

AVRUPA'NIN SANAYİ İNKİLÂBINDAN ÖNCEKİ ÇEHRESİ ve SANAYİ İNKİLÂBİ

Dr. Talip YÜCEL
Ankara Üniversitesi Ülkeler Coğrafyası Profesörü

Nimetlerinden her sahada ve her zaman faydalandığımız modern endüstri, bilindiği gibi, bundan iki yüzyıl kadar önce Avrupa'da, daha doğrusu bu kıt'anın kuzeybatı köşesinde doğdu. İlim adamlarının müttefikan "sanayi inkilâbı" diye vasıflandırdıkları bu olay, şüphesiz, insanlık tarihinin seyrini tamamiyle değiştirmiştir. Sanayi inkilâbından, ilkin ve büyük ölçüde Avrupa ve Avrupa'lılar faydalanmıştır. Avrupa'yı, hergün biraz daha refah ve saadete ulaştıran bu gerçekten önemli hadisenin vukuundan önce, sözü geçen kıt'a, acaba nasıl bir manzara arz etmekteydi? Aşağıda, söylediğim mesut devreye gelinceye kadar Avrupa'nın katetmek zorunda kaldığı merhaleleri ve çehresini, İlk ve Orta Çağ tarihinin gerilere gittikçe koyu bir sis örtüsüne gömülen hadiseleri arasında kaybolmadan, anlatmaya gayret edeceğim.

I - SANAYİ İNKİLÂBINDAN ÖNCEKİ AVRUPA

İlk Çağ Avrupa'sının bir Coğrafyacısı ilgilendiren özellikleri başında, bu kıt'adaki beşerî faaliyetler ağırlık merkezinin Akdeniz mihveri etrafında toplanması keyfiyeti gelir. Eski Yunan'lılar ile Roma'lıların Coğrafi ufkuna da tekabül eden, devrin hayatı önemi haiz bu bölgesi içine Akdeniz'den itibaren Fransa ile Hazer Gölü kuzeyine kadar uzanan topraklar ve ayrıca Yakın Doğu memleketleri girmekte idi. İlk ve bütün Orta Çağ devamınca, Akdeniz'in muhafazaya muktedir olduğu bu elverişli durum, hakikatte çok daha eski; Prehistorik devirlerden beri ona karşı gösterilen haklı itibarın devamından başka bir şey değildi. Gerçekten mülâyim kışları, ufak bir gayretle ekim alanı haline çevrilebilen oldukça geniş step ve ağaçlı stepleriyle Akdeniz çevresi, Orta Çağ'a gelinceye kadar, tatbiat kuvvetleriyle ciddi bir mücadeleyle atılabilmek için yeteri kadar mücehhez bulunmayan insan-

ların nazarında kolay, rahat yaşanabilen bir bölge idi. Akdeniz çevresi, yaşama kolaylıkları sebebiyle komşu ülkeler halkı için daima bir cazibe merkezi olmuştu. Her gelen insan gurubu, beraberinde, kendi memleketinin ilim ve tekniğini de naklediyordu ve Akdeniz Havzası mütemediyen yenilen fikir ceryanlarına sahne olmaktaydı. Tarih öncesinin bugün oldukça doğru bir şekilde bilinen muhtelif safhalarında, bahsettiğimiz ceryanların yekdiğeri ile karşılaşp kaynaştığı mahallerde, göçebe hayvancılıktan rasyonel ziraate geçişin ilk izlerine tesadüf ettiğimiz yüce medeniyetler doğmuştu. İlerleme yolunda insanlığa uzun süre ışık tutmuş Mısır, Mezopotamya; bunlardan ilham almış Anadolu medeniyetleriyle Yunan Medeniyeti, bu denizin hassaten doğu bölümünde, fakat ya mavi sularının yaladığı kıyılarda, ya da çok yakınında tomurcuklanmıştı.

Bizim için ne de olsa meçhullerle dolu Tarih öncesi devirlerinin akışına, geliniz, kendimizi daha fazla kaptırmıyalım. Onu kendi hâline bırakalım da aynı ana iklim, yani orta iklim kuşağı dahilinde bulunmasına rağmen Alplerin ötesinde uzanan toprakların ıssızlığı, beşer faaliyetlerinin adeta Kış uykusuna dalmış hali yanında, Akdeniz ve yakın çevresindeki canlılık ve refahın niçinleri üzerine biraz eğilelim.

Alpler'in kuzeyinde uzanan toprakların önemli bir yerleşmeye sahne olamaması ve ekonomik faaliyetlerin bu bölgede bir türlü canlanamamasının başlıca sorumlusu iklimdi. Kuzeyde kışları soğuk ve her mevsimi az çok yağışlı bir iklim hüküm sürüyordu. Eski Yunanlı'lar ve Romalı'larca soğuk bir bölge olarak tasvir edilen ve büyük ölçüde iskânı için Orta Çağ beklememiz gereken bu kuzey memleketlerinde iklim, muhakkak ki korkulduğu kadar şiddetli değildi. Ama yüzyıllarca Akdeniz'in uzun süren Yazlarına; ıslıl ıslıl parlayan mavi kubbesine; kısa ve ılık Kışlarına alışmış insanlar için, şiddetli Kışları olan, hemen daima bulutların örttüğü kasvet verici seması ile kuzeydeki bölgeler yaşamaya, ömür tüketmeye değmezdi. İnsanları yaşamakta oldukları Akdeniz Bölgesi sınırlarını aşmaktan alıkoyan diğer bir hususta, Beşeriyetin Orta iklim kuzey kuşağındaki iklim oynaklarına, Kışların sertliği ve uzunluğuna dayanabilecek maddi medeniyet seviyesine henüz erişememiş olması idi.

