

MICHEL MOLLAT du JOURDIN

AVRUPA VE DENİZ

AFA

AVRUPA'YI KURMAK

MICHEL MOLLAT du JOURDIN AVRUPA VE DENİZ

AFA

Europe et la mer
adlı kitabın İngilizce çevirisinden hazırlanan bu kitap
Jacques Le Goff'un editörlüğü altında
farklı ülkeden beş yayınevinin inisiyatifiyle yayınlanan
The Making of Europe (Avrupa'yı Kurmak)
dizisinin bir parçasıdır.
© 1993: C.H. Beck Verlag, Münih
© 1993: Basil Blackwell, Oxford
© 1993: Editorial Critica, Barcelona
© 1993: Guis. Laterza & Figli, Roma-Bari
© 1993: Editions du Seuil, Paris

EULAMA (S.R.L. Roma, İtalya) Ajansı aracılığıyla

Türkçe çeviri hakları

© AFA Yayıncılık A.Ş., İstanbul, 1993

Bu diziye katılan diğer yayınevleri:
Agor (Amsterdam), Archa (Bratislava)
Atlantisz (Budapeşte), Heibonsha (Tokyo)
Krag (Varşova), Presença (Lizbon)

Yayına Hazırlayan

Özden Arıkan

Baskı: Özener Matbaası
Cilt: Yedigün Ciltevi
Kapak: Temel Matbaası

ISBN 975-414-316-1

AFA Yayıncılık A.Ş.
İstiklal Cad. Bekar Sok. No 17 80080 Taksim - İstanbul
Tel: (212) 245 39 67

Michel Mollat du Jourdin

AVRUPA VE DENİZ

Çeviren:

A. Muhittin Kargın

AFA
YAYINLARI

İçindekiler

Avrupa'yı Kurmak		9
Giriş		11
I	**Avrupa ve Zaman ile Uzamda Deniz**	17
1	Bir Yap-Boz Gibi	19
2	Akdeniz'in Öncelikli Konumu – Atina'dan İtalyan Kentlerine	42
3	Okyanus Sahneye Çıkıyor (11. Yüzyıldan 14. Yüzyıla)	59
4	Yakınlaşmalar	79
5	Çatışmalar ve Bölüşme: Tüccarlar Avrupası'nın Doğuşu (15. Yüzyıldan 16. Yüzyıla)	93
6	Sınırlar Parçalanıyor: Avrupa Bütün Denizlere Açılıyor (16. Yüzyıldan Günümüze)	128
II	**Avrupa ve İnsan Toplumunda Deniz**	**161**
7	Bir Geçim Kaynağı Olarak Deniz	163
8	Avrupa Denizciler Topluluğu	186
9	Aşina Görüntüler	212
10	Kültürel Bir Boyut: Denizi Görme, Duyumsama ve Anlama	238
11	Sonuç: Ya Şimdi?	267
Sözlük		280

AVRUPA'YI KURMAK

Avrupa kuruluyor. Bu büyük bir umut. Bu umudun gerçekleşmesi tarihi hesaba katmasına bağlı: Tarihten yoksun bir Avrupa öksüz ve geleceksiz olurdu. Dün bugünü belirler çünkü, bugün yapılanlar ise yarın hissedilir. Ancak geçmişin belleği bugünü felce uğratmamalı, aksine bu anlayış temelinde yeni dostluklar geliştirmemize yardımcı olmalı, ilerlememize rehberlik etmeli.

Atlas Okyanusu, Asya ve Afrika'nın çevrelediği Avrupamız, coğrafyanın belirlediği, tarihin biçimlendirdiği şekliyle ve ta Yunanlılardan kalma adıyla anılarak, çok uzun zamanlardan beri varlığını sürdürüyor. Eskiçağdan, hatta tarih öncesinden bu yana Avrupa'yı tam da sahip olduğu bu bütünlük ve çeşitlilik nedeniyle bu denli zengin bir kültürle donatan, olağanüstü bir yaratıcılık geliştirmesine olanak sağlayan bu miras, geleceğinin de dayanak noktası olmalıdır.

Farklı dillerden ve uluslardan beş yayınevinin girişimiyle doğan "Avrupa'yı Kurmak" dizisi, devralınan güçlükleri de gözlerden gizlemeden, Avrupa'nın inşasına ve belleklerden silinmez üstünlüklerine ışık tutmayı amaçlıyor. Avrupa, birlik sağlamaya çalışırken anlaşmazlıklar, çatışmalar, bölünmeler, iç çelişkiler yaşadı. Bu dizi bunların üstünü örtmeyecek: Avrupa girişimine katılmak, gelecek perspektifi içinde geçmişi bütünüyle bilmeyi gerektiriyor. Diziye böyle etkin bir başlık konması da bu yüzden. Kanımızca Avrupa'nın bireşimsel bir tarihini yazmak için henüz vakit erken. Sunduğumuz denemeler, Avrupalı olsun olmasın, tanınmış olsun olmasın, günümüzün en iyi tarihçilerinin kaleminden çıkmıştır. Söz konusu yazarlar ekonomi, siyaset, toplum, din ve kültür alanlarında Avrupa tarihinin belli başlı temalarını işleyecek, bunu yaparken de Herodotos'a kadar uzanan vakanüvislik geleneğinden olduğu kadar Avrupa'da gelişip 20. yüz-

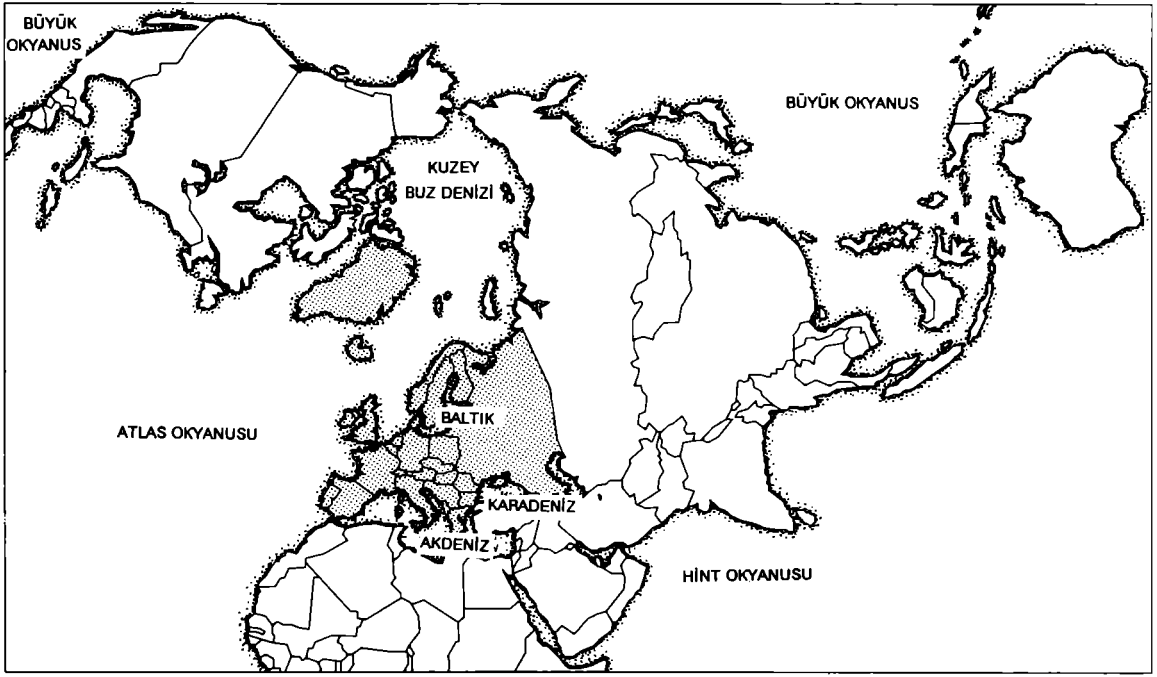
yılda, özellikle şu son birkaç on yılda tarih bilimini kökten değiştiren yeni anlayışlardan da destek alacaklar. Anlaşılırlık kaygısıyla kaleme alınan bu denemeler, bu nedenle geniş bir okur kitlesinin erişebileceği niteliktedir.

Amacımız, Avrupa'yı kuranların ve kuracak olanların kafasındaki "Biz kimiz? Nereden geldik? Nereye gidiyoruz?" sorusuna ve dünyada bu soruyla ilgilenenlere yanıt niteliğinde veriler sunmak.

Jacques Le Goff

Giriş

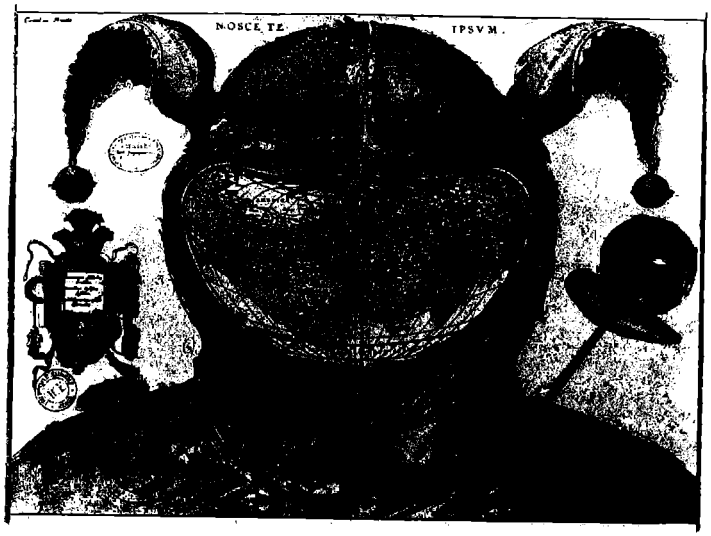
Avrupa tarihinde denizin rolü neydi, nedir ve ne olacak? Avrupa bir kıta, ama bu kıtada yaşayanlar denizi sörf yapılan veya yat gezilerine çıkılan bir eğlence veya dinlence ortamı olmanın ötesinde kavrayamamışlar veya önemini yeterince anlayamamışlardır. Oysa kıtayı deniz, daha doğrusu denizler çevrelemektedir. Korku sahilleri veya umut kıyılarıyla birlikte Avrupa denizleri, malların, düşüncelerin ve insanların geliş-gidişine tanık olmuştur. Tarih, merkez ile çevre arasındaki ilişkilerin farkındadır. Avrupa'nın üç kenarı denizcidir. Güneyinde Akdeniz ve eski uygarlıklar, Yunan ve Arap dünyalarının, Ortadoğu ile Kuzey Afrika'nın, İslamiyetin ve petrolün ufukları uzanır. Kuzeyinde ise Vikinglerin, sagaların, ringa, sombalığı ve balinaların dünyası, Kuzey Kutbu ile Kuzey Denizi petrollerinin dünyası yatar. Batısına doğru ise Amerika'ya ve Afrika'ya açılan devasa -bugün oldukça küçülmüş- Atlas Okyanusu, onun da ötesinde bir zamanların efsanevi Antilleri, siyah, kızıl ve kahverengi derili insanların toprakları bulunur - çoğu kişi tarafından ihmal edilen, ancak Ortaçağ'ın sonlarında ayak basılan, ama o dönemden itibaren de Avrupa için zorunlu hale gelen geniş bir dünya. Deniz, hem ayırır hem birleştirir. Uçağa rağmen deniz, coğrafyanın Avrupa tarihine sunduğu bir armağan -hem bir engel hem de bir olanak- olmuştur ve hâlâ da öyledir. Bu dizinin bir kitabını Avrupa ile deniz arasındaki tarihsel ilişkilere ayırmanın gereği de buradan doğmuştur. Zaman ve uzamda, ne kadar ileriye bakılırsa, görünen şey o kadar önem kazanır. Çok gerilere gitmek, denizlerin ve Avrupa kıtasının sıkı sıkıya birbirine bağlı olduğu küresel zamana uzanmak olacaktı. Her şeyden önce de, insanların deniz kıyılarına yerleşmeye, yaşamlarını düzenlemeye, suların denetimi ve kaynaklarının kullanımı için düşmanlıklar, çatışmalar veya en hafifinden anlaşmazlıklar geliştirmeye başladıkları tarihsel dönemi incelemek olacaktı bu. Avrupalılar, kendi tarz-



Avrupa, küçük bir ada gibi

larında, denizin genişliğini, rengini ve sesini kavramış; deniz onları, ufuklarını görmeye ve ötesine geçmeye davet etmiştir.

Avrupalıların dünyanın kendilerine ait olan kesimine ilişkin imgelemi zaman içinde değişikliğe uğramıştır. Önceleri, tıpkı Çinlilerin kendi imparatorluklarını dünyanın "ortasında" görmeleri gibi, Avrupa merkezci olan Batılılar da, merkezinde kendi küçük dünyalarının ve kültürlerinin yattığı bir evren kavramı geliştirmişlerdir. Ardından, kendi üstünlüklerine olan inançlarını elden bırakmadan, dünya haritasını kendi Avrupa'larından baş-



Soytarının kafasındaki dünya, Oronce Fin tarafından yapıldığı kabul edilen elle boyanmış gravür, yks. 1590 (*Bibliotéque Nationale, Paris, cartes et plans, Réserve Ge D 7895*).



1870 Avrupası'nın komik bir haritası, Hadol (*Paris, Bibliotéque Nationale*)

layarak çevreye doğru düzenlemişlerdir. Coğrafya haritaları bir kültürün ifadesidir. Ancak, kesin orantılar arayışını belirli bir mizah anlayışıyla bağdaştırma yeteneğinden de yoksun değildir.

Bu tip mizah örnekleri insanı düşünmeye iter. 14. yüzyılda (1337 dolaylarında) Opicinus de Canistris adındaki bir hayalperest, bir bakıma bir dahi, teolojik sapkınlığından ötürü (kendini Deccal olarak adlandırıyordu) Avignon'da hapishanede geçirmek zorunda kaldığı günlerini, antropomorfik izler taşıyan, efsanelere dayandırılmış özel bir harita çizerek değerlendirmişti. Haritada Cebelitarık'ın iki yanından, biri uzun saçlı bir kadına, öbürü cüppe giymiş Sami burunlu bir erkeğe ait iki yüz birbirine bakmaktadır; bunlar, günah anlarındaki Havva (Avrupa) ile Adem'dir (Afrika). Günahın kaynağı olan boğaz, deniz korkusunu dile getirir; Akdeniz (*Diabolicum mare* [şeytan denizi]), kollarıyla Avrupa yarımadalarını yakalamış olan şeytani bir ahtapot gibidir. Tüm harita, ironik ve eleştirel ifadelerle bezenmiştir.

İki yüzyıl sonrasına ait bir başka örnek, Rönesans'ın önde gelen bilginlerinden olan Oronce Finé'ye maledilir. Kalbin epeyce değişik bir tasarımından yararlanan Finé, bilimsel teknikler kullanmış ve Avrupa'nın oldukça mütevazı oranlarda çizildiği bir dünya haritasını, çıngıraklı başlık takmış bir soytarının suratına yerleştirmiş, bu arada çizimi çeşitli deyişlerle donatmıştır; bunlardan biri *Vanitas vanitatum et omnia vanitas* (Cakaların cakası ve sırf caka) biçimindedir: Büyük Keşifler döneminde Avrupa'nın dünya hakimiyeti iddialarıyla cüretkâr bir biçimde dalga geçilmektedir burada.

Avrupa rekabetini temsil eden üçüncü örnek, 1870 Avrupası'nı hicveden bir haritadır. Devletler, kendi özelliklerine, hırslarına veya aralarındaki husumetlere göre karikatür figürler veya hayvanlarla temsil edilmiştir. Haritada çarpıcı bir bölünme görülür.

Daha fazla örnek sunmaya gerek yok; şurası açık ki, zaman, Avrupa'nın politik düzenini değiştirmiş olmakla birlikte, denizlerin varlığını veya oynadıkları önemli rolü değiştirmemiştir. Denizler Avrupa'nın kişiliğinin bir parçasıdır ve denizlerdeki istik-

rar, geçmişte de olduğu gibi onun geleceğini koşullandırmaktadır. Ancak uzun vadede denizlerin Avrupa üzerindeki etkisi, tarihsel olaylarla birlikte değişmiştir ve değişecektir; öyle ki, dalgaları ne kadar kalıcı da olsa, tıpkı denizin dalgaları gibi aralıksız dönüşüme uğrayan bir tarihtir bu.

I

Avrupa ve Zaman ile Uzamda Deniz

1

Bir Yap-Boz Gibi

Avrupa Denizlerinin Efsanelerde Kaybolmuş Geçmişi

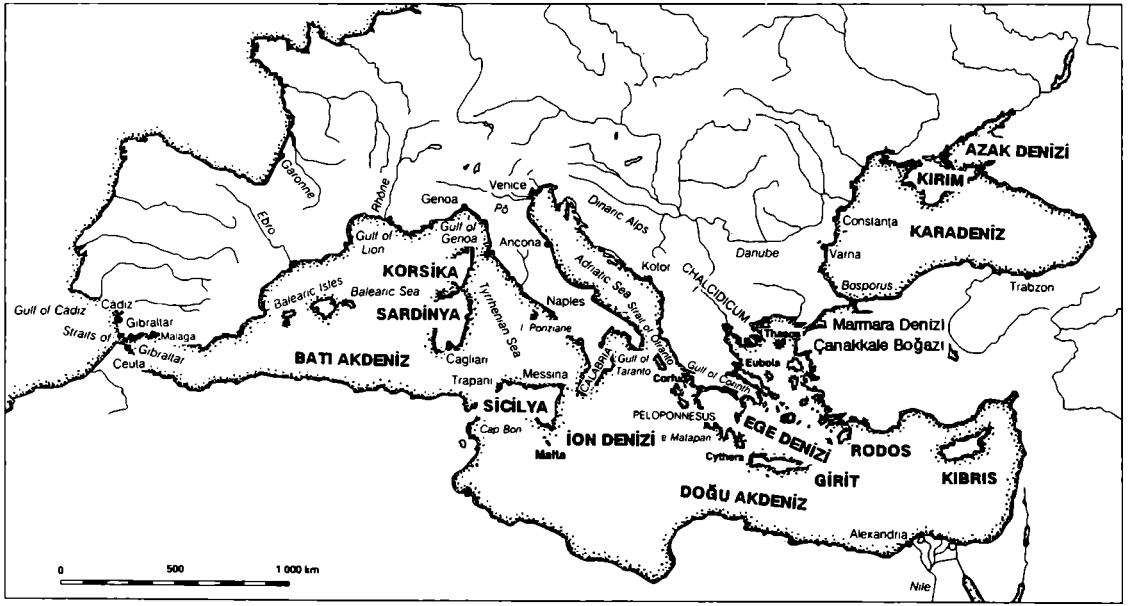
Avrupa'nın denizle olan bağları insanlık tarihinin ilk dönemlerine kadar uzanır. Avrupa'ya kendi adını veren efsane kahramanı Akdeniz kıyılarında doğmuştur. Europa bir gün sahilde çiçek toplarken, denizler hakimi Poseidon'un kardeşi, o anda boğa biçimine girmiş olan Zeus onu sırtına alıp denizlerin üzerinden taşır. Mit ile efsanenin her zaman coğrafya ve tarihle çelişmesi gerekmez. Herodotos, batı kıtasına "Europa" adının nasıl verildiğini bilmediğini itiraf eder. Ovidius'un aktardığı gelenek Dante tarafından devralınmış ve günümüzde bize kadar ulaşmıştır. Europa'nın Zeus'tan olan oğlu, Girit ve çevresindeki denizlerin hakimi Minos, Daidalos'un oğlu İkaros'un havadan uçarak labirentten kaçmasını engelleyemez. Bir pervane gibi kanatları güneşin sıcaklığıyla yanmadan önce İkaros, belki de "Peloponnesos ve dalgalarla sarılmış adalar"ı, daha İÖ 8. yüzyılda bir *Apollon İlahisi*'nde günbatımı ülkesi anlamında Europa diye adlandırılan bu toprakları bir an için bile olsa görebilmiştir. Coğrafi düzeye aktarıldığında, sonraları bir bölgeden bütüne genişletilen bu terim, sembolik olarak çağımızda uydudan elde edilen görüntüye tekabül eder: Sanki insanın, yüzyıllar boyunca imgelem ve gözlem yoluyla parçalarını bir araya getirmeye çalıştığı bir tür yap-bozdur bu. *Odlar*'ında (III, 27) Europa efsanesinin de yer aldığı Horatius, sahilde ağlamakta olan *nympha*'yı teselliye çalışan Venüs'ü şöyle konuşturur: "Başın dik tutmayı bil. Dünyamn yarısı adım senden alacaktır."

Denizle İç İçelik

Dünya, ister bir haritayla ister bir küreyle, nasıl temsil edilirse edilsin veya kartografik izdüşüm yöntemi ve fotoğrafik bakış açısı ne olursa olsun, Avrupa'nın silüeti denizle iç içeliğini her zaman açığa vurur: Üzerine üzerine gelen denizlerle çevrelenmiş, küçük, küçücük bir yarımadadır o. Doğusundan Asya düzlüklerine bağlanmış olan kıta, batısında incecik girinti-çıkıntılarla denize yaslanmış, kuzeyi ve güneyi ise parçalanarak takımadalara ayrılmış durumdadır.

Asya ve Avrupa nerede başlar? Coğrafya tereddüte düştüğünde tarih kendi varsayımını ileri sürer. Herodotos, herhangi bir neden göstermeksizin, Tanais Irmağı'nı (Don) sınır kabul eder. Ortaçağ insanı da "otoriteler"e sadık kalarak bu görüşü sürdürmüştür; örneğin, 13. yüzyılda, Moğolların arasında Marco Polo'dan önce dolaşmış olan Felemenkli Fransisken Willem Van Ruysbrouck gibileri, iki kıtayı birbirinden böyle ayırıyordu. Daha sonraları diğerleri ufuklarını Volga'yla sınırladılar. Çağımızda ise General de Gaulle Avrupa'nın sınırlarını Urallarla çizmişti. Coğrafya hâlâ hem daha belirsiz hem daha somuttur. Coğrafya açısından Asya ile Avrupa arasındaki ayrım kıtasallığın ötesindedir. O ister istemez Paul Claudel'in Uzakdoğu'dan getirdiği görüşü onaylar: "Batı denize, Doğu ise dağlara bakar" (*L'Oiseau noir dans le Soleil Levant*).

Ayrım açıktır. Denize girmek isteyen bir Batı Avrupalı 350 kilometreden fazla yolculuk yapmaz; bir Orta Avrupalı için mesafe bunun iki katıdır; Rusya düzlüklerinde yaşayan bir kulak için ise 11.000 kilometreye çıkar; ama Orta Asya göçeri, yaşadığı steplerde ve çöllerde ne denli yol alırsa alsın, yaşamı boyunca göremeyeceği denize hiçbir zaman ulaşamayacaktır. Avrupa ve Asya'nın kıyı uzunluklarının yüzey alanlarına oranı dikkate alındığında, bunda şaşılacak bir şey yoktur: Birincisi için bu, her 1000 km²'de 4 km, ikincisi içinse sadece 1,7 km'dir.



Şekil 1.1 Akdeniz denizleri

İklimin Avrupa Denizleri Üzerindeki Etkisi

Hiçbir bölge, dev sıradağlarla çevrelenmiş Orta Asya havzaları kadar kuru değildir; bu havzaları kesen ırmaklar denize açılmaz ve çoğu kez kumların içinde kuruyarak kaybolur. Macaristan *puszta*'sı bile at sırtındaki göçmenlerine bu denli geniş stepler sunmaz – bu açıdan Tuna'ya çok şey borçludur. Akdeniz kıyılarındaki sıradağlar, astropikal ılıman havanın içeri sızıp su yollarının gelişimine müdahale etmesini engeller, sadece Po, Rhône ve Ebro bunun dışında kalır. Bu engebelerin ötesinde batıya doğru okyanus ve ona bağlı yüzey şekilleri ağırlık kazanır; okyanus rüzgârları ve yağmurları ile bunların kabarttığı ırmaklar Atlas Okyanusu'nun nemini Alp yayının eteklerine kadar taşır. Dolayısıyla kuzeybatıya açılan düzlükler okyanus havasını solur; bu durum, Pasifik Okyanusu'nun ılık havasından Kayalık Dağlar nedeniyle yoksun kalan ve Meksika Körfezi'nin yaydığı nemin uzağına düşen Orta ve Uzak Batı Amerika'nın Aşağı Mississippi kesimleri dışındaki bölümleri için geçerli olanın tersinedir. Dolayısıyla Avrupa'da hiçbir bölge, denizin besleyici iyotundan ve tuzundan yoksun kalmaz.

Ve nihayet, Avrupa ırmaklarının izlediği yol, kıyılar ile iç kesimler arasındaki bağlantıları kolaylaştırmıştır. Bunlar, Çin'deki ırmaklarla veya Amazon'la karşılaştırılabilecek düzeyde olmasa bile, denizciliğin ritmini kıtanın kalbine kadar taşımışlardır: Tuna üzerinden Budapeşte ve Viyana'ya, Ren üzerinden de Strasbourg'a kadar.

Şüphesiz Avrupa denizlerinin bu özelliklerini doğrulayan başka örnekler de vardır. Ama önemli olan Avrupa'mn nerede başladığım belirlemektir. Sınırları dağlara, ırmaklara veya politik bölünmelere değil de, ilk veya son olarak, doğuda veya batıda, Avrupa denizlerinin birbirine bağlanma tarzına karşılık geliyor gibidir: Finlandiya Körfezi'nden Kırım'a ya da Ortaçağ'da oldu-

ğu gibi Novograd'dan Kaffa'ya kadar uzanan yollar ve ırmaklarla birbirine bağlanmış Baltık Denizi ile Karadeniz. Bu iki iç deniz, denizin etkisinin kıstaklar ve boğazlar aracılığıyla adadan adaya ve körfezlerden yarımadalara kadar sızmasını olanaklı kılan ana yataklardır.

Okyanus ve Sınırları

Avrupa'ya havadan bakıldığında, en dikkat çekici özellik karanın ve denizlerin birbiriyle iç içe geçmiş, sarmaş dolaş olmuş görünümüdür. Bu iç içelik organik bir hareketin ve Kuzey bölgelerinde buzul düzeylerindeki değişimlerin sonucudur. Avrupa'ya karşıdan bakıldığında Atlantik, Antik ve Ortaçağ insanlarının yabancısı olmadığı dairesel bir okyanusun mirasçısı gibidir. Kuzey Buz Denizi'nin Barent Denizi'ne kadar sokulan uzantısından, Fernand Braudel'in Cebelitarık açıklarında karşılaştığı "Akdeniz Okyanusu"nun astropikal sahillerine kadar kesintisiz bir tabaka gibi uzanır. Ama, kıta sahanlığıyla sınırlanmış bu kütle düzenli değildir; çeşitli kesimlerinde farklı kişilikler kazanır ve bu kesimler arasında değişik tipte ilişkiler kurar. Biskay –veya Gaskonya– Körfezi, ardından Fransa'daki Cournouailles ve İngiltere'deki Cornwall'u İrlanda'dan ayıran Kelt Denizi, buranın sakinlerini "kanallar"dan geçerek kuzeye, yukarı denizlere doğru çağırır. En dar geçidinde 23 kilometreye sıkışan İrlanda Denizi, İskoçya ile İzlanda arasındaki geçitten doğuya kıvrılarak Norveç Denizi'ne açılır. Manş Denizi ise adım* hak edecek bir özelliğe sahiptir, zira Calais ile Dover arasında genişliği sadece 34 kilometreye iner ve buradan bir hol gibi Baltık Denizi'ne açılan Kuzey Denizi'ne, yukarıda değinilen Akdeniz Okyanusu'na benzer bir Kuzey Akdenizi'ne açılır. Bütün bu okyanus eklentileri üzerinde yer alan çeşitli büyüklükteki adalar, Avrupa'nın kıta

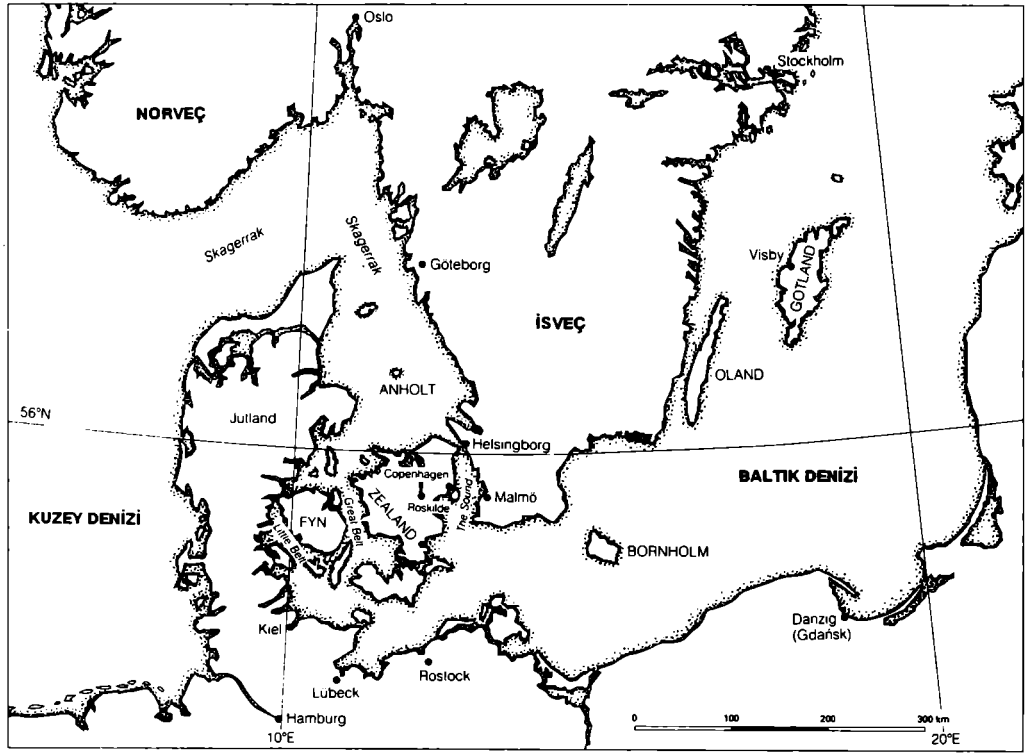
İngilizcesi. "The Channel" (kanal); Fransızcası, "La Manche" (giysi kolu) (YN).

sahanlığı üzerindeki öncü muhafızları gibidir; bu durum İngiltere ve İrlanda ile komşu takımadaların (Man, Shetland, Orkney, Hebridler ve daha kuzeyde kutba doğru Lofoten ile Svalbard) yanı sıra, İzlanda ve hatta ta güneydeki Azor Adaları'na kadar geçerlidir.

İç Denizlere Uzanan Yollar: Sound ve Cebelitarık

Kıta Avrupası'nın kalbinde, Baltık Denizi ve Karadeniz, farklılıkları benzerliklerini silip süpürecek denli baskın iki denizdir. Kuşkusuz İber Yarımadası'nın kütlesel dörtgeni hiçbir biçimde Danimarka yarımadasının karmakarışık profiliyle karşılaştırılamaz. Ortaçağ'dan itibaren Frizyalı denizciler, yüklerini Kuzey Denizi'nden Baltık Denizi'ne Danimarka yarımadasının en dar yerinden geçirirken, Akitanya yarımadası ancak 17. yüzyılda Midi Kanalı'ndan aşılabilmiştir; "tutulmayan bir söz" (P. Wolff). Avrupa'nın kuzey ve güneyindeki bu iki Akdenizi'ne erişim, fiziksel, ekonomik ve jeostratejik düzeylerde değişiklikler göstermiştir.

Danimarka boğazlarında seyretmek, Cebelitarık'tan geçmek veya bunların üzerinde uçakla gezinmek, önemlerini ve rollerini kavramamızı sağlar. Benzerlikler ve farklılıklar derhal görülür. Batıdan gelen bir yolcu için Skagerrak, Kattegat'ın oluşturduğu huniye boşalan bir kanal gibidir. Cádiz Körfezi ile Fas arasında oldukça geniş olan Cebelitarık'la hiçbir benzerliği yoktur bunun. Ancak her ikisinde de, boğazların iç denize açılan kesimleri oldukça etkileyicidir. Kuzeye doğru, eğer gemi, çevreyi izleme fırsatı sağlayacak şekilde ağır ağır süzülmüyorsa, dikkatsiz biri, rota üzerinde yer alan ve en büyükleri Roskilde Fiyordu'nun ağzındaki Sjaelland veya Zeeland olan sayısız adayı (Danimarka'ya ait 474 ada) gözden kaçırabilir; ve, gemisi ne kadar küçük olursa olsun kaptan, Küçük ve Büyük Kuşak sığlıklarında

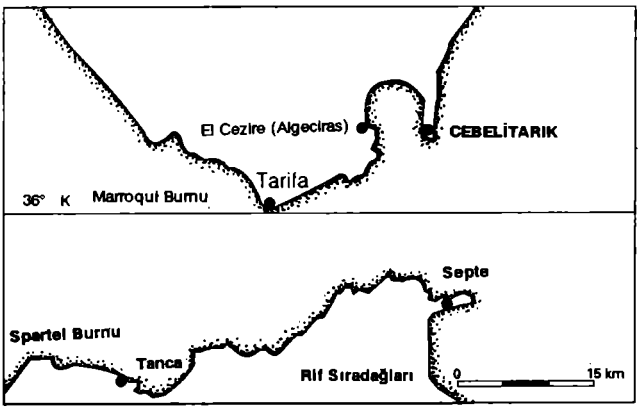


Şekil 1.2 Baltık ve Danimarka boğazları

karaya oturma tehlikesiyle karşı karşıya kalabilir. Buna karşılık Sound adlı boğazda yol daha güvenlidir, ama gene de, İsveç tarafındaki Helsingborg ile Danimarka tarafındaki Helsingor arakaraya oturma tehlikesiyle karşı karşıya kalabilir. Buna karşılık Sound adlı boğazda yol daha güvenlidir, ama gene de, İsveç tarafındaki Helsingborg ile Danimarka tarafındaki Helsingor arasından geçerken dikkatli olmak gerekir, çünkü burada boğazın derinliği 8 metreye, genişliği de yaklaşık 5 kilometreye düşer. Elsinore adı ve Hamlet'in anısı hepimizin belleğindedir; gerçi 1429'da başlatılan geçiş ücreti uygulaması 1857'den beri kaldırılmış durumda, ama bir başka deniz âlemine geçerken bir an için durup düşünmek gerekiyor. Kuşkusuz, Danimarka kıstağım dibinden kesen Kiel Kanalı'ndan geçerek yolculuk kısaltılabilir, ama bu yolla kazamlan zaman, yolcuyu, Kuzey Denizi'nden Baltık Denizi'ne geçişi yaşama olanağından yoksun bırakır.

Sound kıyılarının tekdüzeliği ile Cebelitarık rölyefinin görkemi arasında belirgin bir zıtlık vardır. Zeeland Adası'nda rakım 172 metreyi geçmez ve İskandinavya tarafı da bundan daha yüksek değildir; Kuvaterner (Dördüncü) Dönem buzulları buraları yıkıp aşındırarak denizlerin istilasına hazırlamıştır. Cebelitarık'ta durum farklıdır. Geminin iskele tarafından baktığımızda Endülüs'ün sığlıklarını, ardında da bu sığlıkları yukarıdan izleyen sıradağları görürüz. Fas'a en yakın nokta olan (7,7 kilometre) Tarifa kentinin bulunduğu Marroqui Burnu'ndan kıvrıldıktan sonra karşımıza nefis Algeciras (Elcezire) Körfezi'nin Cebelitarık kayalığı çıkar; 425 metre yükseklikten denize uzanan dik bir yamaçtır bu: Bir tür "granit sfenks, muazzam, devasa" (Théophile Gautier). Buradaki yüzey şekillerinin sertliği, Sound kıyılarının yeşilliğiyle tezat oluşturur; öte yandan güneyin yoğun ışığı, açık havada bile grimsi olan Baltık gökleriyle belirgin bir çelişki içindedir.

Uçaktan bakıldığında görsel izlenimler daha da keskindir; geniş ve yaygın bir manzara söz konusudur ve geçitlerin düzeni bir bakışta kavranır. Uçak Kopenhag'ın yarı amfibik havaalanına inerken, yüzey şekli, aynı anda hem belirsiz hem sonsuz gibi



Şekil 1.3 Cebelitarık Boğazı

görünür: Danimarka adaları, deniz kolları ve İsveç düzlüğü karmaşık ve sınırsız bir evren oluşturur. Buna karşılık İber Yarımadası'nın dağ zincirlerine, Cebelitarık kayalığına, Septe'ye hakim tepelere ve daha uzaktaki Rif sırtlarına geniş bir açıdan bakıldığında, yüzey şekillerinin keskinliği ve ışığın arsızlığı hemen fark edilir. Biri Afrikalı biri Avrupalı bu iki kardeş arasındaki zıtlık ve ilişki, kendini şiddetli bir biçimde açığa vurur. Deniz, renklerinin cazibesiyle en azından görüntünün sertliğini yumuşatır. Aşağılarda, Akdeniz ve Atlantik sularının nüansları, batimetrik düzeylerde olmasa bile, sarmaş dolaş suların derinlik ve nitelik farklarının kavranmasını sağlar. Ne ilginç bir kavşak! Avrupa/Afrika, İç Deniz/Okyanus. Bu bölge, denizin Avrupa'mn kaderi üzerinde oynadığı rolün anlaşılması bakımından eşsiz bir özelliktedir. Herkül Sütunları, Trafalgar'ın birkaç yüz metre ötesindedir, tıpkı Elsinore şatosunun, Hansa Birliği'nin büyüklüğünü, Gustaf Adolf ile Büyük Petro'nun ihtiraslarını ve İngiliz-Alman deniz rekabetini, Shakespeare'in zihnimize kazıdığı "çürü-

müş" krallıktan daha iyi hatırlatması gibi. Tarih her iki bölgede de somut simgeler taşımıştır. Zira, bir yanda Danimarka Krallığı'nın beş yüzyıl boyunca Sound üzerinde, İngiltere Krallığı'nın da üç yüzyıl boyunca Cebelitarık üzerinde mali denetim kurmaları boşuna değildir.

Coğrafi koşullar, doğurdukları sonuçlarla benzeştirmeli bir karşılaştırmayı haklı çıkarıyorsa, seyir koşullarını da incelemek gerekiyor demektir. Önce yüzey akıntılarına bakalım. Cebelitarık'ta, yaklaşık 32 deniz mili uzunluğundaki geçiş kesiminde Atlantik suları batıdan doğuya doğru 2-3 *knot* hızla akar, bu arada onun 100 metre altında daha tuzlu, daha sıcak ve daha ağır bir akıntı ters yönde akmaktadır. Buna karşılık Danimarka geçitlerinde yüzey akıntıları doğudan batıya doğru yol alır. Bunun nedeni iki denizin su dengelerindeki farklılıktır; Akdeniz bu dengeden yoksundur, çünkü taze su içeriği buharlaşma hızına yetişemez; oysa Baltık Denizi çok sayıda ırmakla beslenir. Ancak denizlerde seyir başka etmenlerin de etkisindedir; birincisi, Cebelitarık bazen Akdeniz'den hiç rüzgâr almasa dahi, her iki bölgede de değişken bir rüzgâr rejimi söz konusudur. Malaga açıklarında gemiler bazen yelkenlerini doldurmak için günlerce, hatta haftalarca bekler; 18. yüzyılda büyük gemilerin dört ay boyunca kıpırdayamadıklarına tanık olunmuştur. Daha da önemlisi, Cebelitarık'ta olduğu kadar Danimarka geçitlerinde de sıkça rastlanan sis, özellikle tehlikeli bir duruma yol açar. Yani bir çifte tehlike söz konusudur: Karaya oturma ve diğer teknelerle çarpışma. Kışın birkaç hafta boyunca Akdeniz ile Atlantik arasında olduğu kadar Baltık ve Kuzey denizleri arasında da seyir son derece zor, hatta bazen olanaksızdır. Ancak Danimarka geçitlerinde kışın suların donması her yıl rastlanan bir durum değildir ve süresi de değişkendir. Bu koşullarda, gemi sayısı arttıkça güvenlik daha da önemli bir sorun haline gelir. Bu sorun, deniz trafiğinin en çok baş ağrıtan yerlerinden biri olan Dover Boğazı'nda daha ciddi boyutlara ulaşır. Son istatistiklere göre, batıdan doğuya doğru veya Fransa ile İngiltere kıyıları arasından geçen gemi sayısı 91.000 dolayındadır, ki bu, Cebelitarık'taki trafiğin (57.000)

yaklaşık iki katıdır. Manş Denizi'ndeki koşullar, diğer yerlerden ne daha çok ne de daha az tehlikelidir; buradaki riskler trafiğin yoğunluğundan kaynaklanır ve Bretanya kıyılarında olduğu gibi Manş'ta da bunun, "RAIL" sistemi ile belli bir düzene sokulması gerekmiştir. Ama, Dover ile Gris-Nez Burnu arasında 34 kilometreye düşen kanal genişliğinin bu sorununa, Calais ile Dunkerque sığlıklarının ve Kuzey Denizi'nden gelen fırtına dalgalarının yarattığı tehlikeler eklenir. Bu tehlikelerin yol açtığı felaketlerin arasında en unutulmazlardan biri, 1588'de Yenilmez Armada'mn başına gelenlerdir, ama ünlü 1421 ve 1953 felaketleri de hep anımsanacaktır. Dolayısıyla Avrupalılar için Cebelitarık'tan Sound'a, İngiltere'den Fransa'ya uzanan tehlikeli deniz yollarında seyretmenin getireceği ödüller, bunun gerektirdiği risklerden çok daha fazla olmalıydı.

Bir boğaz gerçek değerine, kavşak rolü oynamaya başladığı andan itibaren ulaşır. Ama "kavşaklar" aynı zamanda menteşe veya kilit anlamı da taşıyabilirler. Bir boğaz, buradan geçişi denetler. Tarihsel olarak Danimarka, "Baltık'ın kapı bekçisi" olarak tanımlanmıştır, ama aynı şey Cebelitarık ve "Karadeniz'in kapısı" İstanbul üzerinde denetim hakkı peşinde koşan İngiltere için de geçerlidir.

Yarımadalar ve Adalar: İlk Tarihsel Şekiller

Fernand Braudel'e göre Akdeniz yarımadaları "ilk tarihsel şekiller"dir. Bunlar, yukarıda sözü edilen yap-bozun ana parçalarını, rasgele serpiştirilmiş koyların, körfezlerin ve komşu denizlerin oluşturduğu havai bir desenle keser. Meridyenler doğrultusunda düzenlenlenmiş olan yarımadalar sanki "Afrika'ya uzanan geçitler"dir (R. Blanchard), bir yandan üst denizlere açılırken, bir yandan da denizlerin Avrupa kıtasının içlerine kadar sızmasını sağlarlar. Cenova Körfezi ve Adriyatik ile çevrelenen ve denizin

Dalmaçya takımadasının kanalları (*canali*) boyunca içerilere ilerlediği İtalya'da durum açıkça böyledir.

Meridyenler doğrultusundaki bir yerleşim düzeni, denizin ilerlemesi açısından pek çok olanak sunar, örneğin İtalya "çizmesi"nin efsanevi ayağı ile topuğu arasında olduğu gibi. Öbür yerlerde ise insan eline benzer şekillenmeler ağırlıktadır, bu özellik bütün çıplaklığıyla Peloponnesos'ta, daha küçük bir ölçekte Khalkidikia'da (üç burun, beş körfez) ve en basit biçimiyle de Kırım'da kendini gösterir. Buna, çeşitli büyüklüklerde pek çok ada eklenir; bunlar sismik altüst oluşlar, volkanik püskürmeler ve bazen de kıyı birikintileri sonucunda denize armağan edilmiş veya deniz tarafından fethedilmiş oluşumlardır. Batı Akdeniz'in adaları tek tek sayılabilir, ama bunlar genellikle daha büyüktür (Balear Adaları, Korsika, Sardinya, Sicilya); doğuda ise Adriya kıyıları ile Ege Denizi'ndeki adaları saymak hemen hemen olanaksızdır. Dolayısıyla denizin içerilere sızması batıda daha düzenli, doğuda ise daha keşmekeş bir haldedir.

Tarihe biraz daha geç girmiş olan Atlantik yarımadaları, en önemli bölgelerinde benzer bir kuzey-güney yönelimiyle hemen hemen aynı rolü oynarlar. Kuzeyden güneye doğru uzanan İber kütlesi Akdeniz'i ayrı bir deniz haline getirirken, Jutland'ın tam ortadaki konumu ve İskandinavya'nın 16 enlem derecesi üzerindeki yerleşimi sayesinde Baltık, bir başınalığını korur. Durum sadece bu "şekiller"den ibaret değildir. Manş Denizi'nin tam ortasında Cotentin Yarımadası başını ileri uzatarak İngiltere'yi tehdit eder. Üst okyanus denizlerine bakan üç Kelt burnu –Cornwall'daki Land's End, Fransız Finistère'indeki Breton burunları ve Galicia'daki Finisterre Burnu– halkların güneşin battığı yere doğru ilerlemelerinin uç noktasını oluşturma rollerini vurgularlar; Alphonse Dupront, bu durumu Compostella'daki St. James ile ilgili olarak fark etmiş ve parlak bir biçimde anlatmıştır. Buna karşılık bu dağlık burunlar, önlerindeki adalarla birlikte –Sein, Ouessant ve Scilly– batıdan gelen denizcilere, denizin karayla işbirliği ettiği bir dünyaya yaklaşmakta olduklarını anlatırlar.

Akdeniz Denizleri

Avrupa denizlerinin parçalanmışlığı, kıta levhalarının hareketi sonucunda iki havzanın birbirinden bariz bir biçimde ayrılmış olduğu Akdeniz'de iyice göze çarpar. Sicilya ve ona komşu adalar, Trapani ile Bon Burnu arasında yalnızca 100 metre derinliğindeki bir alt zemin üzerine oturur; bu, Malta yakınlarında 20 metreye kadar iner. Bu sahanlığın batısına doğru, Cebelitarık'ın çıkışında, Braudel'in "Akdeniz Okyanusu" olarak adlandırdığı farklı bir bölge başlar; buna karşılık, "Balear Denizi" Korsika'ya doğru 3420 metre derinden uzanır. Sardinya'yı Tunus'a bağlayan sığlıklar, Ponza Adaları'na doğru 3730 metre derinliğe ulaşan Tiren Denizi'nin batı sınırını oluşturur. Ancak, yüzölçümleri ve uzaklıklar büyük değildir; zira Güney Sardinya üzerinde alçaktan uçan bir uçaktan baktığınızda aynı anda hem Cagliari Körfezi'ni görebilirsiniz hem Sicilya'yı seçebilirsiniz ve hem de uzaktan Calabria'nın Avrupa ile Afrika arasında bağlantı sağlayan, ağustostan itibaren karlarla kaplı sıradağlarını izleyebilirsiniz.

Daha Antik Çağ'da Aristoteles, *Meteorologika* (Meteoroloji) adlı kitabında Akdeniz'in, o dönemde pek de şüphelenilmeyen derinlikleri karşısında hayretini ifade etmişti. Taínaron Burnu'nun güneyinde 4000 metredenderin çukurlar olduğunu bilmiyordu; ama çağdaşları gibi o da, iki Akdeniz arasında geçidin ne kadar güç olduğunun farkındaydı. Homeros bunu açıklamış, Vergilius ise efsaneye dönüştürmüştü: "Skylla'dan kaçarken Kharybdis'in kucağına düşmek"* artık bizi ne şaşırtıyor ne de korkutuyor. Gelgit olmadığı söylenen denizler bazı sürprizler içerir. Gerçekten de İon ve Tiren denizleri arasındaki altı saatlik

* Yunan mitolojisinde sırasıyla yılan başlı bir dev ile denizin sularını ağzına doldurup püskürten bir canavar; denizciler için tehlike yaratan kayalıkları ve anaforları temsil ederler (YN).

uzaklıkta zayıf bir gelgit aralığı (20 ile 40 santimetre), her altı saatte bir 5 *knot* hızında bir akıntının oluşması için yeterlidir, hem de dar Messina Boğazı'nda (genişliği 3 kilometreden az) iyice hızlanan bir akıntı; bu akıntı, kıyıdaki karşı akıntılarla karşılaştığında, Messina'nın kuzeyindeki Skylla kayalıklarını döven şiddetli anaforların oluşmasına yol açar. Dünyanın başka yerlerinde de buna benzer olaylarla karşılaşılsa dahi, klasik kültürün bize aktardığı bu anlatı, Avrupa halklarının denizle olan ilişkisinin önemini gösterir.

Bunun ötesinde, tanrıların ve eski kahramanların yaşadığı yerler uzanır. Platon bunu şöyle ifade etmişti: "Bataklığın çevresinde toplanmış kurbağalar gibi biz de Akdeniz'in çevresinde toplanmışız." Bunlar acı sözlerdir, çünkü filozofun hemşehrileri kıyılarda ötmekle yetinmiyorlardı. Ortaçağ'da haliyle Venedik Körfezi diye adlandırılan Adriya Denizi, bir komşu deniz olduğu kadar bir körfez ve hatta, Alp yayının Orta Avrupa'ya açılan ayağına doğru uzun (740) bir deniz koridorudur. Denizin, Ancona dışında hiç de konuksever olmayan batı kıyıları ile bir kale duvarı gibi sıralanmış adaların arkasında Dinar Alpleri'nin içlerine kadar sokulduğu, Kotor'daki gibi bazen iyiden iyiye derinleştiği doğu kıyıları arasındaki zıtlık çarpıcıdır. Hiç uygun düşmediği halde kanal olarak anılan Otranto, aslında yalnızca 65 kilometre genişliğinde ve 740 metre derinliğinde bir boğazdır; hem Adriya'ya geçişi hem de Arnavutluk ve Yunanistan açıklarındaki kıyı yolunu denetler. Gerçek bir kavşak olan Otranto Boğazı, Doğu ile Batı arasındaki mücadeleye tanıklık eder. Doğu yakasında İstanbul'a doğru uzanan eski doğal yol, Via Aegnatia yer alır; ve Avrupa'nın kaderi, işte bu sularda yaşanan Aktium (İÖ 31), İnebahtı (1571) ve Navarino (1827) savaşlarıyla tekrar tekrar belirlenmiştir. Burada deniz, kıtanın kaderi üzerindeki rolünü tüm çıplaklığıyla açığa vurur.

Otranto Boğazı'na hakim olan, Doğu Akdeniz'e açılan bir geçide sahip demektir. Bir akıntıyla kesilen Korfu kanalı, İon Denizi'ne açılan uzun ama korunaklı bir yol oluşturur. Bu yol kuşkusuz Yunanistan'ın batısına ilerleyebilmek için çok elverişli-

dir, ama Peloponnesos'un çevresinden dolaşmayı göze alamayanlar, yapımım 67 yılında Neron'un başlatmış olmasına karşılık ancak 1882 ile 1892 arasında tamamlanabilen, beyaz kireçtaşından yüksek kayalıkların arasına oyulmuş Korinthos Kanalı'nın açılmasını beklemek zorunda kalmıştır.

Boğazlar

Antik Çağ'dan günümüze kadar, Helen yarımadasının kıta ve deniz arasında kararsızlık gösteren karakteri üzerine söylenebilecek hemen hemen her şey söylenmiştir. Avrupa'dan bakıldığında Ege takımadalarının iç deniz kesimleri dışında deniz trafiği iki çekim kutbu tarafından yönlendirilir. Bunlardan bir tanesi, Avrupa'yla ilişkisini tamamen kesmese de Avrupa'dan öteye doğrudur, zira ufkunun bir bölümünü Ortadoğu ve Süveyş'in ötesiyle ilişkileri oluşturur. Diğeri ise tümüyle Avrupa'ya aittir, zira diğer iki komşu denizle, Marmara ve Karadeniz ile birlikte, bazı tarihsel çatışma noktalarını, Çanakkale ve İstanbul boğazlarını, yani "boğazlar"ı içerir. İstanbul'a yönelik deniz yolları Yunan adalarını içermiş ve gemilerin bunların tarifsiz düzensizlikleri arasında yol almasını zorunlu kılmıştır. Bugün çıkarılacak bir panoramada Anadolu kıyıları gözden uzak tutulamaz; bu kıyılar, Avrupa'ya dahil olmamakla birlikte pek çok anıyla ona bağlıdır ve halen birleşik bir Avrupa'nın hükümranlığı altındadır. Sentez çabamızın buradan kazanacağı pek çok şey vardır.

"Boğazlar", ileride uzun uzadıya tartışacağımız bir politik ve askerî sorun oluşturur. Şimdilik denize ilişkin coğrafi çerçeve üzerinde duralım. İster İskenderiye, Beyrut, Rodos ve İzmir, Selanik veya Korinthos Boğazı'ndan geçerek Atina'dan, isterse Batı Akdeniz kıyılarından geliyor olsun, İstanbul'a giden her gemi Çanakkale'ye girmeden önce Bozcaada'dan geçmek zorundadır. Doğuda ise İstanbul Boğazı'nın girişinde, Avrupa'daki Varna,

Köstence, Odesa, Kırım ve Azak Denizi limanlarından veya Asya'daki Trabzon'dan gelen gemiler toplanır. Bütün bu trafik boğazların her iki ucuna doğru akar ve dalgalanan bandıralar sorunun karmaşık bir yanını oluşturur.

Ege'den Çanakkale'ye ulaşmak günümüzde bile pek kolay değildir; yelkenli gemiler döneminde daha da zordu. Ege Denizi'nde rüzgâr çok dengesizdir. Çanakkale Boğazı'nın oluşturduğu 70 kilometrelik geçit, darlığı nedeniyle bir tehlike oluşturur (girişte 4 kilometre, en dar yerinde de 1.800 metre); barış zamanında işaretlerle donatılan (elbette Mart 1915'te değil!) kanalda dolaşmak pek tekin değildir ve İstanbul'a doğru zorlu, ters yönde ise elverişli bir akıntı içerir; kötü havalarda, kuzey buzul rüzgârlarının yol açtığı kasırgalara (35-50 *knot*) rastlanır. Bu durum, Ege Denizi'nden esen meltem ve imbatların seyri kolaylaştırdığı yumuşak mevsimlerle tam bir çelişki oluşturur.

Marmara Denizi'nde de durum bunun aynısıdır ve deniz bazen oldukça çalkantılıdır. Burada asıl güçlüğü yüzey akıntıları oluşturur, ama gene de akıntı İstanbul Boğazı yakınlarında daha yavaştır; kıyıdaki sis ise yazın bile karaya oturma tehlikesi yaratacak kertededir. Dahası, denizcilerin Çanakkale ve İstanbul boğazlarının işaret sistemleri arasındaki farklılığı dikkate alması gerekir: Çanakkale'de Avrupa iskele, İstanbul Boğazı'nda ise sancak tarafına düşer, zira Akdeniz ile Karadeniz arasındaki yasal eşitliği kabul eden uluslararası denizcilik yasası Avrupa ve Asya yakalarına aynı statüyü tanır, çünkü bunların her ikisi de beş buçuk yüzyıl boyunca Osmanlı hükümranlığı altında tek bir bütün olarak kalmıştır. Bununla birlikte bu ilke, tüm uluslara, özellikle de Karadeniz kıyılarındakilere açık olan geçişin uluslararası kullanımıyla sınırlanmıştır. Burada, Avrupa'nın denizle ilişkileriyle ilgili önemli sayfalarından biri açılır.

Marmara Denizi'nde, örneğin gemilerin demir taradıkları Dolmabahçe (Kızkulesi) önünde demirlemek tam olarak güvenli değildir; denizin batık gemilerle dolu dibi, bir tarih hazinesi saklamaktadır. Zaman zaman kendini akıntıya bırakıp dümen yardımıyla Haliç'e sığınmak ehven bir durum olabilir; buranın, demirleme açısından mükemmel olanaklar sunan 7 metre derin-



Şekil 1.4 Boğazlar

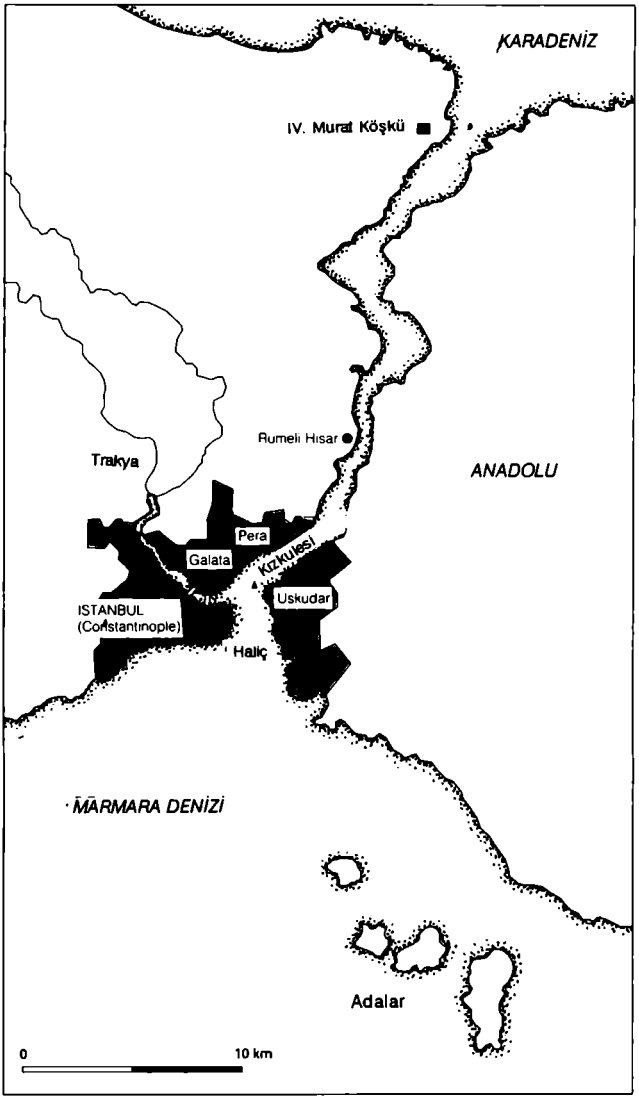
liğindeki sakin suları, diğer iki kıyıyla tam bir tezat oluşturur. Ancak Haliç bütün yıl boyunca kalınacak sevimli bir yer değildir. Eskiler buna tanıklık eder: Argonotların seferi zevkli bir gezi olmamıştır ve daha da yakınlarda Pierre Loti, *Mutsuz Kadınlar*'ında (*Les Désenchantées*) burada ebedi bahar hayalini boşa çıkarıp kışı şöyle anlatmıştır: "Kurşuni bir gök altında, Rusya'nın tüm buzlu kasırgalarının ve iki denizi birleştiren tüm tehlikeli akıntıların toplandığı uğursuz koridor" Buna karşılık bu tezatlar kavşağında yumuşak mevsimlerde ışıklı denizlerin baştan çıkarıcılığı egemen olur. Günbatımında havadan baktığınızda belki de bundan daha güzel bir manzaraya rastlayamazsınız: Rüzgâr batıdan eser ve yere inebilmek için uçağın Boğaz'ın Karadeniz girişi üzerinden uçması gerekir. İşte o anda İstanbul'un, Marmara Denizi ve Trakya dağları ile çevrelenmiş mavi semalarına doğru uzanan minarelerini görürsünüz. Burada Avrupa, dünyanın en güzel deniz manzaralarından birinin içine gömülerek sona erer.

Ama bu bir bitiş midir? Boğaziçi'nin iki yakası, bir zamanlar olduğu gibi, bir vadinin iki yamacı gibidir. Ama ne vadi! Otuz iki kilometre boyunca kıvrıla kıvrıla ilerleyen, eni 2,5 kilometre ile 550 metre arasında değişen ve Karadeniz'e açılırken tekrar genişleyerek 4,5 kilometreye ulaşan derin bir kanyon. Buradaki doğal çevrenin ve insan yapısı eserlerin ihtişamı, geçmişin tahkimatları, son zamanlarda da uluslararası köprünün vahşi devasalığı olmasa, Avrupa sularının sonuna gelindiği anlaşılmaz. Karadeniz'den gelip boşalan akıntı, kendi gücüyle birlikte pek de tuzlu olmayan sularının soğuğunu da buraya taşır – Çanakkale ile ne büyük tezat!

Karadeniz başlı başına ayrı bir dünyadır. Avrupa deniz kuşağının güney ucunu oluşturan bu bölge, Antik Çağ insanı için çok uzak bir yerdi. Bu kıyılara sürgün edilmiş olan Ovidius'un melankolisi, Herodotos'un Pontus soğuğuna ilişkin loş anılarıyla birleşir; gene de Ksenofon'un askerlerinin, bu tanıdık denizin teselli edici görüntüsü karşısında duydukları coşku, kötümser izlenimleri dengeler. İstanbul Boğazı'nın Karadeniz'e açılan ağzı, çağdaş deniz işaret sistemleri kullanılıyor olsa bile, öbür ucuna göre daha az dikkat gerektirmez ve Avrupa yakası kıyıları, koylar dışında hiç de misafirperver değildir. Avrupa denizleri Kırım Körfezi'nin kuzeydoğusunda, hidrolojik dengesi daha da olumsuz olan bir eklentiyle biter; Don tarafından bolca beslenen Azak Denizi orta kesimlerinde en az 14,5 metre derinliğindedir ve Karadeniz ile bağlantısını kuran Kerç Boğazı (Kırım'ın Boğaziçisi), yalnızca 130 metre genişliğinde ve en çok 7,3 metre derinliğinde bir deredir. Böylece Cebelitarık'tan Kafkasya'nın ilk eteklerine kadar uzanan uzun deniz kuşağı sona erer.

Kuzey Denizleri ve Güney Denizleri

Kuzey'de olduğu gibi Güney'de de Avrupa, dairesel bir yay biçiminde uzanan oldukça simetrik denizlerle çevrelenmiştir. Akde-



Şekil 1.5 Boğaziçi

niz yayı 6,50° B'dan 410° D'ya (Karadeniz dahil olmak üzere) uzanıp 310° K'den 470° K'e (Azak Denizi dahil olmak üzere) kadar yayılır. Baltık yayı, kutup dairesinin epeyce yakınına, 540° K enlemine kadar uzanır ve 190°'lik bir boylama yayılır (110° D'dan 300° D'ya kadar). 11. yüzyılda başpiskoposluk kayıtlarını tutan Bremenli Adam, halkın bu denizi nasıl dairesel hendeklere (*in modum baltei*) benzettiğini anlatmıştır. Onun öncesinde, Şarlman'ın danışmanı Eginhard ve hatta çok daha önce Marsilyalı Pytheas, bu denizi Okyanus'a açılan derin bir koy olarak algılamışlardır. Akdeniz için buna benzer bir tammlamaya rastlanmaz. Bununla birlikte Romalıların ona verdiği ad, *mare nostrum* (bizim deniz), kapalı bir deniz olmasa bile, tekil bir politik evrenin içinde yer alan ve Avrupa üzerinde merkezileşmiş, ardından Afrika ile paylaşılmış bir deniz anlayışını ifade eder.

Daha küçük Baltık yüzeyi tümüyle bir Avrupa dünyası oluşturur. Sound geçidinde yolcu, Elsinore'u Cebelitarık'la ve Baltık adalarını Akdeniz'dekilerle karşılaştırmayı düşünebilir. Bornholm, Öland ve özellikle tarihî Visby limanıyla Gotland, insanın aklına Malta'yı veya Kıbrıs'ı getirebilir; ve Finlandiya takımadasını tek tek saymak, Ege Denizi adalarını saymak kadar olanaksızdır. Körfezler kimi zaman komşu denizlerin boyutlarına ulaşabilir: Örneğin, Aland Adaları'nın arkasındaki Botni Körfezi. Baltık kıyıları Akdeniz'dekinden çok daha az girintili çıkıntılıdır, ama gene de buranın *hafen*'leri (liman), daha hafif ve daha kısa süreli olmakla birlikte benzer dondurucu kış koşullarının etkisi altında kalan Karadeniz limanlarını anımsatır.

Gerek Karadeniz gerekse Baltık Denizi Avrupa denizleri üzerinde, keyif kaçırıcı olmasa bile belirli bir düzenleyici rol oynar. Buzul etkisiyle sıradağların oluşması, iklim ve hidrografik koşullar bunun açıklanmasına yardımcı olur. Kış donu Karadeniz'in yalmzca kuzey sınırlarını etkiler, ama her kış Botni Körfezi'ni işgal eder ve 1942'de olduğu gibi bazen tüm Baltık Denizi üzerine yayılabilir. Bir ortak özellik de, Danimarka ve Türkiye sahanlıklarının arkasında birikmiş olan akarsu çökellerinin bolluğudur; bu durum, her iki yerde de tuzluluğun düşük, hidrolojik dengeninse yetersiz olmasına yol açar.

Hidrolojik koşullardan biyolojik koşullara geçiş yalnızca küçük bir adım oluşturur. Okyanus, kuzey denizleri ve Akdeniz sistemi arasında balık kaynaklarının dağılımı, Kuzey Atlantik ve Kuzey Denizi lehinedir. Planktonlar burada değişik özelliklerdeki suların üst üste gelip karışması sonucunda oluşurlar ve Kuzey Atlantik Akıntısı'ndan akış yukarı ilerlerler. Türler çok çeşitlidir ve göçler Danimarka boğazlarından İrlanda Denizi'ne kadar balıkçılık için elverişli bir ortam oluşturur. Akdeniz'de daha az balık bulunmakla birlikte, balıkçılık en çok kıta sahanlığının pek derin olmayan yerlerinde verimlidir.

Eşit derecede olmasa da, Avrupa sularının sunduğu başka kaynaklar vardır: Mesela mineral yatakları. Hepsinin başında, insanlar ve hayvanlar için olduğu kadar, besinlerin saklanması ve günümüzde kimya sanayileri açısından vazgeçilmez bir ürün olan ve deniz suyunda bol miktarda bulunan tuz gelir. Tuza duyulan gereksinim pek çok üretim yönteminin geliştirilmesini sağlamıştır: En bol bulunduğu yerlerde (Akdeniz ve Atlantik kıyıları) yazın güneşte buharlaştırma, kuzey kıyılarında ise deniz suyunun kaynatılarak işlenmesi yöntemi. Her yerde bulunan deniz tuzu, Avrupa'nın denizle ilişkisinin en önemli öğelerinden biri olmuştur. En eski dönemlerden beri elde edilen tuzun aksine petrol, ancak son 20-30 yıl içinde Kuzey Denizi'nin İngiltere ile Norveç arasındaki tortul derinliklerinde bulunup çıkarılmaya başlamıştır.

Dolayısıyla Avrupa'nın deniz mirası, her ne kadar eşit dağılmamış olsa da, varlığını sürdürmekte ve hem Avrupalı hem de Avrupalı olmayan kullanıcıları tarafından yoğun biçimde işlenmeyi beklemektedir.

Deniz kaynaklarının, deniz tabanının düzenlenişi ve kıyıların biçimlenişi açısından eşit olmayan dağılımı, Avrupa ülkelerinin karşılaştırmalı kıyı uzunluklarının açığa vurduğu bir doğal tamamlayıcılık ve dayanışmaya işaret eder. Avrupa kıyılarının uzunluğu yaklaşık 68.000 kilometredir, buna Kuzey Buz Denizi'ndeki 10.000 kilometrelik Rusya kıyıları eklenir. Kıyı uzunlukları bakımından önde gelen ülkeler Norveç (20.000 km), Yuna-

nistan (13.575 km), İsveç (7624 km), İtalya (7458 km), Danimarka (7438 km), Fransa (5400 km) ve İspanya ile Portekiz'dir (4359 km). Ayrıca özellikle İskandinavya, İtalya, Balkan Yarımadası'nın batı bölümü ve Yunanistan açısından önem taşıyan yarımadaları; özellikle Atlantik cephesinde, kayalık kıyıların kimi zaman iyice derinleşen koylarını; organik hareketler sonucunda ortaya çıkıp aşınmayla biçimlenmiş, her boydan sayısız adayı da hesaba katmamız gerekir. Kıyı topoğrafyası açısından bütün bunlar limanların yerleşimi ve gelişimi üzerinde etkili olmuştur. Ve nihayet kıyıların biçimi, deniz suları ile kara kütlelerinin, deniz toplulukları ile kara ortamının iç içe geçişi üzerinde önemli bir etki gösterir.

Avrupa'da kıyıya uzak çok az yerin bulunduğu görüşüne dönecek olursak, Kuzey ve Güney'deki iki büyük denizcilik kesimi arasında okyanusun kurduğu çevresel ilişkiye, aynı kolaylıkla olmasa da insanların kurduğu kıstak ilişkilerinin eklendiğini görürüz. Doğal geçitlerden yararlanarak veya bağlantılar inşa ederek kurulan bu ilişkilerin hayali çok eskilere dayanır. Antik Çağ'da (Süveyş ile Korinthos) ve Ortaçağ'da (Kiel) düşünülen bazı projeler son dönemlere değin gerçekleştirilememiştir. Fransa'da iki kıstak söz konusudur, bunlardan biri Akitanya, diğeri ise Seine'in halici ile Rhône'un arasıdır; aynı şekilde, Kuzey Denizi'ni Adriya'ya veya Karadeniz'e, Tuna ile Orta Avrupa'dan geçen bir kıstak bağlar; üstelik Baltık'tan Karadeniz'e uzanacak bir karayolu projesi de geliştirilmiştir. Tamamlanan veya planlanmış olan girişimlerin bir haritası, kıta Avrupası'nın denizcilik sektörleri arasındaki dayanışmayı uzun uzadıya açıklamalardan daha iyi gösterecektir, ki bu dayanışma aslında oldukça zayıftır. Bakış açımızı biraz genişletelim. Çağdaş teknolojilerdeki gelişme eski deneyimleri birleştirmektedir. Süveyş, Korinthos ve Kiel yalnızca eski projelerin gerçekleştirilmesinden ibaret değildir. Finlandiya Körfezi ile Karadeniz haliçleri arasında bir bağlantı planlanmaktadır. Böylece Rusya kıstağı boş bir hayal olmaktan çıkacak, İskandinav denizcilerinin Ortaçağ sonlarındaki düşü gerçekleşmiş olacaktır.

Kısacası, Kuzey Denizi ile Güney'dekiler arasında Avrupa'nın silüeti yüzyıllar içinde biçimlenmiştir ve kıtanın deniz çevresi daha önemli gözükmektedir. Yap-boz parçalarının yerleştirilmesi nazik ama gerekli hale gelmektedir. Bunu söylemek, belirli bir Avrupa deniz emperyalizminin çıkarlarını savunmak değildir. Ama umarız yap-bozu kurarken denizlerin varlığı ve etkisi unutulmaz ve hatta küçümsenmez. Tarihin, bazı istisnalar dışında, denizleri ihmal edip karadaki kalıcı çalışmalarla ve muzaffer postal sesleriyle daha fazla ilgilendiği bir gerçektir. Onun bakış açısı, insanların akın akın koşuşturduğu kargaşa bölgelerini yeğlemiştir. Buna ilişkin en akla yakın açıklamalardan biri, Avrupa'nın iki denizcilik kesiminde de yüzyıllar boyunca egemen olan karşılıklı anlayışsızlıktır. Bu ikiliğin eskiliğini ve derinliğini iki sözcük özetler: Levant ve Ponant; bu sözcüklerin ses uyumu, özellikle hem bir Akdenizli yan taşıyıp hem de Atlas Okyanusu'na uzanan Latin ülkelerinin dilinde, Fransızca ile İspanyolcada son derece canlıdır.

2

Akdeniz'in Öncelikli Konumu – Atina'dan İtalyan Kentlerine

Aynı İmgenin Görünümleri: İki Ayrı Dünya

Yüksek Ortaçağ'a, yani 13. yüzyılın sonlarına değin, Avrupa'nın iki denizcilik bölgesi çoğunlukla birbirine sırtını dönmüş olarak kaldı. Buradaki insanlar oldukça kapalı bir çevrede kendi yaşamlarını sürdürdüler ve farklı dillerde konuşan, dünyayı kendi tarzlarında algılayan denizciler birbirlerinin farkına varmadılar. Dolayısıyla Avrupa, uzaktan bakıldığında kırık olmasa bile çatlamış bir ayna görüntüsü taşıyordu.

Kanatlı bir boğanın sırtında Girit'e uçan Europa'nın Fenike kıyılarında doğmuş olması simgeseldir. Bir başka simge de kıtada denizciliğin, Europa'nın vârisi, Thukydides'in aktardığına göre Helenlerin kendilerine model kabul ettikleri Kral Minos'un filosuyla başlamış olmasıdır. Akdeniz'in Antik Çağ'dan beri Avrupa üzerinde oynadığı rol, Victor Bérard ve Albert Thibaudet tarafından uzun uzadıya tartışılmıştı. Jacqueline de Romilly, Thukydides ile ilgili olarak konuyu tekrar işledi. Maurice Lombard, iç denizin aracılık rolüne ilişkin zengin varsayımlar geliştirdi. Hélène Ahrweiler, Jean Rougé ve Michel Reddé, eski Akdeniz donanmaları üzerine bugün klasikleşmiş yapıtlar verdiler. Ve Fernand Braudel, Akdeniz üzerine açıklayıcı yazılar bıraktı. Biz burada anlatımızı sırasıyla Avrupa'nın güney kıyıları ve açıklarıyla sınırlayarak Avrupa ile Akdeniz arasındaki ilişkiler açısından önem taşıyan bazı tarihsel ilgi alanları üzerinde duracağız.

Güneşin Çekiciliği

Güneşle yıkanan kıyıların Kuzey insanı üzerindeki cazibesi yüzyıllar öncesine uzanır. Modern Akdeniz gezileri, kuzeylilerin güneşe doğru yolculuklarının uzak bir mirasçısıdır. Bunun pek çok nedeninden biri de, halkların birbirini izleyen göç hareketleridir. Çeşitli dalgalar halinde bölgeye gelen Helenler tümüyle bir deniz yaşamına uyarlanamamışlardı, ama "deniz halkları"nın akınları ve korsanlık acı anılar bıraktı. Giritlilerin ağır teknelerinin yerini alan uzun, ince ve güverteli Miken gemileri, Tiren Denizi'nden Karadeniz'e kadar hızlı bir yayılmayı olanaklı kılmıştı: Burada karşımıza, ilk Avrupa deniz destanları olan Odysseia ve Argonotların seferi çıkar. Ardından, büyük Roma istilalarını Germen halklarının dalga dalga denize inme çabaları izledi. Bunlar tam anlamıyla denize ulaşamadılarsa da (Franklar bunu başaramamışlardı), Gotlar gibi bazıları Batı Akdeniz'e yerleştiler, bu arada üçüncü bir grup, Vandallar, bunları kuşatıp Afrika'ya yerleşmeyi başardılar.

Böylece, Güney'e yönelik hareket, batıya yönelik bir göç dalgasıyla birlikte gerçekleşti; buna koşulların dayattığı zorunluluklar ve Akdeniz uygarlıklarının ünü yol açmıştı. Karadeniz de aynı şekilde çekiciydi: Varangların Rusya ırmakları boyunca ta Konstantinopolis'e kadar inişlerini ve Bizans imparatorunun durumdan yararlanarak bunlardan bir saray muhafız birliği kurduğunu hatırlayalım. Batı Akdeniz de, 9. yüzyılda Viking ziyaretlerinden payına düşeni almıştı. Bu olaylar, göç habercisi kuşların uçuşuna benzer. Daha sonraları da aynı dürtüyle insanlar daha iyi bir yaşam ve zengin olma hayalleriyle buraya yönelmişlerdir. Tancrède de Hauteville'in yoldaşı olan Cotentin Normanları ve Sicilya'daki krallığın kurucusu Guiscardlar güneye doğru inerken, onlarla aynı memleketten olan Guillaume da* İngiltere'yi

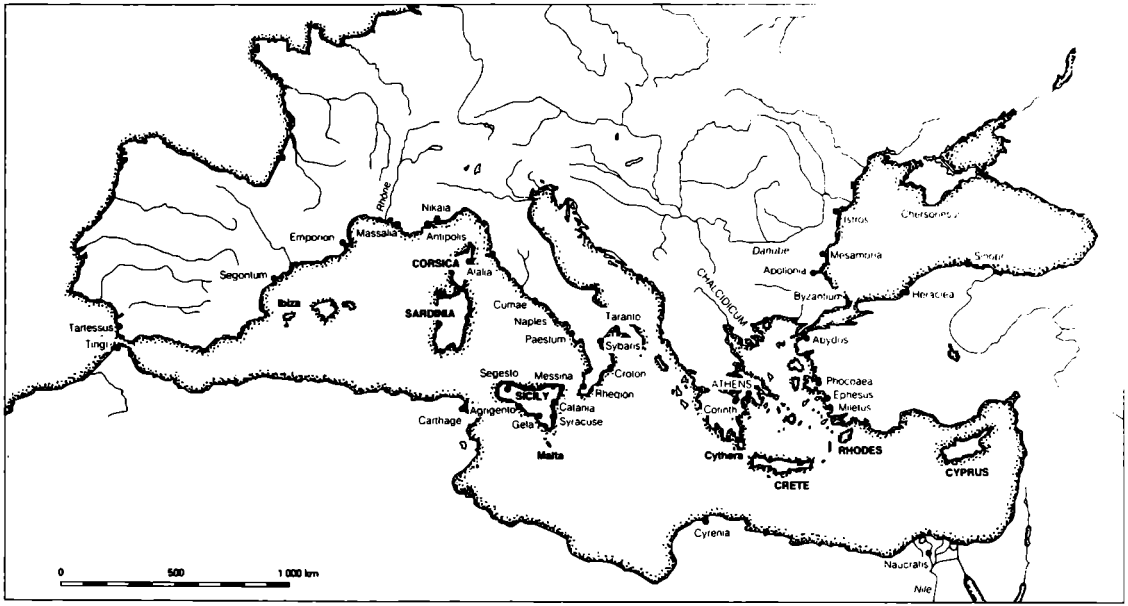
İngiltere Kralı Fatih William (YN).

zaptediyordu. Sicilyalı Normanların mirasçıları Hohenstaufenler, Akdeniz göklerinin sıcaklığının cazibesine kapılan Germenleri İtalya'nın güney ucuna kadar götürdüler. 13. yüzyılda İmparator II. Friedrich'in adı,* Germen halklarının güneyin baştan çıkarıcılığına kapılmış olduklarını anlatmaya yeter. Yeni gelenlerin çoğu, geldikleri soğuk ve nemli topraklara dönmeyi hiçbir zaman düşünmediler. Aslında, Akdeniz'e ısınan bu halklar, zaferlerini denizin ötesine, Bizans'a doğru yaygınlaştırmayı hayal etmişlerdi. Dahası, bu Kuzey Avrupalılar, Akdeniz'in cazibesine kapılmakla kalmayıp 12. yüzyılda uzun bir yol alma pahasına Haçlı seferlerine de katıldılar.

Akdeniz Kıyılarında Kent Doğup Büyüyor

Akdeniz kıyılarındaki yerleşimler Avrupa ve iç deniz arasındaki ilişkiyi sağlayacak olan bir dizi temas noktasının doğmasına yol açtı. Limanlar kuruldu ve kent yaşamının gelişmesiyle birlikte bunlar arasında bağımlılık ilişkileri veya başka türden bağlar oluşmaya başladı. Uzaklıklara ve yüzyıllara kafa tutan ilişkiler kurarken, tarih hataları yapmak riskini göze almak gerekir. Yunan kentleriyle dolu Avrupa kıyılarındaki limanları gösteren bir harita, 14. yüzyılda Cenovalıların ve Venediklilerin denetimi altındaki limanları gösteren başka haritalarla karşılaştırılabilir. Pek çok yerin çakıştığı, arkeoloji ve tarih çalışmalarıyla kanıtlanmıştır. Eski yer adlarının bazıları günümüzde de kullanılır; bu durum, Peloponnesos kıyıları, Korfu, Magna Graecia (Büyük Yunanistan), Sicilya ve İstanbul Boğazı'na doğru yol alırken geçilen ada limanları, örneğin Thasos (Taşoz) ve Euxeinos Pontos (Karadeniz Pontusu) kıyıları için bariz biçimde geçerlidir.

* Friedrich, Sicilya Kralı unvanını aldığı gibi, VI. Haçlı Seferi'nden sonra kendini Kudüs Kralı da ilan etmişti (YN).

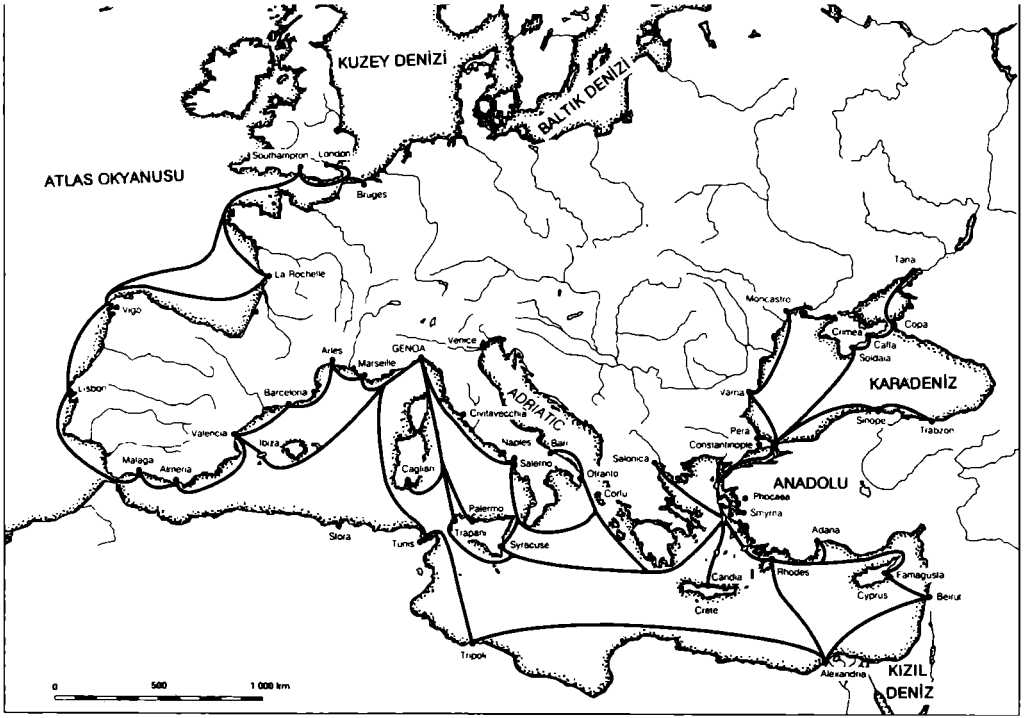


Şekil 2.1 Helenistik Çağ'da Akdeniz

Cenovalılarla Venedikliler, bir zamanlar Yunanlıların Karadeniz'in batısı ve Kırım'da seçmiş oldukları yerleri işgal ettiler. Yol üzerinde, Konstantinopolis'te önce Bizanslılar yaşıyordu. Daha dolaysız bir geçit olan Otranto Boğazı nedeniyle uzun süre ihmal edilen Adriya Denizi, daha sonraları Aquileia'ya varmadan önceki Ragusa ve İlirya (Illyria) limanlarıyla aynı canlılığa ulaştı ve denizin kıta içlerine en çok sokulduğu noktada, Alp vadilerinde Venedik'i buldu. Aynı şekilde, berideki Tiren Denizi'nde Cenova, dağın eteğinde, kıta ile yarımadanın birleşme noktasında serpildi. Daha batıda bandıra, doğrudan doğruya Marsilya ve Arles'da yerleşmiş olan Galyalılarla karşılaşıyor ve geleceğin Katalonyası'nın kıyıları ve İspanyol Levantı aracılığıyla da İber Yarımadası'yla tanışıyordu. Süreklilikleri görebilmek için daha fazla ısrara gerek yok.

