# Seyahatin Kültür Tarihi

Winfried Löschburg



DOST kitabevi

SEYAHATİN KÜLTÜR TARİHİ

Winfried Löschburg

# Seyahatin Kültür Tarihi

Winfried Löschburg

Winfried Löschburg 1932'de doğdu. Leipzig'de Germanistik, tarih ve basın-yayın okudu, 1956'da doktorasını yaptı. Daha sonra Berlin'de çeşitli müze, kütüphane ve kuruluşlarda (Alman Tarih Müzesi, Mimarlık Akademisi, Alman Devlet Kütüphanesi, Berlin-Prusya Kültür Mirası Devlet Kütüphanesi) tarih uzmanı ve uzman kütüphaneci olarak görev yaptı. 1997 yılına kadar Berlin-Prusya Kültür Mirası Devlet Kütüphanesi Süreli Yayınlar Bölümü'nün yöneticiliğini yürüttü. Kültür tarihi alanında çalışan Löschburg'un, aralarında *Unter den Linden-Geschichte einer berühmten Strasse* ve *Ohne Glanz und Gloria-Die Geschichte des Hauptmanns von Köpenick* gibi eserlerin de bulunduğu çok sayıda kitabı yayımlandı.

D

Löschburg, Winlried
Seyahatın Kültür Tarihi
ISBN 975-7501-34-4 / Türkçesi, Jasmin Traub / Dost Kitabevi Yayınları
Ağustas 1998, Ankara, 160 sayfa.
*Kültür Tarihi-Batı ve Dağuda Seyahat-Kaynakça-Dızın*

ISBN 975-7501-34-4

*Und Goethe war nie in Griechenland*
*Kleine Kulturgeschichte des Reisens*
WINFRIED LÖSCHBURG

© Gustav Kiepenheuer Verlag, 1997

Bu kitabın Türkçe yayın hakları
ONK Ltd. Şti. aracılığıyla
Dost Kitabevi Yayınları'na aittir.
Birinci Baskı, Ağustos 1998, Ankara

Almancadan çeviren, Jasmin Traub

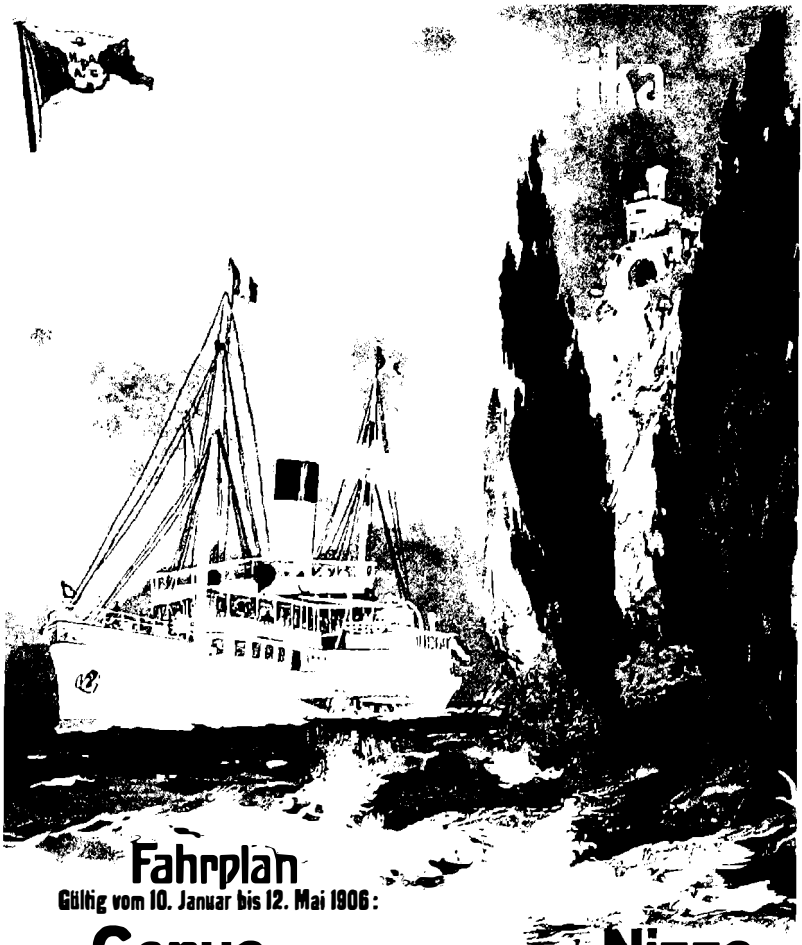
*Yayına Hazırlayan*, Zehra Aksu Yılmazer
*Ofset Hazırlık*, Ferhat Babacan - Dost İTB
*Baskı ve Cilt*, Pelin Ofset

*Dost Kitabevi Yayınları*
*Karanfil Sokak, 29/4, Kızılay 06650, Ankara*
*Tel: (0312) 418 87 72 Fax: (0312) 418 03 55*
*raulman@domi.net.tr*

# İçindekiler


| | |
|---|---|
| *İyi Yolculuklar* | 7 |
| *İlk Seyahatler* | 11 |
| *Roma Yolları, Kervan Güzergâhları, Deniz Rotaları* | 17 |
| *Silahlı Süvariler, Trubadurlar, Hokkabazlar, Hacılar, Tacirler* | 27 |
| *Kafileler Halinde Uzaklara* | 41 |
| *Eğitim Yolculukları Çağı* | 53 |
| *Aydınlanmaya Seyahat* | 71 |
| *Doğanın Keşfi* | 91 |
| *"Kaburgakıran" ile "Teneke At" Arasında* | 105 |
| *Baedeker Gezileri ve Sayfiyeler* | 119 |
| *Havada, Karada ve Suda* | 139 |
| *Notlar* | 147 |
| *Kaynakça* | 151 |
| *İsim Dizini* | 155 |

# Riviera-Fahrten



## Fahrplan

**Gültig vom 10. Januar bis 12. Mai 1906:**

## von **Genua** via San Remo, Monaco nach **Nizza**

und **umgekehrt** mit dem Salondampfer „**Prinzessin Heinrich**"

| **Abfahrt von Genua** | **Abfahrt von Nizza** |
|---|---|
| Jeden Montag, Mittwoch und Freitag 9 Uhr Morgens mitteleurop. Zeit. | Jeden Dienstag, Donnerstag und Sonnabend 9 Uhr Morgens Pariser Zeit. |

**Zusammenstellbare Rundreise-Fahrscheine zu ermässigten Preisen**

sind zu haben bei den Eisenbahn-Ausgabestellen, sowie in allen Reisebureaux.

**Schiffskarten** in den Reisebureaux, an Bord und durch den

**Seebäder-Dienst der Hamburg-Amerika Linie, Hamburg 9,** Johannisbollwerk 16.

# *İyi Yolculuklar*

"Yolculuk", diye iç geçirir Avusturyalı yazar Moritz Hartmann 1851 tarihli Güney Fransa gezisi günlüğünde, "herhalde insanın en güzel ve en masum tutkularından biridir" Buharlı gemilerin boğuk sireni, lokomotiflerin tiz düdüğü, havaalanlarındaki son çağrı – bu sesler kime, dünyanın uzak köşelerini, yabancı diyarları, farklı insanları, macera ve yaşantıları çağrıştırmaz ki? Bütün bunlar, anıları canlandırır, tatil hasretini depreştirir, umut dolu beklentilere girilir; insanlığın en eski düşlerinden biri gerçekleşir.

Bütün dünya seyahat ediyor. Her zaman, her yerde yolculuğa çıkılıyor. Bir zamanlar eşsiz ve önemli bir olay olan seyahat, bugün artık bir alışkanlığa dönüştü, hayatın bir parçası haline geldi. İnsanlar yalnızca gezmek için seyahat etmiyor, yola çıkmak için çeşitli neden ve amaçları da var artık; her mevsim yollardalar. İş seyahatleri, aile ziyaretleri, kültür ve spor, dinlenme ve tatil amaçlı seyahatler, inceleme gezileri... Türlü türlü neden, çeşit çeşit amaç. Yine de, o büyük seyyahlara pek rastlanmıyor artık. Bir zamanlar insanlar seyahat etmek için

seyahat ederlerdi. Seyahat etmek başlı başına bir amaçtı, bu uğurda dağlar, çöller ve denizler aşılır, yabancı yöreler, kentler, insanlar, gelenek ve göreneklerle tanışılırdı. İşte, Arap İbni Battuta'nın Hindistan'a ve Çin'e yaptığı yolculuk, bu diyarlarda kalış süreleri de dahil tam çeyrek asır sürmüştü. Yolculuk eğitimin, bilgi ve görgünün bir parçasıydı.

Uzaklara duyulan özlem ve bilinmeyene duyulan merak, insanların giderek daha uzun yolculuklara çıkmasına, ciltler dolusu seyahatname ve sayısız harita yazılmasına, özellikle de, yazarların, sanatçıların, kâşiflerin, bilgili çokyazarların ve tüm dünyayı karış karış dolaşan seyyahların, bugün bile yolculuklarımıza eşlik eden sayısız gezi yazısı kaleme almalarına neden oldu. Gezi yazısı, edebiyatın kendisi kadar eskidir: Biri seyahatini anlatırken, diğerleri de onunla birlikte aynı yolculuğa çıkmış kadar olurlar!

İnsanları, seyahatin bütün tehlike ve zorluklarını göze alıp yola çıkmaya teşvik eden güdüler birbirinden çok farklıydı; yüzyıllar içinde bu güdüler de değişti. Uzak yakın her yere duyulan merak, öğrenme arzusu, dünya haritasının genişletilmesi çabası, maceraperestlik, işte bütün bunlar, tozlu geleneklere karşı duyulan asilikle, özgürlük aşkı ve gitme isteğiyle birleşiyor, siyasi koşulların ötesine geçiyordu. Kazanç elde etme hırsı, kâr sevdası, hastalıklara şifa bulma isteğinin yanı sıra, salt macera ve eğlence de yolculuk amacı olabiliyordu. Yolculuk yaşamın ta kendisi, bir mülkiyet, bir zenginlikti; "kitapların kitabı", Medea'nın gençlik iksiri diye biliniyordu. Şansı yaver gidip de evlerine geri dönebilenler, görmüş geçirmiş, kültürlü kişiler sayılıyor, her yerde kabul görüyorlardı. Seyyahlar yeni fikirlerle dönüp bambaşka ufuklar açıyor, dünyaya açılmaya önayak oluyorlardı. Yabancı kıtalardan yeni yeni itkiler geliyordu; yolculuk önyargıları yıkıyor, insanları ve halkları kaynaştırıyordu. Seyahat, dünyayı şeffaflaştırıp insanileştiriyordu.

*Aynı zamanda yüksek ve ciddi bir bilim de olan yolculuk, bizi kendimize geri getirir.*

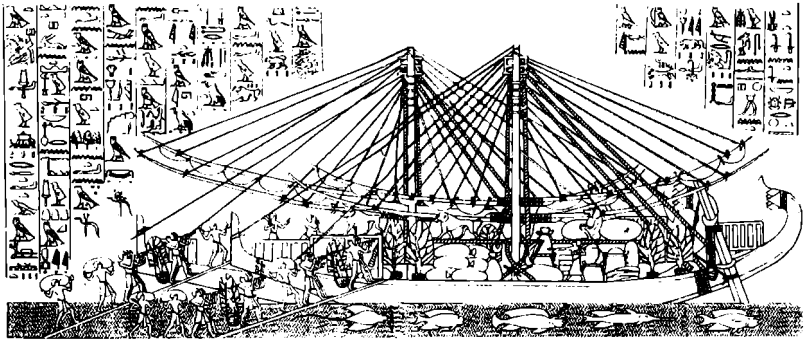
*Albert Camus*

Bugün birçok kişi yollarda; uçakla, trenle ya da otomobille. Daha önce insanlar hiç bu kadar hareketli olmamışlarsa da, modern yolculuğun çeşitli biçimleri henüz çok eski çağlarda oluştu. Seyahatin ve gezginliğin tarihi binlerce yıl öncesine dayanır. Avcı ve toplayıcı göçebe toplulukların seferlerinden, antik Roma'daki turistik organizasyonlara, ortaçağdaki hac yolculukları ve hacı kafilelerinden, gezgin skolastik

öğrencileri, hokkabazlar ve zanaatçılara, Aydınlanma ve Rönesans dönemindeki eğitim gezilerine dek uzanır. Thomas Cook ve Karl Baedeker, turbo gemiler ve jetlerin damgasını vurduğu günümüz turizmini hayal bile edemeseler de, coşkulu birer seyahat girişimcisi olarak turizmin temelini attılar. Bütün bu seyahatlerin ayrıntılı tasvirleri ciltler doldurur du. Burada, bir görev ya da bir amaç uğruna yapılan yolculuklar da göz ardı edilmemiştir; kâşifler ve 16. yüzyıldaki İspanyol denizciler Güney Amerika'ya yelken açarken, güçlü politik ve ekonomik çıkarların peşindeydiler ne de olsa.

Seyahatin tarihi ile seyahatin kültür tarihi elbette birbirinden ayrılamaz; ama, kültür tarihi bize verilen bu sınırlı alanda, ana hatlarıyla anlatılabilir yalnızca. Ulaşım tekniğinin tarihini daha geniş ele almak isterdim örneğin –çünkü seyahat, ulaşım tekniği sayesinde bu kadar hızlı bir gelişim göstermiştir– ya da sizi uzak diyarlarda gezdirmek... Seyahatin tarihi, insanlığın tarihidir; bir parça dünya tarihidir. Yazılı belgeleri sayılamayacak kadar çoktur. Efsanevi Odysseus'tan, ünlü hacı Hsüan-tsang'a kadar, Denizci Sindbad hikâyelerinden, Kolomb, Montaigne, Maria Sybilla Merian, I. Petro, Alexander von Humboldt, Goethe, Seume, Jules Verne, Thor Heyerdahl ve Bruce Chatwin'e dek uzanır. Burada, bu devasa tarihin bazı güzergâhlarından geçebiliriz ancak.

*Mısır kraliçesi Haçepsut'un Punta ülkesine düzenlediği ticaret seferi; Teb'deki Deyr-ül Bahri kaya tapınağındaki rölyef, İ.Ö. 2. yüzyıl.*

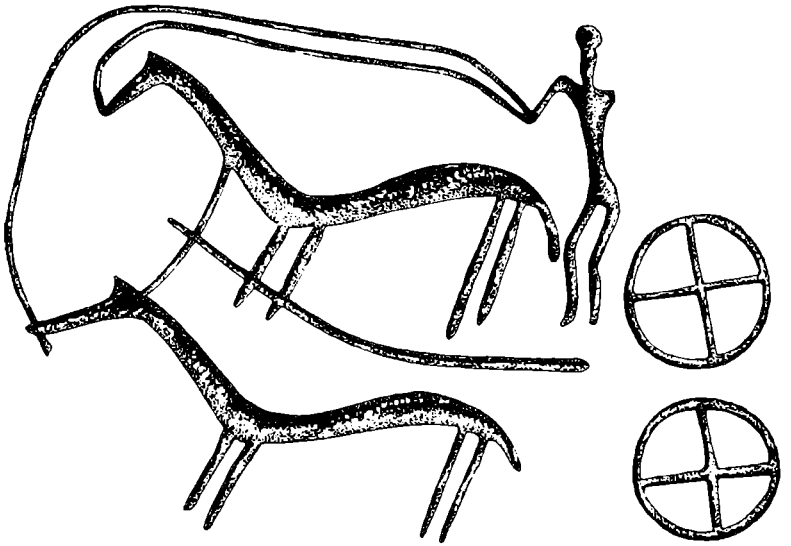


Bu kitap, eski ve yeni dönemlerdeki seyahatlerden, seyahatin sevinç ve acılarından söz eder. Okuyucu bu kitapta yolculuğa çıkmadan önce "İyi yolculuklar!" sözleriyle uğurlansa da, bu sözcükler yolculuğun tehlikeleri, zorlukları, sıkıntıları ve çabalarının yanı sıra, tüm beklentilerin gerçekleşmesi dileğini de sezdirir. Bırakın bu yolculuk canınıza can katsın, eğitici bir maceraya dönüşsün! Hadi iyi yolculuklar...

# *İlk Seyahatler*

Gizemli sırlarla dolu uzak diyarlar, yabancı insanlar... Bilinmeyen bölgelerin keşfi binlerce yıldan beri, insanlığın en büyük macerasıdır.

Daha ilk çağlarda avcılar ve toplayıcılar, yerlerinden yurtlarından ayrıldılar ve verimli avlaklar bulup daha iyi yaşam koşullarına sahip olmak amacıyla, geniş bölgeleri keşfe çıktılar. İnsanlar hayvan beslemeye ve bitki yetiştirmeye başlayıp yerleşik düzene geçti. Çeşitli aletler üretilip, başka mallarla takas edildi, zanaatin ve ticaretin temelleri atıldı. Bodensee'deki kazık temelli evlerin yakınlarında, Güney İsveç ve Rügen adasından gelme çakmak taşlarına rastlanmış; Güney Fransa'daki ünlü Cro-Magnon mağarasında ise, otuz bin yılı aşkın bir süre önce Atlas Okyanusu kıyılarından takas yoluyla getirilen deniz kabukları bulunmuştur. Nördlingen yakınlarındaki iki kireçtaşı mağarasında bulunan *Columella rustica* kabukları, Akdeniz'den Svebya'ya binbir zahmetle getirilmiş, eskiçağ kadınlarının boyunlarını süslemişti. Girit ve Mısır'da ölülerle birlikte gömülen eşyalar arasında kehribar da vardı; kazılarda gün ışığına çıkarılan ve çok uzaklardan getirildikle-



*İsveç Kivik'te taş mezar üzerinde yer alan araba tasviri, İ.Ö. 1500 civarı.*

ri tespit edilen buluntular, seyahatler hakkında bilgi veren en eski kaynaklardır. Tuz ve kehribar yolları Avrupa'yı boydan boya katediyor, Hallstatt yakınlarındaki zengin tuz yataklarından kuzeye ve batıya, Kuzey Denizi kıyılarından da Yukarı İtalya'ya dek uzanıyordu. Uzun yıllar boyunca, halkların en rağbet ettiği ticari mallar, bu yollardan taşınırdı. Tacirler, bilinmeyen yerlerin keşfine önayak olmaya başlamışlardı bile.

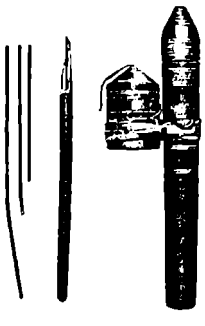
İlk başlarda "sefere çıkmak", "savaşa hazırlanmak" anlamına gelen *reisen* [Alm. seyahat etmek] sözcüğü sonraları tüm yolculuk ve geziler için kullanılır oldu. İnsanlar dünyayı "gezerek öğrenmek, bir hedefe varmadan dolaşmak" istiyorlardı. Seyahatin tarihi, kendi küçük dünyaları dışında başka insanların, her şeyden önce de başka mallar ve hazineler olduğunu fark eden kâşiflerle başlar. Onlar, insanların ayak izlerinin açtığı patikaları, dağ yamaçlarını ve nehir boylarını izleye izleye yabancı diyarları dolaştılar. Lebork (Lauenburg) yakınlarındaki Kopaniewo bataklığında, muhtemelen bir tacirin kayışla omzuna astığı, içinde kırık bronz parçaları olan 65 cm uzunluğunda meşe bir sandık bulunmuş. Buluntunun erken bronz çağına ait olduğu tespit edilmiştir.

Kıyı halkları denizlere de açıldı. Yelkenli gemiler 5. bin yılın sonlarından itibaren biliniyordu. Sümer kayıkları, bazalt, bakır, değerli metaller gibi hammaddeleri sağlamak için, Basra Körfezi'nin sularını geçip, İndus bölgesine dek ilerlediler, Mısırlı tacirler, Lübnan ve Suriye'deki sedir ormanlarından kereste getirdiler. İ.Ö. 1000 yıllarında Akdeniz'e hâkim olan Fenikeliler, cesur ve girişimci ruhlarına kulak verip, bilinmeyene doğru yelken açtılar; Afrika'nın güney ucunu ilk onlar turladı – hem de Bartolomeu Diaz ve Vasco da Gama'dan iki bin yıl önce. İ.Ö. 4000 civarında, insanlığın en önemli icatlarından biri olan tekerleğin bulunması ve ulaşımda kullanılmasıyla, taşıyıcıların ve yük hayvanlarının yanına bir de yük arabaları eklendi. Artan ticari ilişkiler, ufukları genişletti ve ilk büyük keşif yolculuklarına çıkılmasına neden oldu.

İlk seyahatnamelerde, efsane ile tarih iç içedir. İ.Ö. 3000 yıllarına tarihlenen ve Güney Mezopotamya'daki Uruk kralı Gılgamış'ı anlatan *Gılgamış Destanı*, en önemli edebiyat şaheserlerinden biridir. Kahraman, ölümsüzlük peşinde pek çok ülke dolaşır. Bir çöl geçer, dağları aşar, denizlere yelken açar ve ancak birçok yolculuktan sonra, yaşam ve ölüm hakkındaki sorusunun yanıtlanacağı Mutlular Adası'na, büyük atası Utnapiştim'e ulaşır. Bu yolculuk hiç gerçekleşmemiştir belki de; ama sonsuzluğun peşinde koşmak, yaradılışın sırrına ermeyi istemek insanın özünde vardır ve o gün olduğu gibi bugün de yolculukların nedeni ve amacıdır. Gılgamış ve Odysseus'un macera dolu yolculuklarından beri, dünyanın mucizelerini görmek için, sirenlerin çağrısına uyup yola çıkanlar saymakla bitmez.

Kraliçe Haçepsut'un eski ticaret yolunu yeniden açmak ve kesintiye uğramış ticari ilişkileri yeniden başlatmak amacıyla, İ.Ö. 1482-1481 yılları arasında, Afrika'nın doğu kıyısında yer alan efsanevi Punta ülkesini ziyareti renkli rölyeflerle anlatılır. Bilindiği kadarıyla, dünyanın en eski seyahatnamesi olan bu rölyefte şöyle denir: "Gemiler, Punta ülkesinin paha biçilmez mallarıyla ve Tanrılar ülkesinin çeşit çeşit değerli ahşaplarıyla, bundan başka, bol miktarda

*Mısırlıların seyahatlerde kullandığı mürekkep hokkası.*



mis kokulu reçine ve taze günlük, çok sayıda abanoz, Aamu ülkesinin saf altını içine oturtulmuş fildişi, mis kokulu kutsal reçine ve göz boyası, köpek kafalı maymunların yanı sıra, uzun kuyruklu maymunlar ve tazılarla, leopar derileriyle, ayrıca çoluk çocuk yerlilerle tepeleme yüklendi" "Ve Punta ahalisi sordu: 'Bu kimsenin bilmediği ülkeye nasıl geldiniz? Gökyüzünden mi indiniz, yoksa Tanrılar ülkesinin büyük denizinden mi geçtiniz?'"[1] Teb yakınlarındaki Deyr-ül-Bahri kaya tapınağındaki yazıt, bu 2000 km'lik yolculuğu ayrıntılarıyla betimler. Rölyeflerde ise, Punta yolcularının hem yelkenli hem de kürekli gemileri, bunların taşıdığı mallar, Punta hükümdarlarına sunulan armağanlar, Kızıldeniz'in balıkları, arı kovanına benzeyen kazıklı kulübelerden oluşan bir köy, palmiyeler ve sığırlar görülür. Rölyeflerin iki yanında yer alan on altı satırlık hiyeroglif benzeri yazıt, nakledilecek egzotik yükleri bir konşimento gibi sıralayarak, bu keşif ve ticaret seferini zihnimizde canlandırır.

Antikçağın büyük keşif gezilerinden biri de, İ.Ö. 5. yüzyılda her birinde ellişer kişinin kürek çektiği altmış gemiyle Herakles Sütunları'nı geçen, Afrika'nın batı kıyılarını ardında bırakarak Gine Körfezi'ne kadar sokulan Kartacalı Hannibal'in yolculuğudur. Hannibal'in vahşi, kıllı insanlara –"goriller"– ya da Kamerun dağının infilakı nedeniyle ateşten nehirlerin denize dökülmesi sonucu yıldızlara kadar uzanıyormuş gibi görünen ateş tasvirleri, insanların hayal gücünü harekete geçirdi. Kartacalılar ve Yunanlılar, yeni şeyler keşfetmek ve yerleşimler kurmak amacıyla tekrar tekrar sefere çıktılar. Tarihçi Miletoslu Hekataios'un İ.Ö. 500 civarındaki yolculuğu ise, ticari çıkar elde etmek değil, dünyaya bakış açısını genişletmek amacını taşıyordu. Bizim zamanımıza bölük pörçük ulaşan bu dünya tasviri, ilk gezi rehberi sayılmasının yanı sıra, antikçağda deniz yolculuğu rehberi olan *periploi*'lerin de öncüsüdür.

Yunanlılar, özellikle de Olympia'daki oyunlara gitmek ya da Delphoi'deki kâhinlere danışmak amacıyla yolculuğa çıkarlardı. Kutsal tapınaklar ve efsanevi ritüellerin yapıldığı yerler, Eleusis Gizemleri örneğin, sevilen hac mekânlarındandı. Yunanlıların hekimlik tanrısı Asklepios'un tapınağının bulunduğu Epidauros'ta yüz seksen odalı bir "kaplıca oteli"nin temeli halen yerindedir. Yine de, kara trafiği

*Dümencinin, boğulmasına izin vermediği yolculardan hangisine faydalı olup hangisine zararlı olduğunu hiç kimse bilemez.*

*Platon*

Yunanistan'da nispeten küçük bir rol oynardı; ticarette, savaşta ve yolculukta en önemli ulaşım aracı gemilerdi.

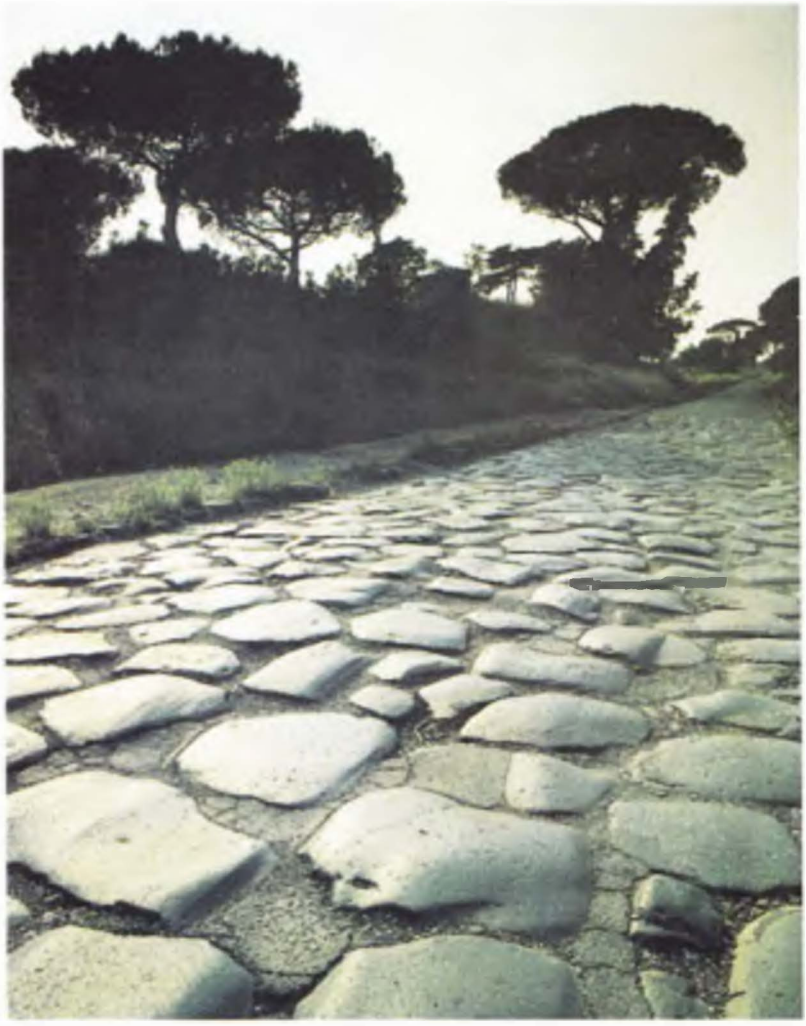
Tacir ve denizcilerin seyahatlerde edindikleri çok sayıda coğrafi bilgiyi bir araya toplamayı ve bir dünya haritası çizmeyi deneyenler ilk Yunanlılardır; Halikarnassoslu Herodotos'un adı ebediyette ışıl ışıl parlamayı sürdürür. İ.Ö. 5. yüzyılda Herodotos, Atina'dan yola koyularak, batıda Sicilya'ya, doğuda Medlerin başkenti Ekbatana'ya kadar uzanan uzun yolculuklara çıktı. Karadeniz'in kuzey kıyılarına kadar gitti, Nil üzerinden, Yukarı Mısır'daki Elephantine adasına ulaştı. Herodotos, dokuz bölümden oluşan *Tarih* adlı eserinde efsane ve mitosları, kendi görüşleriyle kaynaştırarak, dünyanın ilk portresini çizdi. Yunanlı yazar Pausanias İ.Ö. 180 civarında Anadolu, Libya, Mısır ve İtalya'yı dolaştıktan sonra, on ciltlik *Ellados Periegesis* [Yunanistan Gezisi] adlı eserini kaleme aldı. Bir seyahatname biçemine sahip bu eserde, sanat tarihi, coğrafya, tarih ve din tarihi bilgilerini bir araya getirdi ve –Herodotos gibi– çok sayıda eski kaynaktan yararlandı.

O zamanki dünyanın bakışı henüz yalnızca doğuya, ulaşılmazlığın ve gizemin bir peçe gibi örttüğü en eski kültürlerin ve masalsı krallıkların diyarına dönüktü. İ.Ö. 1000 civarında, salt doğayı görmek, insanlarla konuşmak, müzik dinlemek, avlanmak ve zevku sefa içinde gezmek için imparatorluğunun batı ve kuzey bölgelerine büyük bir kafile eşliğinde üç ayrı yolculuğa çıkan eski Çin hükümdarından kimin haberi vardı? Büyük İskender'in İ.Ö. 4. yüzyılda, masallar ülkesi İran'a düzenlediği sefer –dünya tarihinin en büyük fetih savaşlarından biri– neredeyse "bilimsel bir keşif yolculuğu" idi (Alexander von Humboldt). Bu sefere adım sayıcılar, coğrafyacılar, doğa bilimciler ve tarih yazıcıları da katılmış, istila edilen bölgelerde ne tür yenilikler bulunduğunu kaydetmişlerdi; Nearkhos ise, yüz elli gemilik bir filoyla Hint Okyanusu kıyılarını keşfetmekle görevlendirilmişti.

İ.Ö. 310 civarında, Massilia'da (Marsilya) doğan Yunanlı coğrafyacı Pytheas, kuzeyin kalay madenlerine ve kehribar yataklarına bir keşif yolculuğu yaptı. Atlas Okyanusu, "bir uçtan bir uca yürüyerek geçtiği" Britanya adası, İskandinavya, efsanevi "Thule" adası ve Kuzeybatı Almanya kıyıları hakkında ilk güvenilir bilgileri Pytheas verdi. Deniz akıntıları, köpük sütunlarının otuz altı metreye yükseldiği fırtınalar, gelgit olayı, buzlar, uzun kutup gece ve gündüzlerine dair tasvirlerine kimsecikler inanmamış, kendisiyle alay edilmiş ve bu

önemli coğrafyacı kısa zamanda unutuluvermişti. Oysa, Atlas Okyanusu ve kutuplarda beyaz geceler hakkındaki ilk güvenilir bilgileri ona borçluyuz. Çizdiği dünya haritasıyla ve dünyanın çevresini hesaplamasıyla matematiksel coğrafyanın temellerini atan ünlü Eratosthenes ise, dönemin en önemli ticaret bölgesi Hindistan'ın ilgi odağı haline gelmesini sağlamıştı.

İ.Ö. 200 yılında Seylan adası, Britanya ve İskandinavya'ya kadar genişleyen dünya coğrafyası, dünyanın yalnızca küçük bir bölümünü, bugünkü kara yüzeyinin yaklaşık yüzde onunu, su yüzeyinin ise yüzde iki ila üçünü kapsıyordu. O dönemdeki insanların Akdeniz'in çevresinde "bataklığın çevresindeki kurbağalar gibi" (Platon) yapayalnız yaşadıklarını düşündükleri göz önüne alınırsa, dünyanın gerçek boyutları ve biçimi hakkında artık yavaş yavaş bir fikre sahip olunmaya başlanmıştı.



*Via Appia.*



*Oxus'ta (bugünkü Türkistan'da) bulunan, altından yapılmış dört atlı savaş arabası, İ.Ö. 5.-4. yüzyıl.*



*Gemi tasviri, El-Hariri'nin* Makâmât *adlı elyazmasından bir minyatür, 12. yüzyıl.*



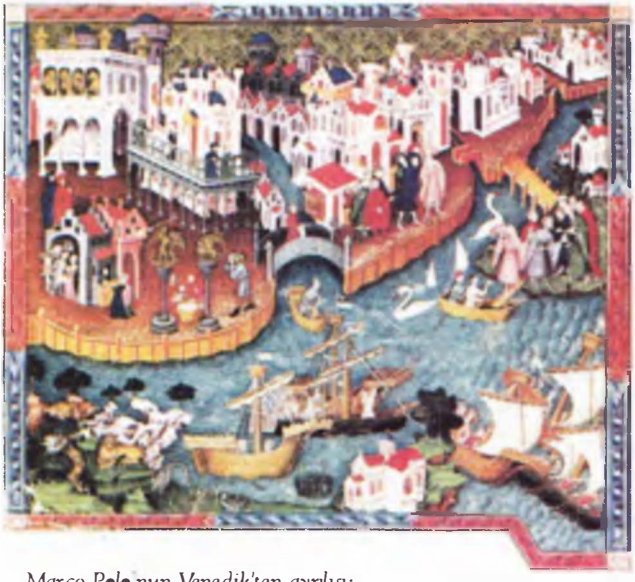
*Yakup'un Mısır yolculuğu; Rudolf von Ems'in dünya vakayinamesinde yer alan renkli bir tasvir, 1350 civarı.*



*El-Vardi'nin dünya tasvirinde yer alan dünya haritası. Ortada, Mekke şehri ve Arap yarımadası; sol taraftan içeri uzanan Hint Okyanusu çengel biçiminde çizilmiş Kızıldeniz ile çevrili. Haritanın alt yarısının ortası ve sol tarafı: Hazar Denizi (sağda), Aral Gölü, Amuderya ve Sırderya nehirleriyle İran ülkeleri. Haritanın alt yanında sağda: Slav ülkelerinin üzerinde Konstantinopolis ile Bizans ("nalın" içerisinde). Üst yarıda solda: Kuzey ve Güney Afrika; sağda, Mağrip; dik açılı çizgi ise Akdeniz'e dökülen Nil nehri. Dünya okyanusla çevrili, bu nedenle tasvire efsanevi Oaf dağları da eklenmiş.*



*Mekke'ye doğru yola çıkan kervanlar; Bağdat Okulu kökenli bir el yazmasından alınmıştır, 13. yüzyıl.*



*Marco Polo'nun Venedik'ten ayrılışı;*
*14. yüzyıldan kalma bir elyazmasında yer alan minyatür.*



*Güney Tiroller'deki Churburg kalesindeki küçük kilisenin seyyar sunağı, 1415 civarı;*
*Adı bilinmeyen Bohemyalı bir usta tarafından altın zemin üzerine resmedilmiştir.*




*Güney Amerika haritası; Diogo Homem,* Opus geographicum, *Londra 1558.*

# *Roma Yolları, Kervan Güzergâhları, Deniz Rotaları*

## *Seyahat Arzusu ve Yenilik Merakı*

Antik Roma'da seyahat biçimleri çok renkli, şaşılacak kadar çeşitliydi. Bu, siyasi değişimlerin yaşandığı, zanaat, ticaret ve ulaşımın gelişmeye başladığı o kıpır kıpır yüzyıllarda yaşamın doğal bir sonucu, ayrılmaz bir parçasıydı. "Kolay, güvenli ve hızlı bir yolculuk için gerekli tüm şartların, Roma İmparatorluğu'nda büyük oranda mevcut olduğu söylenebilir. Avrupa'da bu şartlar ancak 19. yüzyılın başında yeniden sağlanabildi. O dönemde, bir yerden bir yere gitmeyi gerektiren sebepler bugüne göre daha fazlaydı; kara ve deniz yolları, ticari amaçlar dışında da sıkça kullanılıyor, canlı bir seyahat trafiğine sahne oluyordu. Roma yollarının sert bazalt taşlarındaki derin tekerlek izleri –tabii bu izlere yalnızca Roma'da değil, Roma'ya çok uzak yerlerde de rastlanmıştır– trafiğin ne kadar yoğun olduğunu bugün bile ortaya koymaktadır" Ludwig Friedländer *Sittengeschichte Roms*[2] [Roma'nın Gelenek Tarihi] adlı kitabında işte böyle yazar.

Yunanistan'daki küçük kent devletlerinde seyahat henüz sınırlıyken bile, Romalılarda belli bir teknik düzeye ulaşmakla kalmamış, geniş



*Ludwig Burger tarafından tasarlanıp çizilen Roma devlet postası* (Cursus publicus), *iki tekerlekli araba, süvari, posta arabası menzili, yelkenli ve yük gemisi; 19. yüzyılın ikinci yarısı.*

bir alana da yayılmıştı. Sonraki gelişmeler ancak bu bilgiler ışığında gerçekleşebildi.

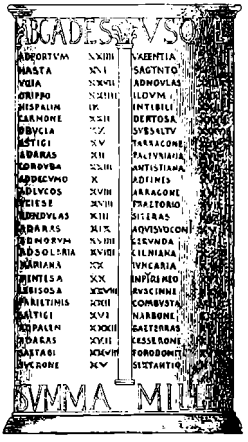
"Yol" kavramını bize Romalılar tanıttı; ünlü "Via Appia" gibi 90.000 km'yi bulan çift şeritli bulvarlar, toplam 200.000 km uzunluğunda arnavutkaldırımı ya da bazalt döşeli yollar, geçitler, viyadükler ve tünellerden oluşan, düzenli bir biçimde bakımı ve onarımı yapılan bir ulaşım ağına sahipti onlar. Kuzey Denizi'nden Sahra'ya, Atlas Okyanusu kıyılarından Tuna nehri ülkelerine ve Mezopotamya'ya kadar uzanan bu sistem, o dönemin en muhteşem eserlerinden biridir. Kıtalararası güzergâhlar, önceleri yalnızca idari ve askeri amaçlarla kullanılıyordu. Lejyonerler ilk tacir ve coğrafyacıların izinden giderek yeni alanlar açtılar; çok geçmeden bu güzergâhlar, Roma İmparatorluğu'nun boyunduruğu altındaki üç kıta arasında hızlı, güvenli ve düzenli bir ulaşıma hizmet etmeye başladı; ticaret, haberleşme ve giderek artan gezginciliği teşvik edip, bunların gelişimine katkıda bulundu.

Romalı kâşifler yelkenli gemilerle İskandinavya'ya kadar ilerlediler. İ.S. 1. yüzyılda kaleme alınan *Periplus Maris Erythraei*, Doğu Afrika kıyılarını, Seylan'ı, Hindistan'ın bazı bölgelerini ve Çin'i tasvir eder. Tıka basa dolu yük gemileri buralardan tahıl, yağ, şarap, mermer, ahşap, ucuz köle, arenaya çıkarmak için vahşi hayvan ve doğunun baharatlar, değerli taşlar, fildişi ve ipek gibi lüks mallarını taşıdılar.

Büyük arazi sahipleri, tacirler, askerler, vergi memurları, âlimler ve sanatçılar bu yollardan geçtiler, deniz rotalarını izlediler. Başlangıçta, seyahat edenler Roma İmparatorluğu'nun üst tabakasına mensup kişilerle sınırlı da olsa, farklı farklı amaçlarla yola çıkan bu insanlar, canlı bir trafiğe neden oldular. Frigya'daki Hierapolis kentinden tacir Flavios Zeuxis örneğin, işi nedeniyle İtalya'ya yetmiş iki kez gittiğini mezar taşına kazıtmıştı. Yaşlı Plinius, *Doğa Tarihi* adlı eserinde şöyle yazar: "Sayılamayacak kadar çok gemi açık denizlerden birinde kazanç peşinde"

*Vicarello'da bulunan gümüş kupa; bu gümüş kupalar, İspanya'dan yola çıkan kaplıca ziyaretçilerini Mont Genèvre üzerinden Piacenza'ya, Rimini üzerinden de Roma'ya ulaştıran güzergâhın yanı sıra, Roma-Gades arasındaki yüz altı menzili de göstermektedir.*

*Kaynak: Konrad Miller,* Itineraria Romana, *Stuttgart, 1916.*




Bilginler araştırma gezilerine çıkar, yanlarında bir rehber, bir de stenograf götürürlerdi. Böylece incelemelerini anında kaydettirir, gördüklerini unutmazlardı. Romalılar, yazın Roma'nın o dayanılmaz sıcağından kaçmak için, ya Roma'nın güneydoğusunda kalan Arnavutluk dağlarına ya da Napoli körfezine giderlerdi. Askerlerin, tacirlerin ve tarih yazıcılarının belli bir amaca hizmet eden yolculuklarından sonra, seyahat acentalarının uzak ülkelere düzenlediği eğlence amaçlı gezilerin sayısı da giderek artıyordu.

Yunanlıların aksine, Romalılar canlı bir turizm geliştirdiler. Kültürlü Romalıların gitmeyi en çok istedikleri yerlerden biri, bugün bile etkileyici abideleri, Delphoi tapınağı, Atina, Korinthos, Argos ve Sparta

*İşbilir Yunanlılar, Efes tapınağının ve tanrıça Artemis heykelinin gümüşten taklitlerini satıyordu. Havariyun Tarihi'nde şöyle yazar: "Dimitrios adında bir kuyumcu, bu tür andaçlar üretmektedir. Havari Paulus'un tüm ülkeyi dolaşarak eski tanrılara olan inancı yıkmak istemesi, Dimitrios'un hiç hoşuna gitmez: 'Efendiler bilirsiniz ki, zenginliğimiz bu işlendir' Ve etrafına toplanmış esnafa Paulus'un 'sanatlarını itibardan düşürdüğünün' farkında olduklarını hiddetle haykırır."*

kentleriyle Yunanistan'dı. Rehberler, bir oraya bir buraya koşturuyor, Paris'in "orijinal" lirini ve söylediklerine bakılırsa, büyük kahramanların üstünde dama oynadıkları bir taşı gösteriyorlardı. Tarihi gerçekleri anlatmaktan ziyade sayısız hikâye döktürüyorlardı. Andaç ticareti de gelişmişti. Atina'da Pallas Athena kopyaları, Efes'te Artemis tapınağının gümüşten resimleri satılıyordu. Mısır'da, daha o zamanlarda ortaya çıkmış kötü bir alışkanlığın belgeleri görülebilir: Romalı turistler, firavun mezarlarının üzerine isim, tarih ve şiir kazıyorlardı.

Hamamlara pek meraklı olan Romalılar, kükürt ya da demir içeren kaynak sularının yanı başına, bazıları bugün de hâlâ kullanılan kaplıcalar kurmuşlardı. Bu kaplıcalar, yalnızca şifa arayanların değil, sağlığı gayet yerinde olan kişilerin de akınına uğrardı. Anadolu eyaletlerinden, hatta Mısır'dan gelenler bile vardı; insanlar ne mesafelerden ne de zorluklardan yılıyorlardı. Vicarello kaplıcalarında ilginç bir andaç bulunmuştur: Gades'ten (bugün Endülüs'teki Cádiz) gelen hastalar, şifa buldukları için şükranlarını sunmak istemiş, adak niyetine dört gümüş kupa bırakmışlardı. Roma sınır taşları biçiminde yapılmış olan bu kupaların üzerine Güney İspanya'dan Roma'ya dek uzanan yüz altı menzilin isimleri kazınmıştı. Nasıl günümüzde de–tez vakitte yeniden gelebilmek için– şadırvanlara bozuk para atılıyorsa, Vicarello kaplıcalarına da binlerce sikke atılmıştı o dönemde.

Napoli yakınlarındaki zarif ve lüks hamam Baja, "dünyanın hanı" diye bilinirdi. Seneca'nın da yakındığı gibi, burası çok geçmeden bir sefahat yuvasına dönüşmüş, eğlence gezileri, serenatlar, istiridye ziyafetleri, orjiler ve içki âlemleriyle dağıtan zengin kesimin buluşma yeri haline gelmişti. Bu yeni seyahat çılgınlığıyla alay eden ve onda gerçeklerden kaçmanın boş çabasını gören Seneca'nın sözlerinde büyük bir doğruluk payı vardır. Ona göre, seyahat, insanlar yola çıkmadan önce hatalarını, üzüntü ve arzularını geride bıraktığı ölçüde faydalı olabilirdi: "Nereye gittiğin değil, nasıl gittiğin önemlidir!"

Yaşlı Plinius, "seyahat arzusuyla dopdolu ve yeniliğe meraklı" diye tanımlar insan doğasını. Ancak, Yunanlıların aksine, Romalıların dünya hakkında bilgi edinmek amacıyla çıktıkları keşif yolculukları pek bilinmemektedir. Tacitus'un Cermen kabilelerinin yaşam biçimi ve kültürü hakkındaki eseri, değerli gözlemler içerse de, Tacitus büyük bir ihtimalle bu bölgeleri hiç gezmemiş, *Germania*'yı mevcut seyahatname ve anlatılardan derlemişti. Çin sarayına yapılan ziyaretler –İ.S. 166 yılındaki gibi– öncelikle ticari amaçlar, özellikle de çok revaçta olan kıymetli ipek uğruna gerçekleştiriliyordu. Romalılar genellikle pratik hesaplara ve çıkarlara dayanan yolculuklar yapmış, fakat seyahat edebiyatını yaratanlar Yunanlılar olmuştur. Örneğin, Pausanias 2. yüzyılda Anadolu'yu, Libya, Mısır ve İtalya'yı gezdi. Onun Yunanistan tasviri, sanat tarihi ve topoğrafyanın en önemli kaynaklarından biri sayılmaktadır.

Heyecan verici hikâyelerle saygınlık elde etmek isteyen gezginlerin anlattığı öyküler ve korku masalları o zamanlar da severek dinlenirdi. Okyanusun nerede bittiğini, öte tarafta yaşayan canlıların neye benzediğini kim bilmek istemezdi ki? Korkunç tehlikeleri, deniz canavarlarını, kana susamış karıncaları ve eciş bücüş insanları anlatan bir sürü eser vardır. Bu eserler, güneyde yaşanamaz hale gelmiş "yanmış" bir bölgeden söz eder, efsanevi ada Atlantis ya da antikçağda bilinen dünyanın dışında olduğu tahmin edilen Vineta kenti gibi efsanevi diyarları ballandıra ballandıra anlatırlardı. Yergici Samosatalı Lukianos, bu fantastik gezi yazılarıyla alay eder. *Gerçek Tarih* adlı eserinde, kahramanın gemisini havalandıran bir kasırga, kahramanı ve beraberindekileri, at-akbabalar ve on iki fil kadar büyük pirelerle acayip maceralar yaşayacakları aya uçurur. Dönüş yolculuğunda büyük bir balina tarafından yutulurlar ve balinanın karnında, ormanlar, çiftlikler, birbirleriyle savaşan halklar ve Poseidon tapınağı bulunan bir dünyayla karşılaşırlar. Buradan şans eseri kurtulduktan sonra, önce Mutlular Adası'na, en sonunda da, kötülerin cezalandırıldığı bir hapishane olan Lanetliler Adası'na varırlar. Rehberler, adada yaşayanların "günahlarını" anlatır. En büyük cezaya, gerçeklerden sapan tarihçiler çarptırılmaktadır ki, bunlar arasında Herodotos da vardır. Gerçekle yalanı birbirinden ayırmak ezelden beri zordur zaten!