Rusya güneyi ile Tuna stepleri hariç, Akdeniz kuzeyinde uzanan bölgenin baştan başa gür bir orman örtüsüyle kaplı olması da yerleşme bakımından yenilmesi güç bir engel teşkil etmekteydi. Güçlük, bu derece sık ormanlar ortasında ziraat yapılabilecek bir alan açabilmek için elde yeterli vasıtaların bulunmayışından ileri geliyordu. Önceleri, tabiaten step olan alanlara yerleşmiş insanların, her mevsimi yağışlı geçen iklim icabı, kolay yetişen ormanlardan tarla açmak amacıyla yer kazanması işi, uzun mücadeleleri gerek-

tirmiş; İnsanla-orman arasındaki boğuşma bütün Orta Çağ boyunca sürüp gitmişti. İnsanlar, ormanı tahrip edecek vasıtalara sahip olduktan sonradır ki, mücadelenin kaderini kendi lehlerine çevirebilmiş ve bu andan itibaren her yeni gelen gün, başarılarına bir yenisini eklemek suretiyle, şimdiki ziraat alanlarını kazanabilmişlerdir. Kuzeyin ancak Orta Çağda önemli yerleşmelere sahne olabilmesi, işlek zekâsı sayesinde cüssesi ile kıyaslanamayacak derecede kuvvetli olan insanın ormana karşı açtığı bu mücadeleden muzaffer çıkmasıyla ilgili idi.

Ne yazık ki, uzun mücadelelerden sonra ormandan zorla kazanılmış toprakların besin gücü, bu iklim kuşağında kimyasal tesirlerin Akdeniz memleketlerindeki derecede faal olmaması yüzünden, çabucak tükenmekteydi. Tarladan birşeyler isteyebilmek için, hemen hemen devamlı yağışların eriterek derinlere sürüklediği besleyici maddelerin yığıldığı toprak tabakasını, verimsiz hale gelen kısmıyla karıştırmak icap etmekteydi. Tarlanın derin sürülmesini ve çok işlenmesini gerektiren bu eziyetli işlerin, kuzeyin, çabucak gelip geçen Yaz mevsiminde mutlaka tamamlanması ve karakış bastırmadan herşeyin bitirilmiş, mahsulün anbarlara yerleştirilmiş olması elzemdi. Hasılı, kaderin önüne katıp buralara kadar sürüklediği insanlar, bir lokma uğruna ormanla, iklimle uzun mücadelelere atılmak ve bunlardan mutlaka başarıyla çıkmak zorunda idiler.

Akdeniz iklim kuşağında şartlar tamamen başka idi. Kuzeyde insanların başına türlü dertler açan orman, bu kuşağın güneyindeki subtropik çöllerde olduğu gibi ya hiç yoktu, ya da havzanın kuzey bölümlerindeki gibi çöllerle sınır olan bir bölgede güçlülük ve ancak tutunabiliyordu. Yazın kavru lan ve ufak bir kıvılcımın günlerce ve haftalara sürecek yangınlara sebebiyet verdiği Akdeniz Havzasındaki ormanların tahrip edilerek ziraat alanları haline çevrilmesi, bölge sakinleri için, şüpesiz, büyük bir mesele değildi. Bu durumda, Akdeniz memleketlerindeki ormanlar, tahrip edilmek şöyle dursun, insanların kendi menfaat ve selâmetleri icabı korunmak ve bakılmak ihtiyacında idiler. Ne yazık ki, büyük bir titizlikle korunması elzem olan Akdeniz ormanları, tarla açmak, yakacak odun veya kereste sağlamak amacıyla ve keçi sürülerini orlatmak suretiyle, kısa zamanda ve yerlerine yenileri konulamıyacak şekilde tahrip edilmişlerdi. Akdeniz'lilerin hâllec mecbur kaldıkları; fakat tam mânasıyla bir türlü halledemedikleri asıl mesele, bu tahrip neticesinde doğmuştu. Zira Kışın toprakların bardaktan boşanırcasına yağın yağmurlarla eğimi fazla dağlardan denizlere doğru mütemadi sürüklenmesi, ekim alanlarını hergün biraz daha daraltmış; yağmurların orman örtüsünden mahrum yerlerde beklemeden derelere karışması, düzlüklerde ve akarsuların aşağı çığırlarında taşkınlara sebep olmuş; böylece

sonraları bataklıklar çoğalmış ve insanın çalışma gücünü baltalayan malarya afeti baş kaldırmıştı.

Bu yoldan, vadi tabanları ve ovalar dışında uzanan topraklar incelmışti ve bu ince toprakları derin sürmeye imkân yoktu. İşlenmesi az emek sarfını icap ettiren Akdeniz Bölgesinin ince toprakları, aynı zamanda ılık ve yağışlı Kışların kimyasal ayrışmaları kolaylaştırması yüzünden, kuzeye nazaran daha bereketli idi. Yazların, çölleri andıracak şekilde kurak geçmesi, bu toprakların daha az yıkanmasına yol açmakta ve bu sebepten dolayı tarlalar zenginliklerini daha uzun süre muhafaza edebilmekteydiler. Öte yandan Akdeniz havzasında oturanlar tarla işlerini kuzeyde olduğu gibi, kısa süren Yaz mevsiminin belirli süresine sığdırmak mecburiyetiyle de karşı karşıya değillerdi. Kışların ılık geçmesi, bitkisel devrenin uzamasını sağladıktan başka, ziraatle ilgili işlerin daha uzun süre zarfında ve serbestce yapılmasına imkân hazırlamakta idi.