Deniz Kentlerinden Deniz Devletlerine

Antik Çağ'da olduğu kadar Ortaçağ'da da deniz üzerinde egemenlik, deniz kentlerinin doğal bir amacıydı. Deniz ulaşım hatları üzerinde politik denetim kurmak kadar ticari zenginlikleri ele geçirmeye ve elde tutmaya uygun deniz kuvvetine sahip olma anlayışı da dahil olmak üzere, tüm anlamlarıyla "deniz gücü" kavramı bunların yabancısı değildi. Eski *polis*'lerin ve Ortaçağ kentlerinin bunu gerçekleştirme yöntemleri farklı biçimler kazanabilmiştir. Mevcut kaynaklar ile beslenecek insan sayısı arasında dengesizliğe yol açan aşırı nüfus artışlarının veya iç çekişmeler sonucunda yenik tarafın bölgeden sürülmesinin doğurduğu göçler, çoğunlukla önce yayılma biçiminde gerçekleşiyordu. Pek çok tanınmış Atinalının başına gelen bu sürgün olayı daha sonraları Ortaçağ Cenova ve Barcelonası'nda da yaşandı. Magna Graecia ve Sicilya'daki birçok liman da bu tip firarilerin eseridir. Marsilya varlığını, bir yerel yöneticinin Phokaia'lı


KUZEY DENİZİ
BALTIK DENİZİ
ATLAS OKYANUSU
Southampton
London
Bruges
La Rochelle
Vigo
Lisbon
Arles
GENOA
Venice
Marseille
Barcelona
Valencia
Ibiza
Malaga
Almeria
ADRIATIC
Civitavecchia
Naples
Bari
Cagliari
Salerno
Palermo
Trapani
Syracuse
Sfax
Tunis
Tripoli
Otranto
Corfu
Salonica
Pera
Constantinople
Varna
Tana
Moncastro
Crimea
Copa
Caffa
Soldaia
KARADENİZ
Sinope
Trabzon
ANADOLU
Phocaea
Smyrna
Adana
Rhodes
Candia
Crete
Famagusta
Cyprus
Beirut
Alexandria
KIZIL DENİZ
0
500
1 000 km

(Foça) göçmenlere bahşettiği bir imtiyaza borçludur. Diğer yerleşim yerleri, Atina'nın Karadeniz'den gelen buğday yolunu denetleme ve rakipleriyle Pers İmparatorluğu'na karşı koruma çabasının ürünü olmuştur. Öte yandan, Antik Çağ açısından, *polis*'ler arasındaki çekişmeleri, Atina'nın Med savaşları sırasında Büyük Kral'ın ihtiraslarına karşı mücadelesini dikkate almak gerekir. Aynı şekilde Ortaçağ'da da Amalfi, Pisa, Cenova ve Venedik arasında 11. yüzyıldan 14. yüzyıla kadar süren bitmez tükenmez savaşlar hesaba katılmalıdır. Eğer deniz perileri anılarını anlatabilecek olsalardı, bu öyküler hiç şüphesiz birbirinin tekrarı gibi olurdu.

Deniz üzerinde egemenlik kurabilmek için eski *polis*'ler ve kentler, bazı uzak mesafeli deniz yollarını, özellikle de Karadeniz ve Ortadoğu'ya uzanan hatları büyük kalyon filolarıyla denetim altına almaya çalıştılar. Böylece farklı güç düzeylerinde ve oldukça farklı kurumsal yapılarıyla Atina, Venedik, Cenova, Marsilya ve Barcelona kent devletleri ortaya çıktı. Atina'mn hakimiyeti Delos Birliği çerçevesine kaydı. Ardından Venedik'in, İlirya, Mora, Takımadalar ve Euxenios Pontos üzerindeki egemenliği geldi; görünürdeki yumuşaklığına karşın, onun bu sömürgeleri üzerinde uyguladığı rejim hiç de eskisinden daha hafif değildi. Cenova, sömürgelerindeki yüksek düzeyli memurlarına daha geniş özerklikler tanıdı; bu açıdan Pera ve Kaffa benzersiz örneklerdir. Donanmanın mevsimlik hareketleri gibi pazarlar da kentlerde alınan kararlara bağlıydı (örneğin, Venedik'teki *mude*). "Deniz devleti" (talasokrasi) tanımını çekinmeden kullanabiliriz, zira etimolojik olarak deniz üzerinde hakimiyete dayalı bir politik sisteme karşılık geliyor; Ortaçağ İtalyası için "Serennisima" (dingin, sakin) ve "Dominante" (baskın, hakim) nitelemeleri bu konuda kuşkuya yer bırakmaz ve Venedik'te dükaların görevi devralmaları sırasında düzenlenen törenler önem taşır: 12. yüzyıldan itibaren dükaların denizler üzerinde hakimiyet mevkiine (*dignitas aquarum*) yükselmeleri, Deniz Nikâhı (*sposalizio del mare*) şenlikleriyle kutlanmaya başlamıştı.

Denizlerin egemenlik altına alınması, ne Antik Çağ'da ne de Ortaçağ'da kentlere özgü bir olguydu. Roma ve Bizans'ın yanı sıra, 13. yüzyılda Kutsal Roma-Germen İmparatorluğu ile Sicilya'daki Angevin Krallığı ve daha sonraları Aragon Krallığı için, bir "emperyal" egemenlikten söz edilebilir. Hükümranlığın bu yanını bazı özellikler belirliyordu: Tüm Akdeniz üzerinde üstünlük elde etme, onu egemenlik altına alma tutkusu ve Avrupa'nın kendisini onu yönetmekle vazifeli görmesi. Kuşkusuz bu deniz devletlerinin her biri egemenliklerini iç denizin ufuklarının ötesine, Asya ve Afrika'ya kadar genişletmeyi arzu etmişlerdi; ancak Akdeniz, esas olarak Avrupa'nın kendi kimliğini diğer kıtalar karşısında ve özellikle İslami yayılma karşısında koruma çabasının aracı olarak görülüyordu.

"*Mare nostrum*"

Romalıların Avrupa'nın Akdeniz üzerindeki hak sahipliği anlayışını dile getiren "*mare nostrum*" kavramının zorlu bir tarihi vardır. Mussolini faşizminin 20. yüzyılda bu kavramı tekrar yaşama geçirme girişimini bir kenara bırakacak olursak, bu düşünce, İustinianos'tan sonra Bizans, ardından da filizlenmekte olan Venedik tarafından Batı İmparatorluğu'nun yıkıntıları arasından çekilip çıkartılmıştır. Daha sonraları II. Friedrich döneminde "Germen ulusunun Roma İmparatorluğu" bu kavramı sahiplendi; Friedrich'in 1239'da ilan ettiği *Capitula*, imparatorluğa denizler üzerinde uluslararası düzeyde yasama yetkisi veriyordu. Ferman aslında Sicilya'daki Norman krallarının mirasını sahiplenmekteydi; 13. yüzyılda Anjou Kralı Charles ile 15. yüzyılda Aragon Kralı Büyük Alfonso da benzer tutkulardan esinlenmişlerdi.

"*Mare nostrum*": Romalılara atfettiğimiz bu küstah formülün meşruiyeti, öncelikle Kartaca'ya karşı kazanılan zafere dayanır.

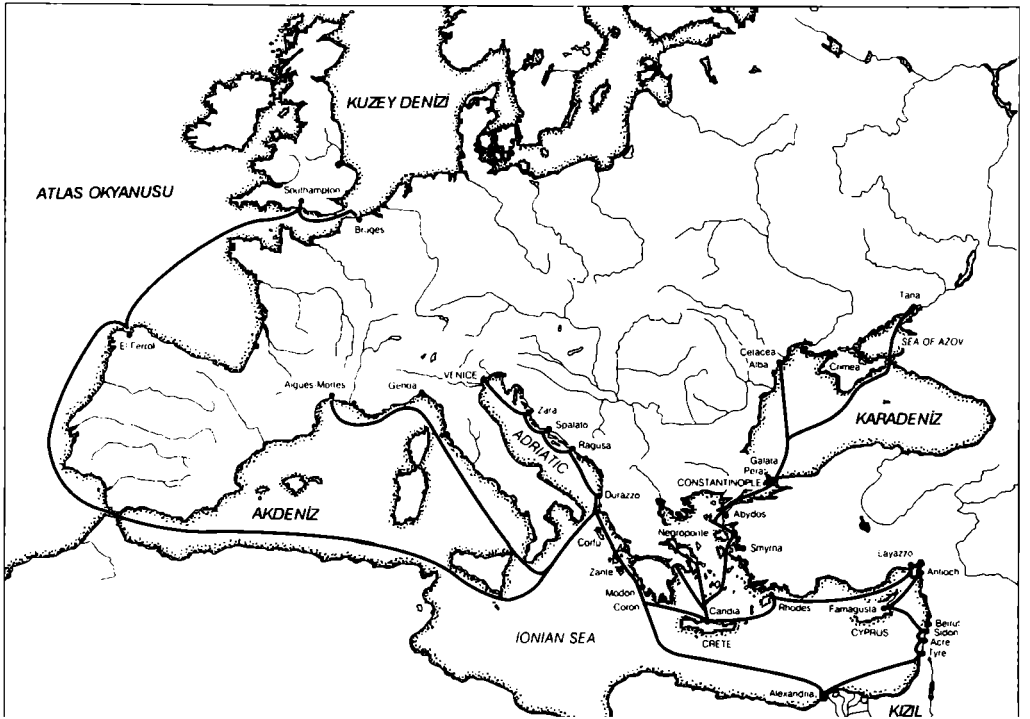
Pön başkentinin yıkımı, Akdeniz'in Avrupa egemenliğine girmesine yol açmıştı. Kartaca ve Asur'un birbiri ardına yıkılması, Afrika veya Asya *polis*'lerinin ya da krallıklarının Akdeniz üzerindeki hakimiyetini tümüyle ortadan kaldırdı. Ama Romalılar denizci bir ulus değildi, dolayısıyla da el koyma ve taklit yoluyla bir deniz gücü oluşturmaları ve denizcilik konusunda eğitim almaları gerekiyordu. Müttefikleri Helenlerin donanmaları iyi bir örnek oluşturuyordu; öte yandan, müzmin korsanlık illetine karşı mücadele, Pompeius'un Doğu Akdeniz'i tarayıp Roma'mn denizlerdeki üstünlüğünü sınavdan geçirmesi bakımından iyi bir deney oluşturdu. Bunun sonucunda Roma, biri ticari, öbürü askerî olmak üzere ikili bir "deniz gücü" geliştirdi; Michel Reddé'nin incelediği askerî deniz gücü, bölgesel donanmalar halinde örgütlendi, Jean Rougé'nin anlattığı ticari deniz gücü ise İskenderiye ve Kartaca'dan Ostia, Aquileia ve Selanik'e doğru yol alan *annona* konvoyları biçiminde düzenlendi. Dolayısıyla, bu trafiğin ana kapısı Avrupa idi. İstilalar döneminde denizlerde bir dengesizliğin doğmasında, Avrupa'nın bu üstünlüğünün de payı vardı.

Bizans, Akdeniz üzerindeki iktidarını İustinianos'un fetihleriyle tekrar elde etti, ama bu eksik ve geçici bir iktidardı. Devletin idari bölgeler halinde örgütlenmesi, donanmasını ayrı filolar halinde düzenleyebilmesini ve korsanlığa karşı durabilmesini sağladı. Ancak temellerinin bir yandan Güney İtalya ve Sicilya'daki Normanlar, öte yandan Ege Denizi'nde Araplar tarafından aşındırılmasını önleyemedi, ne de İtalyan kentlerinin rekabeti karşısında dayanabildi. 1204'te Konstantinopolis'in düşmesinden en çok yarar sağlayan Venedik oldu, ama 60 yıl sonra tahtı tekrar ele geçiren Mihail VIII. Palaiologos, Bizans İmparatorluğu'nun 1453'teki Türk zaferine kadar denizlerde üstünlük kurma yönünde son çabalarına öncülük etti.

Akdeniz: Antik Çağ ve Ortaçağ Avrupası'nın Akciğeri ve Yüreği

Avrupa/Akdeniz diyaloğu Ortaçağ'ın sonuna, hatta belki daha da sonrasına değin, Antik Çağ'dakine benzer koşullar altında sürdü. Akciğerlerin insan organizması üzerinde oynadığı düzenleyici rolü, iç deniz Avrupa üzerinde oynadı; Doğu'dan esen hava aklın nefesini taşırken, denizcilik de besleyici dolaşım işlevini sürdürdü. Hemen her türlü entelektüel ve ruhani hareket Akdeniz'den kaynaklanıyordu. Jacqueline de Romilly, kamu ve birey özgürlükleri idealinin Yunanistan'a ne çok şey borçlu olduğunu ve Salamis'in Persler karşısındaki zaferinin nasıl bir simgesel değer taşıdığını çok güzel göstermiştir. Bu yapıt, Avrupa'nın Akdeniz kenarlarından çekip çıkardığı felsefi ve bilimsel zenginliklerin en son örneklerinden birini oluşturur. Eğer bunlar olmasaydı, klasik kültürümüz acaba nasıl olurdu?

Roma toplumunun Doğu inançları ve gizemlerinin içine sızması deniz ilişkileri sayesinde gerçekleşmişti. Paulus, Hristiyanlığı eziyetli deniz seferleri pahasına İtalya'ya taşıdı. Manastır sistemi aynı örnekten yararlanarak deniz yoluyla Provence kıyılarına ulaştı; Lérin Adası'ndaki bir manastıra verilen St. Honoratus adı bu çabanın anısını taşımaktadır. Ters yönde de, Filistin'deki Kutsal Topraklar'a yönelik hac seferleri Batı'da, başlangıçta yarım yüzyılı aşkın bir süre bireysel düzeyde, kökenlere dönüş uygulaması biçiminde sürmüştü: 4. yüzyılda İspanyol rahibe Etheria'nın ziyareti bunun en eski örneklerinden biridir. Haçlı seferleri de başlangıçta toplu ibadet ve nedamet ziyaretleri özelliği taşıyordu ve sapmalara karşın insanların büyük çoğunluğu için böyle kaldı. Böyle bilindiği sürece "denizaşırı seyahat" terimi pek çok anlam taşıyordu: İbadet, kuşkusuz feragatla yüklü bir adanmışlık, korkulan bir ortamda, denizde seyahatin güçlükleri ve uzunluğunun doğurduğu endişeler; kim döneceğinden tam


KUZEY DENİZİ
ATLAS OKYANUSU
Southampton
Bruges
El Ferrol
Aigues Mortes
Genoa
VENICE
Zara
Spalato
Ragusa
ADRIATIC
AKDENİZ
Durazzo
Corfu
Zante
Modon
Coron
Candia
CRETE
IONIAN SEA
Tana
SEA OF AZOV
Cimea
Celacea
Alba
KARADENİZ
Galata
Pera
CONSTANTINOPLE
Abydos
Negroponte
Smyrna
Layazzo
Antioch
Rhodes
Famagusta
CYPRUS
Beirut
Sidon
Acre
Tyre
Alexandria
KIZIL

olarak emin olabilirdi? Ama gene de Akdeniz, kurtuluş anlamına geliyordu.

Bu yalnızca, 1054'teki anlaşmazlığa 1204'te Latin ırklarının Konstantinopolis'i ele geçirmeleriyle son veren ve böylece Avrupa'da çoğunluğu oluşturan Hristiyanlar için böyle değildi; İspanya, Provence ve Orta Avrupa'da kalabalık topluluklar halinde yaşayan batı Yahudileri de denizin ötesindeki anayurtları Filistin'i unutmamışlardı. İslamiyet de yayılmasının önemli bir bölümünü, Sicilya, Balear Adaları ve boğazın darlığı sayesinde Fas üzerinden Endülüs'e yönelik deniz seferleri aracılığıyla sağladı.

Ticari bağlamda Avrupa ile Akdeniz arasındaki karşılıklı maddi bağımlılığı açıklayabilmek için, limanların tüm tarihini anımsamak, bunların yapısını, hacmini ve işlerliğini göz önünde bulundurmak ve ürünlerin dağılımını izlemek gerekir. Buna tek bir kitap yetmez. Önemli olan trafiğin miktarını hesaplamaktan çok (kesin olarak bilmek olanaklı değildir), sıklığını kestirmek ve hepsinden önemlisi de alışverişin yapısını ve deniz ile kıtanın buluşma noktalarını belirlemektir.

Akdeniz kıyıları geçimini esas olarak denizden sağlamaya çalışıyordu. İlk önce Antik Çağ'da Yunan, özellikle de Atina gemileri Rum Pontus limanlarında ambarlarını buğdayla yüklüyorlardı; Helenlerin, varlıklarını ve özgürlüklerini bu ulaşım hattının korunmasına borçlu olduklarını biliyoruz. Romalılar da aynı zorunluluğu yaşamışlardı. Bu yola doğal olarak kentin demografik büyümesi sonucunda ve gereksinim nedeniyle itildiler; ataların izinden gitme tutkusu nedeniyle değil. Roma İtalyası'nda en önemli liman haline gelen Ostia'nın kökenlerini açıklarken Jöel Le Gall, Aeneis'in torunlarının, atalarının seyahat tutkusunu yitirdiklerine, deniz yaşamının onları, tıpkı 4. yüzyılda Yunanlılar için olduğu gibi, Tiber aracılığıyla bulduğuna işaret eder. Boynuz kulağı geçti ve deniz buğday trafiği, Afrika tarafından desteklenen sürekli bir etkinlik haline geldi. Buğday trafiğinin yanı sıra, A. Tcherina'nın anlattığı şarap trafiği de Avrupa kıyılarında canlı bir etkinlikti. Dağların kıyı bataklıklarına geçit verdiği yerlerde petrol ve tuz ticareti de yapılıyordu. Doğudan gelen na-

dir, dolayısıyla pahalı ürünler de unutulmamalı: "Baharatlar" ve özellikle kokular. Strabon'un yanı sıra, 4. yüzyıldaki *Expositio totius mundi et gentium* adlı kitabın bilinmeyen yazarı da, Avrupa'nın Akdeniz üzerinden ithal ettiği malların bir dökümünü yapmıştır. Ancak bu listede, daha eski dönemlerin yoğun etkinliklerine rastlanmaz.

Henri Pirenne ne derse desin, İslamiyetin yayılması büyük bir değişikliğe yol açmamıştır. Pirenne nasıl düşünürse düşünsün İslamiyet, her türlü "tahta"nın Akdeniz'de seyretmesini engellememiştir. Arles'ın 9. yüzyılda bir liman olarak gördüğü işlevi, Lyon başpiskoposu Theodulf parlak bir biçimde anlatıyordu. Yükselişi sırasında Venedik, Arles'dan daha geniş bir etkiye sahip olmuştu. Arles, Rh ne bölgesini, esas olarak da Lyon'u besliyordu. Oysa Venedik'in ilişkileri, Alp vadilerinin içinden Almanya'nın güneyine, İlirya kıyılarına kadar uzanmıştı. Maurice Lombard, iç kesimlerden Akdeniz limanlarına, gemi yapımcılığı için gerekli olan ağacın, demir ve demir dışı metallerin, ayrıca Doğu'nun ipeğiyle değiş-tokuş edilmek üzere yün ve pamuğun geldiğini anlatır. Kıta ve deniz arasındaki bu karşılıklı bağımlılık, daha önceki bir dönemde umut verici bir gelişmenin zeminini hazırlamıştı.

13. yüzyılın sonuna gelindiğinde Avrupa'nın Akdeniz üzerinden alışverişi, Akdeniz'in sınırlarının ötesine taşmıştı. Bu, düşünsel ve dinî etkiler ile coğrafi merakın yanı sıra, politik, askerî ve ekonomik gerekliliklerin bir sonucuydu. Uzakta İskenderiye'nin ötesindeki ufuklar, Antik Çağ'ın Avrupa ötesi ilişkilerini gizemli bir haleyle çevreliyordu. Orada, altın ve değerli taşların ışıltısı, ayin tütsülerinin kokusuyla harmanlanmıştı. Helen dünyası bu anıları ve Halife Harun Reşit'in armağanlarını, böyle hayallerle beslenen Frank imparatoruna aktarıyordu.

Düşler açısından Kuzey'in puslu dünyasının Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'nun buğulu ortamından geri kalır bir yanı yoktu. Aslında kesin olarak fazla bir şey bilinmiyor. Karayoluyla zaman zaman Konstantinopolis, Venedik veya Arles'a, amber denen bir organik fosil madde, bir tür reçine geliyordu; Baltık kum-

sallarından toplanan amber, barbar tacirler aracılığıyla Polonya, Bohemya ve Stirya üzerinden taşınıyordu. Bu, Neron'un keşif için Romalı bir şövalyeyi görevlendirdiği amber karayoluydu. Amber, Akdenizlilerin kıta Avrupası üzerinden ithal ettikleri tek mal değildi; bal ve mum, kürk, özellikle kunduz postu bu yolla getiriliyordu, üstelik bölge oldukça faal bir köle ticaretine tanık oluyordu. Roma yapımı para, çömlek ve tunç malzemeler de, Orta Avrupa'nın arkeolojik bölgelerindeki trafiğe eklenmekteydi.

Daha o zamandan Herodotos, amber gibi kalayın da "dünyanın öbür ucundan geldi"ğini yazmıştı. Bakır ve kalay alaşımından tunç yapma tekniği, antik topraklarda kalay madenciliğinin gelişmesini sağladı. Armorica ve Galicia'daki Kelt toprakları ile Cornwall'da bu tür madenler bulunmuştur. Bunu Fenikelilerden öğrenen Romalılar, izlerini takip ederek karayolu ile denizden Scilly Adaları'na (mitolojideki Cassiterides) ve haklı olarak Penestin diye adlandırdıkları Vilaine'in ucuna kadar ilerlemişlerdi. İskender'in Marsilyalı Pytheas'a verdiği sanılan görev, amber ve kalay elde etmenin yanı sıra büyük olasılıkla bu amaca yönelikti. Bu keşif gezisi, İngiltere kıyılarına ve Kuzey Denizi'ne, belki de Bergen enlemine kadar uzandı. Zamansız ve belirli bir gelecek öngörmeden gerçekleştirilen sefer, ilerisi için örnek oluşturdu. Sezar'ın Venetlere karşı Armorica kıyılarına sefer düzenleyip Manş Denizi'ni geçtiğini, İS 4-6 dolaylarında Drusus'un küçük bir birlikle Jutland'a (Cimbri'nin dağlık burnu) kadar ilerlediğini ve imparatorluğun Manş Denizi'nde bir donanmayı her zaman hazır tuttuğunu biliyoruz. Bunlar Akdenizlilerin kendi bildik güney sularının ötesine düzenledikleri en eski kuzey seferleridir. Ama iş bununla kalmayacaktı. 700 yılı öncesinde Piskopos Arculf, Doğu'dan dönerken Sicilya'dan gemiye binerek İngiltere ve İrlanda'ya yönelecekti. Bir başka örnek de, Santiago Başpiskoposu Gelmirez'in bir Cenovalı ile bir Pisalıyı Galicia'ya çağırarak Araplara karşı kullanılmak üzere iki gemi sipariş etmesiydi.

Ancak, Akdenizliler alışık oldukları üzere, iç denizlerinin

çevresinde kalmayı ve okyanus ile Kuzey denizcilerini kendi başlarına yelken açmaya terk etmeyi yeğlediler. Ama 13. yüzyılın ikinci yarısında iki kesim arasındaki görev dağılımı değişmeye, girişimler dünyanın görünümünde önemli bir dönüşüme işaret etmeye başladı.

Bir Akdeniz Buluşu ve Davetiyesi: Portolan Haritası

13. yüzyılın sonunda birdenbire kartografik görüntü değişti ve Batı Akdeniz'de, İtalya'da, Cenova Körfezi kıyılarında bir buluş ortaya çıktı. O döneme değin kartografik gelenek, yerküreyi kavramsal, hatta teolojik bir anlayışla yansıtan küresel bir gösterime dayanıyordu. Bu haritalarda Akdeniz, İnciller'in yayılmasında bir kaynak olarak oynadığı role denk düşen merkezî bir yer işgal ediyordu. Avrupa, oldukça kaba bir biçimde, olanaksız orantılarla gösteriliyor olsa bile, haritalarda ayrıcalıklı bir yere sahipti. Bu *mappae mundi*'lerin (dünya haritaları) en güzellerinden biri 1240'tan kalmaydı ve Almanya'daki Ebstorf'ta, bir hava akınında yanıp kül olana kadar saklandı. Neyse ki bunun mükemmel reprodüksiyonları varlıklarını sürdürmektedir. Harita yapımcısı, geleneksel şema ile somut ayrıntıya ilişkin ilgi ve sadakati birleştirebilmek için elinden geleni yapmıştır. Avrupa'nın çeşitli bölümleri aşağı yukarı olmaları gereken yerdedir, ancak biçimleri biraz gariptir.

Her şey yarım yüzyıl içinde değişti. Paris'teki Bibliothèque Nationale'de saklanmakta olan *carta Pisana* (Pisa haritası), tümüyle farklı bir şemaya dayandırılmıştır. 1296-1300 dolaylarında Cenovalı bir kartograf tarafından yapılan bu haritanın adı, eski bir Pisalı aile tarafından satın alınmış olmasından gelir. Tüy kalemle parşömen üzerine çizilen harita, pek iyi korunamamasına rağmen, Karadeniz'den Atlantik'e kadar tüm Akdeniz havza-

sını ve Batı Avrupa'yı göstermektedir. Ozgünlüğü yapım tarzında yatar: Harita, kıyılara ilişkin çok ayrıntılı bir bilgiye dayandırılmıştır. Akdeniz halkı limanların konumunu belirleme alanındaki bilgisini, Arap-Yahudi-Hristiyan bilimi sayesinde gerçekleştirilen hesaplamaların sonuçlarından yararlanarak edinmişti; bu hesaplar, 12. yüzyıldan itibaren, özellikle de 13. yüzyılda, adını Kastilya Kralı X. (Akıllı) Alfonso'dan alan *Tablas Alfonsíes* ya da Alfonso Cetvelleri (gezegen tabloları) aracılığıyla yetkinleştirildi. Dahası, 12. yüzyılda manyetik iğnenin küçük bir kutuya (*bossola*) yerleştirilmesiyle gerçekleştirilen icat (Amalfili Gioia'ya mal edilir), özellikle 13. yüzyılda yaygın kullanıma girmişti; böylece doğan pusula, limanların yerini belirleme ve denetleme olanağını sağlıyordu. Aslında İtalyan denizciler limanların (*portos*) yerini gösterip tarif eden, bu nedenle de *portolani*, yani portolan kitapları diye adlandırılan kitaplar kullanıyorlardı. Bu bilgi portolan haritalarında çizim halinde gösterilmeye başladı.

İtalyan denizcilik çevrelerinde geliştirilmişe benzeyen bu teknik, liman adlarının önemlerine göre kırmızı ve siyah mürekkeple yazılmasına, bunların bilinen uzaklık ve doğrultularının dikkate alınmasına, çizimin düşey ve yatay çizgilerle bölümlenmiş bir parşömen üzerine yapılmasına, rüzgâr doğrultularını ve ana yönleri gösteren yıldızların oluşturulmasına ve bu yıldızların tanjant dairelerinin içine yerleştirilip pusula yönlerine göre bölümlenmesine dayamyordu.

Bu haliyle *Pisana* Akdeniz'in gelişmişlik derecesinin kanıtını oluşturur. Yapım tarihi üç aşağı beş yukarı Flandre'daki ilk Cenova ve Venedik konvoylarına tekabül eder. Dolayısıyla bu "ilk" harita, "ilk" deniz çizelgesinin çağdaşıdır. İçerdiği bilgiler semptomatiktir. Kuşkusuz birinci el bilgiye dayanmaktadır, Akdeniz için kesin, Cebelitarık'tan Bruges'e kadar daha belirsiz, fazlaca tanınamayan Güney İngiltere kıyıları söz konusu olduğunda ise kuşkuludur. Ama bunun pek önemi yoktur, ileriye doğru bir adım atılmıştır.

Harita yapım tekniklerindeki gelişme, henüz tahayyül edile-

meyen, ama gerçek olan ihtimaller yaratıyordu. Aslında portolan haritaları ne bir izdüşüm sistemi ne de coğrafi koordinatlar içermekteydi. Ama *Pisana*, manyetik kuzey kutbuna doğru yönlendirilmişti ve ilk bakışta, Akdeniz'in yayıldığı boylam aralığı gerçek boyutlarından neredeyse sadece 10'lik bir hata payıyla doğru bir biçimde verilmişe benziyordu. Dahası, bir dizi tanjant dairesinin içine çizilmiş (iki Akdeniz kesimi için ikişer adet) pusula kartları sistemi, sonsuza dek adım-adım gösterim olanağı sunuyordu.

Sonuç itibariyle: Akdeniz denizcileri önce bir örnek oluşturdular, ardından Kuzey'deki meslektaşlarına bir karşılaşma önerdiler; bundan sonra, tüm dünyaya bir armağan olarak yayılabilecek yeni harita yapım teknikleri, denizler âlemindeki Avrupa egemenliğinin ilk habercisi sayılabilirdi.

3

Okyanus Sahneye Çıkıyor
(11. Yüzyıldan 14. Yüzyıla)

Perde Ağır Ağır Kalkıyor

"Buzlu okyanusun, gözün hemen hiçbir şey göremediği karanlık pusu": Bunlar, 11. yüzyılda Bremenli Adam'ın, bir Kuzey Atlantik seferini anlatırken yazdığı ilk sözcüklerdir. Eğitimli biri olan yazar (bir din adamıydı), ilkel sularda hüküm süren olağan karanlığı ve rüzgârları (Tekvin I:2), Vergilius'un *Aeneis*'teki anılarıyla birleştirir. Ama Adam, o dönemde ender bulunan bilgili ve sözüne güvenilir gezginlerden biriydi; kentindeki başpiskoposlara ilişkin tarihçesi, bunların Kuzey halkları arasındaki havarice çalışmalarının bir anlatısıdır. Bizans, Roma ve Yunan'ın mirasçısı olan Venedik, o dönemde Cenova ve Amalfi ile çekişme içinde yayılmaya başlamıştı. Bunlar, Akdeniz ve Kuzey denizleriyle, astropikal enlemlerin ışığı ve kutba yakın bölgelerin pusuyla yakın ilişkilerinin tersine, kıta Avrupası'nı henüz yeterince tanımamışlardı.

Bu pus ancak yavaş yavaş dağılacaktı. 11. yüzyıla değin doğu halklarının dalgalar halinde birbirini izleyen göç ve akınları, rahatsız edici bir dünyanın ufuklarını gözden ırak tutuyordu. Büyük Keşifler çağına değin ve hatta Romantizmin düşlerinde bile masallar ve efsaneler varlığını koruyacaktı. Avrupa'nın okyanusa önce yalnızca parmağının ucuyla dokunduğuna inanmak yeter: Bir yanıyla Güney'e değen, öbür yanıyla Kuzey'e çarpan ve avcunu Batı kıyılarına dayayan bir eldir bu.

Bremenli Adam'ın zamanında gizemli sis perdesi daha önceki yüzyıllardaki kadar kalın değildi veya en azından o döneme değin sakladığı şeyler yavaş yavaş ortaya çıkmaya başlamıştı. Okyanustan birkaç deniz yolu geçiyordu. Bunlar nereye yöneliyordu? Bu yollarda kimler seyahat ediyordu? Bunlar kimleri birleştiriyor ve kimleri ayırıyordu? Atlas Okyanusu'nun dünyası giderek artan bir düşler, zıtlaşmalar alanı, bir kâr ve güç arenası haline gelmekteydi. Avrupa bu aşamalardan geçerek Kuzey denizlerinin farkına vardı ve onları sahiplenmeye başladı.

Düşler Ülkesi

Önce düş vardı. Ama, daha sonraları düş olarak kabul edilen, zamanın başlangıcında yaşayanlar için belki de bir gerçeklik olmuştu. Ortaçağ'da Kuzey dünyasına ilişkin somut insani ve zihinsel tasarımlarda deniz önemli bir yer işgal ediyordu. Denizcilik dünyasında Kelt, İskandinav ve Germen mitolojilerine yapılan göndermeler denizle yakın bir ilişkiyi yansıtır; bunların Akdeniz'deki benzerlerinden pek farkı yoktur, yalnızca belki biraz daha haşin oldukları söylenebilir. Örneğin, İskandinavların deniz tanrısı Njord, dağlarda kurtların ulumasından hoşlanmazdı; öte yandan onun karısı ve dağların devi Skadi, deniz kuşlarının çığlığına dayanamıyor ve su üzerinde uyuyamıyordu; bu anlaşmazlığın sonucunda da karı-koca birbirinden ayrılmıştı. Denizin tehlikelerine karşı duyulan içgüdüsel nefret ile serüven düşkünlüğünün çatıştığı bir toplumun iç çelişkilerini bu denli güzel bir biçimde açığa vuran bir başka örnek olabilir mi? Bir başka efsane, bu kez İzlanda'nın *Edda*'sından, dev Ymir'den yararlanarak yaşamın kökenini anlatır: Ymir'in bedeni dünya, kanı ise denizdir; ama küçükken onu Audhumla adlı bir inek emzirmiştir. Cimri dünyadan vaadlerle dolu denizlere geçişin yanıtı, Man Adası ile Shetland Adaları'nın geleneksel çömlekçiliğinde sim-

gelenen yaratıcı toprağa dönüştür. Orada, her yılın on ikinci gecesinde törenle bir Viking gemisi yakılır. Bu tip gelenek kalıntıları bazı anlayışların derinliğini, 19. ve 20. yüzyıllarda Alman ruhunun derin köklerini araştırmaya çıkan yazarların, sanatçıların ve politikacıların arasında moda olan özenmelerden çok daha iyi kanıtlar. 1799'da Kopenhag Üniversitesi, İskandinav mitolojisinin klasikler üzerindeki üstünlüğü konusunda bir yarışma düzenlemişti. Geçmişe duyulan duygusal yakınlık, Ossian efsanesini bir kez daha onurlandırıyordu.

Germen ve İskandinav geleneklerine duyulan ilgi uzun bir süre, en azından denizler bağlamında canlı bir kimliğe sahip Kelt folklorunun anılarının yerini almıştır. En ünlü örnek Aziz Brendan efsanesidir. Bu 6. yüzyıl efsanesine göre İrlandalı bir münzevi, on yedi denizciyle birlikte, hafif ağaçtan bir gövdeye deri gererek yapılmış dairesel, dümensiz bir tekneyle okyanusa yelken açarak bir adadan öbürüne dolaşmaya başlar (kimilerine göre üç ay, kimilerine göre yedi sene boyunca). "Azizlerin Va'at Edilmiş Toprakları"nı arayan bu gezginlerin başından pek çok serüven geçer, örneğin Paskalya sabahı ada sandıkları bir balinanın sırtına otururlar ve kutlama sırasında balina hareket etmeye başlar. Kuşaktan kuşağa zenginleştirilerek aktarılan efsane Keşifler Çağı'na kadar ulaşmış, öyle ki Türk Piri Reis'in bir Cenova örneğinden esinlenerek hazırladığı haritasında bu hikâye resmedilmiştir. Avrupa denizciliğinin geleneği burada iyiden iyiye harmanlanmış durumdadır: İlkel bir tekne, tehlikeli bir deniz yolculuğu, yeni ve ideal bir dünya arayışı: Hristiyanlaştırılacak paganlar düşüncesi.

Efsanenin merkezinde evrensel ada miti, "insan hayalinin büyük figürü" (Jacques Le Goff) yatar – kurgunun ideal bir varoluşun izdüşümünü oluşturduğu kapalı, gizemli bir dünya. Ada kavramı, uzak kıyıları, üzerinde insan yaşayan topraklardan da (*extra orbem*) öncesini, sonsuz denizin sisleri ardındaki yeni dünyaları (*alterae orbes*) çağrıştırır. İlk bin yılı içinde Batı Hristiyanlığı, Anadolu kıyılarından Büyük Kuzey kıyılarına, Efes'te, bilinmeyen bir tarihten beri mezarlarında giysileri ve bedenleri bozulmadan yatan yaşlı insanların bulunduğu Yedi Uyurlar (Es-

hab-ı Kehf) mağarasına doğru yayılır. Doğu'dan Batı'ya doğru bu geçiş, Kuzey'deki kış uykusunu, ebediyetin yansımasını ifade eder; başka yerlerde ve daha sonraları, yarımada uçlarının sessizliğinin ötesinde ada miti, Kutsal Ada'nın (Lindisfarne Adası) ve "Brezilya Adası"nın üzerine düşer: Yeni bir yeryüzü cenneti arayışıdır bu. Patrick Gautier-Dalché, *ultimae fines*'in (nihai son) bilinmezliğinin, başlangıçta Avrupa sakinlerinin psikolojisi açısından kaçınılmaz olduğu yolundaki varsayımını eski Anglo-Sakson ve Karolenj metinlerine dayandırmaktadır. Bu konuya değinmekte son derece haklıdır, zira daha o dönemde bazı insanlar, "yoğun sisler" içinde "kaybolmuş" toprakların, kendi dünyalarıyla ilişkisini aramaya koyulmuşlardı. Daha sonraları, Şarlman'ın meclisinde, kendisi de Anglo-Sakson bir Hristiyan olan Alcuin, Kuzey'in ada arayıcılarının pagan mirası ile kıta insanının Roma-Hristiyan kültürü arasındaki farkı hissedecekti: "Ingled'in [bir Germen kavminin kahramanı] İsa ile ne ilişkisi olabilir?" diye yazmıştı. Ama, en büyük Anglo-Sakson şiiri olan *Beowulf*, onlar ile kıtadaki kuzenleri, Danlar ve Saksonlar arasında bir fark görmez. Onlar için, Dicuil ve Johannes Scotus Erigena, Batı'nın uzak adalarını kendi dünyalarının dışında kabul etmemişlerdir. Dicuil'in İrlanda'dan Şarlman ile birlikte geldiği, Faeroe Adaları'na kadar gezdikten sonra geceyarısı güneşi topraklarından, Thule'den söz ettiği ve bize *De mensura orbis terrae*'sini bıraktığı doğrudur. Kendisi de İrlandalı olan Johannes Scotus Erigena ise denize şükran şarkıları söylemiştir; onun gözünde deniz, sadakatsiz bir unsur olmak şöyle dursun son derece çekiciydi: "Orada", diyordu, "akıl, neye muktedir olduğunu gösterebilir." Bir benzerine daha rastlanmayan bu tutum, belki bazı basmakalıp ifadelerden esinlenmiştir. Alcuin, hocası Pepin'le, yani Şarlman'ın oğluyla konuşurken, denize açılmaktan duyduğu korkuyu ve merakı itiraf etmiştir. Şöyle der Alcuin: "Gemi yüzen bir evdir, gezginin ardında hiç iz bırakmadığı seyyar bir barınaktır." Çeyrek yüzyıl sonra bu sözler aynı kalamazdı. Okyanus ve Kuzey'in ötesindeki kesimleri, kıyı sakinlerinin zihninde bir düşler âlemi olmaktan çıkıp sürekli yinelenen çatışmaların alanı haline dönüşecekti. Merak, korkuya kapı açmıştı.

Çatışma Alanı

Küçültücü biçimde Vikingler diye adlandırılan halkların saldırganlığı bile ilkel Avrupa'nın kişiliğine katkıda bulunmuştur. Birkaç yüzyıl boyunca bunların denizle diyaloğu, fırtınalı ve çatışmalarla yüklü olarak kaldı. İç çekişmelerin öyküsü, bu ayrılmaz ikilinin sürekli bir çatışma içinde yaşamış olduklarını kaydetmenin ötesinde fazlaca önem taşımaz, zira sonuçta Vikingin Avrupa denizciliğine katkısı bazı bakımlardan olumluydu.

Norveç dağlarının kayalık arazisi aşırı yoğun nüfusa pek bir şey sağlamazken, deniz, balıkçılık sayesinde bu açığı kapatıyor ve sonsuz ufukların doğurduğu düşler, uzak yerleşimler veya en azından kârlı yağmalar umudu yaratıyordu. Büyük Kuzey adaları serüvenlerinin, kıtanın zengin haliçlerine yönelik seferlerin, surlarla çevrili kentlerin ve manastırların yağmalanmasının, kârlı pazarlar için köle avcılığının sorumlusu denizdir. Viking seferlerine açık denizde karşı koymak gerekiyordu, çıktıkları kıyılarda değil.

8. ve 9. yüzyıllardaki yağmalar, batı kıyılarını ateş ve kılıcın egemenliği altına sokarak yıllıklarda ve vakayinamelerde karşımıza çıkan dehşet duygusuna yol açtı. Saint-Riquier manastırı başrahibi Hariulf için deniz, cehennemin kendisi olmasa bile onun giriş kapısıydı: "Deniz", diye yazıyordu, "kıyılarına, balıklarıyla beslediği canavarlar kusuyor... Danlar, bu barbarlar, dikili direklerinin arasından bize ormandaki hayvanlar gibi gözüküyorlar." Onlar yaklaştıkça kıyı sakinleri içerlere doğru kaçıyor, bu arada rahipler, Noirmoutier ve benzerleri, hazineleri ve emanet kabul ettikleri aziz kabirlerini bir yerden öbürüne taşıyıp duruyorlardı. *A furore Normannorum, libera nos, Domine** diye dua-

* Bizi Normanların gazabından koru. Tanrım (YN).

lar okunuyordu. Karolenjler Scheldt ile Armorica arasında üç savunma "basamağı" oluşturmuşlardı; ama bu çabalar boşunaydı. İyiden iyiye boşalmış olan kıyıları artık münzeviler bile ziyaret etmiyordu, hatta 12. yüzyılda, kendisi de genç "Normandiya"dan bir Norman olan şair Wace, "kimsenin kıyılarda yaşamaya cesaret edemediği"nden dem vurmaktaydı. 1000 yılı dolaylarında Avrupa sanki denize sırtını dönüyor gibiydi. Bu daha genel bir durum muydu? Yoksa kesin bir tavır alış mıydı?

Fransa'da Capet'lerin ataları denizde herhangi bir etkinlikte bulunmadan karayı korurken, Büyük sıfatını bileğinin hakkıyla alan İngiltere Kralı Alfred (871-899), kuzey bölgelerini geçici olarak "Dan yasaları"na terk edip karadaki kayıplarını en aza indirmiş, bu arada inşa ettiği donanmayla onların güneybatı kıyılarına inmelerini engellemiş, böylece vârislerinin çift uluslu, Anglo-Sakson ve İskandinav, bir krallık kurabilmeleri için zemin hazırlamıştı.

Bu arada akla, haklı olmakla birlikte, Viking yağmacılığından ve korsanlığından bu denli şikâyet etmekte, "denizler kralı"nın seferlerini yürekten kutsarken olduğu kadar aşırıya kaçılıp kaçılmadığı sorusu takılabilir. Herkes destanların, olayların gerçekleşmesinden kuşaklar sonra mübalağacı yazarların kaleminden çıkma yapıtlar olduğunu bilir. Bu nedenle, filizlenen bir Avrupa denizcilik tarihinde Vikinglere uyarıcı bir rol atfetmek hiç de çelişkili bir tutum değildir. Bu, olumsuz bir uyarımdır: Onlara karşı İngiltere, denizdeki ilk tepkiyi örgütlemiş ve bir sonraki kuşakta Kont Alain Barbetorte'un Bretonları, Nantes'ı ele geçiren İskandinavları denize dökmüştü. Sayıca az olmaları da Vikinglerin birçok "Normandiya" bulabilmelerini engelledi. Öte yandan Neustria'ya yerleşmeleri olumlu bir uyarım olmuş, zira dinamizmleri doğru haliç bölgelerini seçebilmelerini sağlamıştı: Vikingler, Seine üzerinde, Loire üzerinde olduklarından daha başarılı olmuşlardı. Bu kavrayış yeteneği, girişim ruhuyla, dayanıklılıkla ve gemi yapımcılığı ile seyir alanlarındaki ustalıklarıyla birleşerek kendi nüfuz alanlarında ve kendi yöntemleriyle öncüllerinin ve rakiplerinin yerini almalarını sağladı. Vikingler,

korsan yağmacılığına ticaretin kârını eklediler. Kuzeybatı ve Kuzey Avrupa denizleri, onların becerisini kâr ve güç diyarları olarak yeniden keşfetmişti; bu, onların hiçbir zaman tam olarak yitirmeyeceği bir beceriydi.

Kâr Diyarı

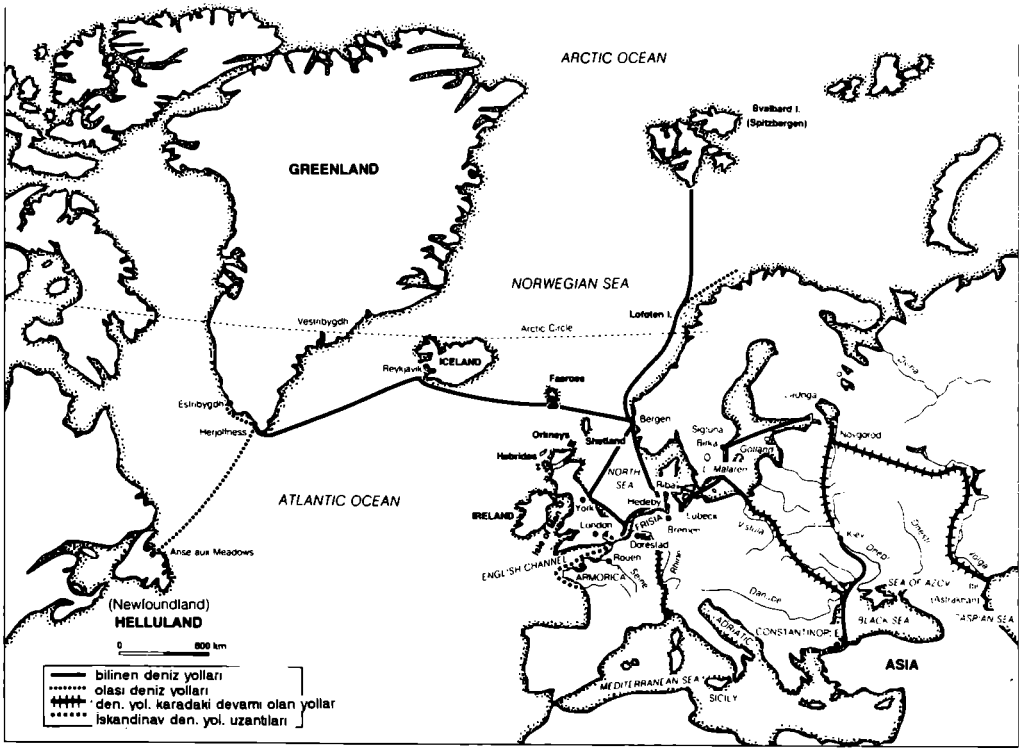
Anglo-Sakson ve Kelt öncülleri gibi İskandinavlar da, Kuzey'den akan trafiğin taşıdığı kâr potansiyelini ihmal etmemişlerdir: Kalay, amber, değerli taşlar, ağaç, tuz, şarap, buğday, silah, kumaş ve kürk. Bu bağlamda en özgün örneklerden birini Frizyalılar oluşturmuştur; Stéphane Lebecq'in en önemli araştırmalarından birinin konusudur bu. Frizya, geniş anlamda Jutland ile Scheldt arasındaki Kuzey Denizi kıyılarını kapsıyordu. Bu bölge, kıyı insanlarına Baltık ve Manş denizleri arasındaki uzun mesafeli alışverişte aracı rolü oynama işlevi yüklüyordu. Dahası, bölgenin amfibik topografyası onlara denizden yararlanmanın ötesinde bir olanak sunmuyordu; yaşadıkları ortamla kıta arasındaki yegâne bağ, *terpen* adı verilen insan yapımı setlerdi. Bu halk, çevrel denizlerden, yaşamları ve hayvanları için gerekli olan tuzu elde ediyordu; tuz ayrıca, gene denizden elde ettikleri balığın korunmasında kullanılıyordu. Irmaklar, örneğin yatağı henüz tam olarak bilinmeyen Ren, Avrupa'nın iç pazarlarını oldukça iyi gelişmiş bir kıta içi suyolu taşıma sistemine açmaktaydı. Dolayısıyla Frizyalılar, Avrupa'nın denizle olan ilişkisini, tüm yönlerde genişletilmiş bir boyutta temsil ediyordu. Frizyalılar her şeyden önce tüccardı ve başlarına dert olan Vikingler kadar savaş düşkünü değillerdi; geniş Karolenj hinterlandındaki halkların yararlandığı bir üstünlük kurmuşlardı ve bu, 9. yüzyılda doruk noktasına ulaştı.

Lek ile Ren'in kesiştiği (günümüzde) "eğri büğrü" kavşakta arkeologlar, Frizya'nın en önemli limanı olan Doresta'd'ın (bu-

gün Wijk-Bij, Duurstede) kalıntılarını bulmuşlardır; bir kilometrelik bir bölgede direkler üzerine, ırmağa dik, gemilerin yanaşarak bağlandıkları iskeleler inşa edilmiştir Kazılar sırasında ele geçirilen çömlekler ve paralar, Dorestad'ı Rotterdam'ın öncülü haline getiren ekonomik etkinliğe ilişkin yazılı kayıtları doğrulamaktadır.

Bir harita üzerinde gösterilmiş olan ve bir yanda İngiltere'ye, öbür yanda Jutland üzerinden Baltık'a yönelik Frizya deniz sefer hatları, İskandinavlarınkiyle üst üste binmiş durumdadır. Bu seferlerin hedef noktaları, 678'de Aziz Bede'nin, tarihteki ilk Frizyalı tüccar olan bir köle taciriyle karşılaşmış olduğu Londra; Alcuin'in 780'deki Dorestad seyahatinin başlangıç noktası olan York ve kuzeyden gelen kıyı hattıyla Seine halicinde buluşabilmek için insanların Manş Denizi'ni geçmek üzere gemiye bindikleri Hamwih (bugünkü Southampton) idi. Doğuya geçiş, Heligoland üzerinden Saksonya kıyılarını izliyor ve Jutland'a kadar uzanıyordu. Burada Baltık'a geçiş için iki seçenek vardı: Biri, Danimarka kıstağını bugünkü Kiel kanalına yakın bir yerden aşmak üzere Treene'nin yatağını izlemek, ardından yükü boşaltarak Haithabu (Hedeby) limanına ulaşmak için 18 kilometrelik bir kara yolculuğu yapmak; diğeri ise daha kuzeyde Jutland'ı Riba'da kesmek ve böylece Danimarka takımadalarına ulaşmak. Yalnızca Büyük Kuzey Buz Denizi'nden inen Norveç hattı Danimarka boğazlarından geçiyordu. Ama Baltık'ta son bulan trafiğin hemen hemen tümü Haithabu'da birleşmekteydi.

8. yüzyılda Frizyalıların, ardından Danların denetiminde Haithabu kavşakları, Rügen Adası aracılığıyla, Polonya ve İsveç kıyıları arasındaki trafiği Öland ve gelişiminin henüz başlangıcında olan Gotland Adaları üzerinden "dağıtıyordu" Frizya konvoyları yolculuklarını önceleri Birka'da, daha sonra 10. yüzyılın sonlarında ise biraz daha kuzeyde, Sigtuna'da sona erdiriyorlardı. Baltık kıyıları ile İngiliz limanlarındaki uzak acentalarında Frizyalılar, İskandinav ve Slav rakipleri gibi koloniler kurmuşlardı. Aziz Ansgar'ın yaşam hikâyesinde, Birkalı zengin bir Hristiyan



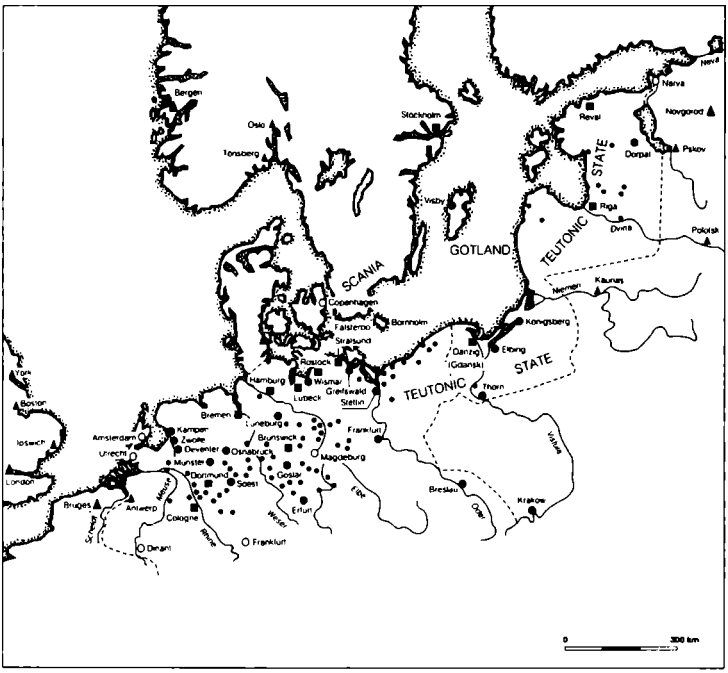
Şekil 3.1 10-12. yüzyıllar arasında Kuzey denizleri ve denizciliği :enturies

olan Lady Frideburg'la ilgili ilginç bir örneğe değinilir; 9. yüzyılın ortalarında bu lady, ölmeden önce kız kardeşi Carla'dan Dorestad yoksullarına sadaka dağıtmasını ister, zira Birka'da hiç yoksul yoktur, buna karşılık Dorestad yoksul doludur. Doğru veya yanlış, Malaren Gölü'nden gelen bu Germen tüccar kolonileri ile bunların birkaç yüzyıl sonra Kırım ile Azak Denizi'ndeki İtalyan muadilleri arasında bir bağıntı olabileceğini düşünüyor insan.

Kronolojik uzaklığı akılda tutarak ve kıyaslama güdüsünü elden bırakmadan, bu benzetme, en azından Rus yayılmasıyla birlikte ticaret trafiğinin genişlemesinde bir temel bulmaktadır. 11. yüzyılda Malaren Gölü ile Ladoga Gölü üzerinden Novgorod'a kadar yol iki hafta sürüyordu; ardından, ırmaklardan yararlanarak Karadeniz'e inilebiliyordu. Tıpkı İtalyan tacirlerin Karadeniz ile Rusya'nın iç kesimleri arasında bağlantı kurmuş oldukları gibi, bunların Azak Denizi ve Tana'daki uzantıları yüzlerini Asya'ya dönmüşlerdi. 10. yüzyılda Haithabu'yu anlatan Yakup gibi Arap gezginler bu doğu uzantılarını doğrulamaktadır; ayrıca arkeologlar, Baltık kıyılarında bunu kanıtlayan paralar bulmuşlardır. Dolayısıyla, gizemini koruyan Kuzey Kutup bölgeleri olmasa da Kuzey Avrupa, denizcilik yaşamına adım atma açısından hiç de Güney'in gerisinde kalmış değildi.

Güç Kazanma Fırsatı

Kuzey ticareti ancak bölgesel prenslerin kutsaması durumunda serpilip gelişebilirdi. Bu, Anglo-Sakson krallıklarına ve Germen kilise senyörlüklerine bağımlı Frizya için olduğu kadar, Baltık'taki Dan krallığı ve Slav prenslikleri için de geçerliydi. Hal böyle olunca, politik otoriteler, denizler üzerinde denetim kurmakla sağlanacak gücü ellerinden kaçıramazdı. Bu güç çeşitli biçimler kazandı: Ticaretten ve onun vergilendirilmesinden kaynakla-



- ■ ileri derecede etkili Hansa kenti
- ● orta derece etkili Hansa kenti
- • ikinci derece Hansa kenti
- ○ Hansa dışı kent
- ▲ belli başlı Hansa acentası
- ▲ Hansa şubesi

İmparatorluk ile Töton Devleti'nin sınırları

Şekil 3.2 15. yüzyılda Hansa Birliği

nan zenginlik; kıyıların ve kaynaklarının ele geçirilmesi ve denizlerde üstünlük. 8. yüzyıldan 12. yüzyıla değin bazı Kuzeyli iktidar sahiplerinin "deniz gücü"nü neredeyse modern anlamıyla kavramış olduklarını söyleyebiliriz.

Ancak, kıyılarda yaşayan hükümdarlar Ortaçağ sonlarına değin ayrıcalıklı durumlarının ve kıyıdan sağlanacak çıkarların pek farkında değildi. Ne var ki, bazı hükümdarlar arasında da denizlerle ilgili zamansız bir tutku söz konusuydu. Bu tutku, Büyük Alfred örneğinde görüldüğü gibi Anglo-Saksonlarda güçlü, Norveç'in seferleri ile Danimarka'nın girişimlerinde ise kısa ömürlü oldu. Birinciler 1100 dolaylarında hâlâ İngiltere'ye komşu takımadalar üzerinde Vikinglere karşı sağlam mevziler elde etmeye çalışıyorlardı: Hebrid Adaları, Orkney Adaları, İrlanda, Man Adası ve Galler; ne var ki Sarışın Harald'ın torunları onun başarısını yineleyemeyeceklerdi. Büyük Canute'nin şahsında Danların elde ettiği başarı ise tümüyle başka bir anlam taşıyordu: Onun imparatorluğu Norveç'in büyük bir bölümünü, İsveç'in güneyini ve İngiltere'nin tümünü kapsıyor, üstelik Baltık'tan İrlanda Denizi'ne kadar uzanıyordu. Merkezine Kuzey Denizi'ni ve Danimarka boğazlarını alan, örgütlü bir deniz kuvvetiyle desteklenen bu imparatorluk, deniz devletlerinin bir prototipiydi, ancak genişlemesinin doğurduğu merkezkaç kuvvetlerinin üstesinden gelemeyecekti.

Bununla birlikte, zayıflamış bir Dan gücü bile deniz potansiyelinin prestijini ve önemini korudu; bu da ona, 12. yüzyılda bir kez daha kendi kanunlarını korsanlar üzerinde hakim kılma ve Baltık'ta egemen olma imkânı verdi. Artık yüzlerini denize dönmeye başlamış olan Capet hanedanının İngiliz rakiplerine karşı neden Kuzeyli müttefikler aradığını bu olgu açıklar: Önce Yurtsuz John'a karşı Philippe August, Danimarkalı Ingeborg'la evlenmiş; ardından, yüz yıl kadar sonra Yakışıklı Philippe, 1295'te Norveç kralıyla I. Edward'a karşı denizde işbirliği öngören bir antlaşması yapmıştı. Yüz yıllık arayla bu iki olay, Avrupalı hükümdarların deniz üzerindeki egemenlik çekişmelerinin sürekliliğini gösterir.

1066'da Normanların İngiltere'yi ele geçirmelerinin, Danla-

rın denizlerdeki üstünlüğünün yok edilmesinin ötesinde bir anlamı vardı; sonunda bir başka, oldukça değişik bir hakimiyet ortaya çıkmıştı. Lucien Musset'ye göre Fatih William'ın seferinin, Bayeux Duvar Halısı'nda resmedilen donanmanın Viking görünümüne karşın, İskandinavya ile bir ilişkisi yoktu. Dahası, onun amacı o dönemde denizin nimetlerinden yararlanmak değil, iki kıtayı birleştirmekti. Önce İngiltere'yi, işgal edilen Normandiya'ya bağlamaya yönelik bu amaç, Akitanyalı Eleanor'un çeyizinden, Plantegenet hanedanından Kral II. Henri'ye güneybatı Fransa'nın çıkmasıyla tamamen yeni bir anlam kazandı. Yves Renouard, Atlantik'te, Breton kıyıları açıklarındaki Plantagenet krallığının ağırlık merkezini öne çıkarmakta haklıydı. Tıpkı kendisi de Normandiya'da doğmuş olan Fatih gibi, Maine'den gelen Plantagenet'liler, kıtayı kasıp kavuran Yüz Yıl Savaşı'nın sonunda İngiltere'nin adalı karakterinin açıkça farkına varmalarına değin, gözlerini sürekli olarak denizin ötesine ve üstüne dikmişlerdi. O dönemde "Donanma", Cinque Ports'tan (Beş Liman) desteklenen sınırlı bir deniz gücüne sahipti, tıpkı Fransa krallarının yavaş yavaş sürekli bir donanma kurmaya başlamış olmaları gibi. Dolayısıyla Batı Avrupa devletleri, denize ancak Ortaçağ'ın ikinci yarısından itibaren el koymaya başlamışlardır. Plantegenet İngilteresi ile Capet Fransası için geçerli olan, İber krallıkları ve Bretanya için de geçerliydi. Bretanya oldukça çabuk bir biçimde yarımada konumunun sağladığı üstünlüklerin farkına vardı ve Bretanyalı dükler, Jean Kerhervé'nin göstermiş olduğu gibi, denizden politik, askerî, ticari ve mali amaçlarla yararlanmakta tereddüt etmediler.

Hansa Birliği

12. yüzyılın ortalarından itibaren Kuzey Avrupa, denizi kendine üs olarak alıp bir egemenlik kurmaya başlamıştı. 1158-59'da Lübeck'in ve tüccar birliklerinin, kısa bir süre sonra da kentlerin

kurulması, Hansa kentlerinin Kuzey Denizi ve Baltık üzerindeki egemenliğinin, ardından da ticari faaliyetini Güney'e kadar yaygınlaştırmasının ilk aşamalarını oluşturdu. "Deniz devleti" terimi bu duruma uygun gözükmektedir. Phillippe Dollinger'nin parlak bir tarihî sentezini yapmış olduğu Hansa Birliği, Zuiderzee'den Finlandiya Körfezi'ne kadar yayılan 200 kadar ticaret kentini yavaş yavaş bir araya topladı; bu kentlerin en büyükleri deniz kıyısında yer alıyordu: Stralsund, Danzig (Gdansk), Visby, Riga, Hamburg ve Bremen. Dışarı açılan kollar normal trafik hatları için birer üs olma işlevi üstlenmişti; bunların arasında Bruges, Londra, Bergen ve Novgorod, birliğin ana desteklerini oluşturuyordu. Denizin dayattığı bu dağılım, bir dizi küçük limanı da içermekteydi. Akdeniz'e kadar uzanan bu etkin yapılanmada Frizya ticaretinin uzak bir mirasını sezinleyebiliriz. Ticari üstünlükten politik egemenliğe kadar tüm bağlantı mantıklı ve denizin doğurduğu zorunluluklar belirleyiciydi; bunu *Diet*'in ve özellikle de Lübeck Konseyi'nin kararlarında görebiliriz. Kent, yönlendirici bir rol oynuyordu. Konumundan kaynaklanan olanağın doğurduğu bir örgütlenme, esneklik ile girişimi birleştirmişti. Dört özerk yönetim birimi, hem yerel veya bölgesel etkinlikleri düzenliyor hem de kolektif kararları yaşama geçiriyordu. Latin kafası açısından şaşırtıcı olan bu deneycilik, rakipleri için korkutucu bir etkiye sahipti. Hansa Birliği, süreğen bir olgu olan ve bazı üyeleri tarafından yüreklendirilen korsanlığı (*Vitalienbrüder*) bazen bastırmış, bazen de ondan yararlanmıştır. Visby'nin Danimarka veya İngiltere'ye karşı başvurduğu gibi, zor kullanmanın yerine daha çok ekonomik yaptırımları tercih etmiştir; ambargo, acentalıkların ve dış ticaret birimlerinin kapatılması veya geçici olarak başka yere nakledilmesi ve rakiplere ağır vergiler koyma, diplomatik çözümler getirebiliyordu. Bu tip araçların akıllı bir biçimde kullanılması sayesinde Hansa, İskandinavya'ya sızabilmiş, Felemenk ve İngiltere'ye yerleşebilmiş, Danimarka'yı kendine bağlayabilmiş, İngilizleri Bergen'den sürebilmiş ve Dover Boğazı'ndan, ağaç ve buğday temin ettiği Bretanya, Poitou ve Portekiz'in Atlantik kıyılarındaki tuzlalarına kadar uzanan hattı ele geçirebilmişti.

Doruk noktasına 14. yüzyıl sonunda ulaşan bu geniş yayılma, tüccarların yatırımcı ruhunun, denizcilerin cesaretinin ve ellerinde bulundurdukları deniz taşımacılığı araçlarının miktar ve kalitesinin bir ürünüydü. Okyanus, büyük Akdeniz limanlarıyla kıyaslanabilecek kertede bir zenginlik ve güç kaynağıydı. Bunların ilişkisinden modern Avrupa'nın kimliği doğacaktı; elbette, uzun bir yolculuğun sonunda.

Bir Bilgi Kaynağı

Ne var ki, Kuzey Avrupa denizcilik yaşamının gelişimi eşitsizdi, zira başlangıçtaki sis ağır ağır dağılmıştı. Uzun bir süre efsaneler ve folklor, Yunan-Roma Avrupası'ndan alınan bilgiyle iç içe varlığını korudu. Aziz Bede, gelgitler üzerine akıllıca gözlemlerde bulundu. Büyük Alfred, Orosius'tan yaptığı çevirilere, 890'da Kuzey Burnu ötesine düzenlenen, büyük olasılıkla gerçek bir gezinin öyküsünü ekledi. Bremenli Adam, fırtınalardan kaçarken, tamı tamına Aineias'ın hasımlarıyla aynı büyüklükte *kyklop*'lara yakalanan denizcilerin trajedisini anlattı. Harita yapımcıları ise dinden esinlenen *mappae mundi*'nin üzerinde canavarların yaşadığı yarı cehennemi yerleri işaretlediler. Bu anlayışa benzer, ama çok daha ortodoks tarzda, Honorius'un Mainz'lı Hans tarafından resimlendirilmiş *Imago mundi*'si (Dünyanın Görünümü) ve Saint-Victorlu Hugh'nün bir kartografik izdüşümü ortaya çıktı. Bunlar, bilgilerin artık daha kesin bir hale geldiği 12. yüzyılda gerçekleşti: Saxo Grammaticus, Bremenli Adam'ın Norveç kıyılarına ilişkin çizimlerini Beyaz Deniz'e göre düzeltip daha doğru bir hale getirdi. 13. yüzyıla ait olup 19. yüzyılda İskoçya'da bulunan elyazması "Norveç Tarihi", kitaplardan öğrenilmiş geleneksel kuramları, Orkney ve Faeroe adaları ile İzlanda'ya ilişkin somut bilgilerle birleştirmiştir; ancak bu eserde,

ayaklarının altına bağladıkları cilalı tahtalarla su üstünde kuşlardan daha hızlı kayan Laponların yanı sıra, *kyklop*'lara ve amazonlara da rastlanır!

Bu görüntüler, en azından 14. yüzyıla değin, "bilimsel" literatürde toplanan kabul edilmiş olguların özelliklerini taşımıştır. Tilbury'li Gervais'nin IV. Otto için bestelediği *Otia Imperalia*, folklorik bir derlemedir. Beauvais'li Vincent gibi 13. yüzyıl ansiklopedistleri, temelli veya temelsiz olsun, dönemlerinin bilgisini kabul etmiş, ama Roger Bacon'da gördüğümüz gibi eleştiri ve deney süzgecinden geçirmeyi de ihmal etmemişlerdi. Bu bilgiyi aynı zamanda birinci el gözlemlerle zenginleştirmişlerdi de; örneğin, Bartholomaeus Anglicus, "Aziz Brendan'ın Deniz Yolculuğu"'nda, İzlanda'nın "ağır veya donmuş deniz"ini anlatıyor, 'Kristal Adaları'nı da yüzer buz kütleleri ve buzdağları topluluğu olarak yorumluyordu. "Muhteşem coğrafya ilmi", Doğu ile Batı'nın katkılarını birleştirmekteydi. Halk ise bunlardan ikincisini benimsiyordu ve bunun sonucunda Sir John Mandeville ile Kuzey'e yönelik deniz seferlerine hiç değinmeyen *Libro del conoscimiento*'nun (Bilgil Kitabı) İspanyol Fransisken yazarı gibi yazarlar önemli bir başarıya ulaşmışlardı.

Ancak, 14. yüzyılın ikinci yarısında bir değişiklik görüldü; artık kitaplardan çekilip atılmayan ve Avrupalıların gözünde imaj değişikliğine uğramış olan Baltık ile İskandinavya kıyıları ilgi görmeye başlamıştı. Hansa Birliği'nin gelişiminin yanı sıra Sound geçidinin uluslararası denizciliğe açılması ve Kuzey Denizi ile Skane'de (Scania) balıkçılığın gelişmesi bunda rol oynamıştı. Ama ekonomik açıklamaların ötesinde, entelektüel, dinsel ve sosyal düzeylerdeki insan ilişkileri belirleyiciydi. Artık kuzey yolu ile Doğu'dan Batı'ya pek çok ziyaretçi geliyordu: İtalyan ve Fransız fakültelerinin, örneğin Paris'teki Skara'nın yanı sıra, Almanya'da kendileri için kurulan üniversitelerde pek çok İsveçli, Norveçli ve Danimarkalı öğrenci eğitim görmekteydi; kilisedeki Büyük Bölünme döneminde konseylere *ad liminai sancti Petri* gelen başpiskoposlar, İskandinavya kiliseleri temsilcileri ve papa-

lık elçileri vardı; öbür yönde ise yiğitlik şanı peşinde koşan şövalyeler "Prusya seferleri"ne katılıyorlardı. Bütün bu gezginler, serüvene susamış halk kitlelerine olağanüstü miktarlarda bilgi taşıyordu.

Herhangi bir eleştiride, bazen Prusya haçlılarının övünmelerinden, bazen beyhude "turistler"in iyimser abartmalarından, bazen de düşkırıklığına uğrayanların abartılı küçümsemelerinden kaynaklanan gözlem hataları ile abartmaları dikkate almak şarttır. Buna karşılık bazı gezginler nesnel olmaya çaba göstermişlerdi. Harita yapımcıları da onlardan epeyce yararlandı; Giovanni da Carignano, Baltık'ın yanı sıra Norveç kıyılarını doğru göstermiş ve boşlukları kutup ayısı çizimleriyle doldurmuştu. Ondan sonrakiler, özellikle Floransa Konsili'nin kilise babalarına İzlanda Kilisesi hakkında bilgi taşıyanlar, daha da doğru haritalar hazırladılar. Kuzey seferlerine ilişkin bir edebiyat doğdu. Gaston Phoebus ve Jacques de Lalaing'in yanı sıra özellikle Philippe de Mézières'in namı aldı yürüdü. Doğu'daki haçlı seferlerinin kıdemlisi olan Mézières, Prusya'ya düzenlenen seferlerden döndükten sonra kaleme aldığı *Songe d'un vieil pèlerin*'inde (Yaşlı Bir Hacının Düşü) coğrafya ve denizcilik açılarından şaşırtıcı bir bilgi temeline dayalı örneklemeler sunuyordu. Akdeniz müdavimi, Kuzey denizlerinde ne yapacağını şaşırmıştı. Ona göre İç Denizdeki her iki gemi enkazına karşılık "Töton ülkesi"nde kırk enkazla karşılaşılabiliyor, bu da onların "mesleklerinde ne denli geri" olduklarını gösteriyordu. Anlattığına göre, Kuzey denizlerinde iskandil yardımıyla, pusulasız seyredilmekteydi; yalnızca "sis içinde alçak bir kıyı şeridi ve dağlar" görülebiliyor ve o anda da insan, "çizmelerinin içinde sarsılıyor"du; oraya ulaşabilmek için yaşlı bir dümenciye, günahtan sakınan bir insan olarak tarif ettiği Jean'a güvenmişti. Büyük Kuzey'e yelken açan yüz denizcinin ancak üçte biri geri dönebiliyordu. Mézières'e göre Norveç'ten dönmek üç yıl alıyor ve "yolda mucizelerle, ruhlarla, şeytanlıklarla karşılaşılıyor"du. Kuzey haçlı seferlerinin bir başka kahramanı olan Antoine de La Sale, buz kütlelerinin mevsimlik yayılmasını, "kırk gez kalınlığında, denizde kırk fersah uzak-

lığa yayılan ve yalnızca haziranda eriyen" bir oluşum biçiminde tarif etmişti. Kuzey Buz Denizi'nin sınırlarına ilişkin bu yeni bilgilenme sürecinde, geleceğin Papa II. Pius'u, Enea Silvio Piccolomini, Baltık'ı oldukça doğru bir biçimde tarif etmiş ve onu Okyanus'la birleştiren yegâne batı hattından habersiz öncüllerinin görüşlerini düzeltmişti. Roma Kilisesi de 12. yüzyılda Kuzey'deki uzantıları olan İzlanda ve Grönland ile bağlantı kurmuştu; ne var ki 15. yüzyılda Grönland piskoposu bir felaket sonucunda cemaatiyle birlikte buzlara gömülecek ve donmuş cesetleri ancak 20. yüzyılda bulunabilecekti. Diğer cephede, kuzeydoğu yönünde, 1512-26'da bir imparatorluk elçisi, Herberstein'lı Sigismund, nihayet Beyaz Deniz'e, Dvina halicine ulaşacaktı.

Kuzey Denizlerinin Özgünlüğü

Kuzeydeki Baltık'tan Portekiz'e kadar uzanan ve batıda sonsuza açılan geniş bir alanda, Kuzey ve Kuzeybatı Avrupa denizciliği kendi özgün karakterini buldu. Gelgitler Akdenizlileri sersemletmişti. Gelgitler arasındaki önemli yükselti farklarına rağmen, örneğin en büyük yükseltisine eriştiği Wight Adası kıyıları ile en alçak noktasına ulaştığı Botni Körfezi arasında, günlük yükselti değişimleri, seyir koşullarını ve sosyal yaşamın temposunu belirliyordu, ki bu Akdenizlilere yabancı bir durumdu.

Kuzey ve Kuzeybatı Avrupa, gemi inşaatı için gerekli olan malzemeleri, Akdeniz kıyılarının tanımadığı bir bollukta elde edebiliyordu; gövde için meşe odunu, direkler için İskandinav çamı, katran, kalafatlama için malzemeler, yelkenlerle halatlar için keten ve kenevir.

Deniz arkeolojisinin gelişimi ve 8. yüzyıl Gotland dikilitaşları (stel) veya 11. yüzyıl Bayeux Duvar Halısı gibi ilüstrasyonlu belgelerin incelenmesinde kaydedilen ilerlemeler, teknik bir yaklaşımı olanaklı kılmıştır. Kelt ve Anglo-Sakson tarzlarını bir-

birine karıştırmadan Viking öncesi gemi tarzlarına dönülecek olursa, bu sonuncusunun askerî ve ticari gemi yapımcılığına damgasını vurmuş olduğunu görürüz. Bunların, Eric Rieth'in incelemiş olduğu ilk örneklerinden biri düz dipliydi; kaplama levhaları üst üste bindirilmiş uzun bir tekneydi ve amfidromik biçimini uzun süre korudu; yanlardan salınan küreklerin yanı sıra kare yelkenlerle seyrediyordu; daha sonraları, daha yüksek bordalı, yük taşımaya daha elverişli çukur dipli tekneler geliştirildi. Ardından, küçük yerel seyir tekneleri varlığını korumakla birlikte, daha da büyük ve derin gemiler yapılmaya başladı; Jacques Bernard'a göre bu gelişme, büyümekte olan bir ekonominin daha büyük yüklerine uyum sağlama eğiliminin bir sonucuydu. 13. yüzyılın sonunda Okyanus Avrupası Akdeniz rekabetine karşı koyabilecek donanıma sahipti. Bu teknik gelişmelere, Kuzey ve Kuzeybatı Avrupa'ya özgü deniz kültürünün öğeleri eklendi. Deniz, etnik olarak farklı, ama varlık koşulları açısından benzer halkları birleştiren veya karşı karşıya getiren coğrafi bir ortamdı. Kuzey Denizi ile Baltık balıkçılarının yaşamı buna iyi bir örnekti: Tötonlar, İskandinavlar, Slavlar ve Finliler, hepsi ayaklarını suya aynı zamanda daldırmışlardı; temsilcileri, 14. yüzyılda gene de oldukça dertli bir yer olan Visby'de birlikte yaşıyorlardı. Deniz her zaman bir bağ, çok uzak mesafeler söz konusu olsa bile, bir birlik faktörü olmuştu. Kelt ve İskandinav halklarının Hristiyanlaştırılması sırasında denizin oynadığı taşıyıcı rol unutuldu; oysa Norveç, Bergen'den başlayarak İncil-i Şerif'i "dünyanın öbür ucu"na, o sıralarda yeni keşfedilmiş olan İzlanda ve Grönland'a ulaştırmıştı.

Dahası, gündelik yaşamları, kentleri, evleri açısından Kuzey'in denizci halkları arasındaki ilişkiyi kanıtlayan başka işaretler de vardır. Aynı şekilde denizci birlikleri, mesleki, ailevi ve sosyal yaşamın bazı ritimlerini paylaşıyordu, örneğin, Bergen'in yanı sıra Dieppe, Penmarc'h, Pasajes ve birçok başka yerde gemilerin limandan ayrılması veya geri dönmesi, gelgitlerin ve rüzgâr dönümlerinin ritmini izliyordu; evlenmelerin ve doğumların zamanı deniz seferlerine göre ayarlanıyordu; denizde kaybolan-

lar için yapılan ayinler, fırtınaların kaprislerini izlerdi. Aynı sorunları yaşamaları, kuzeybatının geniş bir kesiminde gemicilerin benzer âdetleri ve kuralları uygulamalarına yol açmıştı: *Oleron Kurallan*, Damme âdetleri ve Visby yasaları – 12. yüzyıldan itibaren, bunların arasındaki olası bağlantılar ve kural alışverişleri konusunda pek çok soru yanıtsız kalmaktadır, ama aralarındaki ilişki kuşku götürmez. Gerçekten de denizciler, birbirleriyle uğraşmanın getirdiği zorunluluk sonucunda aralarındaki iletişim sorununa bir çözüm geliştirmişlerdi: Akdeniz'in *lingua franca*'sından pek de farklı olmayan bir biçimde Ponant (Atlantik bölgesi) denizcilerinin dili doğmuş, halktan halka yayılması sırasında da her birinden aldığı öğelerle zenginleşmiştir. 1520'de Fransa'da kraliyet donanması kaptanlarından Antoine de Conflans şöyle yazıyordu: "Akdeniz denizlerinde dillerin birbirine karışmış olması anlaşılabilir bir durumdur ve sanki Normanlar ile Provence'lılar birbirlerini anlıyor gibidirler." Gerçekten de iki yüzyılı aşkın bir süredir Ponant ile Levant yakın temas halindeydi.

4

Yakınlaşmalar

13. Yüzyıl Sonlarında Akdeniz'deki İlerlemeler

Avrupalılar, 13. yüzyılın sonlarına ve 14. yüzyılın başlarına doğru iki denizcilik alanı arasında doğrudan ilişkinin avantajlarını fark etmeye başladılar. Bu tip bir bağıntıyı yüreklendiren koşullardan biri şüphesiz *Reconquista* (Yenidan Fetih), yani İber Yarımadası'nın Araplardan arındırılması idi. Bu sürecin Portekiz'de tamamlanması Saint-Vincent burnunda denetimin yeniden ele geçirilmesini sağlamıştı; Aragon, Valencia'nın (1238) efendisi olmuş, Cartagena (1245) ile Sevilla ve Cádiz de (1248), hem boğaza yanaşanların gözlenebildiği birer kale ve uğrak limanı hem de zor durumda olan veya korsanlardan kaçan gemiler için sığınak işlevi haline gelmişti. Dahası, boğazın Hristiyan ve Müslüman halkları arasında kurulan oldukça istikrarsız bir *modus vivendi*, bir denizden öbürüne geçişin tehlikelerini azaltıyordu.

Kuzeye açılan geçitler

1275 ile 1300 arasında birbirini izleyen üç olay önemlidir. Birincisi, bir yanda Cenova ile Venedik arasında, öbür yanda ise Cenova ile Flandre arasında ticari deniz hatlarının kurulmasıydı. 1277'de, önde gelen bir Cenova ailesinin üyelerinden biri, Nicolozzo Spinola, buradan Sluys'a yelken açtı; ertesi yıl, iki vatandaşı, Nicolino Zaccaria ile Uguetto Embriaco aynı şekilde Sout-

hampton, Sandwich ve Londra'ya doğru yola çıktılar. 1287 ile 1293'te Cenova kadırgaları La Rochelle ve Bretanya'da görüldüler; bu arada 1289 ve 1292'de diğer gemiler Anadolu'dan Flandre'a şap taşımışlardı. Bu, en azından 14. yüzyıl sonuna kadar tutulan bir yıllığa 1298 başında düşülmüş bir kaydın giriş bölümüydü. Cenova üstünlüğünü korudu, ama buna karşılık Venedik kadırgaları 1314'ten itibaren Cebelitarık'tan geçerek Flandre yönünde seyretmeye başladılar.

Akdeniz ile Kuzey Denizi arasında böyle ticari ilişkiler gelişirken, askerî alanda da bir canlılık yaşanmaya başladı. Savaşmakta olan, ama deniz kuvvetinden yoksun Fransız ve İngiliz kralları aynı zamanda Akdeniz tacirleriyle işbirliğine başvurma alışkanlığını geliştirdiler. Fransa cenahında Yakışıklı Philippe, 1292'de 30 Cenova kadırgası sipariş etti; 1 Nisan 1295'te Marsilya'dan yelken açan bu gemiler iki ayda Seine'in kıstağına ulaştı ve Rouen'daki kraliyet tophanesinde danışmanlık yapmak üzere karayoluyla buraya gelmiş olan Cenovalı ve Provence'lı uzmanlara katıldı.

Deniz Mallan

Öncekilerle ilişkili üçüncü bir gelişme ise teknik özellikteydi ve gemiler ile denizciliği ilgilendiriyordu. Kadırgaların okyanusa açılması, bu gemilerin dönüşüme uğramasının veya bir zihniyet değişikliğinin sonucu değildi. Akdeniz gemileri kışı, kötü havalarda kendi limanlarında geçirmeye devam ediyorlardı. Öte yandan, ünlü Floransalı tarihçi Giovanni Villani, 1304'te Cenovalılar, Venedikliler ve Katalonyalıların, Biskay Körfezi'nden öğrenilen *coca* tipi büyük ve derin tekneleri taklit etmeye başladıklarına dikkat çeker. Bunlar daha iri, güverteli ve çok daha ekonomik gemilerdi. Cenova'daki Akdeniz tersanelerinde daha sonraki on yıllık dönemler boyunca bu tip gemiler inşa edildi ve teknelerin boyutları devasa gemi ölçeğine ulaştı. Bu gemilerin güvenliği bir bakıma, kış serenine takılmış dümenden kaynaklanı-

yordu; bu kıç dümenleri önce dümen kürekleriyle birlikte kullanılmış, daha sonra ise tümüyle onların yerini almıştı.

Okyanus deniz hatlarında İtalyan ticaretinin gelişmesi, portolan haritalarında kendini gösterdi. *Pisana*'dan sonraki ilk kuşak haritalarda, sürekli artan liman bölgeleriyle zenginleşmiş bir adlandırma sisteminden yararlanılıyordu. Avrupa kıyısı önceleri, Lizbon'dan Danimarka'ya doğru güneybatı-kuzeydoğu yönünde uzanan basit bir eğri çizgiyle gösteriliyordu. Ancak, 20 yıldan daha kısa bir süre sonra, yapıtında kendi portresini bırakmış yegâne haritacı olan Cenovalı Petrus Vesconte, daha üst düzey bir bilginin kanıtını sundu. Batı kıyıları, birkaç seyir kavşak noktasının çevresinde daha doğru bir biçimde gösterilmişti: Saint-Vincent Burnu, Finisterre Burnu, Bretanya Burnu, Land's End ve Cotentin Yarımadası. Bu kesinlik Paris'te Bibliothèque Nationale'deki portolanlar (1313) ile Lyon kütüphanesindeki portolanlarda (1321) açık bir biçimde gözlemlenir. Genişleyen bilgi birikiminden özellikle 14. yüzyılın ortalarında Baltık ülkeleri de yararlandı. *Libro del conoscimiento*, İspanya'da da limanların konumunun bilindiğini ve yer adlarının, önceden sanıldığından daha anlaşılır olduğunu gösterir; eğer "Litefame" Litvanya kıyılarını ifade ediyorsa ve "Vçibandt" Kurland'dan önce kullanılmışsa, Dançiça'nın Danzig, Rivala'nın Reval, Ungradia'nın da Novgorod anlamına geldiğini kolayca anlayabiliriz. 13. yüzyıldan itibaren, seferden sefere, portolandan portolana Akdenizlilerin Atlantik kıyılarına ilişkin bilgileri artarak gelişti.

