

Haçlılar ve İpek Yolu

Güray Kırpık*

Özet

Tarihin en eski ve büyük ticaret yollarından biri olan İpek Yolu, Çin'den Avrupa'ya kadar uzanan bir güzergâha sahiptir. Harita üzerinde doğu-batı arasında adeta bir kuşak gibi görünen bu yol, tarihte büyük savaş ve rekabetlerin yaşandığı bir coğrafyayı kat etmektedir. Bu nedenle İpek Yolu üzerinde birçok askerî ve siyasî olaylar olmuş, bu durum da ticaret ve ekonomiyi doğrudan etkilemiştir.

Han hanedanlığı (MÖ 206-MS 220) çağında, 5000 mil uzunluğundaki bu ticaret rotası muhtemelen dünyanın ilk Avrupa-Asya-Afrika yol bağlantısı idi. Günümüzde İpek Yolu'nda seyahat edildiğinde, o dönem insanların seyahatleri, taşıdıkları mallar ve emtia hakkında izler bulunabilmektedir. Bu makalede özellikle Haçlılar zamanında İpek Yolu'nun batı kanadı denilebilecek bölgedeki sosyoekonomik durum ve Haçlıların İpek Yolu'na etkileri ele alınacaktır.

Anahtar Kelimeler

Haçlılar, İpek Yolu, ticaret, Doğu Akdeniz.

Giriş

Haçlı Seferleri ortaçağda, Avrupalıların Akdeniz ticaretinden, dolayısıyla merkezî dünya ticaretinden daha çok pay elde etmek için Akdeniz ticaret yollarını Avrupalılara kapayan İslam devletlerini yararak, Doğu Akdeniz ticaret kavşakları ve limanları aracılığıyla ipek ve baharat ticareti yollarını ele geçirdikleri askerî harekâtın adıdır.

Çin'i Orta Asya'dan batıya bağlayan tarihî kervan yoluna "İpek Yolu" ismini ilk veren Alman Coğrafyacı von Richtofen'dir (1833-1905) (1877). Çin kaynaklarına nispetle, oldukça geç döneme ait kaynaklar olmalarına

* Doç. Dr., Gazi Üniversitesi, Gazi Eğitim Fakültesi, Tarih Eğitimi Bölümü – Ankara / Türkiye
guray@gazi.edu.tr

rağmen İpek Yolu tabirinin yalnız Avrupalı kaynaklar tarafından kullanılmış olması, Haçlılar ve İpek Yolu kavramlarının arasındaki ilişkiye dikkatleri çekmektedir. Çinliler bu yolu hiçbir zaman bu adla anmamıştır. Richthofen'in öğrencisi Sven Hedin Çin hakkında kaleme aldığı bir yazısında İpek Yolu'ndan ve Makedonyalı ipek tâciri Marinus'un İpek Yolu haritasından söz etmektedir (1974: 226). İpek Yolu'nu ilk geçen kişi, bilindiği kadarıyla Makedonyalı tâcir Maies Titianus olup, Yunan coğrafyacılarından Tyrus Marinus (MÖ 100 yıllarında) ve sonra Ptolemaeus İpek Yolu'nu Titianus'un tariflerine göre tanıtmışlardır (Ligeti 1997/I: 169). Kısacası, bu yol boyunca en çok taşınan ticaret malı Çin'den getirilen ipek olduğu için yola bu ad verilmiştir (Türk Ansiklopedisi 1946/XX: 180, Kitapçı 1989: 73). Arapça kaynaklarda et-Tarîku'l-Harîr, İngilizce eserlerde Great Silk Road, Moğolca'da Jamb adıyla anılan, üzerinde her milletten tüccârın ve kervanların gelip geçtiği İpek Yolu'nun büyük koluna Kral Yolu (Hedin 1974: 225) denildiği kaynaklarda zikredilmektedir. İpek Yolu, güney ve kuzey yönünde başka isimlerle anılan büyük ticaret yollarına da bağlanarak, yeryüzünde büyük kervanların uzun süre kullandıkları tarihî ana yollardan en büyüğüdür:

İpek, MÖ 206'dan itibaren Çin ekonomisinin temel unsurlarından biri hâline gelmişti. Altın gibi saklanıyor, ticarete para yerine kullanılıyordu (Feyizli 1995: 29). İpeğin anavatanı denilince sadece Çin değil Doğu Türkistan da akla gelmekteydi (Lablache 1932: 45). Çünkü, ipeğin Orta Asya'dan ihraç noktası Doğu Türkistan idi. Çin İmparatoru MÖ 177'de Hun hükümdarının tevaccühünü kazanmak için işlemeli, nakışlı, pamuk konmamış bir ipek elbise, ipek entari, ipek bînîş, 10 parça işlemeli ipek kumaş, 10 parça nakışlı ipek kumaş, 40 parça al renkli ipek kumaş, 40 parça yeşil ipekli kumaş hediye olarak göndermişti (Ligeti 1997: 47-48).

Haçlılardan önce de İpek Yolu üzerinde Avrupa'dan gelen büyük seferler olmuştur. MÖ VI. asırdan MÖ I. asra kadar olan dönemde Aryânî kavimlerin İran'ın güneyinden başlayarak Orta Asya'ya yürüdükleri görülmüştür. Bunlardan en mühimi şüphesiz Ahemen Şahları (Hahamenîşiler) zamanında olmuştur. Bu dönemde Makedonyalı Büyük İskender'in (MÖ 330-326) ordularıyla Mâverâünnehir'den geçerek Kâbil Yaylası'ndan Hindistan'a sefer yapması ve bu sırada ordularıyla Orta Asya'ya girmesi, bölgedeki ticaret yollarıyla doğrudan ilişkilidir (Ligeti 1997/I: 68). İskender'in haleflerinin günümüzde Afganistan'ın kuzeyindeki tarihî Belh şehri ve civarına girmeleri ve Batı Türkistan'da Semerkant'ı tahrip ederek, Hindistan'a kadar hâkimiyetlerini yaymaları da yine İpek Yolu ve uzantısındaki Baharat Yolu ile alâkadır (Togan 1981: 45). İpek Yolu'ndaki çatışmalar

çoğu zaman ticârî sebepler taşımakla birlikte dini birtakım gerekçelere dayanabilmiştir. Haçlı Seferleri de buna örnek teşkil edebilir.

Haçlılar Zamamına Kadar İpek Yolu Güzergâhı

Orta Asya'nın Kolomb'u olarak nitelendirilen Çin subayı Çang Çien'in keşifleri sayesinde Çinliler, Çin'nden Orta Asya'ya bir koldan değil üç koldan yol gittiğini öğrenmişlerdi (Heyd 1975: 16). Bu yollardan en alttaki güney kol, Lopnor'dan güneye doğru ilerliyor, Çarklık'tan geçerek Kaşgar'a ulaşıyordu. Ortadaki yol Kurla ve Kuça'dan geçiyor ve sonunda güney kolun geldiği Kaşgar'a bağlanıyordu. Kuzeydeki yol ise Turfan-Urumçi yönünde uzanmaktaydı (Ligeti 1997/I: 60-61). Özetle Büyük Doğu-Batı İpek Yolu Kaşgar'dan en güney yolu takip ederek Hotan'dan geçiyor ve ipeğin hakiki yurdu Çin'e ulaşıyordu (Ligeti 1997/I: 68).

Batı'yı Uzakdoğu'ya, Hindistan'ı Çin'e bağlayan, Orta Asya'yı baştanbaşa kateden bu 2000 yıllık tarihî yol altın çağında kuş uçuşu 7.500 km, normal virajlı gidişle 10.000 km uzunlukta idi (Hedin 1974: 5-6).

Doğu Türkistan yakınlarında Kansu'dan başlayan yolun ilk durağı Kaşgar'dır. Buradan bir kol güneye Hindistan'a yönelir, diğeri Fergana üzerinden İran'ı aşarak Anadolu sınırlarına dayanırdı. Batı tarafındaki Anadolu İpek Yolu hattı, Antakya ve Sûr'dan başlayarak İran ve Afganistan'ın kuzeyinden geçer ve Pamir bölgesine varırdı (Türk Ansiklopedisi 1946/XX: 180). İran tarafında Baktriya'ya Hemedân, Shahrud ve Türkmenistan'a Merv yolu ile devam ederdi (Bekin 1981: 23). Buradan Taşkule -ki Bîrunî'ye göre Taşkule Taşkent'ten başka bir yer değildir- adındaki bir yerde doğudan ve batıdan gelen kervanlar arasında mallar mübadele edilirdi. Yolun bir kolu Baktriya yolundan Hindistan'a gider, başka bir kol da Batı Türkistan'ın güneyinden geçerek Doğu Türkistan'a doğru iki kol hâlinde uzanırdı (Türk Ansiklopedisi 1946/XX: 180). Bu yollar üzerinden giderek Taklamakan Çölü'nün güneyinden veya kuzeyinden, yani Yârkent veya Hotan'dan geçmek mümkündü. Bundan sonra iki yol birleşmiş hâlde Loyang bölgesine girerdi (Türk Ansiklopedisi 1946/XX: 180).

