşık olarak 40.000 işçi çalıştırılmıştır. Konstantinopolis tarafından, imparatorluğa bağlı

¹⁴ Tetrachy: Dörtler erki olarak bilinir. Roma İmparatorluğu'nu yöneten dört hükümdarlık sisteminin adıdır.

¹⁵ Constantius;(Konstantin'in babası) Diocletianus, Herculus Maximianus ile birlikte yirmi yıl yönetime hâkim oldu. Tanrısal Claudius'un (Gothicus) kardeşinin torunu olan, prenslerin en iyisi Constantius, kardeşi sayesinde önce protectores, sonra "Tribunus" unvanlarını aldı ve daha sonra da Dalmatias eyaletinin valisi oldu. Bir süre sonra Constantius, Galerius ile birlikte Diocletianus tarafından Sezarlığa yükseltildi. Eski eşi Helena'yı terk ederek, Maximianus'un kızı Theodore ile evlendi ve bu kadından altı çocuk sahibi oldu ki, bunlar Constantinus'un kardeşleridir. İşte, gelecekte prenslerin en kudretlisi olacak olan Constantinus, Constantius'un Helena'dan olma oğludur. Bkz. (Kaçar, 2005: 137-138)

birçok kent, sanat yapıtlarını, anıtlarını, heykellerini yeni başkente bağışlamaya zorlanmıştır. Ayrıca Roma imparatorluk bütçesi bu masrafları karşılamada yetersiz kalınca halka yeni ve ağır vergiler yüklenmiştir (Lemerle, 2006: 30). Sonuç olarak tüm bu çabalar Roma başkentine yakışan ihtişama sahip bir başkent oluşturmak içindi ve bu da başarıyla gerçekleştirilmiştir.

İmparator Konstantin tarafından kurulan şehrin, sonraki imparatorlar döneminde de genişletilmeye devam ettiği görülmektedir. Genel olarak binaların görkemi, şehrin etrafını saran antik yapılar, lüks sarayları, detaylı güzelliklerle inşa edilmiş gösterişli kiliseler, dünyanın her yerinden insanların buluştuğu kalabalık sokaklar, Konstantinopolis'in zenginliğini ve güçlü etkisini ilk bakışta gösterdiği kaynaklarda sık sık tekrarlanmaktadır.¹⁶ Özellikle II. Theodosius (408-450) döneminde büyük nüfus akınları nedeniyle şehir yerleşimi dar gelmeye başlamıştır. Bu nedenle şehri genişletme projeleri yapılmış ve Konstantin döneminde inşa edilen şehri saran surlar dışında yeni yerleşim alanları kurulmuştur. Bir derece daha genişleyen şehir, bugünkü İstanbul dediğimiz yerleşim seviyesine ulaşmıştır (Bury, 1923:747).

II. Theodosius, şehri genişletmek için surların dışında oluşturduğu yeni yerleşim yerlerinin güvenliği için yeni surlar yapmak için de harekete geçmiştir. Bu nedenle Marmara denizinden bugün hala varlığını koruyan Golden Horn'a (Haliç) kadar yeni surlar inşa ettirilmiştir. Birbiri ardına sıra halinde inşa edilen üç kara savunma hattı ile

16 “ bir İspanyol yahudisi olan seyyah Benjamin de Tudele, Navarre şehrinden ayrılarak XII. yüzyılın ikinci yarısında, mensup olduğu dinsel örgütün bulunduğu her yeri ziyaret etmiştir. O, yalnızca eşyayı değil kişileri de gözlemliyordu. Konstantinopolis'te onu en çok etkileyen şey ahalinin kozmopolit oluşuydu. “burası bütün dünyanın ortak şehridir” diyordu. Burada her yerden gelmiş tüccarlar vardı. Bkz. (Ebersolt, 1999: 10)

Haliç ve Marmara kıyılarındaki deniz surları, gelmiş geçmiş en güzel askeri mimari olarak kabul edilmektedir¹⁷. Konstantin'in şehri, 1453 yılındaki fethine kadar Hun, Avar, Bulgar, Rus, Arap ve Haçlı saldırılarına karşı koymayı başarmıştır (Bury, 1923:747; Ebersolt, 1999: 10).

Fiziksel görkeminin yanında Konstantinopolis, aynı zamanda büyük bir ticaret ve endüstri kenti olmuştur. Şehirde kurulan pazarların çoğu Augusteum ve Taurus arasındaki Mese caddesinde kuruluyordu. XII. yüzyılda şehre dünyanın her yerinden değerli madenler ve her türlü ticaret malları gelmekteydi. Bu yüzden mücevhercilik, dericilik, eyercilik, bal mumculuğu, gibi sayısız zanaat da bununla birlikte gelişme göstermiştir. Ayrıca o döneme ait bankerlerin kayıtları incelendiğinde kasalarında bol miktarda para bulunduğu araştırmacılar tarafından önemle üzerinde durulan bir husus olmuştur. Taurus ve Strategion'da koyun ve domuz pazarı varlığından söz edilmektedir. Amastrianon'da da bir at pazarının varlığı belirtilmektedir. Haliç rıhtımında kurulan bir de balık pazarından bahsedilmektedir (Bury, 1923:761). Ebersolt, XV. yüzyılın ilk yarısında Altın Boynuz olarak adlandırılan Haliç kıyılarının en yoğun yerleşim yerleri olduğunu aktarıyor. Bu yüzden burası için başkent ticaret merkezi olduğunu ve bu bölgenin şehirdeki en kalabalık yer olduğunu söylemektedir (Ebersolt, 1999:41).

Konstantinopolis, dünyanın her yerinden tüccarların akın ettiği bir ticaret merkezi olmuştur. Doğu ile Batı arasındaki tüm ticaret yolları, ya direk ya da dolaylı bir şekilde Konstantinopolis'e ulaşmaktaydı. Suriye ve Karadeniz yoluyla Uzak Doğu'dan

17 Karada yapılan surlar üç savunma hattından oluşuyordu. Bunların ilki iç kısımda yüksek ve güçlü kulelerle desteklenmiş büyük duvar, ardından daha küçük kulelerle desteklenmiş daha alçak duvarlar ve en önde de hendekler bulunuyordu. Bu surlara kamu kullanımı ve askeri kullanım için yapılmış iki tür kapılar açılmıştır. Sivil kapılar kent içindeki başlıca yolları taşraya bağlıyordu. Askeri amaçla açılan yollar ise daha dardır. Askeri açıdan kullanımı daha rahat olan kapılardır. (Ebersolt, 1999: 10)

gelen ticaret malları Batı'ya aktarılmadan önce burada toplanmaktaydı. Uzak Doğu'daki Çin ve Hindistan ile direkt olarak veya Pers yoluyla ticari bağlar kurulmuştu. Fakat imparatorluğun bu yolla ilgili sorunları bulunmaktaydı. Çin ve Hindistan'dan özellikle ipek ticareti için oluşturulan bu yol, karadan Sogdiana'ya, deniz yoluyla ise Seylan'a kadar gelmekteydi. Bundan sonraki aşama Konstantinopolis'e kadar Perslilerin eliyle yapılmaktaydı. VI. yüzyılda iktidar olan Justinianos, hem masraflı olan hem de güvenli olmayan Pers aracılığını bertaraf etmek amacıyla Kuzeyden, Hazar Denizi üzerinden ve Karadeniz üzerinden bulmaya çalıştığı yolda başarısız olmuştu. Güneyden yaptığı denemelerde de başarılı olamamıştır. Hazar denizi yoluyla Uzak Doğu'ya ulaşılmasa da bu yolla Orta Asya ile bağlantı kurulmuştur. (Lemerle, 2006: 67; Nicol, 2003:18).

İskandinav bölgeleri ve Rusya'dan kürk, bal, balmumu ve Slav köleler gelmekteydi. Bizanslı tüccarlar özellikle V. ve XI. yüzyıllar arasında Suriye, Ermeniler, Afrika, İtalya, İspanya ve Gaul (Fransa) ile ticaret yapmaktaydı. Bizans askeri donanması koruması altındaki Bizans deniz tüccarları XI. yüzyıla kadar tüm Akdeniz ticaretini kontrol altında tutmayı başarmıştır (Bury, 1923:762).

Özellikle X. yüzyıldan sonra Konstantinopolis'in kontrol ettiği Doğu-Batı ticareti içerisinde yer alan her kentin, bu ticaretin nimetlerinden sonuna kadar faydalandığı görülebilmektedir. Bu dönemdeki ticari rekabet henüz bir savaş haline gelmeden önce güvenli bir şekilde ticaret yapmak için sadece cesarete ihtiyaç duyulmaktaydı. İlk dönemlerde özellikle Amalfi ve Venedik, daha sonraki dönemlerde de Pisa ve Cenova kentleri bu ticaret sayesinde büyüyüp Akdeniz ticaretinin tamamında söz sahibi olma seviyesine ulaşmışlardır. Bizans ise her ne kadar kendi ticaret gemileri için yatırımlarda bulunmamışsa da dünyanın her tarafından ticaret gemilerinin şehre akması için yaptığı yatırımlarda da başarıya ulaşmıştır.

Doğunun en değerli mallarının şehre akışından sonra bu malların Batıya nakledilmesi süreci devam etmekteydi. Bu aşamada Batılı şehirler, özellikle Güney İtalya şehirleri, en önemli görevi üstlenmişlerdir. İlk olarak Amalfi ve Venedik bu ticarete önyak olmuşlardır. X. yüzyılda Haliç'te Venedik için depolar ve küçük koloniler oluşturulduğu göze çarpmaktadır. Daha sonra bu ticarete Cenova ve Pisa da dâhil olmuştur. XIII. yüzyılda Cenovalı ticaret gemilerinin barınmaları için yaptırılmış özel yerlere rastlanması ticaretin giderek küresel boyutlara ulaştığını göstermektedir. Bu bağlamda İspanya'dan Katalanlar ve Alplerin gerisinden Keltler de Doğu mallarını Batı'ya taşımak için Konstantinopolis'e kadar gelmişlerdir. Gelen tüm bu ticaret gemilerinin ilgisini arttırmak için onlara büyük ayrıcalıklar sağlanmaktaydı. Özellikle geçişlerdeki gümrük vergilerindeki kolaylıklar ve onların ticaretini kolaylaştıracak imtiyazlar burayı daha da cazip hale getirmek içindi (Bury, 1923:762).

XI. yüzyıldan sonra Akdeniz'de ticaret yoğunlaşmaya başlarken yeni çıkan ticaret kentleri bu ticaretten pay almak için yarışırken daha tecrübeli ticaret şehirleri de kendi avantajlarını kaybetmemek için onlarla kıyasıya bir mücadele içine girmiştir. XIV. yüzyıla kadar olan dönemde Konstantinopolis'in kendi gemi ticaretini ikinci plana atması nedeniyle dar bir coğrafyada ticari faaliyetlerini yürüten Bizanslı tüccarlar bu ticaret yarışı içinde yer almamışlardır. Bizans'ın ticareti İtalyan tüccarlar için neredeyse tamamen perakende olarak yürütülmekteydi. Büyüyüp gelişen ve tehdit unsuru olmaya başlayan bu İtalyan ticaret şehirleri XIV. yüzyılın ortalarında Bizans için büyük tehlike olmaya başlamıştır. Bizans, bu baskıdan kurtulmak ve gemi ticaretinde kendi yerini almak için ilk defa Karadeniz tahıl pazarlarında yerini almıştır. Konstantinopolis'in, kendi ticari nüfuzunu korumak için aldığı bu önleme ve meydan okumasına karşı

İtalyan ticaret şehirlerinden cevap gelmiştir. Yalnızca Cenova'nın göz yumduğu bu atılım, diğer kentlerin tüccarlarınca engellenmiştir (Laiou-Thomadakis, 1980/1981:211).

Bizans, XIV. yüzyılda Venedik'i artık kontrol edememesine rağmen onunla olan ticaretine de devam etmiştir. Venedik her ne kadar Doğu Akdeniz'in tamamında söz sahibi olmaya başlasa da ihtiyaç duyduğu biber, zencefil, tarçın ve diğer baharatları, ipek, altın ve gümüş tellerini, mor boya, şeker, yün, kumaş, pamuk, sabun, cıva, sakız, buğday, şarap ve her türlü ticaret mallarını XIV. yüzyılın sonuna kadar Konstantinopolis'ten temin etmeye devam etmiştir (Laiou-Thomadakis, 1980/1981:182).

XIII. yüzyılda şehir ağır tahribatlara maruz kalmıştır. Venedik önderliğinde IV. Haçlı seferleri adı altında Konstantinopolis'e gelen ordu, buraya yerleşerek şehri önce yağmalamış ve ardından yakıp yıkmıştır. Konstantinopolis, papanın desteği ile yürütülen Haçlı Seferleri kapsamında Müslüman bölgelerine karşı girişilen seferler sırasında ordunun konaklaması ve beslenmesi konusunda destek sağlamaktaydı. Ordu, başta Venedikli olmak üzere Fransız, Flaman, Lombard ve Cermen askerlerden oluşmaktaydı (Nicol, 2003:9).

Tarihçi yazar Ebersolt, Haçlı tarihçisi olarak adlandırdığı Geoffroi de Villerdouin'in şöyle bahsettiğini yazmıştır:

“ Bilesiniz ki onlar, hiç görmedikleri bu şehir karşısında bakakaldılar. Çünkü şehri çepeçevre saran bu yüksek surları ve donanımlı kuleleri, bu zengin sarayları, gözleriyle görmedikçe kimsenin varlığına inanamayacağı kadar çok sayıda ve yüksek yapıları kiliseleri, şehrin uzunluğunu ve genişliğini başka şehirlerin hepsinden üstün

olduğunu gördükleri zaman, dünyada bu kadar zengin bir şehir bulunabileceğini düşünemiyorlardı.” (Ebersolt, 1999: 30-31).

Bu durum Cermen istilaları ile yakın bir benzerlik içerisinde olduğu dikkat çekmektedir. Nitekim Konstantinopolis, Cermen kavimlerinin Avrupa'nın Güney kıyılarındaki zenginlik ve refahı için buraya saldırmalarıyla ortak kaderi paylaşmaktadır.

Sonuç olarak her güzel yerleşim yerinin tehdit altında olduğu gerçeği hiçbir zaman değişmedi. Bu durum, Ortaçağ Avrupa'sında da böyleydi. İslamiyet'e ve Müslümanlara karşı bir mücadele olarak başlayan Haçlı seferlerinin ortaya çıkış gerekçelerinin, Haçlıların Hıristiyanlığa ihanetiyle tamamen bahanelerden ibaret olduğu ortaya çıkmıştır. Hıristiyanlığı onların kendi topraklarında yasallaştıran ve resmi din haline getiren bir imparatorun kurmuş olduğu bu muazzam şehir, kendilerini Hıristiyanlığın koruyucuları olarak adlandıran haçlılar tarafından yağmalanmıştır. Üstelik Haçlı ordusunun çoğunluğunu Bizans'ın ticaretle besleyip büyüttüğü Venedikliler oluşturuyordu.

Konstantinopolis, bu saldırı ile iki ihanete birden uğramıştı. Birincisi, Hıristiyanlığın bu topraklarda yayılmasını sağlayan ve imparatorluğun resmi dini ilan eden bir imparatorun kendi ismi ile kurmuş olduğu şehrin yine kendilerini Hıristiyanlığın koruyucuları olarak adlandıran toplum tarafından yağmalanması ve yakılıp, yıkılmasıdır. Diğeri ise bir döneme kadar Bizans'ın kendisini ticarete yaptığı katkılarla büyümesini sağladığı Venedik'in, Konstantinopolis'e yapılan saldırıya önderlik etmesi ve bu saldırı sonucunda şehri ele geçirmesidir.

Venediklilerin asıl amacı bu muhteşem şehri ele geçirmektir. Tek başına gücünün yetmeyeceğinin bilincinde olan Venedik, Haçlılarla yaptığı anlaşma gereği şehri onlarla paylaşma planı ile harekete geçmiştir. Venedik istiladan kendi payına başkasına devredilmesi mümkün olmayan mülkleri alarak şehri sahiplenirken, Haçlılara çok şey bırakmamıştı (Nicol, 2003:9).

Kaynaklardaki bilgilere göre Haçlı saldırısının bir felaket olduğunu tahmin etmek zor değildir. Yağmalandıktan sonra yakılan şehirdeki yangının üç gün devam ettiği söylenmektedir. Kuşkusuz bu durumun Konstantinopolis'in bundan sonraki ticari faaliyetlerine etkisi, saldırının ekonomik sonucudur. Maddi hasarın yanı sıra şehrin ticari aktivitesi de bu saldırılara göre şekillenecekti. Felaketten sonra Konstantinopolis, uluslar arası ticaret yollarının kesiştiği bir ticaret merkezi olması özelliğini korumasına rağmen bu merkezin kontrolü şimdi tamamen buraya yerleşen Venediklilerin eline geçmiştir (Nicol, 2003: 18). Bu durumu ticari devrimden sonraki ilk sömürgecilik hareketi olarak görmek yanlış olmayacaktır.

Venedik'in Konstantinopolis üzerindeki hâkimiyeti 1261' yılına kadar devam etmiştir. 1261 yılında Cenova ile Nikaia'ya sürgün edilen Palaiologus hanedanlığının son varisi imparator III. Mikhael arasında Nimfaion anlaşması imzalanmıştı. Bu anlaşma ile Cenova, Venedik'in sahip olduğu tüm ticari ayrıcalıkların kendisine verilmesi koşulu ile Konstantinopolis'in geri alınmasına yardım edeceğini taahhüt etmekteydi. Bu anlaşma bundan sonraki Bizans tarihi açısından bir gerçeği de ortaya koymaktadır ki o da; Cenova'nın Doğu Akdeniz ve Karadeniz'de güç kazanması ve Venedik ticaretine ortak olmasıdır. Bu da Konstantinopolis'in kaynaklarının artık hem

Venedik hem de Cenova tarafından sömürüleceği anlamına gelmekteydi¹⁸ (Nicol, 2003: 36-37).