Hatlar ve Uğrak Limanları

Uğrak limanı seçimi elbette uzun erimli kesintisiz seyirlerle uyuşmuyordu. Ancak, Sakız Adası'ndan doğrudan doğruya Sluys'a şap taşıyan birkaç Cenova gemisine bakarak genelleme yapmak pek mantıklı olmaz. Yolculukların uzunluğu (Cenova'dan İngiltere'ye üç ay), riskler, içme suyu yükleme ve barışın istikrarsız olduğu bazı deniz ve kara bölgelerindeki politik duru-

ma ilişkin bilgi alma zorunlulukları, gemilerin yolculuk boyunca çeşitli limanlara uğramasını gerekli kılıyordu. Galicia'dan Bretanya'ya yönelik bir seferin, bir yanda Finisterre Burnu, öbür yanda ise Saint-Mathieu Burnu yakınlarında bir limana uğramadan aralıksız gerçekleştirilebileceğini düşünmek çok zordur. Akdenizliler kıyıya yakın seyretmeye alışmışlardı. Dahası, yeni bir hat kullanıma açılmadan, genellikle ondan epey önce bir lojistik sistemi kuruluyordu. Cebelitarık'ın batısına geçen, Sevilla'ya ayak basan (1251) ve 38 yıl sonra Vivaldiler ile birlikte Atlas Okyanusu'nun kuzey kesimlerine açılan ilk Akdenizli denizciler Cenovalılar olduğundan, 11. yüzyılın başlarında bunların Galicia'daki ve 1147'de Lizbon'daki varlıkları hâlâ doğal kabul ediliyordu. Önce de değinildiği gibi, Santiago Başpiskoposu Diego Gelmirez (1100-1140), biri Pisalı, diğeri Cenovalı iki gemi yapımcısını davet etmişti. İki yüzyıl sonra ilk Flandre kalyonları bölgeye demir atacaktı. Cenova'nın 1321'den itibaren Corunna'ya gümrük ödemeye başladığına dair kanıtlar bulunmaktadır, oysa bundan kaçınmak isteyen Venedikliler, Flandre'dan dönüş yolculukları sırasında El Ferrol'de mola veriyorlardı. Elisa Ferreria Priegue'nin yaptı *Galicia en el comercio maritimo medieval* (Ortaçağ Deniz Ticaretinde Galicia), Galicia arşivlerinden beklenen aydınlığı bize sunmaktadır.

Finisterre Burnu tepelikleri bir kez gözden kaybolduğunda, gemilerin seçebileceği iki rota bulunuyordu. La Rochelle'deki küçük Cenova kolonisi onları hoşnutlukla karşılayabilirdi. Kolonin ilk üyeleri buraya belki de Montpellier veya Narbonne'dan, Akitanya kıstağı üzerinden karayoluyla gelmişlerdi; kısa ve güvenli bir hattı bu. Diğerleri ise deniz yoluyla gelme şansı bulmuştu. Kentin 1224'te Capet egemenliğine girmesi sırasında, buranın sakinleri arasında bölgede en az bir yıldan beri yaşamakta olan iki İtalyan tüccar bulunuyordu; bunlardan biri Cenovalı Tommaso idi. Onun buraya nasıl geldiğini bilmiyorsak da, sekiz yıl sonra yurttaşlarından birinin, Gherardo Pessagno'nun Biskay Körfezi'nde bir fırtınadan kaçarak Oléron Adası yakınlarındaki korunaklı koridorlara girdiğini ve orada gemisinin batmasını

bekleyen adalı yağmacıların elinden son anda kurtulduğunu biliyoruz. La Rochelle ayrıca İtalyanlar tarafından iyi tanınıyordu, zira Marco Polo, Poitou ve Santiago sularını "Rocelle denizi" diye adlandırmıştı. 13. yüzyılın sonlarında La Rochelle'de, Galicia ile ticaret yapan, özellikle Pistoia kökenli İtalyan şirketlerinin ve bankalarının varlığı, bunların sıkı bir ilişki içinde olduğunu kanıtlar.

İtalyanlar yurttaşlarını Santiago'nun yanı sıra Flandre'a kadar olan diğer uğrak noktalarında da karşılıyorlardı. Renée Doehaerd, 1293'te Bretanya'da –yani, Nantes, Quimperlé, Quimper ve Dinan– Cenova kadırgaları bulunduğunu anlatır. 1296'da düklük bünyesinde yapılan bir araştırma, Lombardiyalı bankerlerin faaliyetlerini yansıtır ve, diğer işlerin yanı sıra, Floransalı bir tüccarın La Rochelle'den Flandre'a şarap taşımak üzere Morlaix'den kiraladığı geminin Saint-Mathieu Burnu'nda yatmakta olan enkazından söz eder. Portolanların 14. yüzyılın başından itibaren daha da kesinlikli ve doğru hale gelmesi, Breton kıyılarının iyi bilindiğini göstermektedir.

İtalyanların izlediği rota, Bretanya kıyılarından, hemen hemen Saint-Brieuc düzeyinde İngiltere'ye doğru sapıyordu. Southampton'da İtalyanlar yurttaşlarıyla karşılaşıyor ve gitmekte oldukları Bruges'e yerleşmiş olan hemşehrileri hakkında bilgi topluyorlardı. Kısacası deniz hattı, bazıları on yıllarca varlığını sürdüren İtalyan kolonileriyle doluydu.

Deniz/Kara Seçenekleri

Sanki Ege'den Kuzey Denizi'ne doğru yayılan bir şok dalgası hissediliyordu. Bu dalga, Braudel'e göre, İtalyan ve Flaman ekonomik kutuplarını, önce Cenova'nın işgal ettiği bir merkezin etrafında bir "dünya ekonomisi" biçiminde birleştirmişti. Pisa'dan Meloria'ya kadar tüm Liguria kıyılarını (1284), ardından da Adriya kıyısındaki Venedik'ten 1926'da Curzola'ya (Korcula) kadar olan bölgeyi eline geçiren bu kent, o dönemde Avrupa deniz-

cilik dünyasının önderi konumundaydı. Bu gelişimin nedenleri oldukça karmaşıktır. Deniz ticaretinin gelişmesi bir yenilik değildi, zira kıta hatları uzun bir süreden beri Champagne fuarları aracılığıyla Kuzey-Güney ilişkilerini kurmuş durumdaydı; dolayısıyla yeni deniz hatlarını, tamamlayıcı bir öğe ve ticari trafiğin yeni ekonomik, politik, teknik ve entelektüel koşullara uyum sağlama biçimi olarak görmek durumundayız.

Elimizdeki kanıtlara göre, Atlantik hattının kuruluşu, Champagne'daki iş etkinliğinin, bu sayede daha da hızlanması bir yana, düşüşe geçtiği dönemle çakıştığını göstermektedir. Uzun bir süre tartışılmış olmasına karşılık, bunlar arasında belirli veya mutlak bir neden-sonuç ilişkisine rastlanamamıştır. Denizcilerin amacı, kara tüccarlarını işlerinden etmek değildi. Kara tacirlerinin bazıları buluşma yerlerini, en azından bir süreliğine Paris'e aktardılar; diğerleri ise 1237'de St. Gotthard geçidinin açılmasıyla birlikte Alp ve Ren hattını yeğlediler. Ama ne olursa olsun Champagne fuarları Cebelitarık'ın açılışından sonra, en azından 1320'ye değin varlığını sürdürdü ve kara hatları, Jan Van Houtte'nin sandığı kadar olmasa da, aktif bir rol oynamaya devam etti. Yukarıda söylediğimiz gibi, konuyu rekabet değil, tamamlayıcılık çerçevesinde ele almamız gerekmektedir. Deniz hatlarının üstünlüğü, daha yavaş olsalar bile, daha ucuz bir yolculuk olanağı sağlamaları, daha büyük yüklerin taşınmasına imkân vermeleri ve gümrük vergileri ile bürokratik işlem tasalarından kurtulma yolu sağlamalarıydı. Öte yandan iki yolculuk tipi için de, ister doğadan ister insanlardan kaynaklansın, eşit düzeyde risk söz konusuydu; uçurumlar, fırtınalar ve çığlar, boralardan ve eşkıyanın yerini alan korsanlardan daha daha az tehlikeli değildi. En inandırıcı sav, taşıma biçimlerinin doğa, ağırlık ve yük hacmi koşullarına uydurulması çabasıdır. Böylece, 13. yüzyılın sonlarında denizcilik ekseninin bir kutbundan öbürüne doğru, önce Cenovalıların elindeki şapla olmak üzere, ağır yük taşımacılığı başladı.

Ardından tüccarların iş yapma güdüsü ve yatırımcı ruhu geldi; o dönemde bunların en iyi temsilcilerinden biri, Roberto S. Lopez'in meslek yaşamını yakından incelemiş olduğu, Benedet-

to Zaccaria idi. Zaccaria, kardeşi ile birlikte Karadeniz ve Anadolu'dan şap çıkarımı ve ticareti üzerinde imtiyaz sahibiydi. Bizans İmparatorluğu'nun yeniden hakimiyetini kurmasından sonra Venediklilerin tahliyesinden yararlanarak, dokuma boyamacılığı ve deri işleme sanayileri açısından son derece gerekli bir malzeme olan bu madde üzerinde neredeyse bir tekel kurmuştu. Olağanüstü bir nüfuz sağlamış olan bu tüccar, aynı zamanda bir politikacı ve savaşçıydı da. Kişisel filosu, Cenova'nın ticari ve askerî harekâtlarında hep başı çekiyordu. Kastilya kralının iradesiyle Cádiz yakınlarındaki Puerto Santa Maria'ya yerleştikten sonra Atlantik'e çıkışı denetimi altına almıştı. Zaccaria'nın ünü, Yakışıklı Philippe'le iş yapmasını olanaklı kıldı. Kral, Cenovalı gemi inşaat uzmanlarından yararlanmaktan vazgeçmedi; oradaki gemilerden bazılarını kiraladı ve Zaccaria'yı amiral unvanıyla donanmasının başına getirdi. 1300 dolaylarında bu, Akdeniz ile Atlas Okyanusu arasındaki sembiyozun bir göstergesiydi.

Okyanus Bağrına Basıyor

Kuzey ile Güney arasındaki diyalog sırasında İtalyanlar sık sık sorular sordular ve yamtlar verdiler. Sorular? Yanıtlar? Bu terimler başlangıçta yetersizdi; gerçekten de Cenova, Venedik ve kısa bir süre sonra da Floransa gemileri, Flandre veya İngiltere'den çoğu kez boş dönmeye başlamıştı ve yalnızca Cenovalılar, o da ancak 15. yüzyılda, Ibiza'daki tuz işletmelerinde kentleriyle müşterilerine getirebilecekleri ağır ve bol miktarda yük bulmuşlardı.

Yavaş Yavaş

Denizci ülkeler ellerindeki olanakların farkına vardıkça, özerk-

liklerini kazandıkça, kendi birimlerini oluşturdukça ve Sound'da tek bir yönetim kurulması ile Bretanya açıklarında daha güvenli bir ortamın oluşturulmasını sağlayarak etkinliklerinin bölünmesine yol açan engelleri azalttıkça, durum gelişmeye başladı. Güneyde, güneş ve kâr vaat eden sulara doğru ufuk daha berraktı; Baltık ile Cebelitarık arasında yavaş yavaş deniz fenerleri yanmaya başlamıştı.

Kuzey bölgesi Germen Hansa Birliği'nin denetimi altında örgütlenmişti, daha sonra bu çerçevenin ötesine geçti, iki yüzyıldan daha kısa bir süre içinde Akdeniz'in eşiğinde İspanyol sınırlarına dayandı. Hollandalılar ve Flamanlar aynı deniz hatlarında yelken açtılar. Buna karşılık İngiltere, Kuzey Denizi ve Baltık'ta Hansa ile sert bir rekabet içinde güney rotasına ağırlık verdi, 12. yüzyılda Akitanya'yı ele geçirerek ve 14. yüzyılda da Portekiz'le ittifak kurarak konumunu güçlendirmeye yöneldi. Aynı dönemde Bretonlar ve Basklar, kendi birliklerini Batı Avrupa'nın yüzer ordularına kattılar. Ve nihayet, 15. yüzyılda Atlantik insanı bölgesini o denli geliştirdi ki, Boğazlar'ın kapısını bir süre çaldıktan sonra kitleler halinde batıdan doğuya doğru iç denize akmaya başladı.

Hansa'nın İlerleyişi (Finlandiya Körfezi ile Bourgneuf "Koyu" Arasında)

Hansa Birliği'nin önce batıya, ardından güneye doğru ilerlemesi, Germen, Slav ve İskandinav deniz bölgelerini eline geçirmesi sayesinde gerçekleşmişti – bu, ilk ve zorunlu adımdı. Lübeck, Bergen, Londra ve Novgorod, birliğin kürk merkezleriydi, ama 13. yüzyılda Bruges'de İtalyanlarla kurulan temas, Londra'dan olduğundan daha çok, güneye doğru daha fazla yayılma isteği doğurdu. Manş Denizi ve Atlas Okyanusu'nda ilerlemeyi kışkırtan bir başka etmen de, Kuzey Denizi'ndeki balıkçılığın 1300 dolaylarında olağanüstü bir biçimde gelişmesiydi. Balık tuzlama sanayii –özellikle ringa balığı salamurası– buharlaştırma tekni-

ğiyle istediği kalitede tuz elde edemiyordu, zira Kuzey denizlerinin suyu yeterince tuzlu değildi; ek olarak, Lüneberg'de çıkarılan kayatuzu, yüksek oranda sodyum klorür içeriyor olmasına karşılık, yetersiz kalıyordu – dolayısıyla, Atlantik ve Akdeniz'in yüksek yoğunluklu deniz tuzuna başvurma alışkanlığı yaygınlaşmaya başladı. Öyle görünüyor ki, daha 1300 dolaylarında Hansa gemileri Ibiza'dan tuz yüklü olarak dönmeye başlamıştı bile; buna benzer bir başka duruma rastlanmaz, zira Hansa normal olarak yılda bir kez Bretanya'nın güneyindeki tuz işletmeleri ile Loire'ın güneyindeki Bourgneuf Koyu'nda yer alan Poitou yataklarına bir konvoy gönderiyordu; konvoyda (*Baienfahrt*) kimi zaman, önde gelen Hansa kentlerinin tüccarlarına ve Tötonlara ait çok sayıda gemi bulunurdu; 1449'da İngilizler Manş'ta tuz yolu üzerinde seyreden en az 50 gemiye el koymuşlardı. Hansa gemileri koydaki Atlantik şamandıralarına iyiden iyiye alışmıştı ve 15. yüzyılın sonlarına değin çok azı bunların ötesine geçti. 1418 ve 1421'de *Baienfahrt*'tan yaklaşık 40 gemi Lizbon'a kadar gitti. Portekiz'in başkentinde bir miktar Hansalı yaşamaktaydı; oldukça iyi ağırlanan bu savaşçılar Portekiz'in ilk yayılma seferlerine katılmışlardı. 1415'te Septe'nin zaptına bir Germen gemisi de katkıda bulunmuştu. Akdeniz'de yayılmak için bir fırsat bekleniyor gibiydi. Ibiza tuzlalarına düzenlenen seferler 1404'te yenilendi. 15. yüzyılda yarımadanın güneyinde, özellikle Büyük Keşifler Çağı'nın başlarında Lizbon'da Germen varlığı giderek daha etkin bir nitelik kazandı; bu bağlamda Valentin Fernandes, Peter Reinerl ve Behaim'leri anmak gerekir. Baltık, Reval ve özellikle Gdansk limanları arasındaki hat, ellerinde *Seebuch*'lar bulunduran gemiciler için hemen hemen hiçbir sır taşımıyordu; bunlar, Germen birliğinde kullanılan ve kıyılardaki en küçük ayrıntıları bile gösteren gerçek deniz hattı haritalarıydı. Hansa Birliği'nin 1432'de Danimarka kralına iradesini kabul ettirmesinden sonra bile Sound'dan geçen gemi sayısı artmaya devam etti; 1497'den 19. yüzyılın ortalarına değin tutulan geçiş ücreti kayıtları buna tanıklık eder. Nitekim 1464'te 44 Prusya gemisinin Lizbon'dan döndüğü görülmüştü. Hansa gemileri, yükledikleri

Kuzey buğdayını bu kentte Endülüs, Kuzey Afrika, Katalonya ve İtalya'ya gidecek Portekiz *nef*'lerine aktarıyorlardı. Aslında trafiğin bileşimi, Kuzey ile Güney arasındaki alışverişin dengesini yansıtmaktaydı: Güney'e buğday, mum, ağaç ve zift gidiyor, buna karşılık Kuzey'e doğru meyve, yağ, şarap, mantar ve özellikle de tuz, şap ve çivitotu taşımyordu. Yüksek kaliteli Portekiz tuzu, daha koyu renkli ve daha nemli Fransız rakibine oranla kuzey fabrikalarındaki işlemlere daha iyi dayanıyordu; daha pahalı ve daha uzakta olmasına karşılık "Koy tuzu"nun korkulu rakibiydi. Tuzun "batı ekonomisinin birleştirici öğelerinden biri" haline geldiği dönemde (Virginia Rau böyle diyordu) Setúbal, Kuzey'den ve Akdeniz'den gelen denizcilerin buluşma yeri olmuştu. Tuz ve buğday gibi ağır ürünler ile ağaç gibi havaleli mallar trafiği, aynı zamanda deniz ve kara yolları arasındaki belirli bir görev paylaşımına karşılık geliyordu. Taşıma giderleri arasındaki farktan ötürü deniz yolu yeğlenmekteydi ve bu fark, 15. yüzyılda Kuzey'e yönelik şap ve çivitotu trafiği yoğunlaştıkça daha da arttı; Kuzeybatı Avrupa'nın sanayi merkezlerinde bu ürünlerin kullanımı iyiden iyiye yaygınlaşmıştı.

Hansa'nın Akdeniz'deki ilerlemesinde görülen son gelişme neye bağlanabilir? 14. yüzyılda kaydedilen olaylar arızi idi, tek bir kırlangıcın uçmasının baharın geldiğini gösteremeyeceği gibi. Henri Bresc gözlem yeri olarak kendine Sicilya'yı almış, ancak 15. yüzyılın ilk yarısı için burada yalnızca tek bir Germen gemisine rastlamıştır; Jacques Heers de Cenova için benzer bir gözlemde bulunur. Bunun çeşitli açıklamaları vardır. Hansa Birliği'nin birincil amacı Baltık ve Kuzey Denizi'nde ekonomik egemenlik olduğu sürece, Bergen'e sağlam bir biçimde yerleşmesi ve İngilizlerin Baltık'a doğru ilerlemesini burada engellemesi yeterliydi. Calais'nin batısı yalnızca *Baienfahrt* açısından önem taşıyordu ve Portekiz'in ötesine bir yolculuğa gerek yoktu. Dahası, güneylilerle teması, Bruges'ün yerini Anvers ve daha sonra Amsterdam alana değin, yani 16. yüzyıl sonu ile 17. yüzyıl başına kadar, Bruges ve Londra'daki acentalıklar sürdürmüştü. Daha sonraları, özellikle Livorno ve Venedik'te Hansalıların yerini Hollandalılar alacak ve onlara İngilizler eşlik edecekti;

Pierre Jeannin, 16. yüzyılın sonunda Venedik'te Hansalıların iki katı Hollandalının bulunduğunu belirlemiştir.

Burgonya'nın Girişimleri

Tamamen yalnız ve tecrit edilmiş durumda olan Burgonya Dükü İyi Philippe, 15. yüzyıl ortalarında kendine Akdeniz'de bir yer açmaya çabalıyordu. Döneminin birçok hükümdarı gibi o da ticaretten elde edilebilecek kârın farkındaydı; ilk yıllarında Bruges ile Anvers'in yönetimini üstlenmesi ve bir Portekiz prensesiyle, Isabel ile evlenmiş olması boşuna değildi. Üstelik Philippe, Fransız kanındandı, damarlarında Valois'lıların ihtirası ve onların Haçlı hayalleri dolaşıyordu. Kendisi için bir filo inşa ettirmek üzere Flandre Portekizli mühendisler getirtti. Büyük paralar karşılığında Savoia dükünden Akdeniz'deki Villafranca limanının kullanım hakkını satın aldı. Böylece birkaç yıl boyunca "Batının büyük dükü"nün bayrağı Akdeniz'de dalgalandı. Jacques Coeur'ün Fransa kralına Akdeniz'deki kaderini hatırlatması ve İstanbul'un düşmesiyle birlikte Osmanlı tehdidine karşı bir Hristiyanlık ruhunun yaygınlaşması, tam da bu ana denk düşmüyor muydu?

Bristol'ın Gelişimi: Akdeniz'de Robert Sturmy

Avrupa deniz hatları üzerinde Atlantik ve Akdeniz'de çıkar çatışmalarının sürdüğü bir dönemde, İngilizlerin bu çekişmeye katılmaları özel bir önem taşır. Bunda başı çeken, İtalyanların varlığı nedeniyle risksiz kârların elde edilebildiği Londra veya Southampton değildi. 15. yüzyılın ortasında kıta savaşlarının batağından henüz çıkmaya başlamış olan İngiltere, bu kez York ile Lancaster arasındaki Güller Savaşı'yla çamura gömülmüştü. Hayır, kıvılcım bir başka yerden çaktı, sakinleri ne Hansa Birliği'yle ne de İtalyan mali bağlantılarıyla ilişkili olan ve ilerilere, güneye ve kısa bir süre sonra da batıya bakma şansına sahip bir kentten, Bristol'dan geldi bu kıvılcım.

Sturmy olayının yankıları simgesel bir önem taşır. E. M. Carus-Wilson, bu olayı tüm ayrıntılarıyla aydınlığa kavuşturmuştur. Sturmy, yatırımcı ve kurnaz bir tüccardı; çağdaşı Jacques Coeur gibi o da 15. yüzyılın ortalarında kendisine sunulan fırsatlardan yararlanmayı bildi. Coeur gibi o da Yüz Yıl Savaşı'nın sonundan yararlandı, ama İngiltere'nin safında, Normandiya'da üslenmiş birliklere erzak taşıyarak. Gene Coeur gibi o da Akdeniz trafiği üzerindeki İtalyan denetimini kırmaya yöneldi, zira İngiltere tarafında bu denetimden yararlananlar, Bristol'ın rakibi Southampton'dı. 1446'da, Pisa'ya yün ve kalay ihraç etme bahanesiyle ve Kutsal Topraklar'a giden 160 kişilik hacı ekibiyle, onun gemilerinden *Cog Anne*, Bristol'dan Sevilla'ya doğru yelken açtı. "Fas Boğazları"nı geçtikten sonra yolcularını Yafa'da indirdi. Hacılar ülkelerine karadan dönmeyi yeğlediklerinden *Cog Anne*, aynı dönemde Jacques Coeur'ün gemilerinin yaptığı gibi, Venediklilerin Kahire sultanıyla başlarının dertte olmasından yararlandı ve İskenderiye'den baharat yükledi. Ne yazık ki gemi tüm yüküyle birlikte Yunanistan kıyılarında, Methóni'nin karşısında battı.

Bu olaydan ne serveti etkilenen ne de hemşehrilerinin gözünde prestij yitiren (tersine, belediye başkanı seçildi) Sturmy, girişimlerine yeni baştan başladı. Barcelona'daki Aragon Krallığı arşivlerinden de anlaşılacağı üzere, 1457'de Levant için üç gemi teçhiz etti; ne var ki, onu yenmeye yemin etmiş olan Cenovalılar, gemilerden ikisini Malta yakınlarında ele geçirdiler. Sturmy'nin girişimleri, İngiliz-Cenova ilişkilerini bozmanın dışında kısa vadeli bir sonuç vermemişse de, İngiltere'nin Akdeniz'e girişi Akitanya'yla ticari ilişkilerin kesintiye uğramasından daha önemli olmuş ve bu ülkenin Avrupa ölçeğindeki denizcilik çıkarlarının yeni bir aşamaya erişmesini sağlamıştır.

Kibar Taşıyıcılar: Basklar ve Bretonlar

Hansa ve İngiliz gemilerinin 6. yüzyıl öncesinde Akdeniz'e yaptıkları bazı seferler önem taşımış olmakla birlikte, bunlar, Bask-

ların ve Bretonların Portekiz ile Endülüs'te oynadıkları rol gibi düzenli ve belirgin bir nitelik taşımıyordu. Her iki grup da, özellikle 14. yüzyıl sonrasında, genellikle hafif tonajlı, son derece dayanıklı ve her türlü hava koşulunda seyretme bilgi ve deneyimine sahip, geçitleri ve konumlarını tayin etmeye yarayan kıyı işaretlerini gayet iyi bilen mürettebatın yönetimindeki çok sayıda gemiye sahipti. 14. yüzyılda Kastilya'dan Flandre'a yün, Biskay'dan Akdeniz'e, Valencia ve Barcelona'ya olduğu kadar kuzeye de demir taşınıyordu; öte yandan, kuzey ve güney gemicileri, bazen uzun mesafelere iletilen ağır yükler için Bask teknelerini kullanıyorlardı. Jean Delumeau, Bask donanmasının altın çağı olarak 1500 dolaylarına işaret eder; Tolfa'dan yüklenen şapın Civitavecchia'dan Rouen'a taşınmasını esas olarak bu filo sağlıyordu.

Bretonlar, deniz hatlarına Basklardan daha iyi yerleşmişlerdi: Konumları, kanal ile Biskay Körfezi arasında gidip gelen tüm filolarla temas kurabilmelerini, batıklarını denetleyip ellerinde tutabilmelerini sağlamıştı; bir de güvenlik servisi kurmuşlardı. Ortaçağ'ın ikinci yarısından itibaren düklük kurumları yabancı gemilerin kıyılardaki güvenliğine ilişkin talimatnameler çıkarmıştı; bundan amaç, yabancı gemilerin buralara sığınabilmelerini ve aktarma yapabilmelerini sağlamaktı. Breton donanması müşterilerinin örneğini izleme ve onlara hizmet sunma gibi görece edilgen bir rolden hızla sıyrılarak bundan sonraki etkin adımı attı. Bretanya tuzunun dağıtımını tümüyle yabancılara bırakmadı. Sahip olduğu, hızla yüklenebilen, hızla demir alabilen, çok sayıda ucuz küçük yelkenli, Akdeniz'e kadar üstünlüğü ele geçirdi. Burada buğday, kumaş ve şap ile şarapla değiş-tokuş edilebilecek çok sayıda başka mal taşıyordu. Bunlar, Fernand Braudel'in anlattığı üzere, 1530 dolaylarında Cebelitarık'tan doğu yönünde seyreden gemilerin arasında görülmüştü. Ancak, 20-30 yıl önce, hatta İngiliz Sturmy'nin serüvenlerinin öncesinde Bretanyalılar, Akdeniz limanlarını sık sık ziyaret ediyorlardı; nitekim, Jacques Guiral-Hadjiossif, 1413'te Valencia'ya Groix'dan bir geminin geldiğini kaydetmiştir. Aynı şekilde Cenova ar

şivlerinde 1439'da iki Breton gemisinin varlığından söz eder. Bretonların Akdeniz'de gerilemesi, özellikle 1480'den sonra hızlanan bir süreç haline geldi; bu durum, 1420 dolaylarında Barcelona'da bulunmakta olan Normanlar için de geçerliydi.

İtalyan Savaşları Sırasında Ponant

Bretonlar ile Normanların Akdeniz'deki etkinlikleri ticaretle sınırlı değildi. İtalyan savaşlarının gereksinimleri Atlantik donanma kaynaklarının birleştirilmesini getirdi. Düşes Anne'ın VIII. Charles ile evlenmesi sonucunda Bretanya'nın Fransa Krallığı'na katılması, okyanusun iç denizle birleşmesini hızlandırdı. Aynı anda, 30 Breton *nef*'i 14 Temmuz 1494'te Alicante'tan denize açıldı ve bunlara Normandiya ile La Rochelle'den gelen 13. gemi daha katılarak Cenova Dükü Orléans (geleceğin XII. Louis'si) için güçlü bir donanma oluşturdu. Yedi yıldan daha kısa bir süre sonra, 16. yüzyılın şafağında, Akdeniz'in doğusunda, Morlaix'den gelen ve bugün hâlâ bir Fransız halk türküsünde anısını koruyan Cordelière'in de dahil olduğu bir Atlantik donanması, Midilli'ye sefer düzenledi. Ama, Akdeniz'in yalmzca sahnelerden birini oluşturduğu uluslararası deniz çekişmesinin Atlantik'teki yegâne aktörü Fransızlar değildi. İngilizler, Kastilyalılar ve Portekizliler de vardı.

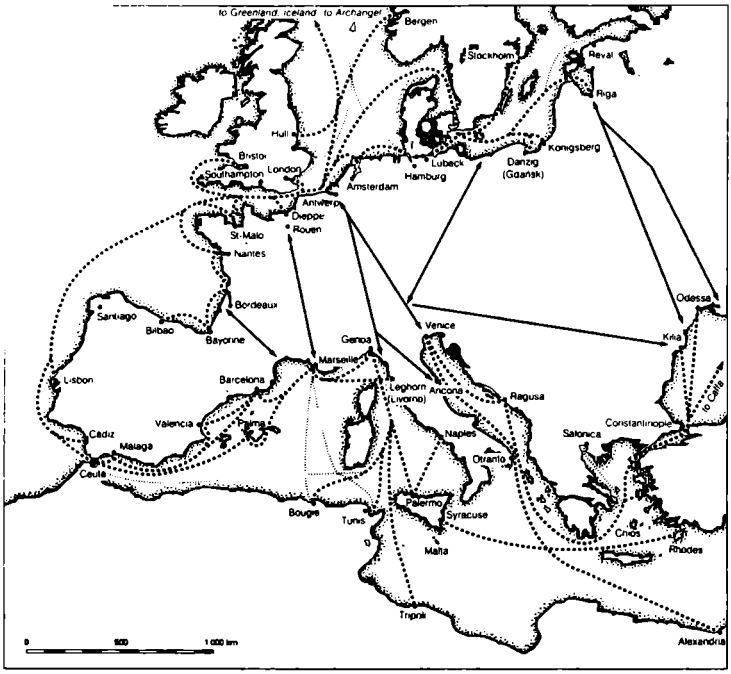
Aslında o dönemde savaş gemilerini, bordasında toplar taşıyan ticari gemilerden ayırt etmek çok zordu; ticari gemiler de savunma veya korsanlık amacıyla epeyce donanımlıydı, ama bu Akdeniz'de okyanusta olduğundan daha pahalıya patlıyordu. Neticede, ister barışı sağlamak için olsun ister savaş tehdidi nedeniyle olsun, 1500 dolaylarında Avrupa, tüm kıyılarım kuzeye, doğuya ve güneye doğru seferber etmişti.

5

Çatışmalar ve Bölüşme: Tüccarlar Avrupası'nın Doğuşu (15. Yüzyıldan 16. Yüzyıla)

Deniz Herkesin Malı

Bir an için 1450 dolaylarında İstanbul Boğazı'nın iki yakasına, Otranto Boğazı'na, Messina ve Cebelitarık boğazlarına, Bretanya Burnu'ndaki Penmarc'h'a, Calais veya Dover'a ve nihayet Sound kıyılarına aynı anda gözlemcilerin yerleştirildiğini varsayalım. Tahmin edebileceğimiz gibi bunlar, tıpkı bugün Lloyd's Register veya Bureau Veritas'ın yaptığı gibi deniz trafik statüsünü belirleyebilirlerdi. Pek çok kusura ve boşluğa karşın, bu biçimde oluşturulan bir görüntü, Avrupa'nın her tarafından gelen gemilerin hemen hemen kesintisiz hareketini yansıtacaktır. Şükür ki, kıyı trafiğinin yoğun olduğu her yerde doğal bir bölgesel dağılım bulunmaktaydı; ancak, küçük Flaman, İngiliz, Breton, Bask, Portekiz ve Akdeniz yelkenlileri, *galere de mercato*'ların, denizde karşılaştıkları dev kalyonların yanı başında seyrediyor ve bunların yüklerini çevreye dağıtıyordu. Aynı anda Cenova gemileri İstanbul Boğazı'ndan Kaffa yönüne doğru geçecek; bu arada Burgonya Dükü Philippe'in, yukarıda söylediğimiz gibi Bruges'de Portekizli uzmanlara yaptırdığı ve başarıya ulaşamamakla birlikte, amacı Varna haçlılarına yardım etmek olan *flotilla*'sıyla karşılaşacaktır. Venedik ise Adriya'daki kendi "körfez"ini korumakla meşguldü; buna karşılık Ragusalılar etki alanlarını genişletmeye girişerek ticaretlerini Sicilya, Napoli, Aigus-Mortes ve Barcelona'ya kadar yaymışlardı.



15-17. yy

18. yy'daki uzantılar

kara bağlantıları

Şekil 5.1 Modern çağda Avrupa deniz yolları: Kuzey-güney yakınlaşmaları

Cebelitarık'ta daha çok Portekizli, Bask, Breton ve İngiliz bulunuyordu. Bunlar Southampton, Londra ve Sluys'a doğru seyrederken denizde, bu arada Bretanya Burnu'nda da, Akdenizlilerle karşılaşabiliyorlardı. Özellikle Le Conquet limanı, efsane ve öykülerle gözde iyice büyütülen korsanların ve enkaz yağmacılarının cirit attığı bir bölge olmakla kalmıyordu; burası aynı zamanda, 16. yüzyıldaki Brousco'luların öncülleri olan, yardımsever dümencilerin ve haritacıların yurduydu. Temel kural ihtiyattı ve Bretanya düklerinin, hazineleri için önemli bir gelir kaynağı oluşturan "konvoy ve güvenlik talimatları" sistemini oluşturmaları boşuna değildi. Dahası, Léon kıyıları, 20. yüzyılda da bu özelliğini korumaya devam etmiş olsa bile, Avrupa'da "kara gelgitler" nedeniyle gemilerin battığı yegâne bölge değildi.

Bretanya kıyıları bu Avrupa denizinin bir tür kabul salonu işlevini üstlenmişti. Manş'ın iki yakası arasında Fransa-İngiltere ilişkileri, Cherbourg'un geri alınmasından (1450) kısa bir süre sonra tekrar düzeldi ve hemen hemen normal temposuna kavuştu. Elimizdeki kırık dökük bilgilerin yegâne kaynağı, Avrupa'nın İngiltere'ye en yakın ucu olan Calais'de 1347'den beri tutulan Gümrük Muhasebe kayıtlarıdır. Buradan geçişlerin düzenliliği, İngiliz denetim ve vergilendirme sisteminin gelişmişliğini gösterir. İyi ve kötü yıllarda, kıtaya yapılan yün ithalatının yüzde 20-25'i boğazlardan geçiyordu. Fransa'nın Atlantik kıyılarından (şarap, tuz ve ağaç yüklü olarak) Londra'ya akan trafiğin büyük bölümü de bu sulardan geçmekteydi. Dolayısıyla, kesintisiz alışveriş, İngiltere'yi organik bir şekilde kıtaya bağlamıştı.

Calais gözlemevinden bir yana bakıldığında Venedik yelkenleri, Cenova "kervanları" ve Kastilya yün filoları, öbür yana bakıldığında ise Atlantik tuzlalarından ve şaraphanelerinden yükledikleri dev gemilerini onarlı veya daha kalabalık gruplar halinde Flaman, Hollanda ve Germen limanlarına doğru yönlendiren Hansa konvoyları görülebilirdi.

Danimarka Krallığı'nın 1429'da geçiş ücreti uygulamasını başlatmış olduğu Sound'da, bandıraların çeşitliliği 15. yüzyılda iyiden iyiye arttı. Hansa Birliği üyeleri, üstünlüklerini ellerinden

kaçırmamak için amansızca savaşıyorlardı. Norveçlilerin etkinliğini Bergen'in kuzeyinde kırılmış, ama Töton Şövalyeleri tarikatının oluşturduğu konfederasyon, Tannenberg'de Polonyalılara yenilerek (1410) 1466'da Königsberg'e çekilmek zorunda kalmıştı. İngilizler ve Hollandalılar ise Hansa Birliği'nin iç çekişmelerinden ve Novgorod acentalığının (sonunda 1478'de III. İvan tarafından devralınacaktı) Baltık'a, özellikle Gdansk'a girmekte çektiği güçlüklerden yararlanmışlardı.

Kuzeydeki rekabetin şiddeti ile Akdeniz'deki düşmanlıkların acımasızlığı birbirine benzemiyordu. Bunlar, gerçek aile münakaşalarıydı! Bu tip bütün anlaşmazlıklar, ortak miras üzerinde eşit hak sahibi olma çabası etrafında dönüyordu.

Ortaçağ'dan Devralınan Liman Tipleri

Deniz herkesin malı olduğundan, Avrupalılar birbirleriyle yalnızca açık denizde değil, doğa ve bazı koşullarca belirlenmiş birkaç yerde karşılaşıyorlardı. Sanki aile mülkü özelliğini vurgulamak istermişçesine limanlar, bazı farklılıklara karşın, aynı kaygılar uyarınca inşa ediliyor, donatılıyor ve korunuyordu. Farklılıklar okyanus ile Akdeniz'in hidrolojik koşullarından kaynaklanıyordu; ama insanlar, coğrafi bölgelerin ve topografik yerleşimlerin zorunluluklarından yararlanmayı veya kurtulmayı becerebiliyordu.

Limanların sayılması, Ortaçağ'ın sonu ile Modern Çağ denen dönemin başında batı ekonomisinin açıklanması anlamına gelir ki gereksiz bir çaba olur bu. Avrupa deniz yollarının ikincil kavşakları, çok sayıdaki aktarma ve konaklama noktasından oluşuyordu; bütünü kavrayabilmek için, 15. ve 16. yüzyıllara kesin biçimde damgasını vurmuş olan Avrupa deniz trafiğinin iki kutbu üzerinde aynı anda yoğunlaşmak gerekir: Kuzeyde Felemenk ile güneyin büyük limanları. Bu tip bir yaklaşım, benzersiz bir ki-

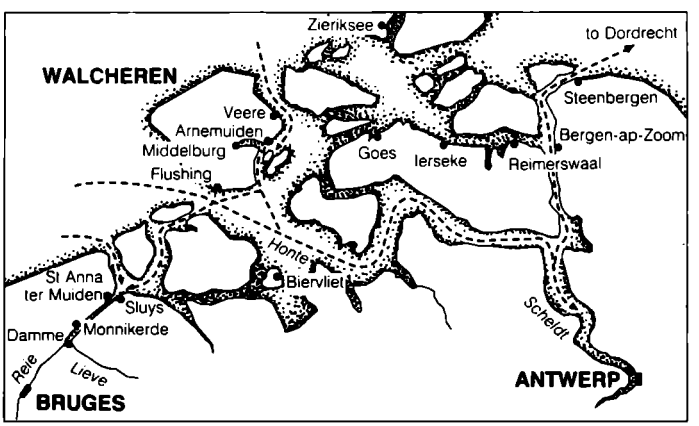
şiliğin, Avrupa'nın belli özelliklerinin ve davranışlarının anlaşılmasını sağlayacaktır.

Daha önce İstanbul'u ve Cebelitarık'ı uçaktan seyretmiştik. Bu çağdaş görüntü, geçmişte bir dağın tepesinden veya Ortaçağ'ın sonunda insan yapısı bir anıtın üzerinden bakıldığında görmüş olabileceğimiz manzaradan çok farklı değildir: Mesela, Cenova'ya kenarındaki dağlardan, Venedik'e çan kulesinden, Marsilya'ya Notre-Dame de la Garde tepesinden, Lizbon'a kalelerinden, Rouen'a Notre-Dame-de-bon-Secours yükseltilerinden, hatta Barcelona'ya katedralinin kulelerinden veya Sevilla'ya Sé'nin doruğundan bakabilirdik; Bruges'ün 122 metre yüksekliğindeki Notre-Dame kulesi ile Anvers katedrali, çok uzaklardan görülebilen yüzey şekilleridir.

Zengin bir çeşitliliğe sahip olan Avrupa limanları, bulundukları yere ve işlevlerine göre sınıflandırılabilir. Gelgitlerin temposu veya hiç olmaması, Antik Çağ'dan beri geliştirilmiş olan tekniklere bağlı olarak limanların yerinin belirlenmesinde önemli rol oynamıştır; geliştirilen ilk tekniklerden biri de, özellikle Kuzey Denizi ve Manş Denizi'nde, su tutucu havzaların ve kanal havuzların inşa edilmesi olmuştur. Kıtanın yerleşim düzeni, Akdeniz ile okyanus kıyılarında farklı roller oynuyordu. İlkinde, derin dereler veya açık koylar, eski limanlarıyla (Atina, Ragusa, Napoli, Marsilya, Collioure), Barcelona ve Valencia ise geniş "ova"larıyla kolayca korunabilecek bölgelerdi. Atlantik kıyısında, Ortaçağ'dan beri yararlanılan yerler, derin ve denizden yönelecek tehditlere uzak haliçler olmuştu: Sevilla, Lizbon, Bordeaux, Nantes, Rouen, Southampton, Bristol, Londra, Anvers, Hamburg ve Lübeck. Kıyı limanlarında çoğunlukla, dar geçitleri nedeniyle korunaklı bir ırmaktan yararlanılmış (Galicia, Guipuzcoa, Bretanya, Norveç) veya trafiğin yoğun olduğu hatların üzerinde (La Rochelle, Brest, St-Malo, Calais) veya gelişkin sanayi ve tarım bölgelerinin ağzında bulunma konumundan fayda sağlanmıştır. Ortaçağ Avrupası bize, döneminin denizcilik malzemelerine uygun olarak inşa edilmiş çok çeşitli limanlar devretmiştir; bunların sağlıklı bir kâr olanağından daha fazla olan sayı-

sı, gene de denizin vaat ettiği zenginliklerin kavranmış olduğuna işaret eder.

Çok çeşitli tiplerde olmakla birlikte limanlar belirli bir ortak modele bağlılığın izlerini taşır: İki yakası geceleri kuleler arasına çekilmiş zincirlerle kapatılan, giderek daralan bir doğal veya insan yapısı giriş kesimi: 1423'te Aragon tarafından Valencia'ya ganimet olarak götürülen Marsilya limanı zincirinin başına geleni biliyoruz. Koruyucu limanların en ucuna dikilen deniz fenerleri girişin gözetlenmesini sağlıyordu, örneğin Cenova, Dieppe ve Calais'de olduğu gibi. Kıyı tahkimatına gelince, bu alanda inşa edilen en ünlü yapılar Marsilya'daki St-Jean kalesi, Lizbon'daki Belém Kulesi, Brest'teki savunma duvarları, Boulogne'daki Tour d'Ordre, Londra Kulesi, Anvers'teki Steen, Danzig'deki Schloss ve Lübeck'teki Burg idi. Limanın kendisi, açıkta demir atan gemilerin yüklerinin boşaltılması ve aktarılması zorunluluğundan ötürü, önce topraktan, daha sonraları kayalardan yapı-



Şekil 5.2 Bruges ile Anvers'e yakınlaşmalar

lan iskelelerle, üzerinde arabaların ve hamalların gidip geldiği ve depoların bulunduğu karaya dik rıhtımlarla donatılırdı. Yükleme işlemleri için, gemilerin palangalı yükleme direklerinden ve bazı iskelelerde elle döndürülen çarklarla çalışan vinçlerden yararlanılıyordu; Damme va Anvers limanlarındaki bu tip donanımları gösteren çizimler bulunmaktadır ve bazı örnekleri de günümüze kadar gelmiştir (Gdansk, Lübeck...). Bu tip tesisler, ağır yük (şarap, tuz, buğday, ağaç, mineraller, yün) alanında uzmanlaşmış limanlarda bulunuyordu. Böylece, Avrupa'nın bir ucundan öbürüne limanlar, kendi dönemlerindeki özel işlevleri ile uygulamalara bağlı olarak benzerlikler ve farklılıklar göstermekteydi.

Limanların işlevleri bağlamında, bu limanları kullananların rolü üzerinde duralım. Sayısız balıkçı limanı vardı, tıpkı erzak ve içme suyu tedariki veya yolculuğun son aşamasına ilişkin olarak ortakların bıraktığı mektupları almak için uğranan çok sayıda küçük kıyı limanı gibi. "Sağlık" istasyonları da vardı; bunlar, 14. yüzyılın son çeyreğinden itibaren Ragusa karantina hattı boyunca kurulmuştu. Bir başka özel kategori de, geçmekte olan gemilerin, Guadalqivir, Gironde, Seine, Thames veya Scheldt gibi haliçlere girme zorunluluğunu ortadan kaldıran, iç limana oranla daha derin dış limanlardı. Bruges'ün iki dış limanı, Damme ve Sluys, bunun en tipik örneklerinden biriydi, ancak bunlar zamanla Reie'nin ağzından gelen mil ve çamurlarla dolmuştur. Liman tipolojisi iki ayrı sınıf daha içeriyordu: Cephane yüklenmesinde uzmanlaşmış askerî limanlar ve güvenlik amaçlı toplanma limanları, örneğin Venedik *mude*'leri Venedik limanında, Kastilya yün filoları, *Baienflotte*'ta, Breton donanması tarafından korunan "konvoy"lar St-Malo ile La Rochelle arasındaki limanlarda ve İtalyan filoları da yarımadaya dönmeden önce Rye önünde (Oda veya *La Chambre*) toplanıyorlardı. Benzer biçimde, Wenchelsea veya Norveç sularının demir atma bölgeleri kışın yanaşılacak liman işlevi görüyordu; Akdenizliler Atlantik kıyılarında gemilerini ekim ile mart arasında beklemeye çekme alışkanlığı edinmişlerdi; Hansa gemileri de, asıl limanlarına girmeden önce Felemenk'te durup Baltık buzlarının çözülmesini bekliyorlardı.

Kişisel Temaslar

Gemilerde ve limanlarda insanların birbiriyle teması, denizcilik yaşamının uluslararası düzeyde gördüğü erime potası işlevini yansıtıyordu.

Jacques Bernard'ın Bordeaux ile ilişkili olarak göstermiş olduğu gibi, gemi mürettebatının küçük balıkçı teknelerinden veya yelkenli gemilerden toplanması bölgelere, hatta bazen ailelere bağlı bir uygulamaydı; bu yöntem tüm Batı'da günümüze kadar süregelmiştir. Ne var ki bu insanlar diğer bölgelerden gelen denizcilerin rekabetiyle de karşı karşıyaydılar: Gene de bazen bu zıtlaşmaların şiddeti, aynı mesleğe sahip olma bilinciyle yumuşatılabiliyordu. "Kota" bölünmesinin henüz bulunmadığı bir dönemde Normanlar, Bretonlar, Basklar, Kastilyalılar ve Portekizliler aynı balıkçılık bölgelerinde çatışmışlar ve aralarındaki mücadeleler, örneğin Yakışıklı Philippe döneminde olduğu gibi Fransa ve İngiltere arasında savaşa bile yol açmıştı. Kuzey denizinde ringa balığı avcılığı yapan Norman, Flaman, Picardie, Hollanda ve İngiltere gemileri arasındaki mücadele ise tekneden tekneye, limandan limana sürüp gitmişti; veya buna karşılık, savaşa rağmen aralarında gizli anlaşmalar yapabilmişlerdi. Akdeniz'de mercan hasatı döneminde Provence ve Sardinya arasındaki ilişkiler, işbirliği veya çatışma niteliği kazanabiliyordu, ama pek belli etmemelerine rağmen her ikisi de, aynı görevi üstlenmiş olduklarının bilincindeydi.

Ticari bağlamda, karışık mürettebat seçimi ve uzun erimli yolculuklar bazı sorunlar yaratıyordu. Denizciler arasındaki eşmerkezli dayanışmalar, akraba, arkadaş veya aynı ülkenin vatandaşı olmaktan, gemide aynı yaşamı paylaşıyor olmak gibi basit bir gerçeğe kadar uzanıyordu.

Çoğunlukla bu dayanışmalar aile gruplarının ötesine geçmiyordu; bu tip dayanışma ilişkileri, denizcinin Breton, Norman,

Picardie'li, Flaman, Poitou'lu, Saintonge'lu Gaskonyalı, Bask, Katalan veya Provence'lı olup olmamasına göre onu ya içine alıyor ya da dışına itebiliyordu; anlaşmazlıklar, eğer söz konusu olan özellikle bir yabancıysa –İngiliz, Fransız veya bir başkası– molalar sırasında bir meyhanede kanlı biçimde çözülüyordu. Böyle anlarda gemi içindeki anlaşmazlıklar unutulur, mürettebat derhal birleşirde; bazen diğer gemilerin, hatta diğer ülkelerin denizcileri bile onlara yardım edebiliyordu. Bu tip geçici dayanışmalar, "Avrupalı" dayanışmasının ifadesi olmaktan çok bölge veya ulus kökenli dayanışmalardı; sorgu ve mahkeme kayıtlarından da anlaşılacağı üzere, ortak değerleri paylaşıyor olmanın yarattığı bir tepkiydi bu – Fransa'da kralın af mektuplarında olduğu gibi; buna karşılık, 15. yüzyılın ikinci yarısında, Sluys'daki Deniz Savcısı'nın çok çeşitli uluslardan insanlara verdiği cezalarda, bir Avrupalı yaklaşımı sezinlenebilmektedir.

Burada yalnızca rastlantısal karşılaşmalar söz konusu değildi. Tüccarlar ve girişimciler, uluslararası öneme sahip birkaç ekonomik merkezde coğrafi kökenlerine göre örgütlenmiş gruplar oluşturmuşlar ve kamu yetkililerinden, yabancılar olarak legal statü ve ayrıcalıklar elde etmişlerdi. Bu grupların kendi ülkeleriyle ve kentleriyle sürdürdükleri ilişkilerin yanı sıra kendi aralarındaki ilişkiler –ruşeym halinde de olsa– bir Avrupa tüccarlar topluluğunun ilk habercisiydi.

Bruges Kavşaklarında Güneyli "Uluslar"

"Avrupa'nın atası" Erasmus 1467'de, Burgonya Dükü Cesur Charles'ın yönetimi altındaki Rotterdam'da doğduğunda, Bruges gerçek bir kavşak olma işlevini sürdürmekteydi, henüz bu konumunu Anvers'e, ardından da Amsterdam'a kaptırmamıştı. Bunun en büyük kanıtlarından birini, Denizci Henrique'nin kız kardeşi Portekizli Isabel'in oğlu, "Batı Grandükü" Carlos'un, İngil-

tere Kralı IV. Edward'ın kızı York prensesi Margaret ile evlenirken düzenlenen muhteşem nikâh töreni oluşturmuştu, Hiç kimsenin kaçırmadığı bu törenin düzenlendiği yeri ressam Hugo Van der Goes çizmiş, töreni ise Olivier de La Marche, *Memoires*'ında (Anılar) anlatmıştır. Tören münasebetiyle tüm tüccarlar toplanmış ve geçit sırasında elçilerin ve piskoposların arkasında şu düzende yürümüşlerdi:

> Önce Venedikliler geldi: Kırmızılar giyinmiş, her biri bir meşale taşıyan ve at sırtında altı hizmetkâr tarafından izlenen on atlı tüccar. Onların ardından Floransalılar geldi: Önce, maviler giyinmiş, meşale taşıyan altmış yaya, artlarından koyu kırmızı kadifeden yapılmış kısa yelekli gümüş elbiseler giyinip beyaz satenle örtülmüş atlara binen dört uşak; onların ardından, Dük hazretlerinin danışmanı Tommaso Portinari'nin öncülüğünde, koyu kırmızı satenler giymiş on bir tüccar; onların ardından, basit kırmızı saten elbiseli on bir uşak; ve nihayet maviler giyinmiş yirmi dört atlı hizmetkâr. Atlı İspanyol tüccarları mor ipekliler giyinmişlerdi; arkalarında beyaz saten giysili yirmi dört yaya uşak, önlerinde de mor ve yeşil giysili altmış meşale taşıyıcısı yürüyordu.
>
> Cenovalıların önünde, at sırtında, Aziz George'un ejderhaya karşı koruyup sonra da tüm silahlarıyla kuşandırdığı Jeanne d'Arc'ı temsil eden güzel bir kız gidiyordu; onu üç uşak ve at sırtında, beyaz ipekliler giyinmiş yüz sekiz tüccar izliyordu, bir o kadar sayıda beyaz elbiseli uşaklarıyla birlikte.
>
> Osterlinlilerin önünde yetmiş iki meşaleci bulunuyordu; onların ardından mor giysili altı uşak ve at sırtında, morlar giyinmiş yüz sekiz tüccar geliyordu.

Bu oldukça renkli betimleme, tüccarlar topluluğunun önemini ve gördükleri ilgiyi göstermektedir. Yazar, ne törenle kuşkusuz ilgilenmiş olan İngilizlere ne de Flandre'ın V. Charles döneminde Fransa'nın denetimi altında bulunması nedeniyle Bruges'de yabancı sayılmayan Fransızlara değinmiştir.

Burada yalnızca az sayıda İngiliz ikamet ediyordu, zira yün

ithalatının aktığı liman Calais idi. Fransızlara gelince, "Halle de Paris" adlı bir dernek kurmaya yetecek sayıdaydılar; bunların etkisi aynı zamanda dillerinin Kuzey'den ve Güney'den gelenlerin anlaşabileceği bir iletişim aracı sağlamasından kaynaklanıyordu. Uluslararası arenadaki çevirmenler konusu, hak ettiği ölçüde incelenmemiştir: Bruges'de çok çeşitli diller konuşuluyordu.

Bruges örneği yalnızca coğrafi kökenleri ve dilleri açısından ulusların çeşitliliğini göstermez. Buradaki "ulus", yaşamda var olduğu kadar üniversitelerde veya 20-30 yıl önce kilisedeki Büyük Bölünme döneminde kent konseylerinin toplantılarında tarif edilen sosyal ve yasal bir birimdi. İç bütünlüğe sahip ve etkili birçok ulusal grup, kamu yetkililerinden, yasal açıdan basit bir "koloni" statüsünden daha farklı olan "ulus" statüsü elde edebiliyordu. Bruges'de veya herhangi bir başka limanda, bir tür savunma derneği halinde örgütlenmiş bir grup ile yabancıların etkinliklerini denetlemekle yetkili yerel yönetimler arasında çıkarlar açısından bir yakınlaşma söz konusuydu.

Olivier de La Marche'ın anlattığı törende İtalyanların seçkin konumu, Bruges'de bulunma sürelerinin uzunluğu ve önemi açısından, burada bir "ulus" olarak kazandıkları ayrıcalıklı üstünlüğü göstermektedir. İtalyanların orada bulunuşu, Cenova ve Venedik ile doğrudan deniz ticareti ilişkilerinin kurulduğu 13. yüzyıl sonlarından önceye dayanır; yine de uluslar halinde örgütlenme, ancak 15. yüzyılda düklük kararlarıyla resmen tanınmıştır. Bunların Bruges'deki yapıları, öbür kentlerdeki gibiydi. "Ulus", yurttaşlarını gruplar halinde toplanmaya zorunlu kılıyordu; yıllık toplantılarında bir konsül ve konsey heyeti seçiyorlardı; konsül, ulusun üyeleri üzerinde disiplin uygulama ve yargılama yetkilerine sahipti ve aynı zamanda onlara gerektiğinde kamu yetkilileri nezdinde yardımcı oluyordu. Ulus kendi binasına da sahipti. Aralarındaki yurttaşlık ilişkisine genellikle seçtikleri dinî hizbin getirdiği bağlar da katkıda bulunuyordu.

Bruges'deki ulusların önem sırası, Olivier de La Marche'ın anlatısında da görüldüğü gibi Floransalılarla başlıyordu. Tomma-

so Portinari'nin gördüğü kabul ve ilgi, onun "ulus"una verilen değeri yansıtmaktaydı. Medicilerin Bruges acentalığının yöneticisi olan Tommaso Portinari, burada 20 yıl kadar yaşadıktan sonra, o dönemde daha henüz dük olmayan Prens Charles'ın danışmanlığına getirilmişti; Tommaso, Charles'ın büyük paralar karşılığında satın aldığı, kentin en güzel binalarından biri, gerçek bir saray olan Hôtel Bladelin'deki debdebeli yaşam tarzım ve düzenlediği âlemleri paylaşıyordu. Fransızcayı çok iyi konuşuyordu ve olağanüstü bir nüfuz ile prestije sahipti. Bu, öbür İtalyan gruplarının yeterince temsil edilmediklerini göstermez. Olivier de La Marche, Luchesse'e değinebilir, Dino Rapondi ile Giovanni Arnolfini'yi anabilirdi; aynı şekilde, bunların, Avrupa "Borsa"sına adını vermiş olan Van den Beurse malikânesinde sürdürdükleri ticari ve mali etkinlikleri anlatabilirdi.

Diğer güney "uluslar"ı mali düzeyde aynı ağırlığa sahip değillerdi, ama ticari rolleri önemliydi. Bunlar başlangıçta dört gruptu: Biskaylılar, Katalanlar, Kastilyalılar ve Aragonlular; ardından, 16. yüzyılın başında Navarralılar ortaya çıktı. Onların örgütlenmesi de İtalyan uluslarınınkine benziyordu, her birinin kendi konsülü ve binası vardı; Bruges'de bunların anısı hâlâ korunur, örneğin İspanyol sokağındaki Biskaylılar meydanı gibi. İleride İber Yarımadası'ndaki diasporayı ele alırken göreceğimiz üzere, başka limanlarda olduğu gibi burada da kayıtlarda az sayıda soyadına rastlanmaktadır.

Kuzey'deki Hansa Acentalıkları ve Venedik'teki Fondaco dei Tedeschi

Olivier de La Marche'nin anlattığı "Osterlinliler", Cesur Charles'ın Bruges'deki nikâh töreninde geçit kolunun arka sırasını oluşturuyorlardı. Öbürlerinde olduğu gibi bu kentte de Hansalılar, kendi örgütlenme tarzları ve âdetleriyle, özgün bir kapalı

ulus statüsüne sahiptiler. Sahip oldukları bina, barakalardan ve ambarlardan oluşan sade görünümünü 20. yüzyılda da korudu. Ama, Hansalılar Bruges'de yerel halkla başka yerlerde olduğundan daha fazla iç içe geçmişler ve öbür uluslarla ilişkiler kurmuşlardı. Bu, Bruges'ün Avrupa ticaretinin kuzey kesimleri ile batı ve güney kesimleri arasında bir kavşak oluşturma özelliğinden kaynaklanıyordu. Taşımacılık etkinlikleri, gemiden gemiye yük aktarımlarını ve gemi yüklemelerini de içeriyordu; buna genellikle gemilerin iyi havaları bekleyene değin kış sığınmaları da ekleniyordu. 1457'de düzenlenen bir Bruges acentalığı toplantısında 600 Germen tüccarının bulunmasında şaşıracak bir şey yoktur.

Başka yerlerde Hansa acentalıkları genellikle öbür uluslarla ilişkilerini sınırlandırıp kendini onlardan ayırıyordu. Londra'da, Steelyard'da, Thames'in her iki yakasında kendi başlarına yaşıyorlardı. Hatta Bergen'deki Germen mahallesi, 19. yüzyılın sonlarında Çin'deki bir Avrupa temsilciliğini andıracak kertede yalıtılmış bir grup binadan oluşmaktaydı. Bir başka yerde yaşamak veya mahallenin dışında kişisel ilişkiler kurmak söz konusu bile olamazdı. Bu belki de Germen sakinlerin çoğunlukla, Lübeck yetkililerinin yerel halkla temas etmelerini pek istemediği gençlerden oluşmasından kaynaklanıyordu. Novgorod'da bir güvenlik önlemi olarak ahşap barakalar, ibadet ve sığınma yeri olarak kullanılmanın yanı sıra depo olarak yararlanılan bir taş kilisenin (Peterhof) etrafına toplanmış ve tüm binalar bir çitle çevrelenmişti.

Venedik'te, San Bartolemeo cemaat bölgesinde daha karmaşık bir çevre içinde yer alan Fondaco dei Tedeschi, "vahşice korunan" bir binaydı (Philippe Braunstein). Alpler'in öbür yanından gelen tüccarlar burada konaklamak zorundaydılar ve yaşam o denli ayrıştırılmıştı ki, Kudüs'e gitmekte olan keşiş Felix Faber 1483'te, Almanca konuşanların çevresinde koşuşturup kuyruk sallayan, ama İtalyanlar, Fransızlar, Yunanlılar veya Slavlar geldiğinde onlara havlayan bir köpekten söz etmişti. Denizcilik etkinliklerinin yanı sıra başka alanlarda da uzmanlaşmış olan

Fondaco, doğu ile batı, Akdeniz ile Yukarı Almanya'nın denizciliğe karşı giderek artan bir ilgi duymaya başlamış olan kentleri arasında bir bağlantı rolü oynuyordu. Örneğin, Nürnbergli Imhoflar Fondaco'da, adı sahibinin niteliğini gösteren ("Cennet") bir odaya sahiptiler. Imhof adı, diğerlerinin yanı sıra, Yukarı Almanya kökenli ailevi tüccar ağlarının oluşmasını anımsatır. Ama tek önemli aile onlar değildi. Hirschvogeller de en az onlar kadar önemliydiler, ama kan bağı ve ortak çıkarlar aracılığıyla Behaimlerle ilişkiliydiler, birbirlerini Portekiz'in başkentinde keşiflerin eşiğinde tanımışlardı; aynı şekilde, İber limanları, özellikle Humpiler adına yönetilen acentalıkların ağırlıkta olduğu Barcelona ve Valencia da "Büyük Ravensburg Topluluğu"nun orta düzey insanlarını ağırlıyordu. Jerome Munzer, diğer adıyla Hieronymus Monetarius, 1494'teki Avrupa gezisi sırasında önemli Alman tüccarların Felemenk'ten İspanyol limanlarına yönelik diasporasına tanıklık etmiş ve onların dinamizmini anlatmıştı.

Haklı olarak Yukarı Almanya'nın denizdeki çıkarlarının Venedik etkisiyle zayıfladığına inanılsa da, Philippe Braunstein'ın son dönemde altını çizmiş olduğu gibi, denizin önemine ilişkin kolektif bir bilincin gelişmesinde Alman ticaret ağlarının katkısı ihmal edilemez. Venedik'teki Yukarı Almanya tüccarları, Atlantik'in sunduğu olanakları Hansalı tüccarlardan daha çabuk kavramışlardı. Öte yandan, İtalyanlar ve İspanyollar için uluslararası ölçekteki ailevi ve ekonomik ağ uzantılarının "ulus" sınırlamalarıyla pek bir ilişkisi yoktu.

İtalyan Ağları

Konu üzerine yazılanların miktarı göz önüne alındığında, Fernand Braudel'in İtalyan kolonilerinin "saçılma"sı diye adlandırdığı olguyu uzun uzun hatırlatmaya gerek yok: "Tüccarlar ve daha

çok sayıda tüccarlar" diye ekliyordu Braudel. Belki de bunu en iyi özetleyen, kendisi de Cenovalı olan R. L. Lopez'in aktardığı 13. yüzyıla ait şu anonim dizelerdir:

> Dünyaya dağılmış o kadar çok Cenovalı var ki,
> Gittikleri her yerde yeni Cenovalar bitiyor.

Bu denli açık bir diasporayı anlatmak gereksiz olacaktır, her şey çok açıktır. Daha önemlisi, bunun Avrupa'ya özgü karakterini bir kez daha vurgulamak ve İtalyan tüccarların değişik ülkelerdeki eşzamanlı varlığını hatırlatmaktır; bu ülkelerin bazıları, Yüz Yıl Savaşı sırasındaki İngiltere ile Fransa gibi, birbirlerine düşmandı, İtalyanlar ise bu çatışmalara ve rekabete karşın denizcilik alanında olduğu kadar diğer alanlarda da ticari ve mali işlerini sürdürüyorlardı.

Buna ilişkin ünlü öykülerden birini 1340 dolaylarında Francesco di Balduccio Pegolotti yazmıştır. Floransa'nın önde gelen tüccar ailelerinden birinin çocuğu olan Pegolotti, Bardilerin şirketinde çalışan 330 yardımcıdan biriydi ve şirketin Akdeniz'den (Konstantinopolis, Ayas, Rodos ve Mayorka) Kuzey Denizi'ne (Bruges, Anvers, Londra), bu arada Avignon ve Paris'e kadar uzanan acentalıklarında görev yapmıştı. Pegolotti, *Pratica della mercatura* (Pazarlama Uygulaması; o dönemde yaygın kullanılan bir elkitabı) adlı yapıtında, İtalyan çıkarlarının söz konusu olduğu bütün yerlerin ticaret koşullarını anlatmıştır. Yapılan işlere ilişkin anlatılarında Avrupa denizleri önemli bir yer işgal eder. Bu anlatılar, tarihçilerin (Federigo Melis, Raymond de Roover) Francesco di Marco Datini ile Medicilerin sırasıyla 14. yüzyıl sonu ve 15. yüzyıl ortalarındaki ticari faaliyetleriyle ilgili olarak hazırladıkları işlem tablolarına uygundur. Bu iki durum, İtalyan tüccarların çıkarları ve coğrafi egemenlikleri açısından denizin önemini vurgulayan örneklerdir.

Francesco Datini'nin, Prato'daki kişisel kuruluşu ve Floransa'daki bankacılık şirketi etrafında güçlü bir biçimde merkezileş-

miş olan sistemi, çeşitli kıyı kentlerine dağılmış bir dizi yan şirketten oluşuyordu. Venedik ve Ancona gibi limanlardaki bir düzine kadar kol, Floransa'ya bağlıydı. Pisa şirketi, Livorno, Talamone, Gaeta, Napoli ve Sicilya dahil olmak üzere başka on kente dağılmıştı. Cenova kolu, Portovenere, Sardinya ve Korsika trafiğini yönetiyordu. Aşağı Rhône limanları (Arles, Tarascon, Beaucaire), Port-de-Bouc, Marsilya, Nice ve daha uzaktaki Lyon, Paris, Bruges ve Londra'daki işler Avignon'dan yönlendiriliyordu. Narbonne, Collioure, Palamos, San Felíu ve Tarragona'daki işlemleri Barcelona yönetiyor, ayrıca Mayorka (Palma), Minorca ve Ibiza'yı denetliyordu. Barcelona'nın denetimi altında olan Valencia, Cádiz, Sevilla ve Lizbon'da yürütülen işlemleri yönlendiriyor, Bruges ve Londra'ya kadar uzanıyordu. Aynı örümcek ağının hatları içinde, son derece iyi korunmuş olan, olağanüstü bir haberleşme sistemi işlemekteydi (Federigo Melis'e göre yaklaşık 150.000 mektup). Bu işleyiş üzerine yürütülen inceleme henüz tamamlanmamış olduğu halde, kara trafiğinin deniz ulaşımıyla olan yakın ilişkilerine yepyeni bir bakış açısı kazandırmaktadır.

"Medici Bankası"nın 15. yüzyıl içindeki yurtdışı uzantıları genellikle Datini'nin iş alanıyla çakışır, ama Avrupa ölçeğindeki örgütlenmelerinin yapısı çok daha sıkıdır. Sistemin merkezi Floransa'daki bankaydı; büyük bölümünü deniz ticaretinin oluşturduğu uluslararası işlemler yurtdışı acentalıklarınca gerçekleştiriliyordu. Bunlar Avrupa ekonomisinin sinir merkezlerinde konumlandırılmıştı; dördü doğrudan doğruya denizle ilgiliydi. Pisa, Floransa'ya İngiliz yünü tedarik ediyordu; Roma yakınlarındaki Civitavecchia, Tolfa'dan şap ihraç ediyordu; Venedik, Doğu'ya ve Güney Almanya'ya açılan bir kapı niteliğindeydi; Avignon ise Beaucaire, Port-de-Bouc ve Marsilya ile iş yapıyordu; kuzeyde de Londra ve Bruges, bütün sistemin dengesinin bağlı olduğu devasa bir iş hacmine sahipti. Tommaso Portinari'nin Bruges'de bulunuşu, bunun kanıtıydı.

Floransa'yla ilgili birkaç parlak örnek, Avrupa denizcilik dünyasının, diğer İtalyan zanaatkârların gerek Fransa ve İber

Yarımadası'ndaki Akdeniz limanlarında gerekse Atlantik kıyılarında, İngiltere'de ve elbette Sluys ile Anvers'te oynadığı rolü gölgelememelidir. Bunların çoğu Floransa ve Pisa kökenli Toscanalılardı ve bir bakıma Medicilerle doğrudan ilişki içindeydiler: Bruges ve Londra'da Agnolo Tani, Simone Nori, Francesco Strozzi; Southampton'da Bartolomeo Marmora ve Paolo Morelli; Marsilya'da Marioto de Nerlo ve Rinaldo Altoviti; Pepignan ve Barcelona'da Tacchiniler; Bordeaux ve Rouen'da Tovaglialar ve elbette Bruges'de Giovanni Arnolfini veya Southampton'da Gherardo Galganetti gibi Luchesseler. Aslında, Toscana'nın tüm *Almanach de Gotha*'sını sıralayabiliriz.

Deniz ticaretinde yaygınlaşma döneminin en önemli göstergelerinden biri, en az öbür kentler kadar yayılmış olan Cenova'nın, Marsilya ve Barcelona'nın yanı sıra Londra ve özellikle de Portekiz, Aragon ve Kastilya'daki varlığıydı. Alicenap Alfonso'nun yönetimi (1416-1458) altında Cenova, kendi varlığını Napoli'den Valencia'ya ve Palermo'dan Barcelona'ya kadar tüm Aragon Krallığı'na kabul ettirmişti. Katolik kralların Kristof Kolomb'a bahşettikleri himaye, kökleri 13. yüzyılın sonlarına uzanan bir etkinin sonucudur.

Cenova'nın yayılması, aynı anda çeşitli amirallerin atanmış olduğu Portekiz, Kastilya ve Fransa'da olağanüstü bir eşzamanlılık gösterir: Fransa'ya Benedetto Zaccaria, Kastilya'ya Ambrosio Boccanera ve Ugo Vento, Portekiz'e de, oradaki mevkiinin birkaç kuşak boyunca ailesinin elinde kalmasını sağlayan Manuel Pessagano. 15. yüzyılda I. Bartolomeo Marchione, ortağı Marsilyalı Jean Forbin ile birlikte mercan ticaretini tekeline almıştı (1433); ardından II. Bartolomeo Afrika ticaretine girişti ve Cabral'ın seferine katılmadan önce Floransalı Girolamo Sernigi'nin şirketi için Madeira'dan şeker ithal etmeye başladı. Ancak şimdi Avrupa'nın ufkunu açık denizlere henüz taşımayalım. Bununla birlikte Cenovalı bir aileye, Lomelinilere değinmemiz gerekir. 1424'te Lizbon'da bu ailenin ilk ferdi Bartolomeo, Romalı Leonardo degli Alberti'den bir talvil aldı. 1440'ta kardeşlerinden bazılarıyla birlikte iş yaşamına atıldı; bunlardan biri,

Ambrosio, Nantes'ta 1443 ve 1459'da bir Breton ile birlikte iş yaptı; diğer ikisi, Daniel ve Marco, 1456'da Portekiz mantar ihracatı üzerindeki tekeli paylaştılar. Sekiz yıl sonra Marco, Lizbon'da yapılmış bir gemiye sahipti ve Londra'ya yerleşmiş olan iki yeğeniyle temas halindeydi. Ülkesi Cenova'ya yaptığı son bir seyahatten sonra bir daha ayrılmamak üzere Lizbon'a döndü. Bu arada, akrabalarından ikisi Madeira'ya yerleşerek şeker ve bal işine girmişlerdi, bir üçüncüsü, Rafael ise Sturmy olayından sonra Southampton'da kalmış son Cenovalılardan biri olan Benedetto Spinola ile iş yapıyordu. Dolayısıyla, Cenova, Lizbon, Madeira, Nantes, Londra ve Southampton, tüccar bir ailenin tipik yayılmasının sıçrama taşlarını oluşturuyordu.

İtalyan tüccarlarının yeni ülkelerine ne denli kolay uyum sağladıkları bunların yazışmalarından anlaşılabilmektedir. Nori, Londra'dan, orada gayet iyi olduğunu yazıyordu. Tommaso Portinari, Bruges'de mutluydu. Adetler uyarınca Francisco Datini'nin ve Medicilerin yan şirketlerinde staj gören genç adamın, bunların herhangi bir koluna gönderilmeye hiçbir itirazı yoktu. Francesco Datini'nin Prato'da aldığı mektuplar oldukça içten ve samimiydi. Birkaç tüccar, bulundukları yere oranın yurttaşı olacak kadar iyi uyum sağladı. Meslek yaşamının başlıca aşamaları, yerel tüccarlarla ticari ilişkiler kurduktan sonra, oranın uyruğuna geçme, yerel toplumdan biriyle evlenme, belediye işlevleri üstlenme ve toprak almaydı. İkinci kuşakta tamamlanan asimilasyonun göstergesi, soyadının kabul edilen yeni dile çevrilmesiydi. Bartolomeo Marmora, 1417'de İngiliz uyruğuna geçerek Southampton'lı bir kadınla evlenmişti. Beneditto Spinola da 1485'te aynı şeyi yaptı. Lizbon'da evlenen Marco Lomellini buranın yurttaşlığına geçti; iki çocuğu Portekiz'de doğdu. Birçok Cenovalı aynı süreci Marsilya'da yaşadı, örneğin Savonalı Remesanlar, Ventolar, Cattaneolar (adları Castagne olarak değiştirildi) ve Marsilya'da evlendikten sonra buranın yurttaşlığına geçip ardından da belediye başkanı olan Rinaldo Altoviti bunların başlıcalarıydı; Forbinler gibi Marsilya yerlileri, bu yeni gelenleri kendi çevrelerine kabul etmekte tereddüt göstermemişlerdi.

Dolayısıyla, aile bağlarının uzamsal gerçekliğine zaman boyutunu ekleyen kuşak kavramı, bir Avrupa ortamının oluşumunu ve iç pekişme sürecini kavrayabilmek açısından dikkate alınmalıdır. Bir ortamın özellikleri, ulusal grupların yaşadıkları yerle bütünleşmeleri ile uluslararası düzeyde bulundukları yerden veya limandan limana oynadıkları ortak rol arasında bir dengenin kurulmasıyla yavaş yavaş şekilleniyordu. Gelişmekte olan süreç, kolektif eylemi yeğleyen Kuzey, hatta belki de Germen ırklarına karşı Latin ırklarının bireyciliği ile belirleniyordu.

Gerçekte, ki bu tali bir konudur, yabancı gruplar –koloniler veya "uluslar"– ile yerel politik güçler arasında zaman zaman gerilimler, hatta çatışmalar yaşanmaktaydı. Örneğin Hansalıların yerel halkla ilişkiyi –özellikle evlenme yoluyla– reddetmeleri sonucu, Bergen ve Novgorod'da iyiden iyiye belirginleşen "kolonyalist" bir görünüm oluşmuştu. Bazen de yerel çevre yabancılarla arasına mesafe koyuyordu; buna İngiltere ve Lizbon'da rastlanabiliyordu, her ne kadar İngiliz ve Flandre prensleri, kendi çıkarları adına yabancı para babalarıyla iyi geçinme derdinde olsalar da.

Hal ne olursa olsun, 15. yüzyılın ikinci yarısında genel evrim yeni gelenlerin, kendilerini iyi ağırlayan tüccar topluluklarınca asimilasyonu doğrultusundaydı. Özellikle İtalyanlarla ilgili olarak verdiğimiz örneklerin yanı sıra, 16. yüzyılın başlarında İberlilerin durumu da belirgin bir asimilasyon olgusunu sergilemesi açısından önem taşımaktadır.

İberlilerin Varlığı

Coğrafi ve sayısal açıdan İberliler, esas olarak batı limanlarında bulunuyorlardı. Grupların gücü yeterince çözümlenemese bile, her bölgedeki ağırlıkları ve ekonomik etkinliklerinin niteliği açısından mesleki ve ailevi ilişkilerinin yakınlığı belirlenebilir.

Ekonomik etkinlik açısından bakıldığında dikkati çeken en önemli özellik, İber ürünlerinin Avrupa ticareti içinde rakipsiz olmasıdır: Madeira'dan gelen Portekiz meyvesi, mantar, şarap, tuz ve şeker; Biskay'dan gelen demir ve merinos yünü; Mazarrín ile Endülüs'ten gelen yağ, Burgos konsüllüğünün üretimini ve ticaretini denetlemekte yararlandığı ürünlerdi. 1494'te bu konsüllüğün kurulması, bundan hemen iki yıl önce, Marranoların* İber Yarımadası'ndan sürülmesi doğrultusunda verilen ve çok daha önceleri başlamış olan diasporayı hızlandıran kararla çakışır.

Bu diaspora, İber Yarımadası'ndan bir yanda Scheldt Irmağı'na, öte yanda Akdeniz'in içlerine kadar yayılan bir örümcek ağı görünümünü alarak gelişti. Temsilcileri Cesur Charles'ın 1468'deki nikâh törenine katılan İspanyol "ulusları" arasında Kastilyalılar en önde yürümüşlerdi: Kentteki ticari işlemlerin büyük bölümünü bu ulus gerçekleştiriyordu. Biskaylılar ise daha çok Katalanlarla ilişki içinde deniz taşımacılığına ağırlık vermişlerdi. Yüzyılın sonlarında Anvers'in cazibesi Bruges'deki İspanyol temsilcilerin egemenliğini sarsmaya başladı. Portekizliler 1502'de yurtdışı ticaret merkezlerini, ellerinde bulundurdukları baharat tekeliyle birlikte Anvers'e taşımakta tereddüt etmediler.

İberliler, Kuzey Denizi ile Endülüs arasındaki zincirin halkalarını ellerinde bulunduruyorlardı. Ancak, Bruges ve başlangıçta Anvers dışında hiçbir yerdeki yerleşimleri "ulus" biçiminde bir kurumsallık kazanmamıştı, belki de özellikle İngiltere'yle Fransa'da çok az sayıda Kastilyalı ve Portekizli bulunmasından kaynaklanıyordu bu, ama bu durum elbette ticari ağırlıklarını etkilemiyordu. Herhangi bir ailenin üyeleri, çeşitli limanlara yerleşip kendi aralarında ve ülkelerindeki yurttaşlarıyla haberleşiyorlardı.

Fransa'da 15. yüzyılın ortalarında Kastilyalıların, Rouen,

İspanya'da, baskılar üzerine Hristiyanlığı benimsemiş görünen, ama gizli gizli kendi ibadetlerini sürdüren Yahudi topluluğu (YN).

Nantes, Bordeaux ve Toulouse'daki yurttaşlarının çıkarlarını savunan ortak bir konsülleri vardı (Iñigo Darceo). Yeni gelenler, bir süredir buralara yerleşmiş olan yurttaşları ve akrabaları tarafından ağırlanıyorlar, onların yardımıyla evlenip çocuk sahibi oluyorlar ve neticede kendileri de yerleşiyorlardı. 1500 dolaylarında, Burgos, Bilbao, Toulouse, Bordeaux, Nantes ve Rouen ile Londra'da aynı isimlere rastlanmaktaydı. Bunlar aslında nereden gelmişlerdi? 1499'da Fernando de Bernuy bir İngiliz belgesinde şöyle tanıtılıyordu: "İspanyol, namı diğer Londralı, namı diğer Calais'li, namı diğer Bruges'lü tüccar." Toulouse'da uluslararası çivit ticaretiyle uğraşan Bernuylar da vardı.

Rouen, Nantes, Bordeaux ve Londra'da ortaya çıkmadan önce bazı aileler Bruges konsüllüğüne kaydedilmişlerdi: Gomieller, Saldañalar, Sevillalar, Medinalar, Quintanadueñalar, Astudillolar ve Pardolar. Vekâlet, muameleler, banka transferleri ve yasal temsilcilikler gibi işlemlerde eş dost ve akraba birbirine yardımcı oluyordu. Arşivler, ticari çıkarların her zaman önemli olan kan bağım güçlendirdiği İspanyol ticaret erbabı arasındaki birliğe tanıklık eder. Bu durum Pardolar örneğinde açıkça görülebilir. 1500 dolaylarında Juan Pardo, birçok yurttaşının Londra'daki işlerine yardımcı olmuştu; kardeşi Silvestro, Bruges'deki Kastilyalıların konsülüydü; üçüncü bir Pardo, Rouen'da yaşamakta olan Pedro, Fransız yurttaşlığına geçmişti. Birkaç yıl sonra bir başka Pardo, gene Rouen'da yaşayan Alvaro, Bruges ve Sevilla'da yaşamakta olan kardeşleri Jeronimo ve Diego ile birlikte iş yaşamına atıldı; bunların arasındaki ilişkiyi kuzen Escobar kuruyor, akrabalardan Juan de Miranda ise Lizbon'daki işleri yürütüyordu.

Marranoların dört bir yana dağılmasıyla iyice güçlenen bu dayanışma, aslında çok daha eskilerden beri sürmekte olan bir yerleşikliğin üzerinde yükseliyordu. Daha 15. yüzyılda Nantes'ta, la Fosse yakınlarındaki St-Nicholas mahallesinde Mirandalar, Malvendalar, Lermalar ve Ruizeler yaşamaktaydı, tıpkı Bordeaux'daki Chartrons'a yerleşmiş Castrolar, Gomezler ve yeğenleri arasında Montaigne'i de sayan Villanovalı Lopezler gibi. Marsilya'da da Gomez Lopez ve "Jayentler"e rastlanabilirdi.

Aile çıkarları çevresinde kümelenmiş ortak kökenli grupların ötesinde, bu dayanışmalar uluslararası bir görünüm de kazanmıştı. 1530'da Nantes ve Bilbao, yasal ve ekonomik düzeylerde birleşerek Contratación kurumunu oluşturdular. Daha önemlisi, İspanyolların yurttaşlığına geçtikleri kentlere entegrasyonu, örneğin Bordeaux, Nantes, Rouen, Southampton, Bristol ve Londra'da dışarıya açık çevrelerin oluşmasına yol açtı. Krallık rızasıyla yurttaşlığa geçiş, evlilikle güçlendirilen bir asimilasyonla kutsanıyor, bunu Fransız akrabaların takdis ettiği çocukların doğumu izliyordu. Böylece kaynaşma ikinci kuşakta iyice perçinleniyor, bina ve arazi gibi gayrimenkullerle doğallık kazanıyordu; ayrıca senyörlük unvanı alınabiliyor ve kısa bir bekleyişten sonra (sadece birkaç yıl) asalet aşamasına ulaşılabiliyordu. Corneille'in döneminde –yani bu değişikliklerden yalnızca yüz yıl sonra– tüccar Juan de Quintadueñas'ın torunu ve Brétigny'nin oğlu olan ve Karmelit tarikatını Fransa'da yeniden canlandıran kişinin Kastilya kökenli olduğunu kim bilebilirdi? Batı denizciliğinin yol açtığı ilişkiler sonucunda olgunlaşan Avrupa ortamının bir özelliği de işte bu durumdu.

Teknik Alışverişler

Akdenizliler ile Atlantik ve Kuzey Denizi insanlarının buluşması, birbirlerini tanıyıp âdetlerini, tekniklerini, dillerini ve davranışlarını karşılaştırabilmelerini sağladı. Denizcilik Avrupası belirli bölgelerin diğerlerince yutulması sonucunda gelişmemişti, zira her bölge kendi kimliğini korumuştu, ama daha çok karşılıklı bir alışveriş sonucunda. Eğer neticede bir tür evrensel denizcilik ilkeleri ortaya çıkmışsa, bu bir kesimin diğerini yok etmesi sonucunda gerçekleşmedi. Kuzey, Kuzey olarak kalmış, Akdeniz dünyası da kendi kişiliğini muhafaza etmişti. Her biri, belirli bir gözlem ve deneyim süreci sonunda diğerinden bir şeyler al-

dı. Herkes için önemli ve koşullandırıcı nitelik taşıyan olgu denizdi.

Denizcilerin dehası kendini her şeyden önce gemi malzemelerinin seçiminde açığa vuruyordu. Gemi tipinin seçiminde koşullandırıcı evrensel öğeleri hatırlayalım. Güvenlik, hız, kapasite; bu üç koşul, birbirinin yerini alamayan mutlak, ama her zaman birbirine bağlı olgulardı; iyi bir gemi, bunlar arasında gerekli dengeyi sağlayabilmiş olan gemiydi. Teknenin sağlamlığını hıza feda etmek, güvenlik ve kapasiteden taviz vermek olurdu. Kapasiteyi gereğinden fazla artırmak ise hızdan vazgeçmek ve gemiyi kaza tehlikeleri karşısında güçsüz bırakmak demekti. Burada çözüme götürücü ilke, kelimenin gerçek anlamıyla kârlılıktı. Gene de bu terimin tam olarak ne anlama geldiğini kavramamız gerekir. Aynı geminin aynı anda veya değişik zamanlarda ticari ve askerî amaçlarla kullanıldığı eski dönemlerde kârlılık, ticari kazanç ve askerî zafer açısında işe yararlık ve etkililikle eşanlamlıydı. Denizcilik tarihinin en büyük uzmanlarından biri olan Frederic C. Lane'e göre indis, geminin yararlı yükünün (ticari mallar, silahlar, kullanım malzemeleri) insan sayısına (mürettebat, yolcular, askerler) oranıyla belirleniyordu. Onun yaptığı hesaba göre kişi başına yük miktarı, 1300 dolaylarında çift sıra kürekli bir Venedik kadırgasında bir tonun yedide biri, 1303'te üç sıra kürekli kadırgada 0,28 ton ve 16. yüzyılda büyük bir kalyonda 1,5 tondu. Aynı döneme ait okyanus gemileriyle ilgili benzer hesaplar, hızın artmasının yanı sıra, bu oranın da benzer bir biçimde arttığını göstermektedir.