Orta Asya yolu herhangi bir sebeple kapandığında, Uzakdoğu'nun ürünleri deniz, nehir ve kervan yollarıyla gelmeye başlardı. Deniz yolu olarak bilinen İpek Yolu hattı ise, Kanton bölgesinden yani Çin'in kuzey kıyılılarından başlayarak Hindi-Çini Yarımadası'na, Malacca Boğazı'na oradan da Ganj Nehrinde gemilerin seyrân edebildiği yerlere kadar ulaşırdı. Burardan alınan başta ipekli olmak üzere başlıca ticaret eşyaları, İranlı, Arap ve daha sonraları bölgeye gelerek, ticaret yapmaya başlayan Avrupalı tâcirlerin toplu hâlde bulunduğu Doğu Akdeniz'e (Levant'a), Haçlıların geldiği

kıyılarıdaki liman şehirlere taşınırdı. Milâdî birinci asrın sonlarından itibaren ipeğin çoğunluğu İran üzerinden geçen karayolu vasıtasıyla değil, denizyolu ile taşınarak Irak üzerinden ve diğer körfezlerden gelmek sûretiyle Akdeniz ülkelerine ithal edilmeye başlamıştır (Bekin 1981: 21).

Çin'den gelen ipek, Hindistan ve Güneydoğu Asya'dan gelen baharat Akdeniz dünyası için doğudan yapılan iki temel ithalât emtiası idi. Ticaret bu iki emtia üzerinde çok yoğunlaşmıştı. Bunun sayesinde Selçuklular, Roma, Çin ve Hindistan medeniyetleri birbirleriyle münasebetlerde bulunmaktaydı (Lewis 1996: 30). Böylece Ortadoğu, hem Hint ve Çin, hem Batı dünyası mamûlleri için bir pazar hâline gelmiş bulunuyordu (Akdağ 1977/I: 451). Bu yolun üzerinde ticaretin yanısıra kültürel tesirlerin de oluştuğunu görmek mümkündür. İpek Yolu vasıtasıyla felsefeler ve dinler, nakl ve mübâdele olduğu gibi, sanat modelleri ve gelenekler de yayılmaktaydı.

Asya'nın orta kuşağını bir baştan bir başa aşan bu mühim ana kervan yolu, iki uç arasında aşırı bir uzaklık farkı bulunması, yolculuğun çok zaman alması, tabiat yapısının yolcuların önüne yer yer büyük engeller çıkarması gibi bâdireler ile üzerinde yol almayı pek güçleştirmekteydi (Özergin 1985: 15). Yol üzerinde konaklamaların genellikle Büyük Ağıl veya Besici Kışlağı şeklindeki yerlerde yapılmış olduğu görülür. Başlangıçta basit mimarî eserlerin inşa edildiği bu yerler, daha sonra ribât ve kervansaraylara dönüşmüştür (Köprülü 1942/II). İpek Yolu'nun bilinen en eski kervansaraylarını ilk kez X. yüzyılda kuzey yolunun batı kesiminde görmek mümkündür (Özergin 1985: 16-17). Ortaçağda soyluların, zengin burjuva sınıfın evlerini süsleyen ince kumaşlar ve halıların kaynağı arandığında, hemen daimâ *do uya* çıkarılabilirdi. Hammaddenin, çoğunlukla dokuma, işleme ve kumaşın adı oradan gelirdi (Heyd 1975: 4).