¹⁸ Nimfaion antlaşmasına göre Cenovalılar'ın elde edeceği ayrıcalıklar: Bizans İmparatorluğunun hiçbir yerinde gümrük vergisi ödemeden ticaret yapma izni, Karadeniz limanlarına giriş izni Cenova'dan sorumlu olacaktı, Konstantinopolis'te, Selanik'te ve imparatorluğun diğer başlıca limanlarında Cenovalılar'ın kendisine ait olacak ticaret mahalleleri başlanacaktı ve İzmir kenti mutlak bir şekilde Cenovalılar'a ait olacaktı. Fakat herhangi bir saldırı gerçekleşmeden önce, zorlu bir mücadeleye gerek kalmadan Konstantinopolis asıl imparatorunun eline geçti. Nakia'daki imparatorluk için neredeyse varlık nedeni haline gelen başkent bir rastlantı ve şans sonucu ele geçirilmiştir. Venedik imparatoru Baudouin ile yaptığı ateşkesin bitmesine henüz bir ay varken III. Mikhael komutanı Aleksios Strategopulos'u küçük bir ordu ile Trakya'ya Konstantinopolis'in kara tarafındaki savunma düzenini kontrol etmek için göndermişti. Strategopulos, kente 45 km kadar uzaklıktaki batıda kıyıda bulunan Silivri'ye ulaştığında buradaki köylülerden Latin garnizonu ve Venediklilerin Karadeniz'de bir yere baskına gittiklerini öğrendi. Konstantinopolis surlar haricinde neredeyse tamamen savunmasızdı. Ancak Strategopulos'a surların altında bir geçit ve hücum merdivenlerinin olduğu söylenmişti. Bu fırsatı değerlendirmek isteyen Strategopulos yerlilerin de rehberliği ile surları aşmış Kentin önce bir bölümünü ele geçirdi. Daha sonra da Venediklilerin yaşadığı ve depolarının bulunduğu bölgeyi ateşe vererek, buranın artık onlar için yaşanılmaz bir yer haline getirilmesini sağladı. Bkz. (Nicol, 2003: 37).

İKİNCİ BÖLÜM

TİCARET KENTLERİNİN ORTAÇAĞ AVRUPASINDAKİ SOSYO- EKONOMİK HAYATA ETKİLERİ

2.1. KENTLER VE TİCARET YOLLARI

Arz ve talep dengesinin sağlanması amacıyla arzı talep ile buluşturmak ve bundan kazanç sağlamak ticaretin asıl amacıdır. Tüccarların, arz ve talep eden toplum arasında mal nakilleri için takip ettikleri bu yol da ticaret yolu olarak adlandırılabilir. Ortaçağda ticari devrimin başladığı dönemde hızla yayılmaya başlayan bu ticaret, daha uzak mesafeli arz ve taleplerin buluşmasına imkân vermiştir. Bu durum kuşkusuz mal çeşitliliğinin artmasını ve buna bağlı olarak taleplerin de artmasını sağlamıştır. Bu faaliyetler, ticaretin daha da artmasını sağlamış ve ayrıca buna bağlı olarak ortaya çıkan yeni ticaret kentlerinin bu faaliyetleri devam ettirdiğini görmekteyiz. Ticaretin canlanması ve gelişmesi de bu şekilde gerçekleşmiştir. Her ticaret şehri bu ticari faaliyetten daha fazla kazanç sağlamak için girdiği rekabette bu ticareti daha geniş sahalara yaymayı başarmışlardır.

Ortaçağda VI. yüzyıldan XI. yüzyıla kadar olan dönemde Doğu mallarının Avrupa kıtasına ulaşması neredeyse tamamen Bizans İmparatorluğunun kontrolünde yapılmaktaydı. Fakat erken dönemlerde Konstantinopolis'in bu ticaretteki en önemli rolü, Doğu ile Batı arasında tüccarlar için bir konaklama üssü olmasıydı. Doğu ile Batı arasındaki ticaret yolları XI. yüzyıla kadar genel olarak iki aşamada sürmekteydi. Birinci aşama, Doğu mallarının anavatanı olan Asya ve Uzak Doğu ülkelerinden Akdeniz'e kadar olan aşamayı. İkinci aşama ise bu ticaretin odağındaki kavşak noktası

olan Akdeniz'den başlayıp, malların Avrupa kıtasına aktarılması ve bu kıta üzerinde son durağı olan tüketicilere ulaştırılmasıydı (Bury, 1923:762).



Harita. 2.1. 1000 yılında Kentler ve Ticaret Yolları (McEvedy,2010: 55).

Ticaret yolunun başlangıç noktası olan Asya ve Uzak Doğu ülkelerinden Akdeniz'e kadar olan kısmı bu sürecin ilk etabını oluşturmaktaydı. Avrupa kıtasına ulaşan Asya ve Uzak Doğu'ya ait malların nereye ait olduğunu ve bu malların hangi yolları takip ederek geldiğini belirlemek kentlerin takip ettiği ticaret yollarını belirlemek açısından önem arz etmektedir.

Bütün limanlar, ticaret şehirleri, pazarlar, panayır ve ticaret yollarının kendine özgü bazı ticaret malları bulunmaktadır. Bu durum, malların anavatanı ile geçtiği yerler arasında bir ticaret yolunun varlığının kanıtıdır. Uzak Doğu'da bulunan Çin ve Hindistan, Doğu'daki ticaret yollarının en uzak noktalarıydı. Yani ticaret yolunun başlangıç noktası olarak burayı sayabiliriz. Buralardan özellikle ipek ve baharat

gelmekteydi. Bu mallar Doğu ile Batı arasındaki ticaretin en önemli iki maddesi idi. Bunun yanında seramik, cam, değerli kumaşlar, mücevherler ve bazı değerli hayvanlar da Batı'ya gönderilmekteydi (Lopez, 1952: 72; Christian, 2000: 3).

Arthur Newton, bu konudaki araştırmasında güvenli bir alışveriş için güvenli yolların önemine vurgu yaparken, ticaret yollarının ve tüccarların korunmasıyla ilgili anlaşmaların en çok Gothland (Hollanda)'dan Novgorod (Kuzeydoğu Rusya)'ya, Cherson (Kırım)'dan Tuna'ya ve Tuna'dan Siam(Tayland)'a kadar devam eden yollar üzerinde yoğunlaştığını tespit etmiştir (Newton, 1926:124-125).

Bu mallar, anavatanlarından çıktıktan sonra denize ulaşmalarına kadar uzun bir yaya yolu ile çeşitli ülkelerden geçerek devam etmektedir. Bu süreçte bazı yerlerdeki imalathanelerde bu mallar hammadde olarak kullanılmışlardır. Bunların başında ipek gelmektedir.¹⁹ Bu ticaret, Ortaçağın sonuna kadar malların Akdeniz limanlarına ulaşmasıyla devam etmiştir. Aidan Gasquet, Avrupa kıtasının Çin, Hindistan ve Asya ülkeleriyle olan ticaretini Venedikli bir tarihçi olan Marino Sanudo'nun 1321 yılında Papa XXI. John'a yazdığı mektupta tanımlamıştır. Sanudo'ya göre Akdenize ulaşan üç

¹⁹ Özellikle ipek belirli ticaret noktalarından geçerken ham madde olarak kullanılmış ve işlenmiştir. Başta Hindistan, Persler ve Konstantinopolis'te bu ham ipeklerden kumaşlar üretilmiş. Ayrıca bu ipekli kumaşların boyanması onları ticarete daha çekici hale getirmiştir. Bu bağlamda Hodgson'un Lombardlı bir tarihçi ve aynı zamanda Piskopos olan Liutprand (712 - 744) hakkında tespit ettiği hikaye bunu ispatlamaktadır. Ona göre Liutprand, İtalya kralı Berengarius tarafından Pavia'dan İmparator Constantine Porphyrogenetus'a bir elçi olarak gönderildi. Onun yazdığına göre: Pavia'dan Venedik'e Po nehri üzerinden kayıkla 3 günde geçti, orada yaklaşık 3 hafta kaldı. Orada İspanya'dan gelen zengin bir Mentz'li tüccar olan Liutefred isimli Bizanslı bir elçiye arkadaş olarak Konstantinopolis'e gitmek üzere yola koyuldu. Bir gün elçi Liutprand aceleyle şehirden ayrılarak karayoluyla Venedik'e doğru yola koyuldu. Onun bu gizli ayrılışının sebebi kilisesi için getirdiği bazı mor ipekli örtülerdi. İmparatorluk sınırlarından çıkarılmasının yasak olduğu bu mor ipekli kumaşların karayolu ile nakledilmesine de izin verilmiyordu. Çünkü bunlar Konstantinopolis'te üretilen özel olarak renklendirilmiş kumaşlardı. Bu durum Konstantinopolis'te ipeğin işlendiğine kanıt olması açısından önemlidir (Hodgson, 1901: 157).

ana ticaret yolu bulunmaktadır. Bu ticaret yolları İskenderiye, Likya ve Karadeniz kıyılarına ulaşmaktadır (Gasquet, 1893:3).

Çin çıkış merkezi olarak kabul edildiğinde ilk ana yol bugünkü Doğu Türkistan olarak kabul edilen yerdeki Sincan şehrinden geçerek Orta Asya'ya ulaşmaktadır. Burada iki kola ayrılan yollardan biri Afganistan'dan geçerek Kaşmir ve Kuzey Hindistan'a ulaşmaktadır. Hindistan'a ulaşan bu mallar ya kara yoluyla İran ve Suriye üzerinden Halep, Şam ve Antakya'ya, ya da Kızıldeniz'den Nil nehrini aşarak Mısır'a kadar gelmekteydi. Diğer bir yol ise Orta Asya'dan veya Bağdat üzerinden Karadeniz kıyılarına özellikle Konstantinopolis ve Trabzon'a gelmekteydi. (Christian, 2000;5-6).

Sonuç olarak bu mallar, üç koldan denizlere ulaşmayı başarmaktaydı. Akdeniz'e ulaşan üç yol vardı. İlki Hindistan'dan Kızıldeniz'e ve oradan da İskenderiye'ye ulaşmaktaydı. Burası diğer limanlara nazaran malların en kolay şekilde limandan gemilere yüklenip Avrupa kıtasına doğru taşınan yoldu. Fakat buraya ulaşan mallar sultan tarafından yüklenen ağır vergiler nedeniyle daha pahalıya mal olmaktaydı.²⁰ Fakat mallarının tümünü kaybetme riskini almaktansa pahalıya mal etmeyi seçen tüccarlar, bu limandan yüklerini tamamlamayı tercih etmekteydiler (Gasquet, 1893:3;Newton, 1997:137).

İran üzerinden Konstantinopolis şehrine ve Kafkaslar üzerinden Karadeniz limanlarına ulaşan iki yol daha bulunmaktaydı. Bu yollar da Bizans imparatorluğunun elinde bulunmaktaydı. Bizans imparatoru Justinianos, Karadeniz ve Konstantinopolis'e

20 Arthur Newton Memluk sultanlarının İskenderiye'de Hindistan'dan gelen mallara çok ağır vergiler eklediğini yazmaktadır. Bu vergiyle ilgili en somut örnek yaklaşık %300 oranında olduğudur. Bu, malların Hindistan'dan İskenderiye'ye ulaşması ve bu limandan ayrılması arasında üç katı fiyat farkı demektir (Newton, 1997:137).

kadar Perslerin elinde bulunan bu ticaret yolunda, onları saf dışı bırakmak istemiştir. Çünkü İmparator Justinianos, Perslerin bu ticaretteki aracılığını hem masraflı bulmaktaydı. Hem de yeni kurulan Roma imparatorluğunun büyüyüp gelişmesi için İran'ı büyük bir rakip olarak görmekteydi. Bu yüzden önce Etiyopyalıları (Habeşistan) Kızıldeniz'den gelen bu ticaret yolunu kendi ellerine almaları için ikna etmeyi denemiştir. Fakat Hindistan limanlarına da hükmetmiş olan Persler, buna engel olmuştur. (Hodgson,1901: 153 ; Adelson, 1960: 276; Christian, 2000:15). Hazar Denizi üzerinden Karadeniz'e taşıma gayretleri de sonuçsuz kalmıştır (Lemerle, 2006: 67). Bizans imparatorları bundan sonra Batı Akdeniz'e yönelmiştir.

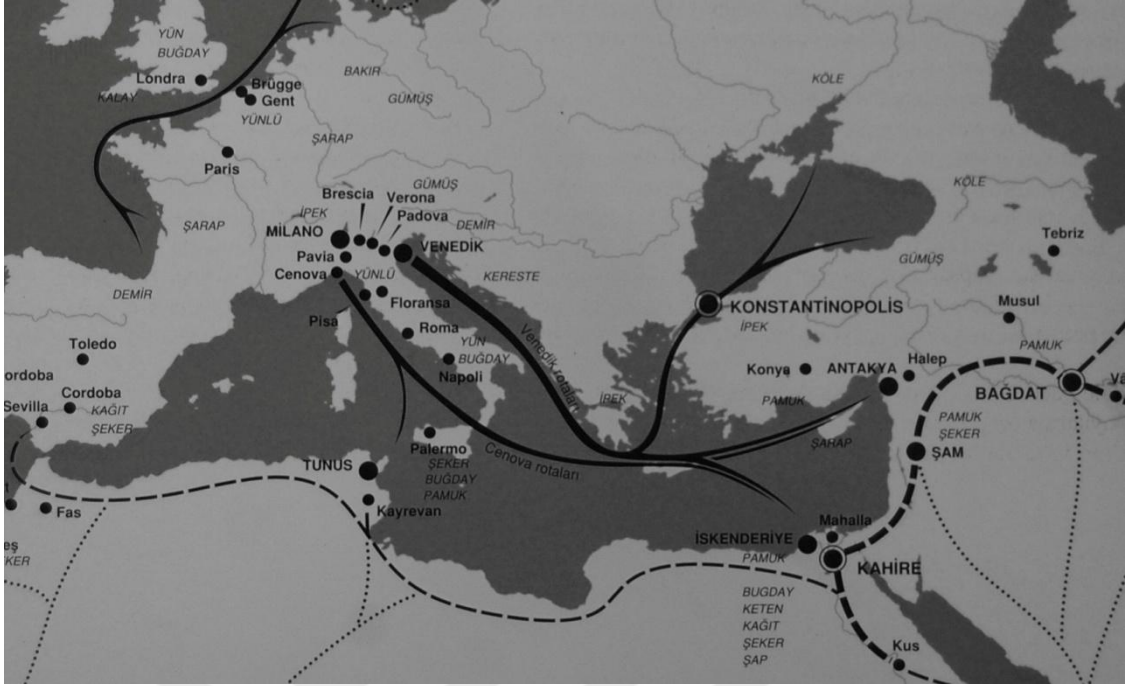
Doğu'dan gelen malların Karadeniz, Konstantinopolis ve Akdeniz limanlarına ulaşmasıyla bu ticaret yollarının ilk etabı tamamlanmış oluyordu. Bu aşama çoğunlukla Persler ve Müslümanlar tarafından yürütülmüştür. Bu aşamada özellikle Müslümanlar dünya ticaretinde önemli görevler üstlenmişlerdir. Asya, Afrika ve Avrupa kıtalarındaki ticaret yollarının çoğunda onların izleri mevcuttur. (Grabmayer, 2009:5). Bahsettiğimiz bu üç yol Ortaçağ'ın sonuna kadar Doğu'dan gelen malların üç ana güzergâhını oluşturmaktaydı.

Bu ticaretin ikinci etabı, malların Konstantinopolis'ten, Karadeniz ve Doğu Akdeniz limanlarından Avrupa'ya aktarılması ve Kara Avrupa'sı üzerinde dağıtılması sürecidir. Bu sürecin ise XI. yüzyıla kadar başlıca iki ticaret yolundan devam ettirildiği görülmektedir. Bu iki yol Avrupa kıtasını besleyen iki ticaret yolunu teşkil etmekteydi.

Birincisi Konstantinopolis'ten başlayıp, Tuna nehri havzası boyunca Fransa'ya kadar ulaşan kara yolu idi. Bu yolla Konstantinopolis'e ulaşan Doğu'ya ait mallar, karayolundan kervanlarla Batı'ya doğru yol almıştır. Avrupa kıtasının farklı yerlerinde

bulunan o döneme ait madeni paralar, bu ticaretin VI. yüzyıla dayandığını kanıtlamaktadır. Bu yol Tuna nehrinin kuzeyine geçerek Kuzey Avrupa'ya ve Baltık denizi kıyılarına doğru yol almıştır. Almanya'da VI. yüzyıla ait bol miktarda Ostrogot ve Bizans paralarının bulunması bu durumu kanıtlamaktadır. Özellikle VII. yüzyıla kadar Ren nehrinin havzası boyunca Fransa'ya kadar olan bölgede bol miktarda Bizans gümüş paraları bulunmuştur. Bu yüzyıldan sonra da gümüşe nazaran daha az olarak parlak renkli Bizans altın paraları bulunmuştur (Adelson, 1960:282; Jellema, 1955:21).

Bizans imparatorluğunun VI. ve X. yüzyıllar arasında kontrol altında tuttuğu diğer bir ticaret yolu ise Konstantinopolis'ten başlayıp Akdeniz üzerinden Güney İtalya'daki ticaret şehirlerine kadar uzanan deniz yoludur. Bu döneme kadar Venedik ve Amalfi gibi şehirler henüz ticari devrimin başlamadığı dönemde Karadeniz limanlarına ulaşmadan Konstantinopolis'ten mallarını tedarik etmekteydiler. Konstantinopolis'in, VI. yüzyıldan XI. yüzyıla kadar Akdeniz'deki bu ticareti, ilk olarak Amalfi ve Venedik tarafından başlatılmıştır. Bu şehirlerin görevi Akdeniz havzasındaki ticareti yürütmektir. Bu bağlamda Konstantinopolis limanına ulaşan Doğu malları Güney İtalya üzerinden Avrupa kıtasına nakledilmekteydi (Bury, 1923:762; Hodgson, 1901:157; Pirenne, 1984: 307). Bu döneme kadar olan Akdeniz'deki bu ticaret, daha çok Arap tüccarları tarafından yürütülmekteydi. Özellikle Suriyeli ve Mısırlı tüccarlar, İskenderiye'den Avrupa kıtasında kadar olan Akdeniz gemi trafiğine hükmetmişlerdir (Monks 1953:355).