Aslında –ve işte burada Ponant/Levant diyaloğu belagat düzeyine yükselir– her şey geminin nasıl kullanılacağına bağlıydı. İskandinavyalılar 11. ve 12. yüzyıllarda Bergen'den İzlanda'ya doğru Atlantik'i geçerken herhangi bir ödül peşinde değillerdi. Sakız Adası'ndan şap yüklemiş olan Cenova kalyonlarının amacı da Sluys'a doğru seyrederken hız rekoru kırmak değil, yavaş da olsa güvenli bir yolculuk yapmaktı. Ve, "Koy"dan veya Setúbal'den tuz almaya gelmiş olan Hansa Birliği gemileri, buz tutmadan önce Sound'a ulaşabilmenin telaşı içindeydiler. Balıkçılara

gelince, henüz balık tuzlama –özellikle salamura– teknikleri yeterince gelişmemiş olduğundan, avlarını bir an önce teslim edebilmek için acele etmek zorundaydılar. Aynı şekilde Akdeniz'de de, sert rekabetin yanı sıra fiyat oynamaları ve değişikliklerin şaşırtıcı bir hızla öğrenilmesi olguları göz önünde tutulduğunda, Doğu'dan getirilen ve kalitesi, belirli bir pazarda, seçilen en uygun anda, bilinen müşterilerin zevkine bağlı olan baharatın ve ipeğin bir an önce gideceği yere ulaştırılmasında yarar vardı. Askerî alanda ise gemilerin dayanıklı, çevik, baskınlarla ricatlara uygun olması gerekiyordu.

Jean de Vienne'in korsan gemisinin gereksinimleri, Yüz Yıl Savaşı sırasındaki İngiliz askerî nakil gemilerininkiyle veya 1500 dolaylarındaki Napoli seferleri sırasında Fransa kraliyet filosu gemilerininkiyle aynı değildi. Sonuç olarak, gemilerdeki teknik gelişimi belirleyen, onların görevlerine uygun hale getirilmesiydi. Deniz trafiğinin hızlandığı dönemde durum bütün Avrupa kıyılarında böyleydi.

Kuzey'den ve Güney'den gelen denizcilik teknolojisinin 13. yüzyıl sonlarındaki buluşmasına, gemi biçimlerinde, yelken takımlarında ve dümen sistemlerinde yaşanan değişiklikler eşlik etti. Etkiler arasında karşılıklı bir ilişki olduğu açıkça kanıtlanamasa bile, imalat tarzları farklı koşullarda aynı sonuçlara doğru evrim geçirmişti. Her iki durumda da karavel tipi gövde yapımı ağırlıktaydı, yani ağaç levhalar yan yana eklenip kabaca kalafatlanıyordu. Karavel tarzında daha az ağaç kullanıldığı için, levhaların üst üste yerleştirildiği bindirme tekniğiyle karşılaştırıldığında, bu tip gemiler daha hafif ve daha büyük kapasiteli oluyordu; gövde modelinin geliştirilmesiyle birlikte bu tip gemilerin uyumu ve hızı arttı.

Karavel tipi gemi inşa yöntemini Kuzeyli imalatçılara Akdenizli meslektaşları öğretmiştir. Yakışıklı Philippe'in, filosu Narbonne'dan Manş Denizi'ne doğru seyrederken Norman gemi yapımcılarına Akdenizli ustaların inşa tekniğini öğrenme fırsatı sağladığı doğrudur; ama Eric Rieth'in ileri sürdüğü gibi, güney teknolojisinin 14. yüzyıl sonundan itibaren Rouen'daki Kraliyet

Tophanesi'nde uygulanmaya başlamasına yol açan temel olgu, Provence'lı bir doğrama ustası ile Cenovalı kalafatçıların işe alınmasıdır. Ne yazık ki elimizde fazla kanıt bulunmadığından, bu uygulamanın kraliyet tersanelerinden diğer atölyelere yayılmış olduğundan emin olamıyoruz. Fransa ve İngiltere'ye ilişkin iki olgu, Akdeniz tekniklerinin buraya dışarıdan geldiğini kanıtlamaktadır. Bunlardan birincisi, 1388-89'da Rouen'da kraliyet kalyonlarının karavel tekniğiyle inşa edilip onarıldığıdır; ikincisi ise 141617'de V. Henry'nin İngilizler tarafından Manş'ta ele geçirilen sekiz Venedik gemisinin onarımı için Venedikli, Katalan ve Portekizli doğramacılarla kalafatçılara başvurduğudur; zira İngiliz ustalar tanımadıkları bir teknikle inşa edilmiş gemiler karşısında ne yapacaklarını şaşırmışlardı.

15. yüzyılın ortalarında dikkati çeken bir başka teknolojik değişiklik de, 1500 dolaylarında Batı Avrupa'da yaygınlaşmaya başlamıştı. Bu, adını omurgasının yapımında kullanılan çivi tipinden (*carvel*) alan karavela tipi gemiydi. Mütevazı tonajlı, balıkçılık ve kıyı ticareti açısından kullanışlı olan bu gemiler, başarılarını Bretonlara borçluydu; Bretonların geliştirmiş olduğu bu gemi tipi 1451'de Dieppe ve 1460'da Hoorn'dan, 1482 dolaylarında gemi trafiğinin yaklaşık yarısını oluşturdukları Bordeaux'ya kadar taklit edilmeye başladı.

Kısacası teknik değişimler birbiri ardına, çok uzun süreler uygulanan yeni yapım yöntemlerinin geliştirilmesini sağlıyordu. Bunun kanıtını 1480 ile 1530 arasında Fransa ve İngiltere'de denize indirilen ağır tonajlı gemilerin kayıtlarında bulabiliriz; bunlar önceleri kalafatlama yoluyla inşa edilirken, daha sonraları karavel tekniğiyle yapılmaya başlamıştı. 1509'da İngiltere, 20 yıl kadar önce kalafatlama yöntemiyle inşa edilmiş *Sovereign* adlı gemisini karavelaya dönüştürdü; ama aynı yıl *Mary Rose*, gene kalafatlama yöntemiyle yapılarak suya indirildi ve ancak 1536'da karavelaya dönüştürüldü; aynı şey Fransa'da *Charante* ile *Grande-Louise*'in başına gelecekti.

Ama yeni teknikler bir gecede evrenselleşmiyordu. Çeşitli ülkelerin denizcilik envanterleri buna tanıklık etmektedir.

XII. Louis ve I. François'nın hizmetinde bulunmuş kaptanlardan Antoine de Conflans'ınkiler gibi. 1417 dolaylarında kuzey kıyısında kalafatlama ve karavel teknikleriyle yapılmış pek çok gemi seyrediyordu. Calais'den kuzeye doğru gidildikçe gelenek o denli güçlü hale geliyordu ki, 16. yüzyılın ortasında İskandinav hükümetleri eski alışkanlıklarından vazgeçmek istemeyen gemi yapımcılarını bu teknikleri uygulamaya ikna etmek için boş yere dil döktüler.

Aslında 1300 dolaylarında pek çok şey gerçekleşti. Atlantik, Akdeniz'den gelen gemileri ağırlarken, İç Deniz de Atlantik tipi teknelere tanık oluyordu; bunların gelişi, vakayiname yazarı Giovanni Villani'nin ünlü *Storia fiorentina*'sında (Floransa Tarihi) şöyle anlatılmıştır:

> O dönemde (1304) Gaskonya'daki Bayonne'dan bazı kişiler, *cocche* dedikleri gemileriyle Sevilla boğazlarından geçtiler ve bizim denizimize girerek hükümet izniyle korsanlık yapmaya başladılar. Ardından Cenovalılar, Venedikliler ve Katalanlar, daha güvenli ve daha ucuz seyredebilmek için dev tekneler kullanmayı bırakıp bu *cocche*'leri kullanmaya başladılar. Böylece bu, donanmamız için büyük bir değişiklik oldu.

Akdeniz ile okyanus arasındaki bu ortak yaşamı ve yeni gemi tipinin özelliklerini bu denli iyi açıklayan çok az sayıda başka metin bulunabilir: Atlantik kökenli, ortalama tonajlı, kârlı, güvenli, hızlı ve kavgacı. Villani, bu değerlendirmesine kişisel gözlemlerini katmış olsa bile, değinilmeye değerdir.

Coca terimi denizcilik diline yabancı değildi. Güney İtalya'da Templier tarikatına ait bir gemiyle ilişkili olarak 1218'de bu ada rastlarız. Ama terimin buradaki kullanımı belirli ve bilinen bir türe gönderme yapar: Şişkin, oldukça kısa, su üstünde epeyce yüksek, güverteli, pupasında kare bir bölme ve pruvasında üçgen biçimli bir platform bulunan, grandi direği donatılmış, mizanasına ise üç yakalı latin yelkeni çekilmiş bir gemidir bu; mütevazı tonajlıdır (en çok 300 ton), hızı ise korsanlığa uygun-

dur. Katalan, Cenova ve Sicilya tersanelerinde yapılmış *coca bayonesa*'lar için model oluşturan gemi böyleydi. Etimolojik türetimlerin ötesinde, bunların Kuzey gemileriyle ilişkisinin bulunduğu sanılmaktadır. Ancak, yukarıda da değinildiği gibi, önemli bir yenilik, kıç dümeni, Bayonne veya Biskay veya Navarra dümen yekesi, önce yanal yönlendirme küreklerinin yanı sıra kullanılmaya başlamış, ardından tümüyle onun yerini alarak genelleşmiştir. Bu ad, Biskay Körfezi denizcilerinin yaratıcı rolünü ve bu bölgenin teknolojik ilerleme merkezi olarak taşıdığı önemi açığa vurur.

Karavela, *cocche* ve ortalama tonajlı başka birçok gemi, ağır yük taşıyacak kapasitede yapılıp 15. yüzyıl boyunca başarıyla kullanılmış dev tekneleri, Kuzeyin *nef*'lerini, büyük Cenova *nave*'lerini ve Akdeniz karakalarını tehdit ediyordu. Ama artık 16. yüzyılın başında, fazlaca insan gücü gerektirmeyen, dolayısıyla da daha kârlı olan küçük yelkenlilerin esnek bir araç olduğu ortaya çıkmıştı. Benzer biçimde, İtalyan savaşları sırasında cephane yüklemeyle ilgili olarak yeni bir teknik doğdu; Brestli bir gemi yapımcısı, 1501'de *la Charente*'in gözdesine, tarihte bilinen ilk lombarları açtı. Ek olarak, dört yüzyıl sonra "Yeni Okul" anlaşmazlığının öncülü olarak, 16. yüzyılın başlarında, bir yanda dev savaş gemilerinin savunucuları ile öbür yanda küçük ve hafif saldırı gemilerinin yandaşları arasında mücadeleye tanık olundu.

Böylece 16. yüzyıl, gemi tiplerindeki değişiklikle başladı. Kalyonlarda insan yükü ile yeni yükleri, cephane yükü arasında denge kurma güçlüğü çekiliyordu; bu tip gemiler performanslarının sonuna gelmişti, artık daha fazla geliştirilemiyordu. Dolayısıyla ufuklarının iç denizlerle sınırlandırılması gerekiyordu, yani Akdeniz'de kalmak durumundaydılar; daha sonraları, 18. yüzyılda da kısa bir süreliğine Baltık'ta kullanılmakla yetineceklerdi. Bu beklenmedik ve daha sonraki dönüşüm, kalyonun Avrupalı karakterinin kanıtıdır.

Öte yandan yelkenli geminin kaderi hâlâ büyük ölçüde açıktaydı, inşa ve yelken donanımı ilkeleri bir kez belirlendikten sonra, geleceği bu ilkelerin yaygınlaşmasına, geliştirilmesine ve da-

ha iyi uygulanabilmesine bağlı hale gelmişti. Birkaç durum teknik ilerlemenin nasıl Kuzey Avrupa'ya doğru yayıldığını gösterir. Biskay *coca*'sının 14. yüzyılda Batı Akdeniz'de daha da yetkin hale getirilmesi gibi, yeni Atlantik yelkenlisi de Baltık'a doğru yol almaya devam ediyordu. 1412'de Damme halkı, anormal sayılara varan gemi kazalarını kalafatlama tarzı imal edilmiş gemilere bağlayıp bunları "alçaklar" diye adlandırmıştı. Bundan daha da önemlisi, La Rochelle'den *Pierre*'in serüveniydi. Gemi, Gdansk'ta onarılmayı beklerken neredeyse çürümeye terk edilmişti, zira hiç kimse oralarda bilinmeyen bir tarzda yapılmış olan bu gemiye el sürmek istemiyordu. Kent yetkilileri geminin onarımını dertli bir iş olarak kabul edip ondan kurtulma kararı aldılar, ama 1474'te İngiltere'yle savaş başlayınca bu kez ondan yararlanmayı düşündüler. Savaş sırasında *Pierre*, üstünlüklerini kanıtladı ve taklit edilecek bir model oluşturdu. O dönemde tutulan envanter, üç grandi direğine ilişkin ilk tarifi içerir. Karavel tarzı yapılmış olan *Pierre*'in ana direklerinden biri bir mayistira ve bir cunda yelkeniyle, mizana direği bir cunda yelkeniyle, pruva direği de küçük bir yelkenle donatılmıştı. Gemi hafifti, rüzgârdan tam yararlanıyordu ve pruva direği, geminin kıç atmalarını dengeliyordu. Bu geminin idaresi, tek ana direğiyle, devasa yük yelkenlilerinden daha az mürettebat gerektirmekteydi. Kapasite, hız, güvenlik ve kârlılık – bütün bu öğeleri artık kendinde toplamış olan gemi, Avrupa denizlerini fethe doğru yelken açmıştı.

Avrupa'nın adanmış olduğu yol, kuzeyden güney açılmıştı, zira herkes yeniliklerden yararlanmak istiyordu. Kıç dümeni sayesinde rota tutmak kolaylaşmıştı. Kare yelkenlerle rüzgârlardan tam olarak yararlanılabiliyordu; ama viralama yoluyla rüzgâra karşı gidebilmek için, sürüklenmeyi etkisizleştirip teknenin hatlarını iyiden iyiye incelterek direncini mümkün olduğunca azaltmak gerekiyordu; bu arada ana direğe, kolay yönlendirilebilen yeni bir yelken eklenmişti: Geminin kıçına takılan üç yakalı "latin" yelkeni. Latin yelkeni, uzun seferlere dayanıklılık yerine çevikliğin arandığı Portekiz karavelalarının özgün donanımıydı.

Böylece, Keşifler'in deniz donanımları daha Kristof Kolomb'un seferlerinden önce geliştirilmiş durumdaydı ve tüm Avrupalılar doğrudan veya dolaylı olarak bunların hazırlanmasına katılmıştı.

Seyir alanındaki ilerlemeler olmasaydı, denizcilik malzemelerindeki gelişmeler, Avrupalıları birbirine yaklaştırma işlevini tam olarak yerine getiremezdi. Bu alanda da 13. yüzyıl sonu belirleyici oldu. Konumun belirlenmesi ve rotanın seçilmesi, modern çağ insanları için deniz trafiğinin en temel öğeleridir. Polinezyalılar ile İskandinavyalıların denizcilik alanında da uyguladıkları ampirizmin ve deneyciliğin, bunların bir yanda Pasifik ve Hint okyanuslarını, öbür yanda Atlantik'i aşmalarına yeterli olduğu görüşü ileri sürülmüştür. Ama buna tersinden itiraz edilebilir: Bu girişimler kaç kişinin canına mal olmuştur? Bilimsel yöntemlerle elde edilen sonuçlarla karşılaştırıldığında, ne tür sonuçlar vermiştir?

Akdenizliler, bu yorulmaz kıyı denizcileri, kıyıya yakın gündüz seyirleri yapma ve kışları limanlara sığınma alışkanlığından vazgeçmek istemiyorlardı. Bu onların, İç Deniz'de kaldıkları sürece aletsiz seyredebilmelerini olanaklı kılıyordu. Ama buradan çıkmayı göze aldıklarına başlarına neler gelecekti? Dolayısıyla, Vivaldi kardeşlerin Fas sisinden geçebilmek için ellerinde pusula bulundurduğunu kim iddia edebilir? Ama gene de bu aleti kuzeybatı Avrupalıların kullanımına İtalyanlar sundu. Onlara, okyanustan, Manş Denizi'nden ve Kuzey Denizi'nden geçerek Flandre'a gidebilmeleri için yapılmış ne büyük iyilikti bu!

Pusulanın yanı sıra portolan haritası da Akdenizlilerin okyanus denizciliğine sunduğu bir armağandı. Yukarıda da görmüş olduğumuz gibi bu terim iki aracı ifade ediyordu: Harita ve kitap. Basitçe tarif edecek olursak, denizci, belirlenmiş yerleri birbirine bağlayan değişik renkli çizgilerden yararlanarak portolan haritası üzerinde rotasını buluyordu. Aynı zamanda kıyıları tarif eden deniz kitapları, deniz işaretlerini ve beykınları, liman geçiş ve girişlerini, mercan kayalıklarını belirtirdi; bu amaçla denizcilik talimatları kullanılıyordu, ama dolaysız bir tarzda, bilinen fiil biçimlerinden yararlanılarak. Portolanların bu içeriği

öbür Avrupa dillerine çeşitli adlar halinde çevrildi: *routier* (Fransızca), *derrotero* (İspanyolca), *roteiro* (Portekizce), *rutter* (İngilizce), *Seebuch* (Almanca) ve *Leeskaart* (Felemenkçe). 15. yüzyıl sonunda yayınlanmış bu tip kitapların en iyisi, Poitou'da yaşamakta olan Portekizli Garcia Ferrande'nin Fransızca kaleme aldığı ve başka birçok dile çevrilen *Routier de la mer* idi.

Bu metinlerin açıklayıcı içeriğinin yanı sıra, eğim tabloları, çoban takvimlerinin basit biçimiyle resimlendirilmiş gelgit takvimleri bulunuyordu. Bu küçük elkitaplarını hazırlayanlar arasında, Breton kıyılarının sinir merkezlerinden Le Conquet'de çalışmakta olan Guillaume Brouscon ve vârisleri de bulunuyordu; İngiliz ve Fransız kütüphanelerinde bu çalışmanın çok sayıda kopyası bulunabilir. Bu ortak teknik birikim denizcilerin Avrupa'yı çevreleyen denizleri fethedebilmelerini olanaklı kılmıştır.

Bu fethin başka göstergeleri, deniz keşiflerinin ilk belirtileri de vardı. Bunların en önemlisi, paradoksal biçimde, kıta Avrupası'nın iç kesiminden, özellikle Yukarı Almanya'dan geldi; Nürnberg Okulu, ileride ele alacağımız koşullarda, spekülatif mantığıyla Portekizlilerin somut çabalarına katkıda bulundu. Martin Behaim, kartografi çalışmaları ve ilk keşiflerde bulunması sayesinde, bir avuç büyük denizcinin mesajını tüm Avrupa'ya iletti.

Dil ve kültür

Yakınlaşmalar hiçbir hayali haklı çıkarmaz. Avrupa'nın denizle binlerce iletişim yolu vardır; Kuzey ile Güney'i, Ponant ile Levant'ı da bir o kadar farklılık karşı karşıya getirmiştir. İspanya ve Fransa'da, iki ayrı denize baktıklarından, bu zıtlıklar çok belirgindir. Bir Fransız denizci, monarşi birliği ve Avrupa uluslarının denizaşırı tasarımları ortak bir kimliği gündeme getirdiğinde, aile çekişmeleri içinde gizli bir biçimde yaşanan bu duruma tanıklık etmiştir.

Akdeniz'de savaşmaya gitmiş zeki bir kuzeyli olan Antoine Conflans, *Livre des faiz de la marine et navigaiges* adlı bir kitap yazmış ve bunu 1519'da, yani tahta çıkışından dört yıl sonra Kral I. François'ya adamıştı. Kitap Fransa'yla sınırlı değildi ve Baltık'tan Adriya Denizi'ne kadar uzanıyor, deniz kaynaklarının

çeşitliliğinin ötesinde insan ve kültür öğelerine el atıyordu. Conflans, aynı ülkenin, aynı krala sadakat eden insanlarının mutlaka aynı dili konuşmadıklarına işaret etmişti. Bunun bir örneği Normanlar ile Provence'lılardı; ama Ege Denizi'nde birlikte savaşırlarken birbirlerini anlama fırsatı bulmuşlardı. Kitabın yazıldığı dönemde Avrupa'nın her ülkesinde denizcilerin dili, her grubun kendine özgü bir dehayla ve kendi özgün denizcilik etkinliklerinin yönelişleriyle katkıda bulunduğu bir geçişin ürünlerini hasat etmekteydi. Augustin Jal, 19. yüzyılın ortalarında yelkenli donanmaların can çekişmekte olduğu bir dönemde, haklı olarak ortak dil mirasının yaratıcı ve çokdilli analizine girişmişti.

Conflans, bu dil çeşitliliğinin altında denizcinin psikolojik çeşitliliğini tespit etmiştir: "Akdeniz'de" diye yazıyordu, "insanlar daha kurnaz, en azından Okyanuslulara göre daha kurnazca ticaret yapıyorlar; Kuzeyliler ise daha samimi ve daha serbest çalışıyorlar." Adetlerde de çeşitlilik söz konusudur; ama ne yazık ki Conflans, *Routier de la mer*'de yer alan "seyir biçimleri ve yolları"na değinmekle yetinmiştir. Gene de, Barcelona'daki Deniz Konsüllüğü tarafından yönetilen usuller ile "Rusya boğazından [Sound] Gebaltal [Cebelitarık] boğazına kadar" kullanımda olduğunu söylediği Oleron Kuralları'nı karşılaştırmadan edememiştir. Ona göre, Deniz Konsüllüğü "Oleron Kuralları"ndan biraz farklıydı"; gerek ticari gerekse askerî düzeyde Akdenizlilerin Fransa "Amirali'nin emirlerine benzer" hakları vardı. Böylece Conflans, daha önce vurgulamış olduğu farklılıkları önemsizleştiriyordu.

Avrupa denizlerinde birkaç adli bölgenin birden bulunduğu kuşku götürmez. Elbette 1960'taki Stockholm Uluslararası Tarih Bilimleri Kongresi'nde Uluslararası Denizcilik Tarihi Komisyonu'nca formüle edilen dilekten sonra, deniz yasalarına ilişkin eski metinlerin eleştirel basımı ve karşılaştırmalı incelemesi açısından yapılacak daha çok iş kalmıştır. Adli denizcilik metinlerinin en ünlü yayımcıları olan Pardessus ve Capmany'nin mirasçıları, *Oleron Kuralları* ve *Deniz Konsüllüğü* elyazmalarının çokluğu karşısında cesaretlerini yitirmemişler ve bu iki hukuk külliya-

tı arasındaki benzer noktalar ile en özgün ayrılıkları bulup çıkarmışlardır.

Deniz yasalarına ilişkin Yunan-Roma mirası, aradaki İustinianos hukuku ve özellikle de *Lex Rhodia* (Rodos Kanunu) aracılığıyla Akdeniz kentlerinde büyük bölümüyle korunmuştur. 13. yüzyılda Kral Akıllı Alfonso'nun *Partidas*'ı,* *Digeste*'den esinlenmişti; bunu izleyen yüzyılda Bartolomeo da Sassoferrato, Roma ilkelerinden yararlanarak gelecekte karasuları ve açık deniz sınırlarının belirlenmesi açısından yararlı bazı genel düşünceler geliştirdi, ama bunlar daha o dönemde bile mahkeme içtihatlarında kullanılmaktaydı. O dönemde Latin geleneği, Venedik, Amalfi, Cenova, Marsilya ve Katalonya âdetlerinde varlığını sürdürmekteydi; özellikle Barcelona'da, "deniz sanatı ve uygulaması" uzmanları 13. yüzyıl sonlarında kullanımda olan yasa külliyatını *Libre del Consolat de Mar* (Deniz Konsüllüğü Kitabı) başlığı altında derlemişlerdi. Kuzey limanlarına yolculuk yapan Akdenizli denizciler bu külliyatın, gemi kiralama, mürettebat ile işverenler arasındaki ilişkiler, denizdeki riskler ve kazalardan kaynaklanan davalar ve insanlar arası anlaşmazlıklara ilişkin ilkelerinin yayılmasını sağladılar.

Biskay Körfezi'nden Kuzey Denizi'ne kadar yürürlükte olan uygulamalara gelince, bunlar denizden gelen Antik Çağ ve Akdeniz etkilerinden bağışık değildi. *Oleron Kurallan*'nın bazı maddeleri *Digeste*'den ve *Basiliques*'ten alınmış ve *Consolat* gibi o da, denize safra boşaltılmasıyla ilgili Rodos Deniz Yasası maddelerini olduğu gibi kabul etmişti. Oleron, yazılı hukuk ile örf ve âdetlere dayalı hukukun temas noktasında yer alır; ada, haçlıların ve Doğu ile Compostella'ya hac yolculuğuna çakmış *jacquet*'lerin yolu üzerindeydi ve La Rochelle'in sakinleri arasında İtalyanlar da vardı. Güney etkilerinin ilerleme olasılığı burada yatıyordu.

Roma hukukuna dayanan ve ahlak ile davranış kurallarına da yer veren yasa kitabı; tam adı *Sieta partidas*: Alfonso'nun ölümünden yaklaşık yüz yıl sonra tüm Kastilya ve Leon için geçerli yasa metni haline gelmiştir (YN).

Ancak, pratik bir amaca yönelik olan *Oleron Kuralları*, bu nedenle günlük, en azından görünürde bölgesel ve farklı gerçekliklerle doluydu, zira çeşitli versiyonlarındaki özgün adlar gerçek bağıntıları ve ortak bir kökeni gizlemektedir. Orijinal metni Akitanyalı Kraliçe Eleanor'a ve doğum yeri olarak Oleron Adası'na atfeden varsayım, Plantagenet "imparatorluğu"nun uzantısı ile Kuzey Avrupa'ya yönelik şarap ve Akitanya tuzu trafiğinin etkileri arasındaki ilişkiyi öne çıkarmakta haklıdır. Kurallar, yayılımları sırasında çeşitli tarihlerde eklemelerle ve değişikliklerle zenginleştiğinden, var olan versiyonları farklı uzunluklarda ve içeriklerdedir; ama aralarındaki kısmi benzerlikler, 12. yüzyıl kent haritaları arasındaki yakın ilişki tarzındadır. Avrupa'da bu tip 44 elyazması bulunmaktadır ve bunlardan 13'ü 14. yüzyıldan kalmadır. *Kurallar*'ın çevrildiği veya aynen kabul edildiği diller (İngilizce, Flamanca, Aşağı Almanca, Kastilya dili) ile basıldıkları çeşitli yayınevlerinin adları, kitabın etkisinin vardığı boyutları gösterir. Etkisi, Eski Gaskonya'daki Bayonne Usulleri'nden Flaman'da kullanılmak üzere yapılan baskılarına (Damme usulleri) ve Hansalılara, Lübeck, Gdansk ve özellikle, mahkemesi ün salmış Visby'den Aşağı Gotland'a (*Gotlandisches Vasserrecht*) kadar uzanmaktadır.

Oleron Kuralları geniş bir alanda geçerlilik kazanmış ve bunu da uzun süre korumuştur. 20. yüzyıl ortalarında, bir deniz davasına bakan Amerika Birleşik Devletleri mahkemesinin karar kayıtlarından birinde *Kurallar*'a atıf yapmış olması, akıl almaz gibi görünebilir. Kuzey ile Güney'in uygulamaları arasındaki temas, deniz hukukunda düzenli ve doğrusal bir gelişme yerine karşılıklı geçişmelere yol açtı. Bunun bir örneği, deniz sigortası uygulamasıyla ilgilidir. 16. yüzyılın ortalarında, bir bakıma Rouen ve Anvers'deki Kastilyalıların etkisiyle *Guidon de la mer* üzerinde yapılan değişiklikler, deniz hukukunun bu alanında birörnekliğe yönelik eğilimin göstergesi oldu. Aynı zamanda Batı'da konsüllük hukuku geçerliydi ve donanma mahkemeleri güçlendirilmişti. Aslında donanma mahkemeleri, benzerlik ve zıtlıkların, zaman farkları ve tamamlayıcılıklarının özgün örnekleridir. Nite-

kim donanma mahkemelerinin aynı dönemde doğduklarına tanık oluruz. Bunlara verilen "amirallik" adının Arapça etimolojisi (*emir*), kurumun halifelerden ve Bizans'tan miras kaldığını gösterir; kurum 13. yüzyılda Akdeniz'den başlayarak büyük bir hızla yayılmıştır (Sicilya, 1147; Cenova 1181; Katalonya, 1230; Fransa, 1248; Kastilya, 1254; Portekiz 1288; İngiltere, 1295) ve yaygınlığı, deniz, kıyıları ve insanları üzerindeki egemenlikleriyle ilgili devletlerin denizcilik işlerine verdikleri önemi gösterir.

Bunu izleyen yüzyıllarda çeşitli Avrupa ülkelerinde devlet, önceki hukuku göz önünde bulundurmak, usulleri ve kurumları hesaba katmak, bazılarını reddetmek, bazılarını kabul etmek ve bazen benzer kurallar geliştirmek durumunda kalmıştır. Böylece, örneğin Fransa'da, uzun bir gelişmenin sonucunda Colbert'in eseri ortaya çıkmıştır: Onun yasaları dinden bağımsız bir mirasa dayanır.

Sonuç olarak, bir limandan öbürüne sürekli hareket halinde olan denizciler, çok farklı yerlerden gelmekle birlikte gittikleri her yerde tanıdık bir ortamla karşılaşıyorlardı. Ulusal grupların yeni gelenlere kucak açmalarının yanı sıra, maddi çerçeve de bildik görüntüler arz etmekteydi. Akdenizliler, Venedik ile Cenova'ya ek olarak Palermo, Montpellier, Palma, Barcelona, Valencia ve hatta Atlantik'teki Lizbon'da bile, tüccar localarında iş görüşmeleri yapabilecekleri doğal ortamlarla karşılaştılar; aynı şekilde, her yerde meslek birlikleri bu insanları gemilerini demirledikleri limanlarda bir araya getiriyordu. Aynı şey Kuzey'de de yaşandı. İspanya *Lonja*'sı 14. yüzyılda Bruges Borsası'nda yansımasını bulmuştu. Bu büyük tuğla bina, Artois'dan Baltık'ın dibine kadar her yerde hükmünü sürdürdü; uygarlığın ciddiyeti ve ihtiyatı ifade eden bu yanı, kullanılan malzemenin kırmızı rengiyle vurgulanmış düzenli çizgilerde belirli bir haşinlik yansıttığı gibi, bol miktarda da çiçek içerir. Bir Flaman, Gdansk Belediye Binası'nın kulesinde Ypres ve Bruges'deki çan kulelerinin yansımasını bulabilir; Notre-Dame da kare biçimli kulelerinin arasından ona Damme ve Malines kiliselerini anımsatabilir. İngiliz ise kendi Earl's Barton ve Clapham kiliselerinin görüntüsü-

nü yakalayabilecektir. Ve nihayet, hepsi birden, örneğin Gdansk'taki Dominiken kiliselerinin aşinalığını yaşayabilirler. Burada, Flaman, İngiliz ve Akitanyalı Gotik ile benzerlikler gerçektir; bunlar Pierre Francastel'in, sanat mirasının içinden "10. yüzyıldan 13. yüzyıla değin bir deniz dünyasının varlığı"nı gözlemlemesini sağlamıştır. Dahası, bütün bu yerler, İtalyan ve Flaman estetiğinin kaynaştığı resimlerle bezelidir. İki deniz bölgesi, iki kültür, ama tek bir ruh: Avrupa Hristiyanlığının ruhudur bu.

6

Sınırlar Parçalanıyor: Avrupa Bütün Denizlere Açılıyor (16. Yüzyıldan Günümüze)

Avrupa'nın çevre denizlerine yönelik ilk uygulamaları, tüm kıyılardan yararlanmaya ve Kuzey, Batı ve Güney denizcilik sektörlerini birbirine bağlamaya yönelikti. Denizcilik zamanla bir kâr kaynağı ve iktidar alanı olduğunu göstermeye başladı; böylece, doğaları gereği başından itibaren daha ötelere ulaşmaya eğilimli olan denizciler, ardından egemenlik bölgelerini yaygınlaştırma amacında olan kara güçleri, etkinlik alanlarını genişletmeye yöneldiler ve bunu yaparken de geçmiş yüzyıllardan devraldıkları rekabetleri ve çatışmaları kaçınılmaz olarak yenileyip artırmaya başladılar. İster bireysel ister kolektif olsun, tüm ticari ve politik girişimler komşu denizler üzerinde yayılmaya yönelikti ve etki alanları zamanla okyanuslara kadar uzandı. Yüzyıllara yayılan bu sürecin temel özellikleri ve bazı kuvvet çizgileri, içerdiği kronolojik olgulardan çok daha önemlidir.

Girişimler

Cebelitarık Boğazı'nın Akdeniz ile Atlas Okyanusu arasındaki ilişkilere açılması, bir bakıma Avrupa'nın Batı'ya yönelişinin başlangıcına işaret ediyordu. Ortaçağ'ın son yüzyılları sırasında

serpilip gelişen bu sürecin arka planındaki başlıca olgular ise Haçlı seferlerinin sona ermesi, papalığın Avignon'a taşınması, denizcilik "imparatorlukları" Cenova ile Venedik'in gerilemesi, Osmanlı'nın Otranto Boğazı'na kadar ilerlemesi ve Hansa Birliği'nin Kuzey denizlerindeki trafiği kendi gemileri için elinde bulundurup Batılıları, özellikle de İngilizleri buradan mümkün olduğunca uzak tutmaya çalışmasıydı.

Zanaatkârlar ve Yayılma Noktaları

Olağanüstü bir öngörü gücü veya daha çok doğal bir ticari güdü, Akdenizlileri, özellikle de İtalyanları Okyanus'a açılmanın öncüleri olmaya itti. 13. yüzyıl sonundaki bazı kronolojik çakışmalar önem taşır. Örneğin, Cebelitarık'ın batısında denizde kaybolan Vivaldi kardeşlerin gözüpekliği, Cenova ve Venedik kadırgalarının Flandre'a kadar uzanmaları ve Kutsal Topraklar'daki son Latin "limanı" olan Saint Jean d'Arc'ın düşmesi – bütün bunlar, İç Deniz insanının, denizcinin eline portolan haritasını verdiği dönemde eşzamanlı olarak gerçekleşmiştir.

Sonuçta iki yüzyıl sonra, 1500 dolaylarında bir tüccarlar zinciri denizlerdeki dolanımın iki kutbunu, kuzeydeki Scheldt ile güneydeki İber Yarımadası'nın en alt ucunu birbirine bağladı. Kuzeye yönelik sıçrama noktaları (Bruges ve Sluys'un gerilemesinden sonra) Anvers, ardından da Amsterdam ve Londra, güneye yönelik olarak da Lizbon ve Sevilla idi. Arada yer alan merkezler – Rouen ve Nantes, Southampton ve Bristol, Biskay ve Galicia limanları – yalnızca konaklama durakları değil, ama aynı zamanda okyanusların keşfine yönelik seferlerin başlangıç noktalarıydı. Batı Akdeniz'de Malaga, Valencia, Barcelona, Marsilya, Cenova ve Livorno ise ticareti kışkırtan ve onun meyvesini yiyen geri destek üsleri niteliğindeydi.

Okyanus ufuklarına yönelik girişim merkezlerinin bu dağılımı, Avrupa kıyılarının yerleşim düzeninin doğrudan bir sonucuydu. Ortaçağ'ın başlarında olduğu gibi sonlarında da açık denizle-

re en yakın konumda bulunan bu noktalar, korunaklı kıyılara sahip oldukları sürece en gözde yerlerdi; İngiltere'nin güneybatısı, Bretanya, Galicia ve Portekiz işte bu konuma sahipti. Deniz ticaret hatlarının tam üzerinde yer almaları, Rouen ve St-Malo'dan çok Southampton'ın, Bordeaux'dan çok Nantes ve özellikle de La Rochelle'in ve Barcelona'dan çok Valencia'nın işine yarıyordu. Aynı şekilde, geniş bir hinterlandla kolayca ilişki kurabilmeleri, haliç tipi limanların, hatta iyice içerilerde yer alanların bile işine yarıyordu: Örneğin, Sevilla, Lizbon, Bordeaux, Nantes, Rouen, Anvers, Londra ve Hamburg.

Yaygınlaşmakta olan Avrupa deniz ticaretinde bu ikinci tip limanlar yeğleniyordu, zira buraları gelişme için gerekli olan kuvvetleri kendinde toplamıştı. Bu kentler, deniz ile kıtanın karşılıklı bağımlığını yansıtan noktalardı. Okyanus ve Kuzey limanları Akdeniz modellerini tekrarlamıştır. Atlantik limanları ticari rollerini, mali işlevler ile gelişmiş iş tekniklerinden oluşan ikiz bir temel üzerine dayamıştı. Sevilla, Anvers, Amsterdam ve Londra merkezleri, Cenova'nın saltanatını sarsmadan ardı ardına sermaye pazarları, bankacılık ile iç ve dış borsa işlem merkezleri, gemicilik şirketleri ile sigorta kuruluşlarının genel müdürlükleri haline geldi. Bu sonuncu örnek özellikle önemlidir: İtalyan tüccarların daha 14. yüzyılda sigortacılık sistemini uygulamaya başlamış olmasına karşılık, Atlantik dünyası 16. yüzyılda hâlâ uzun seferler için borçlanma uygulamasıyla meşguldü. Zamanla bedelli sigorta sistemi doğdu ve Londra'da kendine iyi bir merkez buldu.

Avrupa'nın yüzünü Akdeniz'den Atlantik'e ve kuzey uzantılarına dönmesi, teknik koşulların ve toplumsal ortamların çerçevesi içinde gerçekleşti. Askerî denizcilik açısından Atlantik Avrupası, bol miktarda hammaddeye sahipti ve teknoloji ilerledikçe bu kaynaklara bağımlılık daha da güçlendi. Üç direkli gemilerin karaveladan başlayıp firkateyn, korvet, kalyon gibi daha büyük teknelere doğru evrimi, bu gereksinimi artırmıştı. Böylece uluslararası bir Avrupa pazarı doğdu. Gemi gövdeleri için yerel kaynakların yeterli olduğu durumlarda bile çoğu kez direkler

için Kuzey'den ağaç ithali gerekiyordu. Bu tip ticarette Hansa Birliği uzman hale geldi, bu arada zift ve katran ticaretini de eline geçirdi. Demirler için Cantabria İspanyası ile İsviçre, yelken ve halat malzemeleri için de İngiltere önem kazandı.

Gemi personelinin seçiminde Atlantik ve Kuzey denizleri kıyıları eşsiz olanaklar sunuyordu. Seyir sistemleri daha uzun bir deneyim ve bilgi birikimi gerektirdikçe, mürettebat seçimi iki kanalda seyretmeye başladı. Uzun yolculuklar için, özellikle dümenciler açısından uluslararası iş pazarına başvurmak zorunluluğu doğdu. Kuşkusuz Macellan gemicilerini İspanyollar ve Portekizliler arasından seçmişti, ama seferinde altı Fransız, beş Flaman, iki İngiliz, bir Alman ve seyahati hikâye eden Antonio Pigafetta da dahil olmak üzere birçok İtalyan denizci bulunuyordu. Böylece mürettebat daha o zamandan başlayarak bariz bir Avrupalı görünümü kazanmıştı.

Ancak çoğu durumda gemi personeli bölgede geniş bir emek pazarı oluşturan balıkçılar ve küçük tekne denizcileri arasından seçiliyordu; bu özellikle İngiltere, Bretanya ve İspanya kıyıları açısından böyleydi. Bu insanları denize bağlayan motivasyon ise geçimlerini sağlamaktan, merak ve serüven tutkusuna kadar çok çeşitli biçimler alabiliyordu.

Avrupa'nın İlk Denizaşırı Girişimi: Newfoundland

Kronolojik açıdan ilk "Büyük Keşif", hatta bunların en önemlilerinden biri dahi olmasa bile, Newfoundland'in bulunması, Avrupa'nın gözünü artık Okyanus ötesine dikmiş olduğunu göstermesi bakımından önem taşır. 14. yüzyılın sonlarında Hansa Birliği tarafından Bergen pazarına sokulmayan İngiltere, doğu kıyılarından (Boston, Lynn, Hull) başlayarak önce İzlanda sularına doğru yöneldi ve burada Bristol'den gelen balıkçılarla tanıştı. Bu balıkçılar, 15. yüzyılın ikinci yarısında yeni av alanlarının bulunması bir zorunluluk haline gelince çevrelerini keşfe giriştiler ve Newfoundland'le karşılaştılar. Ardından John Cabot'un 1497'de-

ki seferi geldi. Bu olay, tekrarı gerektirmeyecek kertede biliniyor olmakla birlikte, üzerinde durmaya değer. Newfoundland "yakaları" ilk haritalarda Avrupa balıkçılık bölgelerinin bir uzantısı olarak gösteriliyordu. Gerçekten de, Bristollü balıkçılar bölgenin kuzeyine çıkmış, doğu ile güney kesimlerinden yararlanan Bréhat ve Paimpollü Bretonlar ise Fécamp, Agon, La Rochelle, Bordeaux ve Nantes'lı Norman meslektaşlarına yolu açmışlardı. Bu "yaka"lara Biskaylılar ile Portekizliler de ayak basıp bölgedeki yerlere kendi dillerinde adlar verdiler. Keşif gerçekten de Avrupalıydı. Bölge üzerinde İngiltere Kralı VII. Henry hak iddia ediyordu ve bu çok temelsiz de sayılmazdı. Ama diğerleri gibi İtalyanlar da sahiplik iddiasında bulunabilirlerdi, zira bazılarına göre John Cabot ve üç oğlu, İspanya'mn Valencia kentinde yaşayan Cenova ulusundan geliyordu; dahası, Cabot'un, yeni balıkçılık av alanları bulmanın ötesinde, açıkça ilan etmiş olduğu amacı, Avrupa'nın fantezilerinde yer alan "Brezilya" adındaki "bir ada"yı bulmaktı (1480'den beri Bristol de bunun peşindeydi).

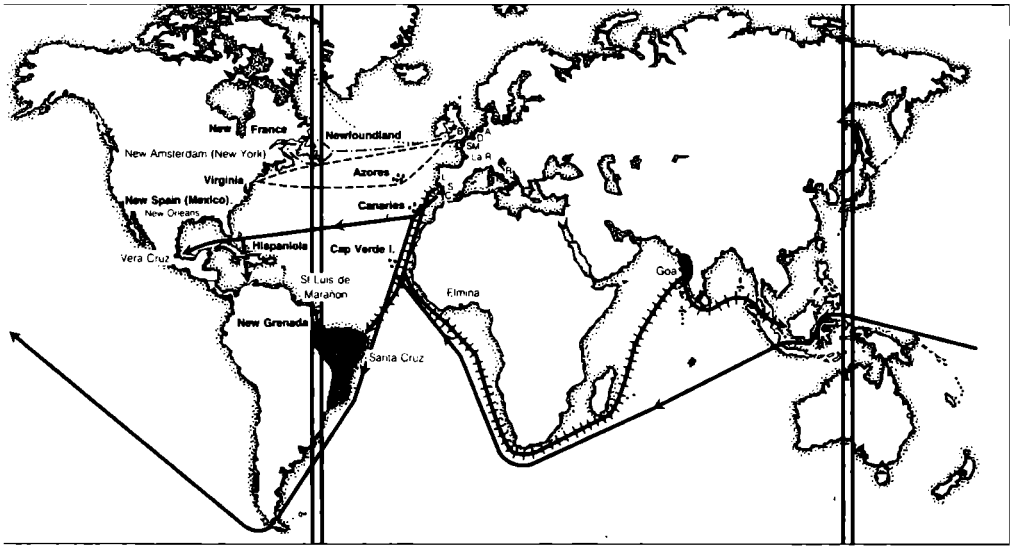
Uzak Adalar Arayışı

Keşiflerde düş ve hırsın her zaman payı olmuştur. Bu eğilimler zenginlik istemini kışkırttıkları gibi, kendileri de inatçılık ruhuyla beslenirler. Avrupa'nın denizlerdeki yükselişi başarısını bunlara borçludur.

Adalar düşü, Avrupa'nın diğer kültürlerle paylaştığı salt bir edebi tema değildir. Bu düş, olağanüstü bir enerji potansiyeli taşır ve en önemli özelliklerinden biri sürekliliğidir. Avrupa kültürü denizlerdeki yaygınlaşması sırasında bu düşten ne oranda beslenmiştir? Gezginler tarafından keşfedilen ve haritalarda gösterilen bu ada tutkusunu ancak 18. yüzyıldaki bir teknik buluş yatıştırabilmiştir: Fransa'da Berthoud ile İngiltere'de Harrison'ın aynı anda, boylam hesabını olanaklı kılan deniz kronometresini icat etmeleri; bunun öncesinde konum tespiti, özellikle de küçük adaların konumlarının belirlenmesi zor ve kesin olmaktan uzaktı.

Hayallerin de yardımıyla, Atlantik sayısız adayla dolu gibi gözüküyor ve arayışı daha da çok kışkırtıyordu.

Kelt gelenekleri, özellikle de Avrupa'nın Antik Çağ'dan devralmış olduğu kültür mirası, 14. ve 15. yüzyıl haritacılarının ve hatta din çevrelerinin esin kaynağıydı: St Bernard'ın Adası, Antilia ve Yedi Kentler, keşif lisanlarında adı geçen hedefler arasındaydı. Avrupa kendi uzantılarını arıyordu ve düşlerinin peşinden koşarak Kristof Kolomb ve John Cabot'tan önceki iki yüzyıl boyunca gerçeklikleri keşfetmişti. Bunda başı Portekizliler ve İspanyollar çekiyor, onları İtalyanlar destekliyordu. Cenovalı kâşiflerden Pessagnolar, Portekiz kralından, miras yoluyla devredilebilen amirallik unvanının yanı sıra, Atlantik takımadalarını arama görevini almışlardı; işte bunların yurttaşlarından biri, Lanzarotto Malocello 1336'dan kısa bir süre önce Kanarya Adaları'nı bularak buranın Jean de Béthencourt adlı Norman tarafından zaptedilmesinin ve 15. yüzyıl başlarında Kastilya Krallığı'na bağlanmasının yolunu açtı. Bundan sonra hareketlilik daha uzak batı yönlerine doğru hızlandı: Madeira ile Azor adaları 1425 ve 1427'de Portekiz topraklarına katıldı, bundan birkaç yıl sonra Prens Denizci Henrique, keşifleri Afrika kıyılarına doğru yöneltti. Yirmi-otuz yıl içinde denizlerde 36. paralelin kuzeyine yönelik genişleme Avrupa'ya, 2200 kilometre genişliğinde, yaklaşık iki milyon kilometre karelik bir okyanus alanını açtı; bu görüntü derhal portolan haritalarına aktarıldı, tabii olgular ile kurguları Latin, İtalyan veya Katalan dillerinde karıştırmış halde. Dulcert'in 1339'da hazırladığı portolanda yalnızca Kanarya Adaları'na değiniliyordu, ama durum kısa bir süre sonra Laurentia Atlası (1351), Pizziganilerin haritası (1367) ve özellikle de Abraham Cresques'in "Katalan" Atlası (1375) ve 15. yüzyıl haritalarıyla birlikte (örneğin, Mecia de Viladestes'in 1413 ve Benincasa'nın 1467 tarihli haritaları) değişmeye başladı. Portekizlilerin, alize rüzgârlarından sakınma ve batı rüzgârlarını alabilme amacıyla Lizbon'a yönelik Afrika kıyı rotalarını Azor Adaları'na kadar saptırmaya yönelik *volta* girişimleri, okyanusta seyir ile Avrupa kıyıları arasındaki ilişkinin en iyi örneklerinden biridir.



|| İspanyol ve Portekiz yayılma alanları arasındaki ayrım çizgisi

——— Kolomb ve ondan sonrakiler,
Macellan ve tayfası tarafından izlenen rotalar

+++++ Portekiz rotaları

Fransız rotaları: Verrazano

-·-·- Cartier

İngiliz rotaları: Cabot ve Frobisher

Portekiz'e ait topraklar

İspanya'ya ait topraklar

C Cadiz
S Sevilla
SM St Malo
A Anvers
B Bristol
R Roma
L Lizbon
LaR La Rochelle
D Dieppe

Avrupa'nın tüm denizci ulusları bu devasa girişime, yalnızca denizcilik çerçevesinde değil, aynı zamanda mali açıdan da katkıda bulunmuştur. Vazgeçilmez yardımcılar olan balıkçıların oynadığı mütevazı ama belirleyici rol genellikle suskunlukla geçiştirilir; ama onlar ikincil bir rol üstlenmiş gibi görünseler de, yalnızca suflörlükle yetinmemişlerdir. Aynı şekilde İtalyan bankerlerin, gemi sahiplerinin ve kaptanların önemi, bazen başkaları tarafından gölgelenir. Neyse ki İber limanlarında, tüm servetleri ve etkileriyle birlikte çok sayıda Cenovalı, ardından da Floransalı yaşamaktaydı. Ama başka uluslardan da insanlar vardı. Bunlardan, Flaman kökenli olup Ferñao d'Ulmo adıyla Lusitania yurttaşlığına geçen Ferdinand Van Olmen, Kristof Kolomb'un şanssız öncülüydü; Azor Adaları'nda kaptanlık yapmakta olan Olmen, 1486'da Portekiz kralının rızasıyla takımadanın batısına doğru bir sefere çıkmış, ama gemisi 1487 kışının sonunda batmıştı. Ünlü Cenovalının Kastilya kralına gelip Ekim 1492'de bu kez kendisinin başaracağı aynı yolculuğu önermesinin nedeni buydu.

Genellikle resmî iktidar, bu tip kişisel veya toplu özel girişimlerin hazırlanmasında, desteklenmesinde veya en iyi durumda bunlardan yararlanılmasında ikincil bir rol üstleniyordu. Aktif katılımı, gerçekte inisiyatifi, çok ağır işliyordu. Özel girişimin öncelikli olmasının nedeni, başı çekenlerinin motivasyonundan kaynaklanıyordu. "Altın ve baharat" hırsından söz etmek ekonomik motivasyona öncelik tanımak olur; ancak bu tip bir yorum, haklılık payı taşımakla birlikte, denizlerde Ortaçağ'ın sonundan modern çağın başlarına kadar süren yaygınlaşmanın tüm saiklerini açıklamaya yetmez. Bu saiklerin tümü olmaksızın çeşitli eklemlenmeler bir araya getirilemez ve hepsinin ötesinde de girişimler, tehlikeler ve başarısızlıklar yinelenmezdi. Ne var ki, seferler sırasında karşılaşılan güçlükler, güneşin, kaçışın ve adaların sunduğu tüm olanakların çekiciliğiyle ve elbette 1470 dolaylarında tüm kıtaya yayılan kâr hırsıyla (Girit, Sicilya ve Endülüs'ten sonra Madeira'dan şeker ithali) aşılıyordu. Bütün bun-

lar ada tutkusunu destekleyip geliştirdi ve 18. yüzyılda "Amerika Adaları", vaat edilmiş toprak özelliği kazandı: Tüm garipliğine karşın Antil Adaları, "Antilia" hayalinin gerçekleşmesi değil miydi?

Haber ve Propaganda

Düşün süregiden başarısı, zaferini büyük ölçüde vaat ettiklerinin çekiciliğine borçluydu. 20. yüzyılda okyanus gezileri için yapılan reklamlar, eski çağlarda denizler hakkında çevreye yayılan haberlerin üç-beş göbek sonrası torunlarıdır. Sevilla ve Lizbon'dan kaynaklanan söylentiler inanılmaz bir hızla yayılıyordu. Bu söylentilerin izlediği kanallar, örneğin Milano, Lyon ve Anvers'e yönelik, gemi gelişlerini ve kârlı işlem olanaklarını ileten tüccar haberleşmeleriydi. Roma Kilisesi tüm haberlerin kesişim noktasıydı ve Portekiz hükümdarları ile Katolik kralların, Avrupa'nın denizlerdeki yayılmasını sağlayan seferlerin başarılarını ve umutlarını Papa'ya iletirken dile getirdikleri sadakat nidalarıyla çınlıyordu. Sıradan insanlar bile, düzenledikleri halk festivalleri, Portekiz *momo*'ları, Dieppe soytarılarının gösterileri, kentlere yapılan kraliyet gezileri aracılığıyla bu coşku patlamasına katılıyordu; bütün bunlarda uzak ülkelerin yerlileri, egzotik fauna ve florasıyla birlikte, aktif katılımcılar olarak tasvir ediliyordu. Lizbon, Sevilla, Anvers, Rouen, Dieppe, St-Malo, Nantes ve Londra, Avrupa'nın geniş dünyaya açılan kapıları haline gelmişti. Bildiğimiz gibi Thomas More, *Ütopya* adlı bir cennet adaya ilişkin düşüncelerini aktardığı Raphael Hythloday ile Anvers'te buluşmuştu; ama etimolojik olarak Hythloday "dedikoducu", Ütopya ise "hiçbir yer"den başka anlama gelmez. Dolayısıyla bu, uzak denizin getirdiği bir düş olarak görülebilir.

Bir Devlet Görevi Olarak Deniz: Denizin Kralı Olmak

Denizciler ile tüccarlar arasında belirli anlaşmazlıkların bulunmasına karşılık yöneticiler, devletlerinin gelişimi, zenginliği, bağımsızlığı ve savunusu açısından denizin önemini kavramışlardı: Avrupa'nın kurulmasında ve ardından Avrupa kimliğinin oluşmasında bu olgu önem taşımıştır. Bu olgu, İtalyan kentlerine bakıldığında kolayca doğrulanır; ne Venedik ne Cenova ve hatta ne de Floransa, denizden destek almadan o üstün konuma ulaşabilirdi. İber Yarımadası çeşitli durumlar sergiler: Katalonya ve Valencia Krallığı, denizsiz düşünülemezdi; Kastilya, Cantabria kıyılarındaki etkinlikle ayakta kalabilirdi, ama üç yanını çevreleyen Katolik krallıkların çağını beklemek zorunda kalırdı – Akdeniz, Endülüs ve Bask. Portekiz, her şeyini denize borçluydu, ama ancak 1385'te, Aljubarrota'da sona eren ve Kastilya zincirlerinden kurtulmasını sağlayan savaşın ardından bunun ayrımına vardı. Aynı şey, denizlerdeki kaderi ancak Yüz Yıl Savaşı'nın sonunda kıtadan sürüldükten sonra ortaya çıkan İngiltere için de söylenebilir; ama İngiltere daha çatışmalar sırasında adalı konumunun getirdiklerini hissetmişti ve gelecekteki tüm tarihi bu çerçevede belirlenecekti. Aynı zamanda Fransa da savunmasının ve ticari çıkarlarının gerektirdiklerinin ayrımına varmış ve daha 13. yüzyılda Philippe August yönetiminde buna yönelik bir dizi adım atmıştı; 14. yüzyılda V. Charles ve 16. yüzyılda XII. Louis'den II. Henri'ye kadar olan tüm kralların yönetimi altında bu girişimleri sürdürecekti. Böylece 16. yüzyıla değin Avrupa krallıkları, zamanla, ama ayrı ayrı denizlerdeki çıkarlarının ayrımına vardılar. Bu sürece karşılaştırmalı bir yaklaşım, bunların paylaştığı, yani Avrupa'nın ortak malı olan öğeleri açığa çıkaracaktır.

Bu ortak paydanın zorunlu öğesi rekabet, anlaşmazlık ve çatışmalar içinde gelişmiş olsa da, mali çıkardı, tıpkı yakın akrabalar arasındaki miras kavgası gibi. Amerikalı amiral Mahan'ın

"deniz gücü" dediği kavram, Ortaçağ'ın sonlarından itibaren yavaş yavaş çeşitli devletlerin liderlerinin esin kaynağı haline geldi. 15. yüzyılın ortalarındaki bir tartışma Fransız ve İngiliz hicivcilerini bir araya getirmişti. Yüz Yıl Savaşı'nın son feveranları, gerçek bir savaşın altında yatan bu tip bir sözlü anlaşmazlığı kışkırtmıştı: *The Libelle of Englysche Policye* (İngiliz Politikasında Kara Çalma) 1440 dolaylarında yazılmış, bundan 15 ile 20 yıl kadar sonra da *Débat des héraults d'armes de France et Angleterre* (İngiltere ve Fransa Armacıları Arasındaki Tartışma) [John Coke tarafından "The Debate Between the Heraldes of Englande and Fraunce" adıyla çevrildi] kaleme alındı. Her iki tarafta da yazarlar birbirlerine iftira ve hakaret yağdırıyorlardı, ama işin ilginç yanı, kendi krallarına ve ülkelerine son derece bağlı olan her iki sözcünün de ortak anlayışlara dayalı savlar ileri sürmesi ve aynı olmasa da benzer çözümler önermesiydi. Bunların yazılarından, her iki tarafın da avantajlarını vurguladığı Batı deniz trafiğinin oldukça net bir görüntüsü ortaya çıkıyordu. Fransız yazar, İngiltere kralının denizler üzerindeki egemenliğine itiraz etmekteydi; ona göre, Fransa kralı bu egemenliğe sahip olabilirdi, zira onun "iyi limanları" ve "gemilerini dolduracak yeterli malı" vardı. İngiliz ise bunun tersine, dönemine özgü ateşli bir polemik edebiyatıyla, denizler üzerindeki İngiliz hükümranlık iddiasını destekliyordu. *Libelle*'in yazarının "We be maysters of the narowe see" (Dar denizin hakimi biziz) iddiasına karşılık, öbürü "Anglia! propter tuas naves et lanas omnia regna te salutare deberent" (İngiltere! Denizde güçlü olan, gücünü koruduğu sürece kendine kral diyebilir) diye bağırıyordu.

Böylece 15. yüzyılın ortalarında, stratejik ve ekonomik düzeylerde, Mahan'ın o dönemde hiç de karşı çıkmayacağı, birbirine bağlı iki politik varsayım geliştirildi. Bunun ana hatlarını sergileyebilir ve Fransa ile İngiltere ötesindeki uzantılarını kısa ve uzun vadeli etki ve sonuçlarıyla birlikte kavrayabiliriz.

Sorunun askerî yanı iyi bilinir. Yüz Yıl Savaşı'ndaki iki rakibin yanı sıra İber krallıkları, İtalyan kentleri ve Hansa Birliği ile 15. yüzyılda Burgonya ve Bretanya dükalıkları, devlet çıkarla-

rının zorlamasıyla, deniz alanlarını ve gemileriyle birlikte ticaretlerini korumak için deniz kuvvetleri oluşturmuşlardı. Yeni gemi cephaneleri geliştirilmiş, lomboz deliklerinin kullanımı ise savaş gemilerine yeni bir görünüm ve rol kazandırmıştı. Devlet kendi gemilerine sahipti, kendi askerî limanlarını (örneğin, Le Havre, Portsmouth) inşa etmiş, donanmalar kurmuş ve uzman personel istihdam etmeye başlamıştı. 16. yüzyılda, İtalyan savaşlarından Yenilmez Armada serüvenine kadar, İnebahtı filoları da dahil olmak üzere, Avrupa devletleri birbirinden ayrı, ama ortak izler taşıyan bir deniz gücü görünümü kazanmıştı; durum gerektirdiğinde, İnebahtı'da olduğu gibi Cezayir, Tunus ve Cerbe karşısında, birleşik donanmalar bir Avrupa figürü çizebiliyordu. Aslında o dönemde Türkler, düşman enerjiler için bir katalizör işlevi görüyordu.

Korumacılık

Denizle ilgili konularda devletlerin ortak kaygıları, egoist olmasa bile, egosantrik bir durum ve her şeyin ötesinde yüzyıllar boyunca süren bir milliyetçilik olarak değerlendirilebilir, ama gene de sözünü etmeye değer. Yukarıda değinilen hicivciler yapıtlarının bir bölümünü, Fransızın dediği gibi, "denizde güçlü olan, gücünü koruduğu sürece kendine kral diyebilir" iddiasına ayırmışlardı. 13. yüzyılın sonlarında hemen her yerde gelişmeye başlayan korumacılık, gümrük vergisi uygulamasıyla birlikte filizlendi. Bu amaçla İngiliz limanlarında, sözcük kıtlığı nedeniyle "usul ödemesi" diye adlandırılan gümrük vergisi toplama büroları kuruldu; Fransa'da da *ports et passages* (limanlar ve geçişler) terimi kraliyet yönetimi için benzer bir denetim iradesine karşılık geliyordu. Aynı şey Katalan ve Kastilyalıların *quemas, peatjes, quiatges*'i; Portekizlilerin *alfandegas*'ı ve Hansalıların *Pfundzoll*'ü için de geçerlidir. Burgonya Dükü, gelirlerinin yarısını denizden elde ediyordu.

Ama korumacılığın yegâne yöntemi vergilendirme değildi.

Dönem dönem, hatta kapris sonucu, ithalat ve ihracat yasakları konabiliyordu. Bu uygulama çoğunlukla belirli bir mal için belirli bir limanın ayrılmasıyla dengelenmişti. 1347'de III. Edward tarafından zaptedilmesinden sonra Calais'ye uygulanan İngiliz yünü ihracat tekeliyle ilgili *Etape* rejiminin adı bile, devlet denetimini ifade eder. Buna benzer başka durumlar da vardır: Hansa Birliği Bergen'deki balık trafiğini kendi tekelinde tutarken, Fransa baharat ithalatına yalnızca Aigues-Mortes limanından izin veriyordu; daha sonraları Portekiz ve İspanyol krallarının ellerindeki diğer baharatlar ve değerli metaller üzerindeki kıskanç tekelleri ortaya çıkacaktı. Avrupa ülkelerinin denizle ilişkileri yasaklamalar aracılığıyla örgütleniyordu; bu, henüz bir Avrupa yaratmamış olmakla birlikte, olumsuz yollardan ve çelişkili çıkarların birbirine yaklaşmasıyla onun temellerini atıyordu... uzaktan.

Korumacılık mali yönetimlerin çerçevesi dışına taşmış ve başlangıçta deniz trafiğini yalnızca "ulusal" gemilere ayırma eğilimine girmişti. Bandıra, hangi geminin "yabancı" statüsünde ağır biçimde vergilendirileceğine, hangilerinin daha hafif mali yükümlülüklere maruz kalacağına ve hangilerinin tekel haklarına sahip olduğuna işaret eder hale gelmişti. Bütün bunlar başka sorunlar yaratıyordu; ve gemi inşaat alamnda olduğu kadar korumalı konvoylarının oluşturulmasında da, bazen yabancı işbirliğine başvurma zorunluluğu doğuyordu.

Dışarıya kiralamaya yetecek kadar gemisi bulunan İtalyan kentleri, bu amaca yönelik donanımlarını geliştirmenin yanı sıra, dış sömürgelerinden gelen trafiği kendi tekellerine ayırma çabasına ağırlık vermişlerdi. Jacques Coeur ile birlikte Fransa, Doğu trafiğinin *fleur-de-lys** bandıralı gemilerin tekeline geçtiği, kısa ama örnek bir deneyim yaşamıştı; ancak denizcilik çıkarlarının coğrafi çeşitliliği bazen çelişkili tutumlara yol açıyordu.

Fransız kraliyet armasını oluşturan çiçek (YN).

Nitekim 1500 dolaylarında Saintonge ahalisi, yabancıların Fransız gemilerini kullanmaya zorlanmalarını önermiş; Bretonlar, İberlilere karşı ayrımcı önlemler istemiş; Anvers'teki etkinliğe yakından bağlı olan Rouen'lılar da, "özgürlükten daha kârlı bir şey yoktur" beyanında bulunmuşlardı.

Mare clausum *veya* Mare liberum

Bununla birlikte serbest ticaret hakkı henüz kazanılmamıştı. Fransa'da Marsilya Başpiskoposu Claude de Seyssel, I. François'ya Fransız ürünlerinin yabancı gemilerle ihraç edilmemesini öneriyordu. İspanya ise kendi deniz tekeli yolunu seçmişti ve bunu Amerika imparatorluğunun sonuna değin elinde tutacaktı. 1491, 1498, 1500 ve 1523'te bir kez daha, daha sonraları olgularla çelişecek bir ısrarla, bandıra himayesini vurgulamıştı. Aynı şey, 16. yüzyılın başında, kendi yurttaşlarının çıkarı adına *mare clausum* (kapalı deniz) kavramını ortaya atan Portekiz için de geçerliydi. Bu ifade daha sonraları, John Selden'ın (1584-1664) denizlerin tıpkı karalar gibi mülk edinilebileceğini ileri sürdüğü dönemde, İngilizler tarafından tekrar canlandırılacaktı. Ne var ki o dönemde, her yerde ticaretin özgürleşmesini savunan *mare liberum* (serbest deniz) yandaşları, Hugo Grotius'un (1604) önderliğindeki Hollanda hukuk okulunun bayrağı arkasında toplanmışlardı.

Ne olursa olsun iki tez de Avrupa'nın ilgisini deniz sorunları üzerinde yoğunlaştırmakta olduğuna işaret ediyordu. Pratik bir tutumun alınması, rekabeti önlemesinden ziyade korsanlığı ve yağmacılığı teşvik etmişti. Gerçekten de İngiltere, adalı konumundan sonuna kadar yararlanabilmek amacıyla bandıra himayesini kendi çıkarları için savunuyordu. İlk Denizcilik Yasası'nı 1381'de II. Richard döneminde oluşturmuş, metnin kendisi olmasa bile meali, özellikle VII. Henry (1489) ve VIII. Henry (1540) dönemlerinde yinelenmişti. Yabancıları caydırmaya yönelik bu yineleme zorunluluğu, yasanın etkisi konusunda kuşku

uyandırabilir. Ama gene de yasa, İngiliz Ticaret Filosu'nun gelişmesine katkıda bulunmuş, böylece Avam Kamarası tarafından sık sık savunulan merkantilist politikaların simgesel önemi korunmuştur.

15. yüzyılın sonundan itibaren İngiltere'nin nihayet adalı konumunun değerini ve önemini hesaba katmaya başlama tarzı, Fernand Braudel'in "her büyük ülke, gerçekten kendine ait ayrıcalıklı bölgenin dışında daha geniş bir alanı egemenliği altında bulundurur" yolundaki gözlemini doğrulamaktadır; Braudel'in daha sonra ifade ettiği gibi İngiltere, "Avrupa'ya demir atmış bir ticaret filosu" haline gelmişti. *Libelle of Englyshe Policye*'nin yazarı, ülkeyi çevreleyen deniz uzamını kendilerine ayrılmış bir bölge, *mare Britannicum* olarak görüyordu, tıpkı dönemin kartograflarının "Manş"a Calais'den bakıp haritalarını bu kentten başlayarak ölçeklendirmiş olmaları gibi. Yaklaşık 21 kilometrelik "görüş mesafesi" o dönemde iyi hava koşullarında bir yelkenlinin görülebileceği uzaklığı ifade ediyor ve her iki taraf için de boğazın elde bulundurulma gerekçesini oluşturuyordu.

Aynı dönemde karasuları kavramı, yukarıda aktardığımız gibi, bir İngiliz yazarı için denizde selam durma talebine zemin oluşturmuştu. Bu iddia kısa ömürlü oldu. 1603'te Fransız devlet adamı Sully, Londra'ya görevli olarak giderken, gemisine, kendisinden selama durmasını talep eden bir İngiliz gemisi tarafından ateş açılmıştı. Ne var ki Sully, denizlerdeki mücadelenin kahramanlarından biri değildi. Ardından 1662'deki ünlü bandıra olayı patlak verdi; böylece altta kalmak istemeyen XIV. Louis, Londra'da, gemileri okyanusta ve Akdeniz'de İngiliz gemileri tarafından selamlanacak krallardan "biri" olma hakkını elde etti.

Deniz: Devlet Gücünün Bir Bileşeni

Avrupa'da deniz, devlet gücünün bir bileşeni haline gelmişti, ama her yerde aynı zamanda ve aynı derecede değil. Genel anlamda denizin önemi, karadaki egemenlik alanının genişliğiyle

ters orantılıydı. Daha 13. yüzyılda İtalyan kentleri, Venedik ve özellikle Cenova, erken gelişmelerinin kanıtlarını sunmuşlardı. Karadeniz'e kadar uzanan denizaşırı kolonileri, eski talasokrasi kavramını canlandırıyordu. Ve İngiltere, Portekiz ve daha sonra da Birleşik Felemenk Eyaletleri –bazıları tek bir ada üstünde, bazıları dar bir kıyı şeridinde olmak üzere– kendi deniz egemenliklerini kurmadan önce Akdeniz, 15. yüzyılın ortalarında Aragon tahtının genişlemesine tanık olmuştu. Ege Denizi'ne kadar uzanan Katalan yayılmasıyla başlayarak V. (Alicenap) Alfonso'nun (1418-1456) girişimciliği Katalonya, Valencia Krallığı, Sardinya, Napoli Krallığı ve Sicilya'yı bir tür federasyon halinde birleştirmişti; 1449'da Alfonso, bu devletlere deniz emperyalizminin ilk öğelerini yükleyen bir programı ilan etti: Bazı yabancı ithalatların yasaklanması, gemi inşaat sektörünün büyümesi ve Aragon bandırası üzerinde tekel. Sınırlarının yam sıra yurttaşlarının karaya yerleşikliği açısından kıtanın ayrılmaz bir parçası olan ve karanın sunduğu olanaklar ile denizin çekiciliği arasında bölünmüş durumda bulunan Fransa'nın kralı ise kararsızlıklar yaşıyor ve gecikiyordu. VII. Charles'ın gümüşçüsü Jacques Coeur'ün, denizin önemini göstermesi de bu bakımdan çok anlamlıdır; XI. Louis bunu kanıtlayacaktı. Hem VIII. Charles hem de XII. Louis, İtalya ile savaşları sırasında bunun sunduğu olanaklardan yararlanmışlardı, ama bu olanakların geliştirilmesi, I. François'dan II. Henri'ye kadarki 16. yüzyıl krallarına düşecekti. Bir askerî donanmanın örgütlenmesinden, Le Havre'ın kurulmasından ve ticarete sağlanan teşvikten bağımsız olarak bunların uyanıklığı, bir tür politik propagandanın ayrıntılarında bile kendini açığa vurur.

I. François, Claude de Seyssel'in 1519'da yazdığı *Monarchie de France*'ta (Fransız Monarşisi) "denizde bir ordu bulundurmanın ne denli doğru olacağı"nı anlattığı bölümü okumuştu. Seyssel, denizde "sadece karada ordu bulunduranlardan daha büyük işler" başarılacağını düşünüyor ve bunu destekleyen örnekler veriyordu. Ama İtalyan savaşlarından ders çıkaran yalnızca o değildi. Bir başka ünlü örnek de, Felemenk yöneticilerinden Ra-

venstein lordu Kleveli Philipp idi; tüm hanedanlarla ilişkisi bulunan, dolayısıyla da gerçek bir Avrupalı olan Philipp, hem Fransa kralına hem de imparatora hizmet etmiş, Napoli Krallığı'nda amiral olmuş, Felemenk'te "deniz amirali" unvanı almış ve Cenova'da valilik yapmıştı. *Instruction de toutes manières de guerroyer* adlı kitabında denizlerdeki mücadelenin önemini açıkça vurguluyordu. Yüzyılın başında yazılıp 1558'de Paris'te basılan kitap, Kral II. Henri ile amiral Coligny'nin şahsında inançlı izleyiciler bulmuştu. Kral, daha sonra gerçek bir denizcilik programını yürürlüğe koyacaktı.

Ne var ki, din savaşları, Fransa'nın denizcilik alanında yaptığı atılımların, I. Elizabeth, II. Philippe ve Birleşik Felemenk Eyaletleri Genel Valiliği'nin kendi ülkeleri için yaptıklarının gerisinde kalmasına yol açacaktı. Politik kararlar, uygulamaların önünde gidiyor gibiydi.

Denizden Avrupa Kişiliğinin Doğması

15. ve özellikle 16. yüzyıllarda çok az sayıda insan sorunları devlet çıkarları çerçevesinin ötesinde ele alabiliyordu. Bu tip bir yaklaşım aynı anda hem geriye hem de ileriye doğru bir bakışı içermekteydi. "Avrupa" sözcüğü kendi başına tekilliklerin üstünde bir anlayışı ima ediyordu. Gerçekte bu hiç de yeni değildi ve Hristiyanlık ideali bir referans rolü oynayarak bir geçiş tarzı sunuyordu. Haçlı seferlerine ilişkin planlar Osmanlıların İstanbul'u ele geçirmeleriyle yeni bir dürtü kazanmış ve bir süre için Batı'nın İnebahtı'ya, hatta ötesine kadar birliği açısından bağlayıcı bir öğe olmuştu; ta ki 1669'da Girit'in düşmesine değin. Papa II. Pius, 1459'da Mantova kongresinde peygamberce bir konuşma yapmış ve Fatih Sultan Mehmed'e yazdığı mektubunda Avrupa'nın coğrafyasını Türk tehlikesi karşısında kavrandığı biçimiyle ve 20. yüzyılın yalanlayamayacağı bir tarzda tarif etmişti. Papa görüşlerini açık bir biçimde ifade ediyordu:

> Avrupa'nın bağrında, yani kendi evimizde saldırıya uğradık. Sizin bu denli bilgisiz olabileceğinize inanamayız... Hristiyan halkının gücünü, İspanya'nın ne denli yiğit, Fransa'nın ne denli savaşçı, Almanya'nın ne denli kalabalık, [Büyük] Britanya'nın ne denli güçlü, Polonya'nın ne denli sağlam, Macaristan'ın ne denli enerjik, İtalya'nın ne denli zengin, tutkulu ve silah alanında uzman olduğunu göremeyecek kertede.

Bu coğrafi tablo, 15. yüzyılda Avrupa'yı bir uçtan öbürüne dolaşan ve Berry Herald adıyla tanınan Gilles le Bouvier ve daha sonra Jerome Munzer gibi gezginlerin tanıklığıyla uyuşmaktadır.

Ancak Avrupa'nın eski Hristiyanlık ile bütünleşmesi sürdü. Bu durum prensliklerin birleşmesini gerektiriyordu. 1444 Varna yenilgisinden ders çıkaran Doğu Avrupa prensleri özellikle Türk tehlikesine karşı duyarlıydılar; örneğin, Bohemya Kralı Georg Podiebrad, Avrupa Hristiyanlarını işbirliğine davet etmişti. *Hristiyanlık* sözcüğünün dinsel içeriği yerini *Avrupa*'ya bırakacaktı ve bunda, Erasmus'ta gördüğümüz gibi, ne yersiz bir kaygı ne de yeni sözcüklere karşı duyulan dikkafalı insancıl bir tepki söz konusuydu.

Collège de France'ta profesörlük yapan ve bu arada büyük bir kara ve deniz gezgini olan Guillaume Postel'in yazıları gerçekçilik temelinden yoksundu, ama belirli bir etkiye de sahipti. *De obris terrae concordia* adlı yapıtında Postel, denizciliğin ve ticaret hukukunun (yazar, Normandı) devletin dengesine katkıda bulunduğu bir evrensel imparatorluk tasvir etmişti; bu dengeyi desteklemek amacıyla, hayalperest Postel, askerî alanda, özellikle batmaz tekne inşaatında icatların yapılmasını öneriyordu. Onun için bu uyumlu dünyada "iyi yaşam", Fransa kralıyla elde edilebilirdi – mitolojiye göre, denizlerde İskit ülkesinden Herkül Sütunları'na kadar yayılan Troyalılarla ilgili bir konuydu bu. Bu ideal enternasyonalizm, böylece yayılmacı ve emperyalist eğilimlerle iç içe geçmişti. Bu ikincisi, Postel'in çağdaşlarından Jean Bodin'e göre (*La République* [Cumhuriyet], 1576) "iç ke-

sim"dekilerden "daha iyi" ve daha bilinçli olan deniz halkları arasında kendine uygun bir yer bulmuştu. Dahası, hukukçular Bartolomeo da Sassoferrato'nun formüle ettiği önerileri geliştirmişlerdi: Halkların hakları kuramı, yani, Grotius'a göre denizcilik ilişkilerine ayrıcalıklı bir yer veren ulusların hakları kuramı; ticaret hukuku bir devlet yayası olarak kabul edilmişti. Buna ek olarak 16. yüzyıl boyunca ticaret hukukunun kuralları ve uygulamaları açıklığa kavuşturulmaya, standartlaştırılmaya ve enternasyonalleştirilmeye çalışıldı; ilk denizcilik yasası olan *Guidon de la mer*'in İspanya'dan Felemenk'e kadar uzanan bölgede sağladığı başarı buna tanıklık eder. Gene de, 16. yüzyılın sonlarına doğru, dinsel anlaşmazlıklar içinde sarsılan Fransa, Sully'nin tavsiyelerine uymaktan ve iki "ana memesine, tarım ve hayvancılığa" geri dönmekten başka bir seçeneğe sahip değildi. Ya denizin ufukları? O, geleceğe kalmıştı.

Ancak, denizcilik deneyimlerinin öğretileri tüm Avrupalılar için olumsuz değildi. 1586'da II. Philippe'e, krallığın Portekiz'le birliğinden yararlanarak başkentini Lizbon'a, büyük deniz hatlarının bu önemli kavşağına taşımasını öneren bir kara insanı, Franche-Comté'li Kardinal de Granvelle'di. Önemli bir tavsiyeydi bu, ama dikkate alınmadı. Hollandalı "deniz dilencileri"nin bohçası, İspanya'nın denizlerdeki yolunu tıkıyordu. Ve Sir Walter Raleigh şöyle demişti: "Denizlere hakim olan ticarete hakim olur; dünya ticaretine hakim olan, dünyanın zenginliklerine ve dolayısıyla da dünyanın kendisine hakim olur."

Kudretin Temel Direği Deniz: İmrenilen ve Korunan Bir Av

Canı çektikçe yazarlık yapan Kardinal Richelieu, *L'Europa* adlı alegorik bir yapıt bırakmıştır. Adları kuşkusuz Fransa ve İspanya'yı ima eden *Francion* ile *Ibère*, "Kraliçelerin Kraliçesi" Europe'a kur yapmaktadır; Europe, amacı yalnızca kendisine boyun

eğdirmek olan sahte aşık *Ibère*'i reddedip koruyucusu olarak *Francion*'u seçer. Bu üç kahramanın çevresindeki öbür kişilikler figüran rolü oynarlar: *Germanique* (İmparatorluk), *Austraise* (Lorraine), *Mélanie* (Milano), *Parthènope* (Napoli) ve *Ausonie* (İtalya). İlginçtir, İngiltere'ye rastlanmaz. Sav, simgesel önemden yoksun değildir. XIII. Louis dönemindeki politik ortama tekabül eder ve bunu, öbür dönemlere, hatta karakterleri değiştirerek günümüze kadar yaygınlaştırmak mümkündür. Avrupa şuraya buraya çekilmektedir – denizin buna katkısı az değildir. Bazılarına hizmet eden, diğerlerini kendine çeken bir rekabet alanıdır veya bir savaş meydanıdır ve günümüze kadar da kıskanç mirasçıların sahip olmaya çalıştıkları bir hedef olarak kalmıştır. Bu mirasçılar 20. yüzyılın sonunda hâlâ dengeli bir işbirliği kavrayışında güçlük çekmektedirler ve bu, bir zihniyet değişiminin yanı sıra özveri de gerektirmektedir.

Dolayısıyla Avrupalılar için deniz her zaman ele geçirilmek istenen, kıskançlıkla korunan veya gıpta edilen bir öğe olarak kalmıştır. Avrupa'da denizci uluslar, başka yerlere göre daha erken bir dönemde devletler kurmuşlardır. Ortaçağ'daki Cenova ve Venedik'in yanı sıra, modern çağın başından itibaren Fransa, İngiltere, İspanya ve Portekiz, gücünü denizden alan veya ondan yararlanmak, orada yaygınlaşmak veya ona egemen olmak isteyen devletlerdir. İkinci kategoriyi ise diğerleri gibi denize açılmak, deniz trafiğinin dışında kalmamak, yayılmanın avantajlarından yararlanmak isteyen, bu hedeflere yönelik politik tutkularla ayırt edilen devletler oluşturur. Dolayısıyla sanki her şey, öne çıkma arzusundaki devletlerin bu amaçla belirli bir deniz gücüne sahip olma isteğiyle belirlenmiş gibidir. Geçen yüzyılda Hollanda, İsveç, Prusya ve Rusya bunu yaşamıştır, tıpkı bizim çağımızdaki Bismarck Almanyası, Avusturya-Macaristan, İtalya, Yunanistan ve SSCB gibi.

Modern Çağda "Deniz Gücü"nün Ele Geçirilmesi

Yukarıda sözü edilen iki kategorinin her biri için denizlerde güç

sahibi olma süreci benzerlikler, bazen de aynılıklar taşır. Bunun kökeni, denizin iktidarın tamamlayıcı bir öğesi ve bir nüfuz simgesi olduğu yolundaki inanca dayanır. Denizde güç sahibi olma, önce ulaşılacak hedeflerin ve kullanılacak araçların net olarak kavranmasını, ardından da gözüpek ve ısrarlı bir etkinliği gerektiriyordu. En sık rastlanan durum çatışmalardı: Denizlerde doğan veya denizlere yayılan düşmanlıkların sebebi ticari rekabet. Avrupa'nın geçmişinde bunun çok sayıda örneğine rastlanır. Venedik ve Cenova'nın gücü Ortaçağ'ın ötesine uzanmıştır. İspanya deniz imparatorluğu 19. yüzyıla değin yıkılmamıştır; grubun en eski üyesi olan Portekiz'in egemenliği ise 20. yüzyılın ikinci yarısına değin, sömürgelerde bağımsızlık dönemine kadar sürmüştür. Deniz sanki ebediyetin gizini taşır, Yenilmez Armada'nın veya Hollanda rekabetinin yalnızca istisnai olaylar olarak görüldüğü bir ebediyettir bu.

Denizi eline geçirmek isteyen her devlet için birincil önemdeki öğe, hem ticari hem askerî açıdan çok sayıda etkili gemiye sahip olmaktı. "Deniz gücü" bu diyeti talep ediyordu. Bu gerçekten bir "diyet"tir, zira bir donanma oluşturmak çok pahalıya patlar ve bunun ekonomik, askerî ve politik açılardan kârlı bir yatırım olması gerekir. Mahan'ın dediği gibi, "deniz, her şeyden önce bir taşıttır". Bir Amerikan formülüne göre, donanma "ait olduğu ülkenin etki veya nüfuz menziline dalar, onu destekler ve uzatır". Ekonomi ve silahlı kuvvet stratejileri yanılmamıştı. Denizcilik yine Mahan tarafından "emperyalizmin göstergesi ve motoru" olarak tanımlanmıştır. Çok sayıda örnek vardır ve burada sadece birkaçına değinebiliriz. Cromwell, 1651'de Denizcilik Yasası'nı yenileyip sağlamlaştırırken bunu anlamıştı. "Denizciliğin büyük Hocası ve Nezaretçisi" Richelieu, I. François'nın Le Havre'ın inşasını emanet ettiği, atası Guyon Le Roy du Chillou'yu anımsatıyordu. Modern Fransız filolarının babaları Richelieu ile onun amaçlarını, Henri Hauser'in bir bakıma kaba bir biçimde ifade ettiği üzere, devlet adamının planlarını uygulayan bir sekreter gibi yaşama geçiren Colbert'di. Onların XVI. Louis dönemine kadar uzanan izleyicilerine de değinebiliriz, öyle ki

Fransa onlar sayesinde, III. Napolyon dönemi ile zamanın Donanma Bakanı Georges Leygues sayesinde 1925-27 yılları dışında bir daha hiçbir zaman sahip olamayacağı bir deniz gücünü elinde bulundurmuştur. Bütün bunlar, İngiliz E. H. Jenkins, Fransız Etienne Taillemite, Maurice Dupont, Jean Mayer ve Philippe Mason ile İspanyol José Merino gibi tarihçilerin ele aldıkları gerçeklerdir. Deniz gücü uzun erimli bir girişimdir. Ve bu süre, herkesin ayağının dibinde olan denizde tüm ulusun çıkarlarının yattığı İngiltere'de de kısa olmamıştır; 18. yüzyılın güçlükleri yalnızca arızidir. Kendi mizaçları uyarınca hareket eden ve pek çok olasılığı ellerinden kaçıran Fransızların girişimleri ise daha kesintili olmuştur. Kimi zaman kuramsal tartışmalara dalıp gitmişlerdi; nitekim 1900 dolaylarında "Jeune Ecole"ün (Genç Okul) etkisiyle modanın çekiciliği egemen olmuştu: Gemi inşaatı alanında birkaç deneysel modelin teknik performansına ilişkin bir cinnet doğmuştu; hepsinin ötesinde, karadan gelecek bir işgalin korkusu altında ezilen birkaç kuşak için deniz, bir olanaktan çok bir lüks gibi görünüyordu. İber tarafında ise hiç de küçümsenmeyecek düzeyde olan zenginliklerin kullanımı, ekonomik ve demografik temellerden yoksundu ve tutarlılığın yerini alışılagelmişlik alınca da donanımlar eskiyip gidecekti.