Doğudan ipek ithali meselesi, geçtiği bölgelerin politik ve askerî tarihlerinde önemli bir konu olmuştur (Lewis 1996: 139). Nitekim tarih sürecinde Romalılar, Moğollar, Türkler ve Haçlılar bu yol güzergâhı üzerinde karşılaşmışlar ve güzergâhın havzasına hâkim oldukları sürece tarihe yön vermişlerdir. Öyle ki, bunlardan bazıları birbirini tamamlayan hücumlar olmuştur. Örneğin, Moğol istilâsı Haçlılar ve Avrupa nazarında adaletin tecellisini sağlamıştır. Bu bağlamda İpek Yolu'nun müşterek hücum kuşağını Moğollar ve Haçlılar oluşturmuştur. Dünya tarihinin ana hatlarını oluşturan bu önemli tarihî ve coğrafi kuşak İpek Yolu'nun geçtiği şehirler aşağıda güzergâhlar hâlinde verilmektedir.

İpek Yolu hattı, Selçuklu topraklarında doğudan batıya ve kuzeyden güneye olmak üzere dört yönde ilerleyen ticaret güzergâhları şeklinde devam etmekte-

dir. Agacanov'un tarif ettiğine göre, İpek Yolu Çin-Türkistan-Harezm-İran-Azerbaycan-İrak-Sûriye-Anadolu istikametinde ilerler ve Suğdak, Sinop gibi Karadeniz limanlarından Sûr, Akka gibi Doğu Akdeniz limanlarına uzanan kuzey-güney ticaret yoluna bağlanırdı ki, bu yol Karadeniz kuzeyinde kürk yoluna kavuşmaktaydı. Öte yandan İpek Yolu, Doğu Akdeniz'de Baharat Yolu ile birleşerek büyük bir ticaret havzasını çevrelemekte idi (2002: 148-149).

Bazı İpek Yolu Ülkeleri ve Şehirleri

Türkiye: İstanbul, Bursa, İzmit, Beypazarı, Antakya, Konya, Adana, Ayas (Yumurtalık), Tarsus, İskenderun, Samandağ, Antakya, Antep, Maraş, Kayseri, Sivas, Kemah, Erzincan, Erzurum, Trabzon. *Sûriye:* Şam, Halep, Lazkiye. *İrak:* Ramâdî, Fellûce, Ebu Gureyb, Bağdat, Musul, Bakuba. *Do u Akdeniz Kıyısı eridi:* Sûr, Beyrut, Trablusşam, Akka, Hayfa, Sayda, İskenderiye. *ran:* Kirmanşah, Hemedan, Rey, Tahran, Tebriz, Şiraz, İsfahan, Herat, Hecatompylos, Sebzevar, Nişabur, Yezd. *Türkmenistan:* Merv, Köhne Ürgenç. *Özbekistan:* Buhârâ, Semerkand, Taşkent, Şehrisabz. *Kazakistan:* Türkistan. *Çin:* Urumçi, Kaşgar, Aksu, Kuça, Korla, Jiaohe, Loulan, Turfan, Gaochang, Kumul/Hami, Hotan, Minfeng, Niya, Dunhuang, Miran, Anxi, Yumen, Zhangye, Wuwei, Lanzhou, Xi'an. *Afganistan:* Herat, Bamyan, Kâbil. *Pakistan:* Peşâver, Taksila, Multan, Debal. *Hindistan:* Ahmedâbâd, Bombay, Kalküta. *Kuzey Kore:* Pyongyang. *Güney Kore:* Seul. *Japonya:* Nara. *Baharat Yolu Kısmı:* Mısır, Babil, Arabistan, İran, Hindistan, Seylan. *pek Yolu için denizden rota:* Debal, Quanzhou, Kanton, Kolombo, Goa, Bombay, Cochin, Masulipatnam, Lothal, Astrahan, Derbent, Aden, Süveyş, Basra, Ayas (Yumurtalık), Tarsus, Venedik, Roma, İzmir, İstanbul, Sinop, Trabzon, Suğdak. *Güneydo u Asya kısmı:* Kedah, Langkasuka, Ligor, Chi Tu, Gangga Nagara, Malacca, Pan Pan, Funan, Vijaya of Champa, Chenla, Khmer/Kambuja, Hoi An, Srivijaya, Pasai, Perlak, Sumatra, Kalküta. Bu güzergâhların yanısıra, Nil, Tuna, Volga, Fırat ve Dicle nehirleri üzerinde ipek ticareti yapan küçük gemi kervanları bulunmakta idi.