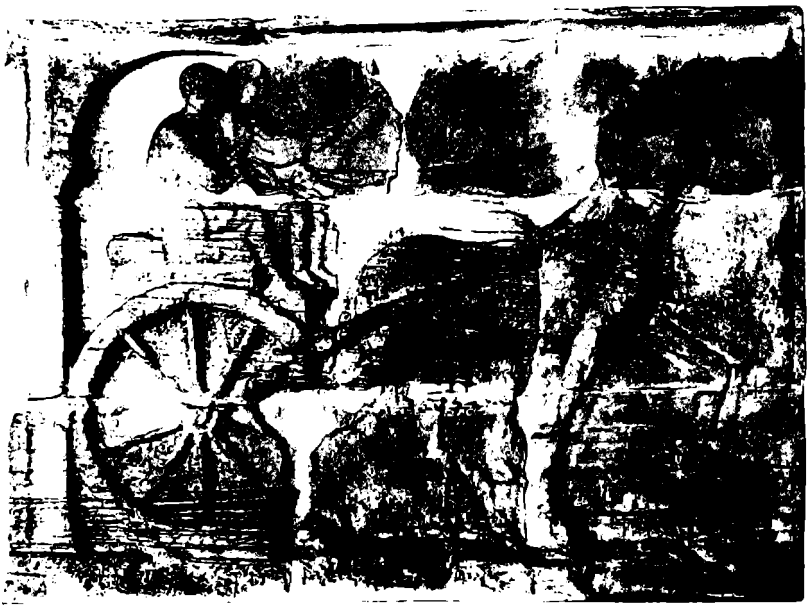
Seyahat, milattan sonraki ilk yüzyıllarda son biçimine kavuşmuştu bile. Roma'da ve diğer önemli ulaşım noktalarında, *Cursus publicus*'un, yani resmi postanın kurduğu seyahat danışma bürolarına giderek, bir *Itinerarium** –güzergâh haritaları– yardımıyla özel bir güzergâh hazırlatmak mümkündü. *Itinerarium*'lar, gezginlerin yollar, kentler, lokantalar ve mesafeler hakkında tuttukları notlardan derlenmişti. Coğrafyacı Tyroslu Marinos bir Çin kervan rehberinden alıntı bile yapmıştı. İlk haritaların temelini oluşturan bu güzergâh haritaları (örneğin, *Itinerarium Antonini*) ve gemi rehberleri (örneğin, *Karadeniz Periplus*'u), kıyılar, limanlar, demir atılabilecek yerler, içme suyu kaynakları ve çeşitli halkların geleneklerine dair bilgiler içeriyordu.

2. ila 4. yüzyıla tarihlenen ve büyük ihtimalle arazi ölçümcüsü Castorius'a ait olan bir Roma güzergâh haritasının 12. yüzyılda hazırlanan kopyası, 6,82 metre uzunluğunda ve 34 cm genişliğinde bir parşömen şerididir. Bu haritanın bir de mahfazası vardı ve yolculuk esnasında arabanın içinde rahatça açılıp, okunabiliyordu. Tüm Roma İmparatorluğu, İran, Hindistan, üç bin beş yüz yer ismi ve yollar bu güzergâh haritasına kaydedilmiştir çeşitli ölçüm birimlerinin –Roma mili, Yunan stadı ve İran parasaggesi**– yan yana sıralanması, farklı kaynaklardan faydalanıldığını gösterir. Kentler, kendi simgeleri ve kulelerle belirtilmiş, ortasında bir havuz bulunan karelerle kaplıcalar vurgulanmıştır. Kaderin çeşitli oyunlarından sonra, Viyana'daki Avusturya Milli Kütüphanesi'ne ulaşan *Tabula Peutingeriana*, antikçağdan elimize ulaşan tek güzergâh haritası olma özelliğini taşır ve bugün bile büyük bir kartografik öneme sahiptir. Yermerkezli dünya tasvirini geliştiren Yunanlı astronom Claudius Ptolemaios'un dünya haritası, Hint Okyanusu'nu bir içdeniz olarak göstermesine rağmen, zamanının tüm gözlem ve bilgi birikimini bir araya toplamıştı.

Uzun mesafeler, bu tür güzergâh haritalarının yardımıyla katedildi. İnsanlar yürüyerek ya da atlarla, katırlarla, tahtırevanlar, at arabalarıyla –iyi yaylı, yataklı arabalar da vardı artık–, barka ve gemilerle seyahat ederlerdi. Yazın sekiz, kışın on katırın çektiği resmi posta arabaları,

* Itinerarium: Roma İmparatorluğu'ndaki tüm yolları ve menzilleri gösteren güzergâh haritası. Bu haritada tüm mesafeler belirtilir, yerleşim yerleri sıralanırdı. (e.n.)

** Parasagges: 6400 metre değerinde eski İran yol ölçü birimi. (e.n.)



*Trier yakınlarındaki Igel sütununda, arabacı ve yolcusuyla birlikte iki tekerlekli* Gallo-Romen *seyahat arabası.*

resmi mektupların ve görevlilerin düzenli ulaşımını sağlarlardı. Yük hayvanları da dahil olmak üzere iki ya da dört tekerlekli arabaları kiraya veren kişiler özel seyahat trafiğini ellerinde tutarlardı. Yüksek mevki sahipleri kendi arabalarıyla, maiyetleri eşliğinde seyahat ederlerdi. Köleleri, seyyar şapelleri, boy boy altın kapları ve diğer eşyayı yanlarına almadan yola çıkmazlardı. Roma imparatoru Neron, daima bin kadar saltanat arabasıyla seyahat ederdi. İkinci eşi Poppaea Sabina, her gün eşek sütünde yıkanabilmek amacıyla, beş yüz eşeği arabalarının ardından yürütürdü. O dönemlerde posta arabası saatte ortalama 7,5 km yol alıyordu. Oysa, Sezar Roma-Rhône arası 1300 km'lik mesafeyi sekiz günde katetmişti. Ulaklar Roma'dan Baja'ya dört günde gidiyorlardı; Avrupa bu hızı ancak 16. yüzyılda yeniden yakalayabildi. Ana limanlarda, özel posta gemileri hazır bulunurdu. Ostia'da deniz yolculuğu örgütleyen seyahat büroları vardı. Uygun hava koşullarında gemiyle günde en fazla 200 ila 250 km yol katedilebiliyordu.

Yer ve mesafe belirten mil taşları ve yol levhaları, yabancı bölgelerde yön bulmayı kolaylaştırmıştı. 30-40 km'de bir, arabalıklar, ahırlar ve hanlar vardı. Bu hanların bir kısmı, dolandırıcı han sahipleri, sırnaşık hizmetçi kızlar ve kavgacı müşterileriyle pek de konforlu sayılamayacak yerlerdi. Bu yüzden yolcular tanıdıkları kişilerde konaklamayı yeğlerlerdi. Gelen yabancıya köyün en yaşlısı konukseverlik gösterir, ona yatacak yer verir, yedirir içirirdi. *Hospital* ve *hotel* sözcükleri, konuksever anlamına gelen *hospes*'in anısını yaşatırlar hâlâ. Bütün bu kolaylıklara rağmen, antik Roma'da seyahat etmek hiç de güvenli değildi. Kaçak lejyonerler ve köleler çete kuruyor, geçimlerini yolcu soyarak sağlıyorlardı. Felix Bulla ve altı yüz kişilik çetesinin baskınları, tüm imparatorluğu huzursuz ediyor, askerler yankesiciliğin önünü almaya çalışıyorlardı. Denizler de tekin değildi; korsanlar, hiç de azımsanmayacak sayıda gemiyi ele geçirip talan ediyor, gemi mürettebatıyla yolcuları köle pazarında satıyorlardı.

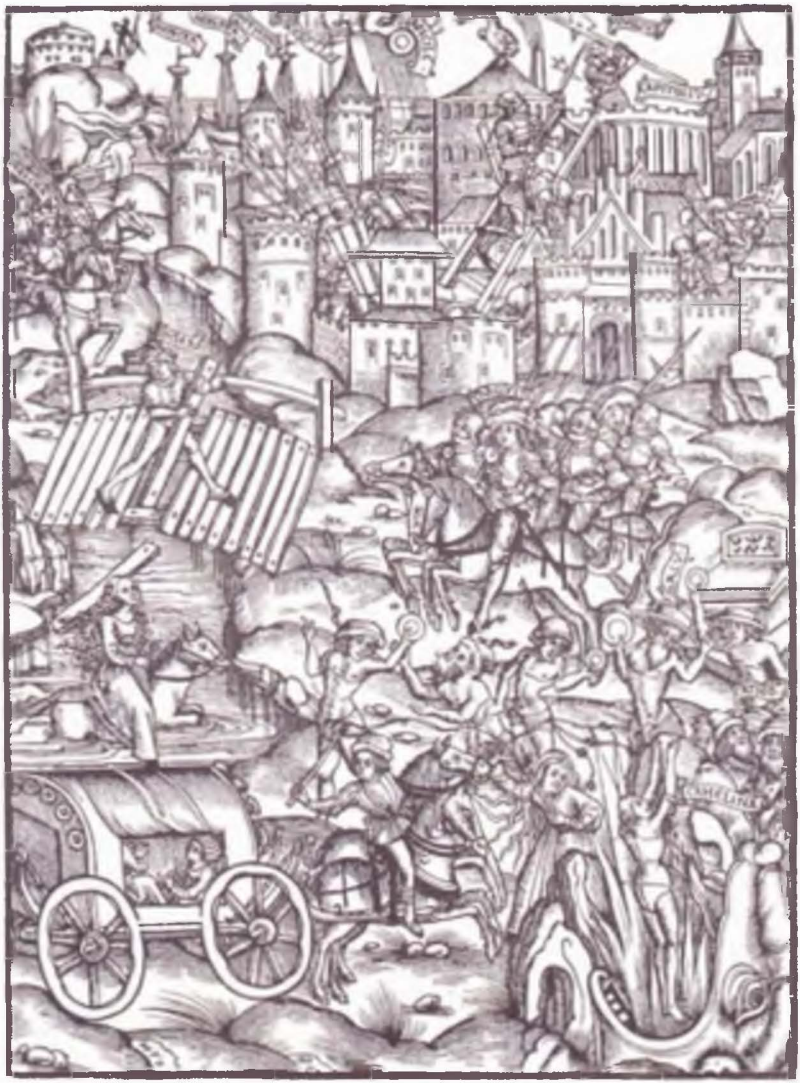
4. ve 5. yüzyılda Roma İmparatorluğu'nun çöküşüyle birlikte, kaplıca ve eğitim gezileri de azalmaya başladı. Roma yolları –teknik bakımdan mükemmel bir yol ağı– ıssızlaştı, zamanla harap oldu. Yine de, Büyük Karl imparatorluğunu gezerken bu yolları kullanabildi, bazı yollar ortaçağda, hatta yeniçağda bile kullanılmaya devam edildi. Bundan sonra yolcular hemen hemen bin yıl boyunca ot bürümüş yollarla yetinmek zorunda kaldılar ve neredeyse tarihöncesi koşullara geri döndüler. Bilim duraklama evresine girdi. Antikçağın araştırma sonuçlarının yanı sıra, deniz yolculuğu rehberleriyle güzergâh haritaları da ya kayıplara karıştı ya da kimse tarafından dikkate alınmadı. Yunan araştırmacı ruhuyla ve Roma iktidarıyla yoğurulan eski dünya haritasının bir kısmı, erken ortaçağda unutuldu gitti. Kilisenin keşiş haritası da denen çember harita, dünyayı, merkezinde Kudüs'ün yer aldığı, denizle çevrili, düz bir levha biçiminde gösteriyordu yeniden. Tehlikeyi göze alan cesur kişiler, sınırı aşmamaları için uyarılıyordu. Yoğun yolculuk faaliyetleri durdu, iş için gezen birkaç tacirle sınırlı kaldı.

Yine de, önemli seyahatlere dair bilgiler, müteakip yüzyılların gömüldüğü karanlığın içinden çıkıp elimize ulaşabildi. Örneğin, Çinli Hsüan-tsang'ın 629-645 yılları arasında Hindistan'a gittiğini biliyoruz. *Batı Diyarlarının Tasviri* adlı eseri, o dönemin İç Asya'sı ve Hindistan'ı hakkında bilgi veren en önemli kaynaklardan biridir. Müslüman Arap tacirler, Güney Asya ile Doğu Asya arasındaki ticareti yürüttüler ve

ilk kez Kuzey Afrika'nın iç bölgelerine, Sudan'a kadar uzandılar. Gana'dan aldıkları altını, yaşam kadar değerli tuzla takas edip, Orta ve Kuzeydoğu Avrupa'ya mal götürdüler. Bu seyahatlerinde Ptolemaios ve diğer bilginlerin coğrafya bilgilerinden de yararlanan Arap tacirler, antikçağın dünya görüşünü yüzyıllar boyunca ayakta tuttular.

Ancak, misyonerler ve hacılar sayısız insanı İsa'nın izinden Filistin'e ve diğer kutsal yerlere götürerek yepyeni bir seyahat hareketi başlattılar. 333 yılında Bordeaux'dan yola çıkılarak Konstantinopolis üzerinden Kudüs'e yapılan bir seyahati, menzilleri ve konaklama yerleriyle anlatan bir güzergâh haritası, 385-388 yılları arasında Güney Galyalı başrahibe Aetheria'nın ve yaklaşık 670'te piskopos Arculf'un* hac anıları o dönemlerden kalma ünlü seyahatnameler arasında yer alır. Dönüş yolculuğunda İskoçya'nın Batı sahillerine sürüklenen piskopos Arculf maceralarını burada kaleme aldırmıştı. Yeni dinin elçileri, Kuzey Avrupa'nın bilinmeyen ülkelerini ziyaret etmişler, İzlanda'ya kadar ilerlemişlerdi. Seyahat, dinin hizmetine girmiş, Hıristiyanlık, antikçağ ile ortaçağ arasında bir köprü kurmuştu.

* Müslümanlığın ortaya çıkmasından sonra doğuya seyahat eden ilk Hıristiyan. (e.n.)



*Ortaçağda yaşam, Sebastian Brant'ın bir gravürü,* Publii Virgilii Maronis Opera, *Strazburg, 1502.*

# *Silahlı Süvariler, Trubadurlar, Hokkabazlar, Hacılar, Tacirler*

## *Ah Yolculuk, Seni Gidi Çetin Ceviz*

11. ila 13. yüzyıllarda kentler gelişmeye, şoselerde ve yollarda nal sesleri ve tekerlek takırtıları yankılanmaya başladı yeniden. Ortaçağın güzergâhları canlı bir seyahat trafiğine sahne oluyordu artık. Yoldan çok taşlı patikalara benzeyen, derin tekerlek izleriyle dolu çamur deryası güzergâhlarda seyahat etmek zahmetli ve tehlikeli bir işti ve çok ağır yol alınıyordu. Geniş ormanlarda, hırsızlar ve haydutlar pusu kurardı. Günde ortalama 25 ila 60 km dolaylarındaki seyir hızı 18. yüzyıla kadar aşılamadı. "Yolculuk" demek çoğunlukla uzun bir yürüyüş demekti. At arabaları ağır, yaysız ve hantaldı. Hemencecik balçığa saplanıverir, ortaçağ kentlerinin dar sokaklarından geçemezlerdi; onlar, yalnızca kadın ve çocuklara, bir de en fazla hizmetçi ve bagajlara ayrılmıştı. Erkek dediğin ata binerdi. Hatta 1588'de Kont Julius von Braunschweig erkekliğe yakışmayan bu tür araçların kullanılmasını, "faytona binmenin, tembellik etmek ve ense yapmakla aynı anlama geldiği" gerekçesiyle yasaklamıştı. Yüksek tabakadan insanlar yolcu arabasına ancak 16. yüzyılda binmeye başladılar. Fakat gücü kuvveti

yerinde olanlar, yollardan sallana sallana giden at arabasına binmektense ata binmeyi tercih ediyorlardı.

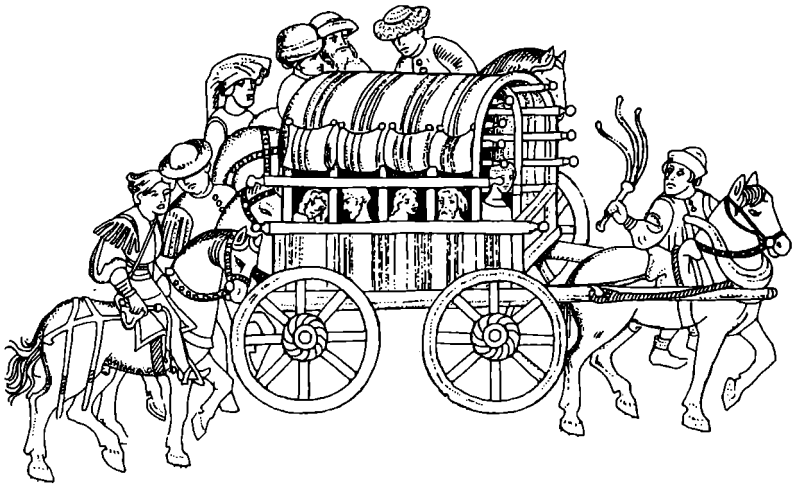
En çok tercih edilen ulaşım yolları nehirlerdi. Albrecht Dürer'in 1520-1521'deki Hollanda gezisinde kullandığı gibi kamaralı kayıklar ya da mavna ve basit sallar, akıntının gücüyle nehir aşağı taşınıyor, yedek çekme işi için yeterli sayıda insan ya da hayvan bulunabildiği zaman nehir yukarı da gidilebiliyordu. Bu da yolculuğu uzattıkça uzatıyordu; 150 tonluk bir yük için, yaklaşık on-on iki ata ya da seksen-doksan adama ihtiyaç vardı. Yedek çekmeye uygun bir kıyı yolu bulunmayan bataklık arazilerde, mavnacı ya da salcı küçük bir kayıkla önden gidiyor, halatı bir ağaca bağladıktan sonra, taşıtını akıntıya karşı bin bir zahmetle yavaş yavaş yukarı çekiyordu.

Denizlerde ise yelkenli Hansa gemileri, Müslüman ve Venedikli tacirlerin ticaret gemileri, pazarlar ve ülkeler arasında bir köprü kuruyorlardı. Fırtınalar, akıntılar, durgun deniz ve korsanlar, deniz yolculuğunu tehdit ediyorlardı. 16. yüzyılda bile Sebastian Brant, salt eğlenmek ve dünyayı tanımak amacıyla yabancı kentlere giden insanlara "az rastlanır kaçıklar" diyordu. Bazıları yolculuğu mecburi bir eziyet gibi görüyor, bazıları da –şu bilinmeyen yolcu gibi– iç geçiriyorlardı:

> "Ah yolculuk, seni gidi çetin ceviz
> karnıma giren ağrı gibisin!
> Pireler nasıl da ısırıyor,
> nasıl da sert çarşaflar.
> Ah benim ahmak kafa
> neden çıktım sanki yola?"

Savaşların yarattığı karmaşa, derebeyleri arasındaki düşmanlık, çapulcuların akınları, veba salgınları ve açlık, ortaçağa, özellikle de geç ortaçağa damgasını vurmuş, alışılmadık bir curcuna yaşanmasına neden olmuştu. Uzaklara gitmeye can atan insanların sayısı hemen hemen bütün Avrupa'da giderek artıyor, seyahat tutkusu yüzünden vatanını terk eden gezginler ortaya çıkıyordu.

Ortaçağın en soylu seyyahları hükümdarlar olsa gerek: "Gezgin imparatorlar". Henüz yerleşik bir sarayda oturmayan bu imparatorlar bütün saray erkânı, sayısız at, tahtırevan, arabalar dolusu çadır, yatak, goblen ve yemek takımıyla, sekreterya ve seyyar şapelleriyle şato şato dolaşır, piskoposlarda, derebeylerinde ve kentlerde konaklarlardı. Bu



*Ortaçağda tacirlerin yaşamı:* Toggenburg İncili'nde yer alan bir yolcu arabası, 16. yüzyıl ortaları. Yolculuğa çıkan tacir öyküleri, halk hikâyelerinde hiç de küçümsenmeyecek bir rol oynar. Örneğin, vaktiyle seyahate çıkan ve karısının yanına ancak iki yıl sonra dönebilen Konstanzlı bir tacirin hikâyesi anlatılır. Tacir döndüğünde, karısının yanında küçük bir oğlan çocuğu vardır; tacir bu durumu çok öfkelenir. Kadın, bir gün dağda bir yürüyüşe çıktığını, dağdaki karlardan yediğini ve çocuğu buna borçlu olduğunu söyleyerek işin içinden sıyrılmaya çalışır. Tacir sakinleşir. Beş yıl sonra Akdeniz yolculuğuna çıkarken, çocuğu da yanında götürür ve yolda çocuğu satar. Döndüğünde karısına, kar çocuğunun sıcak Suriye güneşine dayanamayarak eridiğini anlatır.

o dönemin, Almanya, Fransa, İspanya, İngiltere, İskandinavya ve Afrika krallıklarında bile görülen karakteristik bir özelliğiydi. Friedrich Barbarossa, Ağustos 1157'den Ocak 1158'e kadar at üstünde 2500 km'den fazla yol gitmişti. I. Maximilian dokuz yıl hiç durmaksızın gezdi ve yaklaşık bin beş yüz yer dolaştı. Fransa kralı IX. Louis neredeyse bütün ömrünü yollarda geçirdi. Güzergâh haritalarında, izlediği güzergâhlar, vardığı menziller ve günde 20-35 km yol aldığı belirtilir. 1000 kişiden fazla olduğu tahmin edilen maiyeti –o zamanlar erkini ispatlamanın tek yoluydu– ve bu yolculuğun eziyetleri hakkında

*"Çok ülkeler*
*gördüm,*
*En iyilerini duyularımı açarak*
*görmeyi sevdim.*
*Rahatsız hissederdim*
*kendimi,*
*Eğer kalbimi yalnızca*
*geleneklerini beğendiği*
*yabancı ülkelere*
*götürseydim..."*

*Walther von der Vogelweide*

çok az belge vardır. *Annalista Saxo*'nun vakanüvisi, 968 yılında kraliyet sarayının günlük tüketiminin bin domuz ve koyun, on araba yükü şarap ve bir o kadar fıçı bira, bin ölçek tahıl ve sekiz sığır olduğunu saptamıştı.[3] Bu yüzden, zoraki konuksever kimi ev sahibi, kiler ve şarap mahzenlerinin hızla boşalıp tamtakır kaldığına tanık olmuştu.

Paralı askerler ve savaşçılardan oluşan birlikler, namı diğer "silahlı süvariler" savaş dönemlerinde olduğu kadar barış zamanlarında da doldururlardı yolları. Kalabalık maiyetleri, göz alıcı zırhları ve muhteşem damasko giysileriyle ziyaretlere, saray şenliklerine, meclis toplantılarına giden, diplomatik bir görev için yola çıkan ya da turnuvadan turnuvaya koşan soylular ve şövalyeler, yolda karşılaştıkları ulaklar, dilenci rahipler ya da gezgin keşişlerin arasından kendilerine itiş kakış yol açarlardı. 1413'te Papa XXIII. Johannes, Konstanz Konsili'ne giderken arabası Arlberg Geçidi'nde devrilince, vakanüvis bu sıradan trafik kazasından şeytanı sorumlu tutmuştu.

Gezgin şarkıcılar ve Provence trubadurları, tek başlarına ya da küçük gruplar halinde kaleden kaleye ve saraydan saraya dolaşıp dururlardı. Bunlar, gerçek anlamda yalnız seyahat eden ilk kişiler olarak kabul edilir. Walther von der Vogelweide ve diğer şairlerin mısraları, hiç durmadan oradan oraya dolaşmanın zorluklarının, sabit bir geçim kaynağı ve barınacak yer arayışının, soğuk kış ayları ve ani saldırıların yanı sıra, yeni yolculuk ve izlenimlere karşı duyulan özlem ve coşkuyu da anlatır.

Diğer bir yolcu grubunu da Fransa'da *goliard* denen gezgin ozan ve öğrenciler oluşturuyordu. Bunlar, küçük bir ücret karşılığında şarkılarını söyleyen gezgin öğrenciler, işsiz keşişler, üniversiteliler ve firari papazlardı. Paris'te ünlü filozof Petrus Abaelardus'u ziyaret eder, Orléans, Bologna, Salerno ve Toledo'ya giderler, üniversite üniversite gezerlerdi. Çoğu zaman karın tokluğuna dilencilik yaparlar, durup dinlenmeden ve amaçsızca dünyayı dolaşırlardı. Böylece, nice kalın ciltli kitaptan öğrenemeyecekleri kadar tanırlardı hayatı. Ünlü bir Latince gezgin şarkısında şöyle denir: "Kaptansız bir gemi gibi, uzak kıyılara seyahat ediyorum. Havadaki bir kuş gibi, memleketlerden geçiyorum". Bağımsızlık, neşeli serseri hayatı, aşk ve şarap konulu şarkılar sevilerek

*Çok gezip gördüler*
*yabancı toprakları,*
*Ama hiçbiri*
*görmedi kendini.*

*Sebastian Brant*

söylenirdi. Bu liriğin en önemli koleksiyonları, *Cambridge Şarkı Elyazması*'na ve *Carmina Burana*'ya aktarılmıştır.

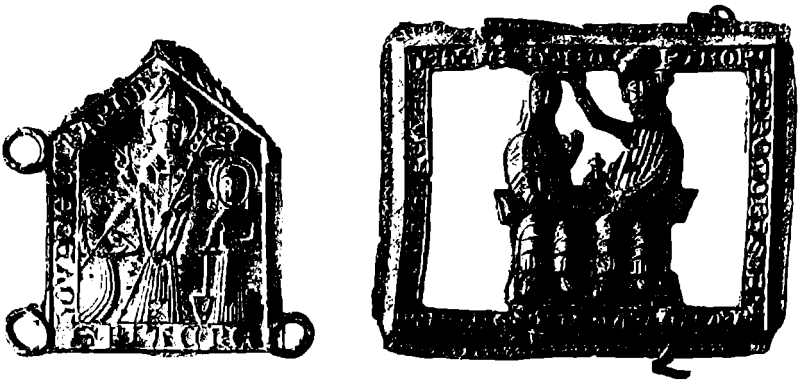
Bu saydıklarımızın dışında, bir başka renkli güruh daha vardı: Gezgin çalgıcılar, sihirbazlar, soytarılar, ateş yutanlar, ip cambazları, hokkabazlar, ayı oynatanlar ve çığırtkanlar. Şarlatan doktorlar, kendi hazırladıkları şurup, hap ve şifalı otları satarlardı; diş çekenler, göz kataraktını delenler, kan alan ve hacamat eden cerrah-berberler, ıvır zıvır satıcıları, bıçak bileyiciler ve kazancılar, kasaba kasaba dolaşır, pazar yerlerine tezgâhlarını açar, çadırlarını kurarlardı. Günlük yaşama hoş bir tat katardı bu kişiler. Fakat Avrupa yollarının müdavimleri arasında dilenciler, malüller, asker kaçakları, firari köleler, serseriler ve soyguncular –kısacası, toplumdan soyutlananlar– da vardı.

Uzaklardan gelen havadislere, savaş, cinayet, doğa olayları, mucizeler ve cadılara dair haberlere, asılsız söylentilere kulak kesilen, ağzı bir karış açık dinlemeye hazır dinleyiciler her daim vardı. Yazar Johann Beer, 1692'de "gezgin bir herifin, Moream'a gitmekte olan bir kadınlar kumpanyası"nın geçeceğini haber verdiğini anlatır. Bunun üzerine, halk saatlerce bu kadınların yoldan geçmesini boşu boşuna bekler durur.

O dönemde nüfusun büyük bir bölümü taşrada yaşardı. Feodal yapıyı omuzlarında taşıyan çiftçi toprağına bağlıydı; çoğu da özgür değildi zaten. Köylerinin ve kilise sınırlarının dışına ancak nadiren çıkar, en fazla kutsal yerleri ziyaret eder, hayvan pazarına ya da halk şenliklerine giderlerdi. Çiftçiler için yolcular, onlara *Zeitung** –eskiden bu sözcük "haber" demekti– getiren, dünyayla aralarında bağ kuran tek kişilerdi.

Güvenlik nedeniyle genellikle büyük gruplar halinde seyahat eden tacirler ve satıcılar, yük hayvanları ve yük arabalarıyla pazarlara ve panayırlara giderlerdi. Meslekleri gereği daima uzun yolculuklara çıkıyor, bu uğurda kıtaları aşıyorlardı. Tacirler yerleşik yaşama geçip de, mallarına bizzat eşlik etmelerine gerek kalmayınca, genç çıraklar, çantalarında güvence ve tavsiye mektubu, muska ve elbette tıka basa dolu para kesesiyle birlikte, Venedik, Cenova, Marsilya, Anvers, Londra ya da Lizbon'a eğitime gönderilmeye başladılar. Seyahat ve "çıraklık yolculuğu", zanaatçılarda da eğitimin ayrılmaz bir parçası haline geldi; birçok kişi loncaların sıkı sıkıya disiplin altına aldığı günlük hayatın

* (Alm.) *Zeitung*: Gazete. (e.n.)

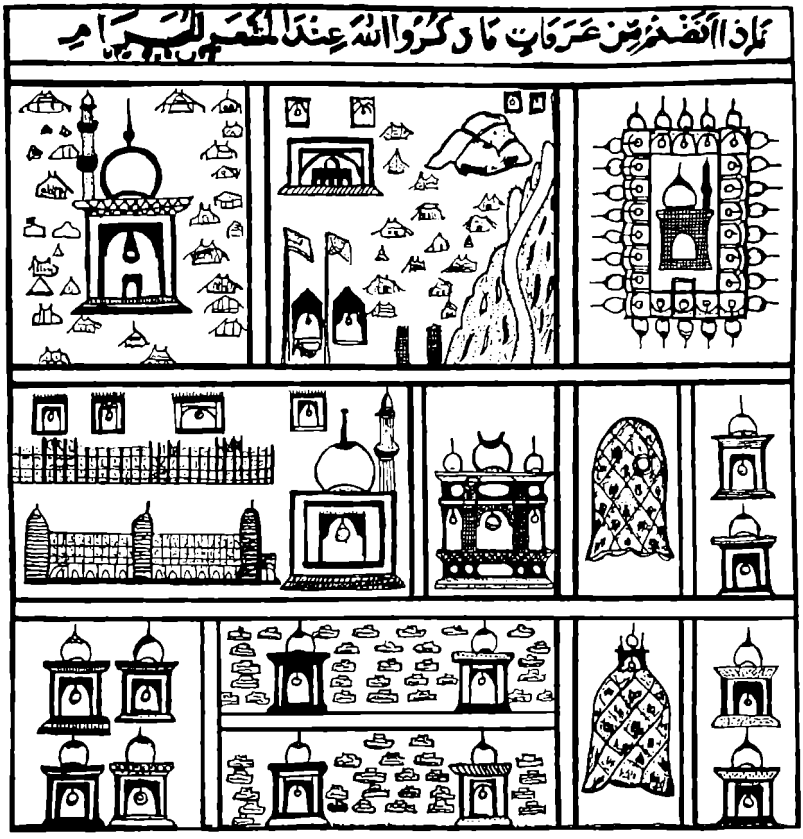


*Hacıların giysilerine dikilen hacı işareti.*

tekdüzeliğinden bu şekilde kaçmaya çalışıyordu. Yabancı dil bilen, çok gezmiş görmüş kişiler, saray ve kentlerdeki üst tabakaya mensuptular.

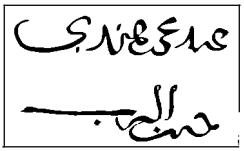
Ama ortaçağ insanının en büyük yolculuğu hac yolculuğuydu. Avrupa'nın her ülkesinden binlerce papaz, halktan kişiler, erkekler ve kadınlar, zenginler ve yoksullar, Kudüs'e, Roma'ya, Loreto'ya (Orta İtalya) ya da Santiago de Compostela'ya (Kuzeybatı İspanya) hacca giderlerdi. Kilise bir hac salgınından, engel olunması gereken bir felaketten söz etmeye başlamıştı. İlk başlarda tövbe etmek, daha sonra da Haçlı seferlerinin peşine takılarak "münafıkların" elinden kurtarmak amacıyla kutsal kentlere doğru yolculuğa çıkanların çoğu macera peşindeydi aslında. Denebilir ki, bu seyahatler turizmin ortaçağdaki biçimiydiler. Nitekim, 1584 tarihinde kaleme alınan 850 sayfalık *Reyßbuch deß Heyligen Landes* [Kutsal Ülke Seyahatnamesi] adlı eserde, eski hac kitaplarında görülen dini tasvirlerin yerine, yolculuk güzergâhı ve Akdeniz adalarının dünyası ayrıntılarıyla betimlenir. Okuru yolculuğa "heveslendirmek ve cesaretlendirmek" amacıyla, garip bitki ve hayvanlar, ticaret yaşamı, yabancıların gelenekleri ve çeşit çeşit acayiplikler uzun uzun anlatılır.

Prens ve aristokratların çıktığı hac yolculukları da ayrıntılı bir biçimde tasvir edilmişti elbette. Döneme tanık olan birinin dediği gibi, bu seyahatler, efendinin "cesur eylemleri"nden biri olarak görülüyordu. Bu hacılar, özel "ecza hekimleri"nden feragat etmedikleri gibi, bir saki,



*Kutsal kentte hacılara dağıtılan Mekke haritasından bir bölüm; bu haritada hac yolculuğunun en önemli menzilleri yer alıyor. Burada, Mekke'nin kuzeyinde, doğusunda ve güneyindeki kutsal yerler gösterilmiştir; örneğin, resmin üst kenarının ortasında Ağrı Dağı yer alıyor; resmin ortasında ise Bağdat var.*

aşçıbaşı, çok sayıda hizmetçi, hepsinden de öte seyahati kaleme alacak bir ya da birçok yazmanı yanlarında götürürlerdi. Saksonya kontu III. Wilhelm ve doksan bir refakatçisinin seyahati, 1461'de aşağı yukarı iki yüz bin guldene mal olmuştu. Yolculuğa çıkmadan önce çeşitli hac el kitapları itinayla inceleniyordu. Nitekim, Brügge güzergâh haritası da eski Roma güzergâh haritaları gibi hazırlanmıştı. Brügge-Kudüs arasındaki yerleri ve mesafeleri belirtiyor, Alp dağlarından geçişi, gemi



*Ortaçağda, Şövalye Konrad von Grünemberg ve hizmetkârına verilen Arap pasaportu.*

yolculuğunu ve İran'ı anlatıyordu. Ayrıca gerekli bilgileri de atlamıyor, örneğin, Venedik'ten İskenderiye'ye geçiş ücretinin on beş duka olduğunu belirtiyordu.

Aristokrat yolcular, açık renkli, geniş kollu bir ceketin üzerine giydikleri siyah deriden kısa bir manto içinde, at ya da faytonla İtalya'ya doğru yola koyulurlardı. Üzerinde hacı işareti (deniz kabukları, perdahlanmış fildişi şeritler, kara kehribar taşlar) olan siyah keçeden büyük bir şapka takar, uzun bir hacı asası taşırlardı. İlk liman kentine varılır varılmaz, gerekli eşya satın alınırdı: Keten pantolonlar, içine kum girmesin diye küçük halkalarla büzülebilen uzun konçlu çizmeler, mendiller, hasır döşekler, kusma kabı. Susuzluğa karşı "nöbet şekeri", yiyecek, "insana güç veren iyi bir koku maddesi", yeşil zencefil, *pilulae pestilentes* [veba hapı] ve diğer ilaçlar, gemi yolculuğunun vazgeçilmez ihtiyaçlarındandı. Acentalar ve vapur şirketleri, "büro"larını açığa kurarlar, günlük çevre gezileri ve birkaç haftalık keşif yolculukları satmanın yanı sıra, denizaşırı seyahat anlaşmaları da yaparlardı. Bu anlaşmalar, gemide kalınacak yerin boyutlarını belirtir, gidiş-dönüş yolculuğunu, günde iki kez yemek, sınırsız içme suyu, civar gezilerini, koruma ve eşek kiralama masraflarını da kapsardı. Hac yolculuklarından herkes kazançlı çıkıyordu: Venedik, uğranan liman kentleri, koruma hizmeti satan Türkler, her yere giriş ücreti koyan Kudüs resmi makamları. Örneğin, Kutsal Mezar'a beş ila dokuz duka arasında bir para bayılınıyordu – bugünleri çağrıştıran iyi bir tezgâh doğrusu. Hac ziyaretleri de turistik geziler gibi örgütlenmeye başlamıştı. Denizaşırı yolculuklarda geminin batmamasına dikkat etmek, korsanlara karşı koymak gerekiyordu. Rüzgârsız günler güvertede oyun oynayarak geçirilse de, korsan hücumları ancak cesurca savaşarak atlatılabilirdi.

Kadırgalar Yafa'ya sekiz-on haftada varırdı. İki hafta da karantina zindanlarının keyfi çıkarıldıktan sonra, yerli rehberler eşliğinde, İsa'nın ayak izlerinin olduğu söylenen yere, kutsal kentlere, Hıristiyan efsanelerinde adı geçen diğer mekânlara ya da çarşılara gidilirdi. Kutsal toprakla, Şeria ırmağının suyuyla dolu şişeler, kutsal kemikler, dikenler, muskalar, hatıra paraları, 1098'te Haçlı Seferi'ne ilk çıkan kişi olan Gottfried von Bouillon'un Kudüs'teki mezarının yaklaşık 3 cm

boyundaki modeli ve diğer andaçlar, bu yolculuğun inayetini ve başarılı bir şekilde tamamlandığını simgelerdi. Mukaddes emanet kültü de böyle ortaya çıktı zaten. İnsanlar daha o dönemde, kutsal mekânlardan parça koparmak ya da duvarlara isim ve arma kazımak gibi kötü alışkanlıklara sahipti. Hacıların bir kısmı yolculuğa devam eder, Sina'ya ya da Mısır'a giderlerdi. Eve döndüklerinde, filler, zürafalar, maymunlar ve papağanlar gibi garip hayvanlardan ya da içlerindeki sıcak küle çoğunlukla on iki bin yumurta yatırılan, bazı günlerde sekiz yüz civciv birden çıkaran Kahire'nin kuluçka fırınları gibi şaşılacak şeylerden söz ederlerdi. Bununla beraber, ehramları, dilenci torbaları ve asalarıyla sıradan hacıların birçoğu, aylarca süren yürüyüşe ya da yorucu deniz yolculuğuna, alışılmamış iklime ve salgın hastalıklara yenik düşüyor, memleketlerini bir daha göremiyorlardı. Sağ salim eve dönenler ise, doğunun mucizelerini anlata anlata bitiremiyorlardı. Özgürlük hırsı, egzotik yerler ve din aşkı hep daha çok insanın uzaklara akın etmesine neden oluyordu.

Ortaçağdaki hac yolculukları, Avrupa ile Arap-İslam dünyası arasında sıkı kültürel ve ekonomik ilişkiler kurulmasını, insanın bilgi dağarcığının önemli ölçülerde genişlemesini sağladı. Bugün de birçok dinin hacıları kutsal yerlere seyahat ediyorlar. Hindular, Hardvar ya da Varanasi'den Ganj nehrine giriyor, kutsal nehrin bulanık sularında günahlarından arınıyorlar. Bütün dünyadan Müslümanlar, İslam dininin hac farizasını yerine getirmek için Mekke'deki büyük caminin avlusundaki Kâbe'nin önünde buluşuyorlar. Katolikler, Roma'ya ve Altötting, Mariazell, Lourdes, Santiago de Compostela, Czestochowa ya da Meksika'nın ulusal tapısı Guadalupe Kutsal Bakiresi gibi yerlere tövbe etmeye gidiyorlar. Yeni tapınma merkezleri ve hac mekânları ortaya çıkıyor, dini törenler ülke sınırlarını ve denizleri aşıyor.

## *Cengiz Han'ın Sarayı*

13. yüzyıl bize, en heyecan verici seyahatnamelerden biri olan, *Venedikli Marco Polo'nun veya öbür adıyla Million'un, Dünyanın Harikalarını Anlatan Kitabı*'nı miras bıraktı. Uzak Doğu'ya ve imparatorluk kenti Hanbalık'a (Pekin) giden ilk Avrupalı olan ve uzun yıllar Çin'de yaşayan Venedikli tacir Marco Polo'nun dev eseridir bu.

Anadolu, Ermenistan, Irak ve İran'ı da kapsayan, ortaçağın bu en büyük keşif yolculuğunu sayısız kişi heyecanla okudu. Marco Polo, gökyüzüne değiyor gibi görünen muhteşem Ağrı Dağı gibi geçit vermez dağları aştı. Kirman'a, oradan da baharatlar, inci, altın, ipek kumaşlar, fildişi ve diğer gözde mallarla birlikte bütün ülkelerden tacirlerin buluştuğu Basra Körfezi'ndeki liman kenti Hürmüz'e doğru yoluna devam etti. Hürmüz ahalisi aşırı sıcaklar nedeniyle, yazın deniz kıyısındaki kulübelerde yaşardı. Fakat karadan esen boğucu rüzgârın yaklaştığını sezer sezmez çenelerine kadar suya girer, rüzgâr dinene kadar öylece dururlardı – diye anlatır Marco Polo.

Marco Polo, kavurucu çöllerden, Doğu İran'ın dağlık bölgelerinden ve Amuderya vadisinden geçti, zahmetli bir yolculuktan sonra, "dünyanın çatısı" diye bilinen ve daha önce hiçbir Avrupalı'nın ayak basmadığı Pamir yaylasına vardı. Bugün hâlâ Marco Polo koyunları diye adlandırılan kocaman koyunlar ve havanın sertliği yüzünden, ateşin o yükseklikte aynı ısıyı vermediği gibi gözlemleri o zamandan beri sık sık anlatılmaktadır. Bilhassa çalgı çalmak, şarkı söylemek, dansetmek ve okumakla uğraşan Kamul vahası sakinleri yabancıları o kadar içten ağırlarlar ki, Marco Polo bu konukseverliği anlatmadan edemez: "Kadınlarını konuklara sunma geleneğini ve konukların da kendileriyle aynı nimetlerden yararlanmasını itibar ve saygınlıklarını artırmanın bir aracı olarak görüyorlardı. Çünkü uzun bir yolculuğun tehlikelerinden ve çekilen zahmetlerden sonra eğlenmeye ve dinlenmeye ihtiyacı olan yabancıları güzelce ağırlamanın, tanrılarının hoşuna gideceğini, böylece, ailelerinin mülkünün çoğalacağını, tehlikelerden korunacaklarını ve tüm girişimlerinin başarıya ulaşacağını düşünüyorlardı. Kadınlar, gerçekten çok güzel ve çok şehvetliydi; bu bakımdan erkeklerinin emirlerini harfiyen yerine getiriyorlardı".[4] Marco Polo, seyahat ettiği bölgelerdeki insanların garip geleneklerinin ve dini âdetlerinin yanı sıra, ülkelerin coğrafyasını, bitki



*Marco Polo Seyahatnamesi'nin Nürnberg baskısının ahşap oyma kapağı, 1477*

ve hayvan dünyasını, tarım, zanaat ve ender rastlanan ticari mallarını da betimlemiştir.

*Uzun yolculuklara çıkan, kuyruklu yalanlarla eve döner.*

*İspanyol atasözü*

Yola çıktıktan dört yıldan fazla bir süre sonra, 1275 ilkbaharında, Marco Polo, babası Nicoló ve amcası Maffeo, –babası ve amcası 1260-1261 yıllarında Büyük Moğol Han'na ticari amaçlı bir ziyarette bulunmuşlardı– hükümdarın yazlık sarayında buluşurlar. Genç Marco Polo, Cengiz Han'ın torunlarından Kubilay Han'ın sırdaşı olur ve birçok diplomatik görevde ona eşlik eder. Kubilay Han tarafından çok sayıda yolculuğa çıkmakla görevlendirilen Marco Polo, Kian-nan eyaleti valisi tayin edilir. Bu sayede, neredeyse tüm Katay (Çin) ülkesini, Uzakdoğu adalarını ve Hindistan'ın bazı bölümlerini gezer. Marco Polo'nun, başkent Hanbalık, hükümdarın ihtişamlı sarayı ve bu dev ülkenin acayipliklerine dair tasvirleri yurttaşlarını hayretlere düşürmüştür. Marco Polo, Han'ın imparatorluğunda yolculuk ve haberleşme sisteminin çok iyi örgütlendiğini ifade eder: "Hanbalık'tan çeşitli eyaletlere giden çok sayıda yol var ve büyük yollar üzerinde, kentlerin mesafesine göre her 25-30 milde bir yolcuların konaklaması ve yemek yemesi için '*jamb*' ya da 'postane' denen menziller kurulmuş. İyi döşeli, duvarları ipekle kaplı bu gösterişli evlerde üst tabakadan şahsiyetlerin feragat etmek istemeyecekleri her şeyi bulmak mümkün. Bu menzillerde krallar bile gerektiği gibi ağırlanabilir. Her menzilde dört yüz güçlü at hazır bulunuyor, böylece imparatorun tüm ulakları ve bütün elçiler bu menzillere uğrayıp at değiştirebiliyor. Büyük yolların geçmediği, köylerin bulunmadığı, kentlere çok uzak dağlarda bile bu türden menziller mevcut. İmparator oralarda yaşamaya mecbur tutulan insanları araziyi işlemek ve posta hizmetleri için hazır bulunmakla görevlendiriyor. Bu sistem sayesinde, elçiler ve imparatorluk ulakları her eyalete, her krallığa büyük bir rahatlık içinde seyahat edebiliyor; işte Büyük Han'ın diğer hükümdarlar ve insanlar karşısındaki kudreti kendini burada gösteriyor. İmparatorluğunda, posta için hazır bekletilen at sayısı iki binden aşağı değil ve tam tekmil donatılan bina sayısı on bini buluyor. Bu o kadar mükemmel ve başarılı bir organizasyondur ki, daha iyisi hayal bile edilemez".[5] Ülkedeki canlı ticaret ve ekonomik zenginlik, Avrupa'da henüz bilinmeyen taş kömürünün işlenmesi ve kâğıt para üretimi, Avrupa'nınkine eş, hatta bazı bakımlardan daha da yüksek bir refah düzeyi sağlıyordu.

Bu üç tacir amaçlarına ulaşmak için, hayal bile edilemeyecek zorlukları göze aldılar. Atla, tek başına ya da karavanlarla yaz kış, sıcak soğuk demeden yolculuk ettiler. Doğu İran dağlarının ağır havası ve çöl kuyularının pis suyu Marco Polo'yu o kadar hasta düşürdü ki yolculuğa bir yıl ara vermek zorunda kaldılar. Dönüş yolculuğunda, yanlarındaki altı yüz adamın ancak on sekizi sağ kalabildi. Marco Polo ve iki yoldaşı, yirmi dört yıldan fazla süren bir yolculuktan sonra 1295 yılında Venedik'e geri döndüklerinde, herkes onları tanımazlıktan geldi. Ancak, lime lime olmuş yol giysilerinden değerli elmaslar ve zümrütlerden oluşan bir hazine çıkardıklarında, el üstünde tutuldular. Marco Polo'nun 1298-1299 yılları arasında bir Ceneviz hapishanesinde, hapishane arkadaşı Fransızca macera romanları editörü Pisalı Rustichello'ya Fransızca yazdırdığı seyahatnamesine hiç kimse inanmak istemedi, hatta çok sayıdaki uyduruk macera anlatılarından biri sayıldı. Oysa bu seyahatname, efsanevi Uzakdoğu ve kültürünün ilk kapsamlı tasviri, Doğu Asya hakkında ortaçağdan günümüze ulaşan en önemli kaynaktır.