Gemicilik Şirketleri Döneminden Deniz Emperyalizmlerine

Ticari Şirketler Yardıma Koşuyor

Deniz gücü, donanma kurma çabalarının yanı sıra dengeli bir malzeme kullanımını gerektiriyordu. Sivil düzeyde modern toplumlar, bir ulusun denizlerdeki çıkarları ve burada yaygınlaşması açısından, ticari şirketlerin askerî girişimlerden daha etkili olduğunu anlamışlardır. 16. yüzyılda İngiliz Tüccar Serüvenciler, I. Elizabeth'in kutsamasıyla, her yönde yeni yollar aramışlardı,

öyle ki bunlardan biri –kuzeydoğu geçidi– ancak 19. yüzyılda açılabildi. İspanya'ya karşı mücadelesi Felemenk'in bir deniz gücü oluşturmasını sağlamış ve ünlü Vereenigde Oostindische Companie'nin (Birleşik Doğu Hindistan Kumpanyası), Rembrandt dahil çeşitli ressamlarca porteleri çizilen "Beyefendileri"nin Doğu Hint Adaları'ndaki servetlerini yaratmıştı. 17. ve 18. yüzyıllar ticaret şirketlerinin dönemi oldu; Richelieu'nün bu alandaki girişimleri, örneklerini Birleşik Eyaletler'den alan Colbert için birer ders niteliğindeydi. Servet arayışı Felemenk'in, Fransız tüccarlarının çabalarını kendi topraklarında, Nantes'ta, "Küçük Hollanda"da boğan mevziinin dağılmasına yol açtı. Hollanda savaşı, kısa vadede XIV. Louis'nin işine yarayan bir ekonomik çatışmaydı. Aslında William of Orange'ın (Willem van Oranje) 1688'de sağladığı İngiliz-Hollanda birliği, Britanya deniz egemenliğine doğru atılan dev bir adımdı.

Askerî ve sivil filolar, sivil filoların ayrıcalıklı şirketler çerçevesinde akılcı kullanımı, Avrupa düzeyinde sayısal veriler çerçevesinde ifade edilen bir gücün temellerini oluşturuyordu. Bu veriler kendini tekne, firkateyn ve depolama gemisi ile birlikte bunların yelken ve top sayısında açığa vuruyordu, tıpkı bugün bir ülkenin deniz gücünün tonaj ve hızla ifade edilmesi gibi. Güçlerin karşılıklı düzeyini gösteren mukayeseler İngiltere ile Fransa arasındaki rekabete ışık tutar, öyle ki doruk noktasında Fransa'nın, ama Devrim'in ve onun masraflı savaşlarının işine yarayan bir rekabetti bu. Böylece 19. yüzyılda, Victoria döneminde Britanya'nın üstünlüğü, askerî ve ticari çabaların birleşerek sacayağının üçüncüsü olan yayılmanın hizmetine girmesinin ürünü oldu.

Avrupa'nın Aynası Olarak Okyanus

Avrupa devletlerinin Büyük Keşifler Çağı'ndan başlayarak okyanustan yararlanma düzeyinin ölçüsü, denizlerdeki yayılma düzeyi oldu. Bu keşifler, Avrupa'nın görüntüsünü denizaşırı bölgelere taşımıştı; kaşiflerin dünya haritası üzerine aktardıkları coğrafi

adlandırmalar buna tanıklık eder: Hispaniola, Cartagena, Nueva España (Yeni İspanya), Nueva Castilia (Yeni Kastilya), Belem, Nieuw Amsterdam (Yeni Amsterdam), Boston, New England (Yeni İngiltere), Nouvelle France (Yeni Fransa), Montreal, Louisiana, New Orleans (Yeni Orleans) ve sayısız başka yer adı. Keşifleri yoğun bir göç dalgası izledi ve bu durum özellikle Avrupa toplumlarının tüm örf ve âdetleriyle, dilleriyle ve dinsel gelenekleriyle Kuzey Amerika'ya taşınmasına yol açtı. Kanada'dan Florida'ya kadar, bugünkü Amerika Birleşik Devletleri'nin ilk kez 1524'te Jean de Varassène'in (namı diğer Giovanni Verrazano) I. François adına ayak bastığı doğu kıyılarına, İspanyol, İngiliz, Fransız, Portekiz (Newfoundland'de), Hollanda ve Danimarka (Antiller'de) Avrupası damgasını vurdu. Zamanla belirginleşen farklılıklara ve Eski Kıta karşısındaki marjinal konuma karşın deniz, kurduğu bağları korumuştur. Yeni Dünya iki dünya savaşı sırasında ve sonrasında, Eski'sini atası ve akrabası olarak kabul ettiğini kanıtlamıştır. Avrupa'nın kendi kimliğini tarif ettiği ve örgütlenme arayışı içinde olduğu bir dönemde Amerika'nın batı dünyasıyla ilişkisi gerçekten bir sorun yaratmakta mıdır?

Yeni Bir Denizci Devletler Kuşağı

Denizlerde güç kazanan ikinci kuşak Avrupa devletleri, coğrafi konumları veya politik gelişmişlik dereceleri nedeniyle, okyanus kıyılarındaki devletler topluluğunun belirli bir noktaya kadar dışında kalan ülkelerden oluşur. Birinci durum açısından boğazlar önemli bir rol oynamıştır. İsveç, Rusya ve Prusya için durum böyledir. Tarih büyük ölçüde Baltık kıyılarında yaşayanların kaderince belirlenmişti. Danimarka, bir deniz gücünün neye mal olduğunu ve ondan geriye kalanın korunmasının ne denli cesaret istediğini gösterdi. Önceki deniz imparatorluğundan ve 17. yüzyılda bir kez daha Antiller'le Hint Adaları'na yayılma yeteneğinden geriye hâlâ Grönland ve Faeroe Adaları ile Kopenhag'ın ki-

lit konumu kaldı. Danimarka, 1801 ve 1807 Napolyon Savaşları'nda ve 18. yüzyılda, Kuzey ile barışın hemen arifesinde Kopenhag'ı İsveç'e karşı savunduğu gibi, 20. yüzyılda da Hitler Almanyası'na karşı savunmak zorunda kalacaktı. Bu ülke sürekli olarak alınyazısına karşı mücadele vermiş ve dışarıdan gelenlerin açgözlülüğüne karşı koymuştur.

İsveç kralı (1594-1632) Gustaf Adolf'un donanması Baltık'ın ötesinde bir rol oynamadı, ama onsuz, yani nakliye gemileri olmaksızın da İsveç orduları, o elde ettikleri başarılara hiçbir zaman ulaşamazdı. Gustaf Adolf, ihtirasın uyan boyutlardaki donanmasına çok büyük ilgi göstermişti. Karlskrona'yı güçlü bir deniz üssüne, Donanma Komutanlığı'nın ve Tophane'nin merkezi haline dönüştürdü. 1613'te 50 gemisi olan filo, onun yönetiminde 90'ın üzerinde güçlü gemiden oluşan gerçek bir donanma haline geldi. Bunların arasında, çok güzel, ama sığlıklar için çok ağır bir gemi olan 64 toplu *Wasa* da vardı; *Wasa*, ne yazık ki 1629'daki ilk seferinde alabora olup battı. Otuz yıl kadar sonra Stockholm koyunun çamurları içinden çıkarılan ve bugüne değin korunan batık, 17. yüzyılın ilk yarısında kavrandığı biçimiyle deniz gücünün tanıklığını üstlenmiş durumdadır.

Otuz Yıl Savaşı'nın denizle ilgili genellikle yeterince anlaşılmamış bir yanı vardır. İmparator II. Ferdinand, Gustaf Adolf'a karşı denizde savaşabilmek için 1628'de ordu komutanı Wallenstein'a "tüm imparatorluk filolarının Kaptan Generali ve Okyanus Denizi ile Baltık Generali" unvanlarını da vermişti. Wallenstein, Wismar'da bir tophane kurmuş, ama dört yıldan kısa bir sürede İsveç donanması imparatorluk gemilerini ele geçirmiş ve ilk imparatorluk donanması girişimine son vermişti. Büyük Prusya'nın kurucusu rolünü oynarken denizlerin önemini unutmayan Brandenburg Elektör Prensi Friedrich Wilhelm (1620-1688), bu dersi hiç aklından çıkarmayacaktı. Elektör Prens'in naaşı topraktan çıkarılıp atalarının yanında yatması için Berlin'deki yeni katedrale nakledilirken, onun büyük torunu II. Friedreich ise çevresine şöyle seslenecekti: "Beyler, bu insan çok şeyler başarmıştır." Friedreich Wilhelm, gençliğinde İsveç'ten Brandenburg

kıyılarının ve Rügen Adası'nın alınmasına katkıda bulunmuş ve Hollanda'daki ikameti sırasında da ülkenin denizlerdeki gücünü değerlendirmişti. Bu çifte deneyim, küçük bir donanma oluşturmasına ve Hollandalı armatör Benjamin Raule'nin de yardımıyla, Afrika ve Antiller'le iş yapan bir şirket kurmasına imkân vermiş, böylece, otuz iki gemisiyle, iki yüzyıllık bir mesafeden uzak halefi Almanya İmparatoru II. Wilhelm'ın tutkuları için zemin hazırlamasını sağlamıştır.

Elektör Prens Hollanda'da dersini iyi öğrenmişti. Rusya'nın Büyük Petro'su da orada, Zaandam tersanelerinde bilfiil işçilik ederek yetişmişti. Bir geminin yapılması için nelerin gerektiğini, nasıl gemi yapılacağını, bunun için ne kadar para harcanacağını çok iyi biliyordu. Batı Avrupa'ya da giderek eğitimini tamamladı. Bu yolla ilk elden kazandığı bilgiyle, doğrudan kişisel deneyimine dayalı, Hollanda'nın yanı sıra Venedik örneğinden de esinlenerek bir denizcilik politikası uygulamaya girişti. Çar, seyir yöntemlerini öğrenmeleri için yurtdışına 50 genç adam (22'si Birleşik Eyaletler'e, 28'i Venedik'e) yolladı; Venedik'te 17 Rus öğrenci Dalmaçyalı bir hocadan, Venedik'in Perast'tan getirttiği Marko Martinoviç'ten ders aldı; Martinoviç'in yurttaşı olan Matija Zurajeviç ise Rus filosunun amiralliğine getirilecekti. Büyük Petro'nun birincil hedefi, "Baltık'a bir pencere açma"sını engelleyebilecek olan İsveç'i kuşatmaktı. Kronstadt deniz kalesiyle birlikte St. Petersburg'un kurulması, bedelini İsveç'e ödettireceği simgesel bir girişimdi; Aland Adaları'nın desteğinden yararlanan Rus kadırgaları, İsveç'i safdışı bırakacak ve hatta Stockholm'ü tehdit edecekti. Dahası, Çar'ın iktidar hırsı, onu Sound'u geçebilecek bir dizi gemi inşa etmeye itecekti: Bunlardan 35'i 1725'te denize indirildi.

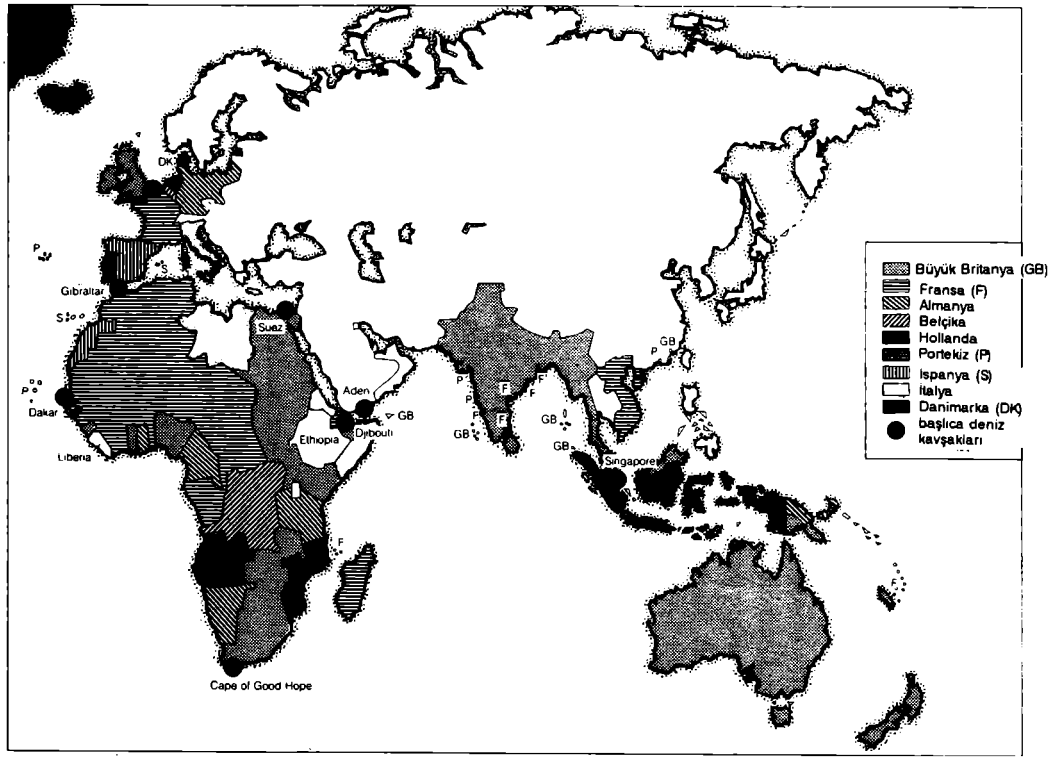
Büyük Petro'nun bir başka hedefi de Karadeniz'e açılarak Akdeniz'e inmekti. Bunun için sabırlı olması gerekiyordu, zira Rus politikası, iyiden iyiye eskimiş hantal Babıâli'ye ve İngiliz ticari çıkarları ile Fransızlar ve Türkler arasında kurulmuş olan ittifaka gelip dayanıyordu. Kendi deyişiyle "bandırasının onuru"na düşkün olan II. Katerina, hiçbir şey esirgemedi. 1770'te Kron-

stadt'tan yelken açan Rus donanması Avrupa'nın çevresinden dolaşıp Sakız Adası'nın karşı yakasındaki Çeşme açıklarında Türk donanmasını tahrip etti; bu tip olaylar, kıtasal devasılığının Rusya'yı mahkum ettiği uzun dolambaçlı yollar izleme zorunluluğunun ilk örnekleri oldu, tıpkı 1905'te Amiral Rodjestvenski'nin filosunun Güney Afrika'nın çevresinden dolanıp Japonya'ya kadar gitmesi gibi. Bir deniz gücü olarak Rusya, çifte darbe indiriyordu: Sound'dan geçerek ve Cebelitarık'tan dolaşarak Avrupalılara gücünü gösteriyor, Akdeniz'deki varlığını ilan ediyordu; Türklere ise Karadeniz ile Ege Denizi arasına sıkışmış İstanbul'a yönelik bir saldırı korkusu yaşatıyordu. Rusların Karadeniz'deki ilerleyişleri aynı hızla sürdü. Daha 1736'da saldırıya uğrayan Azak, 1774'te Kaynarca Antlaşmasıyla, Karadeniz'e ve Boğazlar'a çekilmek zorunda kalan Sultan tarafından terk edildi. Aynı zamanda Kırım, gizli bir Rus protektorası olmaktan çıkıp açık işgal bölgesi oldu (1784). İmparatorluk donanmasının 50 gemisi ve 30 kadar firkateyni vardı; bu açıkça, üç büyük Batı donanmasının (İngiliz, Fransız ve İspanyol) her birinden daha zayıf bir kuvvetti, ama gelecekteki gelişmeler bu gücün bütün yönlerde yayılmasını olanaklı kılacaktı: Akdeniz (Yunanistan'ın bağımsızlığını kazanması sayesinde), Hint Okyanusu (Ortadoğu ülkeleri aracılığıyla) ve nihayet Büyük Okyanus'taki Vladivostok; bütün bunları, Beyaz Deniz'den Bering Boğazı'na yönelik olarak Büyük Kuzey'den geçen bir yaz rotası arayışları taçlandıracaktı; ama bu başka bir konudur, Avrupa sınırlarının ötesine taşan bir konu.

Yeni Deniz İmparatorlukları

1900 dolaylarında İmparatorluk Almanyası kendi adına denizlerde egemenliğin güçlü bir devlet için zorunlu bir koşul olduğunu gösterdi. Onun okyanuslardaki varlığı iki insanın izlerini taşır. II. Wilhelm'e atfedilen megaloman sıfatı temelsiz değildir, ama onun tutkularının önce, donanma konusunda uzman bir kuramcı

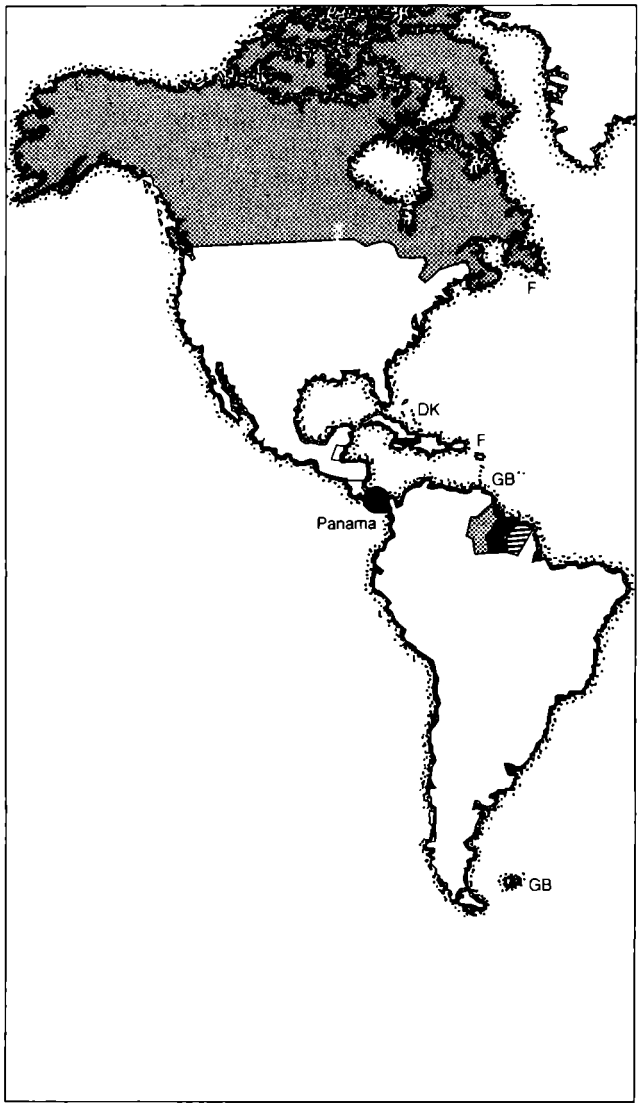
(a)


DK
Gibraltar
S
Suez
Aden
GB
Dakar
Ethiopia
Djibouti
Liberia
P
F
GB
Singapore
Cape of Good Hope
Büyük Britanya (GB)
Fransa (F)
Almanya
Belçika
Hollanda
Portekiz (P)
İspanya (S)
İtalya
Danimarka (DK)
başlıca deniz kavşakları

olmanın yanı sıra deneyim sahibi bir insan olan Amiral von Tirpitz'in amaçlarıyla, ardından da Hamburg gibi büyük eski Hansa limanlarının çıkarlarıyla birleşmesi, bu niyetlerin pratikteki gelişimine dehşet verici bir kuvvet kazandırdı. Aslında, yapıtları II. Wilhelm tarafından çevirtilip yayılan Mahan da burada çok şey öğrenmişti. İmparatorun törenleri, sanıldığından daha zeki olduğunu ortaya koyan konuşmaları, kendini bir denizci olarak sunuşu (Wilhelm, İngiliz donanma amirali üniforması giyerek ona bu unvanı veren teyzesi Kraliçe Victoria'yı memnun ettiğini sanıyordu), bütün bunlar genç imparatorun denizlerde gerçekten egemenlik peşinde olduğunu gösteren işaretlerdi.

İstatistikler onun tüm denizlerdeki varlığını, Pasifik'e kadar uzanan acentalıklarındaki artışı ve Afrika'da sahipsiz kalan her toprak parçası üzerinde sömürgeler oluşturma yeteneğini gösterir. Tirpitz'in faaliyeti bu politikanın temsilcisidir. Almanya'da, Fransa'daki "Jeune Ecole"de olana benzer teknik bir anlaşmazlığın gelişmekte olduğu dönemde Tirpitz, kendi anlayışlarını kabul ettirme imkânı buldu, zira bunlar imparatorun hayallerine destek oluyordu. Amiralin anlayışına ve irade gücüne hayran kalan imparator, onu Donanma Baş Komutanlığı kurmay başkanlığına getirecekti. "Filo savaşı"ndan yana olan Tirpitz, stratejik bir saldırının "risk"ini savunuyordu, ama 1898'de başlayıp 14 yıl sürecek olan donanma programı için gerekli kredileri Reichstag'dan alabilmesi büyük bir beceriye ve imparatorluk desteğine bağlıydı. İlk hedef Rus donanmasının Baltık'ta safdışı edilmesi ile Fransız ve İngiliz filolarıyla Atlantik'te karşı karşıya gelmek, ardından da "üst düzey bir deniz gücü"nü imparatorluk kıyılarına yaklaşmadan önce iki kez düşünmesini sağlayacak bir düzeye ulaşmaktı. İngiltere bu imanın ne anlama geldiğini elbette biliyordu. Böylece, Tripitz göreve geldiğinde 30 gemiden oluşan donanmanın 1912'ye kadarki hedefi 61 büyük gemi olarak saptandı. 18 Haziran 1897'de imparator, Köln'de Almanya'nın bir kez daha "Neptün'ün Zıpkını" haline geldiğini ilan ediyordu.

II. Wilhelm'in tutkuları, başka yerlerde sağlanmış olan ticari açılımlar gereksiniminden çok, askerî ve politik saygınlık arayı-



Şekil 6.2 (a ve b) Avrupa bütün denizlerde varlık gösteriyor: 1914'teki denizcilik mirası

şının ürünüydü. Buna karşılık Rusya'nın 18. ve 19. yüzyıldaki girişimleri geniş deniz bölgelerine ulaşmanın doğurduğu coğrafi bir gereksinimin sonucuydu. Avrupa'nın bu en büyük devleti gibi en küçük devletlerinden biri de aynı gereksinimi duyuyordu. Gerçekten de bu yüzyılın başında İsviçre, kıtalı kaderini Ren ve Rhône aracılığıyla denize ulaşarak yenmek istiyordu. 1941'de İsviçre, İkinci Dünya Savaşı sayesinde 36 gemiye (1989'da 22) ve Rotterdam ile Sète limanlarında tesislere sahip olacaktı. Bu kuşkusuz sınırlı bir durumdur, ama denizin Avrupa politikasında taşıdığı önemi gösterir.

Diğer yerlerde ekonomik ve politik gereksinimler ağır basıyordu. Büyük bir limanı, Trieste'yi ve Adriya Denizi'nin Kotor'a kadar uzanan Balkan kıyılarını elinde bulunduran Avusturya-Macaristan İmparatorluğu için bu durum geçerliydi. Ve elbette, birliğini sağladıktan sonra Akdeniz'in ortasındaki liman kimliğini ve Doğu ile Batı arasında köprü oluşturma rolünü yeniden canlandırarak Venedik ve Cenova'nın mirasına yaşam kazandırmak isteyen İtalya için de bu durum geçerliydi. Fransa'nın Tunus'taki ve İngiltere'nin Malta'daki varlığı sürdüğü müddetçe, İtalya için Otranto Boğazı'nı denetlemek, Arnavutluk'a hükmetmek ve Libya'ya egemen olmak, Doğu Akdeniz'e açılabilmenin başlıca yoluydu. Bir başka düzeyde İspanya'nın durumu da buna benziyordu. Amerika Birleşik Devletleri tarafından Atlas Okyanusu ile Büyük Okyanus'tan uzaklaştırılmış, böylece imparatorluğundan geriye kalan her şeyi elinden alınmış olan İspanya, Mağrip'te Fransa'nın gerisinde kalmış olmakla birlikte, bu durumu Fas'ı elinde tutarak dengelemek peşindeydi; bu yüzyılın ikinci yarısında yeniden görüşmelere başlamasına rağmen Cebelitarık'ta kontrolü tekrar eline geçiremeyecek olsa bile.

Günümüze kadar deniz, Raymond Aron'un deyişiyle "büyük imparatorlukların temel direği" rolünü oynamıştır. Deniz olmasaydı Avrupa, sömürgelerine sahip olamaz ve bu yüzden de pek çok tutkusu büyük ölçüde başarısızlığa mahkum olurdu. II. Wilhelm'den daha hafif, ama Napolyon'dan daha ağır biçimde Hitler, denizlerdeki şansını Dover Boğazı'ndan geçemediği için yi-

tirmiş; Mussolini ise bu şansı, donanmasını Akdeniz'deki egemenlik iddialarına denk düşen kaynaklarla besleyemediği için kaybetmiştir.

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra SSCB'de Amiral Gorşkov'un girişimleri sırasında işler daha farklı yürüdü. Bu ülkenin egemenlik tutkusu, ideolojisinin yanı sıra, devraldığı gelenekten kaynaklanıyordu ve bariz teknik yetersizlikler dikkate alındığında amiralin çalışmaları sırasında genel olarak deniz sorunlarına ilişkin berrak bir kavrayış sergilediğine tanık oluruz. Ama bu tip çabaların geleceğinin olup olamayacağını söylemek için henüz çok erken. Hal ne olursa olsun bu örnek, denizin bir Avrupa devleti açısından taşıdığı önemi gösterir. "Tarih" diye yazıyordu Gorşkov, "deniz kuvvetlerine sahip olmayan devletlerin büyük güç olma statülerini uzun süre ellerinde tutamayacağını göstermiştir... kıtalar, dev birer adadan ibarettir..." Hint Okyanusu ve Büyük Okyanus'un dışında Sovyet donanması, Groşkov'un komutasında Baltık'taki varlığını ortaya koyup Biskay Körfezi'ne kadar yaygınlaştırmış, Akdeniz'in doğu ve batısındaki boğazlarda sürekli bir batı üssü oluşturmuş ve elbette Kuzey Avrupa'daki Kuzey Buz Denizi hattını kendi denetimi altında tutmuştur.

Tarih Denizde Belirlenir

Avrupa donanmalarının kendi denizlerindeki ve okyanuslardaki rolüne ilişkin başka örnekler vermeye gerek yok. Winston Churchill'in hatıralarında dile getirdiği üzere, Avrupa tarihinin her aşamasında büyük sorunların çözümünün kıtadan çok denizden geldiği yolundaki görüşleri onaylamamak mümkün mü? En azından kıtasal çözümlerin daha önceden denizde alınan kararlara bağımlı kaldığını söyleyebiliriz. Buna ilişkin örnekler listesi çok uzundur. Biz yalnızca birkaçına değinmekle yetinelim: Ortaçağ'da Sluys (1340); 16. yüzyılda Wight (1545), İnebahtı (1571) ve Armada'nın yenilgisi (1588); 17. yüzyılda Sicilya'da Agosta (1676), Bévéziers (1690) ve La Hougue (1692); 18. yüzyılda

Chesapeake (1781), les Saintes (1782); 19. yüzyılda Trafalgar (1805), Navarino/Pylos (1827); 20. yüzyılda Jutland (1916) ve İtalya kıyıları (Temmuz-Ağustos 1943) ile Normandiya (Haziran 1944) ve Provence (Ağustos 1944) kıyılarındaki harekâtlar.

Bitirelim. Avrupalıların denizlerdeki tutkuları genellikle deyişlerde veya başharflerden oluşan sözcüklerde ifade edilmiştir. V. Charles'ın üzerinde güneşin hiç batmadığı bir egemenlik tutkusunu simgeleyen AEIOU'yu (*Austriae est imperium orbis universalis*); II. Wilhelm'in "Geleceğimiz su üzerindedir" bildirgesini; "Britanya dalgalara hükmeder" ifadesinde dile getirilen programı ve Mussolini'nin, Roma'nın *Mare nostrum* mirası üzerindeki hak iddiasını biliyoruz. Dalgalar birbirini izler; gelgitler kıyılara hücum eder, çocukların kumdan kalelerini yıkar.

II

Avrupa ve İnsan Toplumunda Deniz

Giriş

Gördüğümüz gibi Avrupa ile onu çevreleyen denizler arasındaki ilişki, eski bir klasik bale gösterisinin belirli bir sahnede –Avrupa– belirli bir zaman diliminde –yaklaşık üç bin yıl– sergilediği hareketlere benzetilebilir.

Birinci perdede sahneye bir grup aktör, özellikle Akdeniz ışığı altında dinamik ve yaratıcı, denizcilik etkinliklerinin sunduğu en küçük olanaklardan bile yararlanabilen insan toplulukları çıkmıştı. Sahnenin diğer yanında ise bu birinci gruptan ayrı ve ilk bakışta sanki dekoru oluşturuyormuşçasına, daha küçük, iklimlerinin pusu ve havası nedeniyle daha gölgede kalmış, yaşamlarını kuzey enlemleriyle sınırlı bir çevrede örgütlemiş bir başka grup yer alıyordu.

İkinci perdede, toplumsal yaşama eğilimli ve mali çıkarların dürtüsüyle hareket eden, Batılılar ve Kuzeylilerle ilişkilerde başı çeken Akdenizlileri izledik. Kıstakları aşarak, boğazlardan geçerek, geniş bir batı hattı üzerinde girişimlerde bulunarak ortaklarını her türlü alışverişe davet etmişlerdi.

Ortakların buna yanıtı bir sembiyoz biçimini almış ve üçüncü perdeyi, bir tür sentetik kutsallaşmayı olanaklı kılmıştı. Taktik bir anlaşma sonucunda ve eşzamanlı bir hareket içinde, Karadeniz'den Baltık'a kadar Kuzeyli ve Güneyli Avrupalılar, dünyanın tüm denizcilik alanlarına yayılmışlar ve böylece, değişik ifade bi-

çimleri kazanmış olsa da, deniz üzerindeki varlıkları açısından temel bir uyumu açığa vurmuşlardı.

Ama Avrupalıların denetim altına aldıkları çeşitli denizlerin ötesinde, bizzat denizin "kendisi" vardı. Onun Avrupa tarihi içindeki rolünü anlatmak bir şey, onu çözümlemek ise bir başka şeydir. Avrupa kıtası ile denizcilik unsuru arasındaki ilişkinin içkinliğini anlamak ve anlatmak ancak böyle mümkün olur. Tarihsel açıdan, Avrupalılar denizle nasıl birlikte yaşamışlardır? Bu soru bizi, Avrupalıların denizi nasıl gördükleri, nasıl anladıkları, nasıl hissettikleri ve son olarak nasıl sevdiklerini aramaya iter. Kitabın ikinci bölümünde işte bu konuyu ele alacağız.

7

Bir Geçim Kaynağı Olarak Deniz

Tuzlalardaki Tuz İşçileri

Kıyı topraklarında yaşayanlar ile komşu denizler arasında yüzyıllar boyu süren bir diyalog gelişmiştir. Bu, o denli yakın bir diyalogdur ki, bugün bile, örneğin Fransa'da, kıyıların gelişmesi hem tarımsal idari sorunlara hem de denizcilikle ilgili işlere bağlıdır. Tarihin erken dönemlerinden, yani 11. ve 12. yüzyıllardan itibaren İngiltere (Dover) ve Fransa'da (Dieppe, Carentan, Nantes bölgesi, Bayonne) bazı ırmaklar üzerine kurulmuş olan gelgit değirmenleri, hem tarımsal amaçlı olarak hem de liman sularının yüksekliğinin ayarlanmasında kullanılır. Varek tür adıyla bilinen su yosununu toplayarak gübre ve deniz kumu elde edilmiş, daha sonraları da bu yosun, günümüzde çeşitli besin maddelerinin bir bileşeni haline gelmiştir; onu toplayan yosun çiftçisi hiçbir biçimde denizci değildi, köylüydü. Karaya aynı şekilde bağlı bir başka grup da, inşaat malzemesi olarak kullanılmak üzere çakıl toplayıcıları veya kumsallarda, kalitesi ve dayanıklılığı sanat tarihçilerince kabul edilmiş düz cam imalatında kullanılmak üzere kum toplayan işçilerdi. Hepsinden önemlisi tarım işçisi, koyunları için eşsiz bir mera oluşturan tuzlaları kurmuştur: Tüm Avrupa buna aşinadır. Ama neticede tuz, hemen hemen bütün denizlerin zenginliğiydi, öyle ki, petrol temelli yüzyılımızın "kara altın"ına karşılık, "beyaz altın" diye adlandırılıyordu. Ve bununla birlikte çağımızda Avrupa, ikincisi bakımından zengin güneşli denizler tarafından saf dışı bırakılmamak amacıyla, Kuzey Denizi'nde yoğun bir biçimde birincisini elde etmektedir.

Zamanı ve gemilerin rotasını izleyerek tuz yapımcılarının faaliyetlerinin izini bulabiliriz. Sodyum klorüre duyulan biyolojik gereksinim, madencilik tekniklerinin kökenini yüzyıllar öncesine dayandırmıştır; bu noktada arkeolojik kalıntılar belgesel savları doğrular. Kuzeybatı Avrupa kıyılarında, Demir Çağı'ndan itibaren insanlar önce arka arkaya, daha sonraları eşzamanlı olarak Kuzey ve Manş denizlerinin her iki yakasında kil havzalardan yararlanıp çeşitli tuz imalat teknikleri uygulamışlar, bu amaçla bazıları deniz suyunu toplayarak buharlaştırma, diğerleri ise tuzlu suyun hafif ateşte metal tavalarda ısıtılması yöntemlerini kullanmışlardır. Bu çalışmaların gerçekleştirildiği yerler dikkat çekicidir: Kum tepecikleri, 3-6 metre yüksekliğinde, 100-600 metre genişliğinde, yüksek gelgit kabarmaları sırasında su altında kalabilecekleri alanlarda yer alan tümseklere dönüştürülmüştür (örneğin Lincolnshire'deki tuz tepecikleri). Bunlar özellikle İngiltere kıyılarında nem taşıyordu, nitekim 11. yüzyılda *Domesday Book*'ta (Mahşer Günü Kitabı) bu tip tepeciklerden yaklaşık 2000 tanesine değinilmişti.

12. yüzyıldan 17. yüzyıla değin uygulanan diğer teknikler de, örneğin Manş'ın güney kumsallarında izler bırakmıştır; örneğin bir teknik, kumsaldan toplanan tuzlu kumun bir hendekte yıkanması, böylece elde edilen tuzlu suyun potalarda kesintisiz ateşte birkaç kez kaynatılmasından oluşuyordu; geceleri denizciler bu ateşlerin gemi yağmacılarının aldatıcı meşaleleri olmasından kuşkulanırlardı.

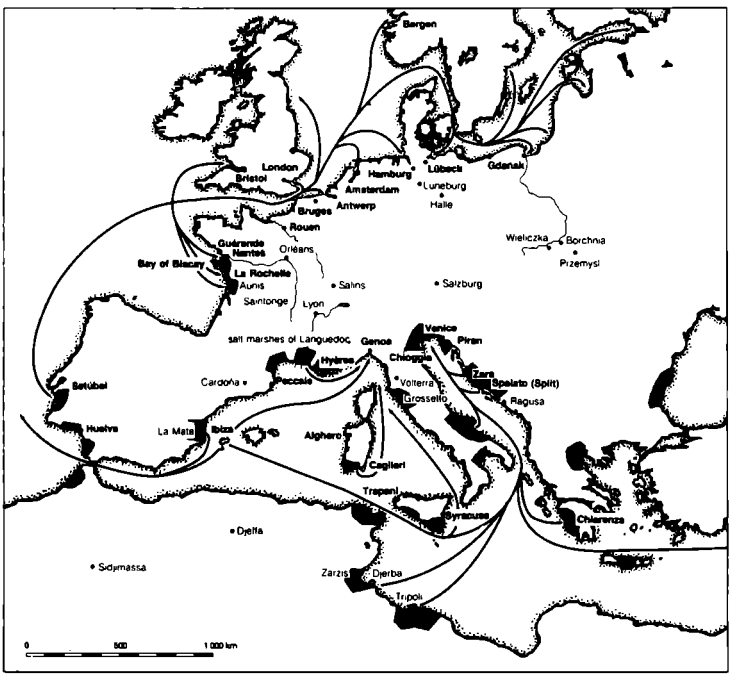
Jacques Le Goff ve P. Jennin'in tarih içinde tuzun incelenmesi amacıyla 30 yıl önce başlattıkları çalışmaları sürdürmekte olan J.-C. Hocquet, deniz tuzunun Avrupa'nın geçmişi üzerinde oynadığı role ilişkin pek çok ek kanıt sunmuştur. Örneğin, İngilizlerin tuz tepeciklerine karşılık Frizyalılar ile Zeelandlıların, kurutulmuş turba kütlelerinin yakılmasıyla elde edilen tuzlu külden tutuşmaz tuz üretiminde kullandıkları *terpen*'leri vardı. Bu teknik 8. yüzyıldan 16. yüzyıla değin çok yaygın olarak kullanılmıştı. Daha sonraları, 18. yüzyılda, Almanlar bir tür derecelendirme işlemi geliştirdiler; bu teknikte suyun iki pompalama

işlemiyle bir binanın tepesine basılmasıyla, güneşli iklimlerde bataklıkların yatay düzleminde yararlanılan enerji bu kez düşey düzlemde kullanılıyordu.

İnsan, yaşamsal bir zorunluluğu karşılamak üzere, Kuzey semaları altında sonuçları şüpheli olan deneylere giriştiğinde, hüneri iyiden iyiye inatçı bir karakter kazanıyordu. Galya-Roma döneminde Bruges ve Ostend yakınlarında, Avrupa'nın Atlantik kıyılarındakine benzer tuzlu bataklıkların bulunduğu sanılır; ama tuz elde etmek için fırınlara gereksinim vardı.

Yukarıdaki gözlemlerden, erken dönemlerde kara ile Avrupa tuz üretimi arasında bir ilişkinin bulunmuş olabileceği ortaya çıkar. 1970'te Scheldt'te arkeologlar, Nehallenia adlı tanrıçaya adanmış, üzerinde Ren vadisi ile Kuzey Denizi kıyılarında *negociatores salarii* etkinliklerinin varlığına işaret eden yazılar bulunan 130 sunak ortaya çıkarmışlardır. Tuz, daha o dönemde bir bağlantı öğesi haline gelmiş ve güneşin kayırdığı güney örneği başka bölgelerce model olarak kabul edilmişti. Bir karşılaştırma yardımıyla Atlantik ve Akdeniz tuzlaları arasındaki benzerlikleri ve farklılıkları görebiliriz. Öncelik ve kârlılık birincisine aitti, ama temel teknikler birinden öbürüne, teknik farklılıklardan ziyade terminolojik düzeyde değişiyordu.

Hiçbir şey Atlantik ve Akdeniz'deki tuzlu bataklıkların düzenleri kadar birbirine yakın değildir. Bunlar, J.-C. Hocquet'nin dediği gibi aynı ilkelere uyarlar: Olabildiğince bol güneş ve rüzgâr almak, yağmur suyunu akaçlamak ve tuzlu suyu, tuzun kalitesini ve miktarını artırabilmek için havzalara dağıtmak. Bu ilkeler tuzlu bataklıkların oluşturulacağı bölgeleri belirlemiştir: Önce 11. yüzyılda Venedik'te, özellikle Chioggia'da, ardından ona bağlı bölgelerde, örneğin Istria'daki Pian'da, Dalmaçya'daki Pago'da, Kıbrıs'ta veya Afrika kıyılarında, bunların yanı sıra Sardinya'da Toscana (Livorno yakınları), Provence (Hyeres) ve Languedoc'ta (Saintes-Maries-de-la-Mer), İspanya'da (özellikle İbiza ve La Mata), Portekiz'de (Setûbal), Aunis ve Saintonge'da (Oléron), Poitou'da ("Bourgneuf Koyu") ve Bretanya'da (Guérende, Morbihan). Su da benzer bir güzergâh izliyordu. Bataklık



tuzlu bataklıklar

deniz trafiği yolları

Chiarenza **Chiarenza** limanları (tuz trafiği)

Şekil 7.1 Tuzun uluslararası önemi

bölmelerini ayıran setlerin içine bir oluk (Venedik'te *callio*, Guérande'da *cui*) yerleştirilirdi. Su, yükseklik farkının etkisiyle ilk birikimin oluşturulduğu bir rezervuara (*moraro*; gelgit rezervuarı) doğru akıyor, ardından küçük kanallardan geçerek tuz yataklarına boşalıyordu; en aşağı düzeyde (*capitini*; buharlaşma tavaları) tuz kristalleşiyordu. Teknik ilerlemeler, iklim koşullarına bağlı olarak daha belirgin ve geçirimsiz bölümlemeler yoluyla gitgide artan yoğunlukların elde edilmesi, yağış veya sızıntı yoluyla gelen tatlı suyun daha etkili bir biçimde giderilmesi ve nihayet ürünün kristal boyuna, niteliğine ve rengine göre ayrılıp piyasaya sürülmesi doğrultusunda gerçekleşmekteydi.

Yapılan işler de her yerde aynıydı; kanalların, setlerin, havzaların ve tuz yataklarının bakımı bir yerden öbürüne pek fazla değişmiyor ve uzun ağaç tırmıklarla (Guérande'da ağaç kürek, Poitou'da ateş tırmığı) gerçekleştirilen toplama işleminden sonra tuz, setlerin üzerindeki düz bir platforma yığılıyor, buradan da kuru binalara (tuz siloları) aktarılıyordu. Bu işlerin zaman zaman kötü havalarda yapılması gerekirdi; ama, aynı sorunlar benzer çözümler gerektirdiğinden, benzer çabaları harcayanların koşulları arasındaki ilişki eşdeğer terimlerle mukayese edilebilir. Gerçekten de, bir yerde tuz işçisi, bir başka yerde tuzlu bataklık işçisi diye anılan insanlar, birbirinden çok az fark gösteren yaşam koşullarında yıl boyu aynı görevleri yerine getiriyorlardı. Poitou gibi az sayıdaki istisnanın dışında tuzlu bataklıklardaki işgücü özgürdü; en kötüsünden, ender de olsa, Venedik'teki gibi azatlı serflerden söz ediliyordu. Tuzlalar yeni topraklardı ve yeni toprak dendiğinde de bu, özgür insan anlamına geliyordu. Ortaçağ'da insana karşı olduğu kadar doğaya karşı mücadele de özgürlük gerektirmekte veya kazandırmaktaydı: Denizde, tuzlu veya başka türden olsun bataklıkları zaptetmekle uğraşanlar için başka bir durum söz konusu olabilir miydi? Gene de, tüm Avrupa'da küçük aile işletmeleri olan tuzlalar, daha merkezî sistemlerin içine dahil edilmek istendiklerinde aynı kaderi paylaşmışlardı.

Avrupa'da tuzun tarihinde, bazı yerel farklılıklarla birlikte

üç ana aşama saptanabilir. Cassiodorus'un deniz tuzu üretimine ilişkin düşüncelerine kadar geri gitmek gerekli değilse de, araştırmamız yaklaşık 9. yüzyıl ile 13. yüzyıl arasında tartışmasız bir biçimde soylu mülkiyetine dayalı bir birinci aşamanın varlığını ortaya koymaktadır, zira Venedik patriarkları servetlerini, borçlu tuzla sahiplerinin ipotek olarak gösterdikleri mülklerine el koyarak büyütmüşlerdi: "Soylu mülkiyeti" – bu birinci aşamayı, Jacques Le Goff'a göre, "manastır sistemi" olarak adlandırmak daha doğru olur. Tuzlalar, esas olarak hisse gelirlerinden yararlanan çok büyük manastırların elinde bulunuyordu, bu manastırlar kıyılardan çok uzakta bulunsa bile. Bunların, uzun olmakla birlikte henüz tamamlanmamış olan listesi Avrupa boyunca bir yelpaze biçimi sunar; yelpaze, 11. yüzyılda Selanik'teki Aziz Demetrios manastırı ile başlar, Adriya Denizi kıyılarındaki Aquileia patriarklığının, Torcello başpiskoposunun ve Murano'daki Santa Maria ile doğrudan Venedik'teki San Giorgio manastırlarının mülkleriyle devam eder; Commachio'daki Bobbio ve Novalaise manastırları; Cervia'daki Ravenna ve özellikle San Appolinare Nuovo kiliseleri buna eklenir. Çevrim Batı Akdeniz'de, Lérin'deki St-Honorat ve Marsilya'daki St-Victor manastırlarının elinde bulunan Hyères, Toulon, Marsilya, Barre ve Sardinya'daki Cagliari tuzlaları ve nihayet Psalmodi, Aniane ve La Grasse manastırları ile Pireneler'in içinden geçerken, önemli Gerri de la Sal manastırının Languedoc tuzlalarıyla sürer. Aynı şeye Atlantik tuz bataklıklarında da rastlanır; en önemlileri, Saintonge ve Poitou'daki St-Jean d'Angley ve St-Mitchel en l'Herm veya Bretanya'daki St-Sauveur de Redon, St-Gildas de Rhuys, Prières ve Quimperlé'nin Ste-Croix manastırları gibi kıyıya yakın yerlerdeki manastırların mülkiyetindeydi; ama içerilerdeki manastırlar da kıyı tuzlalarına sahipti (Angers'deki Ronceray, Vendôme'daki Trinity). Tuzun günlük yaşamdaki önemi nedeniyle, bütün bunlar, tuz madenciliği örgütlenmesinin büyük toprak sahipliği sistemi çerçevesinde biçimlenmiş olduğu kıyılar ile kıta arasındaki sıkı ilişkiyi gösterir. Tuz, mülkiyetin sınırları içinde yaşayan insanlar ve hayvanlar tarafından tüketiliyor, dağıtımı ise "manastır filoları" denen ekiplerce gerçekleştiriliyordu.

12. yüzyılda ikinci bir aşama başlayıp 13. yüzyılda tüm Akdeniz bölgesine yayıldı; başlangıçta İtalyan kentlerinde, özellikle de Venedik'te karşımıza çıkan bu sistem, Bizans ve Arap kurumları modeline dayandırılmıştı. Gelişme sürecinin ilk aşamasında bulunan devlet, kimi zaman bireylerin yararlandığı gelirlere kendi adına el koyma eğilimindeydi. Kilit bir ürün olan tuz, özellikle deniz tuzu da iktidarın pençesine takıldı ve İtalya'dan başlayarak 14. yüzyılda diğer ülkelere yayılan bir tuz vergisi sistemi geliştı, böylece tuz kamu vergilendirmelerinde bir öğe haline geldi.

Bu tip bir ürüne yatırım çekici bir hal kazanmıştı; dolayısıyla da, ekonomik nitelikli bir üçüncü dönem başladı. Güney'deki tuzlalar, uygulanan pişirme işlemleri nedeniyle pahalıya patlayan Kuzey tuzundan daha ucuza elde ettikleri kaliteli tuzun üretimini artırdılar. Tüccarlar ise dolanım halindeki sermayelerini bu malın ticaretine yatırdılar. Kuzey ile Güney arasındaki deniz hatlarının yardımıyla bu aşama uluslararası bir özellik kazandı. Baltık ile Portekiz arasında gidip gelen, sayıları 15. yüzyıl ortasında yüzü aşan Hansa gemilerini veya Batı Avrupa limanlarına tuz dağıtan Breton kıyı ticaret gemilerini ammsamamız yeter.

Bir tüccarlar Avrupası'nın kurulmasında tuz üreticilerinin önemli rolü olmuştur; bunlar, homojen bir grup oluşturmamakla birlikte, benzer özelliklere sahip bir insan veya topluluk tipini temsil ediyorlardı. En yoksulları bataklık işçileriydi, onların durumu Kuzey'deki fırınlama işlemlerinde çalışan işçilerininkinden daha da kötüydü. Yoksulluklarının birincil nedeni, havanın kapris lerine bağlı riskli bir işle uğraşıyor olmalarıydı; bazen yeterince güneş olmuyor, bazen yazlar yağışlı geçiyor, bazen de fırtınalar bütün ürünü tahrip ediyordu. Yoksulluk, sürekli çalışma gerektiren, yıl boyunca setlerin, kanalların ve tuz yataklarının bakımını zorunlu kılan ağır bir işin karşılığında çok düşük gelir elde edilmesinden kaynaklanıyordu; kadınlar bile çalışmak zorundaydı ve tuzlu bataklık işçilerinin hepsi çiftçi olma ayrıcalığına sahip değildi. Dahası, bataklıklardan elde edilen gelirler, işçiler ile efendileri arasında son derece eşitsiz bir biçimde bölü-

şülmekteydi: Örneğin 14. yüzyılda Noirmoutier'de tuz işçileri, satış gelirlerinin ancak üçte birini alabiliyor, buna karşılık gelirin üçte ikisi La Blanche manastırına gidiyordu; ama bazen, 1365'teki gibi bir felaket söz konusu olduğunda manastır kendi payını, bataklıklarını tekrar kurabilmeleri için tuz işçilerine bırakabiliyordu. 18. yüzyılda Morbihan'daki Séné tuz işçileri, satışlarından elde ettikleri gelirlerin dörtte üçünü kiliseye verip ancak dörtte birini kendilerine alabiliyorlardı. Venedik'te ise 12. yüzyılda, süresiz ve sözlü olarak yenilenebilen kiracılık sistemi söz konusuydu. Öte yanda tuzla sahipleri, ürünlerini stoklayıp kötü hasat dönemlerine dayanma güçleri varsa, çok büyük kârlar elde edebiliyorlardı; ne var ki bu tip bir spekülasyon, yoksul tuzla işçisinin yapabileceği bir şey değildi, bu sistemden asıl olarak tüccarlar, vergi toplayıcıları ve 19. yüzyıla değin tuzlaları birbiri peşi sıra eline geçiren burjuvazi yararlanıyordu.

Tuz işçilerinin yoksulluğu günlük yaşamlarına yansıyordu. 12. yüzyılda Venedik tuzlalarından elde edilen gelirler bir ailenin geçimini sağlayamayacak kadar düşüktü. Örneğin, Bretanya'nın güneyinde, Atlantik kıyısındaki tuzlu bataklıklarda 15. yüzyılda toprak iyiden iyiye bölünmeye başladı. Burada aileler çok genişti; çok sayıda da küçük köy bulunuyordu. Bataklıkların kenarında yer alan evler, sırtlarını denize dönmüş, kayalık arazide küçük bir toprak parçası üzerine kurulmuştu, bir yanlarında da diğer yapılar (alet barakaları, tuz depoları) yer alıyordu; beyaz badanalı taş evlerin çatısı saz ve saman veya kiremitle örtülmüştü. Bu evler, kırsal görünümlerini günümüze değin korumuşlardır.

Akdeniz ve Atlantik'teki tuz işçilerinin çalışma koşulları son derece kötüydü; öyle ki, örneğin 15. yüzyılın ortaları ile 16. yüzyılda Poitou'da şikâyetler yüksek sesle dile getirilmeye başlamış, Saintonge'da ise açık bir ayaklanma biçimini almıştı. 1451'de Poitou'da şikâyet konusu olan koşullar, bu tip durumlarda belirli bir abartma payı olsa da, kuşkuya yer bırakmamaktadır. Kayıtlardan, tuz işçilerinin "çevredeki bölgenin en yoksul insanları oldukları, günlük çözümlerle yaşamaya çalıştıkları, geniş

aileler beslemek zorunda kaldıkları, gelecek hasat üzerindeki paylarının (bu örnekte gelirlerin üçte ikisini alan) efendilerine ipotekli olduğu ve tuz tüccarlarına büyük borçlarının bulunduğu" anlaşılmaktadır. Kısa bir süre sonra, XI. Louis döneminde, "tuzla emekçileri" olarak adlandırılan bu insanların, "meyvelerimizi gözyaşlarımızın tuzuyla kurutuyoruz" biçiminde hicivler düzmeleri hiç de şaşırtıcı değildir. Bunu izleyen yüzyılda kızgınlık büyüdü ve 1458'de Saintonge'da, "toprakların üzerine çekirgeler gibi konan, halkın geçim kaynağını yalayıp yutan ve ancak keselerini doldurduktan sonra kalkıp giden" tuz vergisi toplayıcılarına karşı silahlı bir direnişe dönüştü. Bu hoşnutsuzluk karşısında Kral II. Henri, halkın üzerindeki mali yükleri hafifletip çalışmalarının zorluğuna ve kraliyet kıyılarının güvenliğine yaptıkları katkılara övgüler düzdü: "Güçlüklerle çelikleşmiş, denizin taşkınları, hileleri ve tehlikeleriyle içli dışlı olmuş, bir cengâver kadar yetenekli, karada ve denizde başka hiçbir kıyı insanının olamayacağı kertede savaşçı ve cesur bu insanlar" için. Tuzla işçilerinin toplumsal yararlarının gecikmiş bir kabul bulması, ne ilkti ne de sonuncu olacaktı. Kilise onların pazar günleri çalışmalarını mütevazı bir biçimde kabul etmiş, gerekçe olarak da, Henri de Gorkum'un 1420-1430'da yazdığına göre, "tuzun malzemelerini taşıyan su geldiğinde, kaynakları kurutmamak" amacını göstermişti. Su ve tuz: İki kutsal öğe; başpiskoposluk ayininin iki unsuru. Bir bakıma köylü olan tuz işçileri geçimlerini denizden sağlıyorlardı, ama aynı zamanda kıyılara göz kulak oluyor ve istendiğinde denizci kıyafetleri giyiyorlardı. Her şeye kadir, mütevazı, çoğunlukla sefil durumda olan bu insanlara Avrupa çok şey borçluydu.

Balıkçılık Dünyaları

Son dönemlerde soğutma yoluyla saklama teknikleri geliştirilene değin balıkçılar bu amaçla tuzdan yararlanmışlardır. Bu tarihsel ayrıntı, yaşadıkları iklim, avlanma biçimleri ve görevlerin ör-

gütlenme tarzı ne olursa olsun, balıkçıları birbirine bağlayan en önemli öğe oldu. Denize ilişkin konulara yeterince önem vermeyen kara insanı ise balıkçılıkla ilgili kuruluşların çok çeşitliliğini yeterince kavrayamamıştı. Bugün "Mavi Avrupa" denen örgütlenmenin gerçekleştirilmesindeki güçlükleri anlayabilmek için, coğrafya perspektifiyle tarihsel bir anımsatma yapmak yararlı olacaktır.

Başta kıyı topoğrafyası olmak üzere, denizin hidrolojik koşulları, iklim, teknik etmenler (gemiler ve motorlar), her bölgenin kendine özgü balıkçılık tarzını geliştirmesinde rol oynayan başlıca unsurlar olmuştu. Kıyıda balık yakalamaktan başlayıp biraz açıkta avlanmaya ve nihayet açık denizlerde uzun süreli av sürmeye kadar uzanan aşamalar her zaman kendilerine göre gerekli donammlar gerektiriyordu.

Her avlanma tarzının kendi teknikleri vardı ve her biri kendi insan tipini yaratıp kendine özgü sosyal örgütlenme biçimleri gerektiriyordu. Zaman etmeni de önemli bir rol oynadı; haberleşmeyi hızlandırıp teknik alışverişi geliştirdi, balık hasatlarına kapıları açtı, sermayenin bu alana yatırım yapmasının olanaklarını yarattı, belirli servetlerin oluşturulmasını sağladı ve daha şansız veya daha beceriksiz olanları daha mütevazı koşullara mahkum etti.

Akdeniz Kıyı Balıkçılığı

Avrupa'nın her iki denizcilik bölgesi de kendi özgün balıkçılık koşullarını korumuştur. Akdeniz ve okyanus sularının doğasına ilişkin farklılıkları akılda tutarak balıkçılık tarzlarının karşılaştırılması, çoğunlukla dil farklılıkları nedeniyle gizlenen benzerliklerin ve zıtlıkların anlaşılmasını sağlayacaktır. Akdeniz kıyılarında uzun süre eski avlanma tarzları uygulandı. Küçük balıkçı teknesi batıkları bulan arkeologlar, bunların üzerine kazınmış yazı ve şekilleri yorumlayıp denizkabuğu yığınları üzerinde yaptıkları incelemelerle de Ausonius'un değindiği gibi, istiridyelerin yenil-

diğini saptadılar. Eski yazın da kıyı ve açık deniz balıkçılığına değinir; buna ilişkin pek çok dinsel öykü vardır. Ostia ve Tunus'ta bulunan mozaikler, avlanmakta olan balıkçıları ve dükkânlarında balık satan tüccarları göstermektedir; buna karşılık Geç Ortaçağ'ın Yunan veya Latin elyazmalarındaki minyatürler daha açık anlatılarla doludur; Christiane Villain-Gandossi'nin topladığı koleksiyon, gerek din dışı gerekse dinsel sahneler (örneğin, İnciller'deki mucizevi balıklar) bakımından çok zengindir; bunlarda, teknelerin biçimi, donanımlar ve avlanma tarzları açıkça görülebilmektedir: Oltalar, dik veya yatay ağlar, sık örülmüş sardalye ve tirhos ağları, balığı çekmek için tekneye konan aydınlatıcı *lampara*'lar, iki tekne arasına gerilen büyük cepli sürükleme ağları (bu ağlar, trol ağları gibi öylesine geniş bir alanda taranıyordu ki, balığın kökünü kuruttuğu için 15. yüzyılda Marsilya'da yasaklanmıştır).

Balığın Akdeniz kıyılarında, özellikle serbest geçit yollarında dolandığı yerlerde sabit dalyanlar kuruluyordu: Uzunluğu 100 metreye varan bu dalyanların gözleri bir labirent (*bourdigues*) oluştururdu; ya da sabit kazıklara silindir veya koni biçimli basit ve karmaşık ağ takımları yerleştirilirdi.

Sünger ve Mercan

Akdeniz'de, kıyılara yakın uygun yerlerde geleneksel olarak iki tür avcılık gelişmiştir: Sünger ve mercan avcılığı. Avrupa'da sünger avcılığı başlıca iki yerde, Türkiye ve Yunanistan açıklarında, özellikle Rodos çevresinde yapılır; ama Avrupalılar sünger gereksinimlerinin büyük bölümünü esas olarak Sirte Körfezi'nde Cerbe açıklarındaki Kerkanna Adaları ile Suriye kıyılarından sağlar. Mercan avcılığı ise Sardinya kıyılarındaki Alghero'nun çevresinde ve Napoli ile Sicilya arasında yapılır. Isı koşullarına bağlı olan bu iki tip avcılık bahar ile güz arasında gerçekleştirilirdi ve fazlaca bir teknik donanım da gerektirmezdi. Çıplak sünger avcıları günde yaklaşık on kez, her seferinde üç dakika sü-

reyle 25 kulaç (45 metre) kadar dibe dalarlardı; bugün ise 70 metreye kadar dalıp bu derinlikte uzun süre avlanmayı olanaklı kılan giysiler kullanılmaktadır. Kullanılan aletler her iki durumda da aynıdır: Torba ağından yapılmış, geniş gözlü, sünger için dörtgen (*gangava*) ve mercan için çarpı işareti biçiminde bir çerçeveye yerleştirilmiş, bir tür sürükleme ağı; denizin dibinde sürülen ağ, bir vinç yardımıyla tekneye çekilir. Özellikle tekne sahipleri açısından oldukça kârlı olan bu avlanma sanayilerini uzun süre Barcelona, Livorno, Marsilya ve Cenova elinde tutmuştur; ama sanayi gelişip zanaat olma niteliğini yitirdikçe, Liguria ve Sestri Ponente gibi birçok başka küçük limana da yaygınlaşmıştır.

Okyanusta Açık Deniz Balıkçılığı

Henri Touchard'a göre Bretanya'da kıyı balıkçılığının yanı sıra açık deniz balıkçılığı ancak 14. yüzyılda gelişmeye başladı. O döneme değin açık deniz ve korsan korkusu, ufkun gözden kaybolduğu noktanın ötesine geçilmesini engelliyordu. Üstelik, henüz salamura teknikleri geliştirilmemiş olduğundan, balığın açık denizlerden karaya kadar bozulmadan getirilmesi olanaklı değildi, bu da açık deniz balıkçılığını kârlı bir iş olmaktan çıkarıyordu. 1300 dolaylarında ortaya atılmış bir Tréguer deyişine göre, insan "denizin ucunda balıkçılık yapmalı" idi. Dahası, mayıs ile eylül arasında akın eden morina, mığrı, uskumru ve murana sürülerini kaçırmamak için, bu dönemde geri dönmek gerekiyordu.

Öte yandan açık deniz balıkçısı, tıpkı yılın geri kalan bölümünde ekip biçtiği toprakta olduğu gibi, derebeyinin denizdeki avına koyduğu sınırlamaların da yükümlülüğü altındaydı. Açık deniz balıkçılığı zaman gerektiriyordu, ama balıkçının denize açılırken yanına ancak bir günlük erzak alması koşulu getirilmişti, dolayısıyla da bir günlük erzakın yeteceği süreden fazla kalamıyordu denizde. Karada olduğu gibi denizde de avlanmanın ne

zaman başlayacağı ve ne kadar süreceği senyörlük emirleriyle saptanıyordu. Derebeyi avdan kendi payını alırdı. Ayrıca avlanma alanlarına, örneğin Mont-St-Michel koyundaki *esperquer*'ler ile Anglo-Norman adalarına onlar sahipti ve mülkiyet hakları nedeniyle, kıyılarında yaşanan memeli deniz hayvanlarının etine de el koyuyorlardı.

Atlantik ve Manş Denizi kıyılarında yaşayanlar açık denizlere çıkmadan önce Akdeniz balıkçıları gibi sığlıklarda, gelgitin çekilme zamanında balığın geri dönmesini engelleyen, ağaç veya taştan dalyanlar inşa ediyorlardı; 18. yüzyılda Bayeux ile Oleron Adaları arasında bu tip dalyanlardan 400 kadarı hâlâ varlığını korumaktaydı.

Fransa'ya ilişkin bu örneklerin İngiltere ve Felemenk'te de benzerleri bulunuyordu. Açık deniz balıkçılığı yüzyıllarca her yerde bölgesel bir zanaat olarak kaldı; ancak geleneksel senyör sistemi çerçevesindeki uzantıları ona Avrupa çapında önem kazandırmıştı. Bu önem, açık deniz balıkçılığı 13. yüzyılda iç bölgeleri, özellikle kentleri beslemeye başladığında iyice ortaya çıktı. Balık ticaretinin yaygınlaşmaya başlaması, örneğin İtalyan ve Bask tüccarları, Léon ile Cornouaille'de balık kurutma tesisleri kurarak kiralamaya yönlendirmişti. 14. yüzyılda, balık nakliyat merkezleri doğmaya başladı. Böylece Paris, Manş Denizi'nden çıkarılıp "balık arabaları" ile taşınan taze balıkla beslenir oldu. Bu örgütlenme temel bir dönüşümün ürünüydü: Uzun süreli açık deniz balıkçılığı ve uzun erimli teknik yenilikler.

Ringa ve Orkinosun Saltanatı

Akdeniz'de kırmızı orkinos avcılığı, çok sayıda balıkçı teknesinin bir bayram havasında bir araya toplanmasını sağlayan ve şiddet güdülerinin serbest bırakılmasına olanak tanıyan bir fırsat oluşturuyordu. Her teknede zıpkınlı en az dört adam bulunuyor ve av birkaç gece boyunca sürebiliyordu. Marsilyalı balıkçılar genellikle her gece evlerine dönerlerdi. Av mevsimi, balık sürü-

lerinin Katalonya ve Provence sularından Sicilya'ya doğru akın ettiği dönemlere bağlıydı; avlanma, nisan ortasından 24 Haziran'a, yani Aziz Yuhanna yortusuna kadar sürüyordu. Orkinosun avlanmasında, *tonnaire* veya *tonayra* denen (balığın adından türemiştir*), iki metre uzunluğunda, altı kulaç derinlikte yeterince büyük bir başka ağın (*ceinche*) içinde süreklenen özel bir ağ kullanılırdı. Teknedeki balıkçılar, ağa takılmış orkinosları zıpkınlarlardı. Sicilya'da, *ceinche*'nin bir başka türü, *madraque* adında, bölümlere ayrılmış ince gözlü bir pruva ağı kullanılıyordu; ağın cepleri dolduğunda, dört tekne ağı suyun üzerine çekiyor ve bundan sonra gerçek bir katliam başlıyordu: Joseph Vernet, Bandol Körfezi resminde, Mistral'ın daha sonraları "kanlı arena" diye adlandıracağı bu *madraque* vahşet sahnesini çizerken hiç de abartmamıştır. Bu "iş" kol kuvvetinin yanı sıra, adı bu teknikteki ustalığını gösteren reis aracılığıyla kuşaktan kuşağa aktarılan bir beceri gerektiriyordu.

Ringa avcılığı, orkinos avcılığının kuzeydeki karşılığıydı, ama daha büyük ekonomik öneme sahipti, çünkü 14. yüzyılın sonunda ringa avcılığı Baltık ve Danimarka boğazlarından tüm Kuzey Denizi' ile Manş Denizi'ne kadar yayılmıştı. Üstelik bu balıkçılık türü tüm Avrupa üzerinde ekonomik, sosyal ve politik sonuçlar doğurdu. Kuzey bölgeleri için ringa avcılığı, "deniz uygarlığının birleştirici simgesi" sayılabilirdi.

Ringa balığı avcılığı, Ortaçağ'dan itibaren özellikle Avrupa'ya özgü bir etkinlik olarak gelişmiştir. Ringanın Batı dillerindeki karşılığı, semantik bakımından onun Avrupa kültürü kökenli olduğunu gösterir. Tuz ve denize gönderme yapan Yunanca *hals* kökü, *hales, alex, alecium* biçimlerinde Latinceleşip *hareng, herring* ve *haring* olarak sırasıyla Fransızca, İngilizce ve Almancaya yerleşmiştir. *Clupidae* cinsi bu balıkların düzenli göçleri, Avrupa denizci topluluklarının önemli bir bölümünün yaşadığı

Orkinosun Batı dillerindeki adı Arapça "tun" ve Latince "thunnus"tan gelir (YN).

Baltık, Kuzey ve Manş denizleri kıyılarında yaşayanların tümünün ilgisini çekiyordu. Av, Shetland ve Orkney adalarında haziran sonunda, İskoçya'da temmuz ortasında, Dogger Bank'te ise ağustos sonu dolaylarında başlıyordu; Yarmouth'ta ekimde, Felemenk kıyılarında kasımda, Yukarı Normandiya ile Sussex arasında yılbaşında, hatta Nur Yortusu'nda (2 Şubat) sona ererdi. Ringa akınları uluslararası toplanmalara zemin sağlıyordu; bunun ilk tasvirlerinden birini 14. yüzyılda, V. Charles'ın danışmanı Philippe Mézières, Prusya'dan dönüş yolculuğu sırasında yapmıştır. Kitabı *Le Songe d'un vieil pèlerin*'de (Yaşlı Bir Hacının Düşü), Danimarka boğazlarına balıkçı ve balık akınını şöyle dile getirir:

> Norveç Krallığı ile Danimarka Krallığı arasında, ada ile Norveç Krallığı'nı anakaradan ayıran uzun bir deniz kolu var. Bu boğaz 15 fersah boyunca uzanıyor, ama yalnızca bir veya iki fersah genişliğinde... Eylül ve ekimde muazzam miktarlarda ringa, bu boğazı geçip bir denizden öbürüne varıyor. Sayıları gerçekten o kadar fazla ki, bu 15 fersahın herhangi bir yerinde insan ancak yolu kılıcıyla yararak onların arasından geçebilir... her yıl Almanya ve Prusya'nın her tarafından tekneler, buraya iki ay süreyle ringa avlamaya geliyorlar... herkes biliyor burada 40.000 teknenin toplandığını... Bu kayıtları iki nedenden ötürü tutmak istedim. Birincisi Tanrı'nın Hristiyanlara ne denli cömert davrandığını, tüm Almanya, Fransa ve İngiltere'nin Büyük Perhiz'de beslenebilmesini sağlayacak kadar ringa bahşettiğini bilelim diye... (Philippe de Mézières, *Le song d'un vieil pèlerin*, Cilt I, yay. G.W. Coopland, Cambridge University Press, 1969, s. 129–30.)

Mézières'in daha ileride "büyük balık almaya gücü yetmeyen... yoksul Hristiyanlar" diye söz ettiği insanların şansı 1400 dolaylarında döndü ve balığı saklamaya yönelik olarak geliştirilen teknik yenilikler ile uzun erimli ve bol miktarlarda dağıtım, makul fiyatlarda bir besin maddesi edinebilmelerini olanaklı kıldı. Gerçekten de o dönemde tuzun üretilmesi, Atlantik'ten ithali ve tuz-

lama tekniklerinin geliştirilmesi tüm Batı Avrupalıların yararına işleyen bir süreç oluşturdu. Ayrıntıya girmeden söyleyecek olursak, en önemli öğe, avın yakalandıktan sonra hemen teknede tuzlanmasıydı; bu gelişme, tuz ve balık yükü açısından daha büyük ve akından daha çok yararlanabilmek için denizde daha uzun süreyle kalabilecek tekneler gerektiriyordu. Teknede tuzlanan balığın bir bölümü, limana yakın büyük kentlere iletilmek üzere hemen gönderilebiliyordu. Daha uzun süre saklanacak olan balık ise Zeelandlı Van Beukhelsz'e mal edilen bir yöntemle işleniyordu: Bir kat tuz, bir kat balık olmak üzere büyük fıçılara yerleştirilir (salamura ringa) veya salamuraya daldırılıp tatlı suda yıkandıktan sonra tütsülenirdi (tütsülenmiş ringa). Bu tip yöntemler balığın uzak mesafelere, örneğin 14. yüzyılda Manş Denizi veya Flandre kıyılarından ta Avignon'daki Papalık meclisine kadar gönderilmesini sağladı.

Bu örgütlenme ve ticaret biçimi zamanla gelişti, ama ilerleme yönü aynı kaldı. Büyük Keşifler Çağı'nda yaygınlaşan uzun mesafeli açık deniz balıkçılığı daha önceki örgütsel modellerden esinlenmişti ve onların hacim olarak büyümesini sağladı.

Uzun Mesafeli Açık Deniz Balıkçılığı

Cabot'un ve Bristol'lı tüccarların Newfoundland'deki girişimleri, birer keşif olmaktan çok Avrupa balıkçılığının dallanarak yayılmasıydı. Klasik şema şuydu: Ara pazarlardan dışlananlar aradıklarını bulmak için başka kaynaklara yönelmişlerdi – av trafiği Bergen'in denetiminde olan morina balığı. Yeni olan, Avrupa'nın trafiği ve dağıtım sistemi içine çok uzak bir bölgeyi dahil etmiş olmasıydı. Newfoundland morinasının nakli 1540 dolaylarında düzenli ve hacimli bir faaliyet haline geldi ve Avrupa deniz hatlarıyla tümüyle bütünleşti. Böylece Atlas Okyanusu'nda üçgen biçimli bir gelenekse rota oluştu. Tuttukları balıkları Avru-

pa'ya getirebilmek için büyük miktarlarda tuza gereksinim duyan Newfoundland balıkçıları, Atlantik'e açılmadan önce gemilerini yüklüyorlardı. Ancak boşuna fazla yük taşımamak için, okyanusa açılacakları son limandan, Fransız veya Portekiz tuzlalarından yükleme yapıyorlardı. Dönüşte ise bazı gemiler aynı geometrik figürü izleyerek yüklerinin tamamını veya bir bölümünü, örneğin Marsilya'da boşaltırlardı.

Böylece yeni balıkçılık bölgeleri Kuzey ve Güney Avrupa'yı birbirine bağladı, Atlantik ötesi trafiği Avrupa denizyolları sisteminin içine kattı. Newfoundland'ın Avrupa balıkçılık etkinliğine dahil edilmesinde Fransızlar önemli bir yer tuttukları, hatta 16. ve 17. yüzyıllarda bazen ilk sırayı işgal ettikleri halde, yalnız da değillerdi. 16. yüzyılda bu etkinliğe katılan 50 kadar liman vardı ve 1580'de Fransız morina filosu 500 tekneden, İberlilerinki de esas olarak Bask ve Portekiz kökenli olmak üzere 200–300 tekneden oluşuyordu, buna karşılık yalnızca 50 civarında İngiliz gemisi vardı, zira onlar daha çok İzlanda'ya gidiyorlardı. Bu dağılım 17. yüzyılda değişti; 18. yüzyılın sonunda Avrupa, Newfoundland balıkçılığının bir bölümünü "Amerikalılar"a bıraktı; zira Fransa'nın 20. yüzyılın başına kadar elinde tutacağı Fransız Sahili dışında, burası artık tümüyle Avrupa'nın balıkçılık bölgesi olmaktan çıkmıştı.

Morina balıkçılarının tekneleri yalnız değildi. 1540'dan başlayarak pek çok balina av teknesi sularda gezinmeye başlamıştı; bu avcılar, memeliler bakımından zengin olan Biskay Körfezi'nde ustalaşmışlardı. Balinayı Atlantik'e göçü sırasında izlemeye başlayan Basklar, av tekniklerini Newfoundland, St. Lawrence Körfezi ve Labrador kıyılarına taşıdılar; Kızıl Koy'da gerçekleştirilen son dönem kazılar, bunların kurdukları bazı barakaları ve teknelerini gün ışığına çıkarmıştır. 16. yüzyılın sonunda avın kıtlaşması, etkinliklerini daha Kuzey'e, Grönland'a, Norveç ve Spitzbergen'e taşımalarına yol açtı; St-Jean-de-Luz, Bayonne ve Le Havre arasında 17. ve 18. yüzyıllardaki verimli işbirliği, 19. yüzyılın ortalarında, adını Fransız kökenli Amerikan sahibinden alan *Winslow*'un battığı dönemde hâlâ yürürlükteydi. Balina av-

cılığı, yüzyıllar süren Avrupa tekelinden çıkıp uluslararası bir etkinlik haline gelmişti.

Dayanışma: Paylaşılan Değerler ve Sınırlanmalar

Tüm çağlar boyunca bütün Avrupa'da çeşitli balıkçılık tarzlarına ve balıkçılara karakterini kazandıran iki özellik olmuştur: Denizcilerin etkinlikleri arasındaki karşılıklı bağımlılık ve aralarındaki dayanışma her düzeyde kendini belli etmiştir. Küçük kıyı balıkçı limanları, mali talepleriyle resmî yetkileri kıyı şeridinin ve sahil sınırlarının ötesine taşan kırsal derebeylik sisteminin çerçevesine dahil edilmişti. Balıkçıların çoğu aynı zamanda çiftçiydi ve toprak ağasının pençesindeydi. Balıkçı bir toprak cemaatine dahildi ve ona bağlanmıştı: Orada doğmuş, orada kutsanmıştı ve orada gömülmeyi umuyordu, elbette "büyük yiyici" onu daha önce yutmazsa; cemaati, genellikle ana ve babasının da bulunduğu, karısının kendisini kıyıda beklediği, çocuklarının doğduğu yerdi. Bu aile bağlarıyla örülmüş cemaate, çalışma yaşamının getirdiği bağlar da eklenmişti. Balıkçı mesleğini gençliğinde, babasının veya bir amcasının teknesinde, kuzenleri veya çocukluk arkadaşları ile birlikte öğreniyordu. Jacques Bernard, geminin güvertesinde hep birlikte çalışan bu tip bir topluluğun çok güzel bir tasvirini yapmıştır ve Bordeaux kaynaklarına dayalı anlatısı, Finisterre Burnu'ndan Ouessant'a kadar, hatta daha ötelerdeki kıyı emekçilerine uygulanabilir. Buna benzer örneklere Britanya Adaları'nda veya Flaman, Hollanda, Alman, İskandinav ve Slav topraklarında da rastlanabilir; dahası, bütün farklılıklar bir yana, Akdeniz sahilleri de benzer, kendi içine kapalı kıyı birimleri sunar. Coğrafi konumları nedeniyle özellikle adalar, herhangi bir yabancıyı ancak uzun süreli bir gözlemden sonra kabul eden bu tip bir toplumsal yaşam tarzını koruyagelmiştir. Portekiz'den Norveç'e ve Baltık'tan İrlanda'ya kadar geçerli olanlar,

Fransa açıklarındaki en acımasız adalar için de söz konusuydu – örneğin Ouessant, Manş Denizi ile Atlas Okyanusu'nun buluştuğu yerde konumlanmış, insanları, mücadeleye devam etmek için 1940'ta İngiltere'de toplanan "gözcü ada". Aynı şekilde bugün hâlâ, Morbihan açıklarındaki Houat Adası balıkçıları, av "mevsiminin" ne zaman başlayacağına, şu ya da bu balığın avlanması için denizin "görünüm"üne bağlı olarak hangi "donanım"ın kullanılacağına kolektif olarak karar vermektedirler. Bu topluluk iradesi, geri bir eğilim olarak kabul edilmemelidir. Portekiz'den İrlanda'ya kadar uzanan üç örnek bulunmaktadır. Bu yüzyılın başında, Oporto yakınlarındaki Pavía de Varzim balıkçıları, kökleri 14. yüzyıla dayanan ve bazı bakımlardan Kuzeyli, İskandinav ve Kelt âdetlerine benzeyen yerel ortakçı geleneklerini korumak uğruna mücadele etmişlerdir. İrlanda balıkçıları da aralarındaki güçlü dayanışmayı korumaktadır; bu dayanışma kendini, örneğin Galway'de düzenlenen ve topluluğu yönetmek üzere hep birlikte bir muhtar seçtikleri Aziz Yuhanna yortularında yaşanan coşkuda açığa vurulur. Ama, modası geçmiş tarzlar gibi görünmeyen durumlar da vardır. Bretanya'nın ucundaki, ünlü bir geçmişe sahip Conquet limanı 1970'lerde yaş ortalaması 31 olan yüz kadar genç insan tarafından tümüyle yenilenmiştir; bu insanlar, yeni koşullara uyarlandığı taktirde, kıyılardaki zanaatkârlığın halen geçerli bir emek tarzı olduğunu kanıtlamak istemiş, bu nedenle de, ıstakozdan vazgeçip yengeç aramaya çıkmışlardı. Bu noktada, bireyciliğin çığırtkan canlılığa rampa ettiği Akdeniz ortamı ile okyanusun tehlikeleri karşısında daha sessiz bir dayanışma geliştiren Batı ve Kuzey balıkçılarının dünyası arasında bir fark vardır.

Newfoundland, İzlanda ve Spitzbergen'de "büyük meslek" olarak adlandırılan uzun mesafeli açık deniz balıkçılığı, Antarktika'ya yönelik girişimleri bir kenara bırakacak dahi olsak, dayanışma zorunluluğunu birkaç katına çıkaran güçlüklerle doluydu. Seferin uzunluğu, mesafe, denizin ve çalışma koşullarının taşıdığı tehlikeler, belki de kaçınılmaz olarak çelik bir disiplin gerektiriyordu; bu koşullar İspanya ve Portekiz'den, Fransa ve Britan

ya Adaları da dahil olmak üzere Norveç'e kadar geçerliydi. Newfoundland balıkçılarının yaşadığı yalıtılmış ortamı anlatan oldukça zengin bir yazın malzemesi bulunmaktadır: Karşılıklı iyiliklerin ve yardımlaşmaların bastırdığı, nefret olmasa bile, bir kin birikimi, öyle ki en küçük bir kıvılcımda şiddetle patlamaya hazır bir birikimdir bu. Aynı tehlikeler karşısında bulunmak, mürettebata veya gemiye zarar verebilecek en küçük bir ihmalin bile hoşgörülemeyeceği bir ortam doğurur; ne sandalda bir dikkatsizliğe ne ağ toplarken herhangi bir rasgele harekete ne de koşulların en basit bir yaranın bile iyileşmesine olanak tanımadığı bu ortamda bir yoldaşın zarar görmesine neden olabilecek bir davranışa yer vardır. En temel disiplin kurallarının bozulması bile, ulusun özelliklerine bağlı bir sertlik düzeyinde cezalandırılır. Disiplinin daha gevşek olduğu seyir sırasında bile gemide kurallar çok acımasız olmalıydı, öyle ki âdetler gereği mahkum olan eski bir Newfoundland'li kendisine sert davranın nöbetçiye, "şu anda avda değiliz, unutma!" diye bağırmıştı.

Dayanışmayı zorunlu kılan gereklilikler daha çok erken bir dönemde, maddi koşulların yardımıyla, kendini gemilerin ve balık satışlarının ekonomik örgütlenmesinde açığa vurmuştu. Kendi küçük teknesiyle avlanan hiçbir balıkçı tek başına, başkalarıyla işbirliği yapmadan uzun süre bu işi götüremezdi; aynı zamanda tarımla veya zanaatle ilgili bir başka iş yapmadığı sürece "geçimini yalnızca denizden kazanmak" durumundaydı, tıpkı 1429'daki Bréhat Adası sakinleri gibi. Önemli limanların varoşlarında veya komşu yerlerde yaşayan *très povres et indigens* (çok yoksul ve yerli) kesimin kaderi de yüzyıllar boyunca bundan farklı olmadı: Diueppe le Polet'de, Sables-d'Olonne'da, La Chaume'da, Boulogne'daki Basse Ville'de, Lizbon'daki Alfama'da, Dickens'ın anlattığı Londra'da Tower'ın aşağısındaki mahallede durum hep böyleydi. Zamanla giderek daha çok sayıda balıkçı, başkalarıyla ortak olarak kendi teknesine sahip olmaya başladı; bu onun yegâne sermayesiydi. Ama birçoğu da yalnızca emeklerini sunabiliyor ve yakalanan avdan aldıkları payla geçiniyordu. Ortaçağ'ın sonlarına doğru tüm Avrupa'daki teknele-

rin tonajı artmaya başladı, denizde kalma süresi uzadı ve elbette risk oranı da bununla birlikte yükseldi. 12. yüzyılın sonuna doğru, uzun mesafe ve derin deniz balıkçılığı geliştikçe, işbirliği zorunluluğu da kendini iyiden iyiye açığa vurmaya başladı.