Harita 2.2. 1212 yılında Kentler ve Ticaret Yolları (McEvedy, 2010,73).

Akdeniz ile Avrupa kıtası arasındaki ticaretin ikinci bağlantısı ise Avrupa literatüründe “Levantine Trade (Doğu Akdeniz Ticareti)” olarak bilinen ticaretin gerçekleştiği rotadır. Bu rota, Akdeniz’in en doğu ucundaki kıyılarda bulunan limanlardan başlayıp, Avrupa’nın en batısı ve en kuzeyine kadar devam etmekteydi. Bu ticaret, çoğunlukla Suriyeli ve Mısırlı Arap tüccarlar tarafından yürütülmekteydi. İskenderiye limanı, bu anlamda VI. yüzyılda Akdeniz’deki en büyük liman olma özelliğini üstlenmiştir. Yukarıda bahsettiğimiz Hindistan üzerinden deniz yoluyla Batı’ya gitmek için yola çıkan mallar, önce İskenderiye limanına ulaşmaktaydı. Kaynaklarda, bu limanda onları bekleyen Batılı tüccarların, bu malları Marsilya ve hatta Britanya’ya kadar bile götürdüğü yer almaktadır (Monks, 1953:355). İskenderiye, bu dönemde Konstantinopolis’in görevini üstlenmişti. Bu şehir, özellikle VI. yüzyılda Doğu’da Hindistan ve Seylan’dan başlayıp Batı’da en uzak Avrupa şehirlerine ulaşan ticaret yolunun bağlantı noktasıydı (Adelson, 1960:276).

Daha önce, bu dönemde Hindistan'dan gelen ve İran üzerinden Karadeniz limanları ve Konstantinopolis şehrine ulaşan ticaret yolunu elinde bulunduran Persler'in, Bizans imparatorlarını sürekli rahatsız ettiğini belirtmiştik. Bu anlamda bölgede daha güçlü hale gelmek için girişimlerde bulunulmuştur. Akdeniz üzerinde Doğu Roma egemenliğini kurmak isteyen imparator Justinian, Perslere karşı da güç kazanmak amacıyla, Batı Roma İmparatorluğu'nun Batı kesimlerine saldırarak buraları ele geçirmiştir. O dönemde bu bölgedeki Akdeniz ticareti çoğunlukla Müslümanların elinde bulunmaktaydı. Bizans'ın bu teşebbüsü, Akdeniz'de güvenliğin sağlanmasını ve buna bağlı olarak da ticaretin gelişmesini sağlamıştı. V. yüzyıldan önce İskenderiye'nin ticarete daha aktif hale geldiğini ve İtalyan tüccarların burayı daha çok ziyaret ettiği Procopius'un Bizans imparatorunun faaliyetleri ile ilgili kayıtlarında Adelson tarafından tespit edilmiştir. Bu kayıtlara göre VI. ve VII. yüzyıllardan sonra Bizans, İskenderiye'yi geride bırakarak Konstantinopolis üzerinden Avrupa'ya giden ticaret yolunu daha aktif olmasını sağlamıştır (Adelson, 1960:276-279; Hodgson, 1901:153).

Ticaret yollarının Akdeniz'e kadar olan kesiminde özellikle VIII. yüzyıldan sonra Arap tüccarlarının etkin bir rol oynamaya başladığı görülmektedir. Araplar, ilk olarak VII. yüzyılda Akdeniz coğrafyasında hızlı bir şekilde yayılmaya başlamıştır. Bazı tarihçilere göre bu durum, onların uzun zaman bu ticarete söz sahibi olmuş olan Yahudilerle olan yakın ilişkilerinden kaynaklanmaktadır (Hodgson, 1901:158). Bu durumun yalnızca Yahudilere bağlanmasının da yanlış olabileceği kanaatindeyiz. Çünkü Araplar, yüzyıllardır süren Doğu ile Batı arasındaki bu ticaretin geçiş yolu üzerinde buldukları gibi yeni fetihlerle de Akdeniz havzasının her yerine yayılmışlardır. Kuşkusuz Doğu ile Batı arasındaki ticaretin en canlı olduğu nokta, Akdeniz havzasının tamamıdır. Doğu'dan gelen bütün ticaret yollarının buluşma noktası Doğu Akdeniz ve

Karadeniz olmuştur. Bu bağlamda yeni fetihlerle daha çok Akdeniz kıyısına sahip olan Arapların bu ticarete katılmamaları beklenemezdi.

2.1.1. İslam Fetihleri Döneminde Ticaret Yolları

İslam fetihleri dönemindeki ticaret konusunda kaynaklarda Arap tüccarlarının, Hindistan ve Çin'e kadar ulaştığı sıkça belirtilmektedir. IX. yüzyılda ise yine Arap ticaret gemilerinin Basra körfezinden İskenderiye'ye değerli Doğu mallarını taşıdıkları kaynaklarda yer almaktadır. Batı'da ise Kuzey Afrika kıyıları ile İspanya'ya kadar ulaşan Müslüman Araplar, İtalya kıyılarında ve Akdeniz'de Hıristiyanlara karşı ve yeni İtalyan ticaret şehirlerine karşı büyük mücadeleler vermiştir (Hodgson, 1901:159).

Henri Pirenne'ye göre VII. yüzyılın sonlarından VIII. yüzyılın sonlarına kadar Batı Akdeniz'de ticaret durma noktasına gelmiştir. Bunun sebebi olarak da Arap istilalarını ve Akdeniz'de dolaşımı imkânsız hale getiren korsancılığın artmasını göstermektedir. 765 yılında İspanya'da kurulan Emevi Halifeliği ile birlikte, Karolenjler ve Müslümanlar arasında huzur sağlanmış gibi görünse de bu durumun ticareti tekrar camlandırmadığı da ifade edilmektedir. (Pirenne, 1984:315,316). Bundan sonraki süreçte yeni ortaya çıkan İtalya kentleri, başta Cenova olmak üzere Karolenj hanedanlığı tarafından Müslümanlara karşı mücadele vermesi için desteklenmiştir. Bu bağlamda Korsika ve Sardunya adaları Müslümanlardan alınmıştı (Buckley, 1853:188).

X. yüzyıl boyunca Avrupa'nın Akdeniz kıyılarını tek tek ele geçirmeye başlayan İspanya'daki Müslümanlar, Alplerin üzerinden Kuzey bölgelerine geçen geçitleri de kontrol altına almışlardır. Cenova, 935 yılında kuşatılmış ve Provence de ele geçirilince Kuzey'den İtalya'ya gelen tüccarlara bir tek Alp geçitleri kalmıştı. Bunlar da tamamen Müslümanların kontrolünde olan Provence yakınlarındaki *Fraxinetum*'daki Alp

geçitleriydi. Henri Pirenne'ye göre buradaki geçitler de Müslümanların yağma ve soygun tehlikesi altındaydı (Pirenne, 1984:318).

X. yüzyıla kadar İtalya'daki limanların kullanılamaz hale gelmesinin sebebi olarak yine bu fetihler gösterilmektedir. Aslında İspanya, Doğu ile Batı arasındaki ticaretin aracılığını üstlenmişti. Yine Pirenne'ye göre bu ticaret IX. yüzyılda Kuzey Afrika ve Bağdat ile İspanya arasında Yahudiler tarafından devam ettirilmiştir. Kuzey Afrika'nın iç kesimlerine kadar yerleşen Müslümanlar, Doğu mallarını temin etmekteydi. Ayrıca Henri Pirenne ve Robinowitz, İbn Kordadbeh'nin "Yollar ve İmparatorluklar Kitabı"nda Ramdiyeli Yahudi tüccarlardan bahsetmiştir. Onların, Frank ülkesinden gemilerle yola çıkarak, Sind'e (Pakistan), Hind, e ve Çin'e kadar gittiklerinden ve bu tüccarların bazılarının burada gemilerine yükledikleri malları satmak için Konstantinopolis'e, bazılarının da Frank ülkelerine döndüklerinden bahsetmişlerdir (Robinowitz, 1945:252; Hutchinson, 1902:418; Pirenne, 1984:328).

Henri Pirenne'nin İslam fetihleriyle Kuzey Avrupa ticaretinin sekteye uğradığı düşüncesi diğer kaynaklarda açıkça reddedilmektedir. Gerek İslam kaynakları gerekse Batılı kaynaklar bu dönemde Avrupa ticaretinin yavaşlamadan ziyade daha da arttığını ispatlamaktadır. Tarihçi Clarke, İslam kaynaklarını da inceleyerek vardığı sonuçta X. yüzyıla kadar en büyük ticaret merkezlerinin Bizans ve İslam coğrafyasında olmasına karşın bu yüzyıldan sonra Avrupa'da da bu büyüklükte ticaret merkezlerinin ortaya çıktığı sonucuna ulaşmıştır. Bu sonucu İbn Hawkal'ın X. yüzyılın sonlarında üç Afrika ve iki İtalyan ticaret merkezini kapsayan kıyaslamasıyla desteklemektedir. Gelişimin nedeni olarak, bu coğrafyadaki ticaretin Müslüman ve Yahudi tüccarların elinde geçmesini göstermektedir. Kuzey Afrika'nın yükselişi ile başlayan ilerleme Daha sonra Avrupa'nın Akdeniz havzasında bulunan şehirlerine sıçramış ve hatta bu şehirlerin

gelişmeye başladığı dönemde İslam ticaret şehirlerinin gerilemeye başlaması da bu anlamda önemli bir husustur²¹ (Clarke, 1966:18,52). Akdeniz'in güney sahilinde ticari anlamda olağanüstü bir hareketlenme başlamıştır. Bu kıyılarda yaklaşık 8.000 tüccarın ticaret yaptığından bahsedilmektedir. Ayrıca bu dönemde ticaretin küreselleşmesinin en güzel örneklerine sahne olmuştur. Bu ticaret Müslüman-Hıristiyan-Yahudi toplumlarının üçgeninde gerçekleşmekteydi. Gezgin ve sabit olarak iki guruba ayrılan tüccar gruplarında sabit olan tüccarların mallarını gezgin tüccarlar aracılığıyla nakletmesi ve sabit tüccarların da gezgin tüccarlara mallarını güvenli bir şekilde depolayacak yer temin etmesi toplumları dini inançları bakımından ayıran çizgilerin aşılmasına örnek teşkil eder (Curtin, 2008: 141).

Ortaçağın başından itibaren devam eden Doğu ile Batı arasındaki ticaret, bazı dönemlerde çeşitli nedenlerle sekteye uğramış olsa bile hiçbir zaman tam anlamıyla durmamıştır. Her dönemde malların bir şekilde Avrupa kıtasına ulaştırılması başarılmıştır. Fakat bundan sonra malların nakledileceği mesafeler kısa olmasına rağmen, bu nakiller daha zor olmuştur. Avrupa'da kara üzerinde ticaret yapan tüccarların, bu malları limanlardan alıp belirli dönemlerde ticaret merkezi haline gelmiş olan Avrupa'nın diğer şehirlerine güvenli bir şekilde ulaştırması belki de bu ticaretin en önemli aşamasıydı. Çünkü kara yolculuğu daha masraflı, daha tehlikeli ve daha uzun sürmekteydi.

21 Bahsi edilen Kuzey Afrika şehirlerinin başlıcaları; ılımlı ticaretin ve tarım merkezi olan Ajadabiya, Sahara'nın ve Senegal'in altın taşınan bölgelerinden gelen karavanların son durağının bir zamanlar kraliçesi olarak bahsedilen Sicilmase ve Kairounan şehirleridir (Clarke, 1966: 52, Curtin, 2008: 141).

Tablo 2.1: XIV. Yüzyıla Ait Karayolu Ticaretinde Yapılan Harcamalara Örnek (Clarke, 1966:251).

	£	S.	d.
İlk önce Canstance'de her yün balyasının işgaliyesi için	-	16	-
Madde, her balyanın Constence'den Rheineck'e nakli için	-	1	8
Madde, Rheineck'te her balyanın üzerinde nakledilmedi için	-	2	7
Madde, Rheineck'ten iki Alman mili uzaklıktaki Blatten'e taşımak	-	5	10
Rheineck'te mola yeri için	-	-	.5
Blatten'den Sankt Peter'e nakil için	-	2	-
Blatten'de mola yeri için	-	-	2.5
Sankt Perter'de taşıma için	-	2	7
Mola yeri için	-	-	2.5
Sankt Peter'den Schaan'a nakli için	-	2	-
Schaan'dan Balzers'e nakil için	-	2	-
Vaduz'da geçiş parası olarak	-	2	-
Balzers'ten Mayenfeld'e nakil için	-	1	9
Balzers'te geçiş parası	-	-	8
Balzers'te mola yeri için	-	-	2.5
Mayenfeld'de geçiş için	-	1	3
Mayenfeld'de mola yeri için	-	-	2.5
Mayenfeld'den Zizers'e taşıma için	-	1	7
Zizers'te mola yeri için	-	-	2.5
Zizers'ten Chur'a nakil için	-	1	7
Chur'da geçiş için	-	3	5
Durma, dağıtım ve tartım için	-	-	9
Chur'dan Trins'e taşıma için	-	6	-

Trins'te geçiş için	-	1	6
Trins'te mola yeri için	-	-	2.5
Trins'ten Laax'a taşıma için	-	6	-
Laax'ta geçiş için	-	2	7
Laax'ta mola yeri için	-	-	2.5
Laax'tan Ruis'e taşıma için	-	6	7
Güvenilir bir köprüden geçiş için	-	-	10
İlanz'da Sacho'nun eşinin geçişi için	-	1	6
Ruiz'de mola yeri için	-	-	2
Ruiz'den Truns'a taşıma için	-	7	6
Truns'tan Casaccia'ya taşıma için	1	5	-
Üç mola yeri için	-	-	6
Casaccia'dan Biasca'ya taşıma için	1	8	-
Üç mola yeri için	-	-	6
Biasca'dan Bellinzona'ya taşıma için	-	12	-
Biasca'da mola yeri için ve Claro'da mola yeri için	-	-	4
Toplam: £. 7 so. 10 d. (düka) 8/ balya			

Her ne kadar Doğu ticaret malları, Avrupa kıtasına doğrudan aktarılmamış olsa da, tarihçi Clarke, Asya ve Avrupa arasındaki ticaret yollarını Asya-Avrupa ve Akdeniz-İleri Alpler olmak üzere iki bölüme ayırmıştır (Clarke, 1966, 19). Asya ile Avrupa arasındaki doğrudan bağlantıyı kabul etmememize rağmen, malların en azından XII. yüzyıla kadar Avrupa kıtası üzerinde neredeyse sadece Venedik tarafından temin edildiğini kabul ederek kara Avrupa'sındaki dağılımının Alplerin üzerinden yapıldığını söyleyebiliriz.

Avrupa kıtası üzerinde çok canlı bir ticaret ağı oluşmuştur. Avrupa'ya ulaşan malların çoğunluğu Kuzey Avrupa'ya gitmekteydi. Bunun yanında İtalyan ticaret şehirleri Avrupa'nın diğer yerlerine de bu malları ulaştırmaktan geri kalmamıştır. Cenova'nın XIII. yüzyılda Flander bölgesine yaptığı seferlerden bahsetmiştik. Buların yanında İtalyan tüccarları, Kuzeyli, Alman, Flaman, İngiliz ve Fransız tüccarlarının Orta ve Kuzey Avrupa'da toplandığı pazarlar bulunmaktaydı. XII. yüzyılda Champagne panayırları ve XIV. yüzyılda da Bruges şehri Avrupa'nın en önemli pazarları olmuştur (Postan, 1973, 92-93).

Venedik üzerinden gelen malların kara üzerindeki en önemli rotası olarak, bugünkü İtalya- Avusturya sınırındaki Alp dağlarının en kolay geçidi sayılabilecek *Brenner Pass* geçidindeki *Innsbrucka* nehrini takip ederek bugünkü Innsbruck şehrine ulaşan güzergâh kabul edilebilir. Doğu güzergâhı ise Regensburg'a doğru uzayarak Innsbruck üzerinden geçip, Viyana'ya doğru Tuna havzası boyunca ilerlemiştir. Diğer bir yol ise bugünkü Almanya sınırları içinde bulunan Konstanz'a ulaşmaktaydı. Burası aslında bir kavşak noktasıydı. Çünkü Venedik'ten buraya ulaşan birkaç yol vardır. Ayrıca bu şehirde toplanan mallar Augsburg'a gitmek üzere doğuya, Rhone nehri havzasının yukarı kesimlerine gitmek için batıya ve Hollanda'ya gitmek üzere Ren vadisi boyunca kuzey yönüne doğru nakledilmekteydi. İtalya'dan kuzeye geçen diğer bir Alp dağları geçidi *S. Gottard* idi. Bu geçit tüm İtalyan tüccarlar tarafından yoğun bir şekilde kullanılmasına rağmen *Branner* geçidi tamamen Venedik'in hâkimiyetinde kalmıştı (Clarke, 1966: 19; Robinowitz, 1945:259).

Clarke, bu yolların gelişmesini ve Yukarı Almanya ile İtalyan kentlerinin arasında güçlü bir bağ kurulmasını, Karadeniz'e inen Tuna yolunun Tatar tacizi altında

olması ve Macar, Moldova ve Bulgarların medeniyetlerinin ve ticari kabiliyetlerinin henüz gelişmemiş olmasına bağlamaktadır (Clarke, 1966: 19).