Marco Polo, kendisinden başka hiç kimse dünyanın bu kadar uzak bölgelerine gitmediği ve bu kadar çok ve muazzam şey görmediği için "insanlık dünya hakkında daha çok bilgi sahibi olsun diye" geri dönmek zorunda kaldığı sözleriyle bitirir eserini. Çok sonraları, o yüzyıllarda ve daha eski çağlarda bir dizi keşif yolculuğu yapıldığı ortaya çıkmışsa da, seyyahlar maceralarının çok azını kaleme aldıkları için o dönemde henüz kimse bunlardan haberdar bile değildi. Bugün sahip olduğumuz bilgiler, çağların renkli mozaiğini oluşturan parçalardır.

Vikingler denizlere açılmış, önce İzlanda'yı, 10. yüzyılda da Almancada "yeşil ülke" [Grünland] anlamına gelen Grönland'ı keşfetmiş ve adaya yerleşmişlerdi. Bu çok şey vaat eden ismin oraya pek çok insan çekeceğini düşünmüşlerdi. Yaklaşık 1000 civarında, Kuzey Amerika'nın doğu kıyılarına ilk Vikingler ulaştı, ama bu bilgi uzun süre saklı kaldı. Böylece, Amerika 500 yıl sonra yeniden keşfedilmiş oldu.

Arap âlim ve tacirler –aralarında efsanevi Denizci Sindbad da vardı muhtemelen– yönlerini antikçağın coğrafi bilgilerine göre tayin ediyor, o çağlarda bilinen ülkelere, Sudan'a, Doğu Afrika kıyılarına ve Doğu Avrupa'ya gidiyorlardı. Tacir İbrahim İbni Yakup, 937 yılında çıktığı dünya yolculuğunda Orta Avrupa'ya kadar ilerlemiş, konukse-

verliğini övdüğü Prag'a gitmişti örneğin. Doğu Avrupa ülkelerini gezen ilk Arap olan Endülüslü seyyah Ebu Hamid el Garnati'nin çok sonra yayımlanan seyahatnamesi, eski kronikleri ve kazı raporlarını tamamlar niteliktedir. Bu seyahatname, Aşağı Volga bölgesine, Bulgaristan'ın Volga kıyılarına, Rus ve Macarların 12. yüzyıl ortalarındaki yaşam biçimlerine ışık tutar. Fakat seyahatname yazarları arasında, "seyahat etmek için seyahat eden" Arap gezgin İbni Battuta'nın çok ayrı bir yeri vardır. İbni Battuta çeyrek asır boyunca İspanya ile Hindistan arasını –Hindistan'da bir dulun yakılması törenine [*sati*] tanık olmuş, bu olayı kaydetmişti– gezmiş, Orta Afrika ve Güney Rusya'yı yürüyerek dolaşmıştı. *Tuhfet-ün Nuzzar fi Garaib-il-Emsâl ve'l Acaib-il-Esfar** [Garip Seferler ve Tuhaf Örneklerle Karşılaşanların Armağanı] (1356) isimli eserinde gezdiği yerlerdeki gelenekler, giysiler ve ticaretin yanı sıra, coğrafyacı ve âlimlerin ilgi alanının dışında kalan çok sayıda yaşantı anlattı. Bunlar, o zamanki dünyayı yansıtan kültür aynalarıdır. Her ne kadar, İbni Battuta ünlü Marco Polo'dan üç kat daha fazla yer gördüyse de –120.000 km yol katettiği tahmin edilmektedir– o dönemde yazılarına gereken ilgi gösterilmedi.

Doğu Avrupa gezginleri arasında, 15. yüzyılın başında Baltık Denizi ve Lübeck üzerinden Ferrara'ya oradan da Floransa Konsili'ne giden Moskovalı metropolit İsidor'un yanı sıra, yalnızca ticari çıkarları için değil, yeni ülkeler tanıma isteğiyle de 1466-1472 yılları arasında İran ve Doğu Hindistan'a da giden, *Hojdeniye za Tri Morya* [Üç Denizin Ötesine Yolculuk] adlı eseri yazan Tverli Rus tacir Afanasiy Nikitin de vardı.

13. yüzyılda Avrupa, Altın Ordu süvarilerinin etkisi altındaydı. Bunlar, Moğolistan bozkırlarından yola çıktılar, gittikleri yerlere korku ve dehşet saçarak, geçtikleri yerleri yakıp yıkarak Orta Asya imparatorluklarını, Kuzey Çin ve Rusya'yı fethettiler ve bu bölgeleri büyük bir imparatorluğun çatısı altında topladılar. Korkuya kapılan Avrupa ülkeleri, Cengiz Han'ın Karakurum'daki sarayına alelacele iki elçi gönderdiler. Bu elçiler, Papa'nın elçisi İtalyan Fransisken rahibi Giovanni de Carpini ile, 1253-1255 yılları arasında Fransa kralı IX. Louis'nin görevlendirdiği Flaman Fransisken rahip Wilhelm von Rubruk idi. Bu elçiler sayesinde genç Moğol İmparatorluğu'nun kudreti

* Bu eser daha çok *İbni Battuta Seyahatnamesi* diye bilinir. (e.n.)

yerinde görülmüş, İç Asya'nın o zamana dek hiç bilinmeyen bölgeleri hakkında bilgi edinilmişti. 14. yüzyılda Floransalı tacir Francesco Balducci Pegolotti'nin tacir seyyahlara hitaben kaleme aldığı *Pratica della Mercatura* [Ticari Uygulamalar] adlı bir el kitabında ticaret usulleri, iki yüz seksen çeşit baharat ve koku maddesini de kapsayan ticari mallar, Orta Asya ve Uzakdoğu yolları ayrıntılı bir biçimde betimlenmiştir. Metin, birçok tacirin benzer yolculuklara çıktığını düşündürtüyor.

Ancak bu tacir ve misyonerlerin hiçbiri, Marco Polo kadar etkili olamadı. Venedikli bu büyük adam, başkalarının da bildiği uzak diyarlara gitti, ancak bu yabancı dünyayı ayrıntılarıyla anlatarak çağdaşlarını hayretler içinde bırakan tek kişi oldu. Java'daki baharatların bolluğuna dair tasvirleri, tacirleri bu uzak bölgelere çekti. Ülke ve kıyı tasvirlerinden, 1375 tarihli Katalan dünya haritası ya da Fra Mauro'nun 1459 tarihli haritası gibi ünlü haritaların çiziminde yararlanıldı. Kolomb yolculuk planını yaparken, Marco Polo'nun Çin'in hazineleri ve Japonya'nın altınları hakkında anlattıklarını düşünüyordu. Marco Polo'nun seyahatnamesi ilk kez 1477 yılında basıldı ve büyük coğrafi keşifler çağının arifesinde geniş yankı uyandırdı. İnsanların düş gücünü kanatlandıran Marco Polo'nun seyahatnamesi, okyanuslara açılarak tüm dünyayı keşfetmede önemli bir itki oldu.

## *Amerika'nın Keşfi*

12 Ekim 1492'de sabahın ikisinde, düz bir adanın kumsalını gören ilk kişi tayfa Rodrigo de Triana idi. "Pinta"nın direk sereninden yankılandı haykırışı: "Kara göründü!" Böylece, Rodrigo de Triana, tehlikelerle dolu bu uzun yolculuğun tüm gerginliğine ve korkularına bir anda son vermiş oldu. Gün ağarırken, Kristof Kolomb ve mürettebatı, yerlilerin merak ve hayret dolu bakışları altında bu yabancı adaya ayak bastı ve Bahama adalarını San Salvador adı altında İspanyol egemenliği altına aldı. Tropik doğanın zenginlikleri ve yerlilerin gelenekleri denizcileri etkilemişse de, yerlilerin altın mücevherleri ve altından bir ada bulma isteği ağır basınca, yola devam edildi. Bu tür yolculuklara çıkılmasının esas nedeni, uzak diyarlardaki hazineleri ele geçirme isteğiydi ne de olsa. 28 Ekim'de Küba keşfedildi. Küba'dan çok etkilenen Kolomb seyir defterine, "Burada sonsuza dek yaşamak isterim", diye yazdı. 6 Aralık'ta, sonradan bir sömürge kuracakları Haiti adasına ulaştılar. Kısa bir süre sonra, Kolomb'un gemisi ünlü

Columbus in India primo appellens, magnis exci- IX.
pitur muneribus ab Incolis.



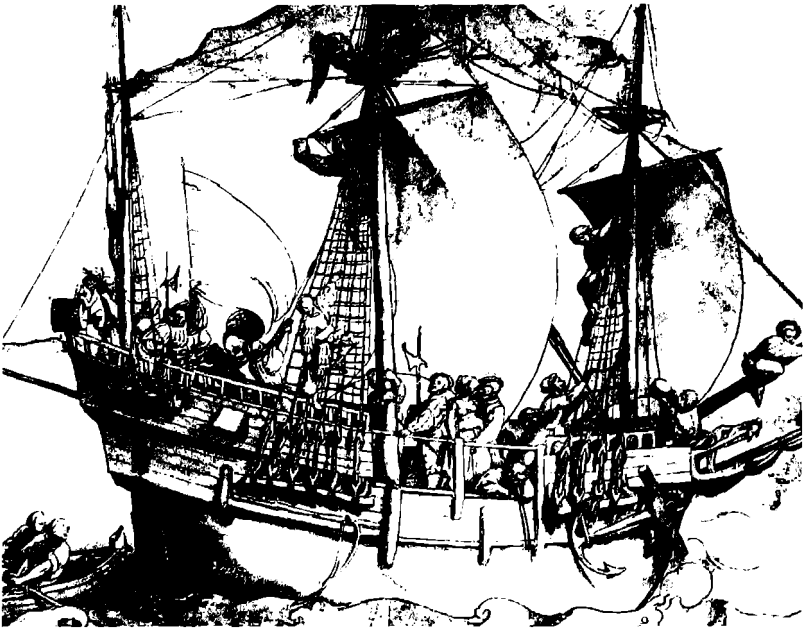
PRIMA nauigatione, quum Columbus terram attigit, crucem ligneam in littore ſtatuit: deinde prouectus in Hoytin Inſulam appellit, quam Hiſpaniolam nuncupat, & interram cum multis Hiſpanis deſcendit. Ibi quum ab eius loci Cacico (regulum ita appellant) cui nomen Guacanarillo, ſumma comitate exceptus eſſet, muneribus inuicem datis & acceptis, ambo fidem amicitiæ futuræ ſanxere. Columbus, induſis, pileolis, cultellis, ſpeculis & ſimilibus eum donauit: Cacicus contra ſatis magno auri pondere Columbum remuneratus eſt.

*Kolomb'un karaya çıkışı: Theodor de Bry, Collectiones peregrinationum in Indiam orientalem et occidentalem, Frankfurt (Main) 1590-1634. Kâşifler, "Yeni Dünya"dan yalnızca patates, tütün, domates ve mısır değil, 16. yüzyılda Avrupa'da hızla yayılan frengiyi de getirmişlerdi muhtemelen.*

"Santa Maria"nın bir kum bankına oturması üzerine, Kolomb eve dönmeye karar verdi. Mürettebat, 15 Mart 1493'te, ellerinde keşiflerinin delilleriyle –yerli köleler, papağanlar, altınlar ve inciler– birlikte Palos limanına demir attıklarında, coşkulu sevinç nidalarıyla karşılandılar. "Yeni Dünya" kâşifleriydi onlar.

Aslında Kolomb denize açılırken, baharat ve lüks malların olduğu, topraktan altın çıkarmayı umduğu zengin Hindistan'ı bulmayı amaçlamıştı. Çünkü hızla gelişen ticaret hep daha fazla miktarlarda değerli maden gerektiriyordu. Portekizliler, Afrika'ya giden deniz rotasını birçok başarısız denemeden sonra keşfedince, Kolomb da dünyanın yuvarlak olduğunu göz önünde bulundurarak Hindistan'ı batıda aramıştı. Amacına kısa ve hızlı yoldan ulaşmak istemişti. Her yolculuğunda, Marco Polo'nun yolları altın döşeli Zipangu'sunu (Japonya) bulmayı ümit etmiş, yaşlılığında bile, Doğu Asya kıyıları ya da hemen önündeki adalara ulaştığını iddia etmeyi inatla sürdürmüştü. "Batı Hindistan Adaları" adı işte bu büyük yanılgının anısını yaşatır. Kolomb'tan önce de, sonra da, birçok kişi tüm tehlike ve zorlukları göze almış, ünlü "Karabiber Ülkesi"ni bulmak için bilinmeyene doğru yelken açmıştı. O dönemin bütün yolculuklarında bu büyük hedefin peşine düşülmüş, bu da 15. ve 16. yüzyıllarda bir dizi keşfin yapılmasına neden olmuştu.

Kolomb ismi bir simge haline geldi ve Amerika'nın keşfi en çok sonuç doğuran en ünlü keşif olarak tarihe geçti. Bu keşif, Denizci Heinrich, Diogo Caõ, Bartolomeu Diaz, Vasco da Gama gibi isimlerin damgasını vurduğu, coğrafi keşifler çağı denen o heyecanlı çağı başlattı. 1522 yılında, Macellan'ın [Fernao de Magalhães] dünyanın etrafını gemiyle dolaşması kadar, 16. yüzyılda Hernán Cortez ile Francisco Pizarro'nun Orta ve Güney Amerika'yı zorbalıkla ele geçirip sömürgeleştirmesi de bu keşifler arasında yer alır. Böylelikle, Portekizliler, Hollandalılar ve İngilizler, köle ticaretine yüzyıllar boyunca kaynaklık eden büyük Afrika kıtasına akın etmeye başladılar. Kolomb bile seyir defterine keşfedilen bölgelerin ahalisi hakkında şunları yazmıştı: "Bunlardan sadık ve akıllı hizmetkârlar olur herhalde, çünkü söylediğim her şeyi kısa sürede tekrar edebileceklerini gördüm. Bundan başka, Hıristiyanlığa kolayca geçebileceklerini düşünüyorum, çünkü görünüşe bakılırsa bir dinleri yok".[6] 15. yüzyılın sonlarında ilk Avrupalılar, bugünkü Nijerya'daki Benin Krallığı'na ulaştılar. Bronz döken ve fildişi oyan yerliler, garip bir çekiciliğe sahip sanat eserlerinde bu olayı



*Eğlenen denizciler, askerler ve müzisyenlerle yola çıkan yelkenli gemi, genç Hans Holbein'ın bir çizimi, 1533.*

tasvir ettiler. Beyazları elbiseleri, eşya ve silahlarıyla –çoğunlukla gerekenden çok silah, tabanca ve kılıç kuşanmış olarak– gösteren figürler yonttular. Yeni deniz rotalarının belirlenmesiyle birlikte, ülkeler arasında çeşitli ilişkiler kuruldu, ticaret ağı genişledi: Lizbon ve Sevilla, Venedik'in yıldızını söndürdüler. Japonya'da bir Portekiz ticaret şirketi kuruldu. Ticaret, Avrupa ve Asya'yı birbirine bağladı, bilinmeyen yerlerin keşfini ve Amerika'ya yerleşimi hızlandırdı. Yelkenli savaş gemileri ve neredeyse bin tonluk bir kapasiteye sahip ağır ticaret gemileri, Avrupa ticarethaneleri adına denizlere yelken açmaya başladı.

Hindistan deniz rotasının çizilmesi, Amerika'nın keşfi ve dünyanın çevresinin dolaşılması, bilinen dünya coğrafyasında muazzam bir değişime yol açtı. Son demlerini yaşayan 15. yüzyıl, kapitalist üretim biçimlerinin gelişmeye başladığı, siyasal ve toplumsal alanda köklü değişimlerin yaşandığı bir çağdı. Düşünce, başına kâhya kesilen kiliseden

kurtulma girişiminde bulunmuş, eleştirel bilim gelişmeye başlamıştı. Yaşamın tüm alanlarında, öğreti ve otoriteler sorgulandı. Bilime susamış meraklı araştırmacı ve âlimler, o ana dek bilinmeyen alanlara girdi. Pusula, kadran ve usturlab, gemi yapımı ve gemicilik sanatının gelişimi gibi bir dizi çığır açan buluş Rönesans dönemine eşlik etti. Haritacılık gelişti, barut icat edildi ve gemilerdeki toplar mükemmelleştirildi. Daha 1506'da Nikolaus Kopernikus güneşmerkezli dünya görüşünü ortaya attı. Güneşin sabit olduğunu, yerkürenin diğer gezegenlerle birlikte onun etrafında döndüğünü, yıldızların hareketinin yanıltıcı olduğunu ve yerkürenin dönüşüne bağlı olduğunu savundu. Böylece, yepyeni bir yaşam duygusu muştulanmış oldu. Dünyanın keder dolu bir çilehane olduğuna dair şikâyetler, dünyayı kutsayan neşe ve zevkle yer değiştirdi. "Ah yüzyıl! Ah bilim!" diyen hümanist Ulrich von Hutten'ın heyecanla haykırdığı bu sözler bütün bir dönemin ruhunu özetliyordu: "Yaşamak bir zevktir, inzivaya çekilmek değil. Bilim çiçek açıyor, ruhlar kıpır kıpır!" İnsan, bireyselliğinin farkına varmaya, dünyayı her yönüyle tanımaya başlamıştı.

## *"Yeni Keşfedilen Yerlere" Yolculuk*

Kâşiflerin verdiği bilgiler o kadar büyük bir ilgi uyandırmıştı ki, Lothringen'deki St. Dié'de bilimsel keşiflerin yaygınlaşmasını amaçlayan bir cemiyet kuruldu. Kozmoğrafyacılar, yeni bilgileri bir araya getirip, değerlendirmeye çalışıyorlardı. Martin Waldseemüller'in 1507 tarihli *Cosmographiae universalis introductio* adlı eseri, "Yeni Dünya"ya "Amerika" diyen ilk eserdir. Kitaplardan daha hızlı bilgilendiren harita ve gravürler, insanların yeni kıta ve ülkelerin görünüşü hakkında bir fikir sahibi olmasını sağlıyordu. Uzak ülkelerle ticaretin ve erken dönem hümanizmin merkezi Nürnberg'de, mesafeleri de gösteren ilk Orta Avrupa yol haritası, –Martin Behaim'ın uzak gemi yolculuklarının bir sonucu– dünyanın en eski yerküresi, matematikçi Regiomontanus'un astronomi aletleri, ilk saat ve Schedel'in ünlü dünya vakayinamesi bulunmuştu. "Taşı toprağı altın diyar" Amerika tasvirleri, el ilanları ve *Herbarium*'lar* o dönemde çok rağbet görüyordu. Yabancı ülkelere

* Kurutulmuş bitki koleksiyonu. (e.n.)



*Tütün içen adam, Girolamo Benzoni,* La Historia del Mondo Nuovo, *Venedik, 1572. "Yerliler oralarda yetişen bir öreke çöpünden bir yaprak alıp, aynı otun bir başka yaprağının içine bir pipo ya da bir boru biçiminde sarıyorlar. Sonra, bu borunun bir ucunu ateşe tutuyor, diğer ucunu ağızlarına sokuyorlar ve çıkan dumanı ya da buharı içlerine çekiyorlar."*

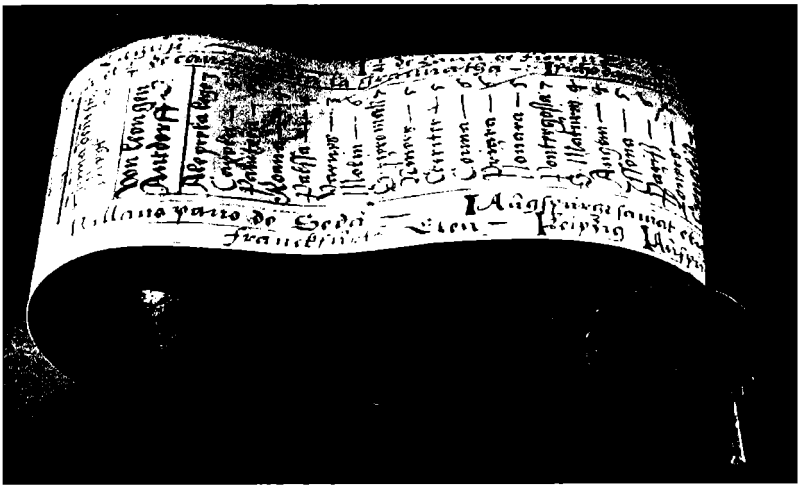
özgü acayiplikler, oralardan getirilen bitkiler, hayvanlar ve köleler, ressamlara model oluşturuyordu. Hayvan sirkleri kuruluyor, panayırlarda papağan, maymun, gergedan ya da deve gibi nadir hayvanları teşhir ediliyordu. İnsanın tinsel ufkunun sınırlı olduğu ve dünyanın bilinmeyen yerlerinde efsanevi yaratıkların yaşadığına dair saf denilebilecek bir düşüncenin hâkim olduğu bu dönemde, "putperestler" ve "yamyamlar"la ilgili en uyduruk hikâyeleri bile zevkle dinleyecek çok kişi vardı. Bunlar, merak, yolculuk ve macera hevesinin yanı sıra, bu ülkelerdeki zenginliklere sahip olma hırsını da körüklüyordu.

Kâşifleri, gelişip serpilen ticaretten yeni kazançlar bekleyen tacirler izledi önce. Bunlara, ülkelerinin boğuculuğundan kaçmak isteyen,

gözü kara Avrupalı maceracılar eşlik etti. Bu maceracılar, ticarethaneler ve ağır silahlı sömürgeciler namına ya da kendi başlarına, uzak ülkelere gittiler, sınırsız hazinelerin hayalini kurdular ya da büyük tehlikeler atlatarak kendilerini kanıtlamaya çalıştılar. Öykülerinde fırtınaları ve batan gemileri, öldürücü iklimi, yılan, karınca, hatta kaynatılmış deri yemek zorunda kaldıkları açlığı anlattılar. Henüz keşfedilmemiş hazinelerin arayışına, bitmek bilmeyen zorluklar, öfkeli yerlilerin direnişi ve fatihlerin gaddar şiddeti eşlik etti. Bunların çoğu bir daha asla geri dönemedi. Hümanist von Hutten'ın akrabası Philipp von Hutten da yirmi üç yaşında gittiği Venezüella'dan geri dönmedi, çok kişinin düşünce ve duygularını 1539'da babasına yazdığı bir mektupta dile getirdi:

"Tanrı biliyor ya, bu yolculuğa para hırsı yüzünden çıkmadım; yolculuk başlı başına bir zevk ve böylesini uzun zamandır tatmamıştım. Bunu yapmasaydım, huzur içinde ölmezdim, önce Hindistan'ı görmemiş olmama şimdilik gerçekten de pişman değilim. Bu yüzden, gittiğim için bana kızmamanızı, anneciğimi ve kız kardeşimi teselli etmenizi rica ediyorum".[7]

Coğrafyacılar, doktorlar, âlimler ve palazlanan burjuvazinin Augsburglu tacir Ulrich Krafft gibi temsilcileri tehlikeli keşif yolculuklarına çıktılar. Gezdikleri yörelere ait sayısız ayrıntıyı günlüklerine kaydettiler, hatta âlimlerden biri notlarında bir atasözü derlemesine de yer verdi. Dönemin aydınları yolculuk esnasında çeşitli biçimlerde tecrübe ve bilgi edinmeye çalıştılar. Melanchton'un dostu olan ve ona gittiği yerlerden acayip şeyler gönderen Fransız seyyah André Thevet, 1556'da Brezilya'ya yapılan bir keşif yolculuğuna kozmoğraf olarak katılmıştı. Döndüğünde, gördüğü garip kuşları, esirlerin törenle öldürülmesini, hazırlanıp afiyetle yenmesini anlattı. Bu tür törenleri anlatan resimler, Güney Amerika'nın güneyini "Terra Canibalor" diye gösteren haritalarda egzotik kenar süsü olarak kullanıldı. Tütün içen birini gösteren ilk resim, Milanolu Girolamo Benzoni'nin yazdığı, İspanyolların Güney Amerika'yı sömürgeleştirmek için kullandıkları gaddar yöntemleri ve yerlilerin zalimce katlini anlatmasıyla ünlü Güney Amerika raporunda –İtalyanca ilk baskıdan elde kalan az sayıda kopya işlediği suçları ört bas etmeye çalışan İspanya'nın kitapları sistematik bir biçimde yok ettiğini düşündürmektedir– yer alır.[8] Portekizli doktor Garcia da Ortas Hindistan'da otuz beş yıl yaşamış ve 1563 tarihli notlarında, ampirik gerçeklik gözleminin, o zamana dek antikçağın öğretilerine bağlı kalan



*16. yüzyılda tacirlere yönelik bir güzergâh haritası rulosu. Pirinçten bir de mahfaza içine kıvrılabilen bu cep haritası 238 cm uzunluğunda ve 6,1 cm eninde bir parşömen şeridi üzerine yazılmıştır; on iki değişik güzergâh üzerindeki menzillerin ve mesafelerin yanı sıra, yolculuk önerilerini de kapsar.*

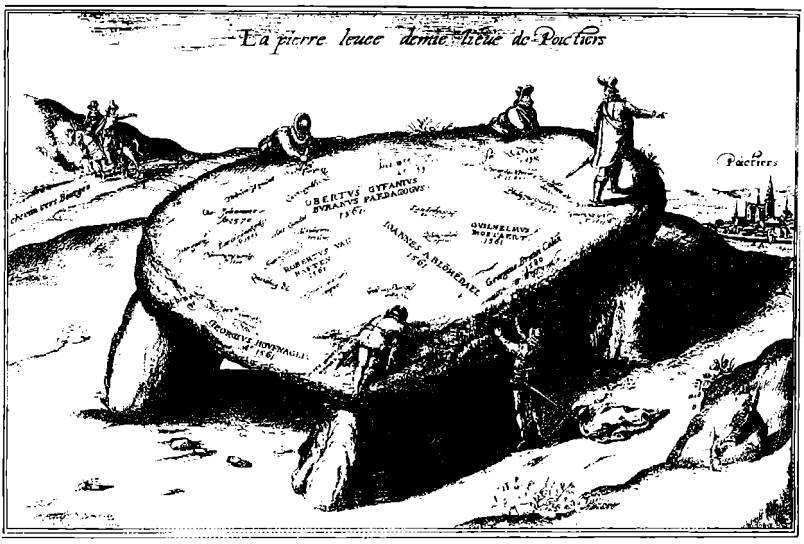
bilimden daha değerli olduğunu savunmuştu. Augsburglu Doktor Leonhart Rauwolf'un farmakoloji aşkı, 1573-1576 yılları arasında Suriye, Mezopotamya ve Filistin'i dolaşmasına neden olmuştu. Şifalı otları inceleyen Rauwolf, o zamana kadar bilinmeyen otuz üç çeşit bitki bulmuştu. İnceleme gezisinin notları, 18. yüzyıla kadar, Uzakdoğu üzerine tek güvenilir bilimsel kaynak sayılmıştı. Rauwolf eserinde yalnızca ender bitkilerden ve yerli halkın törelerinden değil, tehlikeli maceralardan da söz eder. Örneğin, *Herbarium*'u için kullanacağı bir paket bitki kağıdını göğsünün üzerinde taşıması sayesinde Kürtlerin oklarına hedef olmaktan nasıl kurtulduğunu anlatır. Tarihçi August Ludwig von Schlözer'in öğrencilerine anlattığına bakılırsa, bambaşka bir dünyadan çıkıp gelen Etiyopyalı seyyah Salomon Negri, Frankfurt'ta kar görünce çok şaşırmış, gökten un yağdığını sanmıştı.

Hümanistlerin çıktığı yolculuklar yeni düşünce hareketlerinin ortaya çıkmasına neden oldu. 16. yüzyılda aydınlar, dönemin önemli şahsiyetleri ile görüş alışverişinde bulunmak üzere, hümanizmin anavatanı İtalya'ya, Fransa, Hollanda ya da Rotterdamlı Erasmus'un yanına

Basel'e gidiyorlardı. Antikçağın kültür varlığını *ad fontes* incelemek ve skolastik dogmaları sorgulamak istiyorlardı. Hümanistlerden biri yeni yerleri tanımanın sevincini şu sözlerle dile getiriyordu: "Basit ve dar görüşlü kişiler memleketlerinden bir yere kıpırdamaz, yüce ruhlu insanlar ise seyahat eder" Sanat âşığı Johann Goritz'in Roma'daki evinde Ulrich von Hutten, Michelangelo, Johannes Reuchlin, Kopernikus ve yerli yabancı birçok aydın buluşuyordu. Rotterdamlı Erasmus da özlemle anmıştı o günleri: "Neleri Roma'da bırakmadım ki... Özgürlüğü, insanları etkileme imkânını, güneşi, yürüyüşleri, kütüphaneleri, kültürlü insanlarla büyüleyici sohbetleri, tüm dünya ülkelerinden beni görmeye gelen ünlü kişileri..."[9]

Daha 1612'de İngiliz Thomas Coryate, Konstantinopolis'e kadar gitmiş, oradan Filistin ve Hindistan'a devam etmiş ve yolculuğu tüm zevklerin en büyüğü, en doyurucusu diye nitelemişti. Türkler tarafından istila edilen ve uzun süre dünyaya kapalı kalan Güneydoğu Avrupa seyyahların giremediği tek yerdi. 1572 yılında, klasik filoloji uzmanı Martin Crusius, Konstantinopolis'teki Yunanlı mektup arkadaşına, Atina diye bir kentin hâlâ var olup olmadığını sormuştu.

Bazı sanatçılar da, yabancı ve nadir şeyleri kalem ve fırçayla ölümsüzleştirmek amacıyla yolculuğa çıkarlardı. Yabancı ülkeler, insanlar ve gelenekler, uzaklar ve özgürlük çoğu sanatçıda hayranlık uyandırıyordu. Albrecht Dürer, "Ah, bunca güneşten sonra evde nasıl da üşüyeceğim, burada bir beyefendiyim, evde ise bir parazit" diye yazar Venedik'ten. 1520-1521'deki Hollanda gezisi sırasında günlüğüne, Erasmus ve hümanist çevresi ile sohbetlerinin dışında, izlediği yolları, lokantaları ve ne kadar çok gümrük kapısından geçtiğini –sırf Bamberg-Frankfurt arasında tam yirmi altı kez!– ve sürekli ücret ödemek, ödemek, yine ödemek zorunda kaldığını da not etmişti. Ancak eskiz defterine, ilginç kır ve kent manzaralarını, mimari eserleri, insanları ve Amsterdam'daki Portekiz ticaret ataşesinin evinde gördüğü yirmi yaşındaki "zenci kızı" çizmekten de geri kalmaz. Burada, Cortez çetesinin Meksika'dan getirdiği ganimetleri merak ve hayranlıkla incelemiş, bunlarda "yabancı diyar sakinlerinin işlek zekâsını" gören ilk insanlar arasına girmeye hak kazanmıştı! Yolculuktan andaç olarak yanında şunları getirmişti: "Kaplumbağa kamburu", mercan ve deniz kabukları, hindistancevizleri, hintkamışı, Çin porseleninden kaplar, bir papağan ve başka acayip şeyler.




*16. yüzyılda Poitiers'in dev taşına hançerle ismini kazıyan gezginler.*

Hollandalı ressamlar da dünyaya göz gezdirmeye başlamışlardı. Jan van Scorel Almanya, İtalya ve Kudüs'ü, Pieter Coecke Türkiye'yi, Jan Vermeyen ise Kuzey Afrika'yı gezdiler. 1585-1587 yılları arasında Virginia'daki Kızılderilileri, Yeni Dünya'nın bitkiler ve hayvanlar âlemini resme döken ilk kişi İngiliz John White idi.

Bütün bu seyahatnamelerden taze bir rüzgâr esiyordu. Dünya sonsuza doğru büyüyor; keşif haberleri yeni bir özbilincin oluşmasını sağlıyordu. "Bir dünya vatandaşı olmak istiyorum, her yer evim olsun, daha da önemlisi, her yerde seyahat edebileyim!"[10], diye yazar Erasmus bir mektubunda. İnsanlar yalnızca bir görev ve belli bir hedef uğruna yolculuk etmiyordu artık. Yolculuk, kendine özgü bir eğitim biçimi haline gelmişti. Yolculuğun amacı sonunda varılacak hedef değil, ilginçliğinin yanı sıra, tehlikeli de olan o uzun yolun kendisiydi. Seyahat etmek için seyahat ediliyordu. Böylelikle, ünlü hümanist ve şair Francesco Petrarca da, yıllardır tırmanmayı düşlediği Ventoux dağına (Provence) 1336'da tırmanmış ve Alpler'in görkemli cephesini 1912 metre yükseklikten hayranlıkla seyretmişti. Doğa bilimci Konrad Gesner 1540'larda, "ruhunu tazelemek, muazzam dağ kütlelerini incelemek

ve bedenini göklere çıkarmak için" yılda en az bir kez Alpler'in doruklarına tırmanırdı. Bu tür yolculuklar çok nadirdi elbette, çünkü geçit vermeyen vahşi sıradağlara ve buralardaki kötü ruhlara karşı beslenen korku 18. yüzyıla dek sürdü. Johann Gottfried Herder bile, Brenner Geçidi'nden geçerken, arabasının perdelerini çekiyordu. Ancak, bilimi ve insanlığın ufkunu genişletme arzusu, insan düşüncesini giderek daha fazla biçimlendiriyordu.




*Kargısı ve çantasıyla bir postacı, 17. yüzyılın ilk yarısı.*

## Grand tour'*a* Çıkan *Asilzadeler*

17. yüzyılda *à la mode* olmak isteyen herkes, seyahate çıkmak ve kibirli bir ifade takınıp, rahatsız arabalar, sert yataklar ve kötü şaraplardan şikâyet ede ede yolculuğunu ayrıntılarıyla anlatmak zorundaydı. Belirgin hatlara sahip yeni bir seyahat biçimi ortaya çıkmıştı: "*Grand tour*" ya da "*the gentleman's tour of Europe*" Yolculuk, "mevki sahibi kişilerin" eğitim ve eğlence programının bir parçasıydı artık.

Rönesans döneminde, keşif ve araştırma amacıyla yurtlarından ayrılan önemli seyyahlan, Avrupa'nın prensleri, soylular, müstakbel devlet adamları, diplomatlar ve zengin vatandaşların oğulları izliyordu artık. Bunlara, yaverler, "saraydalkavukları ve lüzumsuz parazitler", hizmetkârlar ve arabacılar eşlik ediyordu. Gelecekteki mesleklerine hazırlık olsun diye, "geleneksel bir Avrupa kültürü turu atmaya" (Goethe) gönderiliyorlardı.

Kapitalizmin erken gelişimi sayesinde zengin bir yüksek tabakaya sahip İngiltere burada önemli bir rol oynuyordu. Bu yurtdışı seyahatlerinin hedefi, "canlı cansız çok sayıda değişik şey görerek zevklenmek,

*Yabancı bir yerde yatacaksan, yatak çarşaflarının köşelerine birer eşek kulağı yapmayı unutma. Kulaklar dik durursa eğer, çarşaflar yeni ve temiz demektir; çarşaflar temiz değilse, pantolonunu çıkarmadan yatmalısın...*

*Yolculara tavsiyeler, 17 yüzyıl.*

muazzam bir kitaba benzeyen yerküreyi olabildiğince çok gezerek, zihni açmak, keskinleştirmek ve aydınlanmak... Ve bu tür seyahatlerde kazanılan akıl hazinesini, eve dönünce anavatanla paylaşmak"tı. Ya da bu sözleri yazan Paul Jacob Marperger'in daha özlü bir ifadesiyle, "çok kent ve ülke gezerek ruhlarını zenginleştirenler, yararlı insanlardır" [11] Herkes seyahatin "soylu" faydalarını vurguluyordu – bu durumda kim salyangoz gibi kabuğunun içinde kalmak ister, kim "ev kuşu", "koltuk bekçisi" ya da "un eleyicisi" olmak isterdi ki?

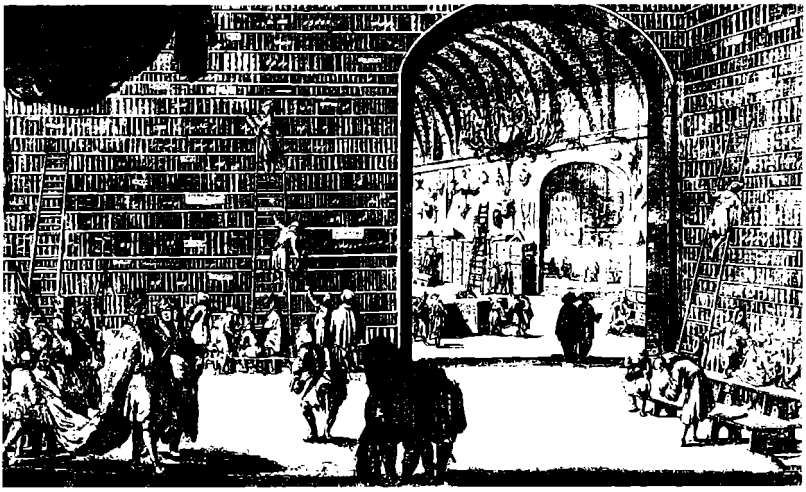
Avrupa'da *grand tour*'la birlikte yurtdışı gezileri de başladı. Belirli güzergâhlar genç beyleri, Batı ve Güney Avrupa'da dolaştırıyor, Marsilya'dan İtalya'nın batı sahillerine, Roma ve Napoli üzerinden kuzeye, Venedik'e götürüyordu. Beyleri vardıkları yerlerde rehberler karşılıyordu. Nitekim, İsviçreli muhafız Hans Hoch, 1606-1659 yılları arasında yaklaşık 1300 ziyaretçiyi Roma'nın turistik yerlerinde gezdirmişti. Çok geçmeden, turizmin bu ilk biçimiyle geçinen bir dizi sektör ortaya çıktı. Yolcular, gümrük barakasının olduğu kent kapısından geçip de –bavulları açılıyor, yasak yazın varsa el konuyordu– tozlu yol giysilerini değiştirir değiştirmez, daha yol yorgunluğunu bile atamadan, kâr peşinde koşan birtakım kişilerin ziyaretine maruz kalıyorlardı. 1701'de gezgin Heinrich von Huysen şöyle yazar: "İnsanın ağzından girip burnundan çıkan rehberler, ki onlara *cicerone* [çaçaron] denir, kartvizitlerini de bırakmayı ihmal etmez, *officia*'larına davet ederler". Daha önce rehberlik etmiş oldukları kişilerin isimleriyle dolu defterlerini gösterir, topladıkları grubu kişi başına bir İspanyol altını karşılığında yürüyerek ya da at üstünde kent içinde ve dışında on dört gün boyunca gezdirirlerdi. "Bu ücrete bir de saraylara, kiliselere girişte ödenen ücretler, arabacılara verilen paralar eklenir ki, her biri sekiz-on talerdir. Nihayet, yararlı hizmetlerini sunan perukacılar, terziler, muhabbet tellalları –*ruffiani*– özel uşaklar, ayakçılar, arabacılar gibi her cinsten adam sökün eder".[12] Nitekim *grand tour*, özellikle de sosyeteye, onların davetlerine, kutlama ve eğlencelerine göre düzenlenirdi. Genellikle, seyahat planları karnaval sezonuna göre yapılırdı, zaten opera ve



*17. yüzyılda yolcu arabası,* Künstliche Figuren etlicher jagdbarer Tiere, *Tobias Stimmer, ağaç baskı, Strazburg 1605.*

*Commedia* da karnaval zamanı açılırdı. Daha sonra, diplomasi kariyerine hazırlık olsun diye çıkılan, hesaba kitaba dayalı seyahatler, İtalya'nın pabucunu dama attı. Akademileri ve kolejleriyle Paris tercih ediliyordu artık. Fakat dönemin gezi rehberleri, ekonomik yönden gelişmiş Hollanda ve İngiltere'nin yanı sıra, Napoli, Floransa, Viyana, Prag ya da Dresden gibi sanat yönünden zengin kentleri de öneriyordu.

Hükümdarlara hitaben yazılmış rehber kitaplar ve özel gezi rehberleri, kiliselere, mukaddes emanetlere, saraylara, hazinelere, kütüphanelere, saray ahırlarına, eskrim, binicilik ve dans okullarına, kalelere ve benzeri şeylere dikkat çekiyorlardı. Bu kitapların yazarları yabancı ülkeler, yönetim şekilleri ve bilimler hakkında yeterli bilgi verdiklerini düşünüyordu. Dönemin şiarı şuydu: "Çok hükümet incelersen, iyi



*Viyana'daki Kraliyet Kütüphanesi ve Garip Nesneler Koleksiyonu; Edward Brown,* Durch Niederland, Teutschland, Hungarn, Serbien... gethane gantz sonderbare Reisen [*Hollanda, Almanya, Macaristan, Sırbistan'da... Çok Acayip Yolculuklar*], *Nürnberg, 1686.*

ve övgüye layık bir şekilde yönetmeyi, çok insan gözlemlersen doğru yaşamayı öğrenirsin"

Yine de, bu yolculukların çoğu, saray çevresiyle sınırlı kalıyor, törensel davetler, muhteşem karşılama hediyeleri ve gösterişli ziyafetlerin tadı çıkarılıyordu. Nitekim bu asilzade turlarında tutulan günlükler de gidilen ülkelerden ve insanlarından, sanat eserlerinden ya da kişisel yaşantılardan çok, yüzeysel güzelliklerden söz ederler. Gittiği her yerde onuruna düzenlenen şatafatlı törenler Bavyera prensi Maximillian'ın gururunu pek okşamış, St. Gotthard'dan geçerken, kar yığınlarını küremeleri için çevredeki çiftçilerin gruplar halinde işe koşulduğunu ancak üstünkörü kaydettirmişti. Daha sonra İmparator VII. Karl olarak tahta çıkan Bavyera prensi Karl Albrecht'in, 1965'te bulunan gezi günlüğünde yolculuğun gerçek zenginlikleri bir dizi parlak balo tasviri ya da iki beygir gücündeki bir adamın gösterisi arasında kaynayıp gider. Verona önünde maiyetiyle birlikte kırk günlük bir veba karantinasına katlanmak zorunda kalmasını, bir iki sözle geçiştirir. Yeri gelmişken, bütün bu seyahat şatafatının ve gösterişinin halka nelere mal olduğunu anımsatmakta yarar var!

*Bir seyyahın vücudu nasıl olmalıdır?*
*Seyyahın vücudu güçlü ve sağlıklı olmalıdır, bütün yolculuklara dayanabilmeli, duruma göre arabalı ya da arabasız gece gündüz yol alabilmeli, önüne ne konursa yiyip içebilmelidir. En ufak bir zorluktan yılacak kadar dayanıksız ve narin olan kimseler evlerinde otursunlar daha iyi.*

*D. H. Kemmerich, Yeni açılan Bilimler Akademisi, 1711.*

Brandenburg kontu Christian Ernst'in İtalya'da ilgisini en çok Venedik çekiyordu; burada gördükleri de gösteriş budalaları, kibar fahişeler, rahibeler, sanatçılar ve hırsızlardan ibaretti. II. August'un [Güçlü August], Dresden'de inşa ettirdiği birçok barok yapı ve düzenlediği şenlik, üç yıl geçirdiği Fransa, İspanya, İtalya ve Avusturya'dan esinlenmişti.

Yabancı saraylar, kentler ve okullardan, çok çeşitli esin ve fikirle dönüldü, bunların çoğu bilinçdışı ve dolaylı etkilenmelerdi belki de. Örneğin, Rus Çarı I. Petro'nun, 1697-1698 yılları arasında, Hollanda, İngiltere, Almanya ve Avusturya'ya yaptığı ünlü yolculuk, Rusya'da yeni bir dönem başlattı. Çar, Petro Michailov takma adıyla fabrika ve tersaneleri ziyaret etti, gemi yapım tekniklerini ve topçuluğu inceledi ve merkantalist öğreti üzerinde kafa yordu. Yurduna döndüğünde, hükümdarlık gücünü de kullanarak, kapsamlı reformlar kabul ettirdi ve Rusya'da çalışacak yabancı bilim adamı ve uzmanları ülkesine kazandırdı.

Ziyafetler, avarelik ve diğer eğlenceler için yapılan yolculuklara, sahici bir öğrenme isteğiyle dolu eğitim amaçlı seyahatler eklendi giderek. Michel de Montaigne'in daha 1580'de yazdıkları insanı ferahlatacak ölçüde kişisel bir üsluba sahiptir. Montaigne, yanında dört asilzadeyle birlikte İsviçre ve Güney Almanya üzerinden İtalya'ya at üstünde seyahat etmiş, vücudunu sancılar içinde bırakan derdine Plombières, Zürih ve Lucca kaplıcalarında şifa aramıştı. Günlüğünde, seyahati sırasında geçtiği kentlerdeki hayatı, insanları ve geleneklerini, Erasmus'un acı acı yakındığı yatak ve yemekleriyle hanları canlı ve önyargısız bir dille anlatır. Montaigne'in özgür düşünce biçimi, doğru seyahat biçimini anlattığı ünlü aforizmalarda da kendini gösterir: "Bedenimin yapısı öyle özgür, zevklerim o kadar çokyönlü ki, ancak bu kadar olur. Bir ulusun geleneklerinin ve yaşam biçimlerinin diğerinden farklı olması, bunun eğlenceli yönleri dışında beni ilgilendirmiyor. Her âdetin bir nedeni var... Fransa dışında bulunduğumda ve bana olabildiğince nazik davranmak isteyip de, Fransız usulü yemek mi istediğimi

sorduklarında, her defasında alaylı sözler söyleyerek, en fazla yabancının oturduğu masaya geçtim. Kendi âdetlerine bunca âşık olan ve bunlarla örtüşmeyen her şeyden irkilen yurttaşlarımı her gördüğümde utanıyorum. Köylerinin sınırından dışarı çıkar çıkmaz sudan çıkmış balığa dönüyorlar. Nereye giderlerse gitsinler, gelenek ve göreneklerine bağlı kalıyor, yabancı âdetlerden iğreniyorlar. Macaristan'da bir hemşehrileriyle karşılaşınca, çok sevinmiş gibi yapıyorlar... Çünkü çoğu, tekrar eve dönmek için seyahate çıkıyor; suskun ve ketum bir çokbilmişliğe bürünerek seyahat ediyor, yabancı bir hava kapmamaya özen gösteriyorlar".[13]

Montaigne bir başka yerde de, bütün yolculuklar ve –herkesin kibarca susarak geçiştirdiği– yolculuk masrafları için geçerli şu sözleri söyler: "Seyahat etmek bu kadar masraflı olmasaydı, daha çok hoşuma giderdi. Yolculuğun masrafı çok ağır ve benim gücüm buna yetmiyor!"