Tanınmış ilim adamlarının, İlk ve Orta Çağlarda Avrupa'nın diğer kısımları aleyhine, Akdeniz Havzasının mazhar olduğu itibarı izah için ileri sürdükları sebepler işte bunlardır. Ancak zikredilmiş olan bu hususlar içerisinde doğru ve haklı pek çok noktalar yanında, şüpheyi davet edici taraflarında bulunduğu bir vakiadır. İşte kuzeydeki kesif ormanların Orta Çağa kadar, insan yerleşmelerine yenilmesi güç engeller çıkardığı yolunda beyan edilen ve ilk nazarda akla çok yakın gibi gelen mütalâalar bunlardan biridir. Hatırlanacağı üzere, Avrupa'da orta iklim kuşağının kuzey bölümüne gelip yerleşmiş insanların, tarla açabilmek için lüzumlu vasıtalara, hiç olmazsa, Orta Çağa gelinceye kadar sahip bulunmadıkları ifade edilmişti. Kıt'anın iskânı sırasında ceryan etmiş olayların tafsilâtına nüfuz etmemize imkân olmamakla beraber, ilk ormanların tahribi konusunda, yukarıda varılan hükmün sıhhat derecesi bana münakaşa götürür bir keyfiyet gibi görünüyor. Çünkü orman tahribinde kullanılan en müessir vasıtalarından ilki ve muhakkaki en insafsız olan ateş, daha insan tarihinin başlangıç safhasında bulunmuştu. Filhakika Yontma Taş devrinin başlarında, Pekin Adamı, çevresindeki hayvanları avladıktan ve barındığı mağarasına taşıdıktan sonra, onları bizzat kendisinin icat ettiği ateşle kızartmış ve yemişti. Pekin yakınındaki Çu-Ki-Tien Kasabasında, Pekin Adamı iskeletlerinin bulunduğu mağara içerisinde raslanan kül tabakaları, bu hususu, zannımca, hiçbir tereddüde yer vermiyecek şekilde ortaya koymaktadır. Durum böyle olduğuna göre, Akdeniz Havzası kuzeyinde uzanan topraklara, şüphesizki Pekin Adamından çok uzun zaman sonra gelip yerleşmiş insanların "Ateş" ten habersiz olmaları pek düşünülemez. Kaldı ki, Tarihin İlk Çağlarında, Akdeniz Bölgesi ormanlarını, hangi sebeple olursa olsun, ekseri yerlerde kökünden kazığı beyan edilen insan oğlunun, yine aynı devirde, biraz daha

kuzeydeki ormanları tahrib işinde, kendini, bu derece acz içinde görmesi ve bu işi başarabilmek için Orta Çağı beklemesi, gerçekten güç anlaşılır bir keyfiyettir. Her ne kadar Asya ve Afrika'da, Ekvator ve Tropik ormanları bölgesinde yaşayan bazı ilkel kabilelerin, ilkel ziraat yapmak için, yangınla, ormandan kazandıkları tarlalar, birkaç yıl kendi haline terkedildiği takdirde, ormana ait bitki türleriyle yeniden istila edilmekte; dolayısıyla ormanla-insan arasındaki mücadele uzun sürmekte ise de; bu mücadeleden yine insan muzaffer çıkarak her istediği an ormana saldırmakta ve çabucak ondan ekebileceği toprakları geri almaktadır. Halbuki Avrupa, ne tropik, ne de Ekvator iklimine; dolayısıyla bitkisel hayatın yıl boyunca aralıksız sürüp gittiği Ekvator ve Tropik iklimlerdeki kadar gür, azametli, mütecanis ve insanla boy ölçüşme bahsinde inatçı bir bitki örtüsüne sahiptir.

İlk Çağ da insanların, orta iklim kuşağının Kışları soğuk ve her mevsimi az çok yağışlı kuzey bölümünde hüküm süren sert iklime dayanabilecek medeniyet seviyesine henüz erişememiş oldukları yolundaki hüküm de, aynı şekilde, bana biraz çürük gibi geliyor. Milâttan önce V. bin yıllarında, Elamda doğduktan sonra Aşağı Mezopotamya'ya intikal eden ve Sümer'ler devrinde en yüksek mertebesine ulaşan yüce medeniyet devresinde, heykellere giydirilmiş olduğunu müşahade ettiğimiz yünlü elbiseler, insanların, çok eskiden beri soğuk iklimlere karşı ne derece mücehhez olduklarını acaba göstermez mi? Bugün olduğu gibi mazide de, cemiyetlerin aynı medeniyet ve kültür seviyesinde buldukları, elbette söylenemez. Fakat Prehistorik çağlardan beri sonu gelmez kültür ve teknik ceryanlarının kavşak yeri halini almış Akdeniz Bölgesine civar alanlarda yaşayan insanları, o da, Mezopotamya medeniyeti üzerinden binlerce yıl geçtikten sonra, vücutlarını soğuktan koruyacak yünlü elbiselerden habersiz ve yanı başlarında duran ormanlardan kolaylıkla temin edecekleri odun'la ısınmayı beceremeyecek kadar bilgisiz sanmak hatadır. Doğrusunu söylemek lâzım gelirse, Akdeniz ve çevresinin daha kuzeydeki memleketlere nazaran yaşamaya her bakımdan elverişli bulunduğu hususunda zikredilen sebepler, mantığa ne kadar uygun düşerse düşsün, gerçekte fantazi birer izah olmaktan kurtulamazlar. Bana kalırsa, Akdeniz ve çevresinin Yeni Çağlara gelinceye kadar hayatı bir bölge olmasını sağlayan şey, iklimden ziyade, İlk ve Orta Çağda bütün canlılığını muhafaza ettiğini izlediğimiz faal bir ticaret hayatıdır.