Dayanışma ruhu, tekne ortakları arasındaki kâr dağılımına da yeni tarzlar kazandırdı. En yaygın uygulanan yöntem pay dağıtımıydı, yani ağım getiren her işçiye önceden belirlenmiş belirli bir miktar balık ayrılıyordu. Üstlenilen işler ve sorumluluklar da bunda belirleyici olurdu, örneğin geminin yönetiminden sorumlu olan lostromo ile dümenci de kendilerine düşen payı alırlardı. Kuzey Denizi ve Manş Denizi'nde balıkçıların arasındaki dayanışmanın temelinde bu tip ilkeler yatıyordu. Katılımcıları ifade eden Latince *socius* ve bunların arasındaki bağları tanımlayan Eski Fransızca *associages* sözcükleri, son dönemlere değin balıkçıların arasında uygulanan dayanışma kurallarının ifadeleridir. Balık, tekrar denize açılmak zorunda olan balıkçıların kendisi tarafından satılamayacağından, sermaye, işgücü, zaman ve ilişki sahibi aracılarla çalışmak gerekiyordu; aracı onları limanda karşılıyor, tuttukları balığı alıyor, satışların hesabını tutuyor, ürünün dağıtımını yapıyor ve gerektiğinde balıkçılara avans veya borç veriyordu. Bu sistem Dieppe'de kayda geçirilmişti, ama uygulaması, en azından Wenduine adlı küçük Felemenk limanında ta 1467'ye dayanır. Etkinlikleri giderek önem kazanan aracılar zamanla gemilerin donatımına da katılmaya başladılar; böylece kârdan kendilerine düşen pay artıyordu. Aracı toptancı rolü oynuyordu. Balıkçının aracıya, aracının da balıkçıya gereksinimi vardı, tam da bu nedenle, eşitsiz de olsa bu ilişki çok uzun süre böyle sürdü. Fransız Devrimi'nden sonra aracılık sisteminin yerine uygulanmaya başlayan çetele tutma yöntemi, modern ticari ilişkiler gelişene değin, aynı ilkelere dayalı olarak işledi. Emek ile sermayenin birbirinden belirgin biçimde ayrılmasıyla da, 20. yüzyılın başlarında balıkçılar dünyasında yeni bir dayanışma türü, sendikalar doğdu.

Dayanışma güdüsü, ülkeden ülkeye pek çok benzerlik taşıyan toplumsal ilişki biçimleri de kazandı. İster Fransa, İngiltere,

Felemenk, Almanya veya İskandinavya'da, isterse Bask ülkesi veya Portekiz'de olsun, balıkçılar, kamu yetkililerinin onayıyla, dinsel dayanışmayla da desteklenen meslek örgütleri kurdular. Diğer meslek dallarında olduğu gibi bu alanda da din, ruhani bir dayanışma öğesi sağlıyordu. Karşılıklı maddi yardımlaşmaya, yaşlı, yoksul ve hasta balıkçılar ile sayıları giderek artan dul ve yetimlere yardım çalışmaları da eklenmişti. Nihayet, balıkçılık dünyasını Avrupa düzeyinde düşünecek olursak, bir soruya yanıt vermemiz gerekir. Balıkçılar, diğer ülkelerde kendilerininkine benzer grupların varlığını göz ardı edemezlerdi. Kuşkusuz, dayanışma güdüsüne, hiçbir zaman sahip olmadığı bir mutlak karakter atfedemeyiz. Gerçekten de tarih, 13. yüzyılın sonunda ve Yüz Yıl Savaşı'nın başında Norman ve Bask balıkçıları arasındaki şiddet dolu düşmanlıkların anısını hâlâ korumaktadır, tıpkı aynı savaş sırasında Breton, İngiliz ve Felemenk balıkçılarının çatışmaları gibi. Karşılıklı tuzaklar kurma, teknelere saldırma, ağları parçalama, cinayet gibi sayısız olay vardır. Dahası, Akdeniz'de ve Kuzeybatı'da korsanlık büyük ölçüde, gelirlerini ikinci bir "iş"le artırmaya çalışan balıkçıların marifetiydi. Ancak, eğer "uluslararası ringa topluluğu" ifadesini kullanacak olursak, bazı ayrıntılar bu ifadenin balıkçı topluluklarını da kapsayacak şekilde yaygınlaştırılabileceğini kanıtlayacaktır. Kuzey Denizi, sakinlerinin birbirleriyle hep gırtlak gırtlağa gelecek kadar ortak çıkarlar paylaştığı bir bölgeydi.

Dramatik olayların yanı sıra, Yüz Yıl Savaşı'nın ve 17. ile 18. yüzyıllardaki savaşların en kötü anlarında bile yakından örtüşen çıkarların korunmasına yönelik bir eğilim vardı. Topyekun savaş, Akıl Çağı spekülasyonlarının ve insanlığın ilerlemesi mitinin acı bir meyvesiydi. Yüz Yıl Savaşı sırasında "avlanma mütarekesi" denen pek çok ateşkes yapılmış, böylece balıkçılar koruyucu eskortlarıyla birlikte balık avlayabilmişlerdi. Bretanya Dükü bir dilekçe sistemi kurarak, Burgonya Dükü ise balıkçı konvoyları kurarak (1471) balıkçıların beklenti ve taleplerini yanıtlamaya çalışmışlardır. Bu tip sorunlar az sayıdaki metinde belgelenmiş durumdadır. Nitekim 18. yüzyılda (1747), Birleşik Fele-

menk Eyaletleri "Fransız balıkçılarının İngiltere açıklarında avlanmaya devam edebilmeleri" için izin çıkarmış, buna karşılık Fransız kralı da "Hollanda balıkçı teknelerinin herhangi bir biçimde rahatsız edilmesi"ni yasaklamıştı.

Bu bölümü, büyük vakanüvis Froissart'ın 14. yüzyıldan kalma sözleriyle tamamlayalım:

> Bu denizlerin balıkçıları, Fransa ile İngiltere arasındaki savaş ne durumda olursa olsun, hiçbir zaman birbirlerine zarar vermez; dostça geçinip gerektiği zaman yardımlaşıyorlar ve birilerinin öbürlerinden daha çok balığı varsa denizde birbirlerinden balık alıp satıyorlar, zira birbirleriyle savaşacak olsalar, yiyecek balık olmaz.

Bu sözleri günümüzde Avrupa'da birbirleriyle balıkçılık alanında ilişkisi bulunan herkese armağan etmek isterdik. Froissart! Avlanma "kotaları" sorununa çözüm getiremese bile, bir inceleme kaynağı olamaz mı? İnsan umutla yaşar.

8

Avrupa Denizciler Topluluğu

Kimdi Onlar?

Tuzla işçilerinden balıkçılara –önce kıyı, ardından açık deniz balıkçıları– kadar uzanan denizciler dünyasında, denizle olan ilişkilerinin boyutuna ve sürekliliğine bağlı bir hiyerarşi kurulmuştu. Tuzla işçisi hâlâ pek çok bakımdan kıyıda çalışan bir köylüydü. Balıkçı ise denizde yaşıyor ve geçimini oradan sağlıyordu, ama denize olan uzaklığı, bir çiftçi olarak toprağa olan uzaklığıyla hemen hemen aynıydı. Ne var ki zaman ilerledikçe deniz egemen olmasa bile ağır basmaya başlamıştı. Sadece bir çalışma alam olmakla kalmayıp kendisinden geçinen erkekleri, kadınları, çocukları kendine bağlıyordu; onların yaşamlarını, zihinlerini, tavırlarını biçimlendiriyordu; bir kültür kalıbıydı. Onları "deniz insanı", yani denizden geçinen, onunla yaşayan ve onun için yaşayan insanlar –daha doğrusu topluluklar– haline getiriyordu.

Romalılar bu insanları, çoğul bir terim olan, *maritimi* sözcüğüyle tanımlamıştı, zira sözcük toplumsal gruplara uygulanıyordu. Avrupa da bu örneği izledi ve her dil aynı kavramı ifade eden sözcükler veya terimler geliştirdi: Fransızcadaki *gens de mer*, İtalyancadaki *genti di mare*, İspanyolcadaki *gente de mar*, İngilizcedeki *seamen* ve Almancadaki *Seeleute* gibi.

İnsan, gemi ve deniz arasındaki üçlü ilişki üzerine yapılan bir inceleme, uzmanlaşmış mesleki işlevlerin bireyselleşmesini açığa çıkarmıştır. Nitekim tekil şahıs kullanımı bu sürecin ürünüdür, önce Latincede (*marinarius, navigans, navigator, nauta*), ar-

dından diğer dillerde, örneğin Fransızcada *marinier* (su insanı) ve bunun türevleri (*marinel, maronier, mareant*), *navigateur* (denizci) ve *nautonier* (dümenci) sözcüklerinde olduğu gibi. Bütün alanları kapsayan *ars maris*, seyir sanatı terimi ise denizcilik sanatı bilgisini ifade eder.

Bunun bir uzantısı olarak terminoloji, teknik özellikleri ve hiyerarşik düzeyleri ifade edecek biçimde çeşitlenmiştir. Her dilde, gemi sahibi, kaptan, mürettebat, kamarot, dümenci, tayfa, kürekçi, halatçı, yazıcı, vb'nin işlevlerini ayıran sözcükler bulunur; liman ve tersanelerdeki personel de kendi işlevlerine göre adlandırılmıştır: Tersane ustası, kalafatçı, marangoz, halatçı, demirci vb gibi.

Denize bağımlılık, aileden başlayarak çevreye doğru yayılıyordu. Genç çocuklar küçük yaşta kamarot olarak yelken açardı, zira deniz onların ilk ve yegâne ufkuydu. Bebekliklerinden başlayarak denizin havasını ciğerlerine çektiklerini ve dudaklarında ana sütünün tuzu bulunduğunu söylemeye gerek var mı? Kadınlar da "deniz adamları" topluluğuna dahildiler. Aynı risklerle karşı karşıyaydılar, üstelik yalnızlığa ve beklemeye mahkumdular: Yalnızlıkla, endişeyle, tedirginliklerle ve kimi zaman da kıskançlıklarla dolu bir yaşam; babanın dönüş sıklığına bağlı olarak değişen çok sayıdaki çocuğun bakımında mutlak bir yalnızlık – fiziksel ve ruhsal bir yalnızlık; her ulusun yazını bu olguyu işlemiştir. Ama kadınlar da deniz için çalışıyorlardı: Kıyıda avlanıyorlar, ağların, yelkenlerin ve halatların bakımını yapıyorlardı; balığın işlenmesi ve satılması, modern balıkçılık sanayisinin gelişmesini bekleyemezdi, bu nedenle de Ortaçağ'ın sonlarından itibaren kadınlar, özellikle de dullar şirketlerin yönetimini üstlenmeye başladılar. Hepsi övgü dolu olmasa da, tüm dillerde dişi "deniz adamı"nı tanımlayan adıl ve sıfatlar vardır.

Denizci kavramının bu denli geniş bir kapsama sahip olmasına karşılık, doğrudan yelken açmayanları içine dahil etmemesinde bir tür mazoşizm öğesi bulunabilir – denizcileri karada kutsayan, eğiten, evlendiren, tedavi eden ve gömen insanlar, yani öğretmenler, doktorlar, rahipler; bunların hepsi de aynı yaşamı ve

duyguları paylaşıyorlardı. Ama gene de denize bağlı olarak yaşayan insanlar topluluğu ile sınırlı bir denizci grubu arasında fark vardı. Birinci durumda anlam toplumsal, psikolojik ve ahlaki bir özellik taşır; ikincisinde ise ekonomik veya askerî anlamda bir mesleki ve teknik içerik söz konusudur.

Denizcinin dünyasının tanımı, birbiriyle yakından ilişkili iki başka boyut daha içerir: Tarihi ve coğrafi boyutlar. 9. yüzyılın başında Şarlman, Vikinglere karşı *maritimi*'nin yardımına başvurduğunda, 25 kilometre kadar içeri uzanan kıyı bölgesinin sakinlerini, *marages* veya *marines*'i de hesaba katmıştı. Ama daha sonraları bu kıyı bölgesi gözetim hizmetlerinin sınırı olarak yeniden tanımlandı. İngiltere'de 1540'ta çıkarılan Donanmanın İdamesi Yasası'nda "seyir sanatı ve biliminde uzmanlaşmış çok sayıda kaptan, denizci ve deniz adamı yetiştirilmesi" gereğine değinildikten sonra, önemli bir gözlemde bulunulur:

> Onlar, karıları ve çocukları, nafakalarını denizden çıkarırlar ve aynı zamanda kentleri, kasabaları, köyleri ve kıyılardaki limanlarla haliçleri beslerler; bu anılan kıyılara komşu yerlerde yaşayan ekmekçiler, hancılar, kasaplar, demirciler, halatçılar, gemi yapımcıları, terziler, ayakkabıcılar ve diğer tedarikçilerle zanaatkârlar, nafakalarının büyük bölümünü aynı kaynaktan elde ederler.

Yelpaze çok geniştir. Ve diğer devletler de farklı düşünmemişlerdir, örneğin İber Yarımadası'nda, Felemenk'te, İtalya'da, özellikle Venedik'te, Gustaf Adolf döneminde İsveç'te ve Fransa Krallığı'nda bu hep böyle olmuştur. Richelieu zamanında, daha sonra XVI. Louis döneminde ve hatta daha da sonra Restorasyon sırasında tüm kıyı halkı, tıpkı İngiltere'de olduğu gibi, denizci üretim alanı olarak kabul edilmişti. XIII. Louis döneminde (1629) çıkarılan Michaud Yasası, "mesleği denizle ilgili olan" herkesi kapsıyordu. Cizvit Georges Fournier'nin önce 1643'te, ardından 1667'de tekrar basılıp 1973'te yeni basımı yapılan *Hydrographie* adlı ünlü yapıtında denizcilerin değeri "doğuştan gelen deneyim"e dayandırılır ve bizzat Richelieu, Akdeniz'de görev ya-

pan *Commandeur de la Porte*'una (Liman Komutanı) şu talimatı vermiştir: "Deniz suyuyla beslenen, kavgacı, iri kıyım cesur denizcileri, sinekkaydı tıraşlı süvarilere tercih ederim, çünkü birinciler krallarına daha iyi hizmet ederler". Colbert, bu en iyi denizciler çevresine hak ettikleri yeri vermişti; "sınıf" sisteminin kurulması, "donanmada görev yapabilecek herkes"i kapsamaya ve sistemin içinde tutmaya yönelikti. Hatta, donanmaya "kayıtlı" olanların karılarının da aynı olanaklardan yararlanmasına yönelik bir tür sosyal hizmet kurumlaşmasına da gidildi. 1681 tarihli *Ordonnance de la Marine* (Denizcilik Talimatı) ve daha sonra Valin'in buna ilişkin şerhi, deniz adamı kavramını geniş bir çerçevede ele alır. XVI. Louis'nin Donanma Bakam Satrine'e göre bu grup "çok değerli" idi. Fransız Devrimi, bütün tahribatına karşın, bu tip öğretileri reddetmekte dikkatli davrandı; 1794-95'te çıkarılan bir memorandumda, denizcilerin doğduğu ve yetiştiği çevrenin önemine değinilmiştir: "Denizci kentlerde doğmuş insanlara ihtiyacımız var; bunlar daha henüz beşikteyken denizin havasını solumuş, onunla oynayarak büyümüş olmalıdırlar... Deniz kıyısında doğan bir adam en az iki kişiye bedeldir"

Farklılıklardan Çok Benzerlikler

Zaman, mesleki çeşitlilikleri değiştirmeden coğrafi farklılıkları gevşetmiştir. Elbette, denizcilik kesimleri arasında artan tüm iletişime karşın, Akdeniz'in Levant'ı ile özellikle Okyanus'un Ponant'ı arasında farklılıklar vardı. Ama denizcilikle ilgili her düzeyde denizde yaşamanın zorunlulukları, özdeş olmasa bile koşut tepkilere yol açıyordu.

Katalonya'da, Bask ülkesinde, Bretanya'da, Hollanda'da, Belçika ve Danimarka kıyıları ile Norveç fiyortlarında balıkçıların karadaki evleri benzer çizgiler taşır. Bir yanda Cenova, Marsilya, Barcelona ve Lizbon denizci barları ile öbür yanda Bor-

deaux, Nantes, Londra, Anvers, Rotterdam ve Hamburg barları arasında, taşkınlık veya belirli bir ölçülülük düzeyinin dışında ne fark vardı?

Güvertede günlük yaşam, hareket edilebilecek alan miktarının, burada günler, aylar, hatta yıllar geçirecek insan sayısına oranıyla belirleniyordu. Bir kıyı balıkçı teknesi için birbirine aile, dost veya ulus bağlarıyla bağlı bir avuç insan yetiyordu, ama aynı şey artık açık denizlerde avlanan gemiler veya uluslararası ticaret gemileri, örneğin en egzotik biçimiyle, yüklenen köle sayısının mürettebatın iki misli olduğu siyah köle ticareti gemileri için geçerli değildi; bu durum, birkaç geminin mürettebatını esir alan korsan gemileri veya denizcilere ek olarak bir dolu asker taşıyan savaş gemileri için de söz konusuydu.

Bu yaşam koşulları yalnızca sayılarla ifade edilemez. Kuramsal olarak ev yapımında olduğu gibi gemilerin iç hacmi de metre kare miktarıyla belirleniyor ve yük bölmelerinin dışında kalan yaşanabilir bölüm uyarınca da kişi başına düşebilecek alan (ton olarak) hesaplanıyordu. Bu tip hesaplamalara Ortaçağ'da Venedik'te başlandı; 13. yüzyılın ortalarında bir tonun üçte biri olan bu miktar, 14. yüzyılda bir tona çıkmıştı. F.C. Lane'e göre, eğer korsanlık gemilere asker yüklenmesini zorunlu kılmasaydı, Ortaçağ'ın sonlarında kaydedilen teknik ilerlemeler (kare yelken, kıç dümeni) mürettebat miktarında önemli bir ekonomiye yol açabilecek düzeydeydi.

Bu eğilime, Kuzey'de olduğu kadar Güney'de de yelkenli gemiler döneminin sonuna değin süren teknik gelişmeler, ekonomik koşullar ve genel durum eşlik etti. Gemiye yüklenen malzeme ve insan miktarına ilişkin kestirimler, ancak yeterli sayısal kayıtların bulunmasıyla olanaklıdır. Metrik ton ile Kuzeyin *last*'ı ve Akdeniz'in *deux bottes*'u arasındaki ilişki, bir yaklaşımı olanaklı kılar; ama daha belirgin veriler 17. yüzyılın ortasından başlar: Fransa'da 1681 tarihli *Ordonnance de la Marine*, 1.44 m'ye 979 kg öngörmüştü. Dolayısıyla üç ayrı hedefe (Newfoundland, Antiller, Afrika) yönelik olarak tonaj/kişi miktarı sırasıyla 3,9'dan 7,3'e, 4,8'den 10,5'e ve 4,1'den 7,9'a yükselmiştir. Sağla-

nan ekonomi düzeyi çok belirgindir, ama akılcı kullanımı gerektirir ve teknik ilerleme sayesinde bir tonaj artımını öngörür.

Bunun ardından, büyük gemilerde tonaj/kişi oranındaki artışın, mürettebattan arta kalan yük kapasitesinin maksimum kullanımını olanaklı kılıp kılmadığı sorulabilir. Kapalı bölmelerde yaşamak, özellikle uzun seferlerde gemi yaşamının en can sıkıcı yanlarından biriydi. Kuzey ile Güney'in denizcileri, sosyal alışkanlıkları ve kültürlerindeki farklılıklar nedeniyle bu soruna farklı çareler üretmişlerdi. Akdenizlilerin şamatacılığına karşılık Kuzeyliler daha içlerine kapalıydılar; ama her iki grup içinde de kızgınlıklar çok çabuk gelişip patlayabiliyordu. 17. ve 18. yüzyıllarda kraliyet gemilerinde veya büyük şirketlerin ticaret gemilerinde güverte altına inildiğinde, irili ufaklı komutanların belirli bir konfora sahip oldukları kamaraların ötesinde, mürettebatın kaldığı havasız, pis kokulu, gürültülü bölmeler yer alıyordu; aynı "yatak"larda nöbetleşe uyumak, ancak hastalanıldığında, kötü havada veya çok genç olunduğunda göze alınabilecek bir durumdu. Kürekçiler ise oturdukları sıralara mahkumdular; orada uyuyor, yemeklerini orada yiyor ve diğer ihtiyaçlarını orada gideriyorlardı.

Yiyeceklerin kalitesi, yerel kaynaklar ile belirli bir kalori düzeyini tutturma çabası arasındaki ilişkiye bağlı olarak belirleniyordu. Günümüzün modern gemilerinde olduğu gibi Ortaçağ Akdeniz teknelerinde de, mürettebatın ve bazen komutanların bile bilmediği çeşitli menüler hazırlanıyordu. Avrupa gemilerinde oldukça erken bir dönemde, görevlere ve rütbeye bağlı bir "menü" hiyerarşisi kurulmuştu (Venedik gemilerinde dört ayrı yemek listesine kadar). Et, Akdeniz gemilerinde daha sık rastlanan bir besindi, buna karşılık öbürlerinde ringa ve morinanın egemenliği söz konusuydu. Temel gıda maddelerini tuz, suda yumuşatılmadan yenmeyecek kadar sert peksimet, şarap, bira ve balık çorbası oluşturuyordu. Kürekçilerin yiyeceklerine girmemek daha uygun olur, ama gene de bunlara ayakta kalacakları kadar bir şeyler veriliyordu. Bir anlamda bir "Kaloriler Avrupası" söz konusuydu: 14. yüzyılda Venedik gemilerinde denizciler kişi başı-

na günde 3920 kalori, İsveç gemilerinde de bilemediniz 4000 kalori tüketiyorlardı; Felemenk gemilerinde ise tüketim düzeyi çok daha yüksekti (bira nedeniyle 6500). Öte yandan en düşük kalori düzeyi, günde 3000 ile Rus donanmasındaydı. Fransız, İber ve İngiliz gemilerindeki kalori düzeyleri bu uç örneklerin arasında yer alıyordu. Dolayısıyla, bir deri bir kemik kalmış, açlıktan kırılan Avrupa donanması iddiası, sürekli tekrarlansa da, söylentiden başka bir şey değildir.

Ne var ki, temizlik maddelerinin ortaya çıktığı 20. yüzyıla değin hijyen koşulları kötüydü, çok geç kuruma koşulları nedeniyle sık giysi değiştirebilmek olanaklı değildi, geminin içindeki rutubet, bit ve diğer haşaratın üremesine kolaylık sağlıyordu; basit sıyrıklar birer yaraya dönüşüyor, göz iltihabı ve verem kol geziyordu. Bit ve pirenin yanı sıra fareler denizcinin en yakın yolculuk arkadaşlarıydı, ta ki gemi su almaya başlayınca, insanlarla birlikte tekneyi terk edip denizin üzerinde yüzen bir ağaç parçasının üzerine atlayana kadar. Böyle bir ortamda, özellikle uzun yolculuklarda ölüm oram artıyordu. Vitamin eksikliğinden kaynaklanan iskorbüt hastalığı gemideki tüm faaliyetlerin durmasına, hatta en büyük gemilerin bile tümüyle tahrip olmasına yol açabiliyordu; bu durum 18. yüzyılda, turunçgil meyvelerin iskorbütü önlediği keşfedilene değin sürdü. Aslında Avrupa gemilerinde 18. yüzyıla değin adına layık herhangi bir tıbbi bakım söz konusu değildi. Hastalıklara karşı direnebilmek için gemilerin çok sağlıklı, ergenlik çağından itibaren deneyimleri içinde çelikleşmiş denizcilere gereksinimi vardı.

Katı bir disiplin, karakterlerin ve kişiliklerin oluşmasına katkıda bulunuyordu. Kadırgalardaki disiplinin sertliği efsanevi bir nitelik kazanmış, ama tabii efsanelerin buna katkısı da az olmamıştır. Akdeniz'de olduğu gibi Baltık Denizi'nde de, örneğin 18. yüzyılda İsveç ve Rus kadırgalarında kürekçilere yönelik davranışın ne kadar onur kırıcı olduğu iyi bilinirdi. Bu arada, insanlık adına tepki gösteren bazı merhametli kişiler de yok değildi: 15. yüzyılda Alman Dominikeni Felix Faber, Kutsal Topraklar'a gitmek üzere bindiği Venedik gemisinde, kırbaçlanan kürekçile-

rin boyun eğmişliği karşısında şaşkına dönmüştü; öte yandan, 17. yüzyılda Toulon'da Aziz Vincent de Paul'ün bu konudaki insancıl girişimleri herkesçe bilinmektedir. Sürekli bir şiddet düzeyine varmadığı sürece, insanlar arasındaki ilişkinin sertliği eşitleyici bir etmen oluyordu. Bu bağlamda belirli bir tip efsanevi nitelik kazanmıştı: *Patron* veya *bosco*, yani kaptanın emirlerini yerine getiren lostromo ya da *paşa*; ama, mürettebatın esas olarak köylülerden oluştuğunu göz önünde tutacak olursak, eğer belirli bir sertlik düzeyinde uygulanmasaydı, hiç de kolay ve rahat bir ortam olmayan denizde zorunlu disiplin başka türlü nasıl sağlanabilirdi?

Aynı Tehlikeler, Aynı Güvenlik Gereksinimleri

Akdeniz'de aniden patlayan fırtınalar okyanustaki kasırgalardan daha az tehlikeli değildi. İstanbul Boğazı'nın, Cebelitarık'ın, Portekiz açıklarındaki Berlenge Adaları'nın veya Breton resiflerinin, Flandre ve Danimarka boğazlarının sisi, her an karaya oturma veya kayalıklara çarpma tehlikesi yaratıyordu. Bu tip kazaların yanı sıra, yelken direklerinin güvertenin üzerine veya denize düşmesi, kara insanının pek anlayamayacağı tehlikelerdi. Bütün bunlara karşılık deniz, yaşam ve rızk kaynağı olarak kutsaldı: "Avrupa"nın plazması" olarak adlandırılıyordu. Bununla birlikte, aynı zamanda haklı olarak bir "ölüm yeri" kabul ediliyordu.

Bütün denizlerde ortak sorun olan güvenlik, trafiğin çok daha yoğun olduğu Avrupa'da özel bir önem kazanmıştı. Bir dizi trajik deneyimin ve ciddi insan ve malzeme kaybının ardından bu konuya özel bir önem vermeye başlanmasıyla son derece olumlu sonuçlar alındı. Avrupa halkları bu konuya pek de eşit olmayan ağırlıklarda eğildiler, ama herkes için geçerli olan aynı gerilimler, yüzyıllar içinde benzer sonuçların paylaşılmasını sağladı. Bu noktada, teknik, yasal sosyal ve ahlaki gelişmelerin birbirine yaklaşmış olduğunu kaydetmekte yarar var. Teknik düzey-

de, gemi yapım alanında gerçekleştirilen araştırmalar sonucunda Avrupa denizciliğine özgü üç direkli gemiler geliştirildi. Ama elbette iyi bir gemiye sahip olmak her şeyi halletmiyordu, dolayısıyla Kuzeyli ve Güneyli denizciler pek çok alanda işbirliği yaptılar; bazıları son derece usta denizciler olarak deneysel bilgileri ve ampirik sezgileriyle, bazıları da astronomi hesapları ve deniz haritalarıyla bu gelişime katkıda bulundular.

Güvenlik arayışıyla konvoylar ve donatımlı eskortlar oluşturuldu ve denizlerle haliçlerde kılavuz kullanma uygulaması gündeme geldi. Bir kez daha Roma örneğinden esinlenen Avrupalılar kıyılarını fenerlerle donattılar; bir dizi mimari sorunun çözülmesi, yeni malzemelerin ve enerji kaynaklarının geliştirilmesi, optik alanında ilerlemeler kaydedilmesi sonucunda, 17. yüzyılda deniz fenerlerinin sayısı hızla arttı. Avrupa kıyılarının bazı yerlerinde o kadar çok sayıda ve birbirine o kadar yakın deniz feneri vardır ki, bunların görünümü bir festival sırasında ışıklarla donatılmış balkonları andırır. Elbette bu durum denizde kazaların önemli ölçüde azalmasını sağlamıştır.

Deniz felaketlerini önleme çabaları sonucunda denizcilik sigortası oluşturuldu. Bu konuda en verimli girişimleri Akdenizliler başlatmıştı. Ondan önce de benzer uygulamalara rastlanır, ama deniz ticaretinin hızlanması, tüccarların, özellikle de Floransalıların yaratıcılığını kışkırtmıştı. 14. yüzyılda Féderigo Mélis, primli sigorta uygulamasını başlattı; primler bölgeye ve döneme, doğal risklere veya insan kaynaklı tehlikelere (savaşlar, korsanlık) bağlı olarak değişiyordu. Bu sigorta biçimi önce okyanus limanlarına, ardından da Kuzey'e yayıldı. Kastilyalı yatırımcılar, özellikle de Burgoslular ve Bilbaolular bu uygulamayı sürdürerek 16. yüzyılda Anvers'e kadar uzanan uluslararası bir ağ oluşturdular. Buna karşılık Hansalılar, kendi ihtiyatlılıkları ve alışkanlıkları çerçevesinde, çok uzun seferler için borç verme gibi daha geri uygulamalarla yetiniyorlardı.

Birkaç olay, güvenlik kaygılarının, özellikle teknik temelli güvence arayışlarının nasıl hızla yaygınlaştığının anlaşılmasını kolaylaştıracaktır. Bunlardan ikisi coğrafi ve psikolojik açılar-

dan birbirinin zıddıdır. Birincisi, yukarıda değinmiş olduğumuz üzere Gdansklı yetkililerin, 15. yüzyılın ikinci yarısında onarıp kullandıkları ve bir model olarak yararlandıkları La Rochelle menşeli *Pierre* gemisi olayıdır. Öbürü ise Kuzey gemilerine övgüler düzen, 18. yüzyıl başından kalma bir Venedik metnidir: "Batılılarla", denmekte metinde, "ne yetenek ne kâr ve ne de teknelerin güvenliği bakımlarından boy ölçüşülebilir".

İnsan kötülüklerinden kaynaklanan tehlikeler de söz konusuydu ve karaya oturmuş gemilerin yardımına koşmaya yönelik girişimlerin örgütlenmesi oldukça uzun bir zaman aldı. "Enkaz yağmacıları"nın tutumuna ilişkin genel bir kötüleyici yargı oluşturmak haksızlık olur. Adalarda yaşamalarından ötürü resmî baskının uzağında kalan insanlar, sahte meşalelerle ve fenerlerle gemileri Avrupa'nın en ücra köşelerindeki kayalıkların üzerine çekiyordu. Bir başka tuzak da kurtarma operasyonlarının düzenlenmesiydi, ama elbette mallarını yitirdikten sonra canlarını kurtaranlar bu "iyiliğin" karşılığını çok pahalı biçimde ödeyene değin kurtarıcılarının elinde rehin kalıyorlardı: 1432'de Calvi yakınlarında Jacques Coeur'ün başından geçenler buna örnektir.

Tehlikede olan insanlara yardım girişimleri son dönemlere kadar ahlaki bir sorun olmaktan çıkıp kurumsallık kazanamamıştır. 18. yüzyılın sonlarında karşılıklı yardımlaşma isteğinden ötürü denizde kurtarma kuruluşları oluşturuldu. Bu gelişme geleneksel Hristiyan telkini ile "Akıl" ruhunun sonucuydu; savaşlar ve deniz trafiği ile birlikte sayısı hızla artan kazalar da bu süreci etkiledi. Günümüzde bile, yazın hızlanan kıyı turizmi, denizle ilgili deneyimi bulunmayan pek çok kara insanının kazalara neden olmasına yol açmaktadır.

Bu konudaki ilk girişimleri, kıyılarında en çok kaza olan ülkeler başlattı. Örneğin, İrlanda Denizi'nde 18. yüzyılın sonlarında gerçekleşen kazalar, Danimarka ve Hollanda kıyılarında yaşanan felaketler (1811, 1824), 1816'da Fas açıklarındaki ünlü *Méduse* olayı ve bundan daha da önemlisi, 1855'te Bonifacio girişinde, Kırım'a gitmekte olan yüzlerce askerin ölmesiyle sonuçlanan *Sémillante* felaketi bu girişimlere hız kazandıran olaylar-

dı. Bu son olay bütün Avrupa'yı yerinden oynattı ve Uluslararası Kızılhaç örgütünün kurulmasına yol açtı. İngiltere ve Fransa'da hazırlanan kaza haritaları sayesinde, nerelerde kurtarma istasyonu kurulacağı belirlendi.

1800 öncesinde Sir William Hillary ve M. de Bernières'in (1775'te Le Havre'da) girişimleriyle İngiltere ve Fransa'da aynı yıllarda benzer kuruluşlar ortaya çıktı. Bir süre sonra da bu kuruluşlar diğer ülkelere yayıldı: İrlanda (1800 dolayları), Hollanda (1824), Belçika (1838), Danimarka (1844) vb. En güçlü kuruluşlar Fransa ve İngiltere'dekilerdi. Société Humaine des Naufragés (Le Havre, 1825) yerini Société Centrale des Naufragés ile Société des Hospitaliers-Sauveteurs Bretons'a bıraktı ve bu ikisi 1967'de birleşerek bugünkü Société Nationale de Sauvetage en Mer'i oluşturdu. The Royal National Lifeboat Institution 1849'da, Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger ise 1865'te kuruldu; bunları Instituto de Soccoros a Naufragos (Lizbon, 1892) ve Sociedad Española de Salvamento de Naufragos izledi.

Herkesin elinden geleni yapmaya çalıştığından kuşku duyulamaz. Başlıca malzemeler, batmayan ve hızlı tahlisiye sandallarından oluşur; bunlar en hassas noktaların arasında depolanır ve gerektiği anda gönüllü kurtarıcılarca kullanılmaya hazır tutulur. Alman, İngiliz, Fransız, Norveç ve İsveç kuruluşları esas olarak böyle çalışır; öbür ülkelerde ise (örneğin, Belçika, Danimarka, İspanya, Finlandiya, Yunanistan, İtalya, Hollanda, Polonya ve Portekiz), denizde kurtarma esas olarak devletin denetimi altındadır, denizcilik bakanlığı veya bir başka kamu kuruluşu tarafından yönetilir. Bu çeşitlilik, kurtarma kuruluşları arasındaki dayanışmaya engel oluşturmaz; bunlar hemen hemen her gün doğrudan Batı Avrupa ile temas halindedirler ve her dört yılda bir teknolojileriyle uygulamaları arasında eşgüdüm sağlama amacıyla toplantılar düzenlerler. Avrupa kurtarma kuruluşları gece ve gündüz, her mevsimde, hava koşulları ne olursa olsun, hiçbir karşılık beklemeden yardıma hazır durumdadır. 1992'de düzenlenen eşgüdüm planlama toplantısından önce de Avrupalı kurtarıcılar işbaşındaydılar.

Denizin kurbanları yalnızca boğularak ölenler değildir. Yaşlanma veya kaza nedeniyle özürlü hale gelenlerin yanı sıra dul ve yetimler de vardır. Fransa'da Colbert tarafından kurulan sistemin (sosyal güvenlik örgütlenmesinin bir prototipi) başka ülkelerde de benzerleri vardı; bu tip kuruluşlar, bazı hayırseverler tarafından daha Ortaçağ'da kurulmaya başlamıştı. Eski Atinalılar İÖ 5. yüzyıldaki Peloponnesos Savaşları sırasında, Romalılar ise İS 1. yüzyılda Miseno Burnu'ndaki donanmalarında hastane-gemiler kurmuşlardı: Birincilerin adı Therapia, ikincilerininki ise Aesculapius idi. 7. yüzyılda Bizans donanmasının sıhhiyesi bulunmaktaydı. Buna karşılık Ortaçağ Avrupası'nda özürlü veya yaşlı denizciler için huzurevleri, denizde kaybolanların çocukları için de yetimhaneler kurulmuştu. Venedik'te San Martino (1272) ve San Antonio (1317) huzurevleri onlara ayrılmıştı; Büyük Konsey ise gümrük gelirlerinin bir bölümünü yaşlı denizcilerin sosyal güvenliği için ayırmaya karar vermişti: "Gençliğini devlete hizmet ederek harcamış ve daha sonra iş göremez hale gelmiş, altmış yaşındaki yaşlı ve yoksul denizcilere yardım etmek bir inayet ve hayır işidir." Hayıra muhtaç o kadar çok insan vardı ki bunlar 1385'te Misericordia'ya kadar yayıldılar ve o döneme değin yalnızca hacılar için kullanılan San Nicol di Castello hastanesi 1500'de, iş göremez hale gelmiş denizcilerin hizmetine açıldı. Bu arada 16. yüzyılda Napoli Krallığı'nda Monti delle Arte del Mar darülacezesi ile İber Yarımadası'ndaki Valencia'da balıkçılar (1396), Puerto de Santa Maria (1512) ile Oporto'da (1143) kürekçiler için kurulan benzer huzurevlerine değinmeden geçmeyelim; Oporto yakınlarındaki Matosinhos'da kurulmuş olan bir donanma hastanesi bugün hâlâ aynı görevini sürdürmektedir. La Rochelle'de zengin bir tüccar olan Alexandre Auffredi'nin 13. yüzyılda kurduğu hastane de hâlâ onun adını taşır. 14. yüzyılda bu tip kuruluşlar kuzey kıyılarına yayıldı. Diğer kentlerde olduğu gibi limanlarda da yetimler, gözetilenler arasındaydı; bunların bakımıyla ilgili olarak özel görevliler, örneğin Fransa'da *garde-orphène*'ler (yetim hamileri) atanmış, Londra'da ise onlarla ilgili işlere bakan bir Yetimler Mahkemesi kurulmuştu. Aynı

çalışmalar 17. ve 18. yüzyıllarda tüm Avrupa'ya yayıldı ve Pisa (1627), Civitavecchia (1645, 1660), Rochefort (1666), Brest ve Toulon (1689), Greenwich (1695) ve Rotterdam'da (1740) donanma hastaneleri kuruldu. İsveç'te Denizcilik Yasası'yla, Visby Yasaları yeniden ele alınıp düzenlendi ve görevlerini ihmal eden denizcilerden kesilen cezaların üçte biri hayır işlerine ayrıldı. Kısacası, yaşlı ve özürlü denizciler, dul ve yetimler, sosyal güvenlik kapsamına alınması gereken bir grup oluşturuyorlardı. Denizin gazabına uğrayanların çoğunluğunu bu grup oluşturmakla birlikte, bunların sayısını tespit etmek olanaksızdır. Dahası, denizde sadece boğularak ölünmüyordu. Ölümcül hastalıklar gemilerde pek çok can alıyor ve cenazeler, bir taş bağlanarak özel bir törenle denize bırakılıyordu; 18. yüzyılda siyah köle ticareti sırasında, siyahtan çok beyaz insan ölmüştü. Alain Cabantous, 1662 ile 1791 arasında Dunkerque'te ölümlerin yüzde 37,4'ünün gemi üzerindeki kazalardan, yüzde 2,25'ininse savaşlardan kaynaklandığını hesaplıyordu. Ailesinden ve yaşadığı topraklardan çok uzaklarda, ölmekte veya ağır bir hastalık çekmekte olan bir insanın ıstırabını tahmin edebiliriz. C.E. Dufourcq, Katalan arşivlerinde yaptığı çalışmalar sırasında, adı belirsiz bir denizcinin bir sayfaya kaydettiği duayı bulup bizim için çevirmiştir: "Tanrım! Ne olur beni tehlikeden uzak tut!"

Ve nihayet, Reform'a rağmen temel inançlarına sadık kalan Avrupa'da, bir denizcinin en son kurtuluş arzusu Cennet'e gitme umudu olabilirdi. Umut her zaman var olmuştur ve tek bir uygarlığa ait değildir. Denizde, çölde veya dağda, doğanın insan üzerindeki devasa gücü her zaman denize olağanüstü veya olağandışı özellikler atfedilmesine yol açmıştır. Denize indirilmeden önce gemilerin kutsanması, bu amaçla ana direğin altında dualar okunması ve nihayet geminin baştan kıça takdis edilmesi her zaman uygulanan âdetlerdi. Gemilerin isimleri, 15. yüzyılda sahiplerinin inançlarını yansıtıyordu. Denizcinin dini karadakilerinin aynısıydı, ama en azından Cennet ile ilişkisinin yoğunluğu açısından bir farklılık da içeriyordu. 14. yüzyılın ortasından 16. yüzyıla değin, İngiltere dışında, esas olarak Kutsal Meryem'e yakarı-

lıyor, *Stella Maris* duası okunuyordu; diğer şefaatçiler genellikle, 12. yüzyılda efsanesi herkesçe bilinen Aziz Nikolaos ile Aziz Petrus'tu, bazı bölgelerde ise Akdeniz'e, okyanus kıyılarına veya Kuzey denizlerine özgü yerel azizlere yakarılıyordu. Bazen de, Baba, Oğul ve Kutsal Ruh çerçevesinde bizzat Tanrı'nın kendisi geminin koruyucusu olarak atanırdı. Tarzlar değişikti: Akdeniz ortamını Aziz Francisco işgal etmişti; Kuzey ise Azize Ursula ile Azize Barbara'nın elindeydi. Buna karşılık, Ortaçağ'da sayısı pek de fazla olmayan tümüyle din dışı sözcükler, dişi alegorilerden (Gloria, Benedicta) veya güç aşılayan hayvanlardan (örneğin, Kartal, Aslan) güç almanın yanı sıra, doğaötesi güvenlik arayışlarını ifade eder. Kuzey Protestanlığı bu ibadet tarzlarını değiştirdi. Azizlerin aracılığına son verip Tanrı'yı doğrudan koruyucu haline getirdi. Ama gene de 16. yüzyılın ortalarına değin kuzey ülkelerinden Akdeniz limanlarına gönderilen gemilerin koruyucu efendileri azizler olarak kaldı; Engizisyon'un Malta gibi bazı yerlerde son derece acımasız olan şüpheciliğine karşılık, Lutherci denizcilerin ek güvenceleri vardı. İster doğrudan ister Anası veya azizleri aracılığıyla olsun, İsa'ya aynı içtenlikle yakarılıyordu. 17. yüzyılda l'Ile de Ré'li papaz Théophile Barbauld, tehlikelere karşı okunan duaları bir araya getirmişti; bu derleme, Rahip Fournier'nin "batık gemilerin iyi kullanımı"na ilişkin ruhaniliğiyle kıyaslanabilecek bir inançtan esinlenildiğini gösteriyordu, çünkü tehlikeli, dolayısıyla da kutsal bir ortam olan deniz, kefaret talep etmekteydi. Kaygılı gerginlikler güven aşılayan bir inançla birleşiyordu. 17. yüzyıl "Ecole française"inin ruhaniliği sonunda kendisine bir yer bulmuştu, o yer, denizcilerin batıl gerilikle dolu kalpleri olsa bile. Ciddi bir tehlike anında, örneğin direk devrildiğinde, yelkenler parçalandığında veya dümen kırıldığında, yakarış daha da tutkulu bir hal alıyordu. Kendilerine ulaşabilecek bir yardım umudunun bulunmadığı durumda denizciler için her şey bitmiş demekti. Kurtuluş artık yalnızca Cennet'e ulaşabilmekti. İşte bu tip durumlar çeşitli vaatlerin dile getirildiği anlardı: Denizci, ölümden kurtulması halinde Avrupa kıyılarına dağılmış haldeki şu veya bu kutsal yere gidip bura-

dan, efsanede ödül vaat edilmiş olan şeyi getirebilirdi. Adak malzemeleri, denizcinin denizde üzerine tutunduğu bir ağaç parçası, kaza sırasında giymekte olduğu ve adağı sırasında tekrar üzerine geçirdiği bir giysi veya eşya, geminin bir modeli veya felaketi temsil eden küçük bir çizim ya da resim olabiliyordu. Bu tip alışkanlıkların, ruhani olduğu kadar antropolojik bir özelliği vardır. Antik Çağ'da, hatta ilkel topluluklarda da kullanılmış olan adak uygulaması, tüm Avrupa kıyılarına, Yunan ve Dalmaçya adalarına, örneğin Cattaro'ya damgasını vurmuştur; Napoli'deki Annunziata'da, Livorno yakınlarındaki Monte Nero'da, Antibes'te, Marsilya'daki Notre-Dame-de-la-Garde'da sayısız adağa rastlanır; Sevilla'daki büyük *Nuestra Señora de Navegadores* (Denizcilerin Meryem Anası) tablosu Keşifler'i ammsatır; bunlara, Gironde'daki Notre-Dame-de-Montuzet'de, Saint-Anne-d'Auray'de ve en küçük Breton şapelinde, Honfleur ve Fécamp'da, Notre-Dame de Boulogne'da ve Dunkerque yakınlarındaki Notre-Dame-des-Dunes'de de rastlamr. Protestanlığa rağmen bu âdet, İngiliz, Alman ve İskandinav ibadethanelerinden tümüyle yok olmamıştır; Hollanda ve Alman kiliselerinde, anımsatıcı karakteri daha ağır basan modeller, adak amaçlı olanların yerini almış, ama adak uygulaması da bütünüyle silinmemiştir. Polonya'da bile, savaşlara rağmen, kıyı kiliselerinde az da olsa adağa rastlanabilmektedir.

Yağlıboya adaklar, psikolojik ve ruhani içerikleriyle dikkat çeker. Bernard Cousin, Akdeniz resimlerini dikkatle inceleyerek bunları Avrupa'nın diğer bölgelerindekilerle karşılaştırmıştır Resmin uzamını üç öğe doldurur: Biri doğayla ilgilidir, coşmuş deniz ve tehditkâr bulutlar; ikincisi insan ve teknesiyle ilişkilidir; en üst öğe ise dua edilen gök figürlerinin görüntüleriyle doludur. Bedenin duruşu ve ellerle kolların "hareketler"i, resmin dinsel karakterini vurgular. Dalgalar, insanın tabi tutulduğu sınavı simgeler. Vücudun hareketleri ve bakışlar, insanla gök öğeleri arasında bir diyaloğun varlığına işaret eder: Yalvaran kollar ve kazaya uğramış gemidekilerin bakışları Gökler'e (Cennete) çevrilmiştir, bir azizin uzanan kolu talihsiz denizciyi ölümden çe-

kip kurtarmak üzeredir. Bakire Meryem, Bebek İsa'yı kucağına aldığında anlam doruk noktasına ulaşır; Meryem elini yalvarıcıya doğru uzatmıştır, ama gözleri bütün kararların kaynaklandığı Oğul üzerindedir ardından yapıt, basit bir denizciden gelebilecek enderlikte bir dinsel boyuta ulaşır, ama güvenlik işlevini ifade etmeyi sürdürür; tıpkı Jean Delumeau'nun en iyi kitaplarından birine vermiş olduğu ad gibi: *Rassurer et Protéger* (Yaratıcı ve Koruyucu).

Toplumsallık ve Bağımsızlık

Kara insanının pek anlayamayacağı bir biçimde, denizciler –Akdenizliler, Kuzeyliler– aralarındaki farklılıkları iki zıt karakter özelliğini paylaşarak gidermenin yolunu bulmuşlardır: Sıkı dayanışmalarla birlikte patlayıcı zıtlaşmalara yol açabilen bir toplumsallık ve bağımsızlık.

Geminin güvertesinde, yapay ama zorunlu bir erkek topluluğunun (küçük balıkçı tekneleri dışında) hem monoton hem fantastik görünümünü yukarıda ele almıştık. Bu topluluğu birbirine bağlayan yaşamsal önemdeki çimento, güvenlik talepleriydi. Küçük balıkçı teknelerinin genellikle ortak mülkiyette olması bu dayanışmayı açıklar. Buna, özellikle uzun seferlerde geminin geleceğine ilişkin ortak sorumluluk duygusu da ekleniyordu. İleride tekrar değineceğimiz çeşitli deniz yasaları bu noktaya atıfta bulunur. Görevlerinin karşılıklı bağımlılığının bilincinde olan denizciler, özellikle ortak kaderleri söz konusu olduğunda konseyler oluşturma alışkanlığı geliştirmişlerdi. Konsey, ekonomik (duraklama veya seferi sürdürme) veya teknik (bakım ve kalafatlama, hava durumuna veya korsanların varlığına bağlı olarak rotanın değiştirilmesi, acil bir tehlike nedeniyle safra atılması) düzeylerde alınacak kararların niteliğine bağlı olarak dar veya geniş olabiliyordu. "Güvertede dostluk" kavramı, Venedik'te kurulan On İkiler Konseyi'nde kısmen de olsa anlamını bulmuştu.

Gemideki dayanışma, karadaki toplumsallığın çeşitliliğinden

kaynaklanmaktaydı. Yukarıda değinilen konsey, akrabalardan, arkadaşlardan veya en azından "hemşehriler"den oluşan bir aile topluluğu gibiydi. Üyeleri aynı cemaatten gelmeseler bile kökleri aynı dinde yatıyordu ve kişisel düşmanlıklar bulunmadığı sürece aynı kafa yapısına sahiptiler. Karada dinî ve diğer bayramlarda bir araya geliyorlardı ve büyük limanlarda, balıkçılıktan kalafatçılığa, marangozluktan direk ustalığına kadar uzanan meslek kategorilerine göre kurulmuş birliklerde veya loncalarda, yukarıda değindiğimiz meslek azizlerinin himayesi altında örgütlenmişlerdi. Denizcileri bir araya getiren bu dayanışma dernekleri, kara insanının kurduğu birliklere benziyordu ve gene onlar gibi ilk amaçlarını dul ve yetimlere, yaşlı ve özürlü denizcilere yardımda bulunmak olarak saptamışlardı. Bir amaçları da denizde kaybolmuş insanları bularak kutsal toprağa gömmekti; bulunamasalar bile simgesel bir cenaze töreni düzenleniyordu; 20. yüzyılın ortalarına değin Ouessant'da uygulanan *proëlla* (etimolojik olarak *pro illa anima*) bunun bir örneğiydi. Londra loncaları yoksullara yardım çalışmalarında çok etkindi; Napolili dayanışma birlikleri ise 18. yüzyılın sonuna değin, balıkçılık vergisinin bir bölümünü, sadece denizcilerin yararlanabildiği yardım sandıklarının finansmanında kullanmışlardı. Bazı birlikler ise kamarotların ve genç denizcilerin eğitimine katkıda bulunmak amacıyla ödüllü yüzme ve kürek çekme yarışları düzenliyor veya –örneğin 17. yüzyılda Le Havre'da olduğu gibi– ahlaki ve dinî eğitimle desteklenen hidrografi dersleri düzenliyorlardı.

Mesleki düzeyde loncalar, gemide sarhoşluğu, kazaya neden olmayı, para cezasına çarptıran kurallar koymuşlardı; kendi belirledikleri av mevsiminin dışında avlananların balıklarına el koyuyorlardı; kurallara aykırı davranan dümencileri de meslekten men ediyorlardı. Almanya'da ve Baltık Denizi'nde tayfanın ücretlerini loncalar belirlerdi. Kimi zaman da daha neşeli işler yapıyor, örneğin ringa limanlarında av mevsiminin kapanışında şenlikler düzenliyorlardı; Dieppe'de bu şenlik, *oue* (kaz) ziyafetleriyle kutlanıyordu. Bir başka dayanışma derneği de, daha Rönesans dönemine gelinmeden önce bile, deniz şairleri arasında edebi yarışmalar düzenliyordu.

Dayanışma duygusu zıt –daha doğrusu, tamamlayıcı– ucuna kadar uzanıyor, her açıdan –ahlaki, dinî ve bazen disipliner– bir bağımlılık ruhunu sergileyen fedakârlık noktasına ulaşıyordu. Bunda şaşılacak bir şey yok. Babalarının veya ağabeylerinin yolundan yürüyerek veya yoksul ailelerine katkıda bulunmak amacıyla küçük yaşlarda yelken açan genç insanlar, denetimsiz bir ortamda yaşamın sorunlarıyla bir anda karşı karşıya kalıp kötü yola sapma riskini taşıyorlardı. Bunlara küçük teknelerde, bir aile ortamı içinde veya en azından bilinen bir çevrede biraz daha fazla dikkat gösterilmesine karşılık, büyük gemilerde karşılıklı niyetler bu gençlerin yollarından sapmalarının zeminini oluşturuyordu.

Elbette bazı uygulamalar dinin her zaman akılda tutulmasını sağlamaya yönelikti: Gemilerin suya indirilirken ve uzak bir sefere çıkarken takdis edilmesi (Jacques Cartier, Kanada'ya doğru yola çıkmadan önce 15 Ağustos 1534'te tüm adamlarıyla birlikte Aşai Rabbani ayinine katılmıştı). Mürettebat, kaptanın yönetimi altında her gün dua ediyordu. 16. yüzyıla değin gemilerde, hatta Venedik, Cenova, Marsilya veya Barcelona'nın Kutsal Topraklar'a hacı taşıyan teknelerinde bile pek vaiz veya papaz bulunmazdı. Rahip bulunmayışı nedeniyle de dualar, takdis töreni olmaksızın okunurdu; bu onlar için bir tür "kuru komünyon" idi. Kilise 12. yüzyılın sonunda bazı uygulamalara son verme gereğini gördü ve Flaman balıkçıların pazar günleri denize açılmalarına izin verdi. Gemilerde vaiz veya rahip bulundurulması, Protestan Reformu'ndan sonra ancak uzun okyanus seferlerinin düzenlenmesiyle başlayan bir uygulama oldu. Bu dönemde mürettebat arasında papaz olmaya yönelik bir çaba gelişti.

Aslında çeşitlilik, bazen Hristiyan mezhepleri arasındaki çatışmalar, bazen de denizaşırı topraklarda başka dinlerle karşılaşılması, denizcileri şüpheciliğe ve dine veya en azından ibadete ilgisizliğe itiyordu. Ama gene de, pek de kötü çocuklar olmayan bu denizcilerin çoğu geleneklerine bağlıydılar ve dalga geçebilecek hallerinin kalmadığı en son anda ilahi yardıma başvuruyorlardı.

Her şeyle dalga geçme, toplumsal sınırlamaların etkisini üzerinde hissetmeyen genç insanlar için çok kolay bir tutumdu. Bir kez dalgakıranlar aşıldığında, açık denizin havası tüm yasakları sona erdirip zincirleri gevşetiyordu. 1400 tarihli bir Fransız kraliyet fermanında, "denizde işler, karadakine benzemez" denmişti. Gemide hal ve tavırlar hâlâ katı ve anlaşılmazdı, ama herkes Tanrı'yı, Bakire Meryem'i ve azizleri tamk göstererek (varlıklarını kabul etmenin bir yolu!) birbirine sayıp sövüyor, küfür ve lanetler baştan kıça, iskeleden sancağa haç çıkarırcasına savrulup gidiyordu, sanki kurtuluşun uyarıcıları ve kanıtlarıymışçasına.

Kızgınlık şiddetli rüzgârlar gibi savruluyordu. Toplu yaşam içinde en küçük bir olay, bastırılmış nefretlerin bir fırtına gibi aniden patlamasına yol açabiliyordu. Güvertede veya karada bir meyhanede içkinin yardımıyla patlak veren kavgaların yanında hırsızlık olayları önemsiz kalırdı. Kadınlarla ilgili kıskançlık da başlıca unsurlardan biriydi, zira eve dönüşte evlilik ahlakı sınamaya alınıyordu; ama bu dönüşler çoğunlukla kısa sürer ve denizcinin konaklaması sırasında askıya alınan sadakat sorunu, yeni yolculukla birlikte tekrar gündeme gelirdi. Paraya ilişkin anlaşmazlıklara da sık rastlanıyordu, zira denizci gemiye bindiğinde genellikle züğürt oluyor, yolculuk sırasında kazandığı parayı da karaya çıktığı an harcayıp tüketiyordu. Bazı şiddet olaylarının daha asil nedenleri vardı: Örneğin Dunkerque'te bir grup denizcinin tecavüze yeltendiği bir hizmetçi kızın bir başka grup tarafından kurtarılması veya aralarında düşmanlık olan denizcileri (Bretanyalılar ile Gaskonyalılar, Normandiyalılar ile Flamanlar, İngilizler ile Fransızlar, Almanlar ile İskandinavyalılar) bir anda omuz omuza dövüşmeye iten dayanışma zorunlulukları.

İsyanlar

Bağımsızlık ruhu bazen daha da ileri gidiyor ve disiplin sınırlarının ötesine taşarak gerekli dayanışmayı tehdit eder bir hal alıyordu. Şiddetli cezalara çarptırılan bireysel itaatsizlik bazen fi-

rarla sonuçlanabiliyordu; Fransızlar "Sınıf" sistemi, İngilizler de "Zoralım" yöntemiyle firarlara karşı mücadeleye çalışmış, ama eşit ölçüde başarı sağlayamamıştı.

Toplu itaatsizlik isyan biçimini alıyordu, ki bunun çok daha ciddi sonuçları vardı. *La Vergue et les fers* adlı yapıtında Alain Cabantous, isyan olgusunu *groume* (Flamancadan) denen şey bakımından çeşitli yanlarıyla çok iyi incelemiştir. Önce bu terimin ifade ettiği türden bir mırıltı dolanmaya başlar, başlangıçtaki sessiz kaygılar yavaş yavaş açığa çıkar, ardından homurtularla birlikte bağırış çağırış yaygınlaşır ve neticede güvertede toplanan denizcilerden biri pupaya sıçrayıp kaptanı esir alarak geminin yönetimini ele geçirirdi. Hoşnutsuzluğun nedeni bazen çok basit bir olay olsa da, geminin erkek mikrokozmosuyla ters orantılı bir biçimde büyüyebiliyordu: Alt rütbeden birine söylenen bir söz, kötü muamele, *bosco*'nun talimatları, yemeğin beğenilmemesi, seçilen rotanın protesto edilmesi, yakalanan balığın paylaşımına ilişkin anlaşmazlıklar ve elbette korsan gemilerinde ganimet hakkı üzerinde patlayan kavgalar. İsyancıların amaçları, şikâyetlerin içeriğine ve kalkışmanın boyutuna bağlı olarak değişiyordu. Her çağda, şu veya bu oranda tutarlı ya da meşru nedenlerle başveren isyanlara rastlanmıştır. Venedik veya Cenova'da, İber ve Hansa limanlarında, İngiltere ve Fransa'da tutulan resmî kayıtlar, donanma arşivleri, ayrıca birçok görevden alma mektubu, bu tip durumlara ilişkin canlı anlatılarla doludur. Bir Katalan gemisinde, korsanlık yapmak amacıyla kaptanı esir almak için tayfayı ayartmaya çalışan elebaşının sözleri şunlardı: "Arkadaşlar! Cebinizi doldurmak istiyor musunuz? O halde herkesten her şeyini alalım!" 1757'de Londra'da bir geminin müretteb atı greve çıkmış ve gemi sahiplerini, eğer ambarda kendilerine özel malları için önemli bir yer ayırmazlarsa firar etmekle tehdit etmişlerdi. Tayfalara, ücretlerine destek olsun diye ticari mal taşıma hakkı tanınmış (Venedik'te buna *portata* deniyordu) ve İngiltere'de, yükün denizcinin ailesine gitmesi kaydıyla, bu hak yasalaştırılmıştı (1786), ama bu malların güvertede, yani kötü hava koşullarına açık bir ortamda taşınması zorunluluğu getiriliyordu.

Elebaşları nadiren basit tayfa arasından çıkardı; bunlar çoğunlukla eski düşmanlıkların veya kıskançlıkların etkisiyle harekete geçen ve belirli bir eğitim düzeyine sahip olan, ikinci sıradan veya alt rütbelerden subaylardı. Buna ilişkin en ünlü örneklerden biri, hemen herkesçe bilindiği için burada ayrıntısına girmeyeceğimiz *Bounty* olayıdır. Ondan yirmi-otuz yıl sonra, 1797'de Kraliyet Donanması'nda patlak veren uzun ve son derece ciddi bir isyan, İngiltere'yi neredeyse yıkımın eşiğine getirmişti. Onu, 1917'de Karadeniz'deki isyana değin oldukça başarı sağlayan birçok ayaklanma izleyecekti.

Daha önemsiz ama daha sık görülen firar olayları ise Ortaçağ'da İtalyan kentlerinden başlayıp 18. yüzyıla değin kırbaç cezasını gerektiren bir suç olarak varlığını sürdürdü. Bu sorun 14. ve 15. yüzyıllarda Cenova için o denli önemli bir hal almıştı ki, *Manuel des fugitifs des galées de la commune*'e (Komün Kalyonlarının Firarileriyle İlgili Elkitabı) göre, 1356'da 13 kadırgadan, gemi hayatından bıkan ve daha hafif ve ücreti daha iyi bir iş arayan toplam 190 denizci firar etmişti. Bunlar deniz trafiğinde o denli kargaşa yaratmışlardı ki, gemilerin çoğu kış seferlerinde bile eksik kalan işgücünü doldurabilmek için yeni tayfa almak zorunda kalmıştı.

Korsanlar

Yüzyıllar boyunca denizcilerin bağımsızlık ruhunun bir kapısı her zaman korsanlığa açılmıştır. Ancak 19. yüzyıldan beri, en azından Avrupa'da varlıklarını yalnızca romanlarda ve kamuoyunun zihninde sürdürmektedirler. Bir dönem tarihçiler, bu tip serüvenleri tanımlamaya ve özelliklerini saptamaya, boyutlarını değerlendirip önemini belirlemeye çalışmışlardır; ki bu hiç de kolay bir iş değildir.

Ortaçağ'ın sonlarında devlet otoritesi denizlerdeki şiddet uy-

gulamasını sınırlandırmaya, yani yönlendirmeye girişti. Bu tip anarşik bir duruma hakim olabilmek için yapılması gereken çok şey vardı, zira bireyler ve bazı kamu güçleri denetimsiz girişimlerde bulunuyorlardı. 14. yüzyılda Kuzey Denizi'nde, Manş Denizi'nde Vitalienbrüder ve Atlas Okyanusu'nda İngiliz, Fransız, Breton ve Kastilyalı korsanlar, Yüz Yıl Savaşı'ndan son derece iyi yararlandıkları gibi, ateşkes dönemlerinde bile yağlı ganimetler elde ettiler; Akdeniz'de ise ne Tiren ne Adriya ne de Ege denizleri Hristiyan ve Arap korsanların elinden kurtulabildi.

Devletin bu alandaki çabası, resmî korsanlık ile gayriresmî korsanlık arasında fark gözeten bir uluslararası yasanın kabul edilmesini sağlamaktan ibaretti. Bu konuda Bartolus ve Grotius gibi hakimlerin düşüncelerinden yararlanılmış ve 15. yüzyılda Fransa, Hansa Birliği, Kastilya ve İngiltere arasında gerçekleştirilen ikili görüşmelerle belirli mesafeler kaydedilmişti. O dönemden başlayarak da resmî korsan, hükümdarın izniyle tahtın düşmanlarına karşı denizde silahlanan ve ganimetinin meşrulaştırılmasını veya geçersiz kılınmasını Donanma Komutanlığı'nın yetkisine bırakan kişi olarak tanımlandı. Öte yandan adi korsan tanımı ise hiçbir denetim altında olmaksızın herkese saldırıp herkesi yağmalayanlar için kullanılıyordu. Böylece resmî korsan saygıdeğer biri, adi korsan ise bir haydut haline geldi.

Okyanus ve Kuzey bölgesinde tam olarak yaşama geçirilemeyen bu tanımlar, resmî korsanlık yararına işledi: XIV. Louis döneminden Napolyon dönemine kadarki İngiliz-Fransız savaşları sırasında, 17. yüzyılın ortasındaki İngiliz-Hollanda savaşları sırasında ve Baltık bölgesinde Yüzyıl Savaşı ile Rusya-İsveç çatışmaları döneminde bunların oynadığı rolü değerlendirebiliriz. Akdeniz'de durum daha karmaşıktı. 16. yüzyılda Uskoklar Dalmaçya adalarından çıkıp deniz trafiğini altüst etmişlerdi. Ama Akdeniz asıl Hristiyan ve Barbar korsanlar arasındaki silahlı çatışmalara sahne oluyordu, zira burada resmî ve gayriresmî korsanlık birbirine karışmıştı: Herkes birbirini korsanlıkla ve kâfirlikle suçluyordu.

19. yüzyılda buna bir son verebilmek için Barbar korsanların

faaliyetlerini durdurmak ve resmî korsanlığı uluslararası düzeyde yasaklamak gerekecekti – gene de her iki dünya savaşı sırasında zaman zaman resmî korsanlığa başvurulduğunu, birkaç adi korsanlık olayına rastlandığım da ammsatmamız gerekir. Birkaç yüzyıl boyunca devlet, denizcinin serüvenci ruhundan yararlanmıştır; yağlı ganimetler elde ederken, sadece adi korsanlığın değil, resmî korsanlığın da ekonomi üzerinde bir parazit olduğunun, zira hiçbir şey üretmeden mal ve enerjileri boşa harcadığının farkında bile olmamıştır.

Karma Mürettebatlar

Çatışmalar, düşmanlıklar ve rekabetler yaşasalar da, etnik, politik, sosyal ve dinsel farklılıklar içerseler de, bileşimi giderek karma hale gelen mürettebatların içinde belirgin bir kaynaşma göze çarpıyordu. Akdeniz kadırgaları döneminde firar nedeniyle boşalan yerleri doldurabilmek için, işgücü pazarlarına bağlı olarak işçi kiralama üygulaması resmen kabul edilmişti. Ortaçağ'dan beri de bu uygulama süregelmiştir.

Cenovalılar bu belirsiz duruma bir çözüm getirdiler: İşçinin kiralanması sırasında noter huzurunda garantörlerle bir anlaşma düzenleniyor ve bu anlaşmaya göre o işçi firar ederse onun yerini doldurmakla garantörler yükümlü oluyordu, üstelik bu yeni işçileri gemi sahibi veya kaptan seçebiliyordu. İşe alınanların büyük bölümü elbette Cenovalı, en azından Liguryalı oluyor, açık ise başka yerlerden, hem de Tiren kıyılarının ötesindeki bölgelerden tamamlanıyordu. Michel Balard'ın yaptığı hesaplara göre, 1369 ile 1409 arasında sekiz silahlı kadırgadaki 7508 denizcinin beşte dördü Liguryalıydı (1400'ü Cenovalı, 207'si ise kuzey kıyısından); geri kalan beşte biri komşu kıyılardan ve Doğu'daki Cenova acentalarından derlenmişti, Dolayısıyla da Yunan veya Slav kökenliydiler. Venedik filolarında ise çok sayıda Giritli, Ka-

raçeşmeli ve Kykladlı Yunan tayfa bulunuyordu. Felix Faber de dahil olmak üzere çok sayıda gezgin, *la Serenissima* [Venedik] gemilerinde kaba bir "Makedonyalı, Yunan, Sloven, Türk ve Sarazen" ayrımına rastlamıştır; ama Kâfirler, Hristiyan tutsakları kadırgalarında kürek başına geçirmekte tereddüt etmiyorlardı. Venedik teknelerindeki bu karma tayfa seçimi etnik bir mozaiğin oluşmasıyla sonuçlandı. Bu karma özellik, İtalyan limanları kadar olmasa bile Marsilya, Barcelona ve Valencia'yı da etkiledi. Atlas Okyanusu'ndaki keşifler, kâr ve serüven peşindeki bir işgücünü kendine çekiyordu; deneyimli gemicilerin yanı sıra, iç kesimlerde yaşayan ve bakir toprakların cazibesine kapılan insanlar da Lizbon, Sevilla ve Cádiz'e akarak Vasco de Gama, Cabral ve elbette Macellan'ın filolarına yazılmaya çalışıyordu.

İkiz kent tipindeki düzenlemeler farklı ülkelerin limanlarını birbirine bağlıyordu. 16. yüzyılda Nantes ile Bilbao'yu birbirine bağlayan *Contratación*, ölüler için hep birlikte dua okuma gibi bazı uluslararası kardeşlik özellikleri içermekteydi. Diğer durumlarda da sık ilişkiler yoluyla bir bağlantı gerçekleştiriliyordu; bu durum, örneğin Kuzey Bretanya ile Devon ve Cornwall limanları arasında (özellikle Roscoff ve Lannion, Exeter ve Darthmouth) veya Caux ve Essex kıyıları arasında (Dieppe, Fécamp, Rye ve Hastings) veya Calais ile Dover arasında, Flandre, Zeeland ve Doğu Anglia arasında geçerliydi. Bunun Alman ve Slav kıyılarının İskandinav kıyılarıyla sıkı bir ilişki içinde olduğu Baltık bölgesine kadar uzanan örnekleri de vardı; işte bu ilişkiler Wasaların İsveçi ile Romanovların Rusyası'nın denizlerdeki egemenlik hırsına zemin hazırlamıştır.

İşgücü Pazarları

Bu bağlamda Kuzey'de ve Akdeniz'de birkaç bölge, deniz işgücü açısından uluslararası pazar niteliği taşıyordu. Tayfa ücretli işçi haline gelmişti. İşgücünün kiralanması, örneğin Bretanya ve Norveç'te demografik konuma, ayrıca ekonomik koşullar ile tek-

nik gerekliliklere bağlıydı. 17. ve 18. yüzyıllarda Newfoundland kıyılarında mesleki becerinin ulaştığı düzey, buradaki derin deniz balıkçılığının İngiliz donanması ile Fransız ve İspanyol kraliyet donanmalarının beslendiği bir işgücü pazarı haline gelmesine yol açtı. 17. yüzyılın başlarında Flaman Cizvitler bunları "ulusların dökümtülerinden oluşan birlikler" olarak tanımlamışlardı. Çeşitlilik yalnızca etnik düzeyde değildi. Vauban, XIV. Louis'ye, "sınıflandırılmış" gemilerin yedide birinin Protestan olduğunu yazıyordu. Mürettebatların çok mezhepli yapısı kuşkusuz, okyanus insanına özgü hoşgörünün gelişmesine katkıda bulundu. Akdeniz'de bu karma yapı, ticari ve askerî kadırgalarda daha da ileri boyutlara ulaşmıştı, zira Avrupa yakası teknelerinde bile Hristiyanların yanı sıra Müslümanlar da bulunuyordu. Tayfa çok zor koşullar altında çalışmakla birlikte, resmî korsanlığın potansiyel gelirlerine güvendikleri de bir gerçekti.

Arz ve talep önemli bir rol oynuyordu. Kuzey Avrupa'da, Hollanda, Danimarka ve Hansa kentlerinin gereksinimlerini kolayca karşılayacakları bir denizci fazlası bulunmasına karşılık, Fransa ve İngiltere, denizcileri ellerinde tutabilmek için özel önlemler alıyorlardı. 1660 tarihli İngiliz Denizcilik Yasası'na göre tüm mürettebatın dörtte üçünün Britanyalı olması gerekiyordu; Colbert'in amacı Fransız tayfayı Fransız kralının hizmetinde tutmak ve onları Hollanda gemilerinde çalışmaktan caydırmaktı. Balıkçılar ve tayfa dahil olmak üzere tahminen toplam 300.000 ile 400.000 arasındaki Avrupalı denizciden Fransa'da çalışanların sayısı, 17. yüzyılın sonunda en çok 43.000 ile 1789'da 55.000 arasındaydı; İngiltere ise bu konuda Fransa'nın önündeydi. Denizci açığının kapatılması, yalnızca bir ülkenin kendi tayfalarını elinde tutması değil, ama aynı zamanda ticaret gemileri için başka ülkelerin denizcilerini de istihdam etmesi demekti. Bordeaux ve Nantes'ın çabası buydu; 1730'da Nantes, kraliyet yönetiminden, "yabancı denizciler tutma ve bunları krallıkta yerleşmeye ikna etme doğrultusunda elinden gelen her şeyi" yapmasını istemişti.

Alain Cabantous'nun incelemiş olduğu Dunkerque örneği, 17. ve 18. yüzyıllarda Avrupa denizci işgücü pazarının halini gösteren ilginç bir durumdur. Kuzey Denizi ile Manş Denizi arasında yer alan konumu, küçük ve büyük ölçekli balıkçılıktan, uluslararası kıyı ticaretinden ve sömürge trafiğinden yararlanabilmesi ve resmî korsanlık alanındaki deneyimi nedeniyle bu liman, Avusturya Felemenki'ne dahil olma ve Hollanda ve İngiltere ile ilişkide bulunmanın getirdiği belirsiz politik konumundan hem yarar sağlamış, hem de bu durumun epeyce zararını görmüştür. Bu durum Jean Bart döneminde, XIV. Louis Fransası'na bağlanmayla son buldu. "Denizcilik dünyası sınırların ötesine taşar, önemli ölçüde zamanın ötesine de" (M. Bocgucka) deyişini doğrulayacak daha iyi bir örnek bulamayız. Dunkerque, bir eritme potası gibiydi. Burada, Bordeaux'daki İspanyollar veya Nantes'taki Hollanda kolonisi gibi herhangi bir baskın ulus söz konusu değildi, bunun yerine iş arayan denizcilerin dolup boşaldığı değişken bir durum söz konusuydu. 17. yüzyılın ortaları ile 18. yüzyılın ortaları arasında, çoğunluk İngiliz, Alman ve İskandinav kökenliydi; ardından 1740 dolaylarında İtalyanlar, İspanyollar ve Flamanlar geldi. Ailelerin pek yerleşik olmamasına rağmen, 1710 ile 1790 arasında Dunkerque'te evlenen yabancı denizcilerin dağılımında Venedikliler ve Cenovalılar başta geliyor (yüzde 25'e yakın), onları İspanyollar (yüzde 12,5) ile İngilizler ve Almanlar izliyor (her biri yüzde 11), en alt sıralarda da Hollandalılar (yüzde 8) ve İskandinavlar (yüzde 3) yer alıyordu. Ama gerçekler sayılardan daha önemlidir. Dunkerque'in bu durumu, yabancılar arasında denizcilerin oram yüzde 40'a ulaşan Birleşik Eyaletler'e ve sayım alanının dışında kalan Londra, Sevilla, Marsilya ve Cenova'ya göre mütevazi durmaktadır. Bütün bunlardan çıkan sonuç, yaşlı kıtanın büyük limanlarında, 18. yüzyılın sonunda denizcilik nüfusunun bir uluslar mozaiği oluşturduğudur.

9

Aşina Görüntüler

Yüzey Şekilleri

Haritalar ve Rota Çizelgeleri

Avrupa, nüansların kısa bir mesafede anlaşılamayacağı kadar büyük bir kıta değildi. Uzaklıkların insanı olan denizci, bunu herkesten daha iyi anlayabilirdi. O, Avrupa'yı batısından dolaşmış ve ilk olarak 13. yüzyılda Akdenizlilerin eline tutuşturduğu haritalar ve rota çizelgeleri sayesinde yüzey şekillerini öngörerek nerede olduğunu hemen anlamıştır. Rotası ile portolan haritası üzerinde işaretlenmiş hakim rüzgârlar arasındaki açıyı pergelle ölçerek, rota çizelgesinin üzerinde basit bir dille tarif edilmiş olan kıyı şeritlerini ve gemici işaretlerini derhal tanımıştır:

> Loyre'a [yani Nantes'a] gitmek istiyorsan, Pilier Adası ile Chémoulin Burnu'nun kuzey-kuzeydoğu ve güney-güneybatı yönünde kalmasına dikkat et. Chémoulin Burnu Saintes-Lesayres'ın [Nazaire] altında kalır ve üstünde de bir kilise ile kara bir nokta bulunur ve kanaldan iyi geçebilmek için... Chémoulin'in altında, Sand Koyu'nun ortasında... topraktan yapılmış bir değirmen görülmelidir.

Denizci böylece, epeyce beceriksiz çizimlerin üzerine düşülmüş kıyı silüetlerine bakarak nerede bulunduğunu kestirebiliyordu.

Bu, yolculuğun sonuna kadar böylece devam ediyordu; ama "Balık'ta" diyordu 1459'da harita yapımcısı Peder Mauro, "ne haritayla ne de pusulayla, ancak iskandil ipiyle seyredilebilir."

Sluys, Middelburg ve Anvers'e giderken Flaman ve Zeeland kıyılarına yanaşabilmek için de bu gerekliydi. Ama, *Seebuch, Routier de la mer*'den alıntı yaparak şöyle devam ediyordu:

> Zwin'den Jutland resiflerine doğru karadan 27 kulaç açıkta gitmek istersen, kuzey-kuzeydoğu yönünde seyretmelisin... ve deniz 40 kulaç derinlikte olduğu sürece bu rotayı izlemelisin; daha sonra kuzeydoğuya doğru git, Jutland'ı görene kadar... Skagen resiflerini geçtiğinde, iskandil ipini 10 kulacı geçene kadar suya daldır... Sonunda Rostock kentinin önüne ulaşacaksın.

"Coğrafyacıların dili"nde (Fr. de Dainville) kaydedilen ilerlemeler denizcilerin daha kesin bilgilerle donatılmasını sağladı, bu arada, kayalıkları, kumsalları, demirleme yerlerini ve iskandil yardımıyla da kumlu zeminleri, hatta balık sürülerini gösteren işaretler kullanmaya başlandı. İtalya'da 15. yüzyılda, limanların mimari görünümünü tasvir eden vinyetlerin kullanıldığı bir tür resimli haritacılık sanatı gelişti. Bu tarzın prototiplerinden biri Cristoforo Buondelmonte'nin çalışmalarıydı; geniş bir Floransalı aileden gelen Buondelmonte 1420'de Kardinal Giordano Orsini'ye, Kyklad ve İon adalarının bir tür kılavuzu kabul edilebilecek *Liber insularum archipelagi* (Takımada Adaları Kitabı) adlı bir yapıt armağan etti; 80 kadar çizim içeren yapıtta yazar kardinale şöyle sesleniyordu: burada karlı dağlar, kaynarcalar, ovalar, burunlu ve komşu sahanlıklı limanlar, surlarla çevrili kentler, geniş körfezler göreceksiniz" "Çok güvenli bir liman" olan Khios kenti (Sakız Adası), körfez girişine bakan ve bugün hâlâ varlıklarını koruyan iki deniz feneriyle belirtiyordu. Buondelmonte bir ekol kurucusuydu ve yapıtı birçok kez çoğaltılıp Yunancaya çevrilmiş, özellikle Bartolomeo delli Sonetti (1485) ve Benedetto Bordone (1528) tarafından taklit edilmişti; *isolario* adı verilen kartografik tarz 17. yüzyılda iyice gelişti ve Akdeniz adalarının hassas çizimlerinin hazırlanmasını olanaklı kıldı. Bu çizimlerde kullanılan renklerin ahengi, 15. yüzyıldan itibaren

Rodos, İstanbul, Venedik, Napoli, Cenova ve Marsilya'yı betimleyen elyazması minyatürlerin düzeyine ulaşmıştır.

Isolario gibi, sözcüğün gerçek anlamıyla haritalar da liman bölgelerini gösteriyordu. Buondelmonte döneminde, Mayorkalı Gabriele de Vallescha'nın (1447) hazırladığı bir Akdeniz haritası, denize doğru dalgakıranıyla Cenova'nın da seçilebildiği kuşbakışı görüntülerle bezenmişti. Kartografi okulları bu gelişmeyi kavramakta gecikmediler. 1559'da Diego Homem, Lizbon'un bu tip bir haritasını hazırladı. 17. yüzyılda bunların örnekleri çoğaldı. Enkhuizen'li dümenci Lucas Waghenauer'in hazırladığı deniz atlası 1584-85'te basılıp *The Mariner's Mirror* (Denizcinin Aynası) adı altında İngilizceye çevrildi; 23 deniz haritasından oluşan atlas, 1693'te *Neptune français* yayınlanana kadar Avrupalı denizcilerin kullandığı temel kaynak oldu. Waghenauer'in, özellikle Akdeniz ve Dieppe okullarından yararlandığı birileri var mıydı ya da onun çalışması bu okullar için bir model oluşturdu mu, bu bilinmiyor, ama liman kentlerinin portreleri hızla yaygınlaştı. 1603'te Barcelona, Marsilya, Cenova, Venedik ve Ragusa, Mayorka kökenli Francesco Oliva'nın haritalarında boygösterdi. 1620'de Marsilyalı Charlat Ambrosin'in hazırladığı *Atlas*, limanların kuşbakışı görüntülerini içeriyordu. Ve Dieppeli Jean Guérard, *Description hydrographique de la France* (Fransa'nın Hidrografik Tasviri, 1627) adlı kitabı ile *Océan septentrional* (1628) adlı haritasının kenarlarını, başta Dieppe olmak üzere Atlantik limanları ile Manş Denizi ve Kuzey denizlerinin görüntülerini neredeyse fotografik bir hassaslıkla veren çizim ve yorumlarla bezedi.

15. yüzyıldan itibaren denizcilerin elinde birer bilimsel araç (dümenci elkitapları, gelgit tabloları, yükselim cetvelleri) oluşturan, onların limanların yerini belirleyebilmelerini sağlayan elkitapları dikkate alındığında ve bunların yaygın kullanıldığı da hesaba katıldığında, İstanbul Boğazı ile Danimarka geçitleri arasında seyreden denizciler için Avrupa'nın gizli saklı bir yanının kalmadığı anlaşılabilir.

Bazı kıyı bölgeleri gezginlerin gözünden kaçmayacak ölçüde benzerlikler sunuyordu. Benzer görüntüler arasında birinci sırayı tuzlu bataklıklar işgal etmekteydi. Tuz yatakları ve haliçlerin satranç tahtasına benzer dikdörtgen yerleşimli düzeni tüm Akdeniz ve Atlantik kıyılarında görülebiliyordu. Dolayısıyla Hansalılar için, Guérande'den Bourgeneuf "Koyu" ve Saintonge'a, ardından da Portekiz'e giderken bu görünümde herhangi bir değişiklik söz konusu değildi; aynı şey, okyanus seferlerinden İbiza'dan, Languedoc ve Hyéres'den tuz yüklenerek dönen Cenovalılar için de geçerliydi. Tıpkı, tuzlarını Girit ve Dalmaçya kıyılarından sağlayan Venedikliler gibi. Başka hiçbir şey tuzlaların oluşturduğu yüzey şekilleri kadar birbirine benzemez.

Buna karşılık bazı kıyı biçimleri oldukça farklı topolojiler sunar; bu durum geçmiş yüzyıllarda gezginler tarafından tespit edilmiş ve denizciler için önem taşımıştır: Alçak bir kıyı, yüksek kayalıklar, su düzeyine ulaşan sahanlıklar, bunların hepsi tehlikeli ortamlardı ve buralarda, kötü havalarda geminin burnunu rüzgâra doğru çevirip hava düzelene kadar açıkta beklemek daha iyiydi. Adalar ise daha değişik bir durum sunuyordu. Akdeniz'de deniz yolculuklarına ilişkin pek çok öykü vardır: Bunlarda, rüzgârdan kaçarak sığınılan adaların yanı sıra, Antik Çağ'dan beri korkulan adalara da rastlarız. Sayıca daha az ve daha sık yerleşimli olan bu adaların okyanus adalarından farkı belirgindir. Ama pek çok korsan ağı bulunuyordu; tehlike ticari rotalarda daha büyüktü ve takımadaların yerleşim düzeni pusu kurup sürpriz saldırılar düzenlemeye çok uygundu: Örneğin, Anadolu kıyıları, İon Adaları, Dalmaçya "kanalları", Korsika ile Sardinya arasında Bonifacio ağızları, Portekiz açıklarındaki Berlenga Adaları'nın yakınları, Saintonge ve Aunis geçitleri, Breton resifleri, İrlanda Denizi ve Danimarka boğazları. Ama ada kesimlerinde tehlikenin yanı sıra güvenlik de söz konusuydu; buraları korsan tuzaklarıyla olduğu kadar sığınaklarla da doluydu.

Gözetleme Kuleleri, Deniz Fenerleri ve İşaret Ateşleri

Cesaret, endişe ve ihtiyat, tüm Avrupa kıyıları boyunca yüzyıllar içinde çeşitli güvenlik düzenlemelerinin gerçekleştirilmesini hem sağlamış hem de bunlar tarafından biçimlendirilmiştir. Batı kıyılarının belirli bölgeleri, iyi işaretlenip iyi ışıklandırılmış bulvarlara benzer.

Bu bağlamda birbirini tamamlayan iki işlev gerçekleştirilmiştir. Birincisi, kıyı güvenliğine yönelik gözetleme, diğeri ise denizcilere kılavuzluk etmesi bakımından işaretlemeydi. Akdenizliler her iki alanda da başı çekmişler ve Atlantik ve Kuzey kıyıları için örnek oluşturmuşlardı. İlk tipik yüzey şekli, belki de tarihöncesi çağlardan itibaren, "Büyük Mavi Deniz"in kıyılarına serpiştirilmeye başlayan gözetleme kuleleriydi. Korsika ve Sardinya'da bunlar Cenovalı diye bilinir; Katalan olarak da adlandırılabilirlerdi. Bunun pek önemi yok, zira kayıtlar olguları doğrulamakta. Örneğin 14. yüzyıla ilişkin bir haritada, Provence'ta Rhône'dan ta Turbie'ye kadar 20-25 kilometre arayla –yani, ufukta düşman yelkenlerinin göründüğünü ateşlerle veya işaretlerle gösterebilmek için optimum uzaklık– dikilmiş kuleler ağı resmedilmiştir. Şüpheli yelkenler daima düşman kentin veya devletin gemilerine ait oluyordu; tabii bir de korsan gemilerine. Aynı etkiler aynı sonuçlara yol açtığından, batı kıyılarının da benzer bir görünüme sahip olmasında şaşılacak bir şey yok. Karolenjleri tehdit eden Viking tehlikesinden ötürü kıyı sakinleri, sahillerine gözetleme direkleri dikmişti. Fransız kıyı kuleleri ile İngiliz kayalık kuleleri de, Akdeniz kuleleriyle aynı işlevi yerine getiriyordu. Daha sonra monarşiler bu politikayı uygulamaya koyuldular; örneğin, Fransa'da XIV. Louis döneminde Vauban, okyanus kıyı şeridinin savunmasını örgütledi.