## *Elçilik Heyetleri, Kültür Gezileri, Kaplıca Seyahatleri*

Veliaht prensler dünyada ne olup bittiğini görmek istediklerinde *grand tour*'a çıkarlardı ama dünyevi ve ruhani soyluların ya da elçilerin seyahat için daha başka bahanelere, resmi görevlere ihtiyacı vardı. Bu resmi ziyaretler, alışılmış ölçüleri aşan şatafatı göstermeye ve bunlara tanık olan herkesin ballandıra ballandıra anlatmasına iyi bir vesileydi doğrusu. 1610 yılında Prag'da kalan prens II. Christian, bu ziyaret hakkında şöyle yazar: "İmparator hazretleri beni öyle mükemmel ağırladılar ki, bir an bile heyecanımı kaybetmedim"

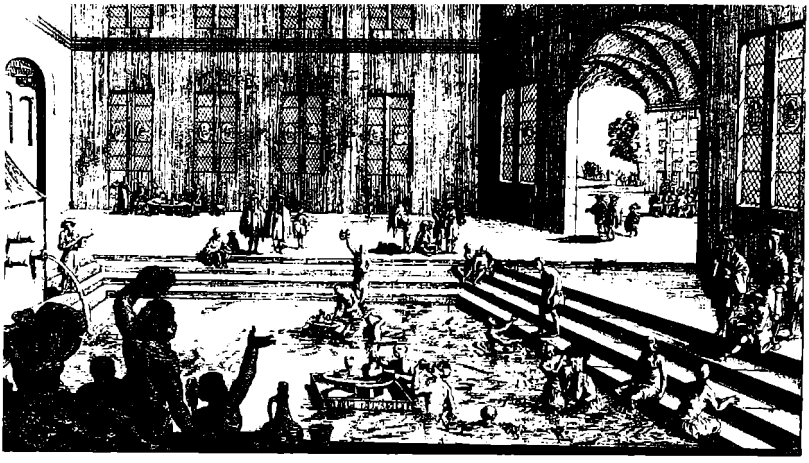
Resmi devlet elçilerinin ve papalık elçilerinin raporlarının yanı sıra, yolculuğun kendisini ve tehlikelerini de anlatan "elçilik heyeti seyahat tasvirleri" dünyanın renkli bir tablosunu çizerler. I. Petro'nun takma adla katıldığı "Moskovya Çarı" elçilik alayında iki yüz ellinin üzerinde insan, birkaç yüz at ve araba vardı. Hediyelerle, özellikle de bal, meyve şekerlemeleri, balık ve undan oluşan devasa bir yiyecek stokuyla yüklü at arabaları aylarca yollardaydı. Ayrıca bir dizi engeli de aşmak gerekmişti: Karlı tepelerden kızaklarla geçilmiş, günlerce geçit vermeyen *Düna* üzerindeki buz parçalarıyla cebelleşilmiş, Libau limanında bir hafta boyunca uygun rüzgârların çıkması beklenmişti.

1635-1639 yılları arasında Holstein-Gottorp dükünün Rusya'ya ve İran'a giden bir elçilik alayına katılan üstat Adam Olearius'un notları, eski Rusya hakkında bilgi veren en önemli kaynaklardan biri olma özelliğini hâlâ korur. O dönemde, Rus sınırından geçen gezi kafileleri, hayli garipsenen âdetlerle karşılanır, ballı, baharatlı çavdar çöreği, konyak ve taze kiraz hoşafıyla ağırlanırdı.

İnceleme gezileri ve keşif yolculukları, fikir alışverişini canlandırdı ve yabancı kıtalar hakkında daha çok bilgi sahibi olunmasını sağladı. Maria Sibylla Merian 52 yaşındayken, Hollandalı bir yelkenciyle birlikte Atlantik Okyanusu'nu geçip Güney Amerika'nın kuzeydoğu kıyılarındaki düşler ülkesi Surinam'a gitti. Amacı, ender böcekleri, kelebekleri ve küçük sürüngenleri yakalamak ve resimlerini çizmekti. Deniz yolculuğu tam iki ay sürdü. Tropik iklime, balta girmemiş ormanlara ve birçok mahrumiyete katlanması gerekti. Merian iki yıl süren keşif gezisinden, önemli bir doğa bilimi koleksiyonuyla ve bugün müze ve koleksiyonların nadide parçalarından olan çok sayıda sulubo-ya resimle döndü.

Leibniz, Amsterdam'da Spinoza ile görüştü, Londra'da Royal Society üyeleriyle tartışmalarda bulundu. Thomas Morus, Descartes ve Hugo Grotius'un seyahatleri, İngiliz filozof John Locke'un Fransa ve Hollanda'da özgürlükçü düşünürlerle tanışması, Avrupa düşün dünyasını etkileyip zenginleştirdi. Leyden Üniversitesi, 17. yüzyılın en açık fikirli eğitim kurumlarından biri haline geldi. Aydınlar bilgi ve deneyim alışverişinde bulunmak için birbirlerini ziyaret ediyor, Strazburglu filolog ve tarihçi Mathias Bernegger öğrencilerine şu öğüdü veriyordu: "Yolculukta önemli olan dağları ve denizleri görmek değil, değerli insanlarla birlikte olmaktır; her öğrenci yolculuğunu kendisi için faydalı kılmalı, her gittiği kentte bilginleri arayıp bulmalı, onları dinlemeli ve örnek almalıdır".[14] Bu iş için gerekli parayı bir araya getiremeyenler ve hükümdar ya da velinimetlerin verdiği burslardan yararlanamayanlar, Gryphius, Herder, Lenz ya da Lessing'in yaptığı gibi, zenginlerin çıktığı seyahatlere kâhya, sekreter ya da refakatçi sanatçı olarak katılıyorlardı.

Kaplıcaların rahatlatıcı, şifalı, özellikle de eğlenceleri yönleri, kaplıca turizminin 16. yüzyıldan itibaren yeniden canlanmasına neden oldu. Zaten Baden-Baden ve Wiesbaden gibi kaplıcalar ve içmelerin bazıları Romalılar zamanında da kullanılmıştı; Gastein, Karlsbad ve



*Akeri'deki (Aachen) sıcak su hamamı; Edward Brown,* Durch Niederland, Teutschland, Hungarn, Serbien... gethane gantz sonderbare Reisen [*Hollanda, Almanya, Macaristan, Sırbistan'da... Çok Acayip Yolculuklar*], *Nümberg, 1686.*

Kissingen, ortaçağda da yaygın bir üne sahipti. 1557 yılında Avrupa'nın tüm ülkelerinden Pyrmont'a gelen on binden fazla ziyaretçi, basit kulübe ve çadır kentlerinde kalmıştı. Pansiyonlar ve parklar açılmış, insanlar koca koca "bagaj"larla gelmeye, yanlarında yatak takımları, perdeler, hatta kendi şaraplarını getirmeye başlamışlardı. Bu yerler, canlı bir karmaşaya, sınırsız bir taşkınlığa sahne oldu. Kaplıcalara gidebilmek için her çeşit hastalık bahane ediliyordu. Genellikle, örümcek ağı inceliğinde bir tülle örtünerek hep beraber banyo yapılır, kaplıcaya yemek ve şarap getirtilir, müzik dinleyerek eğlenilir, öpüşüp koklaşılırdı. Endişeli kocalar tarafından tedaviye yollanan çocuksuz kadınların bulduğu şifayı anlatan çok sayıda öykü vardır. Bir hicivde de yazıldığı üzere, "kadınların kaplıca tedavisi ve aşk zamanı sona erdiğinde", yakınlara ve evdeki hizmetçilere hediyeler alınır, kocaya da "bir çift güzel boynuz" götürülürdü.

*15. yüzyılda hümanist Poggio, Aargau'daki Baden kenti hakkında şöyle yazar: "Sevişmek ve evlenmek isteyen, hayatın tadını çıkarmak isteyen herkes buraya gelir ve aradığını bulur"*

18. yüzyılda hanımefendiler İngilizler'in o dönemde moda olan kaplıcası seçkin Bath'a gider, yelken bezine benzeyen sert bir kumaştan dikilen ve ıslan-

dığında vücuda ifşa edercesine yapışmayan giysiler içinde kaplıca havuzuna girer, erkekler tepeden tırnağa giyinik, başlarında üç köşeli şapkalarıyla banyo yaparlardı. Örf ve âdetler değişmiş ama, kaplıcanın zevki kaçmamıştı!

Kaplıcalar, "sosyete"nin buluşma yeri, imparator, kral, asilzade ve sanatçıların yolculuk hedefi haline geldi. Yalnızca balo ve eğlencelere değil, önemli politikacıların buluşmalarına ve konferanslara da görkemli bir dekor oluşturuyorlardı. Karlsbad'taki Tepla vadisinde kim bilir kaç önemli şahsiyet –Çar I. Petro'dan İmparator VI. Karl'a, Wallenstein'dan Metternich'e, Goethe'den Gogol'a, Beethoven'dan Paganini'ye kadar– zevkle gezinmiştir? İlk genel kültür ansiklopedilerinden biri olan eski *Zedler*'de kaplıca yolcularının harfiyen uydukları öğütler yer alırdı. Politikacılara –binlerce kişinin huzurunun, göbek altı organlarının durumuna bağlı olan o büyük adamlara– kaplıca tedavisiyle keyiflendikten sonra müzakerelere başlamaları tavsiye edilirdi.

Varlıklı beyefendiler keşif yolculuklarının yanı sıra, eğlence amaçlı seyahatlere de çıkmaya başladılar. Bu durum, andaç olarak getirilen zarifeşya ve nesnelere de yansıdı: "Gümüş işleri, ender güzellikte mobilyalar, sanat ve doğa eserleri, az bulunur sikkeler, değerli tablolar, pahalı altın, gümüş, ipek, yün ve keten işleri, kitaplar, bakır eşyalar, silahlar, peruklar, parfümler, likörler ve keyif veren, duyulara hitap eden diğer şeyler" Arkadaş ve akrabaları ziyaret etmek ya da kafayı dağıtmak için "araba gezintileri" düzenleniyordu. Para kesesi cebine ağır gelenler ve yeni heyecanlar yaşamak isteyenler, Marperger'in dediği gibi, "sefahat seyahati"ne çıkarlardı. Leipzig ve Frankfurt gibi kentlerdeki fuarlar gezilir, tacirlerin yanı sıra akrobatlar, falcılar, sahte hekimler ya da gezgin şarkıcıların fink attığı pazarlara gidilirdi.

Çok geçmeden, "seyahat müptelalığını" eleştiren sesler yükselmeye başladı. Bazı kişiler, seyahatin dini duygular ve ahlâk bakımından tehlikeli olduğunu iddia ediyor, fikir alışverişinde ve istenmeyen bazı özgürlükçü düşüncelerin yayılmasında etkili olduğunu savunuyorlardı. Bazıları da, birer öğretmen edasıyla, "her yabancı kökenli şeye hayranlık duyulmaması", boş şeylere, şehvet ve diğer iffetsizliklere kapılınmaması uyarısında bulunuyorlardı. Elbette, bazıları bir beyefendi olarak değil de, süslü püslü bir moda budalası ya da ünlü palavracı Schelmuffsky'nin bir kopyası olarak geri dönüyorlardı seyahatten. Grimmelshausen'ın *Simplicissimus* ve Christian Reuter'in *Schelmuffskys*

*wahrhaftige, curiöse und sehr gefährliche Reisebeschreibung zu Wasser und zu Lande* [Schelmuffsky'nin suda ve karada gerçek, acayip ve çok tehlikeli seyahatleri] gibi gezi ve eğlence romanları, kapı dışarı çıkmadıkları halde, dünyayı gezmiş ayaklarına yatan dolandırıcılarla dalga geçer.

Seyahatin endişelendirecek ölçüde yaygınlaştığı, merkantilistlerin yükselen seslerinden de anlaşılır. Nitekim, adı geçen, Polonya ve Kursaksonya saray ve ticaret müşaviri Paul Jacob Marperger, yurtdışına yüklü miktarlarda para kaçıran yolcuları cezalandırmak için, ağır bir seyahat vergisi konmasını tavsiye etmişti. 1686'da Brandenburg prensi aşırı seyahat trafiğini engellemek amacıyla, otuz yaşın altında olan ve prenslikten izin almayan kişilerin ülke dışına çıkamayacağına dair haşin bir ferman çıkarmıştı.

## *Tabanca, Pudra Kutusu, Divit ve Gezi Rehberiyle Yollarda*

Seyahate çıkacak kişi, hazırlık yapar ve yanına alacağı şeyleri unutmamak için notlar alır. 18. yüzyılda seyahate çıkarken yanında götürülecek lerin listesi sayfalarca uzar giderdi; rehberlerde ve anı kitaplarında yer alan tavsiyeler de o dönemde seyahatlerin pek masraflı ve meşakkatli olduğunu, yolculuğun ağırdan alındığını, tadının çıkarıldığını doğrular.

Her şeyden önce seyahat, çok zaman ve sabır gerektiriyordu. "Napolyon da Sezar kadar yavaş yol aldı", demişti Paul Valéry. At ve arabayla, günde en fazla 100 km yol alınıyordu. Çoğu kişi, sırtında yük, at üstünde seyahat ederdi. Attan düşmek, arabayla devrilmekten daha beter değildi. Halk, küçük tacirler, esnaf çırakları, yoksul öğrenciler eskiden olduğu gibi yayan seyahat ediyorlardı. Gücü yetenler, ya araba kiralıyor ya da ağır deri ya da bez perdelerinden ötürü bunaltıcı bir hücrede gidildiği izlenimi veren, üstelik yağmur, fırtına ve soğuğa karşı da koruyamayan kendi hantal ve yaysız arabalarına biniyorlardı. Kimi de, şu ilk toplu taşım araçlarından olan, Thurn ve Taxis'in işlettiği posta arabasına teslim ediyordu kendini. Önce Brüksel-Innsbruck-Madrid hattı açıldı, bu hat kısa sürede genişleyerek posta atlıları, ekspres arabalar, kuryeler, posta arabası menzilleri ve günümüz otel

zincirlerinin öncüsü "posta hanları"ndan oluşan bir ulaşım ağına dönüştü. 17. yüzyılda yollar biraz daha düzelmişse de, saatte 6-7 km'den fazla yol alınamıyordu, insanlar günlerce, haftalarca yollardaydı.

Seyahat etmenin bir zevk olduğu söylenemezdi doğrusu. Yağmurlar yolları dipsiz bataklıklara, su kanallarını çılgın nehirlere çeviriyor, biraz şiddetli bir kar yağsa dağ geçitleri kapanıveriyordu. Çoğu kişi, çamura saplanıp kalan ya da devrilen arabaları tekrar doğrultmak için yanlarına kalas, bir demet sopa ve kalın halatlar alıyordu. Hayır duaları ve "iyi şanslar" anlamına gelen "boynun, bacağın kırılsın" gibi şaka yollu uğurlamalarla çıkılıyordu yola. 1721 yılında bir vatandaş, Schwäbisch-Gmünd'den posta arabasıyla yaklaşık dokuz saat çeken Ellwangen'a gitmek ister. Pazar günü kiliseye gidilir, "Ellwangen'a sağ salim varmak için" dualar edilir; ertesi gün adam yanında karısı ve hizmetçisi, kentten ayrılır. Daha bir saat bile geçmeden, Hussenhofen köyüne bile varamadan, üstü tenteli, iki atlı küçük araba çamura saplanır, herkes arabadan inmek ve "dizboyu çamura batarak" arabayı itmek zorunda kalır. Böbingen köyünün ortasında "arabacı kazara sol ön tekerlekle bir gübre çukuruna girer, araba devrilir ve yüzüne tekerlek çarpan hanımın burnu ve yanağı fena halde sıyrılır". Mögglingen'den Aalen'a kadar arabaya üç at koşulsa da, gecenin geçirileceği Aalen'e ulaşıncaya kadar tam altı saat geçer. Ertesi sabah yolcular, erkenden hareket ederler ve öğlene doğru Hofen köyüne varmayı başarırlar; ancak burada seyahat de sona erer. Köye yüz adım kala, araba bir su birikintisine batar ve arabadaki herkes "baştan ayağa çamura bulanır, hizmetçi kızın sağ omuzu çıkar, arabacı elini incitir" Bu arada dingilin kırıldığı ve atlardan birinin sol ön ayağının "tamamen hissizleştiği" ortaya çıkar. Bunun üzerine yolda bir gece daha geçirilir, araba ve atlar, arabacı ve hizmetçi kız Hofen'da bırakılır, parmaklıklı bir araba kiralanır ve Çarşamba akşamı karıkoca "epeyce sarsılmış ve acınacak vaziyette" nihayet Ellwangen kapılarına varır.[15]

18. yüzyılın son çeyreğinde Batı Avrupa'da, eyaletleri Paris'e bağlayan, dört köşe parke kaldırım taşlarıyla döşeli Fransız "kral yolları"ndan esinlenilerek bir yol ağı oluşturuldu. Bu yollar, yolculuğa yeni bir ivme kazandırdı.

Diğer ülkeler, hızı ve rahatlığı yalnızca nüfusun yoğun olduğu bölgelerden biliyorlardı. 1776 yılında İsviçreli doktor Jacob Fries, Omsk-Tomsk yolunu, devamlı at değiştirmek suretiyle saatte ortalama 5 km'lik

bir hızla katetti.[16] Arjantin'de, 18. yüzyılda bile ağır öküz arabaları ya da atlarla seyahat ediliyordu. İnsanlar yolculuğa çıkmadan önce, ortaçağda Avrupalı taçirlerin yaptığı gibi, işlerini düzene koyup vasiyetnamelerini yazıyorlardı. Atlantik'ten başlayarak Avrupa'yı boydan boya katetmek, Ural nehrini geçerek Sibirya'ya varmak isteyenler, o dönemde böyle bir yolculuğa bir yıl ayırmak zorundaydı; Lima'dan Buenos Aires'e de aynı sürede, yani bir yılda gidiliyordu.

Fransa'dan yola çıkan bir gemi, Ümit Burnu'nu geçerek yaklaşık altı yüz elli günde Çin'e varırken, Peru'ya gidiş-geliş üç dört yıldan fazla sürüyordu. Büyük yük ambarlarıyla, ağır direk ve toplarıyla koca karınlı ahşap gemiler bazen haftalarca uygun rüzgârın çıkmasını bekliyordu. İspanya'dan Veracruz'a yaklaşık dört ayda gidiliyordu, yine de Amerika'ya doğru yola çıkan her on yolcudan biri, hedefine hiçbir zaman ulaşamıyordu. Bir deniz yolculuğundan daha belirsiz bir şey yoktu. Ancak nehir gemilerinin kaptanlarını ve yolcularını da, akıntılar, girdaplar, kum yığınları tehdit ediyordu; köprü inşaatları sırasında bulunan çok sayıda tekne kalıntısı da bunu doğrular zaten. Üstüne üstlük, haftalarca, aylarca süren bu seyahatler ne kadar da pahalıya patlamış olmalı!

Berlin, lando, kaleska gibi daha iyi yaylandırılmış, hafif ve yeni arabalar, yolculuğu daha rahat bir hale getirdi. Kupa arabalar, çoğu soylunun en sevdiği oyuncak olmuş, koşum takımlarının tipi ve sayısı, toplumsal sınıf ölçütü haline gelmişti. 1655'te İsveç kraliçesi Kristina, altın yaldızlı tahtadan yapılmış, içi Şam ipeğiyle kaplı yeni tip Fransız saltanat arabalarından oluşan kocaman bir kafileyle Avrupa'yı dolaştı. Arabaların, içindeki yolcuların görülmesini sağlayan büyük cam pencereleri vardı. İnsanlar yalnızca dışarı bakmak değil, hayran bakışların hedefi de olmak istiyordu. Kraliçenin gücünün bu pahalı saltanat arabalarını ancak kiralamaya yettiğini ise çok az kişi biliyordu. 17. yüzyılın başında, prens Gábor Bethlen von Siebenbürgen'e, bir yiyecek arabası, bir içecek arabası, bir yiyecek hazırlama ve buz arabası, bir erzak arabası, bir bekçi arabası, taze yem dolu bir araba ve bir sahra mutfağıyla birlikte atlı hizmetkârlar eşlik etmişti. Seyahat esnasında, mektup ve günlük yazmak, kitap okutmak, epinet* çalışmak ya da satranç ve kâğıt oynamak için kullanılan ayrı bir araba da eksik değildi

* Epinet: Küçük boyutlu, genellikle kuyruklu bir klavsen. (e.n.)

hani. Sofra gümüşleri, porselen takımlar, leziz mezeler, kahve, çikolata ve yatak takımlarının konulduğu büyük bagajlı seyahat arabaları, tıklım tıklım dolu misafirhanelerde kalmamak, istenmeyen yatak arkadaşlarından sakınmak için düşünülmüş yataklı arabalar, gösterişli saltanat arabalarından daha masrafsız değildi.

Önemli ticaret yollarının kesiştiği noktalara ya da pazarların kurulduğu yerlere asılan yeşil çelenk, ibrik, dövme demirden simgeler ve tanınmış hanların tabelaları, yolcuları mola vermeye davet ediyordu. Yol yorgunlarına buralarda yiyecek, içecek ve yatak veriliyordu; yatakhanelerde, tek kişilik ya da kalabalık odalarda kalınıyor, bazen de yer bulunamadığı için samanlar üzerine kıvrılıp yatmak gerekiyordu. Genellikle, hanlar halk yaşamının, eğlence, cümbüş, dans ve oyunların yeriydi; insan buralarda dünyada ne olup bittiğini öğrenirdi. Saalfeld'teki "*Hotel Anker*", Innsbruck'taki "*Goldene Adler*" ya da Grantham'daki (Lincoln Kontluğu) "*Angel*" gibi bugün hâlâ işletilen eski konak yerleri, buralarda kalan imparatorlar, krallar, prensler ve komutanlardan, Luther, Goethe ya da Heine gibi konuklardan söz ederler. Miltenberg'teki (Aşağı Frankonya) hükümdar misafirhanesi "*Zum Riesen*", 1655'te seyahat meraklısı İsveç kraliçesi Kristina'yı maiyeti ve yüz atıyla birlikte ağırlamıştı. İngiliz hanlarında aynı anda atlarıyla birlikte üç yüz kişi kalabiliyordu. Çin'de de yolcuların konak yeri bulma şansı genellikle yüksekti. 17. yüzyıldan kalma bir Çin güzergâh haritasında, Pekin'den başlayan yollar ve birer günlük arayla kurulmuş menziller gösterilir. Balkanlar'da ve İran'da, yiyecek ve yatak veren kervansaraylar olduğu anlatılır. 1693 tarihinde bir Napolilinin yazdığına göre, bazı hanlar, atların ortada durduğu, sahiplerinin de duvar diplerinde dinlendiği uzun ahırlardan ya da kavga meraklısı heriflerin cirit attığı tekinsiz menzillerden ibaretti

Faytonlarla birlikte yolcuların bagajları da çoğaldı. Tahta ya da deri kılıfı içinde seyahat saati, dürbün, harita, mesafeyi ölçmek için adım mikyası ve iğneli pergel seyahat levazımı arasında yer almaya başladı. Mutlakiyet çağında sıkılaşan gümrük ve sınır kontrolleri için gerekli pasaport dışında, sağlık belgesi ve İtalya'da oruç zamanı et yiyebilmek için özel bir doktor raporu almak gerekiyordu. Seyahat çatal bıçak takımı, yazı yazma gereçleri –bunların bazıları, günlüğe geçirildikten sonra üzerindeki notların silindiği mumla kaplı küçük yazı tahtaları biçimindeydi hâlâ–, çoğunlukla pis olan hanlarda mik-

rop kapmamak için gecelik ve kalın iç çamaşırlar, güvenilmeyen konaklama yerlerinde kullanılan kapı kilitleri ve çakmaklar vazgeçilmez ihtiyaçlar arasındaydı. Birkaç tabanca ve –yatmadan önce hancıya ve müşterilere de gösterdikten sonra, yatağın yanına konan– hançeri de unutmamak gerekti. Rehber kitaplarda, tabancaların günlük bakımına dikkati çekecek kadar çok yer ayrılmıştı.

Yolcu ne kadar seçkinse, bagajı da bir o kadar çok ve lüks tü. 1620'de bir İngiliz'in bavulunda, altın kaplama gümüş sofra takımı, tuvalet takımı, yazı takımı, ibrikler, kandiller, kutular ve bir centilmenin sınıfını en uygun şekilde temsil etmesi için gereken her şey vardı. Augsburg'ta 1700-1770 yılları arasında, pudra kutusu, tırnak fırçası, ilaç kaşığı, mürekkep hokkası, tuzluk gibi elliden fazla hoş ıvır zıvırı içeren seyahat çantaları üretiliyordu. Bu çantalar çok dar bir aristokrat çevreye hitap ediyordu. Seyyar ecza çantası, özel olarak ciltlenmiş kitaplardan oluşan bir seyahat kütüphanesi –Napolyon'un içten astarlanmış on beş bavulunda bin adet maroken ciltli kitap olurdu–, seyyar sunak ya da Mozart'ın Budapeşte'deki Macaristan Milli Müzesi'nde sergilenen ayaksız seyahat klavikordu* gibi eşya bugün bile hayranlık uyandırır. Aydın yolcuların vazgeçilmez refakatçileri, genellikle cebe sığacak ölçülerde hazırlanan kullanışlı rehber kitaplardı; bunlar yolculuğa çıkmadan önce de, yolculuk sırasında da iyice incelenir, verdikleri öğütler dikkate alınırdı.

İlk güzergâh haritaları, yalnızca en iyi güzergâhları gösteriyor, bir de mesafeleri belirtiyordu. 17. yüzyılın başında Latince olarak yayımlanan *Delitiae Galliae* ya da *Delitiae Germaniae* gibi kitaplarda, tarihi anıtlar ve sanat eserleri ayrıntılarıyla betimlenir. Bununla beraber, bu rehberler daha çok soylu beyefendiler, elçiler ve öğrencilere hitaben yazılmıştı, "*in Magnatum, Legatorum Studiosorumque gratiam*". İlk dil rehberleri de yayımlanmaya başladı. 1571 yılında yayımlanan bir dil rehberi, *Vocabular Lateinisch Frantzösisch vnnd Teuetsch sampt einem gesprech vnnd formulen zu reden fuer ein jeden so dieser sprachen ohnerfahren* [Latince, Fransızca ve Almanca Sözlük - Bu Dillerdeki Konuşma ve Deyimler] kentin misafirhaneleri hakkında bilgi vermekle kalmıyor, "iyi yatak" ve "güzel hatun"ların nerelerde bulunduğunu da bildiriyordu. Fakat o dönemin en iyi gezi rehberi, zenginlerin seyahatlerine

* Klavikord: Telli klavyeli çalgı. Bir ortaçağ çalgısı olan monokorddan geliştirilmiştir. (e.n.)

saray kâhyası olarak eşlik eden ve hemen hemen bütün Avrupa ülkelerini kapsayan güzergâh haritaları hazırlayan Martin Zeiller tarafından kaleme alındı. 1651'de yazdığı *Fidus Achates oder Getreuer Rayßgefährt samt einem Bedenken, wie die Raysen wol und nützlich anzustellen seynd* [Fidus Achates ya da Sadık Yoldaş ve En İyi Seyahatin Nasıl Gerçekleştirileceği Üzerine Düşünceler] adlı rehber, bugün, "Alman dilindeki ilk *Baedeker*"* sayılır. Bu rehber, işlek güzergâhları, kentleri, şatoları, kaleleri, dönemin zevkine uygun gezilip görülecek yerleri ve acayiplikleri sıraladıktan sonra, yolculukta nelere dikkat edilmesi gerektiğine dair pratik önerilerde de bulunur. Zeiller, düzgün ve güvenli misafirhaneleri, konaklama ve yemek fiyatını, araba ve atın kaça kiralandığını da belirtir. Zahmetli pasaport ve gümrük işlemlerini açıklar, burun kanaması, kabızlık, kusma, gaz, baş ağrısı, veba, yılan ve akrep sokmasına karşı çeşitli ilaçlar tavsiye eder. Zeiller en ümitsiz durumları bile göz önünde bulundurur: Bir kurt ya da bir ayı tarafından takip edilen gezgin ölü gibi yere yatmalı ve nefesini tutmalıdır. Sınırdan geçerken, saatini, kolyesini ve yüzüğünü üstünde taşısa iyi olur, çünkü gümrükçü bunları sırt çantasında ya da pantolonceplerinde bulursa, yüksek miktarlarda vergi ödemek zorunda kalır. Ve gezgin su içmeden önce, bardağın içine bir diş sarmısak atmalıdır ki zehirlenmekten korunsun. Ayakkabının içine konulan yavşanotu yol yorgunluğuna iyi gelir.

*Troya yangınından kaçan Aineas'ın karagün dostu Akhates'ti.* [*Latince "Fidus Achates" diye anılan adı, sadık, vefalı dost anlamına gelen bir deyimdir*].

Bundan sonra, farklı kalite ve ciddiyette o kadar çok seyahatname yazıldı ve basıldı ki, sayısı hayal bile edilemez. Birçoğu için Lavater'in şu sözleri geçerliydi: "Bin gezginden dokuz yüz doksan dokuzu gerçeği anlatmaz". İngiltere, Fransa ve Almanya'da her biri sekiz yüz sayfalık yirmi cilt halinde yayımlanan *Allgemeine Historie der Reisen zu Wasser und Lande* [Suda ve Karada Seyahatin Genel Tarihi] gibi ciltler dolusu seyahat seçkisi vardı. Ayrıntılı tarih ve coğrafya tasvirleri nedeniyle bu edisyon, bir çeşit popüler kitap haline geldi. Seyahat tasvirleri ve rehberler çokça iç içe geçmişti. Bazı kitaplar, görülmeye değer yerlerin eksiksiz bir listesini veriyordu; burada ilginç olan, nelerin görülmeye değer sayıldığıdır. Bunlar, çoğunlukla harikaların muhafaza edildiği

* Baedeker: Karl Baedeker'in çıkardığı ünlü gezi rehberi. (e.n.)

*Aslında seyahat yalnızca erkeklere mahsustur. Fakat günümüzde bir kadın da iyi bir şekilde yetiştirilerek ve ülkelerindeki yüksek seviyeli insanlarla sohbet ederek, zarif ve nitelikli bir kadından beklenen her şeyi öğrenebilir.*

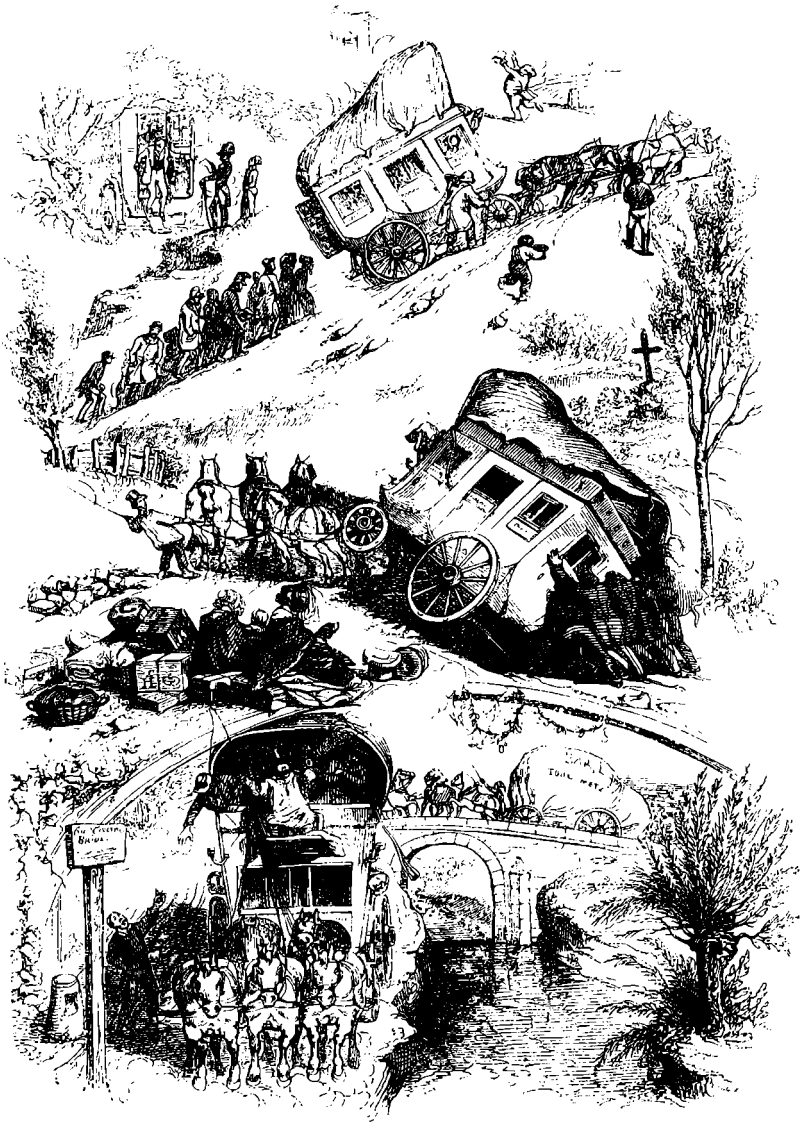
*D. H. Kemmerich, Yeni açılan Bilimler Akademisi, 1711.*

odalarda, tabiat koleksiyonlarında ve eski kütüphanelerde sergilenen nadide parçalardı ya da modaya uygun düzenlenmiş park ve bahçeler gibi usta ellerden çıkmış fevkalâdeliklerdi. Kadınların dünyasına dair bilgiler de veriliyor, ama asla manzara ve doğadan söz edilmiyordu. 1643 tarihli *Ulyssee françois*, Fransa'daki bütün iyi misafirhaneleri sıralar. 1656'da, bir saray mensubunun konuya vâkıf gözlerine sahip bir Fransız elçisi gezdiği ülkelerin güzellerini betimler. Vezüv yolcusu Hieronymus Welsch, Cenevizli kadınlar için "güzel ama arsız" demiş, İngiliz Richard Lassels, 1670'te yazdığı *Voyage to Italy* [İtalya Gezisi] adlı eserinde, Venedik'in kibar fahişelerine ve onlardan kapılacak hastalıklara karşı uyarmıştı. Kadın güzelliğini hiç utanıp sıkılmadan gözlemlemek 18. yüzyıl âdetlerindendi; Saksonyalı kızlar yumuşak huylu, şefkatli, taze, çok güzel diye sürekli övülmüş ve onlarla aşk macerası yaşanması tavsiye edilmişti. E. F. Zobel'in 1737 tarihli gezi kitabı, kadın ve kızlara nasıl saygı gösterileceğini, onların uygun bir biçimde nasıl eğlendirileceğini anlatmakla birlikte, "faziletli, genç bir adamın, sanatçı ve esnaf çırağının dış uzuvlarının yardımıyla kendisini nasıl kibar ve terbiyeli gösterebileceğine dair bilgiler" gibi adabı muaşeret kurallarını da içerir.

Yazarların önerileri de pek caziptir doğrusu. Örneğin, çok sıcaklarda çıkılan gezintilerde, öğlenleri birazcık uzanılmalı, fakat "herhangi bir haşaratın vücuda girmesini ve büyük bir felakete sebep olmasını" önlemek için ağzın bir mendille örtülmesi ihmal edilmemelidir. Geceleri de, hırsızların dikkatini çekmeyecek kaba bir kumaştan yapılmış uzun bir mantoya bürünülmesi tavsiye edilir. Parakesesi iyi saklanmalı, beklenmedik bir soygun durumunda varını yoğunu yitirmemek için ayakkabının astarının içine de birkaç altın dikilmelidir. Bazıları da, deniz ve nehir yolculuklarında karşılaşılabilecek zatürree tehlikesine ve İspanyol misafirhanelerinde insanın vücudunda ısırılmadık yer bırakmayan pirelere ya da "sarhoşluk ve *Venüs hastalıklarına*" karşı uyarırlar. O dönemdeki işret arkadaşları daima içkiye düşkün ve dövüş meraklısı olduklarından, meyhanede çıkan kavgalardan uzak durulması gerektiği öğütlenir.

Her ne kadar yalnızca sınırlı bir aydın ve gezgin kesime hitap etseler de, rehber kitaplar, kılavuzlar ve "akıllı yolculuk yöntemleri"nin ardı arkası kesilmiyordu. 1764'te, İngiliz piskopos Richard Hurd'ün *Seçkin Gençliğin Eğitiminin Bir Parçası Olarak Düşünüldüğünde, Yabancı Ülkelere Seyahatin Faydaları* adlı eseri yayımlandı ve hemen başka dillere çevrildi. Tarih profesörü Johann David Köhler 1762'de *Anweisung für Reisende und Gelehrte, Bibliotheken, Münzkabinette, Antiquitätenzimmer, Bildersäle, Naturalien- und Kunstkammern u.d.m. mit Nutzen zu besehen* [Kütüphaneler, Sikke Koleksiyonları, Antika Salonları, Resim Galerileri, Tabiat ve Sanat Koleksiyonlarını v.b. Gezgin ve Âlimlerin Faydalı Bir Biçimde Görmelerine Yönelik Kılavuz] adlı eserini kaleme aldı. Hatta, Aydınlanma döneminin ileri gelen siyaset yazarı Göttingenli profesör August Ludwig von Schlözer, kendine özgü bir seyahat bilimi oluşturdu ve haftada iki üç saat "seyahat konferansı" vererek büyük yankılar uyandırdı. Bu arada, en iyi seyahat yaşının yirmi ila otuz yaş arası olduğunu iddia ediyordu, çünkü "daha sonra beden hantallaşır ve ruh da canlı izlenimleri algılayamaz hale gelir"

Nihayet 1780 yılında bir gezgin, pudralı perukla çıkılan geleneksel eğitim yolculuklarını yerden yere vuran bir yazı yazdı: "Genellikle bunlar, yalnızca büyük sarayları ziyaret ederler. Onlar, dostumuz Yorick gibi ölümden kaçmak istercesine, sımsıkı kapalı arabalarının içinde bulvarlardan geçer, sonra kendi kuytularında, çoğunu özel posta arabasıyla geçtikleri ülkenin gerçek ürünleri diye bize yutturdukları saçma sapan düşünceler üretirler ve olsa olsa kentin kapısında, handa, dövizcide, iyi niyetli bir kızın yanında, operada ya da sarayda, bir halkın karakterini ve ruhunu güya pek ustaca ayıklamayı bildikleri küçük anekdotlar peşine düşerler... İnsan tanımak istediği halkın tüm sınıflarına karışmalı. Bize seyahatlerini anlatan beyler bunu nadiren yaparlar... Kısacası, bir halkın özelliklerini kavrayabilmek için insanın profesyonel bir eğitim yolcusu olması gerekir".[17] Bu yazı yeni bir dönemin başladığını ilan eder gibidir.



*Posta arabası kazası; Jean Grandeville,* İnsan Hayatının Küçük Dertleri, *Leipzig 1842.*

# *Aydınlanmaya Seyahat*

## *Daniel Chodowiecki'nin "Sanat Gezisi"*

Aydınlanma döneminin ünlü ressam ve gravürcüsü Daniel Chodowiecki, "Posta arabasıyla seyahat etmeye katlanamıyorum" dedikten sonra doru bir at ve yeni bir yağmurluk satın aldı, şapkasının üzerine balmumuyla kaplanmış bir bez geçirtti, sırt çantasını eğerine bağlayıp kılıcını taktı. 3 Haziran 1773 sabahı, otuz yıldır görmediği annesini ziyaret etmek için, Berlin'den Danzig'e doğru yola çıktı. Bu yolculuktan bir günce ve yüz sekiz resim ortaya çıktı ki, bir yolculuk boyunca üretilen en kapsamlı resim serisi bu olsa gerek. Chodowiecki, ilginç bulduğu ve önem verdiği her şeyin resmini yaptı. Bazen at üstündeyken, ellerinin eskiz yapmak için serbest kalması amacıyla, dizginleri dişleriyle tuttu. Bütün gün hiç durmadan at sırtında gittikten sonra, akşamları mum ışığında günün en önemli olay ve izlenimlerini güncesine yazdı.

Chodowiecki yolculuğunun ilk gününde ünlü kaplıca kasabası Freienwalde'ye ulaşır. Orada atı iki buçuk ölçek yulaf yediği halde, ona dört ölçeklik hesap çıkarırlar. Ertesi akşam, Rohrdorf'ta geceler,



*Daniel Chodowiecki*, Massow'da Geceleme, *1773*.

atına yulaf ve iki parça ekmekle bir şişe bira verir ve atının çok zayıfladığını, herhalde başının sancıdığını, devamlı sesli sesli soluduğunu, burnunun aktığını, kaygı içinde not eder. Bunu takip eden günlerde de, hep atından, ne kadar yediğinden ve nasıl olduğundan söz eder. "Ulaşım aracı"nın çok itinalı bir bakıma ihtiyacı vardır, iyi bir ahır bulmak, yatacak yer bulmaktan daha önemlidir.

O dönemin misafirhaneleri çok mütevazıydı, çoğunlukla yerde tek bir saman yatağı olur, diğer yolcular ve serseriler de buldukları yere kıvrılırlardı. Sanatçı, 5 Haziran'da Massow'da geceler. Han odasını gösteren resimde, yerde samanların üstünde yatan iki kişi vardır, pelerinleri yastık vazifesi görür, yüksek arkalıklı bir koltuğun üzerine at örtüsü ve eyer konulmuştur. "Yattıktan sonra, Uhde adında bir vergi müfettişi, Berlin'deki konsülün erkek kardeşi, Mayer adında bir cerrah ve iki müzisyen geldi. Benim uyuduğum odada müzik yaptılar, dansedip şarkı söylediler ve boş boş konuştular. Ben uyuyormuş gibi yaptım. Kim olduğumu sordular. Cevap: Berlinli; Danzig'e gidiyor. Karşılık: Berlinliler konyak içtikleri zaman iyi insanlardırlar. Sonra çekip gittiler. Hancıya kim olduklarını sordum ve bu tür insanları bu saatte içeri aldığı için ona sitem ettim. Kadın, dul olduğunu ve onun hanında herkesin istediğini yaptığını söyleyerek özür diledi".[18] Ertesi

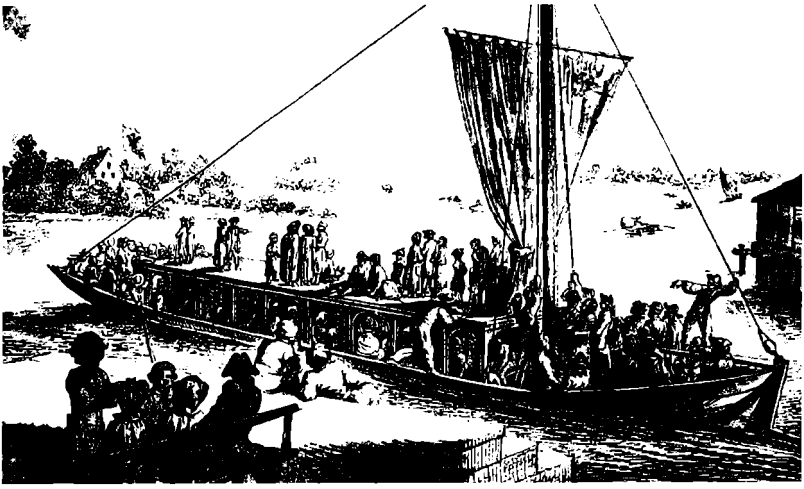
gün Plathe'da, kapıda ne mandal ne de kilit olduğu için Chodowiecki sırt çantasını ve kılıcını burnunun dibine koyar, çalınmasın diye elbiseleriyle yatar. Wutzkow'daki hancı hırsızlardan söz eder ve o zamanlar ağızdan ağıza yayılan cinayet ve korku hikâyeleri anlatır.

Şoselerin ve yolların durumu çok kötüdür ve Chodowiecki zorlukla yol alır. "Plathe'ya üç-dört mil kala atımla bir bataklığa girdim. Başta atımın ön bacakları çamura saplandı, yukarı çekmek istedim, ama atımın gücü kalmamıştı, devrildi. Kendimi pelerinimden kurtarıp, inmeye çalıştım, atım tekrar doğruldu ve yeniden çamura saplandı, atımı mahmuzlamayı denedim, o sırada bütün gücüyle toparlanıp, kurtulmaya çalıştı. Atımdan inmeyi başardım, ancak yeni bir engelle karşılaştım. Sert bir zemin üzerinde duruyordum, ama etrafım bataklıkla çevriliydi. Bastonumla etrafı yokladım".[19]

Bu yolda seyahat trafiği pek işlek değildir. Chodowiecki, karşılaştığı insanları not defterine kaydeder: Askerler, tek atlı arabasıyla Kopenhaglı bir tacir, akşamüstü beygirlerini yakınlardaki tarlaya götüren çiftçiler –"az çaba ve az masraf gerektiren pratik bir seyahat türü"–, posta arabacıları ve gezgin hokkabazlar. Chodowiecki, ne yulaf ve buğdayları ne de ekmekleri olan, insanların inanılmaz bir sefalet içinde yaşadığı yoksul Kaşub* köylerini de resmeder. Hatta bir köylü kadını iki-üç yaşındaki çocuğunu kendisine hediye etmek ister.

Chodowiecki 11 Haziran'da Danzig'e ulaşır. Yaklaşık 450 km'lik yolu sekiz günde katetmiştir; bu başarı epeyi hayranlık uyandırır. Oliva kapısındaki karakolda ona çok iyi davranırlar, nöbet tutan subay ona yalnızca adını, adresini ve mesleğini sorar. Oysa aynı dönemde, filozof Arthur Schopenhauer'in annesi Johanna Schopenhauer, yaylısının ve bagajının kuşkuyla arandığına, yolcuların, hatta çocukların bile arabalardan indirilip şiddetli yağmur altında bekletildiğine tanık olmuştu. O dönemlerde, nöbetçiler insanların, özellikle de hanımların üstünü başını aramaktan ayrı bir zevk alıyorlardı. Hanımlar, modaya uygun çember eteklerinin kocaman ceplerini herkesin gözü önünde boşaltmak ve içindekileri göstermek zorunda kalıyorlardı. Kent kapılarındaki arama taramalar, gümrük ve pasaport kontrolü, gümrük vergisi, yol ücreti ve diğer harçlar seyahati felce uğratmıştı. Bu yüzden, kentin kapısından hızlıca geçebilmek Chodowiecki'yi çok rahatlatmıştı.

* Kaşublar: Gdansk'ın batısında yerleşmiş Polonya ya da Vend asıllı halk. (e.n.)



*Daniel Chodowiecki, Vistül nehrinde yedeğe alınan mavna, 1773.*

Chodowiecki memleketinde dokuz hafta kalır, eski sokakları, yüksek alınlıklı evleri ve yelkenlilerle kıpır kıpır Baltık Denizi'ni resmeder. Bir dizi davete gider ve o dönemde kentlilerin çok rağbet ettiği bir nehir gezisine katılır. Chodowiecki, 10 Ağustos'ta dönüş yolculuğuna çıkar. Naugard'daki handa, bir Hamburgluyla aynı yatağı paylaşabileceği söylendiğinde, hancının odasındaki samanların üzerinde yatmayı tercih eder. Gece uykusunda konuşan, gürültü yapan ve sonunda odanın içinde bir aşağı bir yukarı dolanmaya başlayan hancıdan korkan Chodowiecki, soluğu avluda duran boş bir saman arabasında alır, bu kez de, boynundaki çanın çıkardığı sesle onu ikide bir uyandıran öküz yüzünden rahat edemez. Birkaç gün sonra, dayanılmaz sıcaklar yüzünden yolculuğuna ara vermek zorunda kalır. Son haftaların verdiği yorgunluktan bitap düşen sanatçı, 18 Ağustos'ta Berlin'e döner. Aradan iki ay geçer geçmez, yeniden seyahate çıkar, not defterini de yanına almayı unutmaz elbette.