Filhakika başımızı gerilere çevirirsek, binlerce devenin üzerinde hareket halinde olduğu İlk Çağa ait kervan yollarının, Muson Asya'sı memleketlerini Akdenize veya Akdenizi Muson memleketlerine bağladıklarını görürüz. O zamanın iktisaden yekdiğerine muhtaç ve aynı zamanda nüfusca çok kalabalık olan iki bölgesini birleştiren kervan yolları, Ön ve Orta Asya'nın stepleriyle çöllerinden geçiyordu. Denizler gibi, çöl ve steplerde tabî bir yol-

du. Üstelik eskiler, çöl ve stepleri, okyanusların oynak ve tehlikelerle dolu sularına tercih etmişlerdi. Bu yüzden ki, Eski Çağ kervan nakliyatı, Orta Asya ile Ön Asya'nın en büyük gelir ve refah kaynağı olmuştur. Bu yolların başlangıç ve sona erdiği mahaller ile menzil ve kavşak noktalarında, kervan ticaretinin hayat verip yaşattığı önemli kasabalar gelişmişti.

İlk Çağ'da, arazinin elverişli kısımlarından faydalanmış bir patikadan farklı olmayan kervan yollarının en önemlilerinden biri "İpek Yolu" idi (harta 1). Çin ülkesini Akdeniz sahillerine bağlayan ve umumiyetle 40. enlemden pekte uzaklaşmayan İpek Yolu, Antakya'dan başlamakta, Fırat Nehri'ni, Timur tarafından tahrip edilmiş Menbic'te aştıktan sonra Hemedan-Tahran-Merv-Belh üzerinden Pamir'e; oradan Doğu Türkistan çölünün, güneydeki dağlık alanla temasa geçtiği bölgede, varlıklarını karlı silsilelerden inen çöşkun sulara borçlu ve bir tesbih dizisi gibi sıralanmış vaha'ların birinden diğerine atlayarak Şensi, Şensi'nin löslerle örtülü platolarına ve nihayet Pekin'e ulaşmaktaydı. O sıralarda Çin'li tacirler, Şarkın o dillere destan ipeklilerini, çayını ve baharatını, binbir zahmetle Kaşgar Irmağı ile Amu Derya Irmaklarının şu bölümü çizgisi üzerinde bulunduğu tahmin edilen bir kasabaya getiriyor ve orada, akdeniz kıyısından hareket ederek buraya kadar varmış kervanların mallarıyla mübadele ediyor; ya da Akdeniz'li Grek tacirlerine satıyordu.

Bu sırada Akdeniz'e, deniz yoluyla da mal sevkiyatı yapılıyordu. Hintli tüccarların Uzak Doğu ve Güneydoğu Asya memleketlerinden tedarik ettikleri inciler, ipekliler ve baharat, önce Seylan Adasında depo ediliyor; adaya gelen mahir Arap, Acem ve Mısırlı gemiciler vasıtasıyla Basra Körfezi ve Kızıldeniz'den geçerek Akdeniz'e ulaşıyordu. Basra körfezi, galiba, Kızıl Deniz'den daha işlekti. Yelkenliler, yüklerini ya Basra Körfezi nihayetine boşaltıyor ve orada bekliyen kervanlar marifetiyle Akdeniz'deki Sur, Sayda gibi şehirlere ya da El-Katif-Hail-Tayma yoluyla Arabistan Yarımadası geçilerek İskenderiye'ye sevk ediliyordu. Arabistan Yarımadasını boydan boya kateden diğer önemli bir ticaret yolu daha vardı. Kızıl Deniz'e paralel seyreden bu yolda hareket halinde olan kervanlar, yarımada güneyinde deniz yoluyla boşaltılmış şark mallarını, Gara Dağının ün salmış buhurunu naklediyorlardı. Mârib-Ta'if-Mekke-Medine-Tebük üzerinden bir zamanlar 30 000 nüfusu barındıran, şimdiki Amman Şehri güneyindeki Petra'ya varıyordu. Şark ticaretinin devamı boyunca gelişen, fakat bu ticaretin önemini kaybetmesiyle yüz üstü bırakılıp harab olan Petra Şehri, Hindistan yoluyla gelen şark mallarının, güney Arabistan Buhurunun da antreposu rolünü görmekteydi. Mallar, Petra'dan Şam yoluyla Sur ve Sayda limanlarına taşınıyordu. Nakledilen mallar: Hindistan kanaliyle gelen inci, altın, fildişi, Baharat, ipekliler ve Arabistan buhuru idi. Buhur, o sıralarda mabetlerden yakılan

kıymetli bir madde idi. Söylentilere göre, Babil Şehri tapınaklarında, ölülerin aziz ruhları için, yılda 30 ton buhur kullanılmaktaydı ve bir bu kadar buhuru İran Hükümdarı Dârâ I. (M.Ö. 521 - 485) vergi olarak almaktaydı. Ondan dolaydır ki, Mârib-Ta'if-Mekke-Medine-Tebük-Petra kervan yoluna "Buhur Yolu" adı verilmişti.