Kara üzerindeki taşıma çeşitlerinden en önemlilerinden birisi akarsuları üzerinde yapılmaktaydı. Akarsular, neredeyse bütün Ortaçağ boyunca iç bölgelerdeki ulaşımda taşımacılık amacıyla kullanılmıştır. Özellikle XIII. yüzyılda akarsular arasında kanallar açılarak ve dar olan yerler genişletilerek ticaret nakliyatları, suyolları üzerinden yoğun bir şekilde yapılmaya başlanmıştır. Kara üzerinde ticari sevkiyat yapmaya uygun olan akarsularından en önemlileri Garonne, Loire, Rhone, Saone, Seine, Somme, Fransadaki Oise, Almanya'daki Elbe, Spree, Weser, Older, Schelde, Maas, Rhine, Main, Danube, Vistula, İtalyada Brenta, Adige, Arno, ve özellikle Po nehri idi. Su yolları, daha güvenli, daha ucuz ve daha hızlı seyahat etmeye uygun olması nedeniyle çok yaygın olarak kullanılmıştır. Fakat bu yollarda kullanılan gemiler, denizlerde kullanılanlara nazaran daha küçüktü. Çünkü nehirlerin çok dar ve sığ olduğu yerler bulunmaktaydı. Johannes Grabmayer, Avrupa'nın kuzeyinden gemi ile Ren, Aeare, Lake Biel, Lake Neuburg, Lake Geneva ve Rhone nehirleri üzerinden 2.000 km mesafeyi aşarak Akdeniz'e ulaşabilmenin o dönemde mümkün olduğunu söylemektedir. Bu bağlamda 2500 kilometrelik havzası ile birçok ülkeden geçen Tuna nehrinin de su yolu taşımacılığında önemli bir yer tuttuğunu söyleyebiliriz. Venedik, bu dönemde kara ticaretinin de çoğunu elinde bulundurmaktaydı. Denizlere hükmetmiş tüccar bir kentin karadaki ticareti yürütmesi pek kolay olmamış gibi görünmektedir. Bu yüzden karadan devam eden ticarete nehirlerden faydalanma yoluna gitmiştir (Grabmayer, 2009:6).

Doğunun ipek, mücevher, baharat ve ilaçları İtalyan şehirleri boyunca Batı Avrupa'ya akmıştır. Dönüşte Flander'in yün ve kumaş ürünleri, Almanya'nın demir ürünleri, İtalya'nın boya ürünleri yüksek bedeller ödenerek aynı yol boyunca bu defa

Avrupa'nın doğusuna doğru akmıştır. Bu geri dönüşte getirilen mallar, kara tüccarları tarafından yol boyunca uğradıkları pazarlar ve şehirlerde pazarlanmıştır. Kara Avrupası üzerindeki Kuzeyli ve Güneyli tüccarların buluşma noktası, Asya ve Güney Avrupa'dan gelen yol ile Baltık denizi ve Novgorod'dan²² gelen yolun birleştiği nokta olan Hollanda idi. (Clarke, 1966: 19; Hutchinson, 1902: 420). Flander bölgesinin hızla gelişmesinin en büyük nedenlerinden biri de bu bölgede yer almasıdır.

Ticaretin en hareketli olduğu İtalya'daki ticaret ağı, XIII. yüzyıldan sonra ticaretle birlikte yeni şehirlerin ortaya çıkması ve eski ticaret şehirlerinin de genişlemesiyle daha da gelişti. Kıyı şehirleri olan Venedik, Cenova ve Pisa'nın yanında iç bölgelerde yer alan şehirler de ticaret yollarının gelişmesine katkı sağlamıştır. Özellikle malların Kuzey bölgelere aktarılmasında güvenlikten ve yolların bakımından sorumlu olmuşlardır. Kuzey'e kadar olan tüm yolun güvenliği ve bakımı, yalnızca bu şehirler tarafından sağlanmamıştır. Bu yüzden kavşak noktalarında bulunan şehirlerle yakın ilişkiler kurulmuştur. Bu ticarete aracılık eden herkes bundan faydalanmaktaydı. Bu yüzden ticaret yolunun geçtiği yerlerde yaşayanlar tüccarla işbirliği içinde bulunularak ticaretin devamlılığı sağlanmaya çalışılmıştır. Bu bağlamda Venedik-Augsburg ve Regensburg-Nuremberg arasında yakın ilişkiler ortaya çıkmıştır. Bu yakın ilişkiler sonucunda 1228 yılında Venedik yakınlarında tüm tüccarların haklarını korumak ve sıkıntılarını gidermek için "*Fondaco dei Tedeschi*" adıyla bir Cermen Ticaret Odası kurulmuştur (Clarke, 1966: 19)

Ayrıca Venedikli *Maggior Consiglio*'nun, Venediklilerin çok sık kullandığı *Branner* geçidindeki yolların onarılması için Tyrol ve Venedik halkına bir haberci

²² Rusya'nın kuzeydoğusunda yer alan bir bölge.

gönderdiği de belirtilmektedir. Aynı şekilde 1269 yılında Como ve Milan toplumlarının, St. Gotthard geçidine yakın olan İsviçre'nin Blenio ve Levantina bölgeleri ile onlara yakın olan bölgelerin korunması ve onarılması için yaptığı bir anlaşmaya kayıtlarda rastlanmıştır (Grabmayer, 2009: 14).

2.1.2. Kuzey Ticaret Yolunun Açılması

Ortaçağda şehirleşmeye yol açan ticaretin, öneminin neredeyse ticaret yolları ile eşdeğer olduğu görülmektedir. Bu yolları, ihtiyaç duyulan malların güvenli bir şekilde pazarlara diğer adıyla kentlere nakledilmesi ticaretin devamı için hayati öneme sahip olduğunu söylemek yanlış olmaz. Özellikle X. yüzyıldan sonra Doğu'nun malları yoğun bir şekilde Avrupa kıtasına özellikle de Kuzey Avrupa'ya taşınmaya başlamasıyla bu ticaret, yukarıda da belirttiğimiz gibi çoğunlukla Konstantinopolis ve İtalyan ticaret şehirleri tarafından yürütülmüştür. Ticaret, XI. yüzyıldan sonra hızlı bir şekilde gelişme göstermiştir. Dolayısıyla kentleşmeler bu dönemde daha da artmış ve var olan kentlerde de büyümeler olduğu saptanmıştır. Ticaret yollarının gelişmesi de bunun hem nedeni hem de sonucu olarak görülebilir.

Kuzey Yolu'ndan bahsetmeden önce, Avrupa kıtasında karadan devam eden ticaretin rotalarını belirlemek gerekmektedir. Yeni ticaret yolunun açılmasında eski yolların önemli bir yeri bulunmaktadır. Çünkü Avrupa kıtasına Doğu mallarının girişi neredeyse tamamen Avrupa'nın güney kıyılarından, özellikle Konstantinopolis ve İtalyan şehirlerinden yapıldığını belirtmiştik. Bu kıyılara ulaşan malların, Avrupa'daki pazarlara açılması için kara üzerinden kuzey-güney istikametinde devam eden bir kara ticaret yolunu oluşturulmuştu. Aslında bu yollar ulaşımın güvenliliğine, mesafenin kısalığına ve nüfus yoğunluğuna göre doğal olarak kendiliğinden oluşmaktadır. Ticaret

yollarının oluşmasındaki bu faktörler nakiller sırasındaki maliyeti ve kayıpları en aza indirmek ve kâr marjını en yüksek seviyede tutmak içindir.

Bu dönemde özellikle Mainz, önemli bir ticaret merkezi haline gelmişti. Bu bağlamda Hutchinson, X. yüzyıllara kadar Regensburg ve Augsburglu tüccarların Venedik'e gelerek baharat, ipek ve değerli taşlar aldıklarından bahseden manastır kayıtlarının varlığından söz etmektedir (Hutchinson, 1902:417). Bu ticaret yolları, ticaret merkezi haline gelmiş olan şehirler aracılığıyla devam etmiştir. Panayır, fuar veya pazar merkezi haline gelmiş olan şehirler ve şehir haline gelmiş panayır ve pazarlar, ticaret yollarının bağlantı noktalarıydı. Bu bağlamda Kuzeybatı Avrupa'nın, Karolenjlerin erken dönemlerindeki ticaret merkezleri Frisan ve Mainz şehirleriydi (Jellema, 1955:15,21)

Frizya, VI. yüzyıldan sonra Kuzey Avrupa'nın en önemli ticaret merkezi haline gelmişti. Frizyalı tüccarlar, Kuzey ticaretinde çok önemli yer etmişlerdir. Bunu Frizyalıların o dönemde İskandinavlarla Baltık denizindeki ticari mücadelelerinden çıkarabiliriz. Bu dönemde Mainz ve Worms'da Frizyalı tüccarlar için önemli ticaret kolonileri oluşturulduğundan bahsedilmektedir. Daha sonra Frizyalı tüccarlar, önce Kuzey İskandinavya'ya oradan da Baltık denizine ulaşmayı başarmışlardır (Newton, 1926: 73-74). Frizyalıların açmış olduğu bu ticaret yolları ve aktif hale getirdikleri Kuzey Denizi ticareti, bu ticaret yollarının egemenliğini ele geçirip Kuzey ticaret yollarını açacak olan Vikingler için bir altyapı olmuştur.

Frizyalıların muhtemelen barbar istilalarına maruz kalarak yok olmasından sonra bölgede hızla güç kazanmaya başlayan Vikingler, bu bölgenin bütün ticaretini ellerine geçirmişti. Savaşçı bir toplum olmalarına rağmen diğer barbar toplumlara göre

medeniyete daha çabuk ayak uydurdıkları, ticaret konusundaki başarılarından açıkça anlaşılabilir. Çünkü ticaret, barbar bir toplumun yapabileceği bir iş değil, kuralları olan, diğer milletlerle iyi ilişkiler içinde olabilecek ve onların güvenini kazanabilecek bir toplumun yapabileceği bir icraat idi. Vikingler'in diğer İskandinav toplumları gibi yağma yapamamalarının en büyük nedeni karşılarında onlara karşı koyabilecek toplumların bulunmasıydı (McEvedy, 2010: 55). Sanıldığı gibi cahil ve savaşçı toplum olmaktan hızla çıkmışlar ve ticaret konusunda kendilerini çok geliştirmişlerdir.

Avrupa'nın kuzeyinden Karadeniz kıyılarına ilk önce gelen Vikingler, önce bugünkü Ukrayna'nın başkenti olan Kiev'e yerleşmişlerdir (Grabmayer, 2009:5). Vikingler, Konstantinopolis'e ilk olarak IX. yüzyılın ilk yarısında gelmişlerdir²³ (Newton, 1997: 75). Kaynaklarda Viking ticaretinden bahsedilirken, bunların çok uzak mesafeli ticaret yaptıkları konusu üzerinde önemle durulmaktadır. Özellikle ilk uzak ticaretlerini Rusya üzerinden Konstantinopolis'e kara yoluyla ulaşarak tecrübe etmişlerdir. Onların bu teşebbüsleri ileride Ortaçağ Avrupa ticaretini ikiye bölecek olan Kuzey ticaret yolunun açılmasıyla ilgili ilk girişimler olarak kabul edilebilir. Bu yoldaki ticari seferlerde çoğunlukla Slav köleleri Konstantinopolis'te satmak amacıyla getirmişlerdir. Bunun yanında İskandinavların kaliteli kürkleri, bal ve balmumu, don yağı ve deri, dokumalar, tabak çanak ve silah ve her tüccarın çantasından eksik etmediği süs takılarını pazarlamışlardır. Bu malların karşılığında ise geri dönüşte bol miktarda altın, gümüş ve ipek satın almışlardır (McEvedy, 2010: 54).

23 Kiev'de bir ticaret merkezi kurduktan sonra buraya gelecek olan Finliler, Slavlar ve Tatarlar'ın yönetim hakkını da elde ettiler. Bu dönemde buraya gelip yerleşen toplum daha sonraları Grekler ve Doğu Slavları için Varyaglar olarak bilinecekti (Thorndike, 1917:224).

İslam fetihleri nedeniyle ticaretleri kısa bir süreliğine sekteye uğrayan Akdeniz ticaret şehirlerinden Venedik, Pisa, Cenova, Marsilya ve Barselona'nın XI. yüzyıldan sonraki atılımları asıl ticaretin başlamasını sağlamıştır. Bu atılım, kendi toprakları fethedilip kendi ticaretleri engellenen Avrupalıların, özellikle Akdeniz kıyısındaki ticaret şehirlerinin Papa ile işbirliği içinde başlattıkları Haçlı Seferleri ile yapılmıştı. Haçlılar, Doğu ile Batı arasındaki cehalet engelini yıktı ve Haçlı Seferleri sayesinde ticaret, Müslümanların elinde bulunan Filistin, Suriye, Sicilya ve İspanya içlerine kadar ilerlemiştir. XI. yüzyıla kadar devam eden bu ticarete, Akdeniz Havzası, Doğu-Batı ve Kuzey-Güney arasındaki ticaret yolunun merkezi olmuştur (Clarke, 1966: 18).

Kuzeyli barbar toplumlar gibi istilacı bir hareket izlemeyen Müslümanlar yalnızca Akdeniz'e kıyısı olan ve ticari açıdan stratejik önemi olan toprakları ele geçirip Akdeniz havzasındaki bu ticarete ortak olmayı amaçlamış ve ticaret yolunun yön değiştirmesine neden olmuşlardır. Nitekim bu mücadeleler sırasında ticari faaliyetler bir nebze sekteye uğrasa da başta İtalya kıyıları olmak üzere Avrupa kıtasının Akdeniz'deki kıyıları üzerinden yürütülen tüm Akdeniz ticaretinde önce Afrika kıyıları daha sonra da Avrupa kıyıları önem kazanmıştır (Clarke, 1966: 52). Buradaki ticaretin çoğunlukla Müslümanlar tarafından yapılmış olması, Müslümanların bir açıdan amaçlarına ulaştıklarının göstergesi sayılabilir. Kuzey Afrika'dan kara yoluyla yoğun bir mal akışı başlamış ve bu ticaret, Afrika kıtasının iç kesimlerine kadar uzamıştır. Kuzey Afrika kıyılarından yürütülen bu ticarete Müslümanlar, Yahudilerle de yakın ticari ilişkilerde bulunmuştur.

İslam fetihleriyle doğan karışıklık içinde ticaretin aksaması nedeniyle Kuzey'e mal akışının azalması sonucunda Kuzeyli toplumlar, Doğu mallarına daha kolay ve kısa yoldan ulaşmak için yeni yollar denemiştir. Bu toplumların teşebbüs ettiği iki yol vardır.

Birincisinde Vikingler, Baltık denizinden başlayarak önce deniz yoluyla daha sonra Rusya üzerinden kara yoluyla Volga nehrinin üst kesimlerine ulaşmıştır. Oradan Volga nehrini takip ederek daha aşağılara inen Vikingler, Hazar denizinin kıyılarına ulaşmıştır. Hazar denizi üzerinden bugünkü Ceyhan nehrine, oradan da Uzak Doğu'ya ulaşan bir yol ortaya çıkmıştır. İkinci bir yol ise Almanya üzerinden Doğu Avrupa sınırlarına geçmekteydi. Buradan da Dinyeper nehri takip edilerek Karadeniz'e kadar gelinmiştir. Karadeniz üzerinden de Doğu mallarının toplanma merkezi olan Konstantinopolis'e ulaşılmıştır. Ayrıca bu yol, İslam fetihlerinin devam ettiği bu dönemde Akdeniz'den Avrupa'ya mal sevkiyatı yapılan iki yoldan birisi olarak kalmıştı. Diğer bir yol Venedik'in, Konstantinopolis ve İskenderiye ile olan bağlantısıydı (Lincoln, 1902:418, Thornkdike, 1917:224; Robinowitz, 1945:261; Grabmayer, 2009: 14).

İskandinavlardan Konstantinopolis'e kadar gelen ikinci yolla, Kuzeyli toplumların ürettiği mallardan kürk, bal, balmumu ve ayrıca Slav ırkıdan olan köleler Konstantinopolis'e getirilmiştir (Bury, 1923:762). Kuzeyden gelen bu mallar, Konstantinopolis şehrinin sadece Doğu'dan gelen mallar için bir toplanma merkezi olmadığına göstergesi olmuştur. Bu yüzden Konstantinopolis, Doğu'dan ve Batı'dan gelen her milletin bulunduğu kozmopolit bir şehir haline gelmişti.

Ortaçağ boyunca ticaret yollarının çoğu, Doğu dünyası ile Batı dünyası arasında devam eden alışveriş çerçevesinde şekillenmiştir. Ana ticaret güzergâhı bu şekilde olsa da, Avrupa kıtası çevresinde ve Avrupa kıtası üzerinde oluşan ticaret yolları da bulunmaktaydı. Kara üzerindeki ticaretten daha önce bahsetmiştik. Fakat Avrupa kıtası, aynı zamanda bir yarımada olduğundan kara üzerindeki ticaret yollarının yanı sıra daha kolay ve daha az tehlikeli olan yeni deniz yolları arayışı da normal görünmektedir.

Kıtanın kara üzerindeki en önemli güzergâhı kuzey ve güney yönlüdür. Deniz yoluyla da kuzey ve güney yönlü yolların oluşması için gemilerin Cebelitarık boğazını geçip okyanus üzerinden Batı Avrupa kıyılarını takip ederek Kuzeybatı Avrupa'ya kadar gitmeleri mümkündü. Fakat böyle bir yol XIII. yüzyıla kadar oluşmamıştır. Bu ticaret rotası, Flander bölgesinde Bruges kentinin bir ticaret merkezi haline gelmesinden sonra 1277 yılında Cenova'nın buraya ilk defa ticaret gemisi göndermesinden sonra açılmıştı. 1314 yılında da Venedik bu yolu takip ederek Bruges'e ulaşmıştır (Abu-Lughod, 1989: 88). Bu yolun açılmasıyla Güney Avrupalı tüccar gemiciler, ilk defa Cebelitarık boğazını geçip, kıyıları takip ederek Kuzeybatı Avrupa'ya kadar denizden ulaşmayı başarmıştır.