Antik Çağ ve Ortaçağ'dan itibaren deniz fenerleri, Avrupa'nın denizcilik yaşamına gözlerini açışını simgelemiştir ve yüzyıllar içinde bunların sayılarıyla gücündeki artış, denizle ilgili sorunlara gösterilen ilgiye işaret eder. Antik Çağ'da deniz fenerleri, o dönemde tanınan kıyıları işaretlendiriyordu: Tuna'nın ağzın-

da, İstanbul Boğazı kıyılarında, Otranto Boğazı'nda (Dyrhachium'da [Durres]), kuleleri mozaiklerle resimlenmiş olan Ravenna'da, Messina'da ve Napoli ile Ostia arasında birbirine çok yakın dizilmiş beş doğal yanardağ işaretinin yanı sıra, kuruldukları Regio de Calabria'da. Bu zincir Ligurya kıyıları boyunca Albenga'ya kadar uzanıyor, buradan da Fréjus ve Marsilya'ya (Garo) ve nihayet Port-Venders'e ulaşıyordu. Gades [Cádiz] deniz feneri okyanus ağzına gelindiğini gösteriyordu; oldukça iyi korunan Corunna deniz feneri ise 18. yüzyılda tekrar hizmete sokuldu; buna karşılık Dover'daki deniz feneri ile Boulogne'da 1644'te tahrip olan ünlü Tour d'Ordre'dan geriye yalnızca yıkıntılar kaldı.

Ortaçağ bu mirası 12. yüzyılda tamamlamıştır; örneğin, Cenova'da dalgakıranın ucunda yer alan ve 15. yüzyılda bir Kolomb'a, Kristof'un amcasına emanet edilen deniz feneri; bunun doğusunda da, 1300 dolaylarında yerini Livornoorn fenerine bırakacak olan Meloria deniz feneri (1157) bulunuyordu. O döneme değin karanlıkta kalmış olan okyanus ve kuzey kıyılarında ise ilk işaret ateşleri (*fouyer*) nihayet birkaç limanın girişinde ve çan kulelerinin tepelerinde yakılmaya başladı. Açıkta çalı çırpıyla yakılan bu ateşlerin ışığı uzaktan seçilemeyecek kadar zayıftı: Bunlar sadece, gündüzleri görülebilen kıyı işaretlerinin yerini alan gece lambalarıydı, deniz feneri değil. Gironde girişinde bu durum söz konusuydu; 14. yüzyılın ikinci yarısında İngiliz Akitanyası'nı yöneten Kara Prens Edward, burada denizcilerin Bordeaux'ya ve bağlarına ulaşabilmelerini sağlamak amacıyla, 1362'de Cordouan kayası üzerine diktirdiği 15 metre yüksekliğindeki bir kulenin tepesinde aralıksız ateş yaktırırdı. La Rochelle (1498) kuleleri ile Guérande'daki kilisenin çan kuleleri de, "Koy"dan tuz almaya gelen Hansalı denizcilere aynı hizmeti veriyordu. Bunlar kuzeye dönüşleri sırasında Calais'nin ötesinde yaklaşık on deniz fenerinden yararlanıyorlardı, özellikle de Ostend, Blankenberghe ve Walcheren'dekilerden; rotaları daha sonra, Sound'a işaret eden Falsterbo fenerinin önünden geçiyordu. Ve Lübeck'e ulaşmak isteyenler, Trave'nin girişine işaret eden bir

ateşle karşılaşıyor, bu arada çok uzaklardaki Rostock kentinin 122 metre yüksekliğindeki çan kulesinin tepesinde yakılan ateşi seçebiliyorlardı. 1600 dolaylarında Alman, Slav ve İskandinav kıyıları Riga'ya kadar en az 15 deniz feneriyle işaretlenmişti.

17. yüzyılda iyice gelişen Avrupa kıyı donatımında, "faroloji" alanında günümüze değin süren teknik ilerlemelerden yararlanılmıştır. Bu alanda dikkati çeken bir nokta, aralarındaki savaşların sıklığına karşın, İngiltere ve Fransa'nın Dover Boğazı ile Manş Denizi'nin ışıklandırılmasında bazen işbirliği düzeyine ulaşan yarışlarıdır.

Eğer deniz fenerleri kendi öykülerini anlatabilselerdi, en gevezeleri Cordouan ve Eddystone olurdu. Son derece yararlı ve gerekli olan bu iki fener de en az dört kez restore edilmiştir. Cordouan, portolan haritalarında da yer alıyordu. Onun 16. yüzyıl sonundaki üçüncü restorasyonundan sorumlu olan kişi, İspanyol Escorial'inin mimarlarından biri olan Louis de Foix, inşaatı bir sanat yapıtına dönüştürmüştü; 19. yüzyılda Paris'teki Notre-Dame ile birlikte tarihî anıt kabul edilen bu yapı, bugün denizden ziyade turistlerin vandallığına karşı koruma altında tutulmaktadır. Plymouth yakınlarındaki Eddystone ise 1700'de ilk kurulduğunda (günümüzdeki, 1882'de tarihli dördüncü restorasyon sonrası halidir) büyük yankı uyandırmıştı. Bu olayda ilginç bir uluslararası işbirliği gerçekleşmiştir. O dönemde Plymouth'taki Kraliyet Donanması komutanı, Brest'teki Fransız Donanma İdaresi'ne, son dönemde Ouessant'da kurulan deniz feneriyle karıştırılmaması için bir çizim göndermişti; önlem olarak bu ikincisi beyaza boyanmıştı ve 1700'de *Gazette de France*'ta Ouessant deniz fenerinin inşası, "gemileri Manş'a girip çıkan tüm uluslara, uzaktan gelirken bunu Scilly Adaları'ndaki fenerle karıştırmamaları amacıyla" ilan edilmişti. Ouessant, "Fransa krallarının İngiltere'yle yaptıkları eski anlaşmalara göre, barış zamanında olduğu kadar savaş sırasında da yakılı tutulması gereken" işaret ateşinin devamıydı. Bunlar ne iyi zamanlarmış! Cordouan'ın Eylül 1939'dan Temmuz 1945'e kadar karanlıkta kaldığını anımsayacak olursak başka ne diyebiliriz?

Yarış her iki yaka için de geçerliydi. 1686'da, aynı şeyi yapabilmek için "İngiltere'deki deniz fenerlerinin nasıl kurulmuş olduklarına dair bilgilendirilmek" isteyen XIV. Louis'nin emriyle bir inceleme yapılmış ve çalışmayı Vauban yönetmişti. Bu alandaki dürtü esas olarak trafiğin yarattığı gereksinimlerden ve teknik olanaklardan kaynaklanıyordu. Böylece İngiltere, özellikle Napolyon Savaşları sırasında, kömür yataklarının yakınlığından da yararlanarak doğu kıyılarındaki fener sayısını birkaç katına çıkardı. 1800'de 24 deniz feneri ve işaret ateşi bulunan Fransa ise bu sayıyı 1885'te 360'a ve 1987'de 1088'e çıkarmıştı.

Enerji kaynakları ve optik alanındaki gelişmeler genel ilerlemeye eşlik etmiştir. Yüz yıldan daha kısa bir sürede bitkisel ve mineral yağlardan, petrol gazına (1907), *fuel oil*'e (1948) ve elektriğe geçildi. Teuler ve Borda aynalarının yerini Fresnel merceklerinin alması (1882) ve sabit ışıktan kesikli ışığa (1854), değişik renkli (beyaz, yeşil, kırmızı) ışık demeti sistemine geçişle birlikte optik donanım tümüyle değişti. Işık demetinin ulaştığı mesafeler de dikkat çekici bir düzeye çıkmıştır: Ouessant'daki Creac'h deniz fenerinin ışığı 55 kilometre uzaktan görülebilmektedir; Avrupa deniz trafiğinin temel arterlerinden biri olan "RAIL"den her yıl yararlanan 50.000 dolayındaki geminin güvenliği açısından, bu uzaklığın iki katına çıkarılması planlanmaktadır.

Çok işlek denizlerdeki güvenliğin bozulmaması amacıyla bir uluslararası anlaşma bulunmaktadır. Işıkların renkleri, çakmaları ve sıklıkları uluslararası kurallarla belirlenir; bunlarda yapılacak herhangi bir değişiklik, karşılıklı işbirliği ve uyum halinde olanaklıdır. Dahası, Avrupa çerçevesinin dışına çıkıldığında, Uluslararası Deniz Feneri Yetkilileri Birliği, düzenli toplantılar gerçekleştirerek bilgi yayınlamaktadır.

Dış Limanlar

Kuzeyli ve güneyli denizciler yavaş yavaş, önceden bilmedikleri liman tiplerini öğrenmeye başlamışlardır. Bölgelerin topografya-

sı, gelgitlerin hareketi veya bulunmaması, kuşkusuz en duyarlı oldukları koşulları oluşturuyordu. Akdenizliler belirli bir liman topografyasına alışıktılar, oysa Ponant limanlarının genel yapısı bundan oldukça farklıydı.

Batı Avrupa ise kendini daha genişlemesine ve daha derinlemesine açtı, ama aynı zamanda, denizcilik faaliyetlerinde, gelgitin kesilip kara ile deniz arasındaki diyaloğun ağırlık kazandığı yerler olan haliçler sayesinde daha korunaklı oldu bu açılma. Dolayısıyla liman topografyası kendini genişletmiş oldu. Gemilerin tonajı ve su çekme haddindeki artış, haliçlerdeki mil birikiminin yoğunlaşmasıyla birlikte, gemilerin bunların içine girip rıhtımlara yanaşmasında sorunlar doğurmaya başladı. Rıhtımlardaki yapılar oldukça yetersizdi ve bu durumun yarattığı olumsuzlukların üzerinden ancak zamandan kazanarak, halice giriş sırasındaki zaman kayıplarını en aza indirerek veya tümüyle yok ederek gelinebilirdi. Bunun sonucunda, Ortaçağ'da ve modern çağda dış limanlar ortaya çıktı.

Bazı limanlar çeşitli nedenlerle bu işe girişmedi. Lizbon'un böyle bir şeye gereksinimi yoktu. Buna karşılık Bordeaux, Ortaçağ'da bir dış liman inşa edebilmiş olan Gironde'a sırtını dayanarak böyle bir işe girişmedi ve rıhtımlarını, temel trafiğini oluşturan mevsimlik şarap ticaretini karşılayabilecek bir duruma getirme çabasına ağırlık verdi. Aynı şey, denize daha yakın olan Nantes için de geçerliydi. Bristol'ün de bir dış limana gereksinimi yoktu, tıpkı Londra gibi, zira her ikisi de hem denize yakındılar hem de korunmayı gerektirmeyecek kadar uzaktılar; dahası, East Anglia, Sussex ve Kent ikincil limanları, Londra için bir dış liman işlevi görüyordu; Southampton bile Ortaçağ'ın sonunda benzer bir rol üstlenmişti.

Buna karşılık Rouen, Felemenk (genel anlamda) ve Kuzey Avrupa düzlüklerinde yer alan limanlar için dış liman önemli bir gereksinimdi. Rouen için sorun iki düzeyde beliriyordu: Irmakta seyir sorunları ile hem aşağı çığır hem de yukarı çığır yönünde yol almanın uzun sürmesi. Akıntılar ve alüvyon birikintileri nedeniyle halice ulaşmak zordu. Kıvrımlı ve kararsız haliç ka-

nalı ise gelgit etkisi altındaydı. Modern dönemin başında bile Rouen'a ulaşabilmek için üç kabarma gerekiyordu. Eğer hinterlandın, Paris bölgesinin ekonomik çıkarları söz konusu olmasaydı (Nantes ve Bordeaux'da olduğu gibi), burada bir dış liman kurulmasına pek gerek kalmazdı. Ancak Rouen sakinleri bu zorunluluğu o denli güçlü bir biçimde hissetmişlerdir ki, yeni limanın, Le Havre'ın kendilerine bağlı kalmasını istemişlerdir. Le Havre, Kral I. François'nın isteği üzerine kurulmuş ve önce onun adım taşımıştır; bu limanın kurulmasının ekonomik, hidrolojik ve politik koşulları, dış liman sorununu gayet iyi anlatmaktadır.

Eski Felemenk iki zıt durum sunuyordu (bak. Şekil 5.2). Bruges'ünkü doğaya karşı bir savaştı: 12. ve 15. yüzyıllarda birbiri ardına kurduğu iki dış liman, Damme ve Sluys, durdurulamayan mil birikiminin kurbanı olmuştu. 1495'teki Avrupa gezileri sırasında Bruges'ü de ziyaret eden Nürnbergli ünlü gezgin Jerome Munzer'in (Monetarius) gözünde burası artık modası geçmiş bir cazibeye sahipti; ama gezgine göre Damme, hâlâ "çok güzel bir kent" idi, Sluys ise "muhteşem bir liman". Bu dönemde Anvers'in önemi yeni yeni artmaya başlamıştı. Scheldt Irmağı çok güzel bir su geçidiydi ve hâlâ da öyledir, ama 15. ve 16. yüzyıllarda bütün denizciler, Anvers'e ulaşabilmek için 80 kilometrelik bu yolu göze almayıp işlerini onun dış limanlarında görmeyi yeğliyordu; Zeeland adalarıyla, sayısız geçitle doğa ona bu olanağı sunuyordu. 15. yüzyıla değin giriş doğudandı, bu, o yönden gelenler için iyiydi, ama Sluys açısından dolambaçlı yollar demekti; fırtınalar ve denizin pozitif hareketleri, Scheldt'in batı yakası Honte'yi seyre açmıştı. Doğu Scheldt'teki eski dış limanı, fuarlarıyla hâlâ ününü koruyan Bergen-apzoom'u yıkıma uğratmadan, 15. yüzyılda Honte'de, Walcheren Adası'nda, Arnemuiden'de, Veere'de, Flushing'de ve özellikle de, batıdan gelen gemiler için çok iyi bir konuma sahip olan ve Le Havre'ın Rouen için oynadığı rolün aynısını Anvers için oynayan Middelburg'da demirleme ve yeni rıhtım binaları kuruldu. İşlemler Anvers'te gerçekleştiriliyordu; bir iş merkezi olarak burası, malın cinsine göre tasarlanmış özel rıhtımlarla ve bir süre sonra da üç vinçle

donatıldı; vinçlerden biri, eski olanı ağaçtan, diğer ikisi ise taştan yapılmıştı; kentin merkezine, Steen Kalesi'nin yakınına dikilen bu iki vinç kulesi, ırmağın kenarında yer alıyor ve bir duvarla birbirine bağlanıyordu; duvar hem kulelerin korunmasını sağlıyor hem de ırmağın aşağı ve yukarı çığır yönünde gözlemlenmesini olanaklı kılıyordu.

Lübeck, dış limanlar sorununu tümüyle kendine özgü bir biçimde sergiler. Kent, 1158-59'da Wakenitz ve Trave'nin kesiştiği yerde, ikincisinin Baltık Denizi'nden 20 kilometre yukarısında kurulmuştu. Ortaçağ'ın sonuna değin Trave'nin derinliği teknelerin geçişine olanak verecek düzeydeydi. Ama Lübeck'in konumu nedeniyle, Holstein kıstağı üzerindeki küçük komşu limanlar onun etkisi altındaydı. Ek olarak, Lübeck ile Hamburg arasındaki mesafenin kısa olması (50 kilometre kadar), kenti en azından 16. yüzyıla değin Kuzey Denizi'nin bir tür dış limanı haline getirdi. Ardından Hamburg gelişmeye başladı, nüfusunu üç katına çıkardı, tonajım ikiye katladı ve kurduğu borsayla Lübeck'in yerini alarak Hansa Birliği'nin en önemli limanı oluverdi – ama denize uzaklığı nedeniyle o da bir dış liman sorunuyla karşı karşıyaydı.

Liman Kentlerinin Fizyonomisi

Kentlerin yerleşim düzenleri kuşkusuz Akdeniz, Atlantik ve Kuzey limanlarında birbirinden farklıydı. Ancak, insan düzenlemeleri ve davranışlarındaki belirgin zıtlıklara karşın, benzerlikler en azından buradan geçmekte olan denizcilerin kendilerini yabancı hissetmemelerini sağlayacak düzeydeydi. Bazı sabitler belirli bir deniz kenti tanımlayabilmemizi olanaklı kılar.

Limanlar, ya kentin sınırları içindeydi ya da dışında. Surları ırmak kıyısına bitişik kentlerde surların dışında kurulmuşlardı; örneğin Rouen, Bordeaux, Anvers, Londra ve Palermo ile surları Haliç kıyısı boyunca uzanan İstanbul'da durum böyleydi. Diğer durumlarda ise surlar gemilerin demir attığı su kesimini de

içine alıyordu; La Rochelle, Marsilya, Cenova ve Ragusa limanları da bu türdendi. Açık denizde veya limana yakın bir yerde demirleyen gemi, bundan sonra bütün limanların ortak bir yanıyla karşılaşıyordu: Rıhtım.

Ne kadar bildik olursa olsun rıhtımlar her zaman şiirsel yerler olagelmiştir. Rıhtım, konaklamayla, yani dinlenmeyle veya yolculuğun sonuyla eşanlamlıydı, "sığınılacak bir cennet" idi. Açık denizin endişeleri, dünyadan haber alamama ve gemideki erkek topluluğunun tekdüze hayatı burada sona eriyordu. Her yerde, Bergen'de ve Palermo'da, Gdansk'ta ve Hamburg'da, Nantes'ta ve Bordeaux'da olduğu kadar Marsilya'da da rıhtım, ambarlarla, gemilerin kalış işlemlerinin yanı sıra mali deklarasyonlar ile resmî araştırmaların yapıldığı idari binalarla doluydu. Limanların yakınında donanmaların yargı merkezleri ile askerî polis, deniz mahkemesi, danışma yargı merkezleri gibi, adları ülkeden ülkeye değişse bile işlevleri hemen hemen aynı olan uzman kuruluşlar yer alıyordu.

Rıhtımların üzerinde pek çok ses vardı, palanga askılarının ve bazı limanlarda vinçlerin gıcırtısı, hamalların bağırtıları, arabacıların küfürleri, atların nal şakırtıları gibi. Seslere kokular ekleniyordu: Ringa balığının kesif ve ekşi kokusu ya da şarabın sarhoş edici buğusu, reçine ve baharat parfümleri; bunlara bir de gemi ambarlarından yayılan çürük kokuları ile mavnaların çevreye saçtığı lağım kokuları ekleniyordu. 18. yüzyılda bile rıhtımlar hoş yerler değildi.

Gezginler, liman resimlerine ve oymalarına kendi gözlemlerini eklemişlerdir. Kuşkusuz Akdeniz genelevleri Kuzey'dekilere benzemiyordu; ama personel ile müşteriler, özdeş olmasa bile benzer bir görünüme sahipti. Örneğin Cenova *ripa*'sında kentin üst kesimine doğru çıkan dar sokak ile Marsilya'da rıhtımdan Major'a doğru uzanan labirent benzeri sokaklar, Bordeaux'daki Quai des Chartrons ve Nantes'taki Fosse genelevlerinin yolları, Londra'da Dickens'ın anlattığı Doğu Yakası ile Anvers, Amsterdam ve Hamburg genelevlerinin sokakları birbirine çok

benzer. Ve elbette, 20. yüzyılın karanlık barlarından çok önce, gemici meyhanelerinin Avrupası vardı.

Rıhtım bütün bunlardan oluşuyordu, ama bunlar rıhtım yaşamının hepsi demek değildi. Rıhtımdan çevreye doğru dar sokaklar uzanıyordu; Palermo ve Bruges'de bu sokaklar, buralara yerleşmiş "uluslar"ın adlarını taşır; diğerleri ise buralarda ayaküstü görülebilecek yerlere dükkân açmış zanaatkârların meslekleri uyarınca adlandırılmıştır. İster Akdeniz'de ister Kuzey'de olsun, canlı bir organizma olan rıhtım kenti, deniz trafiğininkine paralel bir evrim geçirmiştir; iş yaşamının temposuna bağlı olarak gelişmiş, merkezi yer değiştirmiş veya gerilemiştir. Sakinleri ise evlerinin topografik konumundan ziyade kalitesinde sosyal bir ayrışma yaşamıştır. Bruges, Anvers, Venedik, Lizbon ve Londra'da yaşadıklarını söylediğimiz yabancıların, yerli komşularına kapı komşusu olan evleriyle pansiyonlarında çok sayıda göçmen aile ikamet etmekteydi; tüccar aristokrasisi bilinçli olarak belirli cemaat bölgelerinde veya kibar mahallelerde toplanmıştı: Venedik'te Büyük Kanal'ın iki yakası, Cenova'da San Luca Yolu, Bordeaux'da St-Michel, Nantes'ta St-Nicolas, Rouen'da St-Etienne de Tonneliers ve St-Jean, Londra'da Strand... Bu zengin evlerinin çevresinde iş dünyasının bulunduğu kamu binaları yer alıyordu: Akdeniz'in ucunda (Cenova, Montpellier, Barcelona, Valencia) Tüccarlar Locası, Bruges, Anvers, Amsterdam, Londra ve Hamburg'da Borsa.

Öte yandan, mütevazı denizci nüfus, Cenova, Lizbon ve Londra gibi bazı yerlerde rıhtımın yakınındaki pis mahallelerde toplanmıştı. En eski kentlerde kale, kentin ortasında yer alıyor ve her şeyi tepeden görebiliyordu: Lizbon'da Castelo üstten Alfama'ya bakar; Londra Kulesi Thames'in yatağını gözler, tıpkı Rouen'da Vieux Château'nun Seine'i, Anvers'te Steen'in Scheldt'i gözlediği ve Brest ile Boulogne'daki Ortaçağ kalelerinin yaptığı gibi.

Kısacası Ortaçağ'da liman kenti, bugünkü modern rıhtımların, bütünün düzenini bozmadan üzerinde gelişmiş olduğu bir organizma, bir model oluşturmuştur.

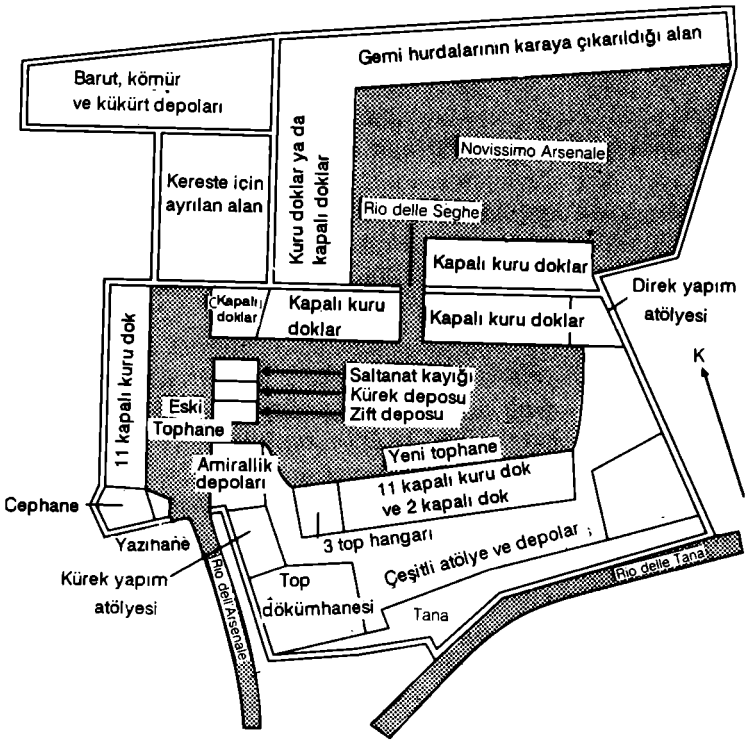
Gerek Kuzey'de gerekse Güney'de liman kentlerinin, yüzyılların, özellikle de modern yüzyılların tarihsel birer çekirdek olarak kabul ettiği bir bileşeni vardır: Tophane. Son birkaç yılda gerçekleştirilen karşılaştırmalı çalışmalar, tophanelerin Avrupa ölçeğindeki ortak yanlarını tespit etmemizi olanaklı kılmıştır.

Önce tersane ile tophane arasında bir ayrım yapmamız gerekir. Birincisi, genellikle bireysel girişimler sonucunda kurulmuş ve faaliyeti gemi inşasıyla sınırlı olan uzman atölyelerdir. En küçük bir limanda, yalıtılmış bir kıyı bölgesinde tersane bulunabilir. Buna karşılık tophaneler, filo oluşturmak amacıyla devlet tarafından kurulmuş tesislerdir; bu işlev, özel donanımları, uzman personeli ve bir dizi görevin yerine getirilmesini gerektirir: Malzemelerin depolanması, inşaat, montaj, bakım. Dolayısıyla tophanelerin kökeni, teknik, ekonomik ve politik nedenlerle derme-çatma girişimlerin artık bir işe yaramadığı bir döneme dayanır, zira bu dönem aynı zamanda büyük sermayelerin ve kesintisiz rekabetin zorunlu olduğu bir evreye tekabül eder. Tophanelerin gelişimi, devletlerin büyümesiyle çakışır.

Arsenal'in* Arapça etimolojisi (*darsenaa*) bu kurumun Akdeniz'den miras kaldığını gösterir, ama halife kanalıyla değil, Bizans aracılığıyla Roma ve Atina'dan günümüze devredilen bir sözcüktür bu. Bu kente değinmek ve Themistokles'in anıştırması, Avrupa'nın başlangıç dönemlerinde özgürlüğünü kazanmak için yenmek zorunda olduğu Pers yayılmacılığından ancak Yunan tersanelerinde inşa edilmiş gemiler sayesinde kurtulduğunu anımsamamıza yeter. Med savaşları dönemindeki Helen denizcilik dehası (sözcüğün gerçek anlamıyla) ile İnebahtı döneminde Venedik'in başını çektiği Batı Akdeniz denizciliği arasında paralellikler kurarken, acaba karşılaştırmaları çok fazla mı zorlamış oluyoruz?

17. yüzyılın sonlarına kadar tophanelerin biçimi, José Merino'ya göre, Akdenizli olarak kaldı ve ancak bundan sonra At-

"Tophane" sözcüğünün Latin kökenli karşılığı (ÇN).



Şekil 9.1 Venedik Tophanesi

lantik limanları ön plana çıkmaya başladı. Böylece, limanın ayrılmaz bir parçası olarak kalmakla birlikte görünüm değişti. Üstlendiği görevlerin niteliği, yönetici personel ile mühendislerden işçilere kadar tüm inşa elemanlarının uzmanlaşmasını belirledi; bir başka deyişle tophane, teknik ve yönetsel bakımlardan ikiye ayrılmış bir dünya gibiydi, ama aynı zamanda topografik ve mimari açılardan da ayrılmış bir dünya. Tophane, liman kentiyle olan ilişkisi bakımından, onun dışında veya onunla bütünleşmiş olabiliyordu. Geniş bir alana gereksinim duyması, Venedik, Messina, Barcelona, Sevilla ve Lizbon gibi kentlerde, kentin ya-

kınına kurulmuş olmasını açıklar. Diğer yerlerde ise 13. yüzyılın sonunda, ilk Fransız kraliyet tophanesi Seine'in batı yakasına, Rouen'ın karşı tarafındaki boş araziye, yani kent surlarının dışına kuruldu ve Kraliyet Tophanesi olarak adlandırıldı; 16. yüzyılda I. François, kendi gemilerini inşa ettirdiği bir tophaneye sahip Le Havre'ı kurana kadar da orada kaldı.

Modern tophaneler genellikle sıfırdan, bazen yeni bir arazi üzerinde, bazen de eski kentin hemen yakınına kurulmuştur. Örneğin Pisa'da durum böyleydi; burada 15. yüzyılda Medicilerin *tersana*'sı ve dokuz kürekli kadırgaları, kent dışındaki San Vito Manastırı'ndan satın alman arazinin üzerine yerleştirilmişti. Kuzeyde, tüm Hansa tophaneleri kent surlarının dışına, Köln'de olduğu gibi ya bir ırmak adasının ya da Hamburg ve Bremen'de olduğu gibi bir yarımadanın üzerine kurulmuştur. İkonografi bu durumu doğrular. Cenova'da Cristoforo Grasso'nun ünlü resminin yanı sıra daha sonraki haritalar, tersaneleri kent surlarının hemen yanında, ama dış yanında gösterir.

Avrupa tophanelerinin 17. yüzyılın sonlarında başlayan büyük dönemi bunları aynı zamanda büyük liman kentlerinin dış kenarlarına taşımıştır. Çizimi 1670'te yapılan Marsilya tophanesi Vieux Port'un (Eski Liman) doğusunda Formigier alanının arazisi üzerine, Ortaçağ kentinin karşı tarafına ve doğudaki mahallelerin epeyce uzağına kurulmuştu. Lorient'da ise doğrudan kentin kendisi Compagnie des Indes (Hindistan Kumpanyası) tarafından tersanelerin yamında inşa edildi. Rochefort da tophanesinin çevresinde gelişti; Brest, tersanelerini kalenin ayağına ve kentin kenarına, Ferrol'de olduğu gibi şişe boynuna benzer, duruma bağlı olarak bir korunma veya tuzak alanı gibi kullanılabilecek bir arazinin üzerine toplamıştı.

Tophanelerin dağılımı ve yerleşim düzeni devletin giderek artan müdahalesine karşılık geliyordu. Uzun vadeli politikalara hizmet edecek hale getirilmeleri nedeniyle tophaneler, bölgesel özellikli rollerini yitirmişlerdi. Brest, Toulon, Marsilya, Cartagena, Ferrol ve Sevilla'nın yerini alan Cadiz için durum böyleydi. Ortaçağ'da kurulmuş olan Southampton'a 16. yüzyılda Chatham'ın ve 1689'da Devonport'un eklendiği İngiltere için de aynı-

sı geçerliydi. Kuzey ülkelerinde, Anvers, Amsterdam, Kopenhag, Karlskrona, Stockholm ve Kronstadt tersaneleri 18. yüzyıl Avrupası'nın büyük tersaneler haritasını tamamlar. Devletin müdahalesi liman kentinin özel yapısını daha da ön plana çıkarmıştı: Kentler, 17. ve 18. yüzyıllarda sanayi kompleksinin teknik özelliklerine özgü bir görünüm kazandı. Gemi inşa edilen bir fabrika biçimindeki tophane, hammaddelerini depoluyor, gerekli olan malzemeleri üretiyor ve üretimin her aşaması ayrı bir yerde gerçekleştiriliyordu: Ağaç işleme havuzları, demirhaneler, vinçler, direk yapım makineleri, 17. yüzyılın sonunda Rochefort ve Plymouth'taki gibi karinaya bastırma havuzları. Nihayet, haşmetli halat yapım binasına değinmek gerekir: Woolwich, Portsmouth ve Devonport'tan sonra yaşamını sürdüren Chatham halat imalathanesi, 1984'e kadar işletildi. Rochefort tersanesinin İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra restore edilen halat imalathanesi, kentin medarı iftiharı olarak kaldı; anıtsal görünümü, bir deniz kentinde tophanenin taşıdığı önemi kamtlar.

Zihindeki İmgeler: Denizin Meydan Okuması

Denizcilerin aşina oldukları ve ortaklaşa paylaştıkları imgeler yalnızca maddi ve görsel değildi. Zihinsel düzeyde olanlar da vardı; bunların bazıları sınamadan geçirilmiş olgulara, diğerleri ise hayali verilere ve mitlere dayanıyordu. Bunların denizcilik dünyasıyla ilişkileri mesaj değeri kazanmalarına, denizin meydan okumasının taşıyıcıları olmalarına yol açar. Zamana ve uzama karşı koyarak deniz, ebediliğini ve devasalığını, belirli bir toprak parçasına bağlanıp kalmış geçici insan nesillerinin karşısına diker. Deniz, kaprislerinin düzensizliğiyle kararın değişmezliğine meydan okur. Suskunluklarının talepleriyle insanın kışkırtmasına meydan okur, insanın kendisine teslim olmasında ısrar eder, zira mutlak olanın sahibi odur.

Avrupa bu karşı koyuşun tehditlerini dünyanın diğer denizcilik bölgeleriyle paylaşır; ama onunla kendi tarzında yüzleşir. Bunun, Güney'de olduğu kadar Kuzey'de de böyle olduğunu gördük, ama gözlemlenen tepkiler arasından bir seçim yapmak ilginç olacaktır. Böylece önümüzde, deniz karşısında duyulan korkunun yol açtığı tavırlardan mutluluk düşlerine, sonsuzun aranmasına ve nihayet denizin devasalığının dile getirdiği bir çağrıya inanmaya kadar değişen bir yelpaze açılır.

Korkular, Kuruntular ve İnançlar

Hem yaşamın kaynağı hem de ölümün kolgezdiği bir yer olan denizin belirsizliği, onu kötücül olduğu kadar yardımsever bir güç kılmıştır. Denizin uysallaştırılması gerekir ve kötücüllüğünü ortaya koyduğunda da denizcilerin, kendi deyişleriyle "onun suyuna gitmeleri" gerekir. Bu, 36. paralelden Kuzey Kutup Dairesi'ne kadar geçerli olan ve Hristiyanlığın dualarla savuşturmaya çalıştığı bir dizi kuruntuyu, efsaneyi, uygulamayı açıklar. Antropoloji, etnografya, sosyoloji ve dinler tarihi bütün bunları açıklamak için el ele vermiştir. Yunan-Roma kültürü, üstünlüğünü Akdeniz ile sınırlandırmamıştır, zira yukarıda bunun Kelt, İskandinav, Slav ve Alman mitolojileriyle çatışmasına değinmiştik. Yunan ve Roma deniz ilahiyatı, Kuzey'in pagan halklarının rekabetiyle karşılaşıyordu; bunların işlevlerinin özdeşliği sık sık adlarının değiştirilebilmesine neden oldu, öyle ki akademik yazın, ülkesine bağlı olarak bunların hepsini kullanmıştır. Yine aynı evrimi izleyen efsaneler de, denizin doğal güçlerine, kötülüğü her yerde kanıtlanan bir kişilik atfetti. Meteorolojik olgular, fırtınalar, gelgit dalgaları, sis ve durgun havalar, kötü ava, tuzlaların tahribatına, gemi kazalarına, dev hayvan saldırılarına yol açmalarıyla, korkunç bir evrenin yaratılmasına neden oldu; bu talihsizliklere karşı savaşta Akdeniz ve Kuzey büyüsü, Hristiyanlığın pagan mirastan topladığı sihri zenginleştirdi. Ortaçağ'ın ikinci yarısında İrlanda, İngiltere, Galya ve Almanya kıyılarına yayı-

lan münzevilerle misyonerler, uyguladıkları sabır ve şiddet yöntemlerine rağmen, geleneksel uygulamaları yok etmeyi veya en azından vaftiz etmeyi başaramadılar. Bunlardan bazıları, geleneksel tabular (gemide hamile bir kadının bulunması, tavşan etinin bulundurulması ve yenmesi), kehanetler (yılın belirli günlerinde denizin hareketlerinin ve rüzgârların yönünün yorumlanması, rüyalar yoluyla gelen ikazlar), batıllıklar (ana direğin dibine para saklama), denize açılmadan önce önlemler alma (astroloğa başvurma, gemiye kasırgaları kesecek bıçağı olan bir büyücü alma) biçiminde günümüze kadar sürdü. Bütün bu uygulamalarda önemli olan, bilinçli veya bilinçsiz, içkin güdüdür. Yüzyıllar boyunca bunların Adriya, Baltık ve Manş denizleri ile Newfoundland kıyılarında evrenselliklerini korumaları, ne denli bereketli olursa olsun denizin, Şer güçlerinin, yani Hristiyan Avrupa için Şeytan'ın gezindiği yer olduğuna yönelik genel inançtan kaynaklanıyordu.

Eski denizcilik toplulukları, uğur veya uğursuzluk işaretlerine çok önem veriyordu. Birincisine çok yaygın bir düşkünlük vardı ve bu durum kilise yetkililerince kabul ediliyor veya buna göz yumuluyordu. Ancak bu yetkililer söylencelerin olguları örtmesini, batıl inançların gerçek ibadete baskın gelmesini veya onu çarpıtmasını engelleyemiyorlardı. Kilise kızgınlıkla bu tip sapkınlıkların gerçek önemini hatırlatmıştır. Karaya içinde bir aziz veya heykeli bulunan boş teknelerin vurduğuna inanıldığı yerlere hac seferleri düzenleniyordu: Compostella'da Aziz Yakub, Boulogne'da Meryem Ana, bu olayların en ünlü iki örneğiydi. Buna karşılık Şeytan ve hizmetkârları, kendilerini kutsal olanın huzurunda açığa vuruyorlardı, örneğin rüzgârın şiddeti bunu ifade ediyordu. Bir gece, ayin sırasında Dunes Kilisesi'nin kapısı, fırtınanın etkisiyle birden bire açılır: "Şeytan" diye bitirir anlatıcı, "orada, insan kılığında duruyordu" Yaygın bir başka inanç da, durmaksızın uçuşan deniz martılarının çığlıklarının, onların içindeki ruhların, özellikle denizde kaybolup mezardan mahrum kalanların feryatları olduğu yolundaydı.

Denizde ölüm bir sabit fikir halindeydi. Gemide bir kaza ve-

ya hastalık, iskorbüt veya tifüs sonucunda ölmek, insanın ailesini, evini, köyünü son bir kez daha göremeden yok olması anlamına geliyordu: Ceset bir torbaya koyulup, taş veya metal bir ağırlıkla birlikte suya atılıyor, deniz hayvanlarının yemi haline geliyordu; tabii ardından yoldaşlarının selamım ve duasını alarak gidiyordu. Savaşta veya çatışmada ölenler için böyle bir tören bile olmazdı. Denizcilerin aileleri onlardan sabırsızlıkla haber beklerdi, ta ki zaman iyice geçip kaçınılmaz sona inanana değin.

Kuşkusuz yaşam sürüyordu. Örneğin, 1516'da bir nisan günü Bretanya'da Penmarc'h kilisesinin çanları, ocak ayında *Pierre* gemisinde ölenlerin dullarının toplu nikâh törenini ilan ediyordu. Ama yitirilene ilişkin duygular aynı derinlikte sürüyordu, zira mezarsız ölülerin ruhlarının etrafta dolaştığına, feryatlarını rüzgârın uğultusunda ve kuşların çığlığında dile getirdiklerine inanılırdı. En büyük korku, kıyamet anında, kaybolanların cesetlerinin bulunamayıp yeniden dirilememeleri idi.

Denizcilerin aileleri ve dostları, ölülerinin mezarı başında toplanıp dua edemediklerinden, onların ruhlarına ayinler düzenliyorlardı; bu ayinler Ouessant'daki *proÎlla* tarzı kendiliğinden biçimler alabildiği gibi, kilise törenleri halinde de sürdürülüyordu. Jacques Le Goff, denizcilik çevrelerinde 12. yüzyıldan itibaren Araf'takiler için dua etme alışkanlığının geliştiğini belirlemiştir. Kayıp denizciler için son istirahatgâh olarak bu ruhsal aklanma yeri seçilmişti; İrlanda'dan Calabria'ya kadar geçerli olan bu inanç, geleneksel deniz rotalarını izleyerek Aziz Patrick'e kadar dayanır. Ölülerinin kurtuluşuna dua eden yitik denizci aileleri için bir teselli değil miydi bu?

Protestanlığı kabul eden ülkelerde 16. yüzyılın başlarında Araf inancının resmen reddedilmesi, ölülerin ruhlarının yaşadığına ilişkin genel inancı sildi mi? Kuzey ülkelerinde yaygın olduğu biçimiyle, ölülerin anısına rozetler yapma, ayin düzenleme imkânına sahip olmayanların geleneksel inançlarını sürdürme biçiminden başka bir şey değil midir? Bu tip anımsatıcı öğelerin kullanılması, "baş kasara odalarında anlatılan deniz ruhları, hayalet gemiler ve uçan Hollandalılara ilişkin efsaneler"in ege-

menliğindeki Anglo-Sakson mitolojisinin güçlü olduğu ülkelerde yaygındır. Bu ifadeyle Alain Cabantous, henüz yanıtı bulunmamış bir soruyu dile getirmektedir. Ancak gene de, bu denli önemli bir konuda Batı Avrupa denizcisinin zihnindeki tablonun, bugüne değin temel bir tutarlılığı koruduğunu kabul edebiliriz.

Mutluluk Düşleri: Ada Miti

Denizci çevrelerinin psikolojik zıtlıkları, marazi eğilimler ile telafi edici umut arayışlarını yan yana getirmiştir – bekleyişin yaygın bir durum olduğu toplulukların, örneğin denizci topluluklarının doğal bir özelliğidir bu. Ama umut her zaman biraz düş demektir ve kazandığı bu biçim, daha iyi bir yaşama duyulan özlemi ifade eder. Denizci toplumlarda mutluluk adası hayali, daha doğrusu efsanesi, önemli bir değişmez öğe olmuştur.

Bu düşe, Avrupa tarihinin en eski dönemlerinde, klasik mirasta ve Kelt efsanelerinde rastlarız. Mitin niteliği hep değişmiştir, bunun nedeni yalnızca düşlenen adaların bulunamayacak olması değil, ama daha önemlisi, yüz yüze olunan gerçeklikler umutlara denk düşmediğinden, mutluluğun sürekli olarak bir başka yerde aranmış olmasıdır. Ayin sırasında Aziz Brendan'ın arkasında beliren balina masalı oldukça simgeseldir. Mutluluk umudu, keşif hayali, yitik umutlar, yeni bir arayış: İnsan serüvenini ifade eden bir çevrim.

Mutluluk arayışı, Ortaçağ haritacılarının kuzey yarıkürede bir yere, bir adaya veya ıssız bir bölgeye atfettikleri, engellerle veya dağlarla çevrili o ilk dünyevi cennete ulaşma özleminden kaynaklanır. Ada, düşleyenlerin keyfine, tarzlarına ve çağa bağlı olarak tüm hayalî biçimleri alır. Ada, denizde, uzakta bir yerdedir ve çevrede rahatsız edici komşular yoktur; bu imgelem, Ortaçağ münzevilerinden, Iles de Lérins'li, Breton, Anglo-Norman, İrlandalı veya İskoçyalı olsun, Kelt romanslarını seven herkes için geçerlidir.

İdealize edilen bu adalar, günahlardan arınılan birer çileha-

ne olduğu gibi (Kuzey'dekiler böyleydi), tüm zevklerin cenneti (Antilia, Kutsal Adalar), sonsuz aşk ve zenginlik ülkesi olarak da hayal edilebiliyordu, zira zahmetsiz yaşamanın aracı olan altını Güneş yaratıyor ve doğa, yaşamak için gerekli olan her şeyi bahşediyordu. Eğer adalarda kimse yaşamıyorsa, buraya gelenler kuşkusuz mutlu, iyi, paylaşmaya hazır insanlardı. Dahası, bu adalar sonsuz zenginlik ve mutluluk diyarına doğru atılan bir adımı temsil ediyordu: Kristof Kolomb için Antiller, büyülü Hitay'a yönelik rotası üzerindeki geçici konak yeriydi. Hayran olunduğu kadar olağanüstü kabul edilen harikalar, Atlantik düşlerini olduğu kadar Hint Okyanusu hayallerini de beslemiştir.

Ada düşlerinin sürekliliğinin pek çok göstergesi vardı. En sık rastlananı, bunların lütufkârlığıydı. Bu özellik, İskandinav göçlerini teşvik etmiş, 14. yüzyılda Kutsal Adalar'ı ele geçiren Kastilya Prensi'nin Newfoundland kıyılarını aramaya çıkmasını sağlamış, 15. yüzyılda Jean Béthencourt ve Gadifer de La Salle'i Kanarya Adaları'na sürüklemiş, Cenovalıları, Portekizlileri ve Kastilyalıları Madeira ile Azor adalarına itmiştir. Daha da düşsel bir düzeyde "soylu vahşi" imgesi, *Roman de la Rose*'dan *Paul et Virginie*'ye ve Bougainville'e kadar boygöstermiş, More'un *Ütopya*'sına esin kaynağı olmuş, turistlere Tendre'ın haritasıyla kılavuzluk etmiş, Robinson Crusoe kılığına girmiş, nihayet 19. ve 20. yüzyılın yetişkinleri, Jules Verne'de kendilerini Esrarengiz Ada'ya götüren bir dümenci bulmuşlardır.

Ada düşü, genellikle uzak takımadaları tercih etmiştir. 12. ve 13. yüzyıl Fransız misyonerleri kıta yakınlarındaki Atlantik adalarına inancın gözüyle bakıyorlardı. 15. yüzyılda burada münzeviliği yenileyen Fransisken vaizler gibi, Michel Le Nobelz, Julien Maunoir ve Louis Grignion de Montfort, adaları "elma ağacı ve yılanı olmayan yeryüzü cennetinin bir yansıması" olarak görmüşlerdi; Seine Irmağı'nda balıkçılık eden François Le Su gibi basit insanların ve Ouessant'da, atası Brouscon'dan, Conquet'den devralmış olduğu kartografi bilgisiyle, zor denizlerden geçerek Cennet'e ulaşılmasını sağlayacak, teknik ayrıntılarla desteklenmiş haritalar (*toalonnou*) hayal edebilen François Troa-

dec'in etkisi göz önünde tutulacak olursa, bu pastoral tasvirin onların yaratısı olduğu düşünülebilir.

Düş her zaman mutluluğun pembe rengini taşımıyordu, hatta Akıl Çağı'nda bile bazıları şüphe ediyordu; bazıları ise özellikle Avrupa yakınlarındaki adaları gördüklerinde düş kırıklığına uğramıştı; adalar ıssız olamayacak kadar büyük, hayal gücünü çalıştıramayacak kadar tanıdıktı. Buna ilişkin ilk özgün örneklerden biri Büyük Friedrich'in görüşüdür. Machiavelli üzerine düşünürken, hem İngilizleri hem de Korsikalıları acımasız bir açıklıkla tasvir etmişti; 1740'ta, Napolyon doğmadan 30 yıl kadar önce, şöyle yazıyordu:

> Büyük Britanya'yı zapteden, ama halklarının kavgacı ve savaşçı karakteri nedeniyle burayı barış içinde tutamayan Romalılar, onları zayıflatmaya çalıştılar, başarılı da oldular... Korsikalılar ise İngilizler gibi cesur ve kararlı bir avuç insandır; sanırım onlara ancak ihtiyat ve şefkatle boyun eğdirilebilecektir.

Mutlaklık İhtiyacı

Deniz uygarlığında dinsel öğenin, özellikle 16. yüzyıldan itibaren Hristiyan dininin Avrupa deneyiminin ötesinde kendini sürdürmesi, açıklama, en azından araştırma gerektiren bir durumdur. Katolik misyonerlerin çabalarından yararlananlar yalnızca Atlantik adaları değildi. Latin ülkelerinin kıyıları inançlarına bağlı olduklarını kanıtlamışlardı; Azize Anne'a yakarışlar, 17. yüzyılda Auray'dan başlayarak tüm Avrupa'ya ve Atlas Okyanusu'nun ötesine, St. Lawrence Irmağı'nın kıyılarına kadar yayıldı. Trento Konsili sonrasında Kilise, çabalarını denizcilerin üzerinde, onların inançlarının güçlendirilmesi doğrultusunda yoğunlaştırdı; bu, elde edilmiş bir durumun basitçe korunmasının ötesine geçen bir yayılmaydı. "Kadırgalar havarisi" Aziz Vincent de Paul'ün kuşağının Fransa'da ve İspanya'da, çağdaş "Deniz Rahipliği"nin uzak atası olan *Missio navalis*'i vardı; Cizvit Georges

Fournier'nin yukarıda değindiğimiz yapıtı *L'Hydrographie* de, bir deniz pastoraline kelimesi kelimesine karşılık gelecek olanı geliştirmişti. Gemide, her zamanki alışkanlıkla, ama aynı zamanda vaizin de teşvikiyle, günlük dualar "ortak yaşamın vazgeçilmez öğesi" olarak kaldı. Bürokratlardan ziyade mürettebatın zihnine sızan "Akıl" düşünceleri, hatta Fransız Devrimi'nin kendisi, inancı ve ibadeti ne kökünden ne de tümüyle sarsabildi.

Protestan Avrupa da aynı deneyi yaşadı. Örneğin İngiltere ve İskoçya'da geleneksel inançlara yönelik saldırılar insanın aklım çelecek boyutlara ulaşmıştı. Ama bazı denizciler yemin etmeye ve hacca gitmeye devam ediyordu, örneğin Danzig'dekiler, Katoliklikten vazgeçmeyen arkadaşlarından kendilerinin yerine hacca gitmelerini istemişlerdi. Bu tip uygulamalar 17. ve 18. yüzyıllar boyunca da sürdü. Ama 16. yüzyılda tehlikenin farkına varan birkaç reformcu papaz, denizcilerin kullanabilmesi için İngilizce dua kitapları hazırlayıp ahlaksızlığa ve küfre karşı mücadeleye hız verdi. Bu çabalar bir oranda başarıya ulaştıysa da, 18. yüzyılın sonunda, Kitabı Mukaddes'in yaygın biçimde dağıtılması sonucunda gelişen dinsel "canlanış", kendini İngiliz Donanması'nda, hatta 1797 ayaklanması sırasında bile açığa vuracaktı.

Denizciler arasında dinsel inançların sürekliliğinin olası bir açıklaması bulunabilir. Bunu denizin devasalığına bağlamak usulden olmuştur (ama usulden olması yanlış olduğunu mu gösterir?). Dağlar ve çöller gibi, deniz de insanı düşünmeye davet eder; devasalığı ruhu sonsuza doğru çeker. Tehlikeyle karşı karşıya kalan insan, üstün kuvvetler karşısında kendini aciz hisseder. Eğer bunu yoldaşlarıyla birlikte yaşıyorsa, zorunlu dayanışma adına kendini aşar ve ortak görevde kendi payına düşeni üstlenir. Kendi göreliliğini kavradığı anda da bir mutlaka ihtiyaç duyar.

Çağrılar

Denizin kışkırtması pek çok çağrı içeriyordu. Hem yakın hem

uzak rotalar teklif ediyordu: Avrupa'daki kıyı ilişkileri ağım ören, ardından okyanusu portolan haritalarında ve pusula kartlarında çizilenlere benzer bir örümcek ağıyla kaplayan rotalar. Sefere çıkmak için insanın epeyce hayale, inisiyatife, cesarete ve korkusuz bir ruha sahip olması gerekiyordu; elinde bulunan olanakları düşündüğünde, ancak bunlardan sonuna kadar yararlanabilir ve hatta daha da ötesine geçebilirdi. Denizciler ile deniz arasındaki diyalog sorulardan ve yanıtlardan oluşuyordu.

Başlangıçta merak, bilme arzusu ve riskin çekiciliği vardı. Riskler, tarihin itici güçleri, tehlikeleri ve sonuçları açısından araştırılmaya değer. Girişimi kışkırtan hayal gücü, olgunun çeşitli yanlarını görür ve sergiler, hedefini yaratır ve önce zihinsel, ardından somut görünümünü oluşturur. Büyük Keşifler'in derslerinden biri, birleşik bir Avrupa'nın ileriye doğru ilerlemenin yollarını aramakta olduğu bir dönemde, keşfin 500. yılını kutlarken yararlanılabilecek derslerinden biri, bu değil midir?

Denizin kışkırtmalarına Avrupa'nın verdiği yamtı bir görev diye tammlamak küstahlık olarak kabul edilebilir. Bunları reddetmek ise kaçış olurdu ve deniz ayni teklifleri öbür halklara da yapmıştır. Avrupa'nın okyanus ile diyaloğundaki şansı, buna epeyden beri hazırlanıyor olmasındaydı. Atina talasokrasisi bir mirastı; Kelt ve Viking serüvenleri bir deney oldu; Venedik ve Cenovalıların başarıları bir işaret çaktı; Portekizlilerinki ise cesur bir eylemdi.

Denizcilerin duyarlı olduğu davetlerin niteliği, yanıt verdikleri çağrıların tipini de açığa vurur. Avrupa'da ne yöne dönülecek olursa olsun, genellikle aynı zamanda, her zaman aynı hareketler görülüyordu. Ortaçağ'da denizcilik alamndaki yaygınlaşmanın temelinde ekonomik saiklerin yattığı açıktır, ama şunu söylemek gerekir ki, buna 16. yüzyılda politik ve sömürgeci tutkular da eklenmişti. Avrupa, kendisinden dünyamn denizcilik etkinliğini üstlenmesinin istendiğini düşünüyordu ve hemen hemen bütün devletler de bu çağrıya katılmanın kendi görevleri olduğu inancındaydı: Portekiz ve İspanya'dan sonra Fransa ve İngiltere, Danimarka ve Birleşik Eyaletler, bu arada birleşmiş bir Almanya

ve İtalya. Rusya ise Avrasya kıtasında benzer bir sonuca ulaşmak için farklı bir yol izlemişti. Böylece sömürgecilik, denizaşırı seferlerle ilişkili olarak kaldı, ta ki son dönemde Sovyetler Birliği'nin yıkılışı, imparatorluğunun sömürgeci karakterini açığa vurana kadar.

Ek olarak Avrupa, deniz yoluyla insanları harekete geçirebileceğine inanmaya başlamıştı. Hristiyan Kilisesi, savunduğu gerçekleri yaymanın, bazen zorla kabul ettirmenin kendi görevi olduğuna inanıyordu. Böylece misyonerler denizcilerle birlikte yelken açtılar ve Roma cemaati adına halkların Hristiyanlaştırılması çabasına giriştiler.

Bu ekonomik, politik, entelektüel, ahlaki ve dinî çağrıların çeşitliliği, yalnızca bütününde Avrupa'nın coğrafi boyutunu tüketmekle kalmadı. En değişik yanlarıyla bir sosyal boyut da içeriyordu ve hâlâ da içermektedir. Denizcilik yaşamının rezonanslarının Avrupa'nın değişik kesimlerinden, farklı tonlarda olsa bile algılanabilmesinin nedeni budur.

10

Kültürel Bir Boyut: Denizi Görme, Duyumsama ve Anlama

Avrupa denizinin kenarından böyle hızla geçtikten sonra, şu veya bu biçimlerde ve farklı açılardan denize bakmış, onun dostluğunu aramış ya da bulmuş, onun sesine kulak vermiş veya onun mesajlarını iletmiş bazı tanıklara başvurmak uygun olacak. Gerçekten de tarih, zaman ve uzam içinde, Avrupalıların denizi nasıl gördüklerini, duyumsadıklarını ve anladıklarını kavramış durumdadır.

Edebi Sesler

Edebiyat, deniz konusunun zenginliğini yansıtmıştır. Hacmi veya değeri çağdan çağa değişen bu zenginlik, bir Avrupalı kimliğinin oluşmasına katkıda bulundu. Denize bakış biçimi, Akdeniz'de veya Kuzey'de bulunmaya bağlı olarak zıtlıklar içermiş olabilir, ama bunların doğası temelde farklı değildi ve tasvir süreçleri olağanüstü benzerlikler sunuyordu. Dillerin, davranış biçimlerinin ve ortamların çeşitliliği bir yana, farklı doğalardaki ve farklı çağlardan metinlerde denize yapılan göndermeler benzerlikler ve aynılıklar taşır. Bazıları basmakalıp yapıda olup *topoi* (yüzey şekilleri, yerler) ile doludur; daha sonraki dönemlere ait olan öbürleri ise deniz olgusunun gerçekçi bir görünümünü verme çabası içindedir. Her iki durumda da bu görünüm, ya hoş olmayan ve kötümser bir tonda veya iyimser ve hoş bir renkte-

dir. Bu yanlar sık sık birbirine karışmış durumdadır. Avrupa'da ikili bir telkin söz konusuydu ve bu iki yan da birbirinin üzerine binmiş bir biçimde kuşaktan kuşağa aktarılmıştır. Aydınlık, şimdi sevinçli, bir an sonra hüzünlü bir çehreye sahip olan Akdeniz'in bu yüzüne karşılık, okyanusun yüzü daha yumuşak tonlarla gölgelenmişti, gelgitin kaprislerine ve korkutucu kızgınlık patlamalarına bağımlıydı. Her ikisinde de şüphe ve korku, güvenli sükunetlerle yer değiştiriyordu. Denizin neşesindeki bu dengesizlikler Yunan-Roma mirasında ve Kuzey'in "barbar" geleneğinde görülebilir. Homeros, Thukydides ve Vergilius, Kelt, İskandinav ve Slav destanlarıyla omuz omuza vermiş, birbirinin içine sızmış, onlarla tanrı ve efsane alışverişinde bulunmuştur.

Pagan kültlerin yerini alan Hristiyanlık bu tip mitolojilere karşı acımasız bir mücadeleye girişmişti. Ortaçağ edebiyatında denize yapılan göndermeler, en değişik alanlarda bile bu çelişkinin izini taşıyordu: Azizlere ait öyküler ile şövalye efsaneleri ve saray şiirleri, dua metinleri ve vaazlar, teolojik ve ahlaki incelemeler, dünyanın "aynalar"ı ve haberleşme. Eski toplum gibi Ortaçağ toplumu da denize karşı ikircikli bir tutum almış, onu hem şeytanın ve belanın imparatorluğu, hem de kısmet ve zenginliğin kaynağı olarak görmüştü. Hristiyanlaşmış Ortaçağ, denizi Şeytan ile Tanrı'nın çatışma alanı olarak kabul ediyordu, korku ve umut bir aradaydı. Metinler, denizi alışılmışın ötesinde bir olgu olarak sunar. Bazen bunları olgularla ilişkilendirmeden, klişe ve ağdalı tarzları ayırmak mümkün değildir. Sapkınlar ve çeşitli mezhepler tarafından aklı çelinen müminlerin güvenini tazelemek için Kilise, 1400 dolaylarında İsa tarafından dindirilen fırtına masalını yaymıştı; bu, Kilise gemisi ile dümencisinin çabasını konu alan güzel bir ibret hikâyesidir (*exempla*). Deniz konusunun yorumunda ihtiyatlı olmak gerekir. Biçimci etkiler ve izlenimci imgeler arayışı, özgün bir gerçeklik yansıtma çabalarıyla karışır. Gezi anlatıcıları, örneğin Doğulu hacılar, basmakalıp bir biçimde yargıladıkları seferlerinin ayrıntıları konusunda cimri davranmışlar, ama buna karşılık dinsel ve din dışı konulardaki bilgilerinin düzeyine bağlı olarak klasik referanslar ile karıştırdıkları masalsı olaylara ve hayali inançlara ağırlık vermişlerdir:

Sözgelimi Nuh ve Yunus peygamberlerin karşılaştığı denizkızları. Joinville gibi günce yazarlarının gözlemleri dikkatimizi çeker.

Bazı yazarların denizcilik deneyimi vardır. Bremenli Adam'ın Kuzey denizlerine ilişkin gözlemlerinin doğruluğunu ve Norman şair Wace'in denizci yeteneğini anımsayabiliriz. 12. yüzyılın sonunda, Haziran 1178'de, Blois'lı Pierre İngiltere'den Fransa'ya korkunç bir yolculuğu anlatmıştır: Dümenci, ertesi sabahın sükunetini beklemelerini sağlayacak yegane manevrayı yapar, ardından, şöyle tamamlar, "sanki ölüp tekrar dirilmiştim." 14. yüzyılda Floransa'da Boccaccio'nun yazıları, Balear Adaları'ndan Mısır'a, Napoli'den Sicilya'daki Trapani'ye kadar çok iyi tanıdığı Akdeniz denizcilik etkinliklerine ilişkin kurgusal olayları sahneye çıkardı; Boccaccio bu yazılarında, Palermo'daki gümrük işlemlerini ve Barletta pazarlarındaki trafiği anlatır. Korsanlık, onu kurgusal olaylarla beslemiştir: Yoksul bir Hristiyan esir kadın, Müslüman bir kadının hizmetinde ipek, palmiye lifi ve deri işlerinde çalışırken bir yandan da Arapça öğrenir; bir başka kadın, fırtınada kocasını yitirip kendisi de Pongo Adası'na sürüklenir ve şans eseri bir Cenova gemisi tarafından kurtarılana kadar birkaç ay süreyle "gerçek bir vahşi" gibi yaşar. Fırtınalar, birer ilahi cezalandırma gibi sunulur. Petrarca ise denizcilerin âdetlerini, kürek mahkumlarının gömülmesini yük istiflemeye benzetecek (1348) kadar iyi biliyordu: "Tıpkı geminin ambarına mal yükler gibi, kadavraları mezarın tepesine kadar yığıp üzerini bir kürek pislikle örtüyorlardı." Fransa'da Eustache Deschamps'ın denizle tek ilişkisi Manş Denizi'ni geçerken olmuştu, ama buranın olumsuzluklarını anlatırken hiç de basmakalıp laflarla yetinmiyordu: "Büyük denizin sesini duymak" onu uyumaktan alıkoymuştu, böyle diyordu (*Ballade 84*):

Tam yol bir fırtınada
Aşağı inmeli,
Ağzın açık uzanmalısın,
Kusmuğun iğrenç kokusu nedeniyle.

Bir başka örnek Kastilyalı D. Pedro Niño'dan gelir; *Victorial* adlı yapıtında, 15. yüzyılda İber kıyılarından Flandre'a kadar yaptığı yolculuğu anlatır. Geceleyin Seine'in güçlü akıntısına dalmak cesaret gerektirmiştir: "Dalgalar" der, "o kadar yüksekti ki, Ay'ı örtüyolardı." Aberwrac'h'ta, Fairies koyunda, komşu bataklıkların gölgelikleri kötü ruhları andırır.

Edebiyat, denizle ilgili olayları sergileyen piyeslerde de gerçekçiliğe pek ilgi göstermemiştir. Yönetmenler sıradan gerçek olgulara ne denli el atmışlarsa, izleyiciler de gemi felaketlerine ilişkin sahnelerin zevkiyle o denli titremişlerdir.

Denizcilikle ilgili büyük araştırmaların yapılmaya başladığı çağda gerçekçiliğin edebi sıradanlığa üstün gelmiş olduğu sanılabilir. Ama her iki akım da kendini sürdürmüş ve birbirine karışmıştır. Erasmus açıkça kötümserdi; "Gemi Kazası" adlı yapıtına ilişkin olarak, Adolf takma adıyla Anthony'ye anlattıkları onda aşağılayıcı bir itiraz doğurur: "Ne korkunç bir öykü! Bu gemi seferi mi? Tanrım sen beni böyle bir plan kurmaktan alıkoy!" Buna karşılık, bilge bir insan edasıyla konuşan Rabelais, fırtına kurgusuna mizah katar; Panurge ve Rahip Jean des Entommeures, "yeni rahiplerini seçmek üzere toplanmış milyonlarca iblisin oluşturduğu berbat bela"yı açığa çıkarmak için aym anda hem kötü ruhlara hem de azizlere başvururlar. "Tanrım ne çılgınlık" der tekrar Erasmus, "insanın kendini denize adaması!"

Okyanus kâşifleri deli miydi? Daha da kötüsü, Macellan dahil bazı kaptanların aldıkları tayfa arasında eski mahkumlar da vardı. 15. yüzyılın ortalarında Denizci Henrique'nin azizler kâtibi Gomes Eanes de Zurara, keşif gemilerine binen *genta baixa*'yı küçümsemişti; aynı insanları bir sonraki yüzyıl Louis Vivés, çevirisi mümkün olmayan *faex maris* ifadesiyle aşağılayacaktı. Keşifler Çağı edebiyatında denizciler, zaman zaman eski deniz kahramanlarının ünüyle kıyaslanabilecek bir övgüye mazhar olmuşlarsa da, genellikle denizin nefret uyandırıcı şöhretini paylaşmışlardır. Zurara'dan sonra, 15. yüzyılın sonlarında Portekiz kralının Roma meclisindeki temsilcileri, kendi yurttaşlarının girişimlerini epik bir dille anlatmışlardı. Jono de Barros ve Camoes onların izinden yürüdü. Kristof Kolomb'un, Macellan'ın ve Ver-

razano'nun keşiflerinden esinlenen edebiyat, İspanya, İtalya ve Fransa'da, burada tekrar etmeye gerek duymayacağımız ölçüde iyi bilinen yankılar uyandırmıştı. Bu yankılar tüm sosyal katmanlara ulaştı, örneğin Jean Ango döneminde denizcilik konularında yıllık edebiyat yarışmalarının yapıldığı Normandiya'da, Clément Marot gibi en büyük şairler, hiç de küçümsemedikleri bu konuya el attılar. Dahası, bazı denizcilerin bizzat kendileri hümanistti, örneğin Dieppeli Jean Parmentier, hem Latin ve Helen dilleriyle uygarlıkları konusunda uzmandı hem de kendini kabul ettirmiş bir denizciydi.

Dolayısıyla, denizci nüfusun kötü ününe ve denizin yarattığı korkuya karşın, deniz Avrupa edebiyatına girmişti. Ne var ki hümanizm çağında her şey birbirine karıştı: Antik Çağ'ın deniz tanrılarına ilişkin anlatıları ile Bakire Meryem, Stella Maris, halk efsaneleri ve *Légende dorée* (Altın Efsane), deniz bilimi ile sıradan denecyicilik iç içe geçti. Neptün kendi balığını tanıyamazdı herhalde.

Denizcilik üzerine yazılarda iki tür gelişti. Birincisi edebiydi, simgesel imgeleme kurbanlar veriyordu; öbürü ise giderek bilimsel bir nitelik kazanmaktaydı. Her iki akım da gelişen biçimlerde sürdü ve Avrupalılar her ikisinde de kendilerini buldular. Bu akımları uzun uzadıya anlatmak gerekmese de, burada bazı aşamalarına değinip birkaç yorumda bulunalım.

Ülkelerin anlatılması eski ve canlı bir türdü. *Libro del conoscimiento*'nun Kastilyalı yazarı ve onun 14. yüzyıldaki çağdaşı Sir John Mandeville'in kitabı, okunmaya ve tüm Avrupa dillerine çevrilmeye devam ediyordu. Bunların sayısal ve betimleyici "coğrafya"sı, birkaç dikkatli kaydın dışında, birçok geleneksel efsaneyle doluydu. André Thevet de efsane yazmakla suçlanmıştı; 16. yüzyıldaki yapıtı, hayal gücüne açıkça yer veren olağanüstü karışımlar içerir. Bu yapıtlar, Munzer'in tüm Batı'yı kapsayan gezi günceleri dahil olmak üzere, Claude de Bronseval'in İber üzerine, Herberstein'lı Sigismund'un Rusya üzerine ve Montaigne'in İtalya üzerine anlatıları gibi ciddi yapıtlarla yan yana duruyordu; dönemin Avrupa bilgisine katkıda bulunan bu yapıtlar,

kendilerinden önce yaşamış olanların geleneksel karakterleriyle ciddi biçimde çatışan kişiliklerin tanıklıklarıydı.

16. ve 17. yüzyıllardaki gezi yazılarının çoğunun konusu Avrupa olmamakla birlikte, denizle ilgili nitelikleri, yazarlarının denize verdiği önemi gösteriyordu. Yazarların, Avrupa'nın okyanus ufuklarının ötesine yaptığı gezilerin mesafesi büyük önem taşır. Brezilya'ya yaptığı geziler sırasında Jean Léry, "denize hiç çıkmamış olanlar... dünyanın yalnızca yarısını görmüşlerdir" demişti. Bu ifade sonraki yüzyıllarda da geçerli oldu; elinizdeki kitabın yazarı da, ancak 1962'de Brezilya'yı ziyaret ettikten sonra kendini gerçekten Avrupalı hissettiğini ve Avrupa'yı anladığını belirtmesini hoşgörüyle karşılamanızı diler.

Denizin somut, bazen bilimsel anlatısı ile edebi tahayyülü arasındaki fark 17. yüzyıldan başlayarak özellikle Fransa, İngiltere, İspanya ve İtalya'da belirgin bir hal almaya başladı. Edebi tahayyül, klasisizm tarafından ele geçirilmişti; bunda Akdenizlinin payı Atlantikliden daha büyüktür. Anlatı ve drama türlerinde, şiirde olduğu gibi, deniz serüvenlerinin sayısı ve önemi, kurgu, sansasyon ve gösteri zevkine tekabül ediyordu. Mme. Bournaz-Baccar bunu bir tezinde yakından incelemiştir. Yazarlar, memleketi Rouen'ın denizcilikle olan yakın bağına rağmen hatta Corneille bile, deniz hakkında doğrudan bilgi sahibi değildi. Denizcilik dünyasına ve onun uzak ufuklarına ilişkin merak ve denizin kararsızlığı, çoğu kez bilginin yerini alıyordu. Gene de, tahayyül gücü sayesinde, denizcilik sözlüğü yazarların düzenli diline girmişti. Bazıları denize yönelik duyarlılıklarını kanıtlarlar: "Denizin üzerinde giderken insan çok hoş düşler görüyor", diye yazıyordu XIV. Louis'nin kuzeni Grande Mademoiselle, Mme. de Motteville'e. Ne var ki deniz, esinlediği ihtiyat dikkate alındığında, çok ender olarak tüm gerçekliğiyle tasvir edilebiliyordu. Denizden esinlenerek kaleme alınan romanlarla oyunlarda, onun dramatik kavranışı metaforlardan oluşmuş trajik serüvenleri yeğliyordu. Kimlik değiştirip yeni bir yaşam kurmakla sonuçlanan bir firar konusu veya korsanlar tarafından kaçırılıp esir haline gelme teması, eski masallardan ve Barbar korsanların gerçek öykülerinden esinlenmişti; deniz canavarları, dalgaların ve

rüzgârın hışmıyla olduğu kadar insanın zalimliğiyle de yarışıyordu.

Bu mitolojik basmakalıplıktan kurtulmak için, Shakespeare'in olağanüstü yeteneğini sergilediği *Fırtına*'yı beklemek gerekecekti ve tabii onun, bir gemi felaketinin gerçekliğini anlatmak için Prospero ile Ariel arasında kurduğu diyalogdaki becerisini: "Denizcilerden başka herkes", der Ariel, "köpüren tuzlu suya batmıştı"; ve şarkı söyler: "Tam beş kulaç derinde baban yatıyor; Kemiklerinden mercan olmuş." Yazar, kralın oğlu Ferdinand'ı, belki de Rabelais'nin *Quart Livre*'ini (Dördüncü Kitap) taklit ederek şöyle bağırtır: "Cehennem boş, Ve bütün şeytanlar burada!" (*Fırtına*, I. Perde, ii. sahne).

Diğer yazarlar arasında, örneğin Corneille'de, temsil kitabi kalmıştı, *Andromède* (Andromeda) piyesinde veya Rotrou'nun *Iphigénie en Aulide*'inde (Iphigeneia Aulis'te) olduğu gibi. Denize atıf Madeleine de Scudéry'nin romanı *Artamène ou le Grand Cyrus*'ta daha dolaysız bir özellik kazanacaktı, onun yirmi kadar kadırganın yanmasına ilişkin resimsel tasviri ile Claude Lorrain'in kitabın yazılışından altı yıl önce yaptığı *Troyennes incendiant des navires* (Gemileri Ateşe Veren Troyalılar) adlı tablosu arasındaki ilişkiyi kabul edecek olursak. Bazı başka yazarlar arasında, edebi beceriyi bir yana koyacak olursak, denize duyarlılık yok olur; örneğin Norman yazar St-Amant'ın Cebelitarık ve Belle-Ile'e ilişkin anlatılarında durum böyledir. Ve nihayet, bir şiirini basitçe *La Mer* (Deniz) diye adlandırmasından ötürü Tristan'a minnet borçluyuz.

18. yüzyılın başlarında tüm Avrupa'da deniz serüvenlerini konu alan masalları furyası vardı. 1699'dan sonra XIV. Louis'nin torunu Burgonya Dükü'nün talimatıyla Fénelon'un yazdığı *Telemak* iyi sattı, ama en azından iki üç kuşağın bu kitapta bulduğu, antik Akdeniz'den ibaret kaldı: Neptün, Amphitrite ve Nereidlerin yurdu olan, okuyucunun imgelemine Tyros'tan Kartaca'ya ve Korinthos'tan Syrakusa'ya kadar bir gezi yaptıran Akdeniz. Okul çocuğu düşlerinden sıyrılan İngiltere, gerçeğe dayalı başka tip öyküler önerdi. 1719'da Daniel Defoe, İskoçyalı Alexander Selkirk'in, namı diğer Robinson Crusoe'nun başından geçen ta-

lihsizlikleri yazdı; yedi yıl sonra da Jonathan Swift, *Gülliver'in Seyahatleri*'yle benzer bir başarıya ulaştı. Her iki yapıt da çeşitli dillere çevrilip pek çok ülkede taklit edildi, örneğin Nicolas Comfort'un 1764'teki *Jeunne Indienne*'i (Kızılderili Genç Kız) bunlardan biriydi. Fransızlar gemi felaketlerini işlemek için Devrim'in hemen başını beklediler ve konuyu oldukça gerçekçi bir tarzda ele aldılar; Bernardin Sainte-Pierre'in romanı *Paul et Virginie*'deki St-Geran buna örnekti. İlk elden bilgiye dayanarak yazabilmek için Bernardin, Saint-Pierre Port-Louis'yi. Compagnie de Indies'in genel müdürlüğünü ziyaret etmişti. Bu, Cook ve Bougainville'in gezilerine ilişkin olarak tüm Avrupa'da yazılmış olanların olağanüstü başarısını getiriyor insanın aklına. Burada Avrupa denizleri söz konusu olmasa bile Avrupa'nın nerede olursa olsun denize gösterdiği ilgi, dönemin özelliklerinden biriydi.

Bu ilgi daha sonraları çeşitli edebiyat türlerinde kendini kanıtladı: Pedagojik çalışmalar, gezi anlatıları, roman, şiir ve kimi zaman oyun. Bunlar, denizin ve denizcilerin 19. yüzyılın ilk yarısına hangi etkiler altında girmiş olduklarını kavramanın ve denizcilik dünyasının nasıl görüldüğünü, bu bakışın nasıl bir evrim geçirdiğini anlamanın çeşitli biçimleriydi.

Genç okuyucular için yazılan kitaplar doğal olarak yetişkinlerin zihinsel yansıtmalarını içeriyordu. *Télémaque*'ın ardından benzerleri yaygınlaştı, ama Fransızlarda deniz, "olgulardan çıkarılan dersler"in pedagojik gerçekçiliği çerçevesinde tasvir ediliyordu; bugün bunun yerini televizyon almıştır. Bir yüzyıl boyunca ardı ardına yeni baskıları yapılan (1877-1976) *Le Tour de France par deux enfants* (İki Çocuğun Fransa Seyahati), genç okurlarını Marsilya'dan Dunkerque'e taşıyordu. Ardından, İkinci Dünya Savaşı sonrasında doğan iki başka 20. yüzyıl çocuğu, yolculuğa Le Havre'dan Bayonne'a kadar (1977) devam ettiler. Aradaki dönemde, Marsilya'da başlayan *Le voyage d'Edgar* (Edgar'ın Yolculuğu), yolcularını Baltık'a, oradan da Grönland'a götürmüştü; kitap 1938'de yazılmıştı, ama "Cebelitarık'ta Dolaşan Birkaç Karakter" başlıklı mizahi bölümünde görüldüğü kadarıyla bile olsa, Avrupa'ya ilişkin yanına değinmekte yarar var. Okuyucular dört kişi arasında bir konuşmanın geçtiği bir salona

alınırlar, bunlar, "Akdenizli" adındaki küçük bir prenses, esnek vücutlu ve kara derili "Bayan Afrika", aniden ve şiddetle patlayabilen iri kıyım, güçlü erkek "Atlantik" ve bakımlı, çok yüksek yakalıklı, son derece tutucu bir yaşlı bir hanım olan "Bayan Avrupa"dır. "Bayan Avrupa", kırış kırış olmuş boynunu bir eşarpla örtmüştür, Kraliçe Victoria zamanından kalma bir şapka giymiştir ve saplı bir gözlüğün ardından Bayan Afrika'yı izlemektedir.

Avrupa'da denizcilik edebiyatının gelişimi, Monique Bross'un çalışmasında da görüldüğü gibi, romantizmin habercisiydi. Başı Bernardin de Saint-Pierre çekiyordu; onda fırtına konusu, büyülü ve uğursuz olguların meteorolojik olaylarla görsel, epik çatışması biçimini almıştı. Teknik ayrıntıları ihmal etmeyen törensel ve bir tür geleneksel yaklaşım söz konusuydu. İlk denizci romanı yazarları, Byron ve Fenimore Cooper gibi gerçek denizcilerdi. Cooper, kahraman figürü olarak "kaşarlanmış denizci"yi popülerleştirmesiyle tanınır. *The Pilot* (Kılavuz, 1823) adlı yapıtı büyük olasılıkla, Sir Walter Scott'ın ondan iki yıl önce yazdığı *The Pirate*'tan (Korsan, 1821) esinlenmişti. Onun kuşağında, ama daha sonra da, drama duyarlı olanlar ve kahramanlardan hoşlananlar hâlâ denizcilerdi. Bunlardan bazıları bilinçli olarak fırtınayı, o dönemde popüler olan Ossian masalından esinlenerek Kuzeyin sisleri içine ve Norveç fiyortlarına taşıdılar. Bir yandan korsanların kurbanlarına acıma duygusu kışkırtılırken, diğer yandan da bunların cesareti yüceltiliyordu, öyle ki 20. yüzyıl onları birer idol veya "süpermen" katına yükseltecekti.

Denizcilik edebiyatının başarısı, kahraman kültü ve "azapçılık" –acının yararlılığı, (ahlaki) değeri doktrini– yönündeki romantik eğilimiyle, ama daha da önemlisi yazarlarının mesleki yeteneğiyle ilişkilendirilebilir. Châteaubriand, St-Malo'dan seslenmeseydi, ne kentinin ruhunu iletebilir, ne Brest ile ilk karşılaşmasında duyduğu heyecanı ifade edebilir, ne dramatik Atlantik yolculuğunu anlatabilir, ne de Amerikan Savaşı'ndan dönen muzaffer kraliyet donanmasının ihtişamını betimleyebilirdi. Onun döneminde ve ondan sonra, denizciler kendi yaşamlarını duyumsayıp betimleyebilmişlerdir. Hepsi, aşağıda ele alacağımız Garneray'ın düzeyine ulaşamamış olsa bile, birçoğu şair ve

ressamdı. Manş Denizi'nin iki yakasındaki çağdaşlara değinelim: "Bilim ve denizcilik alanındaki hizmetlerinden ötürü" Louis Philippe'ten Légion d'Honneur nişanı alan, Kraliyet Donanması komutanlarından Frederick Marryat, *The Phantom Ship* (Hayalet Gemi) adlı romanıyla hâlâ ününü korumaktadır. Bu kuşaktan Edouard Corbière, döneminin ilk deniz romancılarından biri kabul edilir, tıpkı Lyonlu Augustin Jal gibi; Jal de Chateuabriand gibi Brest'i ilk görüşünde şaşkına dönmüştü.

Fransa'da, donanma tabibi Eugène Sue'nün "şaşaalı dışavurumculuğu" ile karşılaştırılabilecek pek başka örnek yoktur; Navarino savaşına katılan Sue, *Salamandre*'ına çatışma sırasında, düşman firkateyninin "gürleyen, şiddetli, perişan edici salvoları altında" esinlenmişti; aynı zamanda, *Méduse* felaketini de anlatmış ve Jean Bart kişiliği çevresinde kurgusal bir epik inşa etmişti.

Yunan bağımsızlığını destekleyen kuşak Navarino'dan gelen haberleri alkışlıyor, Güney Denizleri'ndeki İngiliz ve Fransız keşiflerini Londra ve Paris basınından izleyip heyecanlanıyor, aynı zamanda Charles Dickens'ın *David Copperfield*'inin serüvenleriyle, Norderney Adası denizci dullarının öyküleriyle, Heinrich Heine'nin *Seyahat Tabloları*'yla ve Honoré de Balzac'ın anlattığı Guérande'li tuz işçilerinin yoksulluğuyla duygulanıyordu.

19. yüzyılın ortalarından, yani 1860 dolaylarından itibaren denizcilik edebiyatı, kamuoyunun bilgi açlığını gidermek amacıyla söylemini değiştirip didaktik bir üsluba yöneldi. Daha ciddi bir edebiyat biçimi olan bu tarz, denizi giderek daha nesnel bir olgu halinde ele alıyor, meslekleri ve teknolojiyi işliyordu. "Romantizm sonrasında dramatik havasından arındırılan deniz teması, kasvetli ve monoton bir uygulamanın nesnesi haline geldi" der Monique Brosse. Gerçekten haklı mı? Peki o zaman Hugo'nun *Deniz İşçileri*'nin yoğun duygusallığını ve Jules Michelet'nin *La Mer*'inin kurgu gücünü nasıl açıklayabiliriz? Ve Jules Verne'in, bütün dillere çevrilen, psikolojik çözümleme yetisini döneminin, hatta daha ilerisinin teknik kesinliğiyle birleştiren yapıtlarının olağanüstü başarısı için ne diyeceğiz?

Dönüm noktası, eğer böyle bir nokta var olmuşsa, rotada bir değişiklik anlamı taşımıyordu. Duyarlılık, en azından en büyükler arasında, daha yiğit olduğunu iddia etme hakkını yitirmemişti. Fırtına hâlâ sesini duyuruyordu. Edgar Poe'nun Büyük Kuzey anlatısından sonra, *Oceano Nox*'ta Victor Hugo'nun "Tanrının fırtınalı ikametgâhı"nın gümbürtüsünü nasıl yankıladığım görürüz. Alphonse Daudet ise *L'Agonie de la Sémillante*'ında (Sémillante'ın Istırabı), bir kış gecesi Lavezzi Adası yakınında boğulmuş kimselerin mezarını açarak *Sémillante*'ın geçişini yüceltir. Bazen de denizdeki deneyimin yerini yetenek alabiliyordu. Arthur Rimbaud *Le Bateau ivre*'i (Sarhoş Gemi) yazdığında daha hiç deniz görmemişti. Yetenek insanın her şeyi duyumsayıp ifade edebilmesini olanaklı kılar. Bu olmasaydı Stéphane Mallarmé, *Brise marine*'de (Deniz Esintisi) "kuşların gittiği yere gitmek, denizin içinde, dalgaların arasında dolaşmak" arzusunu dile getiremezdi. Charles Baudelaire, *Paris Sıkıntısı*'nda sözcüklerle oynayarak deniz fenerlerinin parıldamalarını, dalgaların armonik salınımlarını ve gidenler ile dönenlerin devinimini betimleyebilmiştir. Ama dönmeyenler de vardı. Paul Valery, *Le Cimetière marin*'de (Deniz Mezarlığı) onları, ancak yakındaki Gruissan'da (Aude) hemen bir duvara adları kazınmış denizde ölenler listesinin sunabileceği bir duyarlılıkla anmıştır.