İpek ve Buhur yollarının ulaştığı Sur, Sayda gibi Akdeniz limanlarının hinterlandları, bir yandan Çin; öte yandan Hindistan'a kadar uzuyordu. Sur, Sayda, İskenderiye ve benzeri limanlar, bir bakıma, Muson Asya'sının Akdenizdeki kapıları idi. Coğrafyacıların babası sayılan Amasyalı strabon'un¹, hareket halinde ordulara benzettiği, Doğunun değerli ticaret eşyasıyla yüklü kervanlar, hergün bu kapıların birinden Akdeniz'e ulaşıyor ve günler; hattâ aylarca devam etmiş meşakkatli yolculuğunun yorgunluğunu buralarda çıkarıyordu. Doğu mallarının Akdeniz alemine dağıtılması işi artık becerikli Fenikeliler'e düşen bir vazife idi. Sus Şehri, kaderlerini Basra Körfezi ve Buhur Yolu ticaretine bağlamış Finikeliler'in merkezi idi. Finikeliler, Doğu ticaretinin selâmeti için: Kıbrıs, Rodos, Girit gibi adalarla Akdeniz kıyılarında² ticaret kolonileri tesis etmişlerdi. Günlece aç ve susuz ve hiçbir mahrumiyet içinde mal nakleden kervanlar, gerçekte, Doğu Ticaretinin hamallığını yapıyordu. Bu ticarettten asıl faydalananlar, ellerine geçirdikleri Doğu mallarını en yüksek kârla satan Fenikeliler'di. Zira bu malların, Akdeniz alemine dağıtılmasının tekeli onlardaydı.

Orta Çağ'da iki ayrı iktisadi ünite ve yekdiğerinin müşterisi bulunan Doğu ile Batı arasındaki kârlı ticaret, Akdeniz havzasında Fenikeliler'in izinden yürüyen Cenovalılarla Venedikliler'in eline geçti. Bu defa Orta Çağ İtalya'sındaki şehirlerin refah ve saadeti, Doğu ticaretine bağlanmıştı. Bu devrede Doğu mallarının ve bilhassa baharatın eskisine nisbetle daha da değer kazandığını gösteren hususlardan biri "kendini karabiber gibi ağır satıyor" sözünün darbimesel halini almasıydı. Orta Çağ'ın başlarında Doğu ticareti eşyası, İlk Çağ kara ve deniz yollarından faydalanıyordu. Ancak bu hâl uzun müddet devam etmedi. Ticaret yolları, ihtimalki Arapların, Bizanslılara ve Bizans nüfusundaki hristiyanlara karşı beslediği, sebepleri bizce bilinmeyen derin düşmanlık tesiriyle Akdeniz'den, Karadeniz-Baltık arasına doğru kaymaya başladı. Akdeniz, ticaret değerini tamamen kaybetmiş sayılmazdı. Hâlâ Arap yelkenlileri, bir zamanlar Doğu ticaret mallarının ilk merhale olarak toplandığı Seylan Adası'nın yerine geçen Malabar kıyılarından ve bilhassa Kalikut'tan mal yükliyerek İskenderiye'nin yolunu tutuyorlardı. Hattâ İskenderiye, Ümit Burnu'nun keşfine kadar (1486),

1 Strabon M.Ö. 58 ve M.S. 25 Yılları arasında taşamıştır.

2 M.Ö. 600 yılında Marsilya'yı kuranlar da Finikelilerdir.

Doğu mallarının en önemli antrepolarından biri olmakta devam etti. Fakat Hindistan'la Baltık arasında Karadeniz'den geçen yeni yollar da türemiştir.

Bu yollardan en belli başlısı, Hindistan'ın batı kıyılarındaki Cambay'dan başlamaktaydı. Cambay sahillerinden engine doğru süzülen yelkenliler, İndus Irmağının deltasına varmakta ve bu nehrin kaynakları istikametinde gidebildikleri yere kadar ilerlemekteydiler. Son mahalde yüklerini, beklemekte olan kervanlara aktarıyorlardı. Kervanlar Kandehar, Buhara'ya uğruyor; Astrakan üzerinden Kafkas Dağlarının eteklerini takiben Azak Denizi kıyılarına varıyorlardı. Ayrıca Buhara-Astrabat-Hazar Gölü yönünde gidenlerde vardı.

Basra Körfezine nakledilen mallar da Akdeniz yerine Karadeniz kıyılarına sevk edilir olmuştu. Dicle ve kollarından faydalanan kervanlar, ilk hamlede Tebriz'e oradan Erzurum'u geçerek Karadenize varıyordu. Bu eşyalar Venedik yelkenlileriyle Don Nehri ağzındaki Tana Şehrine, Baltık istikametinde gezisine devam etmek üzere, getiriliyordu. Sadece yükte hafif, pahada ağır mallar, Tebriz'den İçel vilâyetine bağlı Ayas'a sevk ediliyordu. Böylece Tarihte ilk defa, geçici bir süre için de olsa, Akdeniz ticareti büyük bir sarsıntı geçiriyordu.

XI. Yüzyıl sonlarında başlayan Haçlı seferleri Doğu-Batı ticari münasebetlerine yeni bir şekil verdi. Suriye ve çevresinin hakimiyeti Hıristiyanların eline geçmişti. Hıristiyan tüccarlar Doğu pazarlarındaki malları doğrudan doğruya alıyorlar ve eskisi gibi, bunları Akdeniz kanalıyla Batı'ya sevk ediyorlardı. Tabiiyle, Karadeniz-Baltık arasındaki yol, faaliyetini tamamen tatil etmiş değildi.