Sonuç olarak ticaret, Geç Ortaçağda Avrupa'nın her yerindeki toplumlar için yeni şehirlerin ortaya çıkmasında ve bu şehirlerin büyümesinde bir yarış haline gelmişti. Bir gelişme ve güçlenme aracı olarak kabul edilen ticaret, bütün Avrupa toplumunun bu dönemdeki en büyük amaçlarından biri olmuştu. Konstantinopolis'in en büyük merkez olduğu bu yarışta Doğu'dan Batı'ya taşınan, sadece ticaret malları değil, bugün Avrupa medeniyetinin de temeliydi. Bugün milletler arasında devam eden medeniyet yarışı bu dönem Avrupa toplumunun kendi içinde devam eden bir yarış olmuştur. Coğrafyaları farklı olan her toplumun bu yarışta kendine göre avantajları ve dezavantajları bulunmaktaydı. En başta Akdeniz kıyısında büyük kentlerin oluşmasını ve bu kıyıların zenginliğinin artmasını sağlamıştır. Yani medeniyetten en fazla payı ilk olarak buradaki toplum almaktaydı. Buradaki toplumlar Akdeniz gibi, Doğu'ya direk bağlanan bir yola sahip olmalarından dolayı en avantajlı durumdaydılar. Neredeyse diğer bütün Avrupa toplumları da uzunca bir süre yalnızca Akdeniz kıyısındaki bu kentlerden beslenmek

zorunda kalmıştır. Zamanla gelişmeye başlayan ticaretle birlikte Doğu'ya ulaşmanın farklı yolları keşfedilmeye başlanmıştır.

Gerek siyasi olaylar ve gerekse doğal sonuçlarla yeni ticaret yolları açılmaya başlamıştır. Önceleri sadece Akdeniz'den yürütülen bu yolla tek kaynaktan beslenen Avrupa toplumları, daha sonra Kuzey Avrupa, Kuzey Afrika ve Orta Avrupa üzerinden yeni yolların açılmasıyla hem Doğu medeniyetine doğrudan ulaşma fırsatı bulmuşlardır. Böylece yeni büyük ticaret kentleri oluşmuştur. Hem de fazla mal girişinden dolayı hareketlenen iç pazarda, malları Avrupa içindeki pazar ve panayırlara ulaştırmak için kıta üzerinde yeni yollar ve yeni ticaret merkezlerinin oluşmasını sağlamışlardır. Bu sayede Avrupa'nın her yerinde büyük ticaret kentleri oluşmuştur.²⁴

2.2. VEBA'NIN TİCARET ŞEHİRLERİ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

Ortaçağ Avrupa tarihinde görülen bütün sosyo-ekonomik gelişmeler arasında tarihçilerin “Kara Ölüm” olarak adlandırdığı Veba salgını, kuşkusuz çok önemli bir yere sahiptir. Ticaretin henüz canlanmaya başladığı, büyük ticaret şehirlerinin ortaya çıktığı ve ticari rekabetin sürekli artarak devam ettiği X. yüzyılı sonrası Avrupa, bu ticaretin sağladığı zenginliklerle yeni oluşumunu tamamlama çalıştığı dönemde yeni bir felakete tekrar yıkılma seviyesine ulaşmıştır. Yüzyıllar boyunca devam eden Barbar istilalarının yıkıcı etkisi, Avrupa halkını çok derinden etkilemesine rağmen Vebanın

²⁴ Avrupa'daki bu durum Türk-İslam dünyası için de geçerli olmuştur. “Türk-İslâm dünyasında uluslararası ticaret yolları üzerinde ya da orduların konakladığı yerlerde veya sınır boylarında, kentsel yerleşmelerden uzak noktalarda kurulan mevsimlik ya da yıllık geçici nitelikli pazar ya da panayırlar kurulduğu bilinmektedir. Bu pazar ya da panayırların süreç içinde devlet eliyle kurulan anıtsal ve kamusal ekonomik hizmet yapıları ile kentsel yerleşmelere dönüştüğü, Ordu Pazarı, Cuma Pazarı, Salı Pazarı, At Pazarı şehri veya Leşker-i Bâzâr ya da Pârsî Bâzâr gibi yer adlarının varlığından da anlaşılmaktadır” (Ülgen, 2012:362).

etkileri ile ilgili kaynaklardaki bilgilerden bu felaketin etkisinin daha fazla olduğu yadsınamaz. Bu salgının Avrupa'daki yıkıcı etkisine geçmeden önce hastalığa neden olan virüsten bahsetmek yararlı olacaktır. Bu bilgiler, hastalığın nasıl ortaya çıktığı, nasıl yayıldığı, Avrupa kıtasına nasıl ulaştığını ve kurbanlarını nasıl öldürdüğünü anlamak açısından önemlidir.

Hastalığa, Fransız Bakteri uzmanı Alexandre Yersin tarafından bulunan ve onun adıyla anılan *Yersinia Pestis* bakterisi neden olmaktadır. Kısaca değinecek olursak çoğu hastalıklar gibi veba da "Zoönotis", yani hayvandan insana geçen bir hastalıktır. Özellikle vahşi hayvanların doğasında bulunan bu hastalık pireler tarafından da taşınabilmektedir. Bu bakteri normal olarak fare gibi kemirgen hayvanların bünyesinde yaşar. Ayrıca bu kemirgen hayvanların derilerinden beslenen pirelerin bağırsaklarında da bu bakteri az yoğunlukta bulunmaktadır (Benedictow, 2004:3-4). Gasquet hastalık karakteristik özelliklerini şu şekilde sıralamaktadır (Gasquet, 1893:7).

1. Gırtlak ve Ciğerde Kangren iltihabı
2. Göğüs bölgesinde şiddetli ağrı
3. Kanlı kusma ve kanlı tükürük
4. Hastanın vücudundan ve nefesinden kötü koku gelmesi.

Hastalığın çıktığı döneme tanık olan İmparator John Cantacuzene bu hastalığın tedavisinin olmadığını yazmıştır. Hastalıktan kurtulmak için ne düzenli bir hayatın ne de güçlü bir bünyenin etkisinin olmadığı söylenmektedir (Gasquet, 1893:9, Vinton, 1888:468). O dönemde Fransız bir doktor olan Simon de Covino, hastalığın bulaşıcılığı konusunda " Vebalı birinin tek bir dokunuşu ve tek bir nefesiyle mahvolmuşlardı" ifadesini kullanmıştır (Crawford, 1914:119).

Veba hastalığı, henüz hakkında hiçbir şey bilinmediği yerlerde ve dönemlerde ortaya çıktığı için yıkıcılığı da çok fazla olmuştur. Salgının ortaya çıkışı ile ilgili kaynaklarda çok net bilgiler olmamasına karşın yaygın olan görüş, ilk olarak Asya'da ortaya çıktığıyla ilgilidir. Orta Asya'nın o dönemlerde Doğu ile Batı arasındaki ticaret bağlantısının en önemli geçiş noktalarından biri olduğuna yukarıda değinmiştik. Kaynaklarda hastalığın buradan ticaret vasıtasıyla bütün Avrupa'ya ve hatta Kuzeydeki İskandinav ülkelerine kadar yayıldığına ilişkin güçlü deliller bulunmaktadır. Aşağıda Avrupalıların ilk defa salgına maruz kalmaları ve salgının Avrupa'daki yayılma süreci ve bu hastalığın ticaret şehirlerine verdiği hasara değineceğiz.

Asya'daki vebanın ticaret yolları vasıtasıyla yayıldığı en güçlü ihtimaldir. O dönemde Asya ve Avrupa arasında başka türden bir iletişim bulunmamaktaydı. Bu ticaret yolları, vebanın Asya'da patlak vermesinden otuz yıl önce ilk defa Venedikli bir seyyah olan Marino Sanudo tarafından 1321'de Papa XXI. John'a gönderilmiş bir mektupta tanımlanmış olacağı tahmin edilmektedir. Mektubun asıl konusu Doğu ile Batı arasındaki ticaret yollarında yaşanan zorluklar ve tehlikelerin Papa'ya rapor edilmesiyle alakalıydı (Gasquet, 1893:2-3).

Avrupalıların bu hastalıkla ilk münasebetleri Karadeniz'de ticaret yapan Cenovalı tüccarlar tarafından gerçekleştiği, Piacenzalı bir noter olan ve İtalya'da Vebanın ortaya çıktığı dönemlere şahit olan Gabriel De' Mussi tarafından belirlenmiştir. Ona göre bu hastalık ilk olarak Cenova'nın Kırımdaki yerleşimi olan Kaffa'dan gelmişti (Gasquet, 1893:4).

Doğu ile Batı arasındaki ticaretin zirve noktasına ulaştığı dönemde Avrupa'nın zenginleşmesinin yanında bu ticaret yolunun geçtiği Asya bölgelerinin de

zenginleşmesi, nüfusun kalabalıklaşması ve görkemli şehirlerin inşa edilmesi kaçınılmazdı. Tüm dünya bu ticaret yolunun nimetlerinden fazlasıyla faydalanmış gibi görünmekteydi. Ticaretin bu nimetleri bazı milletler arasındaki mücadeleleri ve günümüz tabiri ile pastadan daha fazla pay alma yarışını da şiddetli hale getirdiği görülmektedir.

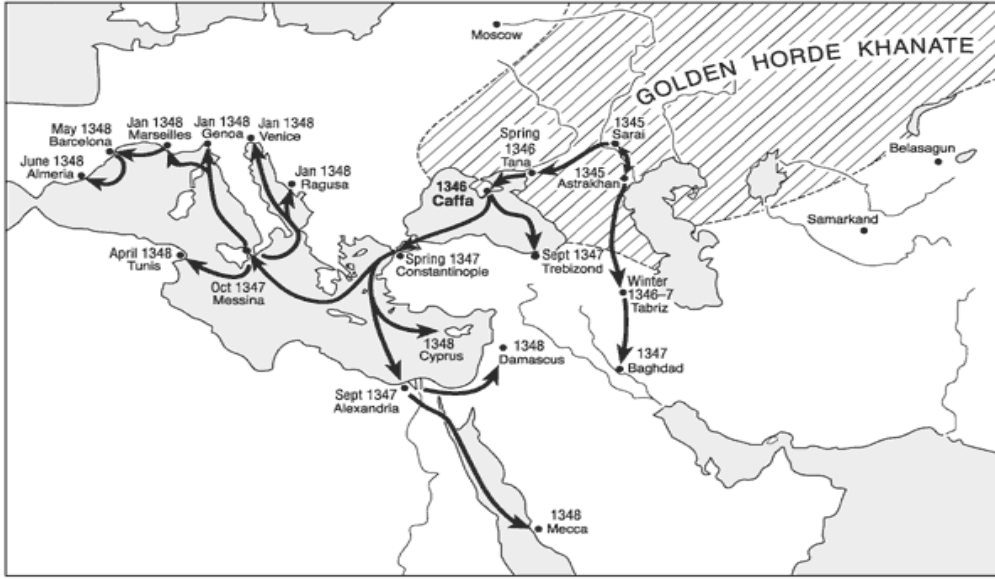
1346 yılında, bu maksatla Kafkaslarda kalabalık hale gelmiş olan Tatarların²⁵ ve Seracenerin ani ve gizemli ölümler yaşadıkları not edilmişti. Nedeni henüz o dönemde ispatlanamasa da hızla artan bu ölümler kalabalık nüfuslu yerleşimlerin nüfuslarını azaltmaya başlamıştır. Bu arada ticaret yarışı devam ederken Doğu'da Tana olarak bilinen, Tatarların egemenliği altında bulunan ve ticaretin hareketli olduğu bölge, Konstantinopolis tarafından desteklenen Cenovalılar tarafından istila edilmeye başlanmıştı. Tatarların şiddetli karşılığı sonucunda kaçan Cenovalılar, daha önce Karadeniz'in kuzeyinde inşa ettikleri Kaffa şehrine sığınabilmiştir. Salgın yüzünden sayıları günden güne azalmasına rağmen Tatarların, Cenovalılar'ın sığındıkları Kaffa şehrini kuşatmaları ticarete verdikleri önemi açıkça ortaya koymaktadır (Benedictow, 2004:9-10; Gasquet, 1983:5).

Cenovalı tüccarlar, Kaffa şehri içinde sıkışıp kalmış ve erzak sıkıntısı yaşamaya başlamıştı. Cenovalılar her ne kadar sıkışmış desek de dışarıda hızla yayılan salgın bir hastalık tehdidini düşündüğümüzde asıl sıkışıp kalanların ağır bir kuşatma gerçekleştiren Tatarların olduğunu söyleyebiliriz. Tatarlar hastalığın getirmiş olduğu tahribatlar sonucunda güç kaybetmeye başlamıştı. Bu durum Cenovalılar'ın hiç

25 Bu dönemde Tatarlar diye bahsettiğimiz milletin bulunduğu bölgede Altın Orda Türk-Moğol Devleti bulunmaktaydı (Benedictow, 2004:8-10)

beklemediği bir anda yardımlarına gelen bir destek gücü olmuştur. Cenovalılar bu salgın sayesinde hayatta kalabilmiştir. Önceleri bu durum kuşatma altındaki Cenovalılar için bir avantaj gibi görünse de Avrupa'nın demografik yapısını kökünden değiştirecek bir felaketin de başlangıcı olmuştur. Tatarların, hastalığı kuşatma altındaki Cenova halkına bulaştırmak amacıyla vebadan ölenlerin cesetlerini savaş aletlerinin yardımı ile surların içerisine atmaya başlamasıyla bu felaket, ilk defa Avrupa'ya burada bulaşmıştır. Kısa süre sonra şehrin surlarının içinde de hastalık kendini göstermeye başlamıştır. Salgının yayılması su kaynaklarının zehirlenmesi ile hız kazanmıştır (Gasquet, 1893:6).

Hastalığın Avrupa'ya nasıl geçtiğini tahmin etmek zor olmayacaktır. Kaffa şehri kuşatma sırasında ve kuşatmadan sonra başta Konstantinopolis olmak üzere birçok ticaret kenti ile ticari bir iletişim halindeydi (Gasquet, 1893:9). Bu iletişim daha çok Cenovalılara erzak ve mühimmat yardımı için gerçekleşmekteydi. Bu bilgilerden yola çıkarak vebanın, ortaya çıktığı yer olan Kırım bölgesinden Avrupa kıtasına doğrudan geçmediği sonucuna ulaşabiliriz. Salgının Avrupa üzerindeki yayılması Kaffa şehri üzerinden gerçekleşmişti. Kaffa'dan yayılan salgın, o döneme şahitlik eden imparator John Cantacuzene tarafından yazılmıştır. Gasquet'in verdiği bilgilere göre Cantacuzene, İskitya'nın kuzeyinde patlak veren hastalığın bütün deniz kıyılarını geçerek dünyaya yayıldığını yazmıştır. Hastalığın ilk ulaştığı yerler, bugünkü Trabzon, Trakya, Makedonya, Yunanistan, İtalya, Akdeniz'deki adalar, Mısır, Libya, bugünkü İsrail toprakları ve Suriye olarak kaydedilmiştir (Gasquet, 1893: 10).



Harita 2.1. 14. yüzyılın ortalarında Vebanın ilk yayılmaya başlama süreci (Wheelis, 2002:971).

Mark Wheelis'in yukarıda salgının ilk yayılması ile ilgili haritasını değerlendirdiğimizde hastalığın ilk ulaştığı yerlerin hep önemli ticaret kentleri olduğunu görmekteyiz. Kaffa şehrinden başlayarak, ilk olarak Batı'da Konstantinopolis, Venedik, Cenova, Marsilya, Barselona, Almeira gibi Akdeniz'in Avrupa kıtasındaki önemli kıyı ticaret kentlerine, Doğu'da ise Trabzon, İskenderiye, Şam ve Bağdat gibi önemli ticaret merkezlerine ulaşmıştır (Wheelis, 2002: 971-972). Bu durum salgının ticaret gemileri vasıtasıyla taşındığına açık bir örnektir. O güne kadar ticaret ile zenginliği Avrupa'ya taşıyan Venedik ve Cenovalı tüccarlar bu defa Avrupa toplumu üzerine kara bir bulut gibi çöken vebayı taşımışlardı.

2.2.1. Veba Salgınının İtalya Şehirlerindeki Etkileri

Vebanın İtalya'ya ulaşması 1348 yılının başlarında Cenova'ya gelen üç ticaret gemisi sayesinde olmuştur. Aynı dönemde bir başka ticaret gemisinin hastalığı Orta Asya'dan Venedik'e getirdiği tahmin edilmektedir. Hastalık, bu iki şehirden ticaret

mallarının sevk edilmesi gibi Avrupa içlerine doğru dağılmıştır. İlk aşamada Messina Boğazı'na ulaştığı kabul edilen hastalık Cenova'nın her yerine yayılmış ve Venedik'te her yüz kişiden yetmişini öldürdüğü kayıtlara geçmiştir. Beklenmedik bir şekilde Avrupa'yı vuran bu salgın, Venedik'teki en iyi 24 doktorun yirmisinin de canını alacak kadar tehlikeliydi (Gasquet, 1893: 16-18). Burada yaklaşık 100.000 kişinin vebadan öldüğü sanılmaktadır ve ölen kişilerin ardından cenazelerini kaldıracak ve arkalarından yas tutacak çok az sayıda insanın sağ kaldığı bilinmektedir (Vinton, 1888:468; Gasquet, 1893: 28).

30 Mart 1348 yılında büyük Venedik konsülü, üç kişi tarafından yönetilecek bir Halk Güvenlik Komitesi (*Comittee of Public Safety*) kurmuştur. Bu komite Venedik lagünleri olarak bilinen adalardan birini tamamen mezarlık haline getirmiş ve bu adaya düzenli tekne seferleri düzenlenerek cesetlerin buraya taşınıp gömülmesini organize etmiştir (Crawford, 1914:114).