Hepsi şair olmasa da, denizciler artık denize dürüstlüğün giderek ağır bastığı bir tarzda tanıklık etmektedirler. Bütün Avrupa kuşaktan kuşağa bunun üzerinde çalışmıştı. Kuzey, *Masallar*'ı ile Hans Andersen'i, Henrik Ibsen'i ve *Süvari Worse* adlı romanın yazarı Alexander Kielland'ı çıkardı. Kuzey Atlantik'in fırtınaları Rudyard Kipling'e *Cesur Kaptanlar*'ı ve Pierre Loti'ye *İzlanda Balıkçısı*'nı esinledi. Loti ile İstanbul Boğazı'na kadar uzanırız. Ama başka yaklaşımlar da vardır, örneğin iki hümanist diplomatınkiler: Alexis Léger (St-John Perse), dünyaya ve Avrupa'ya kozmik bir bakış açısıyla bakarak bir anlamda meslektaşı ve öncülü Paul Claudel'i yansıtmıştır. Ama en bütünsel, en Avrupalı olan belki de Joseph Conrad'dı; üstelik denizci olan Conrad, Polonya'da doğmuş, yirmi yıl süreyle Fransız ve İngiliz tica-

ret gemilerinde çalıştıktan sonra İngiliz yurttaşlığına geçmişti. *Typhoon* (Tayfun) adlı yapıtında batı rüzgârının, "Kuzey Atlantik'te Azor Adaları'ndan Farewell Burnu'na kadar hükmünü sürdüren ve Manş yolcusu gemilere korkulu geceler hazırlayan bu Batı hükümdarı"nın egemenliğini herkesten daha iyi anlattı. Ama Conrad, "denizcilik trafiğinin ve deniz savaşlarının beşiği", "eski bir konutun, içinde pek çok kuşağın ilk adımlarını attığı büyük salonu" diye tarif ettiği Akdeniz'in "sevecen ayartması"na da uğramıştı; zira, "burada bütün denizciler tek bir ailenin fertleridir" diye ekliyordu. Tek bir aile! Conrad bunu 1906'da yazmıştı. Aradan elli yıl geçince, yani iki dünya savaşından sonra St-John Perse, *Amers*'de (Acılar) şöyle haykıracaktı:

> Ey, ittifakın ve ihtilafın mutlak Denizi!..."
> "Hem de sorgulanan.... pasifik halklar federasyonunun büyüklerince..."
> "Federal deniz ve ittifak denizi!"
> (St-John Perse, *Collected Poems*, çev. Wallace Fowlie, Princeton University Press, 1871, s. 553)

Avrupa Topluluğu'nun temeli olan Roma Antlaşması'nın mürekkebi henüz kurumamıştır. Quai d'Orsay'li uzak görüşlü diplomatın sesi duyulacak mı? Daha sonra!

İkonografi ve Güzel Sanatlarda Deniz Yansımaları

Güzel sanatlar da edebiyattan aşağı kalmadı. İzlenimcilik ve kaydetme kaygısı Avrupa'da kendini şiir, hikâye, oyun ve pedagojik edebiyatın yanı sıra grafik görüntüler ve müziksel anlatılarla ifade etti.

Deniz sahnelerine ilişkin ikonografik gösterimin ardındaki

saikler çok çeşitlidir. Bazıları estetik kaygılardır, bazıları da meraktan ve resimsel olanın arayışından kaynaklanmıştır; pek çoğu, askerî veya politik ihtişama duyulan ilgiden esinlenmiş kolektif belleğin talebine yanıt vermeye çalışmıştır. Bu son türde, 11. yüzyılda Avrupa'da, en mükemmel örneği Bayeux Duvar Halışı olan, resim dokumalı duvar örtüleri üretilmişti. Bu halı, İngiltere'nin 1066'da Normandiya Dükü Guillaume (William) tarafından zaptedilişini çizgi öykü biçiminde anlatır; Lucien Musset'nin incelemiş olduğu gibi, işlemelerde efsanenin de yardımıyla, gemilerin inşası, yüklenmesi, çatışma ve gemiden iniş anlatılmaktadır; deniz kabaca dalgalarla resmedilmiştir, ama gemiler ile mürettebatın işlenmesinde bir kesinlik çabası egemendir.

Bir başka alan olan elyazması tasvirleri, bütün Avrupa Ortaçağı'nı kapsar. Zenginliği, minyatürlerle birlikte, okuyucuların deniz öykülerine olan ilgisini gösterir. Bariz bir bilgi eksikliğine karşın çizimlerin hassaslığı, gemilerin tipinde ve yelken donanımlarında yaşanan teknolojik evrime, denizcilerin faaliyetlerine ve limanların konumuna ışık tutar. İmgelerin seçimi, bunların çizim tarzı, barışçıl veya trajik nitelikleri, denizcilik yaşamına belirli bir bakış açısını ve kavrayışı açığa vurur. Dahası, minyatürcülerin genellikle denizi pek tanımamaları, gerek onlar gerekse müşteriler tarafından, denize yönelik abartılı bir ilgiyle telafi edilmeye çalışılmıştır. Christiane Villain-Gandossi'nin, bugün Avrupa ve Amerika kütüphanelerinde toplanmış olan çok zengin bir minyatür külliyatına dayalı yapıtı, denizin Ortaçağ Avrupa kültürü üzerinde oynadığı rolün bilinmesi açısından bu çalışmaların taşıdığı önemi kanıtlar.

Aynı derecede ilgi çekici kaynaklar olan mühür ve armalar, belirli bir toplumsal ve kurumsal çevre içinde yaşanmış ve evrim geçirmiş olan gerçekliğe doğrudan karşılık gelme üstünlüğüne sahiptir. Sikke ve rozetlerin de denizle ilişkisi vardı, özellikle birincilerin, zira bunlar liman kentlerinin ve denizci devletlerin tutkuları ile kaderlerini simgeliyordu. Bazen armalar, özgün öğelerini, politik sadakatlerini gösteren simgelerle birleştiriyor, böylece, geçmişte kalmış şanın anısını sürdürebiliyorlardı. Avru-

pa liman kentlerinin mühürleri, gemilerin tarihini yansıtmaları ve bu tarihin aydınlığa kavuşturulmasına katkıları bakımından ilgi çekicidir. La Rochelle, Damme, Sandwich, Lübeck ve Gdansk gibi kentlerin mühürlerinde görülen gemi silüetleri, bazı gemi yapım tarzlarını açığa vurur ve 12. yüzyıldan 17. yüzyıla kadarki biçim evrimini izlememizi olanaklı kılar; politik ve ekonomik amaçlar, sikkelerle amblemlerde ifadesini bulur.

Bir olay veya kişinin anısına onun resminin madalyonların üzerine işlenmesi, Antik Çağ'dan beri denizcilik alanında da uygulanagelen bir gelenek olmuştur. Rönesansın başlattığı klasik yenilenme, damgalama tekniklerinde kaydedilen ilerlemelerin de yardımıyla, madalyonların kullanımını yaygınlaştırmıştır. Fransa, İngiltere, İspanya, prenslikler ile İtalya ve Almanya kentleri bu uygulamada birbirleriyle yarışmışlardır. 1663'te XIV. Louis'nin girişimiyle Académie des Inscriptions et Belles-Lettres'e (Yazı ve Edebiyat Akademisi), madalyonların baskılarını hazırlama ve kalitesini denetleme görevi verildi. Denizcilik konusuyla ilgili madalyonların sayısal önemini M.-J. Jacquiot'nun çalışması açığa çıkarmıştır; denizcilik konularının ve kişiliklerinin birinci sırada yer alması ulusal bilincin denizle ilgili konulara verdiği öneme işaret eder. Cartagena Deniz Savaşı'nı (1643), Dunkerque tahkimatını (1671), 1690 ve 1694 Manş Denizi savaşlarını gösteren madalyonlar hazırlanmıştı. Bunlar ayrıca, "*Nec pluribus impar*" deyişi altında, kraliyet güneşince aydınlatılan yerkürenin belirsiz görüntülerini taşıyordu; 1668'de donanmanın yenilenmesini şanlı bir biçimde kutlayan madalyonun arka tarafında da, *Navigatio instaurata* efsanesiyle birlikte bir gemi resmi bulunuyordu. Denizaşırı yayılmaları kutlayan madalyonlar da vardı. Bunlar, Avrupa devletlerinin politik propaganda uygulamalarının örnekleriydi.

Daha popüler, ama daha yaygın bir düzeyde ve sanatsal kaygılar taşımayan bir başka resmetme türü de, çok çeşitli yapılarda -kiliseler, kuleler veya basit konutlar- rastlanan, ilkel araçlarla oyulmuş ve tekneleri, denizcileri, deniz sahnelerini gösteren *grafitti* idi. Denizcilik yaşamının bu naif tanıklarının kendili-

ğinden içtenliği dikkatimizi çeker. Fransa'da Normandiya (Dieppe, Aşağı Seine), La Rochelle ve Rhône üzerindeki Beaucaire, bu ilkel estetiğin örneklerini sunar; bunlarda anı mahpusu eski denizciler, böylece kendilerini anılardan ve özlemlerden kurtarıp özgürleşmişlerdir.

Deniz Resmi

Anı anma çabası kendini, denizcilik konularını işleyen yağlıboya resimlerde de gösterir. Akıl Çağı'nda, sıradan amatörlerin naif yapıtları olarak kabul edilen bu resimler gözden düştü. *Encyclopédie*'de Diderot, bunların çöküşünü anlatmıştı; hatta bu çöküş, ona göre, "karınlarını doyurabilmek için sefil gezginlere böyle resimler yapan yoksul ressamlar"dan başka hiç kimsenin kalmadığı İtalya için bile söz konusuydu. Bu Salon vakanüvisi, 1831 Paris Salonu'nun Dieppeli Jugelet'nin çalışmalarını kabul ettiğini görseydi acaba ne derdi? "Gerilik ve cehalet yanlısı" bir uygulamaya yönelik küçümseme, bazı özgün sanatçıların tartışma götürmez becerisi karşısında yıkılacaktı: Dunkerque'te Bommalaer, Fécamp'da Grandin, Honfleur'de Adam, Sables-d'Olonne'da Pajot ve özellikle Marsilya'da Roux hanedanı. Avrupa'da Latin ülkelerinde son otuz yıl içinde düzenlenen sergiler bunları gün ışığına çıkarmış ve hatta Atlantik'in ötesinde de tanınmalarını (örneğin Livorno'nunkiler) sağlamıştır. Bu yapıtlar, narinlikleri nedeniyle, Nicolas de Fabriano (*Aziz Nikolaos'un Güç Durumdaki Bir Gemiyi Kurtarışı*) gibi büyük sanatçılara ait olduklarına kesin kanaat getirilmediği veya ünlü bir anıtta (Sevilla'da Alcazar'daki *Denizcilerin Meryem Anası*) korunuyor olmadıkları sürece, çok ender olarak 17. yüzyıl öncesine dayanırlar.

Venedik'teki *Azize Ursula Efsanesi*'nde yer alan bir dizi sahne, deniz resminde bir "parantez" olduğu söylenen, Carpaccio'nun ne denli dikkatli bir gözlemci olduğunu gösterir; Carpaccio, örneğin kabarmış dalgalar üzerinde yana yatmış, oldukça karmaşık yelken donanımlı bir gemiyi, tüm teknik gerçekliğiyle resmetmiştir.

Aslında, resim sanatının tüm alanlarında olduğu gibi, deniz resmini de iki ana eğilim karakterize eder. Bunlardan biri, gerçekliği en kesin biçimiyle vermeyi hedefler; öbürü ise gözlemi içselleştirir. Her ikisi de farklı nüanslar içermektedir. Birincisi genellikle bir uzmanlaşmaya karşılık gelir. Genel olarak büyük Rönesans ressamlarının denize uzaktan bakmalarına karşılık, 17. ve 18. yüzyıllarda Flaman ve Hollandalı ressamlar gerçek deniz resmine can vermişlerdir. Bu tarz, "bir gelgit yükselmesinin aceleciliği" ile Avrupa sanatını kaplamıştır. Bazı adlar herkesin belleğindedir: Van Dyck, Van de Velde, Vermeer, Ruijsdael, Backhuijsen, de Hooghe; ama her liste eksik kalacaktır. Bu ünlü ekollerle ilgili olarak bir eleştirmen şöyle yazmıştır: "Bir deniz ressamı tekneleri, bir gemi yapımcısı veya denizci kadar iyi bilir ve eğer deniz çatışmalarını çizmişse, bu deneyi yaşamış demektir." Deniz resmi, Birleşik Eyaletler'in limanlarını, filolarını, gemi sahiplerini ve denizcilerini işlemiştir ve bunların hepsi gerçek tarih kayıtlarıdır.

Bir başka akım da, edebiyattaki klasisizmin yansımasıydı ve denizin görüntüsüne akademik bir nitelik kazandırmıştı. Pırıl pırıl aydınlık bir deniz, "yapılar"ın, yani revakların ve sütunların arasından bütün haşmetiyle karşımıza çıkıyordu; ama, sanatçının Odysseia veya Aeneias'ı Nereidler eşliğinde bindirdiği, lombozlarla donatılmış tekneleri antik kabul etmek için epeyce hayal gücü gerekiyordu. Tarzların bir karışımıydı bu ve görünen denizin yaşamla yalnızca dolaylı bir ilişkisi vardı. Claude Lorrain, *Télémaque*'ın sayfalarını tasvirlerle donatabilir ve kendisi de bir "Donanma ressamı" olan aynı eleştirmen, Lorrain'i deniz ressamı olarak kabul etmekte güçlük çekebilirdi.

18. yüzyıl resmi deniz manzaralarını kesin bir gerçekçilik çerçevesinde işledi. Venedik, *veduta*'larıyla [manzara] tanınıyordu; görsel bir imgelem peşinde olan bu tarzın önde gelen adları Canaletto, Guardi ve Zuccareli idi. Manzara resimleri Fransa'da da büyük başarıya ulaştı. Venedik tarzında yetişmiş olan Claude-Joseph Vernet, yurttaşlarına onların denizlerini ve li-

manlarını tanıttı. Fransa'daki 15 limana ilişkin dizisinde, XV. Louis adına Gemiler Genel Müdürü Marigny tarafından kendisine iletilen önerilere dürüstçe uydu. Ayrıntıya gösterdiği özen, örneğin Rochefort'da inşa edilen bir geminin ve Toulon rıhtımlarında koşuşturan insanların izlenebilmesini olanaklı kılar. Bu tip resim son derece başarılıydı ve Fransızların kendi donanmalarıyla ilgilenmelerine katkıda bulundu. Salonların –Paris'te düzenlenen yıllık sanat sergileri– katologları, özellikle 1763 tarihli serginin katoloğu buna tanıklık eder; tıpkı Ozanne'ın gravürleri gibi.

Akademizm, Vernet'yi, limanların sakinliğinin tersine, deniz evreninin doğal güçlerine ağırlık vermekten alıkoyamadı. Vernet ayrıca, Lorrain'in bir çağdaşının, fırtına ve gemi kazalarının teatral gösterimiyle ünlü Napoli kökenli Salvator Rose'nin etkisi altında kaldı.

Vernet, gerçekçi deniz resminin doruk noktasına ulaşmakta olduğu İngiltere ile yakından ilişkiliydi. Deniz, romantizmin büyük önem vereceği bir görüntü olmaya başlamıştı. 18. yüzyılın sonu ile 19. yüzyılın başlarına iki ad damgasını vurdu. Bunlardan birincisi, çok sayıdaki yapıtı (esas olarak Londra'da Tate Galerisi'nde) olağanüstü bir çizgi enerjisi ve gölge kullanımıyla ayırt edilen J.M.W. Turner idi. Bir fırtınayı hiç kimse daha iyi gözlemleyememiş, duyumsayamamış ve ifade edememiştir. Yaşamının sonlarında profesyonel bir denizci olduğunu iddia eden Turner, renk, gölge ve ışık kontrastlarını bir tamamlayıcı kompozisyon sanatıyla yüklemişti: Yapıtları, "izlenimciliğin önsezileri" olarak tanımlanmıştır. *Nelson'ın Ölümü* (1808) adlı tablosu buna iyi bir örnektir. Çağdaşı John Constable, bir deniz manzarası ressamıydı; denizi, Brighton plajı ve Weymouth koyunda olduğu gibi daha sakin bir tarzda kavrıyordu, gökleri sık sık fırtına bulutlarıyla yüklü olsa bile.

Manş'ın Fransa yakasında da deniz resmi romantizm tarafından biçimlendirilmişti. Ressamların Fransa halkına sunduğu deniz, hem klasik bir dramatizasyonla hem de hareket ve renkle-

rin şiddetiyle ayırt ediliyordu. Vernet'nin izleyicilerinden, Robert Surcouf'un Hint Adaları'na seferlerinin vazgeçilmez katılımcılarından ve Fransız Donanması'mn ilk resmî ressamı olan Louis Garneray'nin sunduğu akademik kargaşa bunlardan oluşuyordu. Aynı şey Eugéne Delacroix (*Dante'nin Gemisi*) ve Théodore Géricault (*Medusa'nın Salı*) için de söylenebilir. İzlenimcilerin deniz evreni izleyicileriyle ne denli teklifsiz ve içten bir biçimde paylaştıklarını gösteren son bir değinmede bulunulabilir. Günümüze kadar kendini hissettiren bir ayrım var olagelmiştir. Rüzgâr ve denizin vahşetine kayıtsız kalınamazdı ve bazıları bunları yalnızca kıyıdan izleyip duyumsuyordu; bunlar genellikle limanları ve gemileri resmederler, ama çok ender olarak kendileri de denize açılırlardı. Bu bağlamda örneğin, bir yanda Adam, Braque ve Dufy'nin, öbür yanda Pissarro, Baboulène, Monet ve Buffet'nin adları verilebilir. Buna karşılık Signac, denize açılmıştı.

Gerçek şudur ki, deniz yaşamı bizzat denizci olan sanatçılar tarafından çok daha sadık bir biçimde algılanmıştır. Denizi tanımamızı sağlayan, ama kendisi unutulmuş olan birini anımsayalım: Rüzgârın ve dalgaların içindeki fiziksel kuvvetler kadar onların gücünün simgeselliğini de son derece duygusal ve sonsuz sayıda nüansla yorumlayıp tercüme eden Pierre Fleury. Böylece, 19. yüzyılda Fransa'nın bir Donanma Ressamları Birliği'ne sahip olduğunu ve bunların görevinin de yalnızca estetik olmadığını görmüş bulunuyoruz. Bunlar, kendilerini bilimsel görevlerle temasa geçiren köprü subayları ve hidrograflarla yakın ilişki içinde çalışıyorlardı.

Müzik Sanatındaki Yankılar

Doğal olarak müzik, denizden esinlenen sanatsal senfoniyle ilişkiliydi. Bu, Antik Çağd'dan beri böyleydi. Atina kadırgalarından 18. yüzyıl Baltık'ındaki uzak akrabalarına kadar şarkılar hep denizin ritmini taşımıştır. Denizciler, memleket hasretini dağıtmak için basit müzik aletlerini yanlarında taşıyorlardı. Aynı

şekilde, daha başından itibaren yolcu gemileri müşterilerine konserler sunmuştu. Ve her filonun kendi mürettebat müziği vardı; bundan beklenen yalnızca sanatsal kalite değil, ama aynı zamanda birliklere moral destek sağlamaktı. Bu destek tiyatronun lirik müziğine de dayamyordu; ünlü bir örnek, 1740'ta Londra'da sahnelenen *Alfred* operasımn finaliydi: *Hükmet, Britanya!*, İngiltere'nin denizcilik alamndaki gururunun en son ifadesi olarak bütün bir Victoria döneminde yinelenmişti.

Avrupa'da senfonik kompozisyona denizin katkısı, bir kez daha romantizmin ürünü oldu. Monique Brosse'un gözlemlemiş olduğu gibi, denizin, açıkların ve hatta kayalık kıyıların tını derinliğinin, seyahat öyküleri ve gemi defterlerinde bir yankıdan başka bir şey bulmamış olması ilginçtir. Bunlar, rüzgârın yelkenlerdeki ve çarmıklardaki iniltisine, güverteye ve iskeleye yağan yağmurun tıpırtısına, zincirlerin şakırtısına, tahtaların çatırtısına ve nihayet gemi karaya oturduğunda atılan korku çığlıklarına veciz bir biçimde değinir. Denizciler görsel olmaktan çok işitsel miydiler? Denizin sesini veren bazı şiirlerin kör kara insanlarınca yazılmış olması dikkat çekicidir.

Alman ulusal uyanışıyla keskinleşen romantik duyarlılık, eski geleneklerde zengin esin kaynakları bularak Avrupa için bir örnek oluşturdu. Mendelssohn'un *Fingal'in Mağarası*, geleneksel sönüklükten kopuşun ilk işareti oldu. Ama denizin şiddet dolu büyüklüğünü kahramanca bir tonda işlemek Richard Wagner'e düştü. Onun *Uçan Hollandalı* (1843) adlı yapıtı, kimsenin kurtulamadığı bir deniz felaketinin trajik öyküsünü, aynı adlı masaldan alarak işliyordu. *Tristan*'ı ise eski Kuzey denizciliğinin derinliklerini işledi. Bu tükenmez maden 20. yüzyılda Sibelius ile tekrar yüzeye çıktı; Sibelius, Fin epik şiiri *Kalevala*'dan esinlenip onu *Oceanides* adlı senfonik şiirine aktarmıştı.

Her kuşağın el attığı fırtına konusu, en değişik etkileriyle müzik aletlerinin içinden de geçmiştir; 17. yüzyılda İngiltere'de Henry Purcell, 18. yüzyılda İtalya'da Luigi Caruso ve 19. yüzyılda Fransa'da Antoine Thomas ile Rusya'da Çaykovski tarafından nasıl işlendiğini biliyoruz.

Temaların geleneksel kullanımı uluslarınkiyle harmanlanmıştır, bunu bize Sibelius gösterir. Sir Edward Elgar da, *Deniz Resimleri*'nde (1897-99) konularının büyük bölümünü Britanya'nın Kelt döneminden ve Londra limanının günlük yaşamından almıştı. Daha sonraları Benjamin Britten, *Billy Budd*'da (1951) 18. yüzyıl donanmasını işleyerek İngiliz gerçekliğinin benzer biçimde yansıtacaktı.

Avrupa müziği ile denizcilik esini arasındaki ilişki yalnızca eski ulusal temaların işlenmesiyle sınırlı değildi. Deniz, ressamlar gibi müzisyenler üzerinde de tümüyle kendine özgü bir etki yaratıyor, bazen onları büyülüyordu. Albert Roussel, *Borda*'sına ulaşmadan önce yedi yıl kadar denizlerde çalıştı. Avrupa'nın öbür ucunda Rimski-Korsakof, 17 yıllık aktif hizmeti bıraktıktan sonra, 11 yıl süreyle Çarlık Donanması askerî bandosunda müfettişlik yaptı. Orkestrasyon yetisi, bazılarının denizin kesintisiz hareketine yönelik bir duyarlılık buldukları, "hareketli senfonik tablolar"ın doğmasını sağladı. Ve Mussorgski'nin yayımcısı olarak armonik değişimlerin bir göstergesi olan *Martı*'nın tanınmasını ona borçluyuz.

Toparlayacak olursak, çağdaş senfoninin gücü, dalgalarının kıvrımlanmasıyla, gelgitlerinin hareketiyle, fırtınalarının şiddetiyle, denizin kişiliğini taşır. Besteciler onda, tükenmez bir ifade alanı bulurlar. Örneğin Maurice Ravel, *Okyanus Üzerinde Bir Gemi*'siyle, canlı duyumsamaları yorumlamayı olduğu kadar, duygular yaratmayı ve duygulandırmayı da başarmıştır. Claude Debussy ise Rusya'da Çaykovski'nin hamisinin evinde ilk kez Cannes'da denizle temasa geçmişti. Üzerinde güçlü bir etki yaratan Mussorgski ile de bu yolculuğu sırasında tanıştı. Geçirdiği evrimin çok kişisel bir nitelik taşıyor oluşu, başlangıçtaki fiyasko riskine karşın, 1903'te Dieppe'de bestelediği *Deniz* adlı üç senfonik parçanın, gelgitlerin durmaksızın yenilenen hareketini nasıl bir ışık çakması gibi işlediğini açıklar; dönemine göre cesur bir biçimde, Okyanus'un aralıksız hareket halinde olan gücünü şaşırtıcı ton çeşitleriyle anlatmıştır. Bu, kendiliğinden bir denizdir; ve kendisi için bir deniz.

Deniz Bilimleri

Avrupa'nın dünya denizlerindeki varlığı ve egemenliği, kesintisiz bir bilimsel ve teknik ilerleme ile bağıntılıydı. Çin'in denizde seyir alanındaki katkılarını küçümsemeden, diyebiliriz ki, Avrupa bu konuda yaratıcı bir ruhla, girişimci bir anlayışla, uzak görüşlülükle ve kaynaklarıyla hizmet vermiştir. Ne yazık ki bu çalışmada ortaya çıkan sorunlara ve bunlara getirilen çözümlere kısa bir bakışın ötesine geçemeyeceğiz. Ne de bunların kökenlerinin ve gelişiminin ayrıntılarına girebileceğiz; Avrupa düzeyinde kaydedilen temel aşamaları ele almakla yetineceğiz. Gelişmenin saiki konjonktürün kendisiydi, ama kaynağı merak, hayal gücü, düşünme ve araştırmaydı; ekonomik ve politik ortamın yanı sıra sosyal koşulların da bunda önemli bir etkisi oldu.

Avrupa uygarlığının en kayda değer aşamaları, denizcilikle ilgili önemli sorunların gündeme geldiği 12., 16. ve 18. yüzyıllardı. Bol miktarda araştırma yapılmış olmasına rağmen, daha büyük kapasite, hız ve güvenlik sağlama doğrultusundaki gelişme, her zaman aynı tempoda değildi. Ancak, 15. ve 16. yüzyıllarda üç direkli yelkenlilerin ve bölümlenmiş yelken donanımlarının ortaya çıkması, 19. yüzyıl ortasında doruk noktasına ulaşacak bir gelişmenin ilk adımını oluşturdu. Avrupa sularında seyir, daha sonraları tropikal ve ekvatoral denizlerde karşılaşılacak düzeyde ciddi bir kalafatlama sorunu yaratmıyordu. 18. yüzyılın ikinci yarısında Fransa ve İngiltere'de bu soruna getirilen yanıt, tekne gövdelerinin bakır levhalarla kaplanmasıydı, demir üretimin yaygınlaştığı 19. yüzyılda ise gövdeler doğrudan sac levhalardan yapılacaktı. Tekne yapımı da birçok aşamadan geçti. Frederic C. Lane'in çalışması Venedik dehasının Ortaçağ'daki kavrayışlarını gün ışığına çıkarmıştı, ama 18. yüzyıla kadar olan gemi planlarında herhangi bir düzenlilik söz konusu değildi. Bugün bilgisayarlar metinlerden elde edilen sayısal verilere dayanarak gemilerin hatlarını ve profillerini yeniden oluşturabilmektedir. 16.

yüzyılda bilimsel incelemeler yapılmıştı, ama gemi yapımcılarının tasarımlarını kâğıda dökebilmeleri, gemilerin belirli özelliklerini hesaplayabilmeleri ve tekneler ile firkateynlerin biçimlerini çeşitlendirebilmeleri, ancak 18. yüzyılda İngiltere ve özellikle Fransa'da bilimsel eğitim alanında kaydedilen ilerlemeler sayesinde gerçekleşti. Grandes Ecoles (Paris, 1765'te Ecole du Génie Maritime [Deniz Bilgisi Okulu] adını almıştır) ile Académies'nin (1752'de Brest'teki Académie de Marine [Deniz Akademisi]) çalışmaları, gemi inşa sanatının bir bilime dönüşmesine katkıda bulundu. Bu noktaya 16. yüzyılda atılan (örneğin Le Havre'da ve Dieppe'te) ve 17. yüzyılda Papaz Tournier gibi yazarlar tarafından övülen uzun adımların sonucunda ulaşılmıştı. Denizcilikle ilgili sorulara da yanıt veren *Encyclopédie*, insan bilgisindeki bu denli önemli bir alana ilgisiz kalamazdı. Bu konuda dönemin hemen hemen tüm denizcilik uzmanlarına başvurmuştu, özellikle de Académie de Marine üyelerine: Sébastian Biot de Morogues, Aymar de Roquefeuil, Henri Duhamel de Monceau, Pierre Bouguer, Honoré Vial du Clairsbois, Philippe Buache, Jacques Bellin. İngiltere'de ise Diderot'nunkine benzer bir girişimi 1786'da yayınlanan *Encyclopedia of Method* (Yöntem Ansiklopedisi) gerçekleştirmiştir.

Yeni devletlerin (ABD, Japonya) kendi modellerini geliştirmelerine değin, yüz yıl boyunca gemi modellerini Avrupa sundu: Dev muhripler veya hafif tekneler, büyük ticaret gemileri ve orta veya küçük boy yük gemileri. "Jeune Ecole" Avrupa'da 19. yüzyılın sonlarında doğdu. İlk denizaltı örnekleri de Avrupa'da geliştirilip inşa edildi. Bu ilerleme, ortak bilimsel bilgiden şüphesiz yararlanarak rekabet sayesinde, aslında rekabet içinde gerçekleşti, ama herhangi bir işbirliği söz konusu değildi.

Deniz ve kara kuvvetleri tüm alanlarda, dikkat çekici bir beceriyle el ele yürüdü. Büyük Keşifler Çağı'nda kazanılan bilgiye karşın hâlâ denizdeki konumun boylam tespiti yapılamıyordu. Bu amaçla Londra'daki Boylamlar Dairesi, Kraliçe Anne'ın adına 20.000 pound ödüllü bir yarışma açtı, Fransız Boylamlar Bürosu da Bilimler Akademisi çerçevesinde bir ödül koydu ve bunun sonucunda büyük olay gerçekleşti: Uzaklıkların Ay'a ve yıl-

dızlara bakarak hesaplanmasının yerini alan kronometre icat edilmişti. Fransızlar (Borda, Romme, Delambre, La Caille) ile İngilizler (*Nautical Almanach* [Deniz Almanağı] yazarı, Maskeline), Ay tablolarının yeniden düzenlenmesi için hesaplamalara giriştiler. Deniz kronometresinin icadı, İngiliz John Harrison ile Fransız Pierre Le Roy'ya maledilir; bunların buluşları sırasıyla 1761-64 ve 1768'de denizde sınanmıştı. İki krallığın donanmalarının kronometrelerle donatılmasıyla birlikte seyir "tam bir bilim" haline geldi; denizcilik dünyasından bakıldığında, Ortaçağ bu kronometrelerle sona eriyordu.

Bu tip bilimsel buluşların meyvelerinden ilk önce hidrografi ve kartografi bilimleri yararlandı. Fransa'da her iki dal da, bu konularda Buache'tan eğitim alan Kral XVI. Louis tarafından desteklendi. Fransa'da 1720'de, Seyir Haritaları ve Planları, Günlükleri ve Araştırmaları Genel Bürosu kuruldu; İngiltere'de ancak 70 yıl sonra benzer bir hizmet vermeye başlanacaktı. Buache'un kuzeni de bu çalışmalara katılmıştı: Beautemps-Beaupré, özellikle Baltık'ta ve Kuzey Denizi'nde, ayrıca uzun keşif gezileri sırasında, kesin okumalara gereksinim duyulan bir anda hidrografi yöntemlerini yeniledi.

Avrupa, seyir tekniklerinde üstünlüğü Amerika Birleşik Devletleri'yle paylaşmaya başlamadan önce, 19. yüzyıl boyunca buluşlar alanında birinciliği elinde tuttu, özellikle denizci uluslar arasında İngiltere başı çekiyordu. Fransa ve İngiltere'de buharlı motorlar başlıca araştırma alanlarından biriydi; bu alanda Denis Patin (1690), Jonathan Hulls (1736) ve özellikle Jouffroy d'Abbans'ın (1783) çalışmaları, Amerikalı Fulton'inkilerinin epey öncesine rastlar. 19. yüzyılın ortasında Fransa, İngiltere ve İsveç'teki tersanelerde gemilere uskur takılması ve gövdelerinin metalden inşa edilmeye başlaması, Amerika ile Avrupa'yı daha hızlı (1841'de Le Havre'da inşa edilen *Napoléon*, 11 *knot* hızla seyrediyordu), daha büyük boyutlu (1843 yapımı *Great Eastern*, 210 metre uzunluğundaydı) ve daha yüksek bir ateş gücüyle (1859'da suya indirilen *Gloire*, ilk zırhlı gemiydi) birbirine bağlayan ilk büyük modern gemilerin sefere konmasını olanaklı kıldı.

Gemilerde hijyen ve sağlık Avrupa bilimsel araştırmalarının üçüncü önemli alanını oluşturuyordu. Akıl Çağı'nda doğa bilimlerine duyulan ilginin de bunda payı vardı, ama gemilerle limanlarda rastlanan ciddi salgın hastalıkların bu alandaki itici gücü daha da büyüktü. Marsilya vebası (1720) yeni değildi ve gemilerdeki hijyen koşullarının berbat olduğunu söylemek de bir yenilik olmuyordu. Tifo ise 1746'da Anville dükünün ve 1757-58'de Emmanuel Dubois de La Motte'un Kanada seferlerini iptal etmelerine yol açacak kadar tahribat yaratmıştı. Böylece Académie de Marine ve Brest'teki genç Ecole de Médicine (Tıp Okulu), bu iki ciddi sorunu incelemeye giriştiler. Gemi doktorları ve hekimler gemilerde kullanılacak içme suyu için, tekneye yüklenen suyun değişik biçimlerde işlenmesini öneriyorlardı; suyun kum ve çakıl taneciklerinin arasından süzülmesi ilkesine dayanan Danimarka kökenli bir yöntem de vardı. Öte yandan, özellikle uzun yolculuklar için suyun, kabağa benzer bir tür imbikte damıtılması tekniği uygulanmaya başladı; bunu ilk gerçekleştirenlerden biri Bougainville oldu. Daha iyi bir başka yöntem olmadığından en iyi çözüm, temiz içme suyu bulup gemide saklamak olarak kaldı.

Bundan daha da önemlisi, Yedi Yıl Savaşı'nda görüldüğü gibi, büyük insan kayıplarına yol açan salgın hastalıklardı. Yirmi yıl içinde Kraliyet Donanması'nda 80.000 kişi, yani toplam personelin üçte birinden biraz daha fazlası hastalıktan ölmüştü. Bu tip salgınlar Fransa'nın da birkaç birliğini ve Kanada'yı yitirmesine yol açtı. Tifonun yanı sıra iskorbüt de tüm denizcilerin başına belaydı. Belirtileri yüzyıllardan beri biliniyordu: Joinville, St-Louis filosuyla birlikte Mısır'dayken bundan söz etmişti. Keşif yolculuklarına dair öyküler, bu illetin Vasco de Gama'nın, Dieppe'li Parmentier kardeşlerin ve Jacques Cartier'nin müretebatlarını da vurduğunu anlatıyordu. 19. yüzyıla değin hastalığın vitamin eksikliğinden kaynaklandığı bilinmiyordu, bu nedenle de hastalığı önlemek ve iyileştirmek için yetersiz yöntemler uygulanmaktaydı. 1740 ile 1744 arasında Anson'ın yedi gemisinin iskorbütten kırılması, İngiltere ve Fransa'da bu alanda yapılan araştırmaların yoğunlaştırılmasına yol açtı.

İlk adımlar tedavi alamnda atıldı. Britanya Deniz Kuvvetleri'nden İskoç doktor James Lind, 1747'de iskorbüt hastalığına tutulmuş kişileri limon sayesinde iyileştirmeyi başardı; biraz güç de olsa bu meyve her derde deva haline gelmişti. Ne var ki, sirke ve zaç yağı ile birlikte malt ve salamura lahana kullanımını yeğleyen Kraliyet Derneği ile bizzat Cook'un tutumları yüzünden limon suyu kullanmaktan vazgeçildi; ancak 1795'te, denizcilerin mide bulantısını önlemek amacıyla brandilere yüzde 10 oranında limon suyu katılması zorunluluğu kondu. Buna karşılık Fransız Kraliyet Donanması sirke ve lahana kullanmaya devam etti. İşte tam da bu nedenden ötürü, on binlerce ton Sicilya limonu tüketen Britanya Deniz Kuvvetleri, Trafalgar Savaşı sırasında iskorbütten kırılan Fransız İspanyol birliklerine üstün gelmeyi başardı. Bu kadar çok gecikmeden sonra iskorbüt ancak uzun erimli seferlerin hızlanması, gemilere patates yüklenmeye başlaması ve özellikle soğutma tekniklerinde ilerlemeler kaydedilmesi sonucunda ortadan kayboldu. Bir başka bilimsel başarı da, gemilerde kurşunlu drenaj sistemlerinden kaynaklanan ciddi bir sorunun çözülmesiyle gerçekleşti. Kurşun zehirlenmesi, Kırım Savaşı sırasında müttefik Batı filolarında önemli tahribata yol açmıştı. Hastalığın tespiti ve boru sistemlerinin değiştirilmesi yoluyla ortadan kaldırılması için epeyce araştırma gerekecekti.

Avrupa günümüzde, başta gemi inşaatı olmak üzere bilimsel ve teknik ilerlemeler konusundaki duyarlılığını sürdürmektedir (dretnot, ilk denizaltılar, telekomünikasyon ve deniz tıbbı); bu alandaki girişimlerini ABD ve bir süre sonra da Japonya ile paylaşmak durumunda kalmıştır. Avrupa bir örnek oluşturmuş, ama eski çabalarından doğan ayrıcalığını elinde tutamamıştır.

Deniz ve Toplumsal Yaşam: Etkileşim Tarzları

Deniz, Avrupa'nın toplumsal yaşamına son dönemlerde girmiş-

tir. 19. yüzyıla değin, limanların dışında, kıyıların çoğu boştu ve belirli bölgeler günümüze kadar da böyle kaldı. Kuşkusuz bunun nedeni insanların denizi bilmiyor olması değildi, ama ilgileri yüzeysel ve geçiciydi ve kimi zaman da kara insanının deniz kıyısında düzenlediği eğlence, yarışma, şenlik vb ile sınırlı kalmıştı.

20. yüzyılın ikinci yarısında deniz, Anjou meclisi törenlerinin bir parçası haline geldi: Kral René meclisiyle birlikte deniz üzerinde geziler düzenleme âdetini yerleştirdi, Charles de Maine ise kendi emrinde bir gemi tutmaya başladı. Deniz özellikle yüksek sınıftan insanların gezi yeri olmuştu: Kuşkusuz Britanya Adaları ile kıta, ama aynı zamanda İber Yarımadası, Bretanya ve Felemenk arasında; örneğin, Navarre kralının kızı, Bretanya Dükü IV. Jean ile evlenmek üzere Guérande yakınlarındaki Saillé'ye "her yanı altın kaplanmış bir gemi" ile gelmişti. Aynı derecede lüks bir gemi de, "Deniz Düğünü" sırasında Venedik Dükü'nü taşıyordu. Rönesans bu toplumsal rolü geliştirdi. I. François, 1515'te Lyon'a geldiğinde karşılama heyeti kendisini, "bir deniz gemisi büyüklüğünde iri bir tekne"nin bulunduğu Saône kıyısına götürerek ırmağın manzarasını izletmişti. İki yıl sonra Marsilya'da kral tophane ve kadırga filosunu denetlemeden önce komik bir portakal savaşı düzenlendi. Kral 1533'te Marsilya'ya döndüğünde çeşitli deniz şenliklerinde Papa VII. Clemens ile bir araya geldi. Ama denizle ilgili bu törenlerde, simgesel prestij gösterilerinin ötesinde bir şey görebiliyor muyuz? 1518'de, genç Prens François'nın VIII. Henry'nin kızı Mary ile nişanı sırasında, gök kubbeyi simgeleyen mavi renkli bir örtünün altında, Visconti ve Rincio adlı iki İtalyanın düzenlediği bir gösteri sunuldu; kraliyetin amblemi olarak Büyük Ayı Takımyıldızı'nın yerini alan semender krala, kraliyet dümencisine yol gösteriyordu. Kralın annesi Louise de Savoie ise amblem olarak çapayı seçmişti.

Dinî piyeslerde, 17. yüzyılın klasik oyunları olduğu kadar *commedia dell'arte*'de de denizcilikle ilgili konular uygun bir dekor önünde sahneleniyor ve yönetmenlerin senaryoları denizcilerin meslek dillerinde hazırlanıyordu. Aynı şekilde, Versailles'da

Neptün Çeşmesi üzerinde ve Büyük Kanal'da, *Plaisirs de l'île enchantée*'li (Sihirli Adanın Zevkleri) denizcilik şenlikleri düzenleniyordu.

18. yüzyıl bu örneği izledi ve deniz bir moda haline geldi. Deniz gezilerine ilişkin öyküler ile ilgilenmek ve insanın kendi evinde bir "kabin"i olması, yani uzak yolculuklardan getirilmiş taş ve taşlaşmış hayvan koleksiyonları bulundurması, arka bahçesini egzotik çiçeklerle süslemesi, kibar ve soylu bir uğraş olarak kabul ediliyordu. *Encyclopédie*, son derece doğru çizimlerle desteklenmiş uzman makalelerle denizle ilgili "aydınlanmış" bilim dalları, uygulamalar, görenekler ve meslekler çığırını başlattı. Denizcilikle ilgili olarak kurulan kültür dernekleri, üyelerini Rouen, Nantes, Bordeaux, Marsilya, Lizbon, Sevilla, Amsterdam ve Londra'nın tüccarları arasından seçtiler. İnsanlar bilinçli olarak liman ziyaretlerine başladılar, örneğin Bernardin de St-Pierre, Lorient'ı gezdi. Eğer gemi yolculuğuna çıkılamıyorsa, Diderot'nun sözünü ettiği Salon ziyaret ediliyordu ve 18. yüzyılın ikinci yarısı ile 19. yüzyılın başlarında Ozanne'ın oymalarıyla bezenmemiş bir aristokrat veya burjuva evi kalmamıştı.

Büyük insanlar kıyılarda geziler düzenliyorlardı. XV. Louis Le Havre'ı gezmiş, XVI. Louis ise Cherbourg'dan dönüşü sırasında buradan geçmişti. Brest, Artois kontunu (geleceğin X. Charles'ı), İmparator II. Joseph'i ve Büyük Katerina'nın vârisini ağırlamıştı. Amerikan Bağımsızlık Savaşı, Fransız toplumunun donanmasına düşkünlüğünü artırdı ve XVI. Louis döneminde toplanmış saçların üzerine bir tekne modelinin yerleştirildiği, *à la Belle Poule* veya *à la Frégate* gibi adlarla tammlanan garip bir saç modası yaygınlaştı. Bu tutkuyu örnekleyen bir öykü vardı: "Üç şapkam var" der bir genç kadın, "ve donanmanın savaş gemileri gibi *Cour-toujours*, *Va-t-en-Ville* ve *Glorieux* adlarıyla vaftiz ettim onları.

Devrim ve savaşlar deniz modasını bir süre kesintiye uğrattı. Restorasyon'dan sonra ise İngiltere'dekine benzer biçimde, daha üst düzeyden bir tutkuyla tekrar yaygınlaşacaktı bu moda. Brighton'daki plaj 1781'de tam bir tutku haline gelmişti. Bunun

Fransa'daki karşılığı Dieppe idi, zira Berry düşesi, "yüksek sosyete"den hanımlar için bile, deniz banyosu geleneğini burada başlatmıştı. Bu plaj, Eu'deki Orléans prenslerinin sık sık ziyaret edebilecekleri kadar yakındaydı. Yirmi yıl kadar sonra İmparatoriçe Eugénie, sonbahar mevsimini kendi ülkesinin kapı ağzında, Bask kıyısındaki Biarritz'de açmaya başladı. İngiliz asilzadeleri ise Güney İngiltere'deki plajları ziyaret ediyorlardı. Bu, Avrupa'ya ait bir toplumsal olguydu. Deniz sanki yeni keşfedilmiş bir şey gibiydi. Chateaubriand, denize yüzmeye gidiyordu. Roscoff, Paris'in ehlikeyiflerini ve edebiyat dünyasını ağırlıyordu. Heinrich Heine, Norderney'de yüzüyordu. İlginçtir, bu moda Akdeniz ve Asya sahillerine daha yavaş ulaştı. Flaubert, "büyük mavi deniz"den hoşlanıyordu; onun öncesinde, 1810'da Lord Byron'ın Çanakkale Boğazı'nı yüzerek geçme keyfini tattığı söylenir. Michelet, 1858'de Hy res'de kışın ne denli yumuşak geçtiğini tespit etmişti; ama "İç Deniz"i güzel bulmakla birlikte, "haşin" diye tanımlamıştı. Yüzyılın sonlarında, İngilizlerin hücumuyla birlikte "Cöte d'Azur" moda oldu. Onlara göre Manş, adalarını kıta etkilerinden uzak tutan bir *cordon sanitaire*'di (temiz kordon). Ama unuttukları bir şey varsa o da, bu kordonun aslında bir bağ oluşturduğuydu; Belle Epoque'un Anglomanya'sında icat edilen *franglais* (Fransız-İngiliz) terimi, Manş uygarlığının alameti farikası olarak bu bağın da canlı kanıtıydı.

Ressamlar, Avrupalı yüksek tabakaların çalımlı denizci çevrelerini tuvallerine işlediler; Daguerre'in icadı olup ilk kartpostallarla birlikte hızla yaygınlaşan fotoğraflar, kamuoyunu plajlara ve yat gezilerine doğru çekmeye başladı. Yatlar, ilk olarak Hollanda'da geliştirildiği için uluslararası çevrelerde bu ülkedeki adıyla anılır olmuştu. İlk tekne yarışları 18. yüzyılda, Rusya'da bile 1718'de düzenlenmeye başladı; moda İngiltere'ye sıçradı ve burada Cowes adı Avrupa'nın ilk tekne yarışlarını (1775) anıştırır oldu, bunu diğerleri, en az onun kadar ünlü olan Tor Koyu izledi. Victoria İngilteresi'nde deniz sporları, imparatorluk haşmetinin bir simgesi haline geldi.

İki deyiş bunu çok iyi açıklar. Birincisi denizcilik mesleğini tanımlamaktadır: "Denizi izlemek"; ikincisi ise denizci ile gemi-

sinin, birbirinden kopmaz iki yoldaş olan bu unsurların derin ilişkisini ifade eder ("Gemi ve ben iki cesur arkadaşız"). İngiliz örneği 19. yüzyıl ortasında tüm Avrupa'ya yayılan bir rekabete yol açtı. İster istemez yayımcı haline gelen yazarlar, denize açılmanın üyeliğe kabul koşulu olduğu hissini yaymaya başladılar. Flaubert yayın gelirlerinin bir bölümünü hoşlandığı tekne sporlarına harcamaya başladı, Maupassant da *Bel-Ami*'yi aynı biçimde elde etti. Jules Verne'e gelince, onun üç direkli *St-Michels*'i yaptırması, sözcüklerin eylemine tutkuyla bağlı olduğunu gösteriyordu. Toplumsal çerçeveden sporlara kadar süren rekabet 1900 dolaylarında ulusal ve politik düzeye sıçradı. Bu durum, 1912'de Kiel'deki tekne yarışları sırasında, Kayzer II. Wilhelm'ın medarı iftiharı *Grille* yatının, kuzeni VII. Edward'ın *Victoria and Albert*'iyle yarışma hakkına sahip olduğunu iddia etmesiyle birlikte patlak vermişti.

O zamandan beri, özellikle de II. Dünya Savaşı'ndan sonra, Avrupalılar denizin olağanüstü çekiciliğini, en azından Fransa, Belçika ve Almanya'da tatillere ilişkin yasal düzenlemelerle kolaylaştırılmış olan yaz göçlerinde kanıtlamaya başlamışlardır. Ama bunun bir başka ifade tarzı da denizcilikle ilgili pazarlarda gösterdikleri çabalar olmuştur. Kuşkusuz birçok önemli turizm bölgesinde rastlanan lüks tekneler denize pek yelken açmaz ve zengin sahipleri için yazlık barınak işlevi görürler. Yelken açanlar ise genellikle, organize geziler düzenleyen lüks yolcu teknesidir; bütün bunlara karşılık deniz turizmi hâlâ daha geniş bir kitleye açılmayı beklemektedir. Bu kitle denize doğrudan açılamamakla birlikte, onunla ilişkili yarışmalara ve gösterilere giderek artan bir ilgi göstermekte ve bu alanda da Avrupa, inisiyatifi elinde tutmaktadır. Gelecek için umut vaat eden bir işaret, genç insanların denizden hoşlanıyor olmalarıdır; rüzgâr sörfü, denizin risklerine ve zevklerine ilişkin bir ilk fikir verebilmektedir. Bir deniz dinlenceleri ve sporları Avrupası vardır. Ancak deniz yalnızca bir spor ortamı veya kâr fırsatı olarak görülmemelidir. Olaylar sürekli olarak Avrupa'ya onu tüm dünyaya bağlayan denizin, veya denizlerin, gelecek için sonsuz büyüklükte bir önem taşıdığını anımsatır.

11

Sonuç: Ya Şimdi?

Geçmişe yaptığımız bu hızlı yolculuğun sonunda gene Erasmus bizim için son bir soruyu dile getirebilir. "Ah, talihsizlik", diye bağırır, "insanları yalnızca ülkelerinin adı ayırıyor. Neden bu kadar çok ortak şey birleştirmez onları?"

Avrupalılar için ortak olan bütün şeylerin arasında deniz, kuşkusuz en değişmez ve en verimli olanıdır. Tarih, coğrafyanın kendisine yüklemiş olduğu birleştirici ve ayırıcı çifte görevinin farkındadır, ama halklar, kaderciliğin sınırlamalarına başvurmadan, çıkarlarına göre birincisini veya ikincisini yeğlemişlerdir. Tarihsel deneyim denizin "Avrupa'yı kurmak" isteyenlere sunduğu olanakları ve engelleri belirlememizi sağlar. Deniz –yani Akdeniz ve özellikle Atlas Okyanusu– yararlı gözlem olanakları sunar: Edgar Morin, "Avrupa'yı Avrupa'dan görmek ve üstelik Avrupa'nın belirli bir noktasından görmek zordur" derken haklıdır. Belirli bir mesafe gerekir ve deniz, bunlardan birini sunar.

Tarihin Olumlu Katkısı: Ortak Bir Miras Olarak Deniz...

Avrupa'nın tarihsel inşası sırasında deniz belirleyici bir etmen oldu. Düzensiz ama azimli bir biçimde, yerel veya daha geniş bir ölçekte ve yüzyıllar boyunca etkisini sürdürdü. Geçmişte yurttaşlarına "denize bağlanmak gerekir" (Thukydides, I, 93-94) deme cesaretini ilk gösteren, Themistokles olmuş ve Atina talasok-

rasisi deniz sayesinde vücut bulmuştu. Ardından, Pompei sayesinde korsanlardan kurtulan deniz Roma'ya bir imparatorluk sundu. Daha sonra "barbar" istilalarına kucak açtı. Doğudan başlayarak deniz, Avrupa'ya Hristiyan inancının ilk birleşik çehresini -Hristiyanlıklar- kazandırdı; o deniz ki, Havari Paulus mesajını getirebilmek için onun kızgınlıklarının üstesinden gelmek zorunda kalmıştı. Çölün doğulu keşişlerinin etkisini ta İrlanda'nın öbür ucuna kadar taşıyan, gene deniz oldu. Danimarka ve Norveç krallıklarının temellerini gene deniz sağladı, Normanların Atlantik aracılığıyla Avrupa'yı dolaşıp Sicilya devletini kurmalarına ve Haçlı seferleri için bir ileri karakol oluşturmalarına yol verdi. Onların ülkelerinde kalan kardeşleri için Bretanya ile Normandiya arasında bir köprü, daha sonra Plantagenet monarşisi için Britanya Adaları ile Akitanya arasında bir ağırlık merkezi oluşturdu. O dönemde İngiltere'nin kaderini deniz belirliyordu, zira Yüz Yıl Savaşı sonunda kıta tarafından reddedilen İngiltere, adalı konumunda modern çağda erişilmez bir deniz gücü haline gelmenin temelini bulacaktı.

Avrupa'nın politik biçimlenişi büyük ölçüde Akdeniz öncülüğünde gerçekleşti. Deniz olmadan Venedik ve Cenova, bildiğimiz biçimiyle var olamazdı, ne de 14. ve 15. yüzyıllarda Batı Akdeniz'i bir Katalan gölüne çeviren Aragon Krallığı. Deniz olmasaydı Portekiz, 15. ve 16. yüzyıllarda Atlantik'in ve Antiller'in keşfinde Avrupa'ya öncülük eden güç olamazdı. Politik düzeyde, Avrupa imgesi, iki deniz çehresinin birbirine bağlanmasıyla biçimlenmiştir. Örneğin V. Charles monarşisi aynı zamanda hem Hansa bölgesini hem Felemenk'i ve hem de İspanya ile İtalya kıyılarını egemenliği altında tutuyordu. Aynı şekilde, 13. yüzyılda yaptığı zayıf bir çıkışın ardından Fransa Krallığı, XIV. Louis döneminde her iki denize bakan Ponant ve Levant çehrelerini, Dunkerque'ten Bayonne'a ve Port-Vendres'dan Toulon'a kadar genişletti. Kıtadaki anlaşmazlıkların ötesinde, deniz üzerinde denetimi ele geçirme çabası, düşmanlıkların doruk noktasını oluşturdu. İngilizlerin Cebelitarık, ardından da Trafalgar üzerindeki egemenliği, İngiltere'nin Avrupa deniz hatlarını denetiminde tut-

masına olanak veriyordu. Diğer olasılıklar "deniz gücü"ne bağlıydı. Napolyon bunu Las Casas'a bizzat kendisi bildirmişti: "Trafalgar felaketi sırasında önce baltayı sonra sapını attım; her yere birden yetişemezdim"; kuşkusuz, Mısır'da haksız olarak "neyin büyük olduğundan hiçbir haberleri olmayan" insanlar dediği denizcilere çıkışmasına yol açan Villeneuve'ü kastediyordu. Ne olursa olsun, Napolyon'un denizcilere ilişkin haksız görüşü ve Trafalgar'dan sonra cesaretini yitirmesi, denizin devletlerin kaderi üzerinde oynadığı rolün önemini gösterir.

Aslında girişti̇ğimiz bu kısa çözümleme çabası bazı belirli olguları ortaya çıkarmıştır, İki tiptir bunlar: Birincisi, Avrupa'nın denizci ülkeleri arasındaki benzerlikler. Daha üst bir düzeyde Avrupalılar, sürtüşmelere, rekabetlere ve çatışmalara rağmen, zamanla ortak olarak sahip oldukları şeylerin farkına varmaya başlamışlardır. Benzerliklere ilişkin bazı örnekler verilebilir. Akdeniz ve Atlantik tuzla işçilerinin koşulları, her ikisi de farklı kaderlere sahip olmuş olsa da, bir karşılaştırma sağlar. Balıkçılık da, avlanma türleri ve bölgelerinin yanı sıra, ülkelerin işlevleri ve yasaları ile âdetleri açısından benzerlikler içerir. Derin deniz balıkçılığının sorunları, örneğin Norveç ile Portekiz için pek çok ortak yan taşımıştır; öte yandan derin deniz balıkçılığı Ortaçağ'ın başlarında olduğu gibi –elbette değişik koşullarda– Fransa ile İspanya arasında Biskay Körfezi'nde çatışmalara yol açmıştır. Miras, çok eski tarihlere dayanır.

Bunun tersine diğer sektörler bazı işbirliği deneyimleri yaşamıştı. Avrupa'nın ticaret bölgelerinde İtalya ve İber tüccarlarının varlığı, Ortaçağ'ın sonlarında uluslararası bir ticaret dünyasının oluşması üzerinde belirleyici etkide bulundu; Fransızlar, İngilizler, Hollandalılar ve Almanlar birbirleriyle burada buluştular. Ticaret, finansman ve sigortacılık uygulamaları, o anda bir bütünleşme süreci yaşamaya başlamıştı, örneğin Almanların zamanla İtalyan yöntemlerini kabul etmeleri gibi. Farklı farklı pazar ve limanlardaki tüccar bankalarının yönetmelikleri arasındaki etkileşim bunu kanıtlar. Aile birlikleri kurulmuştu. Kuzenler ağı Sevilla'dan Cenova'ya, Lizbon'dan Anvers'e, Bilbao ve Burgos'tan Nantes ve Rouen'a kadar, ayrıca Floransa, Cenova ve

Livorno'dan Southampton'a ve Londra'dan Hamburg, Bremen, Lübeck ve Gdansk'a kadar yayılmıştı. Bir tüccarlar Avrupası oluşmuştu, politik sorunlara takılıp kalmayan, ama onlarla birlikte yaşamayı öğrenen bir Avrupa'ydı bu. Tacirlerin birbirlerini denizcilik sınırlarının ötesinde tanımaları, mürettebat seçimini de etkiliyordu. 16. yüzyılda mürettebatlar, çok çeşitli kökenlere ve dillere sahip, yetenekli, farklılıklarına ve bazen düşmanlıklarına rağmen deniz dünyasına aidiyetlerinin ortaklığını hisseden insanlardan oluşuyordu.

Dolayısıyla Avrupa'da denizcilik ilişkilerinin giderek sıklaşmasıyla birlikte, zıtlıkların yaşanması oranında benzerliklerin giderek daha çok farkına varılması hiç de şaşırtıcı bir durum değildir. Bu zıtlıklar, gerektiğinde bir üçüncü oyuncunun önünde, kıtaya ait olanın, denizin her şeyine yabancı olanın önünde çözümleniyordu. Denizcilik yaşamında bütünleşme İngilizler arasında doğal bir olguydu, zira hiç kimse kıyıya 150 kilometreden daha uzak bir mesafede yaşamıyordu; oysa Almanlar ve Fransızlar arasında hiç deniz görmemiş olanlar bile vardı, hâlâ da vardır. Öte yandan denizaşırı genişlemeler Avrupalı olma bilincinin uyanışını sağladı. 16. ve 17. yüzyıllarda olduğu gibi 19. yüzyılda da Avrupalılar, yeni dünyalara kendi topraklarının görünümünü taşımışlardır, ama aynı zamanda çekişmelerini de. Bu elbette ne bütünleşmenin ne de işbirliğinin kanıtıdır, ama orada gene de aynı dünyanın kökenlerinin kanıtını bulamaz mıyız? Her biri kendi denizaşırı ülkesine olan mesafesini koruyarak Avrupalılar, kendilerini ayıran şeyleri hissettikleri kadar, ortak olan yanlarını keşfetme olanağına da kavuşmuşlardır.

... Ama Tartışmalı veya Yanlış Anlaşılmış Bir Miras

Sözünü ettiğimiz, tartışmalı bir mirastır, çünkü hak sahiplerinin hepsi onun üzerine üşüşmüşlerdir, denizleri egemenliği altında

tutmaya en hazır ülke olan İngiltere başta gelmek üzere. İngiltere'nin I. Elizabeth döneminden itiberen geliştirdiği egemenlik arzusu, rakiplerinde kıskançlık uyandırmıştı; II. Philippe, "gözün ve dikkatin her zaman Britanya Adaları ile denizleri üzerinde olmalı" diye uyarmıştı vârisini. Ama Kardinal Richelieu, *Testament politique*'inde (Politik Vasiyetname) sorunu son derece iyi kavradığını gösteriyordu:

> Deniz, yöneticilerin her zaman en büyük pay üzerinde hak iddia ettikleri bir miras olmuştur, ama o aslında hiç kimsenin üzerinde doğrudan ve açıkça hak iddia edemeyeceği bir mirastır. Denizin egemenliği kimseye bahşedilmemiştir... Bu miras üzerinde hak iddia edebilmek için kudret gerekir.

Ama, "Krala (XIII. Louis) Öğüt"ünde açıkladığı gibi, "yapılacak ilk şey, dünyadaki bütün devletlere açılan denizde kudretli olmaktır"

Bu miras üzerindeki anlaşmazlıkları daha fazla izah etmeye gerek yok. Kuşkusuz bunların kökeni çıkar çatışmalarında yatar, ama denizden bakıldığında, çelişkiler aynı zamanda farklı kavrayışları açığa vurur. Geçmiş rekabetlerde ve düşmanlıklarda bu görülebilir, ama Avrupa'nın örgütlenmesi üzerindeki çağdaş sözlü ve diplomatik çatışmalarda da görmekteyiz aynı şeyi. Jacques Pirenne, tarih boyunca denizci ülkelerin bireyci ve liberal, buna karşılık kara ülkelerinin toplumcu ve otoriter, hiyerarşik örgütlenmeye eğilimli olduklarını kaydeder. Böyle olunca da Avrupa konusu üzerindeki tartışmalar derin ayrılıklara neden olur, ki bunda denizin de sorumluluk payı vardır. Bu yeni bir şey değildir. Ortaçağ sonu İngiliz politik yazınında Avrupa hemen hemen hiç yer almıyordu – gezginler sık sık Manş'ı geçtiği halde. 16. yüzyılda, İngiliz ticareti için bir haraç yeri olarak yavaş yavaş ve bir başka dünyaymışçasına belirdi kıta. Uzaktan gelmiş olan bu akım, bundan kırk yıl önce serbest ticaret bölgesinin kuruluşuyla birlikte kendini tümüyle açığa vurmuştu. Avrupa Topluluğu ile il-

gili pek çok kaydı bulunan İngiltere, burada son derece keskin bir bireyci çizgi izlemekte ve ilgisini, Avrupa kıtasının tarım alanındaki rekabetinden endişelenen Uluslar Topluluğu ülkeleri üzerinde yoğunlaştırmaktadır. Jean Monnet, *Mémoires*'ında (Hatırat), Schuman Planı'na ilişkin olarak "çok zorlayıcı konuşmalar" geçtiğini bildirir ve Manş'taki bir teknenin içinde, saplı gözlükleriyle ufukları gözleyen iki İngiliz hanımının görüldüğü karikatürü çok açıklayıcıdır. Bunlardan biri şöyle der: "Açık havada ortak pazar görülebiliyor." Bu saygıdeğer hanımefendiler, önemli gördükleri sorunlarla ilgili kaygılarını dile getirmektedirler. Buna karşılık Jean Monnet, General de Gaulle'ün Ocak 1963'teki bir basın toplantısıyla ilgili olarak "Avrupa'nın birliği hedefiyle kıyaslandığında tali" olan sorunlar üzerindeki görüşmelerin başarısızlığa uğrama olasılığı karşısında şok geçirdiğini belirtir. Kavrayışlar arasında çok ciddi bir fark vardı. Bunlar belki kıtalılar için tali sorunlardı, ama deniz ticareti İngiltere için hiçbir zaman öyle olamazdı. Dolayısıyla deniz, tarihsel miras üzerine bütün ağırlığıyla abanmaktadır ve göz ardı edilemez. Bugün, 20. yüzyılda, geleceğin donanma subaylarına Thukydides'in *Peloponnesos Savaşı*'nın en modern bilimsel düşünce sistematiğiyle aynı derecede önerilmesi bir rastlantı mıdır? Ve bu Atlantik'in öbür yakasında, Amerikan Deniz Muharebe Okulu'nda yapılmaktadır! Böyle olursa, insan "yaşlı" kıta hakkında nasıl düşünür?

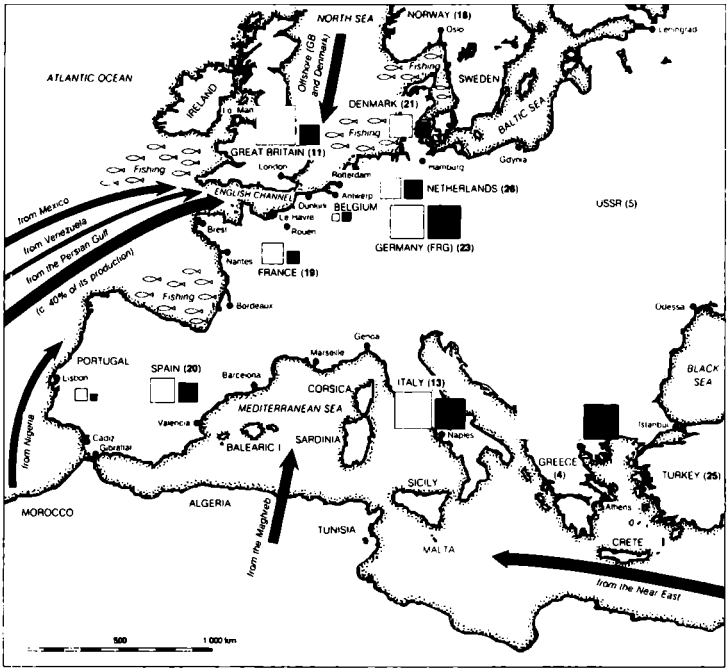
Gerçekten de denizle ilgili konular üzerindeki yanlış anlamaların ve anlayışsızlıkların listesi Avrupa'nın birleşmesini engelleme riskini taşır. Ne gariptir ki, gene *Mémoires*'ında Jean Monnet, denizcilik konularında sessiz kalmıştır; belki de, Lozan'da kendi adını taşıyan Vakıf'ta toplanmış olan miktardaki mektubunun sistemli biçimde incelenmesi bu sessizliği yırtacaktır. Zira onun Avrupa için denizin taşıdığı önemi değerlendirmemiş olması düşünülemez; öyle ki, 1917-18 yıllarında Amerikan yardım örgütünde çalışırken bizzat kendisi şunları yazmıştı: "Savaşın gücü bundan böyle tonajdır." Roma Antlaşması'nın, bir ortak pazar hedeflemekle birlikte bir ortak deniz hedefi öngörmediği doğrudur. Bu eksiklik belki de, en azından kısmen, ataerkil bir zihin-

sel tutumdan kaynaklanmaktadır. Avrupa üzerine üretilen bol miktardaki çağdaş yayın arasından pek az yazar deniz üzerine düşünmüş veya bu konuda bir tutum geliştirmiştir. Konusu Avrupa olan çok sayıdaki toplantıda da buna pek fazla bir yer ayrılmamıştır. Ama en azından bir örnek var: Fransa'da, Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer'e (Denizden Yararlanılması Konusunda Fransız Araştırma Enstitüsü) bağlı Ecole National d'Administration (Ulusal Yöneticilik Okulu) ve Société Navale Française de Formation et de Conseil'in (Kuruluş ve Danışma İçin Fransız Denizcilik Derneği) 1987'de ortaklaşa düzenledikleri girişimler sonucunda yayımlanan *La Mer–Hommes–Richesses–Enjeux* (Deniz–İnsanlar–Zenginlikler–Riskler), bir dizi seminerin ve bilimsel temelli danışmanlık hizmetinin ürünü olmuştur.

... Ve Tehdit Edilen Bir Miras

Yukarıda değindiğimiz çalışma kaygı verici yanlar içermektedir: "Roma Antlaşması'mn içinde öngörülmüş olmakla birlikte, Avrupa kurumları ulaşımla ancak 1974'ten beri ilgilenmektedirler." Daha ileride, "Denizcilik Avrupası bugün [1987] gerçek bir ortak pazar oluşturmaktan ziyade bir serbest mübadele bölgesi niteliğindedir."

Batı'nın denizcilik alanındaki gerilemesi istatistiklerden izlenebilir. 1977 ile 1987 arasında AT bandıralı gemi miktarı dünya tonajı içinde yüzde 30'dan yüzde 17'ye düşmüştür. Büyük sömürge imparatorluklarının sona ermesi, bağımsızlığına kavuşmuş ülkelerin bandıralarının denizlere açılmasına neden olmuş ve bu da diğer donanmalarla işbirliği yerine ayrımcılığı kışkırtmıştır. İngiltere bir zamanlar dünya tonajının yüzde 22'sini denetiminde tutuyordu; bu oran bugün yüzde 2'ye düşmüş durumdadır; aynı şekilde ABD'nin yüzde 33'lük payı yüzde 5'e inmiştir. Bu



petrol ürünlerinin kaynağı

balıkçılık

ticari trafik (AT ülkelerine ait 100 gros tonajlık veya üstünde gemilerin sayısı) bütün AT için (birim olarak)

1977 1987

Ülke adlarından sonra gelen parantez içindeki rakamlar, 1987 itibariyle bu ülkelerin, dünyadaki 26 büyük filodan (300 gros tonaj ve üstündeki gemiler) oluşan sıralamadaki yerini gösterir. (*Source La Mer*, ENA, Paris, cilt II, s. 223 ve 224)

Şekil 11.1 20. yüzyılın sonuna doğru Avrupa deniz ekonomisi

gözlemler rekabetin yapısını ve kaynağını anlamamızı sağlar. Daha da ciddi olanı, rakipler için dünya denizcilik trafiğinin kendi başına bir amaç değil, bir araç olmasıdır; bu da kendi içinde, denizcilik yaşamının bölgesel düzeyde zayıflaması demektir. Genel rekabet karşısında Avrupa, çeşitli nedenlerle filolarını yenileyememektedir; bu nedenler arasında ekonomik olanlar, yani imalat giderleri en önemlisidir.

Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun 1977 ile 1987 arasında ticaret gemileri sayısındaki gerilemesi yüzde 2, tonaj itibariyle de yüzde 1 düzeyinde olmuştur; bunda İngiltere başı çekmiş, onu Fransa, Portekiz, Batı Almanya ve Yunanistan izlemiştir. Ancak, düşüş Lloyd's Register uyarınca ulusal bandıralı ticaret filolarının sınıflandırılmasında daha belirgindir. Bu listede en üst sırada yer alan AT ülkesi Yunanistan'dır (4.); İtalya 12. İngiltere 14., Norveç 18., Fransa 19., Danimarka 20. ve Batı Almanya 22. sırada gelmektedir. Buna karşılık ilk üç sırayı Liberya, Panama ve Japonya işgal etmektedir. Elbette, kendi ulusal bandıralarına, genellikle çıkar nedeniyle, başka bandıralar ekleyen denetimli filoların sınıflandırılması da dikkate alınabilir. Çok iyi olmamakla birlikte Avrupa'nın buradaki yeri biraz daha yukarılardadır. Bu listede Yunanistan dünya birincisidir ve denetimli ulusal tonajı yüzde 50 düzeyindedir; Norveç 5. İngiltere 6. sırada gelir, ama denetlediği filo miktarı kendi bandırasının yüzde 60 üzerine çıkar; Batı Almanya 9., Fransa 10., ama hélé gelenekleri uyarınca, denetlediği gemilerin yüzde 85'i kendi bandırasını taşır; Hollanda ise 12. sırada yer almaktadır.

Rakamlar, sahte bandıraların ve toplumsal sorunların giderek daha fazla önem kazandığını göstermektedir; sosyal ödentiler, özellikle Fransa'da, ulusal işgücü istihdamını ciddi biçimde sınırlamaktadır.

"Bandırasızlaşma", sahte bandıraya başvurmaksızın ulusal bandıraların *Registres bis* üzerine hayali kayıt yoluyla iki katına çıkarıldığı durumlarda bile, Avrupa'nın donanım kalitesini düşürmektedir.

Avrupa denizciliği açısından aynı derecede ciddi bir başka so-

run da, tersanelerin birbiri ardına kapanıyor olmasıdır. İngiltere 1960'larda gemi inşaat alanındaki egemenliğini yitirmiş olmakla birlikte hâlâ dünya beşinciliğini elinde bulundurmaktadır. Asya tersaneleri, Güney Kore'de, Tayvan'da, Hong Kong'da ve Singapur'da, ucuz ve bol işgücüne sahiptir; bunlar Avrupa ile kendi pazarında rekabet etmektedirler. Bu gerçeklik bir başkasıyla ilişkilidir: Uluslararası ticaretin ağırlık merkezinin Pasifik ve Hint Okyanusu'na kayması; buna, Avrupa'nın ancak kısmi bir denetiminin söz konusu olduğu dev petrol tankerlerinin denizlere indirilmesi eşlik etmektedir.

Ticaret kadar, hatta ondan daha fazla anlaşılmamış ve uzun dönemlerden beri yanlış değerlendirilmiş bir başka Avrupa mirası da balıkçılıktır. "Mavi Avrupa", AT'nin müdahalelerine rağmen, sıkıntılı bir gebelik dönemi yaşamaktadır ve kaynakların kısa vadeli bir anlayışla yoğun bir biçimde tüketilmesi, yani "aşırı avlanma" ve bazen de balıkçıların şiddetli rekabeti sorunuyla karşı karşıyadır; kotalar sistemi, bölgesel egosantrizmin, devletlerin avlanma bölgeleri üzerindeki egemenlik haklarının ve kutsal denizlerin özgürlüğü ilkesinin saldırısı altındadır. Bu alanda yeni geliştirilmiş olan uluslararası deniz yasası, nazik bir damara dokunmaktadır.

Avrupa'da ulusal karasuları sorunu her yerde olduğundan daha karmaşıktır; bunun en belirgin örneklerinden biri kuşkusuz Ege Denizi'ne ilişkin olandır; burada Yunanistan (yüzde 35) ile Türkiye (yüzde 8) arasındaki dağılım bir anlaşmazlık konusu olmaya devam etmektedir. Montego Körfezi uluslararası antlaşması (1982), karasuları ile denizlerde hükümranlık kavramları arasında bir ayrım yapar, ama antlaşmayı imzalayan ülke sayısının azlığı, konvansiyonun etki gücünü sınırlamaktadır; bazı hukukçular, bir devletin kendi karasuları üzerindeki yetkisinin hukuki bir hak olduğunu, ama bunun hükümranlık için geçerli olmadığını düşünmeye devam etmektedirler.

Tümüyle değişik bir bakışla, askerî açıdan denizcilik, Avrupa çerçevesinin içinden başını yükseltmektedir. Batı Avrupa'nın politik parçalanmışlığı ve son dönemlerde Doğu-Batı zıtlaşması

ile Batı donanmalarının bir bölümünün NATO ile bütünleşmesi, Avrupa donanması düşüncesini bile engellemiştir. Tarihsel anılar, komutanlar arasında, belirli gemilerin nasıl kullanılacağına ilişkin yaklaşım farklılıkları, tüm bunların üzerine ulusal çıkar farklılıkları, bu tip bir işbirliğine yönelik girişimleri ve gerçek çabaları engellemiştir. Son dönemlerdeki bazı toplantılarda, "Avrupa güvenlik birliği" doğrultusunda araştırmalara tanık olunmaktadır. Bazıları bir Avrupa donanması peşindedir; ama, ilke olarak çok ikna edici bir biçimde dile getirilen bu istek gerçekleşebilir olmanın çok uzağındadır, zira uygulanması büyük güçlükler yaratacaktır. Avrupa'da çokuluslu işbirliği bir yaklaşım oluşturabilir, zira deneyimlerin göstermiş olduğu gibi, seyir özgürlüğü hemen hemen sürekli danışma demektir. Deniz trafiğinin yoğunluğu ve boğazların çokluğu, Avrupa için yadsınamaz bir zorunluluktur. Uzun vadeli çıkarlar da bunu gerektirmektedir ve belki de haklı olarak Ortadoğu sorunlarının Avrupa devletlerinde denizlerdeki çıkarlarının ortak olduğuna dair bir bilincin doğmasına neden olacağı düşünülebilir.

Denizin Sunduğu Fırsatlar ve Olasılıklar

Avrupa'nın birliğini tasarlayanlar, denizciliğin sunduğu olanakları pek dikkate almıyor gibiler. Ancak her şey, denizin hem tarihsel olarak hem de bugün Avrupa kimliğinin bir bileşeni olduğunu kanıtlamaktadır. Bu kimlik denizcilik etkinliğinin alışılmış, bir bakıma içinde gelişmiş olduğu coğrafi çerçevenin dışına taşmasına uyum sağlamak durumundadır.

Gerek geçmişten devralınmış gerekse son yıllarda yaşanan dönüşümlerin neden olduğu mevcut koşullarda, çeşitli olasılıklar sunup yeni perspektifler açan iki çizgi vardır. Genel olarak önem taşıyan birincisi, deniz trafiğinin yapısal dönüşümüdür. Daha Avrupa'ya özgü bir nitelik taşıyan öbürü ise kıta kıyılarındaki

etkinliğin coğrafi olarak yeniden dengelenmesidir. Bu bağlamda, İngiltere'yi kıtaya bağlayacak olan Manş Tüneli'nin Batı Avrupa denizciliğinin geleceği üzerinde ne tür uzun vadeli sonuçlara yol açacağı düşünülebilir.

Yapılacak birinci gözlem, birbirinden yalıtılmış haldeki limanların bireyci evresinin yerini, kârlılık ve rekabet kriterlerine dayalı olarak çalışan ulaşım zincirlerinin almış olduğudur. Avrupa ölçeğinde bu, ulaştırma özgürlüğü anlamına gelir ve ulusal rekabeti rahatsız eder. Örneğin, Anversliler limanlarının ilk Fransız limanı olduğunu söylemekten hoşlanırlar, çünkü bu liman, Kuzey'den ve Doğu'dan gelen Fransız trafiğinin önemli bir bölümünü kendine çekmektedir. Ama Anvers yalnız değildir ve kuzey limanlarında yoğunlaşma eğilimindeki trafiği Rotterdam ile paylaşır.

Ancak bu fırsat, AT'nin deniz manzarasını yeniden dengelemek amacıyla Güney Avrupa'nın denizci ülkeleri lehine aldığı önlemlerle dengelenmektedir. Bu ülkeler, uzun geleneklerden, mesleki açıdan usta denizci topluluklarından ve rekabet gücüne sahip denizcilik şirketlerinden yararlanabilmektedir. Bu durum, istatistiklerde dünya birinciliğini elinde bulunduran Yunanistan ve balıkçı teknelerinin sayısı ile mürettebatının deneyimi açısından "balıkçılık devi" olarak tanımlanan Portekiz ve İspanya için geçerlidir. Akdenizliler, yüzyıllar boyunca Avrupa ticaretine sağladıkları katkıyı unutmamışlardır; Akdeniz, dünya trafiğinin yüzde 1213'ünü oluşturur ve kıtalarla çevrili olmasından ve orta enlemlerde yer almasından sonuna kadar yararlanır.

Ancak, fırsatlarını ve bunlardan kaynaklanan faydaları koruyabilmesi için, Avrupa'nın deniz trafiği ile balıkçılık alanında rekabet koşulları arasında uyum sağlaması, gemilerin modernleştirilmesini teşvik etmesi, mürettebatların sosyal koşullarını standartlaştırması ve yönetimini teknik açıdan eğitip yabancı dil kullanımını yaygınlaştırması gerekir. Bu noktada İngilizce yadsınamaz bir yaygınlık kazanmıştır. Bu koşullar altında bir deniz taşımacılığı Avrupa'sının doğması kaçınılmaz görünmektedir; ama bu, yavaş yavaş olacaktır.

Bunu hızlandırmak için bir Avrupa bandırasının kabulünden söz edilmektedir. Bu bir gecede olmaz. Bandıra, bir devletin hükümranlığı ile gücünü ifade eder ve gemiler o devletin bölgesel gerçekliğinin simgeleridir. Fransa, İngiltere, İtalya ve İspanya'nın kendi bandıralarından vazgeçip bu öneriyi kabul etmeleri çok uzak bir ihtimal gibi görünmektedir. Daha mantıklı bir öneri, Avrupa gemilerinin bandıralarına, Avrupa bağıntılarını gösteren bir işaret konmasıdır.

Avrupa'ya denizlerde bir varlık ve gelecek olanakları sunan başka olasılıklar da vardır. Enerji konularında sınırsız bir özerklik vaat etmese de, İngiltere ve Norveç'in Kuzey Denizi açıklarındaki petrol arama çalışmaları, Avrupa'yı, Manş Denizi'nde bir arter hatta ve Hollanda'daki Rotterdam'da ise düzenleyici dünya pazarlarından birine sahip olan bir ürünün üreticisi durumuna getirmiştir. Okyanus derinliklerinin araştırılması alanında da Avrupalılar, ister planktonlardan yararlanma ister mineral arama şeklinde olsun, bir dizi olanağa sahiptir. 1948'de Auguste Piccard'ın deneylerde kullanmak üzere bulduğu batiskafın, Fransa, Belçika ve İtalya arasındaki işbirliğinin ürünü olduğunu unutmamak gerekir. O zamandan beri, gerekli mali yatırımların boyutu en önemli teknik başarıları Atlantik'in öbür yakasına taşımış olmakla birlikte, Avrupa ve özellikle askerî donanmalar bunlarda pay sahibidir. Hepsinden önemlisi, Birleşmiş Milletler Deniz Yasası Konferansı'nın, öngörülen okyanus kaynaklarından yararlanma bölgelerini Fransa ile İngiltere'nin aracılığına bırakması, Avrupa için tüm dünya ölçeğinde önemli olasılıklar yaratmıştır. Kuşkusuz Avrupa dünyadaki üstünlüğünü yitirmiştir, ama umalım ki onun birliğini hazırlayan yetkililer hem denizlerdeki ve hem de karadaki tarihsel kökenlerini dikkate alsınlar ve geleceğini inşa etsinler.

Bitirelim. Aşina olduğu Ortaçağ sularının ötesine itilen bir tarihçinin düşüncelerinin, gerekçesi olmasa bile, özrü , tarihin hiçbir boşluk tanımamasıdır. En azından ben, tarihsel bir çerçevede denizi Avrupa kimliğinin oluşumunda bir fırsat ve bir vaat olarak görmekteyim. Bu kimlik, denizin de önemli bir öğesini oluşturduğu ortak bir kültürün üzerinde yükselmektedir.

Sözlük

bindirme: gemi gövdelerinde kaplama tarzı; her borda kaplaması, kendinden bir sonrakinin altına girer, bir öncekinin de üstüne biner.

boğaz: iki ada veya bir ada ile bir anakara arasında uzanarak iki büyük su kütlesini birleştiren dar geçit.

coca: yuvarlak hatlı, yüksek ve güverteli tekne; ayrıca, kare yelkenlerle donatılmış iri ve ağır yük gemisi.

duraklama: gemilerin uğrak limanında yükleme veya boşaltma yaparak geçirdiği süre.

dümen anası: mavnaların kıç kesimindeki direk.

dümen yekesi dönüşlerde dümenin dönmesini sağlamak için ucuna bağlanmış çubuk ya da manivela.

kalafatçı: kalafatlama ustası.

kalafatlama: teknenin su geçirmemesi için, borda kaplamaları arasındaki boşlukların üstüpü (yumuşak halat lifleri) veya başka bir malzemeyle doldurulması.

kaplama: teknenin gövdesinin kalaslarla örtülmesi.

karaka: nispeten büyük tonajlı, üç direkli, sağlam zırhlı gemi.

karavel: çoğunlukla iki ya da üç direkte latin (üçgen) yelkenleri bulunan küçük tekne; başlıca özelliği çok hızlı oluşudur.

karavela: balıkçılıkta ve kıyı yakınında kullanılan küçük tekne; yukarıda açıklanan karavelden başlıca farkı, yelkenlerinin kare, ambarının daha az derin ve hızının daha düşük olmasıdır.

kılavuz: karada bulunup gemilere yol gösteren belirgin ya da dikkat çekici nesne.

knot: denizde hız ölçü birimi; saatte bir deniz miline eşittir (yaklaşık olarak saatte 1,15 kara mili). Terimin, eskiden geminin hızını ölçmek için suya daldırılan halatlara 15'er metrelik aralarla atılmış düğümlerden (İngilizcede *knot*) kaynaklandığı kabul edilir.

latin yelken: uzun, eğimli bir ipe bağlanmış üçgen biçimli yelken.

RAIL: deniz geçitlerini birbirinden ayırmak için kullanılan, teamül haline gelerek uluslararası kullanımda yerleşmiş kurallar (sözgelimi, Bretanya burnu çevresinde çarpışmaları önlemek için belirlenmiş olan "yukarı" ve "aşağı" rotalar.

sipariş limanı: yolculuğun bir sonraki evresine ilişkin talimatların alındığı liman.

vira/faça: pruvayı rüzgâra verip yelkenleri birbirini dengeleyecek şekilde ayarlayarak ilerlemek.

Uydu fotoğraflarına bakıldığında Avrupa, denizlerle çevrelenmiş küçük bir yarımada gibi görünür. Bu geniş anlatıda Michel Mollat, Avrupa'nın denize bu denli yakınlığının tarihini nasıl etkilediğini inceliyor. Antik Yunan'dan günümüze değin denizci ulusların tarihini ve birbirleriyle etkileşimlerini ve dünyanın nasıl yavaş yavaş keşfedildiğini, öğrenildiğini ve sömürüldüğünü anlatıyor. Ayrıca büyük deniz yollarının önce İspanyollar, ardından Hollandalılar ve daha sonra iki yüzyıldan daha uzun bir süre boyunca İngilizler tarafından denetlenmesinin bu ülkenin maddi zenginliklerini nasıl etkilediğini ele alıyor.

Michel Mollat, Avrupa'nın büyük limanlarının gelişimini ve ayırt edici özelliklerini, kıtadaki çelişkilerin çözümü için sıkça başvurulan büyük deniz savaşlarını ve korsanlara karşı yüzyıllarca süren hoşgörü ve mücadeleleri anlatıyor. Ve nihayet, tuz üreticileri ve balıkçılardan kıyı ve uzun mesafe denizcilerine kadar yaşamını denizden kazananlara ilişkin bir dizi portreye yer veriyor, denizin sanat ve sanatçılar üzerindeki etkisini inceliyor.

Tarihçilerle coğrafyacıları olduğu kadar denizcilik tarihiyle ilgilenen herkese seslenen bir kitap.

ISBN 975-414-316-1
9 799754 143163