XII. Yüzyıl, Batılılar için başarılı bir devre oldu. El sanatları gelişti ve devam eden kârlı ticaret sayesinde nüfusları artmış Avrupa şehirlerinde, İslâm memleketlerinin kasaba iktisadiyatını sevk ve idare eden esnaf teşekküllerine benzer cemiyetler kuruldu. Serbest iktisadî faaliyet usulüne son verildi ve onun yerine devletlerin idareye başladıkları ekonomik faaliyetler kaim oldu. Ticaret, daha ustaca ve kurnazca usullerle yapılmaya başlandı. Böylece, İtalyan tüccarlarının sistemli faaliyetleriyle Doğu Akdeniz'in serveti, yavaş yavaş Batıya taşınmaya başlandı. Hıristiyan Dünyasında miktar ve evsaf itibariyle üstün mal imâl eden el sanatlarının gelişmesi ve bu yeni sanayi merkezleri arasında artan ticaret, Doğu Akdeniz'in dolayısıyla bütün Akdeniz'in zararına oldu. Gerçi Akdeniz kuzeyinde yeni doğmuş sanayi merkezleri arasındaki mübadele ve bu merkezlerin ilkel maddelere karşı fazla-laşan ihtiyacı, Doğu ile Batı'nın ticaret hacmini artırmıştı. Fakat 12. yüzyıl sonlarından itibaren Batı, Doğudan aldığı ham madde ve Uzak Doğu malları karşılığında ve önemli ölçüde, işlenmiş madde satmaya başlamıştı. Artık Müslüman ve Bizans pazarlarında "Frenk" çuha, kadife ve bezlerine bol bol

raslanılmakta ve bunlar Uzak ve Yakın Doğu dokumalarıyla kalite ve fiyat bakımından rahatca rekabet etmekteydiler. Bu hâl, Doğu memleketlerindeki dokuma el sanatlarını eskisi gibi bol sürüm ve fazla kazançtan mahrum etmeye başlamıştı. Doğu el sanatlarında, Batı'nın rekabetinden doğan bir darlık ve sarsıntının bütün emareleri belirtilmişti ve böylece Doğu-Batı ticaret hacminin artması, Doğu'ya zahiren refah getirmiş görünmesine rağmen, bu mübadelede sistemli hareket eden Batılılar kârlı çıkmış ve Doğu'yu hergün biraz daha fazla, Batının tâbiî durumuna düşürmüşlerdi.

Haçlı seferleriyle Akdeniz'e çevrilen Doğu ticaret yollarının sonraları Karadeniz-Baltık arasına kaymasının tabii bir sonucu olarak, Orta iklim kuşağının her mevsimi az çok yağışlı kuzey bölümünün Akdeniz zararına mütemadiyen önem kazanması XV. yüzyılda daha belirli bir hâl almıştı. Bu devrede Akdeniz'den çıkan yelkenliler, İber Yarımadası kıyılarını takiben Fransa, İngiltere, Felemek sahillerinde, pazar rolü gören kasabaları ziyarete başlamışlardır. Mamafih, o sıralarda Baltık ve Şimal Denizi limanlarına kayıtlı yelkenliler de Akdeniz limanlarına uğramakta ve böylece karşılıklı ticarî münasebetler kurulmuş bulunmaktaydı. Alp Dağları ötesinde, bir zamanlar ıssız olan topraklar el sanatları alanında birbirleriyle yarışan Avrupa'lı devletler sayesinde hergün biraz daha kalabalıklaşıyor, refah ve saadet yolunda dev adımlarıyla ilerliyordu. Bunda, 15 ve 16. yüzyıl boyunca gerçekleştirilmiş Coğrafi büyük keşiflerin de büyük rolü vardı. Ümit Burnun'un keşfiyle Akdeniz eski ticarî değerini hayli kaybetmişti. Şarkın nadide ve paha biçilmez malları, daha ucuz olan deniz yoluyla Avrupa'ya ulaşmaya başlamıştı. Amerika kıtasının keşfi (1492), iskânı ve işlemeye açılması da buna eklenmiş böylece Dünya ulaşım ve ticaretinin ağırlık merkezi, karalar ve iç denizlerden okyanuslara intikal etmişti. Akdeniz, üst üste yediği darbelerden sonra eski itibarını, refah ve saadetini katbetmiş, bu denizin kıyılarında Doğu-Batı ticareti sayesinde kurulmuş, gelişmiş canlı kasabaların yollarını adeta otlar bürümüşü.

Bununla beraber, orta iklim kuşağının kuzey bölümünde ve adı geçen yüzyıllar zarfında, ziraat, halkın başlıca meşgalesi olmakta devam etmişti. Tabii, ziraatın yanı başında, kapalı ekonominin icap ettirdiği el sanatları durmadan geliyordu. Dokumacılık, demir-çelik, deri ve ağaç işleri hayli ilerlemiş olmakla beraber ziraatın rolü bitmiş, el sanatları devri başlamış denemezdi. Bu hâl, sanayi inkılâbının gerçekleştirildiği 18. yüzyıl nihayetlerine kadar sürüp gitti.

II - SANAYİ İNKİLÂBİ

18. Yüzyıl sonları, Avrupa'da iktisaden misli görülmedik bir gelişmenin başlangıcı oldu. Zira, James Watt'ın ilk buharlı makinayı keşfi (1759) ve

akabinde buhar gücünün endüstriye tatbiki, o zamana kadar insan, hayvan, rüzgar ve akarsu kuvvetinden mahdut ölçüde faydalandığı için seri halde imalat yapamıyan el sanatlarına yeni bir vechе verdi. Yeni bulunan makinenin işleminde muharrik kuvvetin istihsaline yarayan ve o tarihe kadar değeri lâıyıkı ile anlaşılmamış olan maden kömürü ve havzaları, birden bire önem kazandı. Akdeniz maden kömüründen yana pek fakirdi. Hele yelkenliler devrine son veren buharlı gemilerin ortaya çıkmasıyla¹ ticaret yolu olarak okyanusların gittiçe daha fazla önem, emniyet ve sür'at kazanması, Atlas Okyanusunda sahili bulunmayan memleketleri iktisaden çökertti. X. Yüzyıldan beri daima kendi aleyhine tecelli eden iktisadi şartlar sebebi ile Avrupa'nın eski medeniyet ve çok canlı ticaret bölgesi olan Akdeniz, itibarlı yerini, daha kuzeydeki memleketlere, bir daha elde edememek üzere teketti.