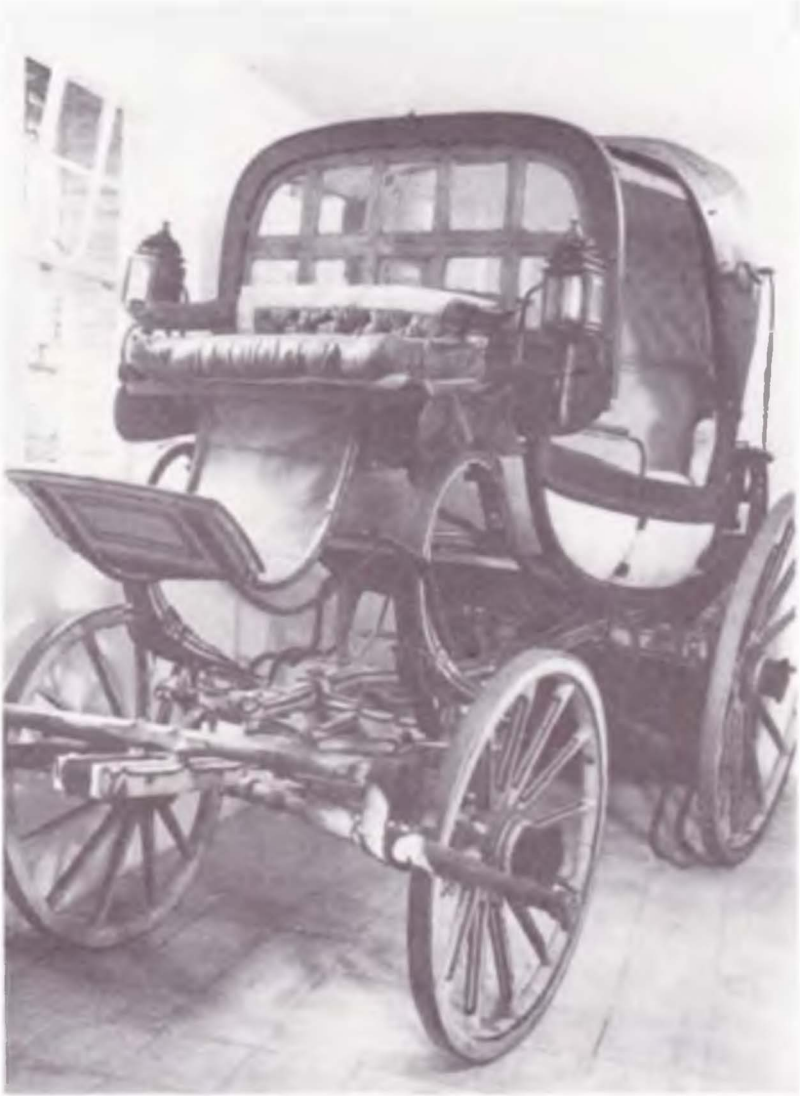
Chodowiecki 63 yaşındayken –1789'da– yine at üstünde, bu kez son uzun yolculuğuna çıkar. Yolculuk hedefi, Orta Avrupa'nın sanat merkezi Dresden'dir. Bu "eğlence seyahati"nde tuttuğu notlar, 1773 yılından beri dönemin ruhunun ve doğa duygusunun nasıl değiştiğini

gözler önüne seren manzara tasvirlerini de kapsar. Elbe'de bir gemi seyahatini, Plauen'da bir gezintiyi ve Saksonya İsviçresi'nde yeni keşfedilen Königstein kalesine yapılan at gezintisini anlatır. Oraya "çok taşlı ve tehlikeli yollardan gidilir, sağ tarafımızda kocaman sivri kayalar, sol tarafımızda Pyrn taşocakları, arada korkunç uçurumlar vardı, hatta bir keresinde atınızdan inmek zorunda kaldık" Fakat kaleye vardığında, doğru dürüst bir rehberlik hizmetinin tadını çıkarır: "Kaleye varınca doğruca büyük şarap fıçısına gidildi. Prenslerin silip süpürdükleri irili ufaklı gümüş tabak çanakların olduğu bir odaya götürüldük, prensin, komutanların ve saygıdeğer topluluğun şerefine içtik; onların onuruna bir de kerevet verdiler altımıza, vs. Sonunda kuyunun başına gittik, su doksan arşın derinliğindeki bir kuyudan, iki adamın çevirdiği büyük bir makara yardımıyla çekiliyor... Bütün bu fevkalâdelikler, işlerini yaptıktan sonra para ödenmesi gereken çeşitli insanlar tarafından gösteriliyor".[20]

Chodowiecki, o dönemin duygusal abartısından ve taşkınlığından uzak, açık fikirli ve sağduyulu bir gözlemci kimliğiyle seyahat etmişti. Onun seyahat eskizleri kadar gerçekçi başka resimler pek yoktur. Fakat özellikle de günlükleri, hükümet merkezinden ve canlı ticaret yollarından uzaktaki seyahatin ve o hareketli dönemdeki yaşamın ilginç, insanı ferahlatacak kadar canlı bir tablosunu sunar.

## *Brenner Geçidi'nden Düşler Ülkesine*

Bir başka ülke daha yoktur ki, insanların fantezilerini, hayal ve arzularını İtalya kadar beslemiş olsun. Daha 1690 yılında bir vakanüvis, "Avrupa bir yüzükse eğer, İtalya ortasındaki elmastır" demişti. Soylular ve burjuva sınıfı öteden beri, Roma, Napoli ya da Venedik'e gitmekten pek hoşlanırlardı. Johann Joachim Winckelmann'ın klasik dönemin yüceliğini, "asil sadeliği ve sessiz görkemini" övdüğü yazıları ve antik Yunan'ın yeniden doğuşu, İtalya seyahatlerinde yeni bir çığır açtı. Antikçağ esin kaynağı haline geldi, biçemi, güzelliği ve sadeliği sanata ve edebiyata örnek oldu. Antikçağ uzmanı bir rehber olan Winckelmann 1755-1768 yılları arasında, sanat meraklılarına Roma'yı gezdirmişse de, yine de, "bütün soylular buraya budala gelip, eşek dönüyorlar; bu insan türü, ders verilmeyi ve bir şeyler öğretilmeyi hak



*Goethe'nin seyahat yaylısı.*

etmiyor" demişti.[21] Bir gün genç bir Danimarkalı, kentte altı ay kaldıktan sonra, Winckelmann'ın yanına gider ve Roma'nın en saygın âlimlerinin adını öğrenmek ister. Winckelmann'ın kendisine verdiği listedeki şahsiyetlerin hiçbiriyle görüşmeden bu listeyi de yanına alarak kentten ayrılır. Seçkinlerin ve aydınların yanı sıra, muhabbet ve eğlence peşindeki gezginler de güneye akın ediyorlardı. Evet, bazıları İtalya'ya sırf "bir kez görmüş olmak" için gidiyordu. Goethe, İtalya seyahati sırasında ülkeyi son sürat gezip dolaşan bir Fransızla karşılaştıktan sonra şunları yazar: "O da seyahat ediyor! Ve ben, insanın kendisi dışında başka bir şeyin farkına varmadan nasıl seyahat edebildiğini hayretle izliyorum".[22]

İtalya sayısız kişinin gözünde o dönemin "Arkadia"sıydı, hakkında çok yazıldı çizildi, şarkılar bestelendi. Gezginlere yol boyunca antikçağın yüce hatıraları, Michelangelo ve Borromini'nin muhteşem heykelleri eşlik ediyordu. İtalya, bir tarih kitabı; resmin, müziğin ve tiyatronun, muhteşem festival ve eğlencelerin ülkesi sayılıyordu. Yine bazıları, doğasının egzotik cazibesi ve insanlarının yaşam sevincinden ötürü İtalya'yı Avrupa'nın bahçesi diye göklere çıkarıyordu. Kimse İtalya macerasını kaçırmak istemiyordu. Nitekim, ressam Tischbein, tarihçi Schlözer ve Lessing, Goethe, Herder, Stendhal gibi yazarlar da İtalya'ya gittiler. Ardı arkası kesilmeyen bir gezgin ordusu İtalya'ya akın etmeye başladı: Bütün ülkelerden sanatçılar ve aydınlar, pitoresk harabe romantizmi peşinde koşan zengin İngilizler, çok sayıda hizmetçiyle birlikte kışı Roma'da geçiren Rus soylular ve Amerikalı ilk kapitalistler. Bu hareket 19. yüzyılın ortalarında, Ferdinand Gregorovius ve Jacob Burckhardt'ın bilimsel seyahatleriyle birlikte yeni bir kimlik kazandı.

Çok çeşitli umutlar "vaat edilmiş ülke"ye bağlandı. Ressam Möller takma adıyla gece ansızın İtalya'ya doğru yola çıkan Goethe, kendisini bilinmeyene götüren bu kaçışı, ruhsal bir yeniden doğuşun ve yaratıcılığının başlangıcı olarak görür. Diğer yolculara uyarı mahiyetinde, Vicenza'daki hanlarda kırık dökük ve kirli eşyaların, iğrençliklerin ve birtakım hayal kırıklıklarının da hesaba katılması gerektiğini yazar. Yine de, "saf, kalıcı haz uğruna" bütün bunların üzerinde durulmamasını öğütler.

Özgür sanatçı idealinden; sanatçı kolonilerinde aynı düşünceleri paylaşan insanlar arasında yaşamak ve yaratıcılığı destekleyen birliktelik düşüncesinden etkilenen çoksayıda kişi güneye yerleşti. Hans Christian



*"Hiç kimse benden daha hızlı olamaz!" Konu peşinde koşan ressam, İtalya'yı dört nala geziyor.*

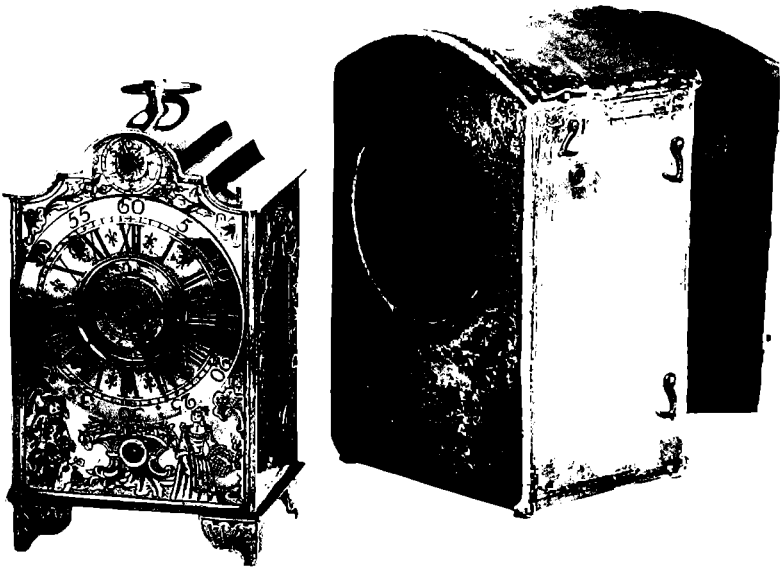
Andersen en güzel masallarını Roma'daki eski "Caffé Greco"da yazdı, Gogol'e *Ölü Canlar*'ın esin perileri burada geldi ve Goethe o dar mermer masalardan birinde *Iphigenia*'nın son perdesini kaleme aldı. Ludwig Richter'in o güzelim yaşam hatıralarını, tarladan eve dönen Campagna çiftçilerini, asa ve sırt çantalarıyla gezginleri resmettiği İtalya manzaralarını da unutmayalım.

Kimileri, kendi boğucu küçük burjuva çevrelerini, içsel uyum ve gerçeklik dolu daha iyi bir dünya bulmayı ümit ettikleri İtalya'ya da taşıdılar. Günün koşullarını, ülkenin parçalanmasını ve insanlarının yoksulluğunu görmezden geldiler ya da idealist bir biçimde çarpıttılar. Gerçekler, kafalarındaki ideal görüntünün tılsımını bozsa da, yalnızca ülkenin koca geçmişiyle ilgilendiler. *Italomania*'nın ortaya çıkış sebepleri çok çeşitli olsa da, böyle bir seyahatin insanı etkileyen ve geliştiren gücünü övmeyen pek kimse yoktu. Giovanni Battista Piranesi'nin gravürleri, antik ve çağdaş Roma manzaraları sevilen andaçlar olarak

bavullarda yerlerini almış, gezginlerin kalemlerinden çıkma sayısız eskiz ve suluboya resim, eve döndükten sonra salonun ya da çalışma odasının baş köşesine asılmıştı.

İtalya yolcuları, çeşitli güzergâhları izleyerek, Hollanda, Fransa ve İsviçre üzerinden güneye indiler. Yol üstündeki bu ülkelerin gezilip görülecek yerleri de ihmal edilmedi, çünkü Goethe'nin de çok iyi ifade ettiği gibi, "insan bir yere varmak için değil, seyahat etmek için seyahat eder".[23] İtalya'ya, Varşova, Viyana, Trieste ya da Almanya ve Brenner Geçidi üzerinden de gidilebiliyordu. Sevilen mola yerleri, Goethe ve Schiller'e nezaket ziyaretlerinin yapıldığı Weimar ya da "18. yüzyılın süsü ve simgesi" Dessau-Wörlitz idi (Christoph Martin Wieland). Bazıları da, "birinci kalite beyaz porseleni" ile ünlü Meissen'ı, Dresden'ın sanat hazinelerini ya da "Unter den Linden" caddesinde Voltaire, Mirabeau, Madame de Staël, Stendhal, İtalyan şair Vittorio Alfieri, Goethe, Mozart, Beethoven ya da Chopin gibi ünlülerin gezindiği Berlin'i tercih ediyorlardı. İngiliz yazar James Boswell, Wittenberg'de büyük bir şaşkınlık yaşanmasına neden olmuştu. Orada,

*Mahfazasıyla birlikte bir seyahat saati.*



Aydınlanmacı Samuel Johnson'a, Melanchton'un mezar taşı üzerinde kaleme alındığı söylenen bir mektup yazmış, bu amaçla şatodaki kilisenin zeminine uzanınca, etraftaki insanlar pek eğlenmişti.

Yol ne kadar yorucu ve uzak, –genellikle, İtalya'ya özgü iki tekerlekli eşek arabasıyla "cehennemi yollar"dan, daracık Alp geçitlerinden geçiliyordu– yol harçlığı ne kadar kısıtlı olursa olsun, İtalya'nın doğası herkesi cezbediyordu.

Bütün yollar Roma'ya çıkıyordu. Klasik antikçağ başlıca ilgi odağı haline geldi, ama Avrupa kültürünün beşiği olan ve dört yüzyıl boyunca Türklerin hâkimiyeti altında kalan Ege kıyısındaki o malum ülke bu ilginin dışındaydı. Winckelmann, yeniden keşfettiği klasik sanatın doğduğu ülkeye asla ayak basmamış, Goethe ve Hölderlin Yunan ülkesini yalnızca "ruhlarıyla aramışlardır" O dönemde Yunanistan'a çok az kişi gitti; Lyonlu doktor ve arkeolog Jacques Spon ve botanikçi Pitton de Tournefort ya da 1773-1774'te seyahatnamesini yayımlayan Baron von Riedesel, 17. yüzyılda Yunan diyarına ayak basan ender kişilerdendi. Çizdiği Yunan manzara ve harabelerinin resimleri elden ele dolaşan Baltıklı arkeolog Magnus von Stackelberg, Yunanistan'a ilgi duyulmasını sağladı. Fakat insanlar ancak yeni Yunan devleti kurulduktan sonra Yunanistan'a akın etmeye başladı. Tarihin rüzgârıyla savrulmuş çok sayıda yıkıntı ve harabeyle dolu, yaklaşık üç bin kişilik bir nüfusa sahip yozlaşmış bir kasaba olan Atina, 1835'ten sonra bakımlı bir klasik kente dönüştü. Anakarada, adalarda ve Anadolu'nun Ege kıyılarındaki tarihi eserler gün ışığına çıkarıldı, inanılmaz güzellikte antik kent harabeleri bulundu. Ülke, geçmişinden yararlanmaya, derken büyük bir açık hava müzesine dönüşmeye başladı. Yunanistan hayranlığı 19. yüzyılda neredeyse bir kült haline geldi. Tüm dünyada antikçağın ruhunu simgeleyen eşsiz Akropolis'in tanrıları, gezginlerin akınına uğradı.

## *Voltaire ve Rousseau'ya Hac Ziyareti*

Londra'dan yollanan bir mektup kanalı geçti ve atlı postayla Göttingen'e ulaştı. Mektubu yazan, arkadaşına, atlattığı seyahatin zorluklarından söz ediyordu: "Bu ayın onunda sağ salim, hem de seyahat grubunun en sağlıklı kişisi olarak buraya vardım. Yolculuk on beş

gün sürdü, son derece zahmetliydi ve sık sık hayati tehlike atlattık. Osnabrück'ten üç mil uzakta külüstür yaylımız öylesine tarümar oldu ki, sefil bir yerde birkaç gün kalmayı göze alamadığımız ve de Osnabrück'e yürüyerek dönmek istemediğimiz için, yeni bir tane satın almak zorunda kaldık. Denizde iki gün iki gece geçirdim; bunun sekiz saatten daha fazlası fırtınayla cebelleşmekle geçti, sonunda ön yelkenlerden birinin bezi yırtıldı ve tayfaların çoğunu deniz tuttu ki, bu az rastlanan bir şeydir. Kaptan, her an karaya oturmamızdan korktuğu için, kıyıdan iyice uzaklaşmak ve kuzeye doğru yelken açmak zorunda kaldı. Yarmouth'un bulunduğu enleme çıktık; tesadüf bu ya, gemide yatağımın serili olduğu yerin yakınında bir delik açıldı ve öyle bir dalga vurdu ki, her şey sırsıklam oldu, bunu bir zenci gördü; adam o kadar yumuşak kalpliydi ki, tek bir adımın bile zorlukla atıldığı bu kargaşa içinde gitti bana başka bir yatak getirdi. Ertesi gün rüzgâr, on altı saat içinde hatamızı telafi edecek ve gecenin onunda Harwich limanına demir atmamızı sağlayacak kadar döndü. Sabahın onundan akşam beşe dek deniz tutuyordu beni, yine de gemideki diğer yolcular kadar hasta düşmedim".[24]

Fizikçi ve yazar Georg Christoph Lichtenberg'in 1770'de başından geçen bu yolculuğun harika bir vakit geçirme yöntemi olduğu söylenemezdi. Çok masraflı olduğu gibi, kırık kemiklerle ve eziyetlerle sona ermesi az rastlanır bir durum değildi. Ancak, sihirli kelime "Aydınlanma" seyahate yeni itkiler kazandırdı. Sona eren 18. yüzyıl yeni bir yaşam duygusunun, geleneğin tüm önyargılarını ve çalışma odalarının tozunu silkip atmak isteğinin etkisi altındaydı. Aydınlanma dönemi, insanların dünyaya açılmasını sağladı, çünkü seyahat Aydınlanma'nın "*Sapere aude*!"* şiarına ve o dönemde insanlarda yaygın olan öğrenme isteğine çok uygun düşüyordu.

Gezginlerin toplumsal bileşimi değişime uğradı ve daha geniş kesimleri kapsar oldu. Günlükler daha kişiseldi artık; yalnızca tarihleri ve görülen şeylerin listesini içermiyordu. Gezginler, düşünce ve duygularını da yazmaya başlamışlardı. Resimler, farklı bir dünyayı yansıtırken kendini görmeyi de sağlıyordu. Rus yazar ve tarihçi Nikolai Michailoviç Karamsin, seyahatin insanı eğittiğini, ruhu ve kalbi beslediğini söyleyerek, şöyle bir talepte bulunur: "Seyahat edebilen herkes seyahat

* Sapere aude!: Bilgiden korkma! (e.n.)

etsin!" Ünlü seyahatlerin birçoğu –çok sayıda eserden de anlaşılacağı gibi– diğer uluslardan ders almak ve kendi ulusunun "mükemmelleştirilmesinde" rol oynamak gibi bir hedefe yönelikti. *Grand tour*'lar, güngörmüş beyefendilerin edep ve edepsizliklerini dünya âleme duyururken, burjuva aydınlanmasının merkezlerine yapılan yolculuklar, kalıcı etki ve itkilere neden oldu. Sanayi devriminin sürekli gelişme kaydeden ülkesi İngiltere'deki sağlam karayolları ve Britanya adalarının en ücra köşelerine bile ulaşan düzenli posta arabası ağı, düşünmeyi ve aynısını düşlemeyi teşvik etti. 1726'da Almanya, Macaristan, İtalya, İsviçre, Hollanda'ya giden Montesquieu, tüzüğü ve anayasayı araştırmak amacıyla İngiltere'de iki yıl kaldı. Aynı yıl Voltaire İngiltere'de Swift ve Pope'la tanıştı. 1734 tarihli *Lettres philosophiques* [Felsefe Mektupları] adlı eserinde yurttaşlarına ilk kez Locke ve Newton'ın felsefesini, İngiliz toplumunda parlamentonun ve ticaretle uğraşan burjuvanın önemini anlattı. Rousseau 1766'da bir süre tarihçi Hume'un yanında kaldı. Lichtenberg'in onca zahmetli İngiltere yolculuğu da büyük bir eğitim macerasına dönüştü, orası anayurdundan o kadar farklıydı ki: Burada talim terbiye, orada özgürce gelişip serpilen bir yaşam, burada baskı, orada güçlerin serbest oyunu. İnsanın üstündeki giysiler dışında her şeye el koyan "allahın belası deniz gümrüğü me-

*Napolyon'un bilim adamları Sfenks'in boyutlarını ölçüyor; Vivant Denon*, Voyage dans la Basse et Haute-Egypte, *Paris 1802.*



murları"ndan yaka silkse de, dönemin en gelişmiş ülkesinin İngiltere olduğunu ısrarla savundu: "Param olsaydı, çocuklarımı, akıl yürütebilene ve anlayışları sağlamlaşana kadar, artık bizim çokuluslu boş lakırdılarımızla bozulamayacakları bir yaşa, on beş yaşına gelinceye kadar İngiltere'ye yollardım".[25]

İnsanlar ne büyük beklenti, merak ve sabırsızlıkla ayak basmışlardır Paris'e. Değil mi ki bu kent, kentlerin kraliçesi, birçok ülke için estetiğin ve modanın kaynağı, mutlakiyetçi hükümetin ve Aydınlanma'nın eleştirel düşüncesinin çıkış noktasıydı. İngiltere, Almanya, Rusya ve kuzey ülkelerinden gelen aydınlar ve züppeler burada çeşitli biçimlerde gönül eğlendiriyorlardı.

1790 yılında Paris'te geçirilmiş bir günün enfes tasvirini Karamsin'e borçluyuz: "En iyi otellerden birinde bir oda kiralanır. Sabahları kahvaltıda –sırası gelmişken şunu da söyleyeyim, burada kahve ne Almanya ne de İsviçre'deki kadar iyi– her zaman, ağlanacak ya da gülünecek acayip bir şeyler yazan dergi ve gazeteler okunur. Bu arada, hoşsohbet, maskara berber gelir; saçlarınıza Provence'ın en güzel kokularını sürüp, olabilecek en beyaz ve hafif pudrayı serperken, bir yandan da Mirabeau ve Maury, Bailly ve Lafayette ile ilgili eğlenceli hikâyeler anlatır. Daha sonra, sade, temiz bir frak giyilir ve kentte piyasa yapmaya çıkılır. Palais-Royal'e, Tuileries sarayına, Champs-Elysees'ye, herhangi bir ünlü yazar ya da sanatçıya, gravürler satan dükkânlara ya da Yunan ve Latin klasiklerin muhteşem baskılarını hayranlıkla seyretmek için Didot'ya gidilir. Bu arada öğlen olmuştur. O zaman, bir ruble karşılığında beş altı kap leziz yemek, bir de tatlı alınan bir lokantaya girilir. Komedi saati gelene kadar, heykelle dolu bir kilise, bir resim galerisi, bir kütüphane ya da tabiat koleksiyonu gezilerek vakit geçirilir; çan altı kez çaldıktan sonra, arzu edilirse, göze ya da kulağa, ağlama ya da gülme isteğine hitap eden bir operaya ya da tiyatroya gidilir. Gösteri bitince, seyir sırasında hissedilen yoğun duygulardan sonra toparlanabilmek için Palais-Royal'deki kafelerden birinde, bir çanak bavaroise* afiyetle yenir, kubbelerin, kemerlerin ve çift şeritli bulvarların muhteşem aydınlatması seyredilir, derin fikirli politikacıların konuşmalarına kulak kabartılır bazen; sonra da sessiz otel odasına geri dönülür ve o gün yaşananlar düşünülür, düşünceler

* Bavaroise: Bir çeşit Fransız kreması. (e.n.)



Schlemihl'in Kuzey Kutbu yolculuğu; *E.T.A. Hoffmann'ın bir karakalem çalışması, 1816. Chamisso'nun planladığı Kuzey Kutbu keşif gezisini hicveden bir karikatür.*

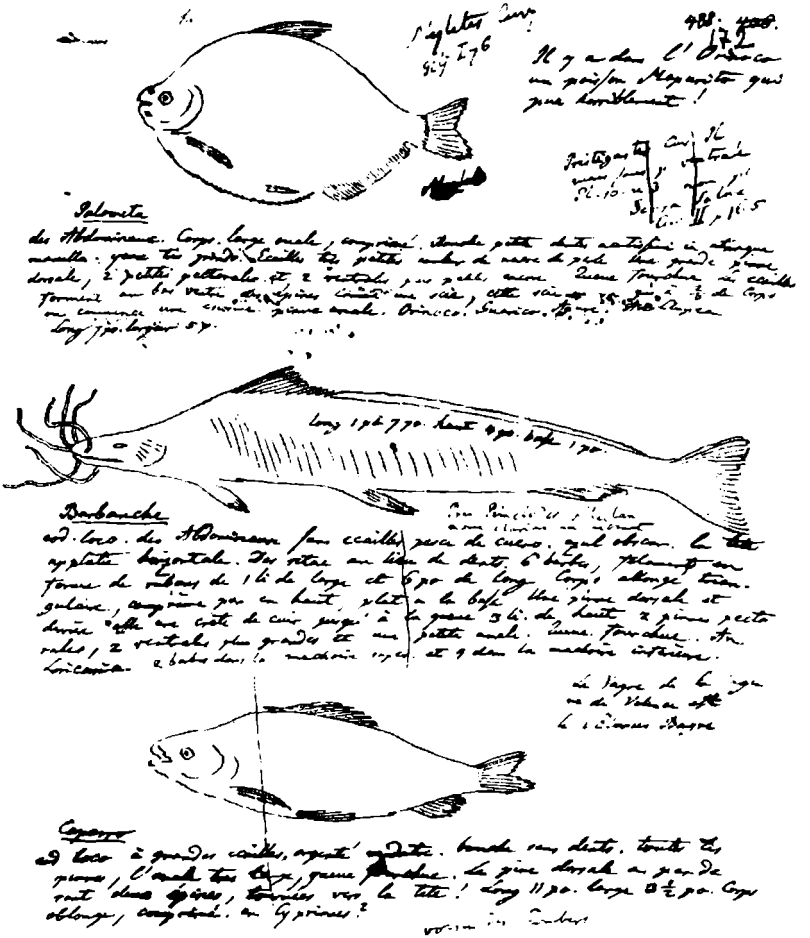
toparlanır ve belki de, günceye bir iki satır karalanır. Nihayet –her günün ve her yaşamın sona erdiği– yumuşacık yatağa atarsınız kendinizi ve neşe içinde ertesi günü düşünerek uykuya dalarsınız".[26]

Paris ziyaretçileri, yalnızca kilise ve sarayları değil, Parlamento kararıyla açılan müzelerin sanat galerilerini ve garip nesnelerin, tuhaflıkların sergilendiği koleksiyonları da ilgiyle geziyorlardı. İnsanlar operada, köklü bir geleneğe sahip "Café Procope"ta ya da gece toplantılarında buluşmayı tercih ediyordu. Bazılarını Versailles'ın saray ve bahçeleri, Fontainebleau ve Chantilly, Lyon ya da Rhône bölgesi cezbederken, bazıları da tiyatro oyunları, sanat eserleri ve siyasi yazınla ilgileniyordu. Ya da, Herder'in Fransa'da geçirdiği dört ay boyunca yaptığı gibi Ansiklopedistlerle görüşüyorlardı. "Dönemin ruhunu oluşturan her şeyi" inceliyor, Aydınlanma'nın saygıdeğer mekânlarına gidiyorlardı.



*Tolaga koyuna varış, Yeni Zelanda, 23-29 Ekim 1769, James Cook'un karakalem resmi.*

Voltaire'in evi, özgürlükçüler, edebiyatçılar ve aristokrat gezginlerin Kâbesihaline geldi. Ligne prensi ve Giacomo Casanova da "Ferney piskoposu"nu ziyaret etmiş, Casanova, Voltaire'in evindeki ziyafetlerin mükemmelliğine dikkat çekmiştir. Voltaire de bir kez kendisi için "Avrupa'nın hancısı" demişti. Yazın, onu ziyaret eden sayısız şahsiyetin ismini kaydeder: Diderot ve d'Alembert, İngiliz tarihçi Edward Gibbon, James Boswell ve John Moore, John Lord Spencer, Benjamin Franklin ya da Çariçe II. Katerina'nın yolladığı hediyeleri sunan bir Rus heyeti. Yurtdışından gelen çok sayıda kişi, eğer o sırada seyahatte değilse, büyüleyici Madam de Staël'in ünlüleri etrafına topladığı Coppet köşküne giderdi. Rousseau'nun 1778 yılındaki ölümünden sonra, sayısız kişi, Montmorency ormanlarında *Yeni Héloïse*'ı anmak ya da filozoftan arta kalan fani bedeninin muhafaza edildiği Ermenonville yakınlarındaki Ile des Peuplier'deki mezarının başında hasret gözyaşları dökmek için Fransa'ya hacca gitti.



Alexander von Humboldt'un 1799 tarihli Güney Amerika seyahati güncesinden.

Fransız Devrimi'nin "muhteşem doğuşu" (Hegel), her ulustan özgürlük âşığı insanın gözlerini Fransa'ya çevirmesine neden oldu. Georg Forster Paris'e geldi, demokratik yazar Eduard von Clauer de, devrime şahsen katılmak için, Berlin'den Strazburg ve Paris'e gitti. Pedagog Joachim Heinrich Campe'nin yazdığı *Briefe aus Paris* [Paris Mektupları] ve müzisyen Johann Friedrich Reichardt tarafından kaleme alınan *Vertrauten Briefe über Frankreich* [Fransa Üzerine Mahrem Mektuplar] şevkle okunuyordu. İskoç fizikçi John Moore'un bir tanık kimliğiyle yazdığı raporlar da hareketli bir dönemin belgeleri olarak büyük ilgi görüyordu.

İdeal devlet sorunsalı birçok Aydınlanmacı'yı meşgul ediyordu. İsviçreli matematikçi Leonhard Euler, Schlözer ya da Herder, II. Katerina'nın kudretli Rusya'sında örnek bir model görüyorlardı. Genç Ruslar, Orta ve Batı Avrupa'yı dolaşıyor, kışları sert geçen barbar "Moskof İmparatorluğu"na dair korku masallarını çürütüyorlardı. Alman doğa bilimci Peter Simon Pallas, Petersburg Bilim Akademisi adına Doğu Rusya ile Güneydoğu Rusya'yı, Sibirya ve Çin sınırındaki bölgeleri keşfediyordu. Pallas'ın başlıca eseri, *Reisen durch Provinzen des Russischen Reiches in den Jahren 1768-1774* [1768-1774 Yılları Arasında Rus İmparatorluğu Eyaletlerinde Seyahat], Georg Forster'in ünlü dünya seyahatleri, Carsten Niebuhr'un Arabistan keşif seyahati ve Alexander Humboldt'un Amerika seyahati, dünyanın bilimsel açıdan keşfedilmeye başlandığı yeni bir çığır açtı.

Louis Antoine de Bougainville'in 1766-1769 tarihleri arasındaki keşif gezisinden sonra Pasifik adaları da ilgi odağı haline geldi. Ada sakinlerinin kaygısız, doğayla iç içe yaşamlarının romantize edilmiş tasvirleri, Rousseau'nun doğayla uyum içinde yaşanması gerektiği görüşüyle örtüşüyor, Pasifik Okyanusu bir model ve ideal oluşturuyordu. Buna karşılık, James Cook'un Tahiti'ye yaptığı keşif gezisi (1768-1771), adanın yerlileri, bitki ve hayvanlarına dair ayrıntılı tasvirlerle, çarpıtılmamış bir görüntüsünü sunuyordu. Yine de, aralarında Gottlieb Klopstock ve Heinrich Voß'un da bulunduğu çeşitli yazarlar, 1777 tarihinde uzaklardaki ada Otaheiti'ye (Tahiti) hep birlikte hacca gitmeyi ve orada kuracakları bir sanatçılar kolonisinde ebedi güneş ve palmiyeler altında yaşamayı planlıyorlardı. Matthias Claudius, Otaheiti rüyasını şiire döktü, Beethoven bestesini yaptı. J.F.W. Zacharias'ın sayfalarca süren "Tayti oder die glückliche Insel" [Tayti ya da Mutlu Ada] adlı şiirinin illüstrasyonları Chodowiecki'nin elinden çıktı. Özgürlük aşkı



Aya uçan gezgin, *Francis Godwin, gravür, 1659.*

ve romantizm özlemi duyanlar, dört duvar arasına sıkışmış âlimliği protesto edenler, dönemin ruhsuz rasyonalizminden yakınanlar –düşleri asla gerçekleşmemiş olsa da– Avrupa bıkkınlığını yıllarca ayakta tutan bu maceracı göç planında buluştular.

Ancak sıradan bir gezgin için, Asya, Avustralya, Afrika ve Amerika kıtaları *terra incognita** olmaya devam etti. Çoğu kişi bu uzak yerlere duydukları özlemin tesellisini edebiyatta buldu. Uyduruk seyahatnameler ve hiciv romanları –Jonathan Swift'in *Gülliver'in Seyahatleri*, Daniel Defoe'nun *Robinson Crusoe*'su ya da Ludvig Holberg'in *Nicolai Klims unterirdische Reise* [Nicolai Klim'in Yeraltına Yolculuğu] ütopyası– geleneksel şövalye ve haydut romanları arasında yerlerini aldılar ve her yerde oburca tüketilmeye başladılar. Fakat özellikle de, fantastik uçan araçlarla ütopik adalara, aya ve gökyüzü imparatorluğuna yapılan yolculukları anlatan kitaplar rağbet gördü. Rétif de la Bretonne'un *La découverte australe par un homme volant* [Uçan Adamın Güney Keşfi] adlı romanında, roman kahramanı 1781 yılında devletlerin en mükemmelini kurmak için bir Pasifik adasına uçar. Bir başka kitap da şudur: *A Voyage to the Moon. Strongly recommended to all Lovers of real Freedom* [Aya Yolculuk – Gerçek Özgürlük Âşıklarına Şiddetle Önerilir]. Jonas Ludwig von Heß ise, *Durchflüge durch Deutschland* (1793- 1800) [Almanya'yı Uçarak Gezmek] adlı eserini 1789 yılında, "despotizmin kalesi" Bastille'e hücum edildiğinde yazmaya başladı.[27] Aydınlanma döneminin seyahatleri ve ütopyaları üzerinde yeni bir çağın şimşekleri çakıyordu.

* Terra incognita: Keşfedilmemiş topraklar. (e.n.)



*St. Gotthard'da yolculuk eden İngilizler, litografi; J. Schoppe ve C. W. Gropius,* Malerische Ansichten verschiedener Gegenden… [*Çeşitli Yerlerin Şairane Manzaraları*], *Berlin 1824-1825.*

# *Doğanın Keşfi*

## *Tabana Kuvvet Yollarda*

Vahşi ve romantik dağlarla çevrili Cenevre Gölü'nün kıyıları yeni bir doğa duyarlılığının beşiğiydi. Rousseau'nun "*Retournons à la nature!*" ["Doğaya dönelim!"] diye ifade ettiği, doğaya, öze, sadeliğe dönüş çağrısı ve İsviçre göllerinin, dağlarının nefes kesen tasvirleriyle bezeli *La Nouvelle Héloïse* (1761) [Yeni Héloïse] adlı romanı, o dönemin Avrupası'nda çok büyük bir ilgiyle karşılandı. Yeni bir doğa aşkı türedi, kentlilerin dört duvar arasından çıkıp el değmemiş kırlara akın etmelerine neden oldu, bazılarını da yoğun bir duyarlılığa ve derinliğe gark etti. Henüz 1729 yılında İsviçreli şair ve doktor Albrecht von Haller'in büyük manzumesini ithaf ettiği Alpler'e, Rousseau'nun da itiraflarda bulunması, dikkatleri o zamana dek fark edilmemiş İsviçre üzerinde topladı ve İsviçre'yi Avrupa'nın sevilen tatil ülkeleri arasına kattı. Doğası renkli olan, bakımlı güzellikle yabanıllığı bir arada barındıran İsviçre, Avrupa'nın doğa aşkına mükemmelen karşılık veriyordu. Zaten ne zamandır özgürlüğün ve adaletin simgesiydi. İnsanların kendini doğanın kollarına atmasına, seyahat acentaları değil, filozof ve şairler önayak oldu.

Daha 1763'te, siyaset yazarı Justus Möser, *La Nouvelle Héloïse*'dan esinleniyor ve bir arkadaşından İsviçre'den dönerken, "şimdilerde pek tutulan Alpler'den bir parça getirmesini"[28] rica ediyordu. Goethe, 1775'te doğanın etkisi altında kalarak bütün ülkeyi gezdi. 1779 yılındaki Vevey ve Meillerie gezilerinde Rousseau'yu düşünüyordu duygulanarak. 1788'de filozof Christoph Meiners, "şimdilerde bütün yabancılar Lozan üzerinden buraya adeta hacca geliyor, özellikle de İngilizler ellerinde Rousseau'nun *Héloïse*'ı, haftalarca burada kalıyor, *Héloïse*'da adı geçen kutsal yerleri ziyaret ediyorlar" diyordu. Daha 1784'te Edward Gibbon, İsviçre'nin artık eskisi gibi sakin olmadığından, her tarafın yabancıların işgaline uğradığından yakınıyordu. Almanya'yı ve İsviçre'yi gezdikten sonra, bu ülkeleri on iki kalın ciltte fazlaca ayrıntılı bir biçimde anlatan yazar ve yayımcı Christoph Friedrich Nicolai gibi durmuş oturmuş bir adam bile, önceleri herkese itici gelen ıssız dağlardan etkileniyor, kendini genel coşkuya kaptırıyordu. Ancak o Rousseau gibi, kafasına estiği gibi yayan değil, kendisi tarafından tasarlanan, en yeni mil göstergesiyle donatılmış ağır seyahat arabasıyla yolculuk ediyordu.

Geniş elbiseleri, yürüdükçe yaylanan şapkaları ve güneş şemsiyeleriyle hanımlar ve dönemin pek de rahat olmayan kıyafetleri içinde beyler, iyi para ödedikleri ama en az kendileri kadar korkan rehberler eşliğinde buzullar üzerinde, dağ yamaçlarında salınıyorlardı. Hepsi de, 1787'de tüm uyarılara inat, üstünde redingot, ayağında uzun çizmeler, başında silindir şapkasıyla Mont Blanc'a ilk tırmananlardan biri olan doğa bilimci Horace Bénédict de Saussure'ü örnek alıp, onun gibi olmaya çalışıyorlardı. Tek donanımları, gereğinde yaslanılabilen ve tehlikeli yerlerde uçuruma düşmemek için bir korkuluk gibi kullanılabilen üç-dört metre uzunluğunda bir değnekti. O zamanlar, St. Gotthard üzerindeki, kaba taşlarla döşenmiş üç-dört metre genişliğinde daracık bir dağ patikası Tessin Kantonu'na ve İtalya'ya dek uzanıyordu. Bu patikadan yalnızca yürüyerek ya da katırlarla geçilebiliyordu. Özel kar küreyicileri, bu yolun her zaman açık kalmasını sağlıyorlardı.

1775'te İngiliz mineralog Gréville, girdiği bir iddia üzerine Napoli'ye kadar gitmek isteyince, arabasının defalarca parçalarına ayrılması, bu parçaların geçit vermeyen tehlikeli yerlerden omuzlarda taşınması, sonra yeniden birleştirilmesi gerekmişti. Özellikle de, patikanın iyice daraldığı yerde, araba yalnızca iki tekerleği üzerinde gidebiliyor, yolun dışında kalan diğer iki tekerleği de sekiz-on güçlü adam tarafından

havaya kaldırılıyordu! Bu belalı geçitten arabayla geçen ilk kişi olan Gréville, Altdorf'tan Magadino'ya yedi günde gitti. Bu patika, arabaların geçebileceği bir yol haline ancak elli yıl sonra getirildi, tren ilk kez 1882'de dağı tırmandı. Büyük şirketler büyük yatırımlar yaparak ülkeyi turizme açtı. Geçitlere yollar yapıldı, dağlar delik deşik edildi. Modern oteller yerden mantar gibi bitmeye başladı. Alp geçitlerindeki misafirhaneler bugün bile, ortaçağ yolları üzerindeki hanları çağrıştırır.

Gezgin asası, yağmurluk ve sırt çantası kuşanan gençler, talihlerinin peşine takılıp dünyaya açılıyordu. Macera ve aşk yaşayıp, yurt özlemi duyduktan sonra eve dönüyor, gezip gördükleri ülkeleri, romantik kıyıları, yemyeşil dağları ve başlarına gelen inanılmaz olayları anlatıyorlardı. Bu anlatılar, genç Karl Heinrich Lang'ın kalkıp, Macaristan'a gitmesine neden olmuştu: "Macaristan'da çifti bir kuruşa alınan leziz kızarmış tavuklar ve sudan ucuz şaraplarla ilgili haberler bana güven verdi; akşam Donauwörth'te, etrafındakilere caka satan bir eczacı, orada ayak banyosunun bile Burgonya şarabında yapıldığını söyleyince, bu yolculuğa çıkma fikri bana daha da cazip geldi".[29]

İskoçya, Alsas, Rügen adası ve Harz boydan boya geziliyor, yeni baştan keşfediliyordu. Harz'ın en yüksek dağı Brocken'daki küçük kulübeye sabahın köründe gidip soğuktan tir tir titreyerek, güneşin doğuşunu beklemek çok modaydı. İki genç İsviçreli, St. Gallenli gravür ustası Adrian Zingg ve Winterthurlu portre ressamı Anton Graff, 1766 yazında, kollarının altlarında eskiz defterleri, Dresden'den yola çıkmış, çevredeki "Bohemya ormanlarını" gezmişlerdi. Yurttaşları da onların izinden gidiyor, Lâbe vadisindeki garip biçimli kayalıkların İsviçre'ye çok benzediğini söylüyorlardı. Wilhelm Lebrecht Götzinger'in 1804'te yazdığı rehber *Schandau und seine Umgebungen oder Beschreibung der sogenannten Sächsischen Schweiz* [Schandau ve Çevresi ya da Saksonya İsviçresi'nin Tasviri], gezgin ve dağcıların yanlarına iyi bir dürbün, sağlam ve dikenli bir asa, sağlam botlar ve "isimlerini yazmak için fırça ve boya" almalarını tavsiye ediyordu. Ressamlar ve genç dağcılar yeni yerler keşfediyor, dönemin gözde ülkesine dayanarak, buraları "Bohemya İsviçresi", "Frankonya İsviçresi", "Mark İsviçresi" diye adlandırıyorlardı; Erzgebirge ve Riesengebirge de bu yerler arasındaydı. "Resim kadar güzel", "pitoresk" yerleri anlatan kitaplar zevkle okunuyordu.

Romantizm akımının yazar ve ressamları, geçmişin kokusunu duyuyor, yarım kârgir evlerin idilini, yüzyıllara direnen kale ve harabele-

riyle ortaçağ kentlerinin cazibesini dokunaklı bir biçimde övüyor, gerçeği rengârenk bir masala dönüştürüyorlardı. İskoçya, mavi mağarasıyla Capri, kaleleri ve güzel Loreley'in büyüleyici şarkısıyla Ren bölgesinin ayrı bir yeri vardı. "Ayaktakımının yabancıları kandırmak için uydurduğu, yerel hükümdarlarımızın yurdunun onurunu lekeleyen yalan yanlış hikâyeler", Dr. Thomas Alfried Leger'in hiddetlenmesine ve 1814 yılında doksan sayfalık *Führer für Fremde durch die Ruinen des Heidelberger Schlosses* [Yabancılar İçin Heidelberg Şatosu Harabeleri Rehberi] adlı eseri kaleme almasına neden oldu.

Seyahat ülkesi İsviçre'den, bugünkü kartpostalların atası *veduta*'lar gibi yeni bir andaç türü geliyordu. Gezginler, manzara ve kentlerin aslına uygun yapılmış bu tasvirlerine bayılıyor, andaç olarak evlerine götürüyorlardı. Sonunda, Johann Heinrich Bleuler ve oğulları gibi İsviçreli sanatçılar, metalbaskıresimlerinikendi yayınevlerinde çoğaltıp satma yoluna gittiler. Nitekim, ucuz gravürler ve giderek yaygınlaşmaya başlayan fotoğraflar, 1850'den sonra *veduta*'ların pabucunu dama attı.

Romantik dönemde, Eichendorf'un temizyürekli değirmenci çırağı Taugenichts* gibi, mavi ufuklara uzanmak, özlemle dopdolu, dur durak bilmeksizin amaçsızca gezmek sevilen uğraşlar arasındaydı: "İstemem ki, seyahat ederken atım, kahvem, temiz çarşaflı bir yatağım, gece takkem ve çizme çekeceğim olsun. Yolculuğun en güzel tarafı, sabah erkenden, kuş sürüleri üzerimizden uçup giderken kırlara açılmak, bugün bizim için hangi bacanın tüteceğini, akşama kadar nasıl bir talihle karşılaşacağımızı bilmeden dolaşmak değil mi zaten?"[30] Ludwig Tieck ve Wilhelm Friedrich Wackenroder, sabahın üçünde Jena'ya doğru yola çıkıp da ay ışığında gezmenin –kimileri de, ormanda ya da banklarda gecelemişlerdi– zevkini övdükten sonra, hiçbir gezginin sevmediği gece, birdenbire tercih nedeni haline geldi.

İnsan o dönemin seyahat rehberlerini karıştırdığında, gülümsemekten kendini alamıyor. 1820 yılında bile, Reichard'ın yedi yüz yetmiş altı sayfalık çok satılan rehberi *Der Passagier auf der Reise in Deutschland, der Schweiz, zu Paris und Petersburg* [Almanya, İsviçre, Paris ve Petersburg Yolcusu] gezginlerin yanlarına mutlaka, on dört günde bir yeniden doldurulması gereken çift namlulu tabancalar almalarını öğütlüyordu. Otel odalarının kapıları için kilit ve sürgünün yanı sıra, katlanabilir

* Taugenichts: İşe yaramaz, haylaz. (e.n.)

karyola, seyahat yatağı, döşek ya da böcekler ve "sağlıksız zevkperestler" nedeniyle en azından bir yatak çarşafı olmazsa olmaz eşya arasındaydı. Yazar ayrıca, haşaratlar karyolaya tırmanamasın diye demir karyolasının ayaklarını suyla dolu küçük kaplara oturtan Lady Craven'e dikkat çekiyordu! Özellikle de, su katılmış şarap, yahni ve yumurtalı yemeklere, diğer yolculara, politik ve dini tartışmalara, fahişelere ve cinsel hastalıklara karşı uyarıyordu. Rehber ayrıca, gece yolculuğundan kaçınılması gerektiğini ısrarla vurguluyordu, çünkü "en büyük doğabilimcilerinin kanaatine göre, geceleyin hava bitkilerin, ağaçların ve bataklıkların çıkardığı zararlı gazlarla dolar, bu yüzden de ay ışığında parlayan büyüleyici geceler genellikle sağlığa zararlıdır"!