Hastalığın Floransa'daki tüm etkileri o dönemde önemli bir İtalyan şair ve yazar olan Giovanni Boccaccio tarafından kaydedilmişti. 1347 yılında hastalığın henüz Floransa'ya ulaşmadığı dönemde Floransa'da şiddetli bir kıtlık yaşandığı kaydedilmektedir. Buna göre şehirde yaşanan açlık devlet müdahalesi ile önlenmeye çalışılmıştır. Yaklaşık 94.000 kişinin devletin sağladığı yardımlardan faydalandığı ifade edilmiştir. Bunların dışında yaklaşık 40.000 insan da ya şehir dışından ya da komşularından aldığı yardımlarla hayatta kalabilmiştir. Hayatta kalmayı başarabilmelerine rağmen insanlar, çok güç kaybetmiş ve zayıf düşmüştü. 1348 yılının Nisan başlarında salgının Floransa'ya ulaşmasıyla kıtlık nedeniyle direnç kaybeden bu toplum, salgından en çok etkilenen toplum olduğu görülmektedir. Aradan iki yıl geçmeden iki felaketle birden mücadele etmek zorunda kalan Floransa, öldürücü

darbeyi aldığı veba salgınının buradaki etkisi yüzünden, ileride Floransa Salgını adı ile tarihteki yerini almıştır (Gasquet, 1893: 20).

Pisa'daki korkunç ölümlerin 1348 yılının sonbaharına kadar devam ettiği bilinmektedir. Gasquet'in yazdığına göre Pisa'da ailesinden hiç kimsenin ölmediği çok az ev kalmıştı. Şehrin etrafı mezarlıklarla dolmaya başlamıştı ve çoğu ailenin tamamen kayıtlardan silindiği kayıtlara geçmiştir. Ölüm o derece hızlı gerçekleşiyordu ki sabah kendini iyi hisseden bir adamın bile akşam öldüğü bildirilmektedir. Bunun yanında o dönemde Siena'lı bir tarihçi olan Agnolo Di Tura'nın, Veba'nın Siena'da 1348 yılının Nisan ve Ekim ayları arasında yaşandığını yazdığı kaydedilmektedir. Şehirde yaşayanların neredeyse hepsi bu hastalıklı şehri terk etmişti. Özellikle Mayıs, Haziran ve Ağustos aylarında salgının şiddetinin artmasıyla ıssız bir hale gelen şehirde ölüleri taşıyacak hamal bile bulunamadığı söylenmektedir. Kaynaklara göre Di Tura'nın kayıtlarında Siena ve çevresinde yaklaşık 80.000 kişinin öldüğü yazılmaktadır (Gasquet, 1893: 26; Crawford, 1914:114).

Salgının ilk (Mayıs 1348) vurduğu yerler arasında olan Orta İtalya'daki Orivieto kasabasına ait kayıtlarda tüm işyerleri ve çalışma alanlarının durduğunu, dükkânların kapandığını ve hayatın durma noktasına ulaştığını söyleyen yazar, İtalya'nın doğusunda Adriyatik denizinin kıyısındaki bir liman şehri olan Rimini'nin de hastalığın ilk yayılma alanlarından olduğunu söylemektedir. Bunun yanında burada hastalığa yakalananlarının çoğunun fakirlerden oluştuğu dikkat çekilmesi gereken bir bilgi olarak verilmiştir (Gasquet, 1893: 27).

Vebalı hastaların çoğunda hastalık gözle görülebilmekteydi. Bu yüzden hasta teşhisi konulmamasına rağmen hastalık şüphesi olan birçok insan da öldürülmüş ve

yakılmıştır. İtalya yarımadasındaki Venedik, Floransa, Cenova ve Pisa gibi birçok yerleşim yerinin, Doğu'dan getirdiği ticaret mallarından daha çok pay almak için birbiriyle yarışırken, bu dönemde salgının kaynağının bu şehirler olduğu şüphesi ile onlarla olan tüm ilişkilerini kesmişti. Özellikle Parma, bu tür bir önlemlerle salgının patlak vermesinden 1348 yılının Haziran ayına kadar olan ilk altı ay kendisini korumayı başarsa da hastalığın şehre bulaşmasına engel olamamıştı. Parma ve Reggio'da yaklaşık 40.000 insanın vebadan öldüğü tahmin edilmektedir (Gasquet, 1893: 28).

2.2.2. Veba Salgınının Fransa Şehirlerindeki Etkileri

Veba salgınının Avrupa'da ilk bulaştığı yerlerden biri hiç kuşkusuz Fransa'dır. Gasquet'in tarihi kayıtlara dayandığı bilgiye göre salgın, 1348 yılının Ocak ayında Marsilya'ya bulaşmıştı. Salgına ilk maruz kalan diğer şehirler gibi Marsilya'ya da ticaret gemileri vasıtası ile geldiği tahmin edilmektedir. Bu dönemde Marsilya'nın en fazla Cenovalı tüccarlar ile ticari ilişki içinde oldukları görülmektedir. İddialara göre hastalığın buraya ulaşması, salgının bulaştığı üç Cenovalı ticaret gemisinin önce Cenova'ya gelmesiyle olmuştur. Buradaki halk bu gemileri hastalığın daha önce zehirlediği Cenova'dan ayrılmaya zorlamış ve sonrasında bu gemiler, Marsilya limanına gitmek zorunda kalmışlardı. Böylece 1348 yılının Ocak ayının ilk günlerinde hastalık Marsilya'ya ulaşmıştı. Yazar bazı kaynakların buradaki hastalığın 1347 yılında başladığını iddia ettiklerini de eklemektedir. Hastalığın kendini Fransa'nın güney kıyısındaki bu liman şehrinde kendini göstermesinden yaklaşık bir ay sonrasına kadar neredeyse 57.000 Marsilyalının öldüğü kaydedilmiştir. Marsilya ve çevresindeki bazı yerleşim yerlerinde nüfusun tamamının vebaya kurban gittiği belirtilmektedir (Gasquet, 1893: 34; Crawford, 1914:119).

1348 yılının henüz başlarında Fransa'yı tahrip etmeye başlayan hastalık Marsilya'dan sonra iç kesimlere doğru etkisini sürdürmeye devam etmiştir. Hazırlıksız yakalanan bütün toplumların ağır kayıplar verdiği görülmektedir. O döneme şahitlik eden yazarların ortak görüşü hastalığın ortaya çıktığı dönemde tedavisinin olmadığına olan inancın yaygın olduğudur. Hatalığa yabancı olan dönemin tıp bilimi tedavi konusunda yetersiz kalmıştır. Bu yüzden ilerde bahsedeceğimiz gibi kilise devreye girerek bu felaketi tanrının bir cezası olarak değerlendirerek tedavi konusunda yapılacak olan tedavilerin de önüne geçmiştir.

Salgın, yayıldığı her yerde ticaret yollarını takip ediyordu. Fransa'da da durum değişmedi. Marsilya'dan sonra iç kesimlere doğru ilerlemesi Rhone nehrinin havzasını takip etmesiyle gerçekleşti. Languedoc nehri vasıtasıyla Batı'ya doğru devam etmiş ve Paskalya perhizinin ilk haftasında Narbonne şehrine ulaşmıştır. Burada yaklaşık 30.000 insanın ölümüne yol açtığı tahmin edilmektedir. Fransa'da Arles şehrinden sonra Avignon'a ulaşan hastalık en büyük kıyımını bu şehirde gerçekleştirmişti. Salgının bulaştığı henüz anlaşılmadan şehirdeki Karmelites manastırının 66 üyesi ölmüştü. Çok hızlı bir şekilde gerçekleşen ölümler ilk üç günde 1.800 insanın canını almıştı. İlk yedi ay içerisinde ölümlerin sayısı 150.000'e ulaşmıştı. Görünen o ki, kötü yaşam koşulları altında yaşayan çok sayıdaki Yahudi'nin yanında hastalıktan korunmak için kendilerine iyi bir yaşam alanı sunulan neredeyse aynı miktardaki İspanyol halkı da ölümlerden kaçamamıştı (Gasquet, 1893: 37-38). Din adamlarının aşırı ölümleri bir kilise üyesine ait ölümler hakkında Bruges'deki arkadaşına yazılmış bir mektup bulunmaktadır. Bu mektupta papa VI. Clement'in ölümlerin nedenin araştırılmasıyla ilgili emir verdiği yazılmaktaydı. Fakat yapılan otopsilerde bunun ateşli bir zatürre belirtileri olduğundan fazlası elde edilememiştir (Crawford, 1914:119-120).

Avignon'daki ölümler o kadar fazlaydı ki bu miktar o döneme ait İngiliz kaynaklarına da yansımıştı. Kaynaklarda hastalığın yoksul ve zengin halk arasında aynı etkiye ait olduğu söylenmesine karşın, bundan ilk önce etkilenenler yine yoksul halk olduğu görülmektedir. Onların içinde bulunduğu sağlıksız yaşam koşulları hastalığın daha çabuk ulaşmasına, daha hızlı yayılmasına ve onların daha zayıf bünyelerinde daha öldürücü olmasına neden oluyordu. Bu bağlamda o döneme ait Montpellier'den bir doktorun ölümlerle ilgili raporu durumu ispatlar niteliktedir.

1348'in yaz başlarında hastalık eninde sonunda Paris'e de ulaşmıştı. Bu dönem, hastalığın Avrupa kıtasında en yaygın olduğu dönemdir. Paris'in o dönemdeki baş rahibi St. Denis'in kayıtlarına göre Fransa'da ölümler bir buçuk yıl devam etmiştir. Bu süre zarfında Paris'te yaşanan ölümler 50.000'i aşmıştır. Rheims şehrine ait Karmelites manastırının tuttuğu kayıtların Paris'teki ölümlerin 80.000'i aştığını yazdığı söylenmektedir. Bu ölenlerin arasında, Kral XI. Alonso, X. Luis'in kızı Navarrelî kraliçe Johanna ve Kral Philip'in karısı Burgundyli Kraliçe Johanna da vardı (Gasquet, 1893: 46-47; Vinton, 1888:468).

2.2.3. Veba Salgınının İngiltere Şehirlerindeki Etkileri

Bu derece büyük bir felaketin Avrupa topraklarında yayılmaya başladığı ilk dönemde hastalıkla ilgili söylentiler hastalığın ulaşmadığı ülkelere kadar yayılmıştı. İngiltere'ye, İtalya, İspanya ve Fransa'dan vebanın yıkıcılığı ile ilgili haberler gelmişti. Kaynaklarda 1348 yılının Ağustos ayının 17'sine ait bir mektupta Bath ve Wells şehirlerinin piskoposu Shrewsbury'den Ralph'in kendi başpiskoposluk bölgesine yazdığı bir mektupta “ Doğudan komşu ülkelere gelen salgından korunmak için manastır okullarında ve halk kiliselerinde her cuma düzenli ibadet ve dua yapılması,

bağışlanma için kırk günlük bir oruç döneminin başlatılması” konusunda talepte bulunduğuyla ilgili bir belgeden bahsedilmektedir. Bunun yanında York başpiskoposu Zouche, kaynaklara göre belki de İngilizlerin 1348 yılında Güney Avrupa’yı tahrip etmekte olan hastalığın önemini tanımlayan ilk başrahiplerinden biriydi. Ayrıca Piskopos Zouche, 1348 yılının temmuz ayının sonlarına kadar kendi başpiskoposluk bölgesinde ibadet taleplerini ileten bir yazı yazıldığı da önemli notlar arasındadır. Çünkü ibadetler, kısıtlı olarak devam etmekteydi (Jessop, 1906:166; Gasquet, 1893:71,150).

Veba virüsünün İngiltere’ye ilk bulaşması 1348 yılının sonbahar mevsiminde gerçekleşmiştir. Fransa’nın kuzeyinde bu dönemde şiddetli olarak devam eden hastalık, İngiltere’nin kıyılarına kadar ancak gelebilmiştir. Avrupa ülkelerine göre daha geç bulaşmasına rağmen buradaki yayılışı oldukça hızlı olmuştur. İngiltere’ye ilk girişi diğer şehirlerin çoğunda olduğu gibi kıyı kesimlerinden olmuştur. Özellikle Güney kıyıları salgının ilk yayılma alanı olmuştur. İngiltere’de bu felaketin bulaştığı başlıca şehirler Dorset, Devon, Bristol Somerset, Gloucester, Oxford ve Londra’ydı. Hastalığın bulaşmadığı çok az bölge bulunmaktaydı (Vinton, 1888:468).

Ağustos ayında önce Normandiya bölgesine ulaşan salgının ilk uğradığı yerleşim alanı İngiltere’nin elinde bulunan Calais’tir. Hakkında çok fazla bilgi olmamasına rağmen hastalıktan çok fazla etkilenen Jersey ve Guernsey yerleşimlerinin de ilk defa yine bu dönemde salgına maruz kaldıkları sanılmaktadır (Gasquet, 1893:71).

Salgının yayılması da zenginliği yayan ticaret gibi tüccarların elinden gerçekleşmiştir. Ticaret devriminden sonra Doğu ile Batı arasında gerçekleşen bu ticari faaliyetler aracılığıyla Doğu’nun zengin ticaret mallarının Avrupa’ya hızlı bir şekilde

taşınması gibi veba salgını da hızla Avrupa'ya taşınmış ve tüm kıta üzerine yayılmıştı. Belki hastalığın ortaya çıkmasının sebebi ticaret gemileri ve tüccarlar değildi; ama bütün Avrupa'da yayılmasının sebebi olarak ticaret gemileri ve tüccarlar olarak gösterilebilir. Salgının İngiltere'ye bulaşması, Fransa ile aynı şekilde gerçekleşmiştir. Yine Calais'te salgından kaçmaya çalışan ticaret gemilerinin Güney İngiltere'de limana sığınmaları ile geldiği tahmin edilmektedir. Çoğu çağdaş kaynağa göre hastalık ilk olarak bir Güney İngiltere kontluğu olan Dorsetshire kıyılarına bulaştı. İlk etkilerini burada gösteren veba salgını, daha sonra iç kesimlere doğru ilerlemek suretiyle ilk olarak Devon, Bristol ve Somerset şehirlerine ulaştı. Bu şehirlere ulaşana kadar yol üzerindeki Salisbury, Exeter, ve Wells kasabaları da virüsten nasibini almıştı. Bu bölgelerde büyük çaplı ölümler kaydedilmiştir (Gasquet, 1893: 72-73).

Hastalığın hızla yayılmasını hızlandıran diğer bir faktör ise 1348 yılı yaz ayının çok yağışlı geçmesiydi. Anormal derecedeki yağışlar doğal olarak sağlıksız koşullar oluşturmuştu. Bu yüzden salgın, aralık ayına kadar ülkenin çoğu yerine yayılmış ve ölümler hızla artmaktaydı. 19 Kasım'da Ewrecreech'te ulaşmış ve yaklaşık iki hafta sonra aynı komşuları olan Castlecary ve Almsford' u sarmıştı. Bridgwater, Clevedon, Weston-supermare, Portishead, ve Bristol'un ülkede hastalığa en erken maruz kalan yerlerden olduğu gerçeği, virüsün Bristol Kanalını geçerek kıyı şehirlerine ulaştığını ispatlamaktadır. 1349 yılının Ocak aylarında Bath ve Bristol arasındaki Keynham manastırında hastalıkla ilgili belirtilerin bulunması, hastalığın bu iki şehirlerden birinden diğerine bulaştığı gerçeğini güçlendirmektedir. Kaynaklara göre bu bölgedeki Freshold, Twerton, Hardington, Holcombe, Cloford, Kilmersdon, Babington, Compton, and Doultling, köylerinin hepsi bu dönemde terk edilmişti (Gasquet, 1893:84-85).

Hastalığın özellikle büyük ticaret şehirleri ve liman şehirleri üzerinden yayıldığı görüşü genel olarak kabul edilmektedir. Kuşkusuz bu durumun nedeni, giriş çıkışların çok olmasına bağlanabileceği gibi o döneme ait bir tarihçinin söylemiş olduğu gerçekler de salgının nasıl yayıldığını farklı bir şekilde ortaya koymaktadır. Gasquet'in bildirdiğine göre dönemin yerleşiminde sokaklar çok dar yapılmıştı. İki ev arasındaki mesafe yalnızca insanların dolaşmasına uygun genişlikteydi. Şehrin merkezinde yer altında şarap, tuz ve diğer ticaret malları için depo olarak kullanılmak üzere oyuklar açılmıştı (Gasquet, 1893: 84-86). Bu oyukların yer altına açılmasının sebebi olarak daha serin olması ve ürünlerin bozulmasının engellenmesi olarak görebiliriz. Fakat henüz kanalizasyon sisteminin gelişmediği bir dönemde şehrin tüm atık suları yer altında olan bu depolara akıyor olması şehri besleyen yiyecekleri sağlıksız hale getirmekteydi.

Kaynaklarda İngiltere'de vebanın ortaya çıkardığı en önemli sorunlardan birisi de ölümlerin gömülmesiydi. Gasquet kaynağında belirttiğine göre Bristol'de yerel bir tarihçi olan Seyer, 1348 yılında ciddi mezar sıkıntısı yaşandığını dile getirmiştir. Kilise mezarlıklarında bile yer kalmamıştı. Bu durum hastalığın yaygın olduğu her şehirde görülmekteydi. Bazı şehirlerde binlerce kişinin gömüleceği birkaç mezarlık daha yapılmıştı. Aşırı ölümler kral adına toplanan vergilerin miktarında bile kendini gösterirken ölümleri gömecek hamalların bile bulunamadığı bir dönemde tüm iş kollarında çalışacak insanların kıtlığı, işçi haftalıklarının da aşırı yükselmesine neden olmuştu (Jessop, 1906:254).