Buhar gücünün sanayide ilk tatbik edildiği yer İngiltere idi. İngiltere nin, endüstride öncü rolünü görmesi tesadüfi değildi. İngiltere, enerji kaynağı olarak kullanılan zengin maden kömürü yataklarına sahipti. Hiç olmazsa 13. yüzyıldan beri mevcut olan atölyeler bu memlekette, bilgili ve usta bir işçi kütlesinin teşekkülüne fırsat vermiş, tatbıkatta edinilen tecrübeler babadan oğula intikal ederek sanayi "inkılâbı"na kadar gelmişti. Böylece elde, yeni makinelere çabucak intibak edecek geniş bir usta kütlesi vardı. Sanayi inkılâbına gelinceye kadar, İngiltere'de, oldukça muntazam bir kara yolu şebekesinde gelişmişti. Bu kara yolu şebekesi, ilkel maddelerin yeni endüstri merkezlerine, sevkinde, mamûl maddelerin pazarlara intikalinde hizmete hazır durumda idi. Asırlardan beri Doğuyu sömürmüş olan, Batılı memleketlerde hayat seviyesi yüksek bir kütle mevcuttu. Nitekim 13. yüzyıldan bu yana birikmiş sermaye, bol kazanç sağlıyan endüstri alanına, son- dan, kolayca aktı. İngiltere'de endüstrinin gelişme hızı, ulaşımın gelişme hızını gerilerde bıraktı ve bu yüzden yeni sanayi, kömür havzalarıyla limanlara sıkıca bağlamak zorunu hissetti. Bu memlekette pamuklu ve ipekli dokuma endüstrisiyle başlıyan hamle, oradan İsviçre'ye, sonra bir yağ lekesi gibi Almanya Fransa, Belçika'ya, İtalya'ya yayıldı. Almanya'da demir yolu şebekesi, endüstriyel gelişmeye paralel olarak genişledi ve böylece yeni endüstri mahallerinin seçimi, İngiltere'ye nazaran daha kolay oldu.

III - SANAYİ İNKİLÂBININ AVRUPA'DA MEYDANA GETİRDİĞİ DEĞİŞİKLER

Sanayi inkılâbını takip eden yıllar zarfında gittikçe palazlanan modern endüstri, Flandr'dan Silezyaya kadar Batı-Doğu yönünde seyreden en önemli kömür havzalarına yerleşti. Löslerle kaplı bu kuşak, aynı zamanda zengin topraklarıyla sık nüfuslu bir bölge idi.

¹ İlk buharlı gemi, Fulton tarafından 1807 tarihinde inşa edildi.

Bu devirde, mütemediyen genişliyen endüstrinin ilkel madde talepleri aynı ölçüde ve durmadan çoğaldı. Maden yatakları, orman kesimi, endüstriyle ilgili her türlü kaynaklar, o zamana kadar görülmedik ölçüde işlenmeye başlandı. İlkel maddelere daha fazla ihtiyaç duyulması, fabrikaların seri halinde çıkardığı mamülleri yakın ve uzak pazarlara sevk zarureti, modern ulaşım şebekesinin genişleme temposunu hızlandırdı. Kendi yağı ile kavrulma prensibine dayanan kapalı ekonomi sistemi yıkıldı. Yeni endüstri sistemi (factory system) bir zamanlar sade kıralların kullanabildiği lüks maddeleri, geniş halk kütlelerinin istifadesine sundu.

Endüstrinin ziraate tatbiki, az randıman sağlıyan eski ziraat usullerini ortadan kaldırdı ve fakir bilinen toprakları verimli hale soktu. Ana endüstri yanında yardımcıları doğdu. Fabrika, fabrikayı davet etti. Yeni kurulmuş endüstri kasabaları daha az kazanan halkın nazarında birer cazibe merkezi oldu. Daha müreffeh bir hayata kavuşmak amacıyla endüstri merkezlerine vaki göçlerle kırlar boşaldı. Endüstri ve ticaret merkezlerinin nüfusu ve iskân alanı hızla büyüdü. Dünya tarihinde ilk defa olarak milyonluk şehirler türedi: Londra 1800 ' Paris 1850, Viyana 1878, Berlin 1880 ' de bu miktar nüfusa sahip oldular.

Hasılı hayat seviyesi, yaşama emniyeti, kültür, ticaret ve refah en yüksek seviyesine vardı. Kendinden önceki nizami alt üst eden endüstri inkılâbı, Avrupa'da geleneksel hayata ait manzaraya sünger çekerek kendine has hatlar yarattı. Akdeniz alemleri söndü ve onun harabeleri yakınında, önceleri kömür ve demir gibi iki kaynaktan beslenen yepyeni bir medeniyet alanı belirdi. Modern endüstri, Avrupa'yı Dünya iktisadiyatının ön sırasına yükseletti ve Avrupa'lıları gün geçtikçe refah ve saadete garketti.