Yazar Johann Gottfried Seume'nın, herhangi bir maddi destek almaksızın gerçekleştirdiği "*Siracusa Yürüyüşü*"nün* her zaman romantik olduğu söylenemez. Ucuz, sevimli hanlar bulmak ve nazik sınır bekçilerine denk gelmek için dua ettikten sonra, Aralık 1801'de Grimma'dan yola çıkıp, Dresden, Viyana, Trieste ve Venedik üzerinden Roma'ya yürüdü. Neredeyse hiç parası olmayan gezginin azığı, bir parça ekmek ve bir yudum suydu. Yoksul görünüşü sayesinde, haydutların saldırılarında hayatını yitirmedi. 1 Nisan 1802'de Siracusa'ya vardı, Etna'ya tırmandı. Paris ve Strazburg'a da uğradıktan sonra, 24 Ağustos'ta sağ salim evine döndü. Seume, İtalya'nın doğası ve sanatından çok, insanları ve yaşam biçimleriyle ilgileniyordu. Çok okunan seyahatnamesinde, kötü yollar, sağanak yağmurlar, çamura saplanıp kalan arabalar, pis oteller, eziyetli bagaj kontrolünden acı acı yakınmasının yanı sıra, hükümetin baskıcı yönetimi ve toplumun yoksulluğuna dair keskin gözlemlerde bulundu. İtalya'da Seume'ya en sık sorulan soru şuydu: "Siz bu oyundan anlar mısınız?" Yoksul insanlar, onun gibi görmüş geçirmiş bir yabancının lotoda hangi rakamların kazanacağını hesaplayabileceğini ya da bir mucize yaratabileceğini sanıyorlardı. Seume, o duygusal ve romantik gezginlerden değildi, yazıları döneminin diğer aydın gezginlerinkinden daha çok eleştirildi. İtalya, Rusya ya da İskandinavya'ya yaptığı sayısız yolculuktan sonra şu sonuca varmıştı: "Yürüyerek gezen kişi, arabayla seyahat edenden daha fazla şey görür – arabayla seyahat etmek zayıflık işaretidir, yürümek ise güçlülük!"

* Seume'nın bu yürüyüşten sonra yazdığı ünlü eser. (e.n.)

Ortaçağdan bu yana, yeni kalfa olmuş birinin usta olarak bir yere yerleşebilmesi için, birkaç yıl boyunca dünyayı tanıması, yani dolaşması âdetten di. Lonca kuralları ve babadan oğula geçen atasözleri, yolculuğun süresini, iş talebini, lonca misafirhanesine varışı, yol harçlığını, müşterileri ve bütün menzil ve ustaların yazılı olduğu pasaportu belirliyordu. Kalfaların yolculuğa çıkmalarının nedeni, yeni çıraklara yer açmak ve esnaf arasındaki rekabeti canlı tutmaktı; sonuçta, hem zanaatta ustalaşılıyor hem de olgun ve açık fikirli ustalar yetişiyordu; yani "uzakların erdemi"ne sahip olunuyordu.

Böylece, 16. yüzyılda ayakkabıcı kalfası Hans Sachs, beş yıl boyunca Kuzey ve Güney Almanya'yı "turlamış", marangoz kalfası Ernst Döbel de, 1830-1836 yılları arasında, Afrika ve Asya'nın uzak bölgelerini gezmiş ve hatıra defterinde, İskenderiye'deki köle pazarından ve diğer maceralarından söz etmişti. Çoğu kişi Fransa, İtalya ya da Avusturya'yı tercih ediyor, sayısız sınır ve yolculuk yasağı, Almanya'da gezmeyi engelliyordu. 1836'da Macaristan'a giden Weißgerbli Johann Eberhard Dewald, günlüğüne şunları yazmıştı: "Alman İmparatorluğu'ndaki sayısız sınır engeli şeytanın bir buluşu olsa gerek. Bitmek tükenmek bilmeyen bariyerlerden geçmek ve her tür kent polisi ile jandarmanın yolculuk güncemi didik didik edilmesinden bıktım usandım artık; benim gibi, tek derdi dünyayı görüp, işini adamakıllı öğrenmek isteyen sıradan bir kalfa için ne eziyetli şeyler bunlar. En dürüst adamı bile tuzağa düşürecek bir örümcek ağına benzeyen gümrük bariyerleri ülkenin her tarafına yayılmış durumda. Eğer biz de, Freiburglıların yaptığı gibi, yüksek sesle itiraz etseydik, belki bir işe yarardı. Yalnızca konuşup durmak bir şeyi değiştirmiyor".[31] Esnaf kalfaları sürekli bagajlarını kontrol ettirmek, taşımakla yükümlü oldukları harçlığı, vizelerini, gezgin defterlerini, ve bulaşıcı hastalıkları olmadığını belgeleyen bir doktor raporunu göstermek zorundaydılar.

Şiir ve şarkılarda, "neşeli esnaf çırakları kollarının altında kemanlarıyla dünyayı dolaşır" denir. Aralarında on-yirmi yıl boyunca serseri gibi orada burada sürten, çalışmaktan çok gezginlikten hoşlananlar da vardı elbette. Ne var ki, iş ve para bulmak zordu ve giderek zorlaşıyordu. Esnaf kalfaları sık sık köyleri yoklayıp, birkaç kuruş ya da bir parça ekmek dilenmek ya da Şubat 1859'ta genç August Bebel'in yaptığı gibi kendilerini komşu ülkeye atmak zorunda kalıyorlardı: "İlkin Münih'e yürüyüp, umutsuzca iş aradık durduk. Sonra, Rosenheim üzerinden

Kufstein'a doğru yola koyulduk. Avusturya'ya nasıl geçeceğimizi düşünüp duruyorduk. O zamanlar, Avusturya'ya geçmek isteyen her esnaf çırağının beş gulden harçlığı olduğunu kanıtlaması gerekiyordu. Ama bizim o kadar paramız yoktu. Biz de, Bavyera'daki son istasyondan Kufstein'a giden trene binmeye karar verdik. Olabildiğince beyefendiler gibi görünmek için, çizme ve elbiselerimizi iyice temizleyip, beyaz yaka taktık. Yaptığımız hile işe yaradı. Üstümüzün temiz oluşu ve sınıra trenle gelişimiz, gümrük görevlilerini yanılttı ve sınırdan rahatça geçebildik. Buz gibi havada ve adam boyu karda Tiroller'i yürüyerek geçtik".[32] Sanayileşmeyle birlikte, giderek daha fazla esnaf işini kaybediyor, onlar da, mevsimlik işçiler, yurtsuzlar ve serserilerle birlikte dilencilik yapıyorlardı. Gezginlik artık toplumsal bir olgu haline gelmişti. "Özgürce gezme mutluluğu" ve "ataerkil düzene sahip bir dünya"nın romantik düşü, 19. yüzyılın ortalarında giderek solgunlaşmaya başladı.

## *İngiliz Gezginler ve Armağanları*

"İngilizler burada mı?" diye sorar Mephisto, *Faust*'un Walpurgis Gecesi sahnesinde. "Savaş alanlarını, şelaleleri, yıkılmış duvarları, klasik boğucu yerleri görmek için ne çok seyahat ederler; burası tam onlara göre bir yer"

Goethe bu ironik sözlerle, 18. yüzyılın sonlarında, özellikle de Napolyon savaşları bittikten ve Napolyon'un koyduğu kıta engeli kaldırıldıktan sonra, giderek büyüyen kafileler halinde kıtaya akın eden, Fransa, İsviçre, Almanya, İtalya, Anadolu ve Mısır'a kadar giden İngilizlerle alay eder. İngilizlerin herkesçe bilinen yolculuk düşkünlüğü tuhaf karşılanıyor, bu tutku kapalı ada konumu ve bu ülkede çok köklü bir geleneğe sahip *grand tour*'la açıklanıyordu. Ancak, sıkıcı günlük hayattan kaçma isteği, ekonomik gücün artması ve yeni iktisadi alanların açılması da bir rol oynamış olsa gerek.

Yeni doğa duyarlılığı ve gotiğin yeniden doğuşu (*Gothic Revival*) İngiltere'de daha 18. yüzyıl ortalarında yaşanmış ve dikkatleri harap şato, kale, kilise, mezarlık ve mağaralara çekmişti. Varlıklı İngilizler, Walter Scott'larından öğrendikleri üzere İskoçya'ya seyahat ediyor, rehberler eşliğinde manastır ve saray harabelerini, savaş alanlarını ve tarihi yerleri geziyorlar, Kuzeybatı İngiltere'deki Lake District'i

ziyaret ediyorlardı. Bazıları da, Lawrence Sterne'nin hayranlıkla okunan ünlü *A Sentimental Journey through France and Italy* (1768) [Fransa ve İtalya'da Duygusal Yolculuk] kitabına göre seyahat ediyor ya da Shelley, Byron ve ressam William Turner'ın izlerini takip ediyorlardı. İtalya'yı istila ediyor, bir harabeden diğerine koşuyor ve her yere isimlerini kazımayı da ihmal etmiyorlardı. Seume, Palermo'daki Monte Pellegrino'nun doruğundaki küçük bir kilisede bulunan Azize Rosalia resminin tümüyle isimle karalandığını görmüştü. Wilhelm Waiblinger 1829 tarihli *Die Briten in Rom* [İngilizler Roma'da] adlı novellasında, Mariano Vasi'nin ellerinden düşürmedikleri rehberinde adı geçen yerlerin isminin yanına bir çarpı işareti atabilmek için Roma'daki tapınak ve harabelerin yanından dört nala geçen ve buralara at üstünden şöyle bir göz atan varlıklı İngilizleri karikatürize eder.

Byron'ın *Childe Harold*'undaki (1816) üçüncü şarkının Ren nehrini anlatan kıtaları, ciddi bir Ren hayranlığının doğmasına yol açtı. Romantik Ren bölgesi, yerli halk bu bölgeyi anlatı ve şiirlere dökmezden

Die Briten in Rom [*İngilizler Roma'da*], *A. Schule'nin D. Lindau'dan esinlenerek yaptığı bir gravür, 1829.*



çok önce, İngiliz yazarlar ve sanatçılar tarafından keşfedildi. Artık her yerde, aileleriyle birlikte seyahat eden İngiliz gezginler görülüyordu. Ren bölgesine seyahat etmek, Rotterdam üzerinden Köln'e ya da Belçika üzerinden Waterloo Savaşı'nın yapıldığı efsanevi savaş alanına gitmek, moda ve prestij meselesi olmuştu. Özellikle de, kaleleri ve şatolarıyla ünlü Orta Ren bölgesi ziyaretçi akınına uğruyordu. Pitoresk güzelliği ve tarihi önemi, seyahatin güzergâhını belirliyor, yüksek fiyatlardan, daracık yataklardan ve çok ekşi ve yağlı Ren mutfağından yakınanların sesini kesiyordu. Ren nehrindeki buharlı gemilerin güvertesine kendi arabalarıyla binen ve "sıradan" halkla fazla temas etmek istemedikleri için arabalarından inmeyen zengin aristokratlar ve tacir çocukları en çok gülünen turistik atraksiyonlar arasında yer alıyordu. 1830'larda, neredeyse modern kitle turizmi diye nitelendirilebilecek yoğunlukta bir turist kalabalığı Ren'e akın ediyordu artık. İki yıl Koblenz'de kalan İngiliz şair Thomas Hood "sürüler halinde geliyorlar," diye yazıyordu; Thackeray'ın *The Kickleburys on the Rhine* [Kickleburyler Ren'de] adlı kitabında da yazdığı gibi, "tatil yapan elçilerden tutun da, iki haftayı eğlenceli bir şekilde geçirmek isteyen çıraklara kadar"[33] herkes, bütün toplumsal gruplardan insanlar geliyordu. Küçük oteller, yerel prenslerin resmini kaldırıp, yerine İngiliz kraliçesinin büstünü koyuyordu. Nehrin kıyısı boyunca, çoğunun adı "İngiliz Sarayı" olan yeni oteller açılıyor, sonunda bütün kıta Savoy, Carlton ya da Bristol gibi İngilizce otel isimleri tarafından istila ediliyordu.

"Nasıl çiftçiler hasat zamanını, balıkçılar ringa balığı ve uskumru mevsimini beklerse, Avrupa'nın birçok bölgesinde de, sağlam ve zarif kapaklı bavulları, sinekkaydı tıraşlı yüzleri ve şişkin cüzdanlarıyla İngilizlerin gelmesi bekleniyordu" diye yazıyordu roman yazarı Mrs. Trollope 1834 yılında.[34] İngilizler bütün dünyayı dolaşıyor, canlı bir seyahat trafiğine neden oluyor, metal gravür satışını ve rehberliği kazançlı bir iş haline getiriyorlardı. Wilhelm Busch'un dünya gezgini zengin Mr. Pief hakkında bir hiciv yazmasının nedeni de onlardı. İngiliz gezginler kıta Avrupası'na çok para akıttıkları gibi bazı yenilikler de getirdiler, örneğin, denize girmek gibi övülesi bir fikre ilk onlar önayak oldu.

18. yüzyılın ortalarında, deniz suyunun ve deniz yolculuklarının yararlı ve şifalı olduğu kanıtlandıktan sonra, Dr. Richard Russell dünyanın ilk plajını Brighton'da hizmete açtı. Bu plaj çok geçmeden pek rağbet edilen bir yer haline geldi. Aralarında Lichtenberg'in de bulun-



They "do" Cologne Cathedral, *Köln katedrali önünde İngiliz turistler; Richard Doyle,* The Foreign Tour of Messrs Brown, *Jones ve Robinson, Londra 1854.*

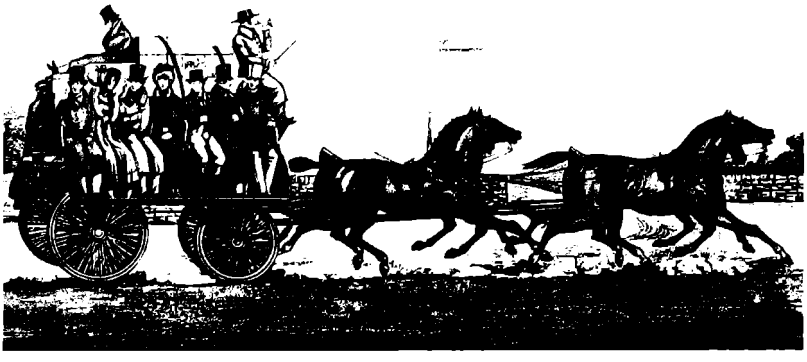
duğu İngiltere gezginleri bu yeni atraksiyonu gezip görme ve betimleme şansını kaçırmıyorlardı. Lichtenberg, 1793 tarihli *Göttinger Taschenkalender* [Göttingen Cep Takvimi] adlı eserinde "Neden hâlâ Almanya'da büyük bir halk plajı yok?" başlığı altında, Brighthelmstone ve Margate'teki maceralarından söz ediyor, denize girmeyi tavsiye ediyordu. Bu amaçla inşa edilmiş olan ve "*bath-machine*" denilen, içindeki banklara "birbirini tanıyan" (!) dört ila altı kişinin oturabileceği iki tekerlekli deniz arabalarına dair tasviri müthiş bir heyecan uyandırmıştı. Bu deniz arabaları, bir arabacı tarafından suyun içine itiliyordu. Arka tarafında, çıplak konuğun kendini suyla üç-dört kere rahatça ıslatması, hatta diz çökerek suya dalabilmesi için çember eteklere benzeyen bir çeşit çadır vardı. Hanımlar için ise, "suya girildiği zaman yüzen, ama yine de giysinin verdiği güveni ve kutsal masumiyeti karanlıkta olduğu gibi denizde de muhafaza eden bol bir giysi kiralamanın yanı sıra, kendilerini hanımların giyinip soyunmasına yardım etmeye adamış genç kadınlar"[35] hazır bulunuyordu. Fransa'da 1767'den itibaren Dieppe plajına gidilmeye, 1777'de de Ren nehrinde yüzülmeye başlandı. Almanya'da ilk plaj 1793 sonbaharında, Doberan yakınlarındaki Heiligendamm'da açıldı.

Başlangıçta insanlar denize girmeye çekiniyorlar, fazla mahrem bulup çekingen davranıyorlardı. Heiligendamm'ın taşlı kumsalı önceleri pek rahatsız etmiyordu, çünkü deniz suyuna "dokunmak" için, yelkenli ve dümenli filikalarla denize açılıyor, denize de atların çektiği deniz arabasında giriliyordu ancak. 1798'te, aralarında Doktor Christoph Wilhelm Hufeland ve Doktor Albrecht Thaer'in de bulunduğu tam beş yüz kırk kişi bu plaja gelmişti. 1803 yılında tutulan yabancı konuk listesine, çok sayıda seçkin Rus'un yanı sıra İngiliz, Livonyalı, Kurlandlı, Polonyalı, Fransız, İsveçli, Danimarkalı, bir de İspanyol kaydedilmişti. 1810'da gelenlerin sayısı bin dört yüz onu bulmuştu. Deniz banyosunun faydalı olması için, "gönlün eğlendirilmesi" büyük önem taşıyordu. Çevreye düzenlenen keyifli gezintiler, balolar, tiyatro oyunları, ünlü İtalyan dansçı Maria Taglioni'nin verdiği temsiller ve diğer eğlenceler giderek daha çok gezginin aklını çeliyordu. 1799'da ilkin Norderney ve Travemünde, sonra Rügen adasında Putbus ve Lauterbach plajları açıldı, bunları Warnemünde plajı, 1819'da da Heringsdorf plajı izledi, nihayet Avrupa sahillerinde başka plajlar da açıldı. Yeni bir seyahat eğlencesi daha ortaya çıkmıştı.

Romantizm ve doğa hayranlığı, seyahatin eğitici özelliğine son vermedi. Genç Chopin, Turgenyev ve Glinka Berlin'e, Polonyalı öykü yazarı Henryk Sienkiewicz dört yıl süreliğine Amerika'ya gittiler; şair ve doğa bilimci Adelbert von Chamisso iki direkli bir Rus gemisiyle dünyayı dolaştı. 1858 yılında Theodor Fontane İskoçya modasına uymuş, çok gidilen güzergâhları izleyerek Edinburgh'a varmıştı. Aynı yıl (baba) Alexandre Dumas –şüpheci gizli polisler tarafından adım adım izlenerek– Rusya'yı ve Kafkaslar'ı gezdi; seyahatnamesini okuyanlar, Çarlık Rusya'sının kulisine bir göz atma imkânı buldu. Yunanistan, Anadolu, Mısır, Kartaca'yı gezen, hatta okyanusu geçerek Kuzey Amerika'ya giden yazar Chateaubriand gibi dünya gezginleri, döneme damgalarını vurdular. Flaubert, Avrupa medeniyet ve kültürünün baskısından, acı ve karamsarlığından kurtulmak için, tarihi çok eskiye dayanmasına rağmen, giderek gençleşen Mısır, Afrika ve Türkiye'yi gezdi. 1850'de İstanbul'dan gönderdiği bir mektupta, dünyanın harika tiplerle dolu olduğunu ve onlar sayesinde hayatın gerçekten tanınabileceğini yazıyordu.

Sayısız seyahatname dünyayı, evinden uzaklaşamayanların ayağına getiriyordu. Bir ülkenin doğası, coğrafyası ve ekonomisinden çok tarihini ve insanlarını anlatan Aydınlanma stilindeki kuru tasvirlerin yanı sıra, İskoçya, İtalya ya da Ren bölgesi gibi sevilen mekânları romantikleştiren duygu yüklü tasvirler de vardı artık. Buna karşın, Heinrich Heine'nın Harz, İtalya, Fransa ve İngiltere tasvirleri, restorasyon ve reaksiyonun hükmettiği yurdu için duyduğu endişeyi yansıtıyordu. Yine de, Robert Prutz'un 1847'de ifade ettiği gibi, seyahat edebiyatı "büyük edebiyat ağacımızın meyveden çok yaprak veren bir dalı"ydı. Ferdinand Gregorovius daha da ileri gidiyor, seyahat edebiyatını doğa ve sanatı taciz eden bir baş belası diye nitelendiriyordu. İlham vermekten çok bezdiren ya da yolculuğa dair hiçbir nesnel bilgi içermeyip yalnızca eğlenceli ve esprili olan sayısız seyahatname vardı. Bunlara bir misilleme olarak, John Murray ve Karl Baedeker'in kırmızı ciltli cep rehberleri çıktı.

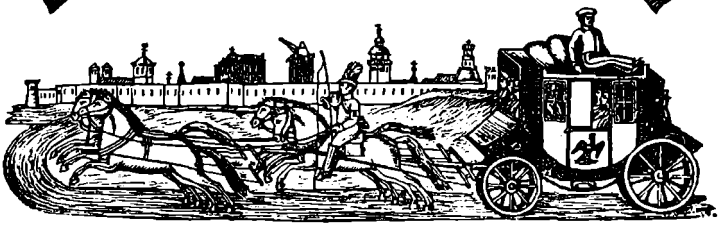
Gerçekten gezi rehberi diye nitelendirilebilecek ilk kitaplar İngiltere'de yayımlandı. 1836 yılında Londralı yayımcı John Murray, Hollanda, Belçika ve Ren bölgesinin gezilip görülecek yerlerini anlatan *Red Book*'u çıkardı. John Murray belirli güzergâhları anlatıyor, önemine göre bazı yerlere bir ya da birkaç yıldız veriyordu. Daha sonra,



*Güney İskoçya'da bir posta arabası, 1856.*

Ren yolcularının elinde gördüğü Murray'ın gezi rehberinden esinlenen Koblenzli kitapçı Karl Baedeker'in çıkardığı gezi el kitapları ünlendi. Baedeker'ın yayımladığı rehber, *Rheinreise von Mainz bis Cöln* (1839) [Mainz'dan Köln'e Ren Gezisi] –şunu da belirtmek gerekir ki, kitabın alt başlığı *Hızlı Gezginlerin El Kitabı* idi– Ren romantizmine bir son verdi. Bu kitabı, Belçika ve Hollanda için hazırlanan birer rehber izledi. 1842'de Almanya ve Avusturya'yı, 1844'te İsviçre'yi, 1855'te Paris ve çevresini anlatan, daha sonra Rusya, Filistin ve Kuzey Amerika gibi uzak ülkeleri tanıtan *Baedeker* gezi rehberlerinin İngilizce ve Fransızca baskısı da yapıldı. Bu el kitapları, seyahat güzergâhları, seyahat süresi, giysi, donanım, yol masrafı, döviz bozdurma işlemleri, pasaport, gümrük, tren, araba, gemi, kiralık araba, yük hayvanları, otel, pansiyon ve lokantalar hakkında genel bilgiler içeriyordu. Ayrıca, dolandırıcı hancılar ve kiralık uşaklara karşı ayrıntılı uyarılarda bulunuyordu. Baedeker, ülkeleri tekrar tekrar gezdiği için, kitapları, bu tür kitaplarda o zamana kadar rastlanmayan bir doğruluğa ve güncelliğe sahipti. *Baedeker* adının sağlamlık ve güvenilirlikle eşanlama gelmesine şaşmamak gerek. *Baedeker*'lerin oteller, gezilip görülecek yerler ve bazı sanat eserleriyle ilgili önerileri memnuniyetle kabul görüyordu. O zamandan beri, milyonlarca insan, ceplerinde vazgeçilmez *Baedeker*'leri ya da başka yayınevinden çıkma bir rehberle dünyayı dolaştılar.

# Fremden=Blatt der Stadt Köln.



Jahr 1828. Nro 170 Freitag den 20. Juni.

Redacteur: A. Greven, erster Polizei-Kanzlist. — Expedition: Schildergaße Nro. 60.


## Verzeichniß der gestern angekommenen Fremden.

### Im großen Rheinberg.

Victor m. Fam. aus Gröningen.
Marr, Kfm. aus London.
Schmith, Rentner aus dito.
Hamilton, dito aus dito.
Pringle m. Fam., Major aus dito.
Mad. u. Fräul. Beneke aus Frankfurt.
Spitz, Hofrath aus Bonn.
Hamel, Kfm. aus Ruhrort.
Dew, Rentner aus London.
Binnington, dito aus dito.
Weiswemmig, Kfm. aus Bocholz.
Schimmelbusch, dito aus Ddorf.
Frhr. von Tesedu aus Pesth.
Kunst, Kfm. aus Zürich.
Siebels, Kfm. aus Elberfeld.
Baker m. Fam., Rentner aus London.

### Im kaiserlichen Hofe.

Grafen Tehmann u. Packer aus London.
Curtius, Priv. aus Duisburg.
Wussen, Kfm. aus Görnes.
Tesen, dito aus London.
Postenkin aus dito.
Grakam m. Gem., Rentner aus dito.

### Im Mainzer Hofe.

Kreusler, Justizrath aus Arolsen.
Wiedenfeld, Kfm. aus Paris.
Lady Pochin aus England.
Lady Dilke, aus dito.

*Köln'de çıkan* Fremdenblatt [*Yabancılar Gazetesi*], *1828.*

# *"Kaburgakıran" ile "Teneke At" Arasında*

## *"Bir Mil-On Bin Darbe"*

At üstünde ya da yürüyerek seyahat etmek istemeyenler, 19. yüzyılın başında bile, posta arabasına binmek zorundaydı. Almanya, İngiltere, Fransa ve Rusya'daki büyücek kentleri birbirine bağlayan güzergâhlar vardı. Mil taşları, seyahatedenlere daha ne kadar yolları kaldığını gösterir, posta menzillerinde dinlenmiş atlar, yemek ve yatak hazır bulunurdu. Thurn ve Taxis kurallarına göre, posta arabacısı "her an hazır ve nazır, borusunu öttürmek" zorundaydı, hem de *ex officio*. Oysa gezginler için kalkış borusu genellikle rahatlarının sona erdiği anlamına gelirdi.

O dönemin mektupları ve günlükleri, vücutları, ruhları ve bütçeleri sarsılan yolcuların yürek paralayıcı şikâyetleriyle doludur. "Ordinari Post"un genellikle sarı ya da kırmızı olan arabaları, altı ila sekiz kişilikti. Bunların gövdesi, bagaj, mektup ve kargo da taşıyabilsinler diye uzun tutulmuştu. Bu arabalar kazara devrildiğinde, yolcular boyunlarını kırmaktan ziyade, kutular, sandıklar ve variller altında ezilme tehlikesiyle karşı karşıya kalıyorlardı. Posta arabalarına, kaburgakıran, mengene, canlı kemik deposu, kemikkıran ilkel canavar gibi isimler takılıyordu.




*19. yüzyılda giderek yaygınlaşan turizmin bir karikatürü,* Leipziger Illustrirten Zeitung [*Resimli Leipzig Gazetesi*], *1843.*



*At değiştiren posta arabası, 1840 civarı.*

Hatta ve hatta, en inatçı kişilerin bile suçunu hemen itiraf etmesini sağlayan bir buluş gözüyle bakılıyordu, çünkü en vurdumduymaz adamın bile böyle bir işkence kutusuna dayanamayacağı düşünülüyordu. Nitekim, Çin'de öteden beri söylendiği gibi, "bir mil-on bin darbe" idi. Canından bezen yolcuların güzel manzaralar ya da hoş bir yol arkadaşlığına yoğunlaşacak hali kalmıyordu elbette; bu yolculuğun tek anısı bakımsızlıktan harapolmuş delik deşik yollar oluyordu. Tekerleklerin ve aksın kırılması, haydut saldırıları, rötar yapan arabalar, devamlı içen arabacılar, yüksek nakliyat ücretleri, köprü ve kent kapılarından geçiş ücreti, gümrük vergileri ve berbat oteller yolculuğun tadını kaçırıyordu. "Posta arabasıyla seyahat eden, bir hamalın sırtına ve bir prensin kesesine sahip olmalıdır" der bir atasözü.

Zenginler genellikle kendi arabalarıyla seyahat ediyor ya da araba kiralıyorlar, menzillerde de yalnızca at değiştiriyorlardı. İngiliz William Nightingale, kıta yolculuğu için özel olarak tasarlanmış –iyice yaylandırılmış, altı atlı, üç arabacılı– mükemmel bir araba yaptırmıştı; karısı ve kendisi, iki kızları, iki hizmetçi, bir uşak ve bir ulak rahatça sığıyor-

du arabaya. İçinde rahatlıkla yenilip, içiliyor, yazılıp çiziliyor, gerekirse uyunabiliyordu da.

O dönemin ünlü bir gezgini de, bir aristokrat, sanatçı ve maceracı olarak kendine özgü büyüleyici bir kişiliğe sahip Prens Hermann von Pückler idi. Yaşamının büyük bir kısmını seyahat ederek geçirmiş, Avrupa'nın yarısını, Anadolu'yu, Şark'ı ve Kuzey Afrika'yı gezmişti. Her gittiği yerde prensler ve paşalar tarafından mükemmelen ağırlanan bu prens, ülkesine dönerken, yanında Machuba adında Habeşli bir kadını "andaç" olarak getirmişti. Ardında çok okunan seyahatnameler bırakan Pückler, ait olduğu sınıfa uygun olarak, muhteşem Arap atları tarafından çekilen kendine ait arabasıyla, daima bavullar, kutular, sandıklar ve hizmetçilerle birlikte seyahat ederdi.

Goethe'nin seyahat arabasının yayları o kadar iyiydi ki, sekreteri Goethe'nin seyahat esnasında söylediklerini not alabiliyordu. Yazar, yanına genellikle seyahat karyolasını, yatak takımlarını ve demir kasnaklı, sığır derisiyle kaplı üç koca sandık alıyordu. Bu sandıkların içinde, elbiseleri, iç çamaşırları, ayakkabıları ve Fransız seyahat kütüphanesi vardı. Rengârenk askılı seyahat çantaları –işlemeler, boncuklar ve *Bon Voyage* yazısıyla süslü– ve bugün kullandığımız türden bavullar ancak 1870 civarında demiryolu trafiğinin yaygınlaşmasıyla ortaya çıktı.

Yolculuk hâlâ çok zaman alıyordu. Ludwig Börne, *Monographie der deutschen Postschnecke* (1821) [Alman Posta Kaplumbağasının Monografisi] adlı eserinde bir "hareketsizlik öğretisi" geliştirmiş ve Frankfurt-Paris güzergâhında seyahat süresinin üçte birinden daha fazlasının gereksiz molalara harcandığını titizlikle hesaplamıştı. Bir posta arabasının saatte ortalama 10-12 km yol alması gerekirken, bitmek bilmeyen molalar hızı saatte 5 km'ye indiriyordu. 19. yüzyılın başında, İngiliz örneğinden yola çıkarak geliştirilen ve sabit bir hareket cetvelini izleyen ekspres posta arabaları bu durumu biraz olsun düzelttiler. Bunlar menzillerde mola vermeden ya da aktarma yapmadan yalnızca at değiştiriyor ve genellikle geceleri de yola devam ediyorlardı. Bu sayede, o zamana kadar yirmi dört günde gidilen 2900 km'lik Paris-St. Petersburg yolu, on beş buçuk günde katedilebilmişti – herkes tarafından övgüyle karşılanan bir gelişme.

Ancak bu gelişmeye karşı olanlar da vardı. O tarihten yüz yıl önce, giysilerin ve yolculuk donanımının at üstündeki yolculuğa oranla



*Devrilmiş bir posta arabası. 1853-1854'te, posta arabaları ve demiryolları kazalarını inceleyen bir komisyon, posta arabaları kazalarında demiryolları kazalarına oranla beş kat daha fazla insanın öldüğünü ve on altı kat daha fazla insanın yaralandığını tespit etmişti.*

arabada daha çok korunması nedeniyle, arabaları ticaret ve zanaat için bir tehdit olarak gören İngiliz tacirler, şimdi de seyahat hız kazandığı için çevredeki güzelliklerin görülememesinden yakınıyorlardı.

Lichtenberg daha 1775 yılında, İngiltere'nin iyi örgütlenmiş *mail-coach* sistemini övmüştü. Otuz yıl sonra, Londra-Edinburgh arasını iki gün üç gecede kateden bir ekspres hat kuruldu. Diğer ülkeler de bu gelişmeyi izledi. Efsanevi ekspres posta arabaları –Amerika'da 1852'den beri adına şarkılar düzülen Wells Fargo & Company örneğin– bir kıtadan diğerine yolcu taşıyordu. Ancak arabacıların sert sözlere maruz kalması yalnızca kazalarla sınırlı değildi. Leipzigli tacirler, "dut gibi sarhoş, beceriksiz arabacılar"dan şikâyetçiydiler. İsveçli şair Atterbom, arabacılara "uşak üniforması giymiş kalaslar" diyor, İtalya'yı gezen bir Fransız ise, onları "dünya üzerindeki en zavallı haşarat" diye niteliyordu. Bahşişler, küçük güzergâh sapmaları, özel turlar, ek gelir elde

etmek için arabaya tıkılan kaçak yolcular ve ilave yükten sıkça söz edilirdi. Buna karşın, posta arabacıları ve işletmecilerinin seyahat trafiğini işlek tutmaya yönelik çabaları hakkında çok az şey bilinir.

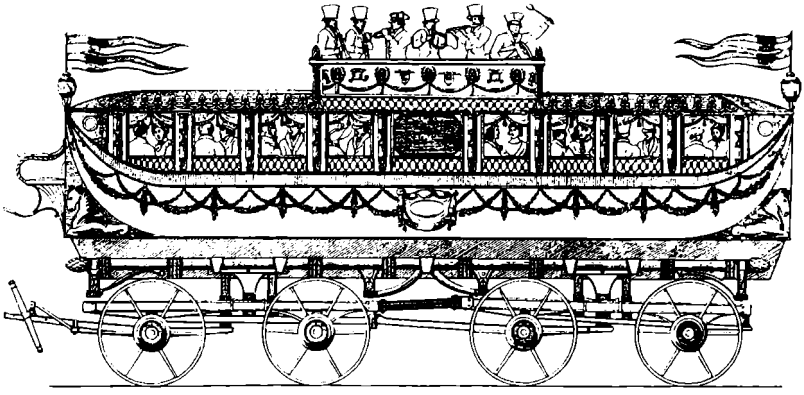
Puşkin'in 1830 tarihli *Menzil Müdürü* adlı öyküsündeki bazı cümleler bunu doğrular niteliktedir: "Menzil müdürlerini kim lanetlememiş, onlarla kim kavga etmemiştir ki? Öfke anında kim onlardan yaptıkları zulmü, kabalığı ya da dikkatsizliği yazmak için o şikâyet defterini istememiştir? Onlara kim eskinin avukatları ya da en azından Murom eşkıyalarına eşit insan ırkının canavarları olarak bakmaz? Ama yine de adil olalım; kendimizi onların yerine koyalım. Belki o zaman onları daha bir hoşgörüyle yargılayabiliriz.

Menzil müdürü nedir? Ondördüncü sınıftan gerçek bir kahraman, rütbesiyle ancak dayak yemekten korunan biri ki o da her zaman değil – okurlarımın vicdanına sığınıyorum. Prens Vyazemsky'nin şaka yollu zorba dediği bu insanın görevi nedir? Aslında bir köle değil midir? Ne gündüzü ne gecesi vardır. Yorgun bir yolculuğun birikimi olan bütün o öfke menzil müdüründen çıkarılır. Hava kötü, yollar berbat, arabacı aksi, atlar inatçı olursa menzil müdürü suçludur. Onun o yoksul barınağına giren yolcu onu düşman olarak görür, menzil müdürü bu davetsiz konuğunu bir an önce yoluna gönderdiği takdirde talihli sayılır; ama ya o sırada atı yoksa!... Tanrı korusun! Kendisine ne hakaretler, ne tehditler yağdırılır!"[36]

Posta arabasıyla seyahat, ister Dickens'ın ister Maupassant ya da Puşkin'in roman ve öykülerinde olsun, daima sevilen bir konuydu. Farklı ülke, sınıf, meslek, zihniyet ve yaşlardan insanlar bir *spectaculum mundi*'de gibi posta arabasında karşılaşıyorlardı. Yolcular uzun süre dar bir yerde beraber olduklarından, bazı kaderlerin birbirine bağlanması, birbirine dolaşan bacakların sahiplerinin de küçük maceralar yaşaması ender bir durum değildi. Bu yüzden, Wilhelm von Humboldt, Roma'ya seyahat eden iki kızını erkek kılığına sokmayı tercih etmişti. Ancak, Johanna Schopenhauer gibi yanında bir erkek olmadan yolculuk eden kadınların, yola geceleri de devam eden ekspres posta arabalarına binmeleri hoş karşılanmıyordu. Anı

*"Bizler, arabanın içinde oturan altı kişi, otuz altı saat sonra öylesine tekvücut olmuştuk ki, uzun zaman bir arada oturduktan sonra kendi bacaklarını diğerlerininkinden ayırt edemeyen Molboerler'e benzeyeceğimizi sandım"*

*Søren Kierkegaard*



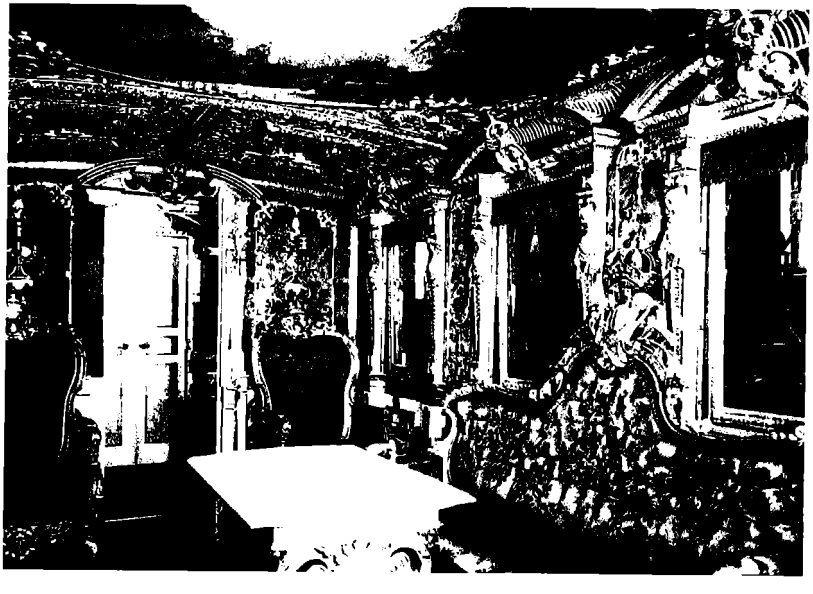
*Fransız yolcu arabası, 1829. Paris-Lyon hattında işleyen ve sekiz at tarafından çekilen bu araba, 60 yolcu ve 2500 kg bagaj kapasitesine sahipti. İçinde, yolcuların etrafına oturup yiyip içtikleri uzun bir masa vardı. Havanın güzel olduğu günlerde arabanın üstünde bir bando çalardı.*

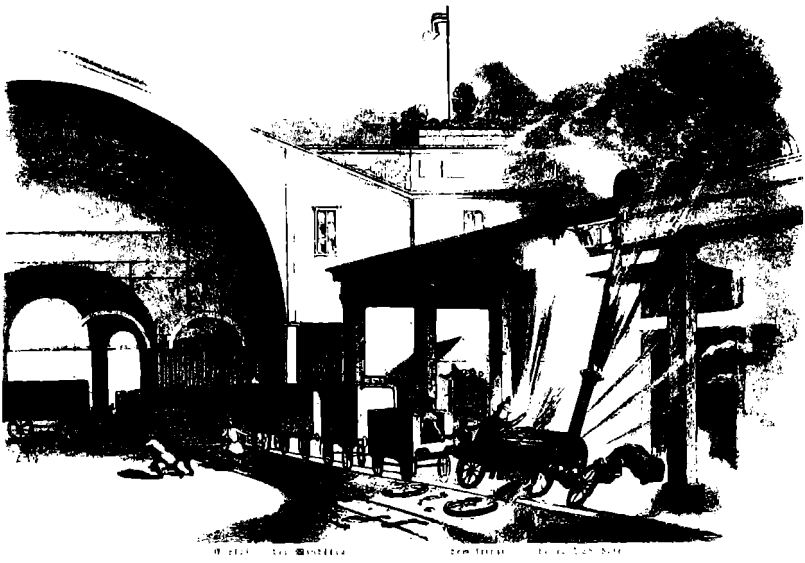
kitaplarında, kimi garip olaylardan, kadınlara karşı aşırı nezaket gösterilerinden ve aşk tehlikelerinden söz edilir. Wilhelm von Kügelgen'ın gezi maceraları da çok eğlencelidir. Wilhelm von Kügelgen anılarında, göğsünün üzerinde içi barut dolu deri bir kese taşıyan ve küçük cep tabancasını bu keseden doldurarak devamlı posta arabasının camından dışarı ateş eden bir üniversite öğrencisini anlatır. Öğrenci, ürken yolculara, bunun şüphesiz tehlikeli olduğunu, çünkü barut kesesine rastlayacak en küçük bir kıvılcımın bile arabayı, arabacıyı ve atları, İlyas'ın ateşten atıyla göğe yükselmesi gibi havaya uçuracağını söyler, eğlence de buradadır ya zaten.

Demek ki, bundan yüz elli yıl önce de seyahat çok zaman isteyen, masraflı, meşakkatli bir işti; şikâyetlerin ardı arkası kesilmiyordu. İnsanlar, arabaları bozulmadan, kemikleri kırılmadan hedeflerine vardıklarında mutlu oluyorlardı. Biedermeier döneminde yaşayan bir kadın rahatlayarak iç geçirdikten sonra günlüğüne şunları yazmıştı: "Tanrıya şükürler olsun ki, bu sene seyahat etmek zorunda değiliz!" Hantal at arabası yaygın kitle turizmini kaldıracak halde değildi artık.

19. yüzyılda modern teknoloji ve sanayinin temelleri atıldı, bir dizi teknolojik buluş yapıldı. İlk tren hattı, 25 Eylül 1825'te Stockton-Darlington arasında hizmete açıldı. Bunu, 1829 yılında açılan ve kıtanın kaynaşmasını sağlayan geniş demiryolu ağıyla ABD izledi. 1831'den itibaren Fransa'da, 1835'ten itibaren Belçika ve Almanya'da, 1837'den itibaren Avusturya ve Rusya'da, 1839'dan itibaren Hollanda ve İtalya'da tren seferleri başladı. 1843'te Belçika ile Almanya arasındaki ilk sınırötesi tren hattında, trenler gidip gelmeye başladı. 1851-1852 yıllarında, önce Şili ve Peru'da, hemen ardından da Brezilya ve Arjantin'de demiryolları kuruldu. Afrika'da ve Asya'nın bazı bölgelerinde, İngilizler ve Fransızlar sömürgelerinde demiryolları kurdular, Japonya'da 1870'de, Çin'de ise 1880'de bir demiryolu ağı kuruldu. Raylar, köprüler, viyadükler ve tüneller, dünyanın dış görünümünü sonsuza dek değiştirdi.

*II. Louis'nin salon vagonunun iç görünümü.*





*21 Mayıs 1846'da* Windsbraut'un *infilakı.*

İlk tren yolcuları şaşkınlık içindeydi, çünkü o güne kadar hâlâ Homeros zamanındaki gibi yolculuk ediliyordu. İsviçreli yazar Jacob Burckhardt 1840 yılında Berlin'den şöyle yazar: "Trenle seyahat etmek çok eğlenceli; insan kuş gibi uçup gidiyor sanki. Yakınından geçtiğiniz nesnelerin, ağaçların, kulübelerin ve benzeri şeylerin tam olarak ayrımına varamıyorsunuz; dönüp de bakmak istediğinizde, çoktan geride kalmış oluyorlar".[37] Bu "şeytan icadı" hakkında üstesinden gelinmesi gereken sayısız yersiz endişe ve karamsar öngörü de yok değildi. Örneğin, Hannover kralı, "Her ayakkabıcı ya da terzinin benim kadar hızlı seyahat etmesini istemiyorum" diye ateş püskürüyordu! Fakat H. C. Andersen, Avrupa'dan Şark'a yaptığı büyük yolculuğu sırasında derinden etkilenerek şöyle yazar: "Büyülü atımızı arabanın önüne bağlıyoruz ve mekân yok oluyor; fırtınadaki bulutlar gibi uçuyor, göçmen kuşları taklit ediyoruz! Vahşi atımız hızlı hızlı soluyor, burun deliklerinden kara dumanlar çıkıyor. Mephistopheles bile mantosunun üzerinde Faust'la bundan daha hızlı uçamazdı! Bugün artık, ortaçağda



*Demiryolu ağının genişlemesi ve turizm trafiğinin artmasıyla birlikte, 1865-1871 yılları arasında inşa edilen Zürih merkez garı gibi muhteşem binalar ortaya çıktı.*

yalnızca şeytandan beklendiği kadar güçlüyüz, keskin zekâmız, onu bile geride bıraktı".[38]

1830'da Berlin'den Magdeburg'a posta arabasıyla iki günde gidilirken, tren bu yolculuğu beş saate indirdi. Yolculuğun hızı giderek artıyordu; dünya küçülmüş, hayat uzamıştı sanki. 1843 yılındaParis'tebulunanHeinrichHeine, yeni trenler sayesinde, zaman ve mekân kavramlarının belirsizleştiğini kaydediyordu: "Dört buçuk saatte Orléans'a, yine aynı sürede Rouen'e gidilebiliyor artık. Demiryolu hatları Belçika ve Almanya'ya doğru genişletilip oradaki hatlarla birleştirilirse neler olacağını bir düşünün! Sanki tüm ülkelerin dağları ve ormanları Paris'e yaklaşıyorlarmış gibi geliyor bana. Daha şimdiden Alman ıhlamurlarının kokusunu duyuyorum; kapının önüne Kuzey Denizi'nin dalgaları vuruyor!"[39]

*Gardan ayrılan bir trenin resmini yapmak isteyen Claude Monet, "Rouen'e giden treni durdurmalı. Yarım saat içinde ışık daha iyi olacak!" dedi. Garda günlerce bekledi: Trenler durduruldu, peronlar kapatıldı ve lokomotifler o kadar çok kömürle doldurıldu ki dağ gibi dumanlar püskürttüler – her şey üstat nasıl arzu ediyorsa, öyle oldu. Sonunda Monet, koltuğunun altında yarım düzine resimle oradan memnun bir biçimde ayrıldı.*

Trenler, ulaşımın hızlı gelişimi için gerekli şartları sağladı. Hızları, dakiklikleri ve artan kapasiteleri yolculuğun çehresini değiştirdi. Kalabalık insan gruplarını oradan oraya taşıyan ilk ulaşım aracı olan trenler, bu özellikleriyle örgütlü turizmin oluşmasını sağladı. "Bir seferde altı yüz bilet! Bunun için, Leipzig-Dresden güzergâhının o çok övülen ekspres posta arabasının, o sarı at arabasının, en az iki yüz on yedi ek sefer yapması gerekirdi" diyor bir tanık 1838 tarihli mektubunda. Seyahat ucuzlamıştı da aynı zamanda. Bilet fiyatlarının beşte bir ila onda bir oranında düşmesi, sonunda "seyahatin demokratikleşmesi"ni ve daha geniş toplumsal sınıflara ulaşmasını sağladı.

Tren garlarında kurulan oteller, yeni güzergâhların dışında kalan ortaçağ hanlarının ve kocaman ahırlı posta menzillerinin yerini aldı. Bir zamanlar çok ziyaret edilen yöreler yüz yıl uyuyan prenses uykusuna yatıyor ve ancak "yürüyüşçüler" ya da "otomobil gezginleri" tarafından yeniden keşfediliyordu.

Yolculuk tarzı, yol giysileri ve bagajlar da biçim değiştirdi. Max von Weber –bestekârın oğullarından biriydi– 1855'teki Paris-Londra treni yolcularını şöyle anlatır: "Yeni yolculuk biçimi, seyahat kostümlerine de çok olumlu bir biçimde yansıdı. Babalarımızın posta arabasına



*Kansas, metal baskı, 1850 civarı.*

binerken giydiği o kocaman, gri mantoları, kukuleta ve kürk başlıkları, ağır çizmeleri ve kalın gri yün çorapları kim hatırlamaz ki? Yolculuğa çıkan insanlar en kötü giysilerini giyer, böylece arabada kirlenip buruşmalarına aldırmazlardı. Anne ve teyzelerin itinayla hazırladığı soğuk yiyecek ve sandviçlerin, püsküllü kısa piponun konabilmesi için giysi ceplerinin yeterince geniş olması gerekiyordu... Demir kasnaklı bavul ise ağır tahtadandı; seyahat çantası gibi bir lüks henüz bilinmiyordu, insanlar yanında tutmak istediklerini ya bir bohçaya tıkıştırır ya da arabanın iç ceplerine sokarlardı. Ya kadınlar! Cinsi latif, başında kukuleta, ayağında keçe ayakkabı, elinde paketler, pamuklu kumaştan mantolara bürünerek zarafet ve ince belin yol açabileceği yolculuk tehlikelerinden korunmaya çalışıyor, kendisini bile isteye çirkinleştiriyordu! Şimdi her şey ne kadar farklı oysa. Cilalı çizmeler, mükemmelen oturan glase eldivenlerle, başında jokey ya da denizci şapkası, üzerinde kısa hafif bir ceket, omzunda ekose bir şal, içinde en fazla tuvaleteşyası, opera dürbünü ve bir '*guide*' bulunan küçük, zarif, güderi portföyüyle bir beyefendi vagona atlıyor, daracık ve erkeksi koket

elbisesi, iyice arkaya yatırılarak, parlayan saçlarının üzerine tutturulmuş hafif, modern şapkası, –yüzlerce kişi arasında vagona rahatça binip inebilmek için– boynunda uçuşan pelerini, kemerine asılı bir lavanta şişesi ve saplı gözlüğüyle bir hanımefendinin vagon basamağına çıkmasına yardım ediyor..."[40] Demiryollarının güvenliliği ve rahat kompartımanlar, seyahati eğlenceli bir hale getirmişti.