İş dünyası ve üretim hayatının sekteye uğraması buna bağlı olarak vergi gelirlerini de düşürmüştü. İlk birkaç ay içerisinde vergi miktarı neredeyse yarı yarıya azalmıştı. Kaynaklarda 1346 ile ilgili bolluk ve ucuzluk yılları diye bahsedilirken vebanın yayılmasıyla bu durumdan eser kalmadığı belirtilmektedir. Ekonomik hayattaki

bu düzensizlik devletin müdahalesi ile giderilmeye çalışıldığı görülmektedir. Bu bağlamda salgından birkaç yıl sonra “İşçi Kanunu (Statute of the Laborers)” adı altında çıkarılan bir yasa ile iş dünyasına ve çalışanların haftalıklarına düzenlemeler getirilmiştir. Bu düzenlemeler ile birlikte işçilere ağır bir yük getirilmiştir. Ücretleri üçte bir oranında düşürülmüştü. Düzenlemedeki asıl amaç vebadan önce yani 1346 yılındaki ekonomik refahı yakalayabilmektir (Seligman, 1887: 94; Gasquet, 1893:86-87,93).

Hastalığın Londra’ya ulaşması çok uzun sürmedi. Eylül ayının sonlarında burada da ölümler görülmeye başlamaktadır. Dönemin yazarlarından olan Aesbury’den Robert’in, hastalığın en şiddetli olduğu dönem olarak 2 Şubat ve Paskalya bayramı arasını gösterdiği belirtilmiştir. Bu dönemde Londra mezarlıkları ölümler için yetersiz kalmıştı. Bu yüzden Smithfield’de yeni bir mezarlık yapılmış ve buraya günde 200’den fazla ölünün gömüldüğü söylenmektedir (Gasquet, 1893: 93).

İngiltere’nin Güney sahillerinde başlayan bu felaket, sonraki yılda Galler’e daha sonra ise İrlanda’ya kadar ulaşmıştı. İrlanda’da çok sayıda bulunan İngiliz yerlisinin de ölümüne neden olan Veba salgını dağlarda ve yüksek yerlerde dağınık olarak yaşayan İrlanda yerlilerine kadar ulaşmıştır. İngiltere kadar etkili olmasa da hastalık, İrlanda’da önce Hawth ve Dalkey yakınlarında bulunan Dublin’de patlak vermişti. Burada Dublin ve Drogheda şehirleri, salgından ilk olarak en fazla etkilenen şehirler olmuştur. Özellikle Dublin’de Ağustos ayının başlangıcından Cristmas’a (yılbaşı) kadar 14.000 ölüm gerçekleştiği kaydedilmiştir. (Clyn, 1832:6; Gasquet, 1893:117, Vinton, 1888:468).

Vebanın gelişimi ile ilgili bu özet bilgiler ölümleri ve art arda gelen felaketlerin evrensel olduğunu göstermek için yeterli olmaktadır. Hastalık, Danimarka, Norveç

İsveç gibi İskandinav ülkelerine İngiltere'den giden gemiler yoluyla bulaşmıştı. İsveç'te Kral Magnus'un üvey kardeşleri olan Haken ve Knut bu hastalık nedeniyle ölmüşlerdi. Ayrıca Westgothland şehrinde de 466 papazın ölüm kayıtları bulunmuştur (Vinton, 1888:469).

Hastalığın ulaşmadığı çok az yer vardı. Kaynaklardaki bilgilere göre etkisi 1357 yılına kadar devam etmiştir. 1347 yılında Avrupalıların tanıştığı bu hastalık hafızalarda bundan sonra asla unutamayacakları bir yer edinmişti. Gasquet'in kaynağında yer verdiği Cistercian manastırına olan Louth Park kayıtlarına göre çoğu yerde insanların beşte biri canlı kalabilmişti, bu tür bir salgının daha önce duyulmamış, görülmemiş ve kaydedilmemişti ve Nuh tufanında bile bu kadar insan ölmemişti (Gasquet, 1893:149). Bir diğer kaynağa göre İngiltere'nin toplam nüfusunun yarısı veba nedeniyle yok olmuştu (Harding, 1901:198).

2.2.4. Veba Salgınının Diğer Avrupa Şehirlerindeki Etkileri

Veba, Sicilya, Sardunya ve Korsika adalarından İspanya'nın doğusunda bulunan Balearic adalarına da ulaşmıştır. Bu üç adada birden devam eden salgın Mayorka adasında şiddetli bir biçimde kendini göstermişti. Tarihçi Zurita'nın bir aydan kısa bir sürede bu adada 15.000 kadar insanın vebadan öldüğünü kaydettiğine dair bilgiler günümüz kaynaklarında yer almaktadır. Bu sayı ile ilgili o dönemin farklı kayıtlarında çeşitli miktarlar verilmesine karşın adada yaklaşık her on kişiden sekizinin öldüğüne dair oranlar da ileri sürülmektedir. Fakat bu rakamlar günümüz tarihçileri tarafından ispatlanamamış ve bu yüzden dikkate alınmamıştır. (Gasquet, 1893: 58).

Hastalığın en erken ulaştığı ülkelerden birisi de İspanya olmuştu. Bunun nedeni yukarıda belirttiğimiz gibi Akdeniz'e kıyısı bulunan liman kentinin olmasından

kaynaklanmaktadır. Bu dönemde ticaret gemilerinin uğrak yerlerinden birisi de şüphesiz Barselona şehriydi. Bu durum hastalığın ticaret gemileri vasıtasıyla geldiği ihtimalini güçlendirmektedir. 1348 yılının başlarında hastalığın ulaştığı tahmin edilen ülkede salgından ilk etkilenen yerler Barselona ve Almeira kentleri olmuştu. Daha sonra oradan 1348 yılının Mayıs ayında Valensiya'ya sıçradığı kaydedilmiştir. Barselona kentinin nüfusunun dörtte birinin bu hastalık nedeniyle yok olduğu yazılmaktadır (Gasquet, 1893: 58-59).

Fransa'ya ulaşan salgının bir dalgası Rhone akıntısını takip ederek kuzeyde İsviçre'ye kadar ulaşmıştı. 1348 yılında Avignon'a ulaşan salgın, buradan Rhone nehrinin kuzey doğuya akan bir kolunu takip ederek Cenevre kentine kadar gelmişti. Salgın, ertesi yıl 17 Mart 1349 yılında Ruswly'e Luzern'e ve Bern'e bu yolla ulaşmıştı. Luzern'de bu hastalık yüzünden yalnızca 3.000 kişinin öldüğü kaydedilmişti (Gasquet, 1893: 60). 4 Nisan 1349 yılına ait Venedik kayıtlarında hastalığın Macaristan'a ulaştığı bildirilmektedir. Yine bu kayıtlarda 7 Haziran'da Macar kralının hastalığın sona erdiğine dair duyurusunun bulunduğu kaynaklara geçmiştir. Yine aynı dönemde Ren nehrinin havzasını takip eden salgın, 1349 yılının yaz aylarında Frankfurt'a ulaşmıştır. Buradaki kayıtlara geçen ölü sayısı 72 günde yaklaşık 2.000 idi. 1349 ve 1350 yıllarında Prusya bölgelerindeki kasaba ve şehirlere yayıldı. Ertesi yıl uzak kuzeydeki Bremen'e ulaşmıştı ve takip eden yılda şehrin yöneticileri ölümlerle ilgili bir nüfus sayımı yaptırıldı. Bu sayım sonucunda yaklaşık 7.000 kişinin öldüğü tespit edilmişti (Gasquet, 1893: 66-67).

Sonuç olarak dünyadaki bütün felaketlerin tahribat şiddeti başta can kaybı daha sonra ise mal kaybının miktarı ile hesaplanır. Can kaybının öncelikli öneme sahip olmasının sebebi ise mal kaybına nazaran telafisinin mümkün olmamasından

kaynaklandığını tahmin etmek güç değildir. Sel baskını, yangın, Barbar kavimlerin istilaları ve birçok diğer salgın hastalıklar, Avrupa'yı veba kadar etkilememiştir. Bu tür felaketlerin etki süresi de onun şiddetini belirlemenin en önemli göstergesidir.

Veba salgını ortaya çıktığı dönemden bu yana hala etkisini devam ettiren ve her Avrupalı insanın adını duyduğunda kendisinden bir şeyleri aldığını hissettiği derin bir etkiye sahip olacak kadar yıkıcı bir etki göstermiştir. Avrupa nüfusunun dörtte birinden fazlası veba hastalığından dolayı yok olmuştur. Bazı küçük yerleşim yerlerinin tamamı bazı şehirlerin ise tamamına yakını veba salgını yüzünden yok olmuştur.

Tablo 2. 2: Ortaçağda Belirli Ticaret Şehirlerin 1050 ile 1500 Yılları Arasındaki Tahmini Nüfusları (Long, 1992: 8).

Şehirler	1050'lerde	1200'lerde	1330'lerde	1500'lerde
<i>Venedik</i>	45.000	70.000	110.000	100.000
<i>Cenova</i>	-	30.000	100.000	58.000
<i>Pisa</i>	-	-	38.000	-
<i>Marsilya</i>	-	-	31.000	45.000
<i>Floransa</i>	15.000	60.000	95.000	55.000
<i>Paris</i>	20.000	110.000	150.000	225.000
<i>Ypres</i>	40.000	-	-	-
<i>Ghent</i>	-	55.000	-	-
<i>Bruges</i>	-	-	40.000	35.000

Avignon'da Papa'ya ölümlerle ilgili verilen raporda Doğu'dan Batı'ya, Çin de dâhil olmak üzere yaklaşık 23.840.000 insanın öldüğü tahmin edilmektedir. Saraydan kulübeye her yer vebadan nasibini almıştı. Yukarıda verilen tabloya göz attığımızda verilen rakamlar hem şehirlerin popülasyonunu hem de veba salgınından sonraki nüfus

durumunu açıkça ortaya koymaktadır. Fakat tabloyu değerlendirdiğimizde dikkat çeken noktalardan biri ticari potansiyeli yüksek olan ve salgından sonra da ticaretine devam eden şehirlerin çabuk toparlandığı ve XVI. yüzyılın başında vebadan önceki nüfus sayısına yaklaştıkları görölmektedir.



DEĞERLENDİRME

Avrupa Tarihi, Ortaçağ ile başlar. Bu tez, bugünkü Avrupa medeniyetine dair en eski izleri tespit etmekle açıkça anlaşılmaktadır. Avrupa kıtasının tarihine baktığımızda siyasi çatışmaların çok yoğun olduğu bir alan olarak göze çarpmaktadır. Bu çatışmalar, yaşamak için cazip bir alan olmasından mı kaynaklanıyordu? Yoksa kavimlerin kesişme noktası olmasından mıydı? Cevap ne olursa olsun bu çatışmalar, üzerinde üç medeniyetin kurulduğu Avrupa topraklarına büyük zararlar vermiştir. Başta Roma medeniyeti olmak üzere, Bizans'ın kurduğu medeniyet ve son olarak Avrupa medeniyeti bu topraklar üzerinde kurulmuştur.

Ortaçağ, bu kıta üzerindeki son medeniyetin başladığı dönem olması açısından çok önemlidir. Bunun yanında Roma Medeniyeti de bu dönemde sona ermiştir. Bu anlamda siyasi açıdan en karmaşık dönemler Ortaçağ'da yaşanmıştır. Bu dönemin en önemli belki de kıtanın gördüğü en büyük siyasi karışıklık şüphesiz Germen İstilalarıdır. Milattan önce IV. yüzyıldan başlayarak silsile halinde Avrupa kıtasına akınlar yapan Germen kavimleri, VI. yüzyıla kadar devam etmiştir. Bu süreç devam ederken de Germen kavimleri kıta üzerinde birbirilerine karşı üstünlük mücadelesi vermişlerdir.

Bu siyasi karışıklık döneminde Roma medeniyetine dair izler büyük oranda yok olmuştur. İyice zayıflayan Roma imparatorluğu, 364 yılında önce Doğu ve Batı Roma olarak ikiye ayrılmıştır. Daha sonra 476 yılında Roma şehri yağmalanmak suretiyle Batı Roma imparatorluğu yıkılmıştır. İstilalar döneminde burada kalıcı bir yönetim organize edilemediği görülmektedir. Bundan sonra tüm kıta üzerine yayılmış olan Germen kavimleri istilalara devam etmiştir. Kıta üzerinde uzun bir süre siyasi karışıklık dönemi

yaşanmıştır. Öyle ki Roma medeniyeti yok olmuş ve yeni bir siyasi düzen kurulamamıştır. Siyasi düzen, yeni bir medeniyet bilinci ile yeniden yeşermiştir.

Bundan sonra kurulacak olan siyasi düzenin, sadece küçük yerleşim yerlerinin kurulması ve gelişmesiyle sıfırdan başlayabildiği görülmektedir. Çünkü büyük yerleşim yerlerinin neredeyse tamamı yok edilmiş ve yerli halk öldürülmüştü. Hayatta kalanlar da çatışmalardan kaçarak yurtlarını terk etmiştir. Sular durulduğunda geride kalanlar yalnızca hayatta kalabilme mücadelesi vermiştir. Kilise dışında her kurum yok olmuştur. Eski halktan geriye kalanlarla yeni gelen Germen halk, kilisenin yöneticiliğinde yeni bir düzen kurmak için kaldıkları yerden devam etmişlerdir.

Sükûnetin sağlanması VIII. yüzyılı bulmuştur. Fakat bu kadar ağır bir hezimetten çıkan bir toplumun yeni bir medeniyet oluşturacak altyapıyı oluşturması için biraz daha zamana ihtiyacı bulunmaktaydı. Yeni medeniyetin yükselmesi için gerekli zihniyet, bu sürede oluşacaktı. Mesela eskiden tarıma dayalı bir toplum bulunmaktaydı. Zenginlik arazi miktarı ile ölçülebiliyordu. Planlı bir yapılanmayla olmasa da artık bu düzenler değişmiştir. Çünkü artık ne imparator vardı ne de onun için tarım arazilerini işleyecek kadar insan. Bu yüzden tarıma dayalı bir zenginlik kalmamıştır. Arazisi ve üretim imkânı olanlar yalnızca hayatta kalabilmeleri için gerekli olacak kadar üretim yapabilmekteydi. Ticaret neredeyse yok denecek kadar azdı.

Tarımsal zenginliğin zirvede, ticaretin ise çok düşük olduğu bir ortamdan, tarımın imkânsız hale geldiği bir ortama geçildiğinde yapılacak bir tek şey kalmıştır. Toplum, bu değişim içerisinde kendisine yeni fırsatı oluşturmak için bu zorunlu nedeni kullanmıştır. Önceleri antik çağdaki toplumlardaki tarımsal faaliyetlere benzer biçimde amatörce yapılan ticaretin gelişimi çok hızlı olmuştur.

Ticaret, bir bölgenin toplumunun zorunlu olarak belirli yerlerde toplanmasını sağlayan bir araç olmuştur. Hayatını devam ettirmek için elinde olan ve ya üretebildiği ne varsa, diğer ihtiyaçları için satmaya başlayan insanlar, yavaş yavaş birer tüccar olmaya başlamıştı. Giderek artan bu faaliyetler belirli zamanlarda belirli yerlerde insanların toplanıp alış veriş yaptığı merkezler oluşturmuştur. Onların, yaşam için tek çareleri olan bu faaliyetlerinin üzerinde bir medeniyetin şekilleneceğini tahmin edebildiklerini söyleyemeyiz. Çünkü o dönemde bu basit ticari faaliyetler sayesinde ticaret şehirlerinin kurulacağını ve bunların Doğu Medeniyetine ait ne varsa bu topraklara taşıyacağını ve yeni bir medeniyetin bu şehirler sayesinde oluşacağını öngörmek imkânsızdır. O dönemin insanı ticareti henüz zenginleşmek için değil, bir şekilde hayatlarını kazanabilecekleri zorunlu bir çıkış yolu olarak görmekteydiler. Bu gelişmeleri bugün bir sebep sonuç zinciri içerisinde birbirine bağlayabilmekteyiz.

Ticaret, bir geçim kaynağı olmaya başlarken insanların mal alış verişi için toplandıkları bu yerlerin faaliyetleri günden güne büyümüştür. Öyle ki; belirli zamanlarda kurulan bu pazarlar çevresinde sürekli yerleşimler oluşmaya başlamıştır. Yerleşimler arttıkça ihtiyaç duyulan idari kurumlar bu yerlerin birer kent olmasını sağladı.

Pazarkentler olarak bilinen bu kentler, Geç Ortaçağlardaki Ticari Devrime yol açacak olan ticaret kentlerinin ilk örnekleri olmuştur. Bu kentler sayesinde ticaret daha da artmıştır. Çoğunlukla kara üzerindeki bu kentler, ticaretin ilk dönemlerine önderlik etmelerine karşılık medeniyetin oluşması için yetersiz kalmıştır. Avrupa medeniyetinin oluşmasının Doğu medeniyetine bağlı olduğu bilincine, ticaret kentlerinin ilk örnekleri olan bu pazar kentlerinin X. yüzyıldan sonraki ticaret kentlerinin başardığı ticari devrimi başaramamış olmaları sonucuyla ulaşabiliriz. Bu kentler arasındaki fark; birinin iç piyasaya ekonomisinde dayalı bir ticaret yaptığı, diğerinin ise uluslar arası bir

ekonomide kendi topraklarına kazanç sağlamış olmasıdır. Yine de ticaret bilincini oluşturmada lokomotif görevi görmesinden dolayı pazar kentler de önemli yer tutmaktadır.

Asıl ticaret kentleri Doğu medeniyetine ulaşılabilir bir imkan olan Akdeniz havzasında deniz yolu ticareti yapan kentler olmuştur. Bu kentler deniz taşımacılığı ile uluslar arası bir ticaret yapmışlardır. Ortaçağda XIII. yüzyıl ticari devrimin doruk noktası olmuştur. Bu dönemde en önemli ticaret kentleri Konstantinopolis, Venedik, Cenova bunlara sonradan katılan Floransa, Pisa, Bruges, Ghent, Ypres şehirleridir. Bu şehirlerin, Avrupa medeniyetinin kurulmasına önderlik ettiğini görmekteyiz. Konstantinopolis şehrinin önderlik ettiği uzun mesafeli bu ticaretle Avrupa toplumunun kurtulması, zenginleşmesi ve diğer medeniyetlerle mücadele etmesi sağlanmıştır. Tüm bunlar Avrupalı ticaret şehirlerinin Doğu'ya ait malları bu kıta üzerindeki her yere ulaştırması sonucuyla gerçekleşmiştir. Nitekim bu ticaretin öncesinde Avrupa diye bir kavram bulunmamaktadır.