EUROPE BEFORE THE INDUSTRIAL REVOLUTION (A SUMMARY)

Prof. Dr. Talip Yücel

The inhabited areas of Europe in ancient times were the Mediterranean region. This consisted of the lands lying between the Mediterranean Sea and a line going from France to the Caspian Sea together with the countries of the Near East. The Mediterranean region with its mild winters and its steppes where little effort was sufficient to turn them into arable land, was an area where life was easy for men who were not adequately equipped to fight nature. For this reason, the Mediterranean was a centre of settlement at least until the Middle Ages. Each group of people who came there brought with them the learning and the technique of their native land, and in such countries, Mesopotamia, Anatolia and Greece which were the meeting points of the ever changing currents of ideas and techniques, great civilizations came into existence.

The fact that there had been no important settlement in European lands outside this region until the Middle Ages has led to various explanations. One of the reasons, it was thought, was that peoples used to living in the Mediterranean region could not adapt themselves to life in cold regions as they had not yet reached a level of material culture that would have enabled them to bear the hard and long winters of the North. Moreover, the regions beyond the steppes of south Russia and the Danube basin were covered with thick forests, and the inhabitants of these regions lacked the necessary means by which to deforest these areas and turn them into lands fit for tillage.

It is obvious that these arguments advanced by well-known scholars have certain weaknesses. The most effective means in the destruction of forests is fire, and fire had already been discovered in the lower Paleolithic times by "homo pekinensis". It is impossible to think that people living beyond the Alps, thousands of years later than the "homo pekinensis" could be igno-

rant of the use of fire. It is again highly improbable that man, whom we learn had been able to uproot almost all the Mediterranean region in ancient times, was incapable of dealing with the forests in the North. Besides, there were no forests in Europe so dense and so difficult to remove as those in the tropical and equatorial regions. The argument that the peoples of ancient times and the Middle Ages had not yet reached a level of civilization that would have enabled them to put with the inclemencies of the Northern climate must also have its flaws, since the woollen clothes that we see on Sumerian statues show that men had been enjoying such luxuries even in those distant ages.

One could argue, therefore, that however logical the reasons put forward by scholars may seem, they do not go beyond the realm of fantasy. In reality, the fact that the Mediterranean region was the main inhabited area of Europe in ancient and mediaeval times was due to its being the scene of a lively trade in these epochs.

One of the most important trade routes in ancient times was that which was called "The Silk Route" (See Map). This route started from Antakya (Anatloch) in Turkey and going through Hamadan-Teheran-Merv and Belh reached Pamir, and then running through the oases to the South of Eastern Turkestan ended at Peking. The Chinese merchants brought their merchandise (silken stuff, tea and spices) to a town at the watershed of the Kashgar and Amu Derya, and sold them to Greek merchants. These goods were then carried in caravans to the Mediterranean to be distributed by the Phoenicians in the Mediterranean countries.

Ceylan was the warehouse for the goods sent to the Mediterranean by the sea route; Arabian, Persian and Egyptian merchants transported them to the Persian Gulf and the Red Sea. Caravans waiting on the coasts to receive them carried them to Sidon and Tyre on the Mediterranean, or transported them to Alexandria along the Al-Qatif-Hail-taima route.

There was another route parallel to the Red Sea. The caravans loaded with goods landed on the Southern coast of Arabia and the incense of Jabal al Gara arrived in Petra (pop. 30.000) going through Marib-Taif-Mecca-Medina-Tebuk, and then reached the ports of Sidon and Tyre thorough Damascus. Incense was highly valuable, and some thirty tons of it were consumed annually in the Babylonian temples. For this reason, the route running along the Western side of Arabia was called "The Incense Route".

In the Middle Ages, the Genoese and the Venetians replaced the Phoenician traders; and at first, the same routes as in ancient times were used.

But soon a change took place. Owing to the hostile feelings of the Arabs towards the Byzantines and towards the Christians under Byzantine rule, the trade routes began to move to the Black SEA and Baltic sector. Shorter routes were developed between India and the Baltic. The ships that were laden at the Gulf of Cambay, went up the Indus River as far as they could, then transferred their goods to caravans which made their way to the Sea of Azov through Kandahar, Bukhara and Astrakhan.

Most of the merchandise landed in the Persian Gulf were carried to the Black Sea. Caravans followed the Tabriz-Erzurum-Trabzon route; Venetian ships transported the goods to Tana, at the mouth of river Don, thence to be carried to the Baltic.

In the eleventh century, following the Crusades, Syria and the adjoining regions fell into the hands of the Christians and as a consequence the trade routes once more reverted to the Mediterranean. In the twelfth century, handicrafts developed in Western and Central Europe. In towns guilds were formed, similar to trade corporations that directed the economy in Islamic countries. Thus individual trade was replaced by systematic trade. As production of good handicraft articles increased in the West, trade developed between these centres, and this led to a greater demand for raw materials. The volume of trade between the west and the East grew, but as the West's supply of wrought materials to Eastern markets in return for goods from the East increased, this led to a stagnation of handicraft in the East.

This was to the disadvantage of the East, and the countries lying to the North of the temperate zone began to gain in importance to the detriment of the Mediterranean. The geographical discoveries in the fifteenth and sixteenth centuries, paved the way for the prosperity of the Western countries. A blow to the importance of the Mediterranean was the discovery of Cape of Good Hope. The discovery of America (1492), the opportunities for settlement and exploitation caused the centre of gravity of world transport and trade to move from inland seas to oceans; and the Mediterranean, as a result of such blows, lost its importance and prosperity to the regions North of the Alps, and has never regained them since.