Yeni enerji kaynakları, gemi yolculuğunda da devrim yaratmıştı. Bir rivayete göre, Robert Fulton'ın buhar gücünü su üstünde de kullanmak istediğini duyan Napolyon, "Ne! Bir gemiyi sigara dumanıyla mı yürüteceksiniz?" diye haykırmıştı. "Clermont" adındaki buharlı gemi 1807'de, Hudson nehri üzerinde New York-Albany arasındaki ilk seferini yaptığında, Fulton, nehir ve deniz seyahatleri tarihinde yeni bir çığır açmış oldu. Amerika'da, İngiltere'de, Ren ya da Elbe'de binlerce kişi kıyıya koşup, bacasını tüttüre tüttüre giden direksiz, yelkensiz, dümensiz gemileri şaşkınlıkla seyrediyordu. "Isıtılmış" sularıyla bu yeni gemiler, bir sansasyon yaratmıştı. 1829'da kurulan ilk "Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft" [Tuna Buharlı Gemicilik Şirketi], demiryolu ağının kurulmasından çok önce, bugünkü Hırvatistan, Sırbistan ve Romanya'nın, karayollarının bile henüz uğramadığı uzak tarım bölgelerinin, ilk ekonomi ve ulaşım bağlantısını sağlamıştı. O zamana kadar, Viyana'dan New York'a, Viyana'dan İstanbul'a olduğundan daha hızlı gidiliyordu. Viyana'dan denize açılan nehir yolu, Şark'a, İzmir ve Mısır'a düzenli seferler yapılmasını sağladı. "City of Memphis" ya da "Golden Dust" gibi yandan çarklı devasa beyaz vapurlar çok ünlüydü. Bir zamanların Mississippi dümencisi Clemens, namı diğer Mark Twain, bu yandan çarklı vapurlara "yüzen saraylar" diyerek onları ölümsüzleştirdi. Gemilerdeki dans salonlarından ve güvertelerden müzik yükseliyor, yüzyıl dönümünde *riverboat*'lar New Orléans *blues*'unu bütün ülkeye yayıyorlardı.

Önceki yüzyıllar, ticaret amacıyla okyanusu geçen tacirlere ve özel misyon sahibi bazı seçkin yolcuları taşıyan gemilere tanık olmuştu ama yolcu gemilerinin okyanusu geçtiği pek görülmüş şey değildi.

1800 civarında, Avrupa'dan Çin'e gitmek hâlâ sekiz-dokuz ay sürüyor, Amerika'ya ise, yılda ancak iki kez gemi seferi düzenleniyordu. Okyanusu geçen ilk buharlı gemi olan ünlü "Savannah", 1819'da Amerika'dan Liverpool'a tam yirmi beş günde gitti. Fakat gemide yeterince yakacak odun bulunmadığından, makine ancak zaman

zaman çalıştırılabilmişti. Yine de gemi, yelkenliye göre, on-on beş gün daha hızlıydı. Bu başarı, parlak bir gelişmeyi başlattı. Yelkenli gemilerin yerini yavaş yavaş buharlı gemiler aldı. 1820'lerde başlayan ve yüzyıl dönümünde doruğa ulaşan, Avrupa'dan denizaşırı yerlere, özellikle de Kuzey Amerika'ya göç hareketi, Bremen, Hamburg, Le Havre ve Liverpool'un birer aktarma limanı olarak önem kazanmasını sağladı. 1840 yılında, İngiliz armatör Samuel Cunard, Atlantik'teki ilk buharlı gemi ağını kurdu, onu "Hamburg-Amerikanische-Paketfahrt-Aktien-Gesellschaft" (Hapag; 1847), [Hamburg-Amerikan-Paket Tur A.Ş.] Kuzey Almanya şirketi Lloyd (1857) ve diğer vapur şirketleri izledi. Trieste'den yola çıkan "Avusturyalı Lloyd"un vapurları, İstanbul ve Mısır'a gidiyordu. Bu şirketin 1837 tarihindeki ilk seferi yalnızca on dört gün sürdü; o dönemin şartları göz önüne alındığında, rekor bir süredir bu! 1852-1857 yılları arasında Thames nehrinde inşa edilen yandan çarklı ve uskurlu vapur "Great Eastern", 207 metre uzunluğunda, 25 metre enindeydi; 14,5 deniz mili hıza erişebilen bu ilk okyanus devi, büyük ilgi uyandırdı. Yeni gemiler daha hızlı, daha güçlü, daha emniyetli ve özellikle de daha rahattı. Başlangıçta çok miktarda yakıt depolamak zorunda oldukları için, yolculara ancak dar kamaralar ve alçak güverteler sunabilmiş olsalar da.

# Baedeker *Gezileri ve Sayfiyeler*

## *İlk Tur Organizasyonları*

"Turizm" sözcüğü İngilizce'nin sözcük dağarcığına ilk kez 1800'lerde girdi, 1830'larda Almancada da yaygın olarak kullanılmaya başladı. Stendhal'in *Mémoires d'un touriste* (1838) [Bir Turistin Anıları] adlı eserinden sonra "turist" sözcüğü de yaygınlaştı. Fakat örgütlü turizmin ve "*classe touriste*"in –zengin üst tabaka ile işçi sınıfının arasında yer alan o "gezgin orta tabakanın"– ortaya çıkması, ancak demiryolları ile buharlı gemilerin gelişimi, ulaşım ağının genişletilmesi ve bunların sonucunda seyahat acentalarının kurulması sayesinde gerçekleşebildi.

Tur organizasyonları çok eskilere dayanır aslında. Daha 1400'lerde seyahat acentaları Kudüs'e gidecek hacılara Venedik'te kalacak yer sağlıyor, kentin çevresine geziler düzenliyor ve geçiş sözleşmeleri yapıyorlardı. Rehber kitap ve hacı giysisi satanlar da gözlerini hacıların üzerinden ayırmıyordu elbette. Aradan iki yüz yıl geçse de, İtalya gezginleri Roma'daki işbilir seyahat rehberlerini anlata anlata bitiremiyorlardı. Örneğin, beş gün Napoli'de geceleme, Vezüv'e tırmanış ve Gaeta'ya deniz yolculuğu dahil on dört günlük tam pansiyon Roma-Napoli

turları düzenleniyordu. Bu paket turların sabit fiyatları vardı. 1701 yılında bir vakanüvis insanları bu tür "hızlı seyahatler"e karşı uyardığı halde, böylesi imkânlardan memnuniyetle faydalanılıyordu.

16. yüzyılın sonunda Montaigne, her kentte, yolcuların eşlikçi ya da tercüman ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri belirli bir yer olması gerektiğini yazmıştı. 1650 civarında Paris'te Théophraste Renaudot'un kurduğu bir "*Bureau d'adresses et de rencontre*" [Adres ve tanışma bürosu] vardı. Bu büro, bir kafileyle seyahat etmek isteyenler için adres toplayan ve gezi hedefi saptayan bir tür seyahat acentasıydı. At, tahtırevan, fayton ve kalacak yer sağlıyor, gemi rezervasyonları yapıyordu. 18. yüzyılda, "*entrepreneur*" denilen kişiler ortaya çıktı; bunlar, küçük kafileleri, yatma, yeme-içme ve rehberlik dahil belirli bir fiyat karşılığında Paris ya da Roma'ya götüren girişimcilerdi. İtalyan John Anthony Galignani Paris'te seyahat meraklıları için bir yer işletiyor, özellikle de kıtayı ziyaret eden İngilizleri ağırlıyordu. Onlara pasaport, harita ve rehber kitap sağlıyor, turlar düzenliyor, otel buluyor, hatta kaldıkları otellerde *beefsteak*, Chester peyniri ve Porto şarabı bulunduruyordu. Daha 1787 yılında Göttingenli Christoph Wilhelm Gatterer, Harz'a yapılacak turların ilanını veriyordu.

Fakat yeni demiryolunun sunduğu olanakları görüp, tur düzenleyen ilk kişi, marangoz ve gezici vaiz İngiliz Thomas Cook'tur. Derby-Rugby tren hattında, kişi başına bir şilin gibi indirimli bir fiyata özel turlar düzenliyordu; 5 Temmuz 1841'de beş yüz yetmiş kişiyi Leicester'dan Loughborough'a götürüp getirmişti – çevre gezisi ve çay molası dahil. Bu demiryolu yolculuğundan sonra, modern turizmin ve seyahat acentası sektörünün temelleri atılmış oldu. İlginç olan, bu ilk toplu seyahatlerde alkole karşı bir savaş açılmış olmasıdır: Bu turlara alkolle mücadele derneğinin üyeleri katılıyor ve alkolizme karşı büyük organizasyonlar düzenleniyordu!

Thomas Cook'un seyahat acentası, insan kalabalıklarını trenle taşıyordu. Cook'un en sevdiği cümlelerden biri, "*We must have railways for the millions*" idi. Sürekli yeni özel turlar geliştiriyor, gençlere yönelik geziler, gündüzleri gezemeyen işçiler için "ay ışığı gezileri" düzenliyor, gezmeyi giderek daha yaygın bir hale getirmeye çalışıyordu. Örneğin, Cook 1851 yılında, 165.000 kişinin Londra Dünya Fuarı'nı ziyaret etmesini örgütledi. Bu bir rekordur! Cook, Bunun için cesur bir reklam fikrinden yararlandı, çevredeki bütün önemli yerlere gitti ve haftalık



*Thomas Cook'un düzenlediği Pompei turuna katılan kafile*

küçük ödemeler karşılığında Londra'da gezme ve konaklama hakkına sahip olma imkânı veren gezi ve fuar kulüplerinin kurulmasına öncülük etti. Böylece "gezi için para biriktirme" devri de başlamış oldu!

Nihayet, 1855'teki Paris Dünya Fuarı Cook'a yurtdışına da tur düzenleme fırsatı verdi. Cook 1856'da, Anvers, Brüksel, Köln, Frankfurt, Heidelberg, Strazburg, Paris ve Southampton'ı kapsayan ilk Avrupa turunu düzenledi. Cook'un tur biletleri ve belirli yolculuklar için derlediği, konaklama ve yeme-içme hakkında bilgi veren kupon kitapları, geziyi daha kolay ve daha ucuz hale getirdi, kendi deyimiyle, "eğitimsizlerin ve dil bilmeyenlerin" de yabancı ülkeleri tanımasını sağladı. Ücreti peşin ödenen ve belirli bir sayıya ulaşıldığında ıskontolu tam pansiyon fiyatları uygulanan küçük ya da büyük gruplarla yapılan bu turlara her şey dahildi: Yol masrafı, tren ve gemi biletleri, otel odası, aydınlatma, ısınma, turist vergisi, bagaj taşıyıcısı, bahşişler, yeme-içme, seyahat sigortası, seyahat çeklerinin temini, kredi mektupları, vize, ülkeye giriş izni, döviz bozdurma, müze ve ören yerlerine giriş ücreti, çevreye geziler ve "kültürsüz ülkelerde *dragomanno* [tercüman]" Bunların yanı sıra, ahçılar, atlar, çadırlar, yataklar, ulaşım ve

yabancı ülkeler hakkında her çeşit bilgi, gezi planı, rehber ve broşürler gibi daha birçok şey bu turlara dahildi. Artık bir kavram haline gelen "tur" sözcüğü bugün yaygın olarak kullanılmaktadır. Dünyanın her yerinde şubeleri bulunan Londra firması Thomas Cook & Son, uluslararası turizm organizasyonunda bir çığır açtı. Büyük ölçekli acentalara bir örnek oluşturdu. Çok geçmeden, ABD'deki American Express Company, Hollanda'daki Lissone & Zoon firması ya da 1854'te Karl Riesel tarafından kurulan ilk Alman seyahat acentası gibi acentalar türedi.

Berlinli Carl ve Louis Stangen kardeşlerin seyahat acentası da başarılı oldu; örneğin 1869 yılında, Carl Stangen, Süveyş Kanalı'nın açılışı dolayısıyla Mısır'a ilk turist kafilesini götürdü; onu, 1870'de Thomas Cook izledi. Napolyon'un Mısır seferinden ve Avrupalılara yüzyıllardır neredeyse hiç geçit vermeyen Nil ülkesinin batıya açılmaya başlamasından sonra, Şark büyülü, cazip bir turizm bölgesi haline geldi. Camiler ve minareler, piramitler ve kaya tapınakları, çeşitli halklardan oluşan insan karmaşası, sıradışı doğa manzaraları, her şeyden önce de masalsı hazineler vaat ediyordu Şark. Bu nedenle, Stangen Berlin'de, türünün ilk örneği olan ve sanat eserlerinin, elişlerinin, fildişi andaçların ve silahların satıldığı zengin bir Şark malları mağazası açtı. Gazete ve dergilerde Nil seyahatleri ve diğer "eğlence seferlerinin" reklamı yapılıyordu. Magazin dergileri, egzotik Şark'ın ihtişamını övüyorlardı. Bu Şark modası sonucunda, sanayiciler ve başöğretmenler, bir ellerinde güvenilir bir *Baedeker*, diğerinde güneş şemsiyesi ve eşek yuları, yanlarında katırcı çocuk, Gizeh sfenksine gitmeye başladılar. Viktorya çağının kibar tutukluğu içindeki İngilizler de –hanımlar tüllere bürünmüş, beyler kareli keten takımlar giymişti– objektiflere gülümsüyordu.

1878 tarihli ilk dünya yolculuğu müthiş bir sansasyon yarattı. Tüm gazeteler, Stangen'ın bu girişiminden söz ediyordu. Sabit bir fiyata ve kapsamlı bir programa sahip böyle bir yolculuğun organizasyonu ve gerçekleştirilmesi, büyük çabalar ve ince hesaplar gerektiriyordu, çünkü o dönemde denizaşırı ülkelerdeki ulaşım tarifesi, konaklama ve fiyatlar hakkında yeterli bilgi yoktu. Bu dünya turu sekiz ay sürdü; Berlin'den yola çıkıldı, on üç günlük bir deniz yolculuğundan sonra Bremen üzerinden New York'a varıldı. Washington, Niagara şelaleleri, Colorado, Kaliforniya ve San Francisco da gezildikten sonra, Amerika

elli dört günde katedildi. Stangen, beyefendiler San Fransisco'daki Çin mahallesinde rahatça gezebilsinler diye özel bir dedektif bile tutmuştu. Pasifik Okyanusu on sekiz günde aşıldı, sonra Çin, Hindiçin, Seylan ve Hindistan'ın batı sahillerinden geçilerek Bombay'a, oradan da Süveyş ve Kahire'ye gidildi. Ancak, çok az kişinin katıldığı bu tur bugünkü seyahat acentalarının düzenlediği turlarla karşılaştırılamaz bile. Bu dünya turuna yalnızca yedi kişinin katılmasının nedeni, Stangen'ın düzenlediği turların, çok pahalı ve yalnızca seçkinlerin kesesine uygun olmasıydı. Sekiz ay süren bu tur, 1899 yılında 11.000 marka mal olmuştu. Üç aylık bir Şark gezisinin bedeli 4100 marktı ki bu bir memurun iki yıllık kazancı demekti. Buna karşın, Thomas Cook daha geniş bir kitleye hitap ediyordu. Oysa, sınıf kaygısı ve önyargısı içindeki Stangen çevreleri toplu gezilere burun kıvırıyorlardı. Onlara göre, yol arkadaşlarıyla aynı havayı solumak zorunda kalmak bir "küstahlık"tı; bu seçkin çevreler, Berlin'de minibüs gibi "kaba" toplu taşım araçlarının hizmete sokulmasını da geciktirdi. Nitekim, bu seyahatlere katılanlardan biri, Stangen tarafından güzelce hazırlanan ve vaktinde dağıtılan katılımcı, ünvan ve konaklama listelerinin bile, yüreklere dert olan "yüksek sınıftan olmayan bir oda arkadaşı" kaygısını gideremediğini dile getirmişti. Birtakım kişiler de yine eski usul seyahat etmeyi tercih ediyorlardı: Tek başına ve mesafeli.

Seyahat acentalarının düzenlediği turlarda "eğlenti ve öğreti" şiarı her şeye hâkimdi. Aylar ve yıllar süren "*grand tour*" yerini, 19. yüzyılda kafileler halinde ya da tek başına çıkılan yeni bir tür "eğitim yolculuğu"na bıraktı. İlk başlarda sadece küçük bir zengin tabaka, aldıkları hümanist eğitimin bir sonucu olarak, İtalya, Yunanistan ya da Mısır'daki ünlü antik kentleri ziyaret ediyordu. Bu geziler, rehber kitapların verdiği bilgiler ışığında ya da Stangen ve Cook'un rehberleri eşliğinde gerçekleştiriliyordu. Stangen, Papa'nın huzuruna kabul turu bile düzenlemiş, erkekler için frak, kadınlar için siyah tül peçe ve koyu renk elbiseler kiralamıştı. Ellerinde *Baedeker*'leriyle seyahat edenlere bıyık altından gülünüyordu; büyük eğitim macerasına çıkmak herkesin harcı değildi ne de olsa. Çoğu kişi bu tür eğitim

*"Hayvanlar gibi dağa tırmanıyorlar, budalaca ve ter içinde; biri onlara yolda güzel manzaralar olduğunu söylemeyi unutmuş olmalı."*

*Friedrich Nietzsche'nin turlara katılanlar hakkında söyledikleri.*

turlarına sırf toplumsal görev addettikleri ya da kültürel bir faaliyet olarak gördükleri için katılıyordu. *Baedeker* şöyle öğütler veriyordu örneğin: "Ellerinin bronzlaşmasından çekinenler, deri eldiven giysinler!"

O dönemin seyahatnamelerinde, Avrupa'nın kışından kaçıp kurtulmak için Mısır'a gidenler de anlatılır. Bunlar, burunları bir karış havada, "kültürlü Avrupalı" pozlarında, azgelişmiş ülkelerle ve onların kendilerininkinden farklı gelenekleriyle alay ediyorlardı. "Sırf görmüş olmak için gezip gören" şu "kültür gezginleri" de daha farklı değildi, yorulmak bilmeden tapınak, antik sütun ve firavun mezarı geziyorlardı. Ludwig Thomas, *Käsebiers Italienreise* [Käsebier'nın İtalya Gezisi] adlı hicvinde, çoğu gezginin sürekli rol yaptığını, bilgi için kendini parçaladığını ve derin heyecanlara gark olduğunu, ama ellerindeki kitabın alt tarafı bir *Baedeker* olduğunu söyler. Baedeker ise modanın peşine takılıyor, yeni yeni yolculuk hedefleri saptıyordu. 19. yüzyılın sonlarına doğru, fiyortlar ve Kuzey Burnu gibi kendilerine özgü doğa harikaları ya da 1889'da inşa edilen Eyfel kulesi, dünya fuarları, 1891'de Stockholm'de kurulan Skansen Açık Hava Müzesi gibi atraksiyonlar turist çekmeye başlamıştı.

## *Dünya Küçülüyor*

Dünya haritasındaki son beyaz lekeler de –Güney Amerika'nın iç kesimleri, Asya ve Afrika'daki çöller ve kutuplardaki bölgeler– 19. yüzyılda keşfedildi. Brezilya'daki yağmur ormanlarının tropik ihtişamından ya da Rusların düzenlediği ilk gemiyle dünya turuna (1803-1806) katılan Alman doğa araştırmacısı Georg Heinrich von Langsdorff'un görüp de gezi defterine kaydettiği Marquises adalarındaki örf ve âdetlerden etkilenen yalnızca bilim dünyası değildi. Barth, Richthofen, Leichhardt, Franklin, Livingstone, Fransız Sahra gezgini Duveyrier, Rus Asya kâşifi Preşevalski, Kutup kâşifi Byrd, Nansen ve Amundsen gibi araştırmacı gezginler, tehlikeli keşif yolculuklarına katıldılar. Onları, misyonerler, göçmenler, askerler ve bu bölgelerden çıkar sağlamak amacını güden sömürgeciler izledi. Güçlü devletlerin sömürgeleştirme savaşları seyahatin tarihine karanlık bir sayfa ekledi.

Bazı ülkeler, örneğin Japonya, kapılarını yabancılara ancak geçmiş yüzyılın ortalarında açtı. Bu gizemli ada imparatorluğu iki yüzyıldan




*California Line'ın yaygın afişlerinden birinde halka açık ilk gemi yolculuğunun reklamı.*

fazla bir süre –1643'ten beri– kendini dış dünyadan tamamen soyutlamıştı. Hollanda-Doğu Hindistan Şirketi ile girdiği ticari ilişkiler diğer ülkelerle de ilişki kurmasına neden olmuş, orada çalışan doktor ve doğa araştırmacısı Engelbert Kaempfer, bu ülkeyle ilgili ilk tasvirleri kaleme almıştı. 1868 yılından itibaren ilk Japon limanlarının açılmasıyla birlikte, Avrupa'da Japon turistler görülmeye başladı. Büyük buharlı gemi hatları, artık çiftlik sahiplerinin de Bombay İngiltere, Java-Hollanda arasında daha hızlı seyahat etmelerini, tatillerini ve ticari kârlarının tadını Avrupa'da çıkarmalarını sağlıyordu.

Kuzeybatı Avrupa ile Doğu Asya arasındaki yolu yaklaşık on bin kilometre kısaltan Süveyş kanalının açılması ve bütün Amerika'yı

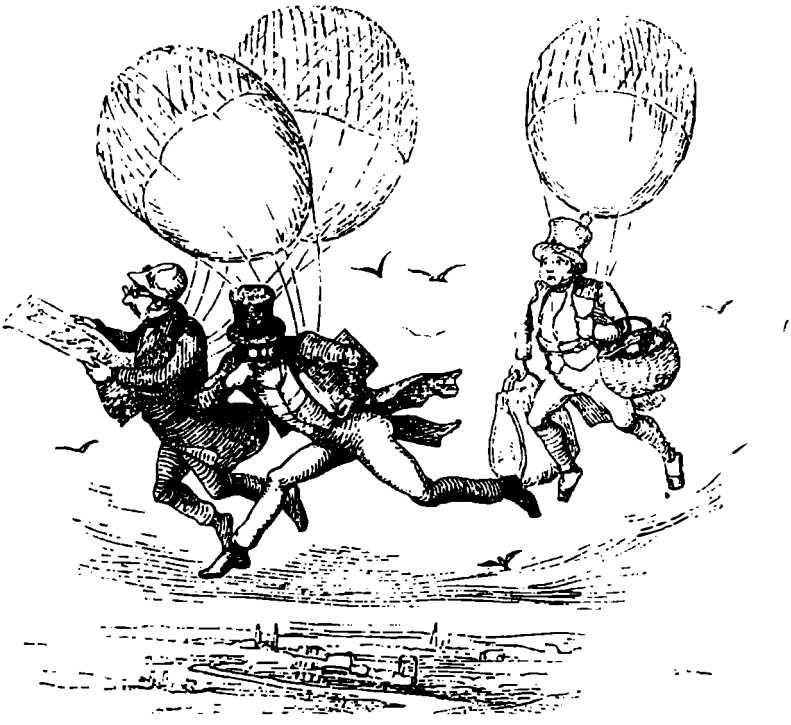
*"Hiç durmaksızın yol almak, seyahat etmenin en sıradan, en pahalı ve en anlamsız biçimidir. Yalnızca çok yol gitmiş olursunuz, o kadar!"*

*18 31 tarihli bir gezi rehberinden.*

boydan boya kateden demiryolu hattının tamamlanması, binlerce insanın yolculuğa çıkmasına neden oldu. Sanayileşmenin ve teknik ilerlemenin ölçütü, beş yılda bir düzenlenen dünya fuarlarıydı. Walter Benjamin bu fuarlara "mal fetişinin hac merkezleri" diyordu. Dünyanın tüm ülkelerinden ziyaretçiler, en yeni cihazların ve atraksiyonların sergilendiği çelik, cam ve alçıdan yapılmış gösterişli saray ve salonları geziyordu. Buralara, krallar, prensler ve diplomatlar, bankerler, tacirler ve seyir meraklıları akın ediyordu. Fuar turu organizasyonları, ilk bu tür gezilerle popülerleşen Cook ve Stangen tarafından yapılıyordu. 1851 yılında düzenlenen Londra dünya fuarını 6.039.195 kişi, 1867'deki Paris sergisini yaklaşık on bir milyon kişi, 1893'te Chicago fuarını yirmi yedi milyondan fazla kişi ve 1900'de Paris'teki fuarı elli milyon kişi ziyaret etti. Uzak ülkeler de bu yarışa katılıyor, insanları kapalı çarşısı ve kahvehanesiyle bir Şark sokağına, bir Afrika köyüne ya da bir pagodaya davet ediyorlardı. Çeşitli ürünler, folklorik kıyafetler ve dansların reklamı yapılıyor, şaşkınlıkla izleyen insanların merakı Avrupa dışına da taşıyordu.

İngiliz doğa araştırmacısı James D. Forbes'in 1845 tarihli gezi rehberinde şöyle yazar: "Atlantik Okyanusu, işsizleri Amerika'ya götüren bir sefer yolu haline geldi; Hindistan yolu, Londra'dan Bath'a giden yol kadar iyi biliniyor artık; şimdi çöllerde postanelere rastlanıyor, Atina'da minibüsler işliyor".[41] Seyahat meraklılarının yeni ilgi odağı denizdi. Gemi şirketlerinin düzenlediği gemi turları çok ilgi görüyordu. Nitekim, 1844 yılında bir İngiliz şirketi, Malta, Atina, İstanbul, Beyrut ve İskenderiye'yi kapsayan ilk Akdeniz gemi turunu düzenledi. Genellikle birkaç gün süren kır gezilerinin rehberi otuz üç yaşındaki roman yazarı Thackeray idi. Hapag ilk 1891'de, altı haftalık bir doğu turu, 1894'te ise Kuzey Kutbu-Spitzbergen gezisi düzenlemeye başladı. 1901'de, bir gemisini özel olarak "dünyanın bütün bölgelerine yapılacak eğlence turları"na ayırdı. Buharlı gemilerde, tren bileti de satan acentalar açıldı. 1905'te Stangen seyahat acentası Hapag tarafından devralındı. Ulaşım şirketleri kendi seyahat acentalarını kurmaya başladı.

Tur programları giderek zenginleşiyor, acentalar yoğun bir reklam faaliyeti içine giriyorlardı. Thomas Cook, kendi çıkardığı *The Excur-*



*"Avrupa'da görülecek çok şey var! Ve biz hepsini sekiz günde gördük; bu mümkün"*
*–1825'te Hans Christian Andersen, bu sözleri genç bir Amerikalıya söyletmişti.*
*H.C. Andersen,* Sämtliche Märchen *[Bütün Masallar], Vilhelm Pedersen'in deseni, 1886.*

*sionist* adındaki gezi dergisiyle reklamını yapıyordu. Stangen, macera dolu haberler içeren dergi ve makaleler yayımlıyordu. Doğudaki kapalı çarşı ziyaretlerini, bahşiş bekleyen yerli halkı, çadır kamplarındaki hırsızlık olaylarını ve Carl Stangen'ın bu olaylara cesur müdahalesini anlatıyordu. Carl Stangen'ın Balkan kitaplarından birinin adı *Acht Tage in Räuberhänden* [Haydutların Elinde Sekiz Gün] idi ve tutsakların fotoğraflarının yanı sıra, haydut Anastas'ın imzaladığı bir makbuzun aslına da yer veriyordu.

Toulouse-Lautrec gibi sanatçılar, seyahat afişleri hazırlıyor, gazeteler, kültür sayfaları ve ilanların da yer aldığı gezi ekleri veriyordu. Andaçlar üreten yeni, kârlı bir sektör ortaya çıkmış, eski kartpostal

ve gravürlerin yerini fotoğraf almıştı. Gezi rehberlerinin baskıları çoğaldıkça sayfa sayısı azalıyordu ve içerikleri daha bir nesnelleşiyordu. Ekonomik düzen, insanlığın en eski özlemini ele geçirmiş, seyahat, "her şey dahil" satın alınan bir mala dönüşmüştü. Turizm, başlı başına bir sektördü artık.

Olabildiğince zahmetsizce, az para harcayarak ve zaman kaybetmeksizin gezmek peşindeydi çoğu kişi. İnsanlar seyahat etmek için seyahat etmiyordu artık; belirli bir yere ulaşmak için yola çıkıyor ve bugünkü seyahat acentalarının deyimiyle "otel belli, hedef belli" yerleri tercih ediyorlardı. Goethe'nin sözlerinin bir çeşitlemesini yapacak olursak, insanlar artık seyahat etmiyor, bir yere varıyordu!

Daha o dönemde, seyahatin artan hızından ve dur durak bilmezliğinden yakınılmaya başlandı. Johanna Schopenhauer, dört kat daha hızlı seyahat edenlerin, ağır ağır gezenlerden daha çok şey mi yaşadıklarını soruyordu endişeyle. Diplomat Alexander von Villers'in seyahat mektupları da çok açıktır: "Bir yerden diğerine koşturup durmak, bavul toplamak, bavul açmak, bilet almak, aktarmalar, küstah garsonlarla dolu lokantalar, berbat yemekler, insanın midesine oturan hesaplar; kılıçsız, tabancasız bir soygun bu; para, para, hep para, sırf para – böyle bir şeye kim dayanabilir ki? Kimse bana böyle bir seyahatin zevkli yanlarından bahsetmesin, kesinlikle inanmam; tek bir seyahat biçimi vardır, o da ancak at arabasıyla yapılır, ama kentten kente değil; hancının kapıda durup, eyer ve koşum takımlarının çıkarılmasına yardım ettiği, kahvaltının ahırda böğürdüğü, öğle yemeğinin toprakta eşelenmeden önce bir de yumurta bıraktığı bir yere gitmek isterim ben, tam gittiğin gün kapalı olan Murray galeri kentlerine değil; bir Tizian'ı görmeyi müze görevlisine mi borçlu olacağım bir de? Hayır kalsın; anemonların, siklamenlerin, eğreltiotlarının, fındıkların, amberbaris ve yabangüllerinin açtığını görmeyi tercih ederim ben."[42]

Villers daha 1873 yılında şunları yazıyordu: "Regensburg, yirmi dakika mola – Nürnberg, otuz dakika mola – Würzburg – Darmstadt – Mainz – benden daha coşkulu bir gezi yazısı beklemeyin".[43] O dönemler, turist kafilelerinin gezilip görülecek yerleri hızla geçtikleri günümüz "*sightseeing-tour*"larını ve seyahat acentalarının "*Europe in 14 days-Pope included*"* sloganlarını anımsatıyorlar.

* "14 günde Avrupa turu-Papa dahil" (e.n.)

Yolculuk, sevilen bir sohbet konusu, bir tutku, toplumsal bir prestij haline geldi. Theodor Fontane, "Tüm dünya seyahat ediyor," diye yazıyordu. "Eskiden iklim hakkında konuşmak nasıl âdettendiyse, bugün de herkes seyahat muhabbeti ediyor. Ekim ayından Noel'e kadar 'Bu yaz neredeydiniz?' diye soruyor insanlar birbirine, Noel'den Paskalyaya dek 'Bu yaz nereye gideceksiniz?' Birçok insan, yılın on bir ayını, yalnızca bu onikinci aya bir hazırlık, varoluşun doruğuna götüren bir merdiven gibi görüyor. Yalnızca bu bir ay için yaşanıyor, yalnızca bu bir ay düşünülüyor ve özleniyor".[44] Çok defa, "*Baedeker* ve sayfiyeler çağı" olarak nitelendirilen 19. yüzyılın ikinci yarısında, kaplıcalara, plajlara, sayfiyelere ve kış sporları merkezlerine gitmek moda haline gelmişti; gezinti ve yürüyüşler yeniden revaçtaydı.

Kaplıcaya gitmek öteden beri yüksek sınıfın tercih ettiği tipik bir seyahat biçimiydi. Bu kaplıcaların odak noktasında yaşlılıktan kaynaklanan sorunlar ya da hastalıklar değil, buluşmalar, tanışmalar, sohbetler, gezintiler ve diğer eğlenceler yer alıyordu. Yürüyüş bastonuna dayanmak yerine, bir kavalyenin koluna giriliyordu. Baston da yürüyüş bastonu değil, bir süstü sadece. İçmelerde kullanılan ustaca yontulmuş armalar, isimler ya da romantik manzaralarla süslü bardaklar, ilaç kabından çok, bir simge ve andaç sayılıyordu. 1823 yılının Karlsbad'ında bile "yeni gelen her misafir, kuleden çalınan trompetlerle karşılanır, akşamları da kent müzisyenleri onlara serenat yapardı" Otel ve pansiyonların düzenli olarak yayımladıkları kaplıca konuk listesi, kimlerin geldiğini öğrenmek için elden ele dolaştırılırdı: Bir Rus prensi, Bohemyalı zengin bir baron, gösterişli maiyeti eşliğinde Güney Almanya'dan bir hükümet görevlisi.



*Marienbad içmelerinden bir bardak, 19. yüzyılın ilk yarısı.*

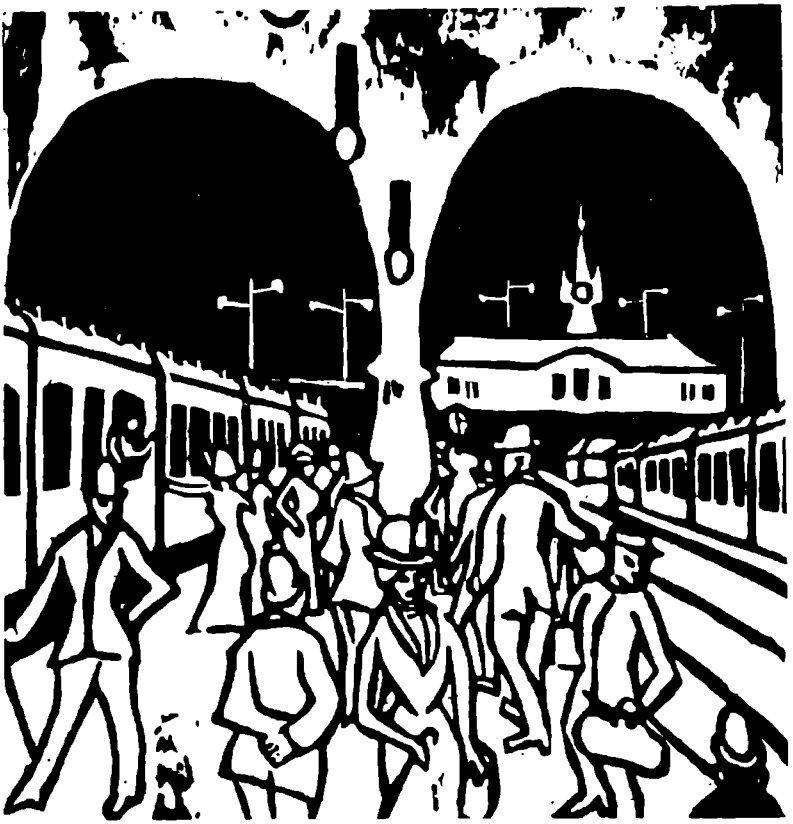
19. yüzyılda, özellikle de kumarhanelerin bulunduğu kaplıcalar ve yerler müthiş bir ziyaretçi akınına uğradı. Yeni zenginler, fayton, sandık, valiz ve şapka kutularıyla aristokratların gittiği kaplıcalara gidiyor, onlara öykünüyorlardı.

Burada, hem sağlıklarını düşünüyor hem de piyasa yaparak, rulet oynayarak ekonomik güçlerini sergiliyorlardı. Ortaçağ hanlarında zar ve kâğıt oyunu biçiminde ortaya çıktığından beri seyahatin vazgeçilmez bir öğesi haline gelen şans oyunları, kumarhane kaplıcaları da denilen Spa, Baden-Baden, Wiesbaden, Bad Homburg ve Bad Ems gibi yerlerin yıldızının parlamasına neden oldu. Kumarhanesi olmayan Karlsbad ile Baden-Baden ziyaretçilerinin sayısı karşılaştırıldığında da görüldüğü gibi, eğlence amaçlı kaplıca ziyaretleri, dinlenme amaçlı olanları geride bırakıyordu.[45] "*Faites le jeu, messieurs!-Rien ne va plus!*"* diyen krupiyeye kim karşı koyabilirdi ki?

Kaplıcaları şifa arayan hastalardan ziyade, aristokratlar, yükünü tutmuş fabrikatör ve rantiyeciler, iflah olmaz kumarbazlar, burjuva özentisi sonradan görmeler dolduruyordu. Uzak ülkelerden gelen zengin avareler, Orta Avrupa'nın balolarında, aşk maceralarında ve kumarhanelerinde düzenli olarak boy gösteriyorlardı. Örneğin, Bad Reichenhall'ın yabancı müşterilerinin üçte ikisi Rusya, Polonya ve Güneydoğu Avrupa'dan geliyordu. Bu kumarhane kaplıcalarına gitmek için özel bir hazırlık yapmak, *Baedeker*'i okumak ya da bir rehber tutmak gerekmiyordu. İnsan zaten taşıdığı soyadı ve harcadığı parayla kendini kabul ettiriyordu. Çeşitli ülkelerden gelen parlak bir topluluk her sene içmeleri ve kaplıcaları dolduruyordu. Su gibi para akıtılıyor, ev kiralanıyor ya da ev yaptırılıyor ya da lüks otel dairelerinde kalınıyordu; elbette sıkı bir ünvan, statü ve servet ayrımına göre. Günde altmış bardak maden suyu içip, ısıtılmış odalarda üstü sıcacık örtülmüş bir halde yatılan ya da deride çatlaklar oluşsun da hastalık bu çatlaklardan dışarı çıksın diye on saat kaplıca havuzunda kalınan günler geride kalmıştı.

Deniz, temiz hava ve güneş yeni bir dinlence biçimi olarak görülüyordu. 1805'te Seume, arada sırada suya girdiği için "ahlaksız biri" sayılamayacağını temin etmek zorunda kalmışsa da, Heinrich Heine 1825'te Norderney'e gittiğinde, çoğu nemli balıkçı kulübelerinden oluşan bir tatil köyü kurulduğunu görmüştü. Çok değil, on-yirmi yıl sonra, insanlar denize gitmeye başladı ve yoksul balıkçı köyleri, monden plajlara dönüştü. 1914'ten önce, Kuzey ve Baltık Denizi plajlarındaki ortalama kalış süresi, dört ila altı hafta arasında değişiyordu. Scheveningen, II. Leopold'un yazlık ikametgâhını kurdurduğu Ostende, III. Napolyon'un

* Oyuna girin beyler!-Oyun kapandı artık! (e.n.)



*Max Pechstein, Gar, ağaç baskı, 1910.*

düzenli olarak ziyaret ettiği Biarritz gibi yerler ün kazandı. Fakat bütün bu yerlerin hepsi de hayli soğuk Kuzey Denizi ve Atlantik Okyanusu kıyısında yer alıyordu; Akdeniz'in sıcak kıyıları çok sonra keşfedildi. Sanatoryumlar, oteller ve pansiyonlar kuruldu. Bunların önündeki büyük verandalar deniz manzaralıydı. Fontane'nin Effi Briest'i dinlenmek için Saßnitz'e gitmiş, Heringsdorf "Berlin'in banliyösü" diye nitelendirilmiş, Zoppot'ta bir kumarhane açılmış, Blackpool'da kilometrelerce uzunlukta yürüyüş yolları yapılmış, bir de eğlence parkı açılmıştı. Plajın ve seyahatin anavatanı İngiltere'de, tatilde yağmur yağdığında





*Mayo*, Harper's Bazar, *1885.*

tazminat ödeyen ve fiyatta ıskonto yapan, sonradan çok yaygınlaşacak yağmur sigortaları geliştirildi! Kötü hava yüzünden Kuzey ve Baltık Denizi kıyılarında genellikle sıkıntıdan patlayan İngilizlerin imdadına Leipzigli yayımcı Tauchnitz koştu. Almanya'da ilk kez İngilizce cep kitabı yayımlayan Tauchnitz satış rekorları kırdı ve başarılı bir yayımcı olarak ünlendi.

Bununla birlikte, denize gelenler hayli sert plaj yönetmeliklerine uymak zorundaydılar. Boyundan dize kadar kapalı deniz giysileri pek edepliydi ve etekler savrulamasın diye, etek ucuna kurşun şeritler geçirilmişti. Deniz kostümü olmayanlar, denize elbiseyle giriyordu. Çok sayıda kişi de pardösülere, şallara bürünmüş bir halde, başlarında şapka, ellerinde şemsiye deniz kenarında oturuyor ya da kıyı boyunca yürüyüşe çıkıyordu. Almanya'da kadın ve erkeklerin denize ayrı ayrı girmesi zorunluluğu ancak 1902 yılında kaldırıldı ve ilk aile plajı Westerland'da açıldı. Yanında hanım olmayan beylerin bu plaja girmesi ve fotoğraf makinesi getirilmesi kesinlikle yasaktı!

1882 baharında, Rostock'taki bir sepet atölyesinde, üstü ve yanları kapalı hasır plaj koltukları imal edilmeye başlandı ve bu hasır koltuklar güneşlenmeye pek müsait olmadıkları halde, çoğu plajda yok satmaya başladı. Ne de olsa, geçen yüzyılda özellikle de kadınların bronzlaşması hoş karşılanmıyor ve ancak "ayaktakımına" yakıştığı düşünülüyordu. Bugün kalabalıkların güneye akın etmesinin temelinde antikçağ ya da güney romantizmi değil, güneş tapıncı yatıyor. Öyle ya, yanık ten nefis geçen bir tatilin simgesidir.

İsviçre hayranlığı ve spor tutkusu Alpler'deki dağcılığın temelini oluşturdu. 1857 yılında, Londra'da ilk Alp turist kulübü, 1862'de de, Alpler'i araştırmak, tanıtmak ve "Alp gezilerini" daha rahat bir hale

getirmek amacıyla Avusturya Alpler Derneği kuruldu. 1856-1863 yılları arasında İsviçre Alpleri'ndeki ve Savoy eyaletindeki sayıları elli beşi aşan ve daha önce hiç kimsenin çıkmadığı doruklara tırmanan İngiliz dağcıları, buraları "*playground of Europe*" [Avrupa'nın oyun bahçesi] olarak gören sayısız gezgin izledi. Yeni bir doğa duygusu oluşmak üzereydi; romantizm hayranlığının yerini, nesnel bir bakış aldı, insanlar doğaya meydan okumaya başladı.

Yetmişli yıllarda Hannover'de ve Clausthal-Zellerfeld'deki Madencilik ve Demircilik Akademisi'nde okuyan Norveçli öğrenciler ilk kar ayakkabılarını Harz bölgesine götürüp, bölgenin en yüksek dağı olan Brocken'a tırmandılar. 1888'te Fridtjof Nansen Grönland'ı, diğerleri de Bern'in dağlık bölgelerini ve Alpler'in doğusunu kayaklarla geçtiler. 1893'te İsviçre'deki Glarus'ta, kıtanın ilk kayak fabrikası kuruldu. Kayakların spor amaçlı kullanımı çok geçmeden hızla yaygınlaştı ve kış sporları ortaya çıktı. İngiliz amatör dağcılar, 1864 yılında

*"Herkes bir kez olsun buzula tırmanmalı!"*
*Findelen buzulunda Zermattli bir gezi kafilesi, 1900 civarı.*





*Yürüyüş kıyafeti,*
Harper's Bazar, *1891.*

St. Moritz'e gelerek kış tatili denen şeye can verdiler. Kış mevsiminin güzelliğinin keşfedilmesi, yolculuğa yeni boyutlar kazandırdı; seyahat mevsimine kış ayları da dahil olunca, ikinci bir tatil imkânı ve sezonu ortaya çıktı.

Köşkleri andıran büyük palas oteller, özel sanatoryumlar ve turist pansiyonları, dağ kulübeleri, işaretlerle donatılmış yollar, dağ rehberleri, kurtarma ekipleri ve kayak öğretmenleriyle, kış spormerkezleri kuruldu. Çok geçmeden Engadin'e kışın daha çok turist gelmeye başladı. Ünlü St. Moritz'e 1899-1900 kışında topu topu 1851 kişi gelmiş, bu sayı 1909-1910'da 9010 kişiye, 1929-1930'da ise 19.830 kişiye fırlamıştı. Bugün, sayısız otomobil, otobüs, tren ve özel jet geliyor buraya. Çok yüksekte yer alan mütevazı bir dağ köyü olan Arosa'da 1884 yılında yalnızca altı otel ve pansiyon varken, bu sayı 1899'da yirmiye, 1936 yılında ise otel, pansiyon, çocuk yurdu ve sanatoryumlar da dahil olmak üzere seksen bire çıktı.[46] 1882 yılında İsviçre'deki otel ve pansiyonlardaki yatak kapasitesi 4,2 milyon, 1910'da ise 22 milyonun üzerindeydi. Bu çokyönlü dağlık ülke, heryıl kendi nüfusundan daha fazla turist, dağcı, sporcu ve hastayı ağırlayarak, "Avrupa'nın oteli" haline geldi. Fransa, Avusturya, İtalya ve Almanya'da da kış tatil merkezleri kuruldu. Dağlık bölgelerde yer alan ve yaz sezonu bitince sonbaharda kapatılan oteller, kışın da müşteri buluyordu artık. Bazı doruklara, neredeyse yıl boyunca teleferik ve telesiyejle ulaşılıyordu.

Bazıları kışın Riviera'ya gidiyorlardı. İngilizler Britanya adasındaki sisten kurtulmak için 19. yüzyılın başından itibaren, Fransa'nın Akdeniz kıyılarına inmeye başladılar. Oradaki yumuşak ve kuru iklimi öven de ilk onlardı. Avrupa'nın kraliyet aileleri ve yüksek aristokrasi, Kraliçe Viktoria, Belçika ve Bavyera kralları, Çariçe ve Avusturya arşidükleri, faytoncular ve hizmetçilerden oluşan geniş maiyetleriyle Rus soyluları, Alman baronlar ve subaylar, Amerikalı zenginler de hiç

durmuyor, İngilizleri izliyorlardı. Nice, dünyanın "kış başkenti" sayılıyordu. 1860 civarında, Cannes, San Remo ve diğer yerlerde, Ocak-Mart sezonu dışında neredeyse bütün yıl kapalı kalan, pahalı grand oteller, gösterişli cepheleri ve parklarıyla sarayları andıran rezidanslar kuruldu. Sağlığa zararlı buharlar ve sıtma söylentileri kulaktan kulağa dolaşıyor, sıcak yaz aylarında Riviera'dan uzak duruluyordu. 1863'te açılan Monte Carlo kumarhanesi tüm dünyadaki kumarbazları bir mıknatıs gibi kendine çekmiş, şans oyunlarının Kâbesine dönüşmüştü adeta. Ancak yirmili yıllarda, buralara gelen ziyaretçilerin toplumsal yapısında bir değişim yaşandı. Kralların ve soyluların yerini zengin iş adamları, kalabalık maiyetleriyle doğulu hükümdarlar, film yıldızları ve *playboy*'lar aldı. Sezon yaz aylarını da kapsıyordu artık. Eskinin seçkin kış kaplıcaları, popüler plajlar haline geldi; ilk kez 1932 yılında, Cannes'a yazın gelenlerin sayısı kışın gelenlerin sayısını aştı. Bundan sonraki yirmi-otuz yıl boyunca Riviera adı sonsuz güneş, zenginlik ve eğlenceyle birlikte anıldı. Nice, Monaco, St. Tropez gibi tatil cennetlerinin o eski *aura*'ları bugün bile yerli yerindedir hâlâ. Muhteşem geçmişlerinin ışıltısını, Viktorya çağının ihtişamını, o özel çekiciliklerini koruyabildiler. Daha sonra, yüzyıl dönümünde *Baedeker*'de adları bile geçmeyen Costa Brava, Costa Smeralda, Miami Beach ya da Kanarya Adaları gibi güneş cennetleri de bunların arasındaki yerini aldı.