Bahsettiğimiz bu ticaret kentlerinin ortaya çıkışları Avrupa'daki bu ticaret potansiyelinin artmasından kaynaklanmaktaydı. Aslında bu potansiyelin artması birçok gelişmeyi de beraberinde getirmiştir. Limanların kurulması, paranın kullanımı, ticari tekniklerin gelişmesi, yeni ticaret mallarının keşfedilmesi, farklı ticaret yollarının keşfedilmesi, yerel endüstrinin gelişmesi, şehirleşmenin artması gibi gelişmeler ticaretle birlikte hızla gelişme göstermiştir. Uzak mesafeli deniz ticaretine uyumlu gemilerin inşa edilmesi de bu potansiyelin artmasıyla olmuştur. Bütün bu gelişmeler şehirlerin büyüüp gelişmesini ve daha fazla Doğu mallarını getirmelerini sağlamıştır. Ticaretin bu çekiciliği yeni ticaret şehirlerinin ortaya çıkmasını da sağlamıştır. Bu gelişmeler

yalnızca Hıristiyanları değil İspanya'ya yerleşen Müslümanların da ilgisini çekmiştir. Bu yüzden Akdeniz havzasında bir üstünlük mücadelesinin başladığını görmekteyiz.

Kentlerin satın aldıkları Doğu ürünlerini elde edebilmesi için karşılığını ödemeleri gerekliydi. Altın, gümüş, tarımsal ürünler, hammaddeler, cevherler, Slav köleler Doğu mallarına karşılık olarak verilmiştir. Avrupa toplumu, kendileri için hayati öneme sahip bu ürünleri elde edebilmek için ellerindeki her şeyi değerlendirdiğini görmekteyiz. Çünkü bu mallar Avrupa toplumunun daha önce hiç görmediği ürünlerden oluşmaktaydı. Bu malların özellikle Kuzey Avrupa'daki toplumlar tarafından çok fazla talep edilmesini, yaşam koşullarının burada daha zor, üretimin daha düşük ve kazanç yollarının daha az olmasına bağlayabiliriz. Çünkü bu bölgelerden gelen tüccarların getirdiği ürün çeşitliliği daha azdır ve deniz ticareti gelişmemiştir. Bunun yanında Güney Avrupa'dan aldıkları mallara karşılık olarak altın ve gümüşle ödeme yaptıkları da bu durumu desteklemektedir.

Dikkat çekilmesi gereken konulardan bir tanesi de Avrupa medeniyetinin Roma İmparatorluğunun varisi olarak bir imparatorluk kurmamış olmasıdır. Bu medeniyet küçük şehirlerden oluşmuştur. Roma medeniyeti tek merkeze bağlı bir imparatorluk yönetimi ile yönetilmekteydi. Aynı şekilde Bizans medeniyeti de tek merkezden yönetilmekteydi. Hatta bir Batı Roma toprağı olan Venedik şehri bile Bizans'a bağlı olarak gelişmiştir. İstilalardan sonra Avrupa karası üzerinde yönetim kiliseye bağlıydı. Fakat kilise idari bir yapı olmaktan çok dini bir kurumdu. Bu yüzden yeni kurulan şehirlerin kiliseye çok fazla uymadığı ve her şehrin kendi kendini yönettiği bir yapı idame ettiği görülmektedir. Yine de eskiye göre daha parçalanmış bir yapı olmasına karşılık daha güçlü merkezlerin olduğu bir sistem gelişmiştir. Ticaret şehirlerinin kendi

aralarındaki rekabet onları daha da güçlendirmiştir. Ayrıca gücün tek merkezliliği ortadan kalmış ve Avrupa'nın çeşitli yerlerinde güçlü şehirler ortaya çıkmıştır.

XIII. yüzyılda bu ticaret şehirlerin ekonomik açıdan zirve noktasına ulaştıklarını görmekteyiz. Siyasi çatışmalar eskiye nazaran çok daha az görüldüğü bu dönemde ticari rekabetler ön plana çıkmıştır. Kıyasıya bir yarış içerisinde Akdeniz havzasında ticaret yapan kentler, Kuzey Avrupa'da ortaya çıkmaya başlayan yeni ticaret merkezleriyle de mücadele etmek zorunda kalmışlardır. Belirli dönemlerde aksamalar olsa da bu ticaret hiçbir zaman tam anlamıyla durmamıştır. Bu aksaklıklardan en büyüğünün Kara Veba Salgının olduğunu görmekteyiz. Avrupa'ya o dönemde sayısız güzellikler taşıyan şehirler, neredeyse istilalar kadar ağır bir darbe vuracak olan bu salgını da getirmişlerdi. Veba yüzünden Avrupa büyük nüfus kayıplarına uğramıştır. Salgın, Avrupa medeniyetinin oluşmasını geciktirmiş fakat durdurmayı başaramamıştır.

KAYNAKÇA

- Abulafia, David (1977). *The Two Italies- Economic Relation Between the Norman Kingdom of Scily and Northern Communes*, Cambridge: Cambridge University yay.
- Abu-Lughod, Janet (1989). *Before European Hegemony, The World System A.D. 1250-1350*, New York: Oxford University yay.
- Adelson, Howard L. (1960). "Early Medieval Trade Routes", *The American Historical Review* (c. 65, S. 2.). Chicago:University of Chicago yay., ss. 271-287
- Ağaoğulları, M. A., Köker, L. (1998). *İmparatorluktan Tanrı Devletine*, Ankara: İmge Yayınları.
- Ashtor, Elyahu (1992). *Technology, Industry and Trade (the Levant Versus Europe 1250-1500)*, B. Z. Kedar (Ed.), Hampshire, Variorum yay.
- Attali, Jacques (1999). *1492, M. Ali Kılıçbay (çev.)*, Ankara: İmge Yayınları.
- Bakır, Abdulhalik (2008). *Ortaçağ Medeniyetine Dair Çeviriler, c. I*. Ankara: Bizim Büro Basımevi.
- Benedictow, O. J. (2004). *The Black Death 1346-1353*, Woolbridge: The Boydell yay.
- Benevolo, Leonardo (1995). *Avrupa Tarihinde Kentler*, Nur Nirven (çev.) İstanbul: AFA Yayıncılık,
- Braudel, Ferdinand (2008). *Akdeniz Mekan, Tarih, İnsanlar ve Miras*, Necati Erkurt-Aykut Derman (çev), İstanbul: Metis Yayınları.
- Braudel, Fernand (2004). *Maddi Uygarlık Ekonomi ve Kapitalizm- XV.-XVIII: Yüzyıllar (Dünyanın Zamanı)*, Mehmet Ali Kılıçbay (çev), Ankara: İmge Kitapevi.
- Buckley, Theodore Alois (1853). *The Great Cities of the Middle Ages; or the Landmarks of European Civilization*, Londra: G. Routledge & CO. yay.

- Bury, J. B.,(Tasarlayan). (1923). “The Cambridge Medieval History, Tanner”, J. R., C. W. Previte-Orton, Z. N. Brooke (ed.), *The Eastern Roman Empire (717-1453)*. c. V, Cambridge: Cambridge University yay. ss. 745-777.
- Byrne, Eugene H. (1920). *Genoese Trade with Syria in the Twelfth Century*, *The American Historical Review* (c.5, S 2) Chicago: University of Chicago yay. ss. 191-219.
- Christian, David (2000). “Silk Roads or Steppe Roads? The Silk Roads in World History,” *Journal of World History*, (c. 11, S. 1), USA: University of Hawai'i yay. ss. 1-26
- Clarke, Maude Violet (1926) *The Medieval City State : an essay on tyranny and federation in later Middle Ages*, Londra: Methuen & Co yay.
- Clyn, John (1832). “Account of a Pestilence that raged in Ireland in the Year 1348”, as given by John Clyn, a Franciscan Friar, of Kilkenny, in his *Annals*. (c. 1, S. 1) Dublin: The Dublin Penny Journal. ss. 6.
- Crawford, Raymond (1994). *Plague and Pestilence in Literature and Art*, Londra: Oxford University yay.
- Curtin, P.D. (2008). *Dünya Tarihinde Kültürler Arası Ticaret, Şaban Bıyıklı (çev), Küre yay.*
- Dean, Trevor. (2000) *The Towns of Italy in the Later Middle Ages*, Manchester: Manchester University yay.
- Dijkman, J. E. C. (2011). *Medieval Market Institutions The Organisation of Commodity Markets in Holland, c. 1200 – c. 1450*, Boston: Brill yay.
- Dobb, M., Sweezy, P., Takahashi, K. H., Hilton , Hill, R., C. (1970). *Feodalizmden Kapitalizme Geçiş, Çetin Yetkin (çev)*, Ankara: Aydınlık Yayınları.
- Doosselaere, Q. V. *Commercial Agreements and Social Dynamics in Medieval Genoa*, New York: Cambridge University yay.

- Ebersolt, Jean (1996). Bizans İstanbulu ve Doğu Seyyahları, İlhan Arda (çev), İstanbul: Pera yayınları.
- Elliot, T. G. (1987). "Constantine's Conversion: Do We Really Need It?" Phoenix (c. 41, S. 4), Toronto: University of Toronto Press. ss. 420-438.
- Fleet, Kate (1999). European and Islamic Trade in Early Ottoman State the Merchants of Genoa and Turkey, Cambridge: Cambridge University yay.
- Frake, C. O. (1985). Cognitive Maps of Time and Tide Among Medieval Seafarers, Man, New Series (c. 20 S. 2), Londra: Royal Anthropological Institute of Great Britain and Ireland, ss. 254-270.
- Gasquet, Francis Aidan. (1893). The Great Pestilence-(1348-1349) Now Commonly Known as The Black Death, Londra: South Counties yay.
- Gibbon, Edward (1829) The History of the Decline and Fall of The Roman Empire. c. XII, S. 10, Leipsick yay.
- Goff, Jacques Le (2008). Avrupa'nın Doğuşu, Timuçin Binder (çev), İstanbul: Literatür yayınları.
- Grabmayer, Johannes. (2009). With wagons across the land, mounting the Alps, on ships and rafts down the rivers and by foot to the sanctuaries (Pilgrimage, Streets, and Traffic from a Cultural Historical Point of View), Klagenfurt: University of Klagenfurt yay.
- Greif Avner (2006). Institutions and Path to the Economy- Lesson from medieval trade, New York: Cambridge University yay.
- Harding, Samuel B. (1901) The Story of Middle Ages, Chicago: Scott, The Henry O. Shepard CC. yay.
- Hawell, M. C. (2010). Commerce Before Capitalism in Europe 1300-1600, New York: Cambridge University yay.

- Heywood, William. (1921) A History of Pisa Eleventh and Twelfth Centuries, Cambridge: Cambridge University yay.
- Hodgson, F. C. (1901). The Early History of Venice; from Foundation to the Conquest of Constantinople A.D. 1204, Londra: Hanson&Co. At the Ballantyne yay.
- Huberman, Leo (1995). Feodal Toplumdan Yirminci Yüzyıla, Murat Belge (çev), İstanbul: İletişim Yayıncılık.
- Hutchinson, Lincoln. (1902) “Oriental Trade and the Rise of the Lombard Communes”, c. 16, S. 3, The Quarterly Journal of Economics, USA: Oxford University Press. ss. 413-432.
- Jellema, Dirk (1995). “Frisian Trade in the Dark Ages”, Speculum (c. 30, S. 1) Cambridge: Medieval Academy of America yay., ss. 15-36.
- Jessop, Augustus (1906) The Coming of Friars and other historic essays, Londra: T. Fisher Unwin yay.
- Kaçar, Turhan (2005). “Origo Constantini Imperatoris-İmparator Constantinus’un Yükselişi”, İzmir: Tarih İncelemeleri Dergisi c. XX, S.1, Temmuz 2005, ss. 135-155.
- Kılıçbay, M. A. (2000). Şehirler ve Kentler, Ankara: İmge Yayınları.
- Laiou-Thomadakis, Angeliki E. (1980/1981), “The Byzantine Economy in the Mediterranean Trade System; Thirteenth-Fifteenth Centuries”, Oaks Papers, c. 34/35, Washington: Dumbarton Oaks Press., ss. 177-222
- Lemerle, Paul (2006). Bizans Tarihi (Histoire de Byzance), Galip Üstün (çev), İstanbul: İletişim Yayınları.
- Long, J. B. D.; Andrei, S. (1992). “Princes and Merchants: European City Growth before the Industrial Revolution”, Cambridge: Harvard University and NBER yay.

- Lopez, Robert Sabatino (1952). "China Silk in Europe in the Yuan Period", USA: Journal of the American Oriental Society, c. 72, S. 2, ss.. 72-76.
- Machiavelli, Niccolo: (2007). "History of Florence and of The Affairs of Italy (from the earliest times to the death of lorenzo the magnificent)", Pennsylvania: Pennsylvania State University, Elektronik Kitap: "www2.hn.psu.edu/faculty/jmanis/machiavelli/Machiavelli-History-Florence.pdf" (Erişim, 01.05.2012).
- Mantran, Robert (2002). İstanbul Tarih,. Teoman Tunçdođan (çev), İstanbul: İletişim Yayınları.
- McEvedy, Colin (2008) Ortaçağ Tarih Atlası, Ayşen Anadol (çev), İstanbul: Sabancı Üniversitesi yayınları.
- Miskimin, Hary A. (1963). Money, Prices and Foreign Exchange in Fourteenth Century France, New Haven and London: Yale University Press.
- Monks, George R. (1953). "The Church of Alexandria and the City's Economic Life in the Sixth", Speculum, (c. 28, S. 2) Cambridge: Medieval Academy of America. ss.349-362.
- Mumford, Lewis (2007). Tarih Boyunca Kent, Kökenleri, Geçirdiđi Dönüşümler ve Geleceđi, Gürol Koca- Tamer Tosun (çev.), İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Newton, Arthur (1926). Travel and Traveller of the Middle Ages, New York: K. Paul, Trench, Trubner & Co. yay.
- Nicholas, David (2003). Urban Europe 1100-1700, New York: Palgrave Macmillan yay.
- Nicol, Donald M., (1999). Byzantium and Venice; A Study İn Diplomatic And Cultural Relations, Cambridge: Cambridge University yay.
- Nicol, Donald M., (2003). Bizans'ın Son Yüzyılları (1261-1453), Bilge Umar (çev.) İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

- Oldfield, Paul (2009). *City and Community in Norman Italy*, Cambridge: Cambridge University yay.
- Pirenne, Henri (1984). *Hız Muhammed ve Charlamagne*, Mehmet Ali Kılıçbay (çev), Ankara: Birey ve Toplum yayınları.
- Pirenne, Henri (1990). *Ortaçağ Kentleri; Kökeni ve Ticaretin Canlanması*, İstanbul: İletişim Yayınları.
- Postan, M. M. (1973), *Medieval Trade and Finance*, Cambridge: Cambridge University yay.
- Power, Eileen (1941). *The Wool Trade in English Medieval History*, (The Ford Lectures) New York: Oxford University yay.
- Rabinowitz, Louis Isaac. (1945). "The Routes of the Radanites", *Pensilvanya: The Jewish Quarterly Review*, c. XXXV S. 3, ss. 251-280.
- RÖRIG, Fritz (1967). *The Medieval Town*, Berkeley and Los Angeles: California Üniversitesi yay.
- Russel, Josiah Cox (1972) *Medieval Regions And Their Cities*, Indiana: Indiana University yay.
- Seignobos, Charles (1960) *Avrupa Milletlerinin Mukayeseli Tarihi*, Samih Tiryakioğlu (çev), İstanbul: Varlık Yayınları.
- Seligman, Edwin R. A. (1887). "Two Chapter on the Medieval Guilds of England", *Publications of the American Economic Association*, c. 2, S. 5, Pensilvanya: American Economic Association, ss. 9-113.
- Skinner, Patricia (2002). *Family Power in Southern Italy- (The duch of Gaeta and Its Neighbours, 850-1139)*, New York: Cambridge University yay.
- Slater, Eric (2006). "Caffa: Early Western Expansion in the Late Medieval World, 1261-1475", *Binghamton: Fernand Braudel Center Dergisi*, (c. 29, S. 3), ss. 271-283.

Thorndike, Lynn (1917). *The History of Medieval Europe*, Boston-New York-Chicago: Cambridge University yay.

Toynbee, Arnold (1970). *Cities on Move*, New York and London: Oxford University yay.

Ülgen, Pınar (2012). “Geç Ortaçağ Avrupa’sında Pazar ve Panayır İlişkisinin Ticaret Hayatındaki Rolü ve Türk-İslam Dünyasındakilerle Karşılaştırılması”, Cilt 5, Sayı 21, Ordu: Uluslar arası Sosyal Araştırmalar Dergisi, ss. 359-381.

Vinton, Arthur Dudley (1888). “Great Epidemics”, USA: *The North American Review*, (c. 147, S. 383), ss. 467-471.

Wheelis, Mark (2002). “Biological Warfare at the 1346 Siege of Caffa”. *Emerging Infectious Diseases*, 8(9), Atlanta: Center for Disease Control and Prevention yay. ss. 971–975.

ÖZGEÇMİŞ

1987 yılında Osmaniye ilinde doğdu. İlköğretimini Osmaniye Mareşal Fevzi Çakmak İlköğretim Okulunda, Lise eğitimini Osmaniye Atatürk Lisesinde tamamladı. 2005 yılında Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü'nü kazandı. 2009 yılında bu bölümü bitirdi. Yine aynı yıl Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih anabilim dalı, Ortaçağ Tarihi bilim dalında Tezli Yüksek Lisans eğitimine başladı. Halen aynı birimde Yüksek lisans eğitiminin tez dönemine devam etmektedir.

19.12.2012

Abdullah ÇEVİK