Aristokratların kaplıca geleneğine ve aydın orta sınıfın eğitim seyahatlerine karşılık, yeni bir dinlence biçimi olan sayfiyeler türedi. Pahalı seyahatlerin masraflarını yüklenmek istemeyen toplumsal sınıflar kır yaşamına yöneldiler. Genellikle, "ev sahibi aileyle ilişki içinde" aynı ev paylaşılıyor, "yabancıya kiralık oda" levhaları yeni seyahat olanaklarını yaratıyordu. Yüzyıl dönümünde, bu iç açıcı sayfiyelerin çoğu, güzelleştirme, turizm ve kaplıca dernekleri tarafından desteklenerek tanıtılan hava değişimi ve tedavi merkezlerine dönüştürüldü.

Maddi durumu iyi olanlar, ailecek sayfiyeye giderdi. Kimileri de, sırf toplumsal bir âdeti yerine getirmek için, –can sıkıntısından esnemelerini güçlükle bastırarak– gelirdi buralara. Daumier'nin çizimlerinin altında şöyle yazılar vardır: "Kırlar sanıldığı kadar eğlenceli değil! Üstelik daha baharın başındayız!" Bu resimlerden birinde, kumsalda oturan şapkalı ve bastonlu iki adam arasında şöyle bir konuşma geçer: "–Fakat dostum... Madem Trouville'de bu kadar sıkılıyorsunuz, neden buraya geliyorsunuz?" –"Siz ne diyorsunuz? Benim ailemde kaç kuşaktan

bu yana deniz kıyısına sayfiyeye gidilir biliyor musunuz? Buraya gelmeseydim, onurum zedelenmiş gibi gelirdi bana!" Andaçlar, birinin tatile çıkabilecek kadar varlıklı olduğunun göstergeleriydi. Vazo, bira kupası ya da sigara tabakası üzerinde katedralin resmine ya da kent armasına, bavulun üzerindeki otel çıkartmasına, otomobildeki gümrük işaretine bugün bile değer verip para döken çok.

Buna karşın, zanaatçının, işçinin ve kırsal kesimin dinlenceleri çok daha mütevazı, "doğa ana"yı ziyaretle sınırlıydı. Mesai saati hâlâ on iki-on dört saat sürüyor, on altı saati bulduğu bile oluyordu; çalışanlar, dinlenmek, spor ve kırlarda yürüyüş yapmak için yalnızca Pazar gününden ve resmi tatil günlerinden yararlanabiliyorlardı. İnsanlar her dönemde kentin sıkışıklığından bunalmış "açık havada" yürüyüşe çıkmış ya da komşu köylere ve "panayırlara" eğlenmeye gitmişlerdi. Ama artan sanayileşmeyle birlikte, karanlık fabrikalardan, boğucu atölyelerden ve havasız kiralık dairelerden çıkıp doğaya açılma ihtiyacı da giderek arttı. Kent dışına geziler, kafeler, bira ya da konser bahçeleri, ailecek geçirilen Pazar günlerinin ayrılmaz bir parçası haline geldi. Berlinliler kırlara açılıyor, Viyanalılara kent civarındaki şarap köyleri cazip geliyor, Fransızlar Paris çevresindeki ormanlarda piknik yapmaya bayılıyorlardı. Empresyonistlerin güneşle dokunmuş tablolarında renkli çizgili trikolar içindeki sandalcılar, su üstünde titreşen ışıklar, kıyıda gezinen insanlar, rengârenk güneş şemsiyeleriyle genç kızlar, bu yeni doğa duyarlılığının izlerini taşırlar.

Kent dışına yapılan bu geziler sonraki on-yirmi yılda inanılmayacak kadar yaygınlaştı. Bu gezilerle birlikte, çok sayıda lokanta, lokal, haftasonu evi, plaj, bot kiralama yeri, gözetleme kulesi, yerel tarih müzelerinin yanı sıra, yürüyüş kulüpleri tarafından özenle işaretlendirilmiş gezinti yolları, mola yerleri, sığınılacak kulübeler ve piknik alanları ortaya çıktı. Doğa dostları dernekler kurup, uzun yürüyüş turlarına çıkıyorlardı; gençler, izci ve yavrukurt oluyor, doğayı yaşıyorlardı. İlk *hostel* 1884'te kuruldu. Yüzyıl dönümünde, büyük bir günübirlik yürüyüş hareketi ortaya çıktı, çünkü yaz tatili hâlâ pek az kişiye nasip oluyordu.

Varlıklı kişiler, "izne çıkmak" için izin almaya gerek duymadan, zevk için seyahat ediyorlardı; Latincede dini bayram ve boş gün anlamına gelen *feriae* sözcüğünden türetilen Almanca *Ferien*, yani tatil sözcüğü, çocukların okullarının paydos edildiği boş haftaları ifade eder. Mal mülk sahibi vatandaşlar, birkaç haftalık parasız izin alacak kadar

ekonomik güce sahip olsalar da, halkın seyahat etmek için ne zamanı vardı ne de parası. Memurlar ve işçiler ancak 20. yüzyılda, –uzun tartışmalardan sonra– yasa ya da toplu sözleşmeler uyarınca ücretli izin hakkı elde edebildiler. Bu da, geniş halk katmanlarının da tatile çıkmasını ve gerçek bir turizmin oluşmasını sağladı.



*Benz & Co.'nun ürettiği ilk otomobillerden biri, 1890.*

# *Havada, Karada ve Suda*

## *Her Hedefe Ulaşılabilir*

Jules Verne'in 1873'te yayımlanan ünlü romanı *Seksen Günde Devr-i Âlem* dünyanın çevresinin araba, tren ve gemiyle seksen günde dolaşılabileceğini iddia ediyordu – bugün ses duvarını aşan jetlerle dünyanın çevresini dolaşmak yalnızca birkaç saat sürüyor. 20. yüzyıla damgasını vuran teknoloji, kitle turizminin de önünü açtı. Dickens 1837'de, seyahat düşkünü *Mister Pickwick'in Maceraları* adlı romanında, "Hızla uçacaklar – ok gibi fırlayacaklar – buhar makinesi – bin beygir gücü – nedir ki bunların yanında" diye yazıyordu.[47] Artık çalışan kesim de yılda bir-iki kez tatile çıkabildiği için demiryolları on binlerce kişiyi, dağlara ya da denizlere taşıyordu. Hükümdarlar, devlet erkânı ve Kuzey Amerikan demiryollarının sahipleri, özel garlarda ya da kraliyet peronlarında hazır bekleyen konforlu özel vagonlarla seyahat ediyorlardı elbette.

Ancak, sıradan yolcuların hangi istasyona gidip hangi vagona bineceğini, hangi yemek vagonunda yiyip nerede bekleyeceğini, birden dörde kadar uzanan ve yasal olarak ilan edilmiş olan sınıflar belirliyordu.

*Biz daha beşikte uyurken,*
*Yataklı vagonları düşlerdik.*
*Artık vagonlarda uyuyor,*
*Beşikte gibi düş kuruyoruz.*

*Alman Demiryolları reklamı.*

Her sınıfın donanımı diğerinden çok farklıydı. 1840 yılında Avrupa ve Amerika kıtasındaki demiryolu ağının uzunluğu toplam 7679 km idi. Yüz yıl sonra, tüm dünyadaki ray uzunluğu toplam 1.329.460 km'ye ulaştı. Posta arabalarına benzeyen, üstü açık tren vagonları yerlerini daha modern trenlere bıraktı. Daha sonra, 1867'de kurulan ve yolcuların hizmetine yataklı vagon, sohbet ve tuvalet vagonları sunan Amerikan şirketi "Pullman's Palace Car Company" örnek alındı ve uzun mesafelere özellikle rahat vagonlar konuldu. 1875 yılında, yolcuların büyük pencerelerden etrafı rahatça seyredebilmeleri için, özel olarak tasarlanmış, döner koltuklu "*drawing-room-cars*" bile üretildi. Gece yolculukları, o zamana kadar neredeyse ulaşılmaz uzaklıktaki kent ve ülkeleri birbirine yaklaştırdı.

9300 km ray uzunluğuyla dünyanın en uzun tren yolu hattı olan, Moskova'yı Wladiwostok ve Pasifik Okyanusu'na bağlayan Transsibirya Demiryolları 1903 yılında hizmete açıldı. 6 Ekim 1903'te, elektrikle çalışan bir lokomotif, Zossen-Marienfelde hattındaki deneme seferlerinde saatte 200 km hıza ulaştı. 1955 yılında, Fransa'da elektrikli bir mototren saatte 331 km gibi yüksek bir hıza ulaşmayı başardı. Japonya'daki yeni Tokaido treni saatte 220 km yol katediyor, manyetik asma trenler saatte 500 km'yi geride bırakıyorlar. Trenlerin bugünkü hızı saatte 140-180 km arasında değişiyor. Modern hızlı trenler sayesinde hızlılık ve dakiklik seyahatin en önemli özelliği haline geldi.

Otomobil ise yolcuları belli bir hatta seyreden tren ve gemilerden tamamen bağımsız kıldı ve ne zaman, nereye, ne kadar süreliğine gidileceği konusunda özgürce karar verilmesini sağlayarak, tam bir hareket serbestisi verdi. Daha 1894 yılında bir Avusturyalı otomobiliyle ilk uzun yolculuğa çıkmış ve Bohemya'daki Reichenberg'den Reims'a kadarolan yaklaşık 2000 km'den fazla mesafeyi otomobille katetmişti. 939 km'de yaklaşık 140 kg* benzin ve toplam 1500 litre radyatör suyu harcamıştı!

İlk "otomobil gezginlerinden" biri olan yazar Otto Julius Bierbaum, 1902'de, pardösüsü, koruyucu gözlüğü ve yağmur tentesiyle, sekiz beygir gücünde olan ve saatte ortalama 25-35 km hız yapan, üstü

* Almanca metinde kg olarak geçmektedir. (e.n.)



*İlk Amerikan trenlerinden birinde gece yolculuğu, Walter Yaeger'in litografisi.*

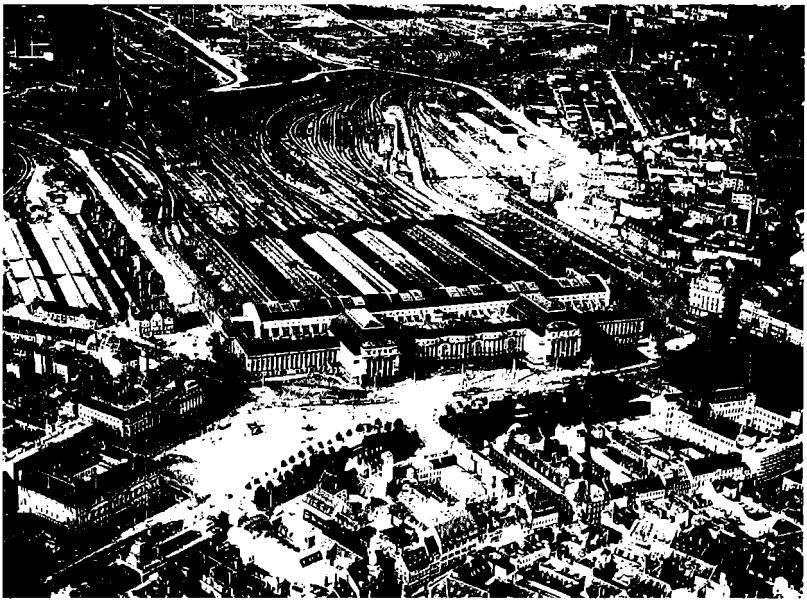
neredeyse tamamen açık bir Adler-Phaeyon ile Berlin'den yola çıkmış, Prag ve Viyana üzerinden İtalya'ya gitmişti. *Eine empfindsame Reise im Automobil* [Otomobille Duygulu Bir Yolculuk] adlı ünlü günlüğünde, insanları hayretten hayrete düşüren ve çok sansasyon yaratan bu "otomobil"le çıktığı üç aylık geziyi anlatmıştır. O dönemde, "pnömatik katili" yollarda sürekli lastiklerin patlaması, yakıt kıtlığı –İtalya'da benzin hâlâ eczanelerde litreyle satılıyordu– ve ateşleme sorunları yüzünden, yolda sık sık mola vermek zorunda kalmıştı. İsviçre'deki Göschenen'de örneğin, iri bir polis tarafından hışımla durdurulup karakola götürülmüş ve arabasının önüne öküz bağlamadığı için 20 frank para cezasına çarptırılmıştı. Bunun nedeni, Andermatt-Göschenen arasındaki mesafenin yüzyıllardır yalnızca öküz ya da at arabasıyla katedilmiş olmasıydı. Ahali, daha hızlı bir yolculuk biçimi bilmiyor, bilmek de istemiyordu! Nitekim, kendi gücüyle hareket eden "rakip araç"a, –sanki yavaşlık ilerlemeyi durdurabilir, faytoncuların yüreğine su serpebilirmiş gibi– o bölgede yürüyüş temposunda gitmesi emredilmişti. Bierbaum, St. Gotthard üzerinden geçen 136 km'lik yolu bile



*Leipzig Garı'nın bağlantı peronu, 1916.*

ancak dokuz saatte alabildi. Yine de pes etmedi: Onun gezisi aceleye getirmek için fazla güzeldi. Ona göre, "bütün duyular açık, hayatın ve doğanın tüm yönlerini algılayarak seyahat etmek" ancak otomobil sayesinde gerçekleşmiş, tren yolcularının bilmediği manzaralar sunmuştu. Bierbaum, günlüğünde geleceğe bakarak şunları yazıyordu: "Seyahatten bahsediyorum, yarıştan değil. Ne de olsa bu iş bir amaca hizmet ediyor: En modern araçlarla eski usulde seyahat etmeliyiz, yeni seyahat biçimi işte bu olmalı. Çünkü daha önce otomobil seyahatlerde değil, yarışlarda kullanıldı. Ancak seyahatin en önemli özelliği hız değil, hareket özgürlüğüdür. Seyahat demek, hareket halinde olmaktan alınan haz, gündelik çevreden uzaklaşıp yeni izlenimlerin tadını çıkarmak demektir... Kilometreleri yutan "otomobilist" bir gezginden çok bir makinisttir".[48]

1912 yılında dünyanın ilk karayolları haritası yayımlandı. Otobüsler, küçük trenlerin ve "çıngıraklı" trenlerin yavaş yavaş yerini almaya



*Avrupa'nın en büyük hat başı istasyonu olan Leipzig Garı'nın havadan çekilmiş bir fotoğrafı, 1930 civarı.*

başlamış, küçük kaplıca ve plajlara yolcu da taşır olmuşlardı. Mayıs 1914'te, Cook seyahat acentasının Viyana şubesi, ilk otobüs turunu düzenledi. Otomobille birlikte, İngiltere kökenli "*weekend*" olgusu da yerleşmeye başladı. Kampingler, belirli bir programı olmayan ve geleneksel konaklama yöntemleri kullanılmadan yapılan seyahatler, ilkin ABD'de ortaya çıktı, çok geçmeden kuzey ülkelerinde ve Fransa'da da yaygınlaştı. Kamping yerleri, basit çadırların yanı sıra, konforlu karavanlarla da doldu giderek. Bugün yollar ve tatil beldeleri tıklım tıklım otomobil dolu – bir zamanlar alay konusu olan ya da para cezasına çarptırılan "atsız arabalar" turizm trafiğinin en önemli taşıtı haline geldi.

20. yüzyılda gemi seyahatleri de zafer tattılar; "Mavi Kurdela"ya sahip olma yarışında, her deniz mili, her dakika önemli sayıldı. Fakat 1912'de "Titanic"in batışı handiyse bir uyarı işareti gibi algılandı.

Büyük gemi şirketleri, göçmen dalgası yatıştıktan sonra turizm üzerinde yoğunlaştılar ve eğlence turlarından oluşan çokyönlü bir

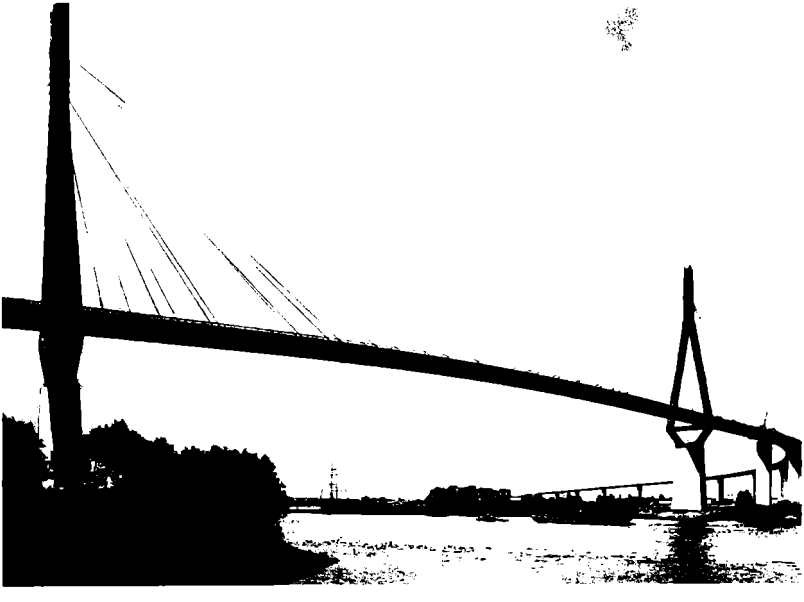
program hazırladılar. 1926'da Nisan ayından Eylül ayına dek süren sezonda, beş yüz kadar gemi 240.000'den fazla Amerikalı turisti Avrupa'ya taşıdı. O zamandan beri milyonlarca Amerikalı, eski Heidelberg, Luther'in kenti Wittenberg, Prag ya da Pompei harabeleri gibi tarihi yerleri gezip görmek için, *sightseeing-tour*'lara çıktı. Onların dünyayı karış karış gezerken "*excitingly continental!*" diye şaşırmaları kısa zamanda alay konusu oldu. Denizcilerin küçümsercesine "müzik vapuru" dediği, 80.000 safi tonaja sahip, 30 metre yüksekliğindeki bu dev gemiler, binlerce yolcuyla birlikte, uzun yolculuklara çıktılar. Bu yüzen lüks otellerin bazıları, kamara, sohbet salonu ve yemek salonları konusunda katı bir sınıf ayrımı yapmaya devam ediyor, farklı sınıfların temas etmemesine özen gösteriyordu. Uluslararası gemi yolculuğu, güvenlik, hızlılık ve rahatlık açısından çok iyi bir noktaya geldi; bir gün bir gemi yolculuğuna çıkmak hâlâ çoğu kişinin düşü.

Gemiler kıtaları birbirine bağlıyor – ama hangi Uzakdoğu yolcusunun Avrupa'dan Japonya'ya gitmek için altmış gün ayıracak zamanı ve keyfi vardır ki? Hem bugün Tokyo'ya bir günden daha kısa bir sürede varmak mümkün. Yol engeli tanımayan uçaklar, ülkeleri, denizleri kutupları geçiyor. İnsanlığın en eski düşü, havada bir kuş gibi süzülme arzusu, balonları, motorlu balonları, pervaneli uçakları, helikopterleri, *airbus*'ları ve ses duvarını aşan jetleri icat etti. Boş zamanların rasyonel bir biçimde değerlendirilmesi ve bir yerden bir yere daha hızlı gitme isteği, hava trafiğinin gelişmesini sağladı. Son yirmi-otuz yılda uçaklar Atlantik hattındaki gemilerin de yerini aldı, ünlü lüks gemiler ya otel gemilerine dönüştü ya da Akdeniz, Karaipler ve Afrika turlarına çıkmaya başladı. Motorlu taşıtların sayısındaki artışı karşılayabilmek için, daha güçlü otoyol ağları inşa edildi. Otobanlar, Avrupa otoyolları, köprü ve tünelleriyle uluslararası transit yollar, otopark ve dinlenme tesisleri kuruldu. Kuzey ve Güney Amerika ülkelerini bir halat gibi birbirine bağlayan dünyanın en uzun kanalı Panama Kanalı ile İstanbul'da 1973'te açılışı yapılan, Asya ve Avrupa'yı birleştiren Boğaz Köprüsü ulaşım tarihinin kilometre taşlarıdır. Bu arada, Danimarka ve Hongkong'da inşa edilen köprüler de köprü inşaatına yeni boyutlar getirdi. Manş Denizi'nin altında yedi yıl boyunca inşa edilen demiryolu tüneli –İngiltere ve Fransa arasındaki yaklaşık 50 km'lik bağlantı– Mayıs 1994'te trafiğe açıldı. Denizin dibinden 18 ila 45 metre daha aşağıda uzanan tek hatlı iki beton borunun

içinden otomobil ve hızlı trenler geçiyor. Yolcuları, otomobilleri ve kamyonları Kiel üzerinden İskandinavya'ya ya da Oslo'dan İngiltere'ye taşıyan dev araba vapurları da birer köprü vazifesi görüyorlar. Yeni demiryolu hatları ve havaalanları, ülkeleri ve insanları birbirine daha da yaklaştırdı. Yeni bir kavimler göçü başladı sanki; günümüzdeki gibi ülkeden ülkeye, kıtadan kıtaya hareket eden büyük insan kitleleri tarihin hiçbir döneminde görülmemiştir.

Geçmiş çağlarda kurulan aya yolculuk düşleri, 20. yüzyılda gerçekleşti. Sovyet Sputnik, 4 Ekim 1957'de, kozmik keşifler çağını başlattı. On iki yıl sonra, 21 Temmuz 1969'da, Amerikalı astronotlar, ayın yüzeyine ayak basan ilk insanlar oldu. Jules Verne, *Aya Yolculuk* isimli eserini 1865 yılında yazmıştı. Aradan yüz yıl geçtikten sonra uzay yolculukları, yani kelimenin tam anlamıyla gerçek dünya turları başladı. ABD'deki seyahat acentaları aya ve uzaya tur rezervasyonu yapmaya başladılar bile. Japon bilim adamları, altmış kişilik bir "*space hotel*"i gelecek yüzyılda dünya yörüngesine oturtmayı planlıyorlar.

*Çağımızın en etkileyici köprülerinden biri olan Köhlbrand köprüsü (Hamburg limanı) 20 Eylül 1974'te hizmete açıldı.*



Teknoloji, seyahat biçimlerini baştan aşağı değiştirdiyse, hareket özgürlüğü de yolculuk hedeflerini değiştirdi. Otomobilimizin bilgisayarından en uygun güzergâhı öğreniyor, tatilimiz için gerekli rezervasyonları internet aracılığıyla yapabiliyoruz. Hatta Asteriks ve Obeliks, evimizdeki bilgisayarda bir dünya turuna çıkmaya çağırıyorlar bizi.

Amerikalı bilim adamları altmışlı yılların sonundan beri, sanal dünyaların keşfiyle uğraşıyorlar. Bilgisayar teknolojisi ve görsel-işitsel medyanın hizmetleri, insanların siberuzayda hareket etmelerini olanaklı kılmaya başladı bile. Çok yakında, yalnızca planlarda varolan binaların içinde gezmek de mümkün olacak. Bir bilgisayar kullanıcısı, "*virtuality-systems*" sayesinde, kendisinin seçtiği bir araç içinde seyahate çıkabilecek. *VTOL (Vertical Take Off and Landing)*, bir *Harrier* ya da bir uzay gemisinin uçuşunun, bir *hover-bike* ya da bir *bob*'la yolculuğun simülasyonunu yapabiliyor. Sanal bir dünyada, bilgisayar kaskı ve eldivenleriyle yabancı yerlerle tanışılıyor, hem de oraya hiç ayak basmadan – gelecekte insanların yolculukla ilgili beklentileri ne olacak dersiniz?

*"Söylesene hayatım, biz şimdi Bahama adalarında mıyız, yoksa Bermuda'da ya da Seyşeller'de miyiz?", E. Busch'un bir karikatürü.*



# *Notlar*

1) Krämer, Walter, *Geheimnis der Ferne. Die frühesten Entdeckungen unserer Erde*, Leipzig/Jena/Berlin, 1971. Ayrıca bkz. Dümichen, Johannes, *Die Flotte einer ägyptischen Königin aus dem XVII. Jahrhundert v. u. Z. und altägyptisches Militär im festlichen Aufzuge auf einem Monumente aus derselben Zeit abgebildet*, Leipzig, 1868.

2) Friedländer, Ludwig, *Darstellungen aus der Sittengeschichte Roms in der Zeit von August bis zum Ausgang der Antonine*, 7. basım, 1. bölüm, Leipzig, 1901, s. 291.

3) Brühl, Carlrichard, *Fodrum, gistum, servitium regis. Studien zu den wirtschaftlichen Grundlagen des Königtums im Frankreich und Italien vom 6. bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts*, cilt 1, Graz 1968, s. 175.

4) Polo, Marco, *Von Venedig nach China. Die größte Reise des 13. Jahrhunderts*, yeni basımı ve T. A. Knust'un yorumlarıyla, Berlin 1986, s. 96.

5) Aynı yerde, s. 167.

6) Columbus, Christoph, *Bordbuch, Briefe, Berichte, Dokumente*, yay. haz. Ernst Gerhard Jacob, Berlin/Darmstadt/Viyana, 1968, s. 91.

7) Beck, Carl, *Deutsches Reisen im Wandel der Jahrhunderte*, Berlin, 1936, s. 92.

8) Benzoni, Girolamo, *Erste Theil der Newenn Weldt vnd Indianischen Nidergängischen Königreichs newe vnd wahrhaffte History*, Basel, 1582, s. LXXXII.

9) Rotterdam, Erasmus von, *Briefe*, yay. haz. W. Köhler, Bremen, 1956, s. 120.

10) *Gute Reise gute Fahrt. Kleine Kulturgeschichte des Reisens*, derleyen: E. D. Jacob, Münih, 1969, s. 27.

11) Marperger, Paul Jacob, *Auserlesene Kleine Schriften*, Leipzig/Rudolstadt 1733, s. 8.

12) Becker, Werner, *Vom alten Bild der Welt, Alte Landkarten und Stadtansichten*, Leipzig, 1969, s. 181.

13) Montaigne, Michel de, *Gesammelte Schriften*, cilt 6, Münih/Leipzig, s. 18.

14) Beck, Carl, s. 168.

15) Scherr, Johannes, *Deutsche Kultur- und Sittengeschichte in drei Bänden*, cilt 2, Leipzig 1909, s. 83.

16) Bkz. Braudel, Fernand, *Die Geschichte der Zivilisation, 15.-18. Jahrhundert*, Münih, 1971, s. 459 ve:

Chaunu, Pierre, *Europäische Kultur im Zeitalter des Barock*, Frankfurt (Main)/ Viyana/Zürih, 1970, s. 380.

17) *Briefe eines Reisenden Franzosen über Deutschland An seinen Bruder zu Paris*, 2. baskı, cilt 1, Zürih 1784, s. 14.

18) Chodowiecki, Daniel, *Künstlerfahrt nach Danzig im Jahre 1773*, Leipzig/ Berlin, 1923, s. 25.

19) Aynı yerde, s. 25.

20) Chodowiecki, Daniel, *Journal gehalten auf einer Lustreyse von Berlin nach Dresden, Leipzig, Halle, Dessau etc. anno 1789*, Berlin, 1961, s. 22.

21) Winckelmann, Johann Joachim, *Briefe*, yay. haz. W. Rehm, cilt 1, Berlin 1952, s. 235.

22) Goethe, Johann Wolfgang, *Sämtliche Werke. Vierzig Bände*, Frankfurt, 1993, cilt 15/1, s. 103.

23) "Goethe zu Caroline Herder, September 1788", *Begegnungen und Gespräche*, Berlin 1977, cilt 3, s. 237.

24) *Georg Christoph Lichtenbergs Briefe*, yay. haz. A. Leitzmann ve C. Schüddekopf, cilt 1, Leipzig, 1901, s. 8.

25) Lichtenberg, Georg Christoph, *Aphorismen und Schriften*, yay. haz. E. Vincent, Leipzig, 1931, s. XX.

26) Karamsin, Nikolai Michailoviç, *Briefe eines russichen Reisenden*, Berlin, 1964, s. 376.

27) Bkz. Klinckowstroem, Carl von, "Luftfahrten in der Literatur", *Zeitschrift für Bücherfreunde*, Bielefeld/Leipzig N. F. 1 (1909/10), s. 64 ve N. F. 3 (1911/12), s. 250.

28) Friedländer, Ludwig, a.g.e., 1. bölüm, s. 453.

29) "Aus der bösen alten Zeit", *Lebenserinnerungen des Ritters Karl Heinrich von Lang*, cilt 1, Stuttgart, 1910, s. 105.

30) Eichendorff, Joseph von, *Aus dem Leben eines Taugenichts*, Berlin, 1964, s. 111.

31) "Biedermeier auf Walze", *Aufzeichnungen und Briefe des Handwerksburschen Johann Eberhard Dewald 1836 bis 1838*, Berlin, 1936, s. 81.

32) Bebel, August, *Aus meinem Leben*, cilt 1, Berlin, 1961, s. 50.

33) Stader, Karl Heinz, "Bonn und der Rhein in der englischen Reiseliteratur" *Aus Geschichte und Volkskunde von Stadt und Raum Bonn*, Bonn, 1973, s. 144.

34) Aynı yerde, s. 142.

35) Lichtenberg, Georg Christoph, *Aphorismen, Essays, Briefe*, yay. haz. K. Batt, Leipzig, 1963, s. 338.

36) Puşkin, Alexander Sergeyeviç, *Gesammelte Werke in sechs Bänden*, cilt 4, Berlin 1964, s. 93. [Adı geçen öykünün Türkçesi: Puşkin, *Maça Kızı ve Merhum P. Belkın Öyküleri İçinde*: "Menzil Müdürü", çev.: Mehmet Harmancı, Epsilon Yayıncılık, İstanbul, Nisan 1997].

37) Burckhardt, Jacob, *Briefe*, yay. haz. F. Kaphahn, Leipzig, 1940, s. 36.

38) Andersen, Hans Christian, *Eines Dichters Basar*, Weimar, 1973, s. 25.

39) Heine, Heinrich, *Werke und Briefe*, cilt 6, Berlin, 1962, s. 479.

40) Weber, Max Maria von, *Aus der Welt der Arbeit. Gesammelte Schriften*, Berlin, 1907, s. 3.

41) Forbes, James D., *Reisen in den Savoyer Alpen und in anderen Teilen der Penninen-Kette nebst Beobachtungen über die Gletscher*, Stuttgart, 1845, s. 1.

42) Villers, Alexander von, *Briefe eines Unbekannten*. Ölümünden sonra yay. haz. K. Graf Lanckoronski ve W. Weigand, cilt 1, Leipzig, 1910, s. 6.

43) Aynı yerde, cilt 2, s. 399.

44) Fontane, Theodor, *Von vor und nach der Reise. Plaudereien und kleine Geschichten*, Berlin, 1894, s. 3.

45) Knebel, Hans-Joachim, *Soziologische Strukturwandlungen im modernen Tourismus*, Stuttgart, 1960, s. 18.

46) Bkz. Hunziker, Walter-Krapf, Kurt, *Grundriß der Allgemeinen Fremdenverkehrslehre*, Zürih, 1942, s. 45 ve 144.

47) Dickens, Charles, *The Posthumous Papers of the Pickwick Club*, 1837; *Die Pickwicks*, cilt 1, Berlin, 1973, s. 190.

48) Bierbaum, Otto Julius, *Eine empfindsame Reise im Automobil*, Berlin, 1903, s. 8.

# *Kaynakça*


*Auch ich in Arcadien. Kunstreisen nach Italien 1600-1900*, yay. haz. D. Kuhn. Marbach, 1966. (Schiller Ulusal Müzesi özel sergisi, katalog no.16)

Bauer, Hans, *Wenn einer eine Reise tat*, Leipzig, 1971.

Bayne-Powell, Rosamond, *Travellers in eighteenth-century England*, Londra, 1951.

Bekh, Wolfgang Johannes, *Ein Wittelsbacher in Italien. Das unbekannte Tagebuch Kaiser Karls VII*, Münih, 1971.

Braudel, Fernand, *Die Geschichte der Zivilisation, 15.-18. Jahrhundert*, Münih, 1971.

Burland, Cotti Arthur-Forman, Werner, *So sahen sie uns. Das Bild der Weißen in der Kunst der farbigen Völker*, Leipzig, 1972.

Chodowiecki, Daniel, *Künstlerfahrt nach Danzig im Jahre 1773*, yay. haz. W. Franke. Leipzig/Berlin, 1923.

*Entstehung und Entwicklung von Carl Stangens Reise Bureau*, Berlin, 1900.

Enzensberger, Hans Magnus, "Eine Theorie des Tourismus", *Einzelheiten* I, Frankfurt, 1962, s. 179-205.

Friedländer, Ludwig, *Darstellungen aus der Sittengeschichte Roms in der Zeit von August bis zum Ausgang der Antonine*, 7. baskı, 1. bölüm, Leipzig, 1901.

Fuss, Karl, *Geschichte der Reisebüros*, Darmstadt, 1960.

Golescu, Dinicu, *Aufzeichnung meiner Reise, die ich, Constantin Radovici aus Golesti, im Jahre 1824, 1825, 1826 unternommen*, Bükreş, 1973.

Greeven, Erich August, *Reisen seit anno dazumal*, Hamburg, 1958.
*Gute Reise gute Fahrt. Kleine Kulturgeschichte des Reisens*, derleyen: E.D. Jacob, Münih, 1969.
Haacke, Wilmont, "Der Reisebericht und seine Meister", *Publizistik und Geselschaft*, Stuttgart 1970, s. 370-395.
Hunziker, Walter - Krapf, Kurt, *Grundriß der Allgemeinen Fremdenverkehrslehre*, Zürih, 1942.
Karamsin, Nikolai Michailoviç, *Briefe eines russischen Reisenden*, Berlin, 1964.
Knebel, Hans-Joachim, *Soziologische Strukturwandlungen im modernen Tourismus*, Stuttgart, 1960.
Krämer, Walter, *Geheimnis der Ferne. Die frühesten Entdeckungen unserer Erde*, Leipzig/ Jena/ Berlin, 1971.
Löschburg, Winfried - Hartwig, Wolfgang, *Historische Gaststätten in Europa*, Leipzig, 1976.
Marperger, Paul Jacob, "Anmerckungen über das Reisen in Frembde Länder, Dessen rechten Gebrauch und Mißbrauch und den dem Publico daraus entstehenden Nutzen oder Schaden", *Auserlesene Kleine Schriften*, Leipzig/Rudolstadt, 1733.
Miller, Konrad, *Itineraria Romana, Römische Reisewege an der Hand der Tabula Peutingeriana dargestellt*, Stuttgart, 1916.
Olearius, Adam, *Vermehrte newe Beschreibung der muscowitischen und persischen Reyse...*, Schleswig, 1656.
Parry, John Horace, *Zeitalter der Entdeckungen*, Zürih, 1963.
Pochat, Götz, *Der Exotismus während des Mittelalters und der Renaissance. Voraussetzungen, Entwicklung und Wandel eines bildnerischen Vokabulars*, Stokholm, 1970.
Polo, Marco, *Von Venedig nach China. Die größte Reise des 3. Jahrhunderts*, yeniden yay. haz. ve yorumlayan T. A. Knust, Berlin, 1986.
Prahl, Hans-Werner - Steinecke, Albrecht, *Der Millionen-Urlaub. Von der Bildungreise zur totalen Freizeit*, Darmstadt/Neuwied, 1979.
Rauers, Friedrich, *Kulturgeschichte der Gaststätte*, Berlin, 1942.
Rehbein, Elfriede, *Zu Wasser und zu Lande. Die Geschichte des Verkehrswesens von den Anfängen bis zum Ende des 19. Jahrhunderts*, Leipzig, 1984.
Rehbein, Elfriede, *Die Eisenbahn auf fünf Kontinenten*, Leipzig, 1988.
*Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus*, yay. haz. Hermann Bausinger, Klaus Beyrer, Gottfried Korff, Münih, 1991.
Schadendorf, Wulf, *Zu Pferde, im Wagen, zu Fuß. Tausend Jahre Reisen*, Münih, 1959.
Schott, Carl, "Strukturwandlungen des Tourismus an der französischen Riviera", *Marburger Geographische Schriften*, Marburg 1973, sayı 59, s. 73-99.
Schubart-Engelschall, Karl, *Arabische Berichte muslimischer Reisender und Geographen des Mittelalters über die Völker der Sahara*, Berlin, 1967.
Schudt, Ludwig, *Italienreisen im 17 und 18. Jahrhundert*, Viyana/Münih, 1959.
Stangen, Carl, *Eine Reise um die Erde 1878/79*, Leipzig, 1880.
Stoye, John Walter, *English travellers abroad 1604-1667. Their influence in English society and politics*, Londra, 1952.
Treue, Wilhelm, *Achse, Rad und Wagen. 5000 Jahre Kultur- and Technikgeschichte*, Münih, 1965.

Treue, Wilhelm, "Zum Thema der Auslandsreisen im 17. Jahrhundert", *Archiv für Kulturgeschichte*, Berlin, 1953, sayı 2, s. 199-211.
Treue, Wilhelm, "Zum Thema der Auslandsreisen im 18. und 19. Jahrhundert", *Archiv für Kulturgeschichte*, Berlin, 1953, sayı 3, s. 328-333.
Tümmers, Horst-Johs, *Rheinromantik. Romantik und Reisen am Rhein*, Köln, 1968.
Wagner, Friedrich A., *Die Urlaubswelt von morgen. Erfahrungen und Prognosen*, Düsseldorf/Köln, 1970.

# *İsim Dizini*


Abaelardus, Petrus 30.
d'Alembert, Jean le Rond 85.
Alfieri, Vittorio 79.
Amundsen, Roald 124, 158.
Andersen, Hans Christian 78, 113, 127, 149.
Arculf 25.
Atterbom, Per Daniel Amadeus 109.
August, II., (Güçlü August) 57.

Baedeker, Karl 9, 102-103, 124.
Bebel, August 96, 149.
Beer, Johann 31.
Beethoven, Ludwig van 61, 79, 87.
Behaim, Martin 45.
Benjamin, Walter 126.
Benzoni, Girolamo 46-47, 148.
Bernegger, Matthias 59.
Bierbaum, Otto Julius 141-142, 149.
Borromini, Francesco 77.
Boswell, James 79, 85.
Bougainville, Louis Antoine de 87.
Börne, Ludwig 108.
Burckhardt, Jacob 77, 113, 149.
Busch, Wilhelm 99.
Büyük İskender 15.
Büyük Karl 24.
Byron, George Noel Gordon Lord 98.

Camus, Albert 9.
Casanova, Giovanni Giacomo 85.
Castorius 22.
Cengiz Han 35, 37, 39.
Chamisso, Adalbert von 85, 102.
Chateaubriand, François René Vicomte de 102.
Chatwin, Bruce 9.
Chodowiecki, Daniel 71-75, 89, 148, 151.
Chopin, Fryderyck 79, 102.

Claudius, Matthias 87.
Coecke, Pieter 50.
Cook, James 84, 87.
Cook, Thomas 9, 120-123, 127.
Cortez, Hernàn 43, 49.

Daumier, Honoré 135.
Defoe, Daniel 89.
Descartes, René 59.
Diaz, Bartolomeu 13, 43.
Dickens, Charles 110, 139, 149.
Diderot, Denis 85.
Dumas, Alexandre 102.
Duveyrier, Henri 124.
Dürer, Albrecht 28, 49.

Ebu Hamid el Garnati 39.
Erasmus 48-50, 57, 148.
Eratosthenes 16.

Flaubert, Gustave 102.
Fontane, Theodor 102, 129, 131, 149.
Forbes, James David 126, 149.
Forster, Georg 87.
Fra Mauro 40.
Franklin, Benjamin 85, 124.
Friedländer, Ludwig 17, 147-148, 151.
Friedrich Barbarossa 29.
Fulton, Robert 117.

Gama, Vasco da 13, 43.
Gesner, Conrad von 50.
Gibbon, Edward 85, 92.
Goethe, Johann Wolfgang 9, 53, 61, 65, 76-80, 92, 97, 108, 128, 148.
Gogol, Nikolai Vasilyeviç 61, 78.
Gregorovius, Ferdinand Adolf 77, 102.
Grimmelshausen, Hans Jacob Christoffel von 61.
Grotius, Hugo 59.

Haçepsut 9, 13.
Halikarnassoslu Herodotos 15.
Hegel, Georg Wilhelm Friedrich 87.
Heine, Heinrich 65, 102, 115, 130, 149.
Herder, Johann Gottfried 51, 59, 77, 84, 87.
Hoffmann, E.T.A. 85.
Homeros 113.
Hölderlin, Friedrich 80.
Hsüan-tsang 9, 24.
Humboldt, Alexander von 9, 15, 87, 110.
Hume, David 82.
Hutten, Ulrich von 45, 47, 49.
Huysen, Heinrich von 54.

İbni Battuta 8, 39.
İbrahim İbni Yakup 38.

Johnson, Samuel 80.

Karamsin, Nikolai Mihailoviç 81, 83, 148, 152.
Kierkegaard, Søren 110.
Klopstock, Friedrich Gottlieb 87.
Kolomb, Kristof 9, 40-41, 43.
Kopernikus, Nikolaus 45, 49.
Kubilay Han 37.

Lavater, Johann Kaspar 67.
Leibniz, Gottfried Wilhelm 59.
Lessing, Gotthold Ephraim 59, 77.
Lichtenberg, Georg Christoph 81-82, 101, 109, 148-149.
Livingstone, David 124.
Locke, John 59, 82.
Lukianos 21.
Luther, Martin 65, 144.

Magalhães, Fernao de 43.
Marperger, Paul Jacob 54, 61-62, 148, 152.
Maupassant, Guy de 110.
Merian, Maria Sibylla 9, 59.
Michelangelo, Buonarroti 49, 77.
Miletoslu Hekataios 14.
Mirabeau, Honoré-Gabriel-Victor Riqueti Comte de 79, 83.
Monet, Claude 115.

Montaigne, Michel de 9, 57-58, 120, 148.
Montesquieu, Charles Louis de 82.
Moore, John 85, 87.
Morus, Thomas 59.
Mozart, Wolfgang Amadeus 66, 79.
Murray, John 102-103, 128.

Nansen, Fridtjof 124, 133.
Napolyon 62, 66, 83, 97, 117, 122.
Nearkhos 15.
Negri, Salomon 48.
Neron 23.
Newton, Isaacs 82.
Nicolai, Christoph Friedrich 92.
Nietzsche, Friedrich 123.
Nightingale, William 107.
Nikitin, Afanasiy 39.

Olearius, Adam 59, 152.
Ortas, Garcia da 47.

Pallas, Peter Simon 20, 87.
Pausanias 15, 21.
Petrarca, Francesco 50.
Piranesi, Giovanni Battista 78.
Pisalı Rustichello 38.
Pizarro, Francesco 43.
Platon 14, 16.
Polo, Marco 35-40, 43, 147, 152.
Pope, Alexander 82.
Preşevalski, Nikolai Mihailoviç 124.
Ptolemaios, Claudius 22, 25.
Pullman, George Mortimer 140.
Puşkin, Alexander Sergeyeviç 110, 149.
Pytheas 15.

Rauwolf, Leonhardt 48.
Regiomontanus 45.
Rétif de la Bretonne, Nicolas 89.
Reuchlin, Johannes 49.
Rousseau, Jean-Jacques 80, 82, 85, 87, 91-92.

Saussure, Horace Bénédict de 92.
Schiller, Friedrich 79, 151.
Schlözer, August Ludwig von 48, 69, 77, 87.
Schopenhauer, Arthur 73.
Schopenhauer, Johanna 73, 110, 128.
Scorel, Jan van 50.
Scott, Walter 97.
Seneca 20.
Seume, Johann Gottfried 9, 95, 98, 130.
Sezar, Gaius Julius 23, 62.
Shelley, Percy Bysshe 98.
Sienkiewicz, Henryk 102.
Spencer, George John Lord 85.
Spinoza, Benedikt 59.
Staël, Madame de 79, 85.
Stangen, Carl ve Louis 122-123, 126-127, 151-152.
Stendhal 77, 79, 119.
Swift, Jonathan 82, 89.

Tacitus 21.
Taglioni, Maria 101.
Thackeray, William Makepeace 99, 126.
Thevet, André 47.
Tischbein, Johann Heinrich Wilhelm 77.
Toulouse-Lautrec, Henri de 128.
Turgenyev, Ivan Sergeyeviç 102.
Twain, Mark 117.
Tyroslu Marinos 22.

Valéry, Paul 62.
Voltaire 79, 80, 82, 85.

Walther von der Vogelweide 29-30.
Wells Fargo 109.
White, John 50.
Wieland, Christoph Martin 79.
Winckelmann, Johann Joachim 75, 77, 80, 148.

Yaşlı Plinius 19-21.

Zeiller, Martin 67.

# SEYAHATİN KÜLTÜR TARİHİ

*Winfried Löschburg*

*Türkçesi: Jasmin Traub*

Seyahatin tarihi, merak ve hesap kitapla başladı. Bir zaman geldi, tacirler dünyada daha başka insanların, ama en önemlisi, başka hazinelerin bulunduğunu fark ettiler. Tekerleğin icadıyla, ilk büyük keşif yolculuklarına çıkılmaya başlandı. Coğrafya bilgilerini sistematik bir hale getiren Yunanlılar bir dünya tasviri yaratırken, Romalılar seyahate profesyonel bir nitelik kazandırdı. Ortaçağın daracık bozuk yollarını, hacılar, tacirler, hokkabazlar, trubadurlar, şövalyeler dolduruyordu. Rönesans döneminin büyük gezginlerinden sonra, zengin beyefendiler de **grand tour**'a çıkmaya başladılar. İtalya ve Paris "sosyete dünyasının" buluşma yeri haline geldi. Fakat yüz yıl sonra kentlerden kaçmaya, İsviçre dağlarına akın etmeye başladı insanlar. Buharlı gemi ve tren icat edilip de bambaşka bir zaman-mekân duygusu ortaya çıktığında, çiçekleri ve antik kalıntıları okşayan kaç romantik ruh kalmıştı ki? Nihayet 19. yüzyılın sonlarına doğru ilk otomobillerin motor sesi yollarda yankılanmaya başladı. İnsanlar artık "seyahat etmek" için değil, bir yerlere "ulaşmak" için çıkıyordu yola. Ya bugün? Turizmin sunduğu olanaklar saymakla bitmez. Arap seyyah İbni Battuta'nın Hindistan ve Çin'e gitmek için tam çeyrek yüzyıla ihtiyacı vardı. Oysa biz, uçaktan inme vakti gelmeden yemeğimizi bitirelim diye acele ediyoruz. Koltuğumuzdan kalkma zahmetine bile girmeden, İnternet'te küçük bir dünya turu atabiliyoruz. Amerika'daki bir şirket ay yolculuğu için rezervasyon yapmaya başladı bile...

*kültür tarihi*

*seyahat-kültür tarihi*

ISBN 975-7501-34-4

9 757501 344003