Haçlılar ve İpek Yolu ile Özdeş Millet: Türkler

Doğudan batıya ulaşmak için izlenen yol ne olursa olsun, ipeğin yanısıra Çin'in ve Doğu Asya'nın diğer ürünleri, genellikle Büyük Hun Türk İmparatorluğu sınırları içinden geçirdi (Heyd 1975: 17). Bu nedenle Türklerle komşuları arasında şiddetli rekabetlere sebep olan büyük kazanç vasıtalarının başında meşhur İpek Yolu kervancılığı geliyordu (Kafesoğlu 1995: 313). Pekin'in az kuzeyinden başlayan Türk sınırları İran'a, Horasan'a, Ural Dağlarına, Hazar Denizi'ne kadar uzanıyor, Karadeniz kıyılarına temas ediyordu. Bu sûretle Türkler eski dünyanın başlıca devletleri olan Çin, Sâsânî ve Doğu Roma İmparatorluklarının komşusu idiler (Öztuna 1972: 4).

Hunların MÖ 58 tarihinden itibaren başlayan çöküşlerinin tesirleri Çin’de de görülmeye başlamıştır. Çünkü ata ihtiyacı olan Çinliler, Hunluların zayıflaması nedeniyle bunu sağlayamayınca müşkül durumda kalmışlardır (Eberhard 1947: 89). Hunların MS 47 tarihinde ikiye ayrılmasından sonra, Güney ve Kuzey Hunlarının Çin ile ticârî münasebetleri devam etmiştir (İzgi 1978/IX). Bu yol daha I. Göktürk Devleti kurulduğu zaman İstemi Yabgu-Anuşirvan ittifakı sonucunda Akhun-Eftalit Devleti’nin yıkılmasına ve sonra da İran’a karşı Türk-Bizans anlaşması gibi milletlerarası çapta siyasî münasebetlere sebep olmuştur. Yolun geçit yeri olan İç Asya bölgesi, Hunlardan Uygur Hakanlığı’nın sonuna kadar aşağı yukarı 1000 sene müddetle, Türk ve Çin siyasetinin hâkimi olmak istediği bir ana hedef vasfını taşımıştır (Kafesoğlu 1995: 17).

Akdeniz dünyasında Çin ipeği ve Hint baharatı karşılığında verilebilecek bir şey yoktu. Ancak altın her zaman kabul gördü ve büyük miktarlarda Roma altını Akdeniz havzasına gelen ithalat karşılığında Doğu Asya’ya gönderiliyordu (Lewis 1996: 31). Döneme ait verilere göre, ipek ve silahın batı ülkeleri hükümdarları nezdinde büyük bir değeri vardı (Bekin 1981: 13). Çin ile İran arasındaki ticârî ilişkiler ve özellikle ipeğin İran tarafından satın alınması MÖ 114-105 yılları arasından itibaren başlamıştır (Bekin 1981: 13). Yıl boyunca Çin’de birkaç kez büyük kervanlar hazırlanır, batı pazarları için başta ipek ve dokumalar olmak üzere denklenip, yüklenirdi. Bu arada gezginler, din adamları, elçiler vb. de katılmış olduğu hâlde, batıya doğru yola çıkar, pek çok yerde konaklayarak aylarca yol alır, bu sırada alışverişini, değiş tokuşunu yapar ve sonunda Akdeniz kıyılarına ulaşırdı. Aynı şekilde batı bölgelerinden türlü türlü ticaret malları yüklenmiş kervanlar, doğuya gitmek isteyen gezginler, din adamları, elçiler ile birlikte yine bu yol üzerinden Çin yönünde yola koyulurdu (Özergin 1985: 19).

VII. yüzyıla kadar Türk hakanları güçlü oldukları sıralarda, Çin’i birçok defa hâkimiyetleri altına almışlardı. VII. yüzyıldan itibaren ise büyük oranda Çin’in buyruğuna girmişlerdir (Heyd 1975: 19). Bu durum Amuderya ve Sirderya havzasındaki bazı toplulukların sevinç ile karşılayacağı bir durum oluşturmuştur. Bundan böyle kervanlar Çin’den hiçbir gümrük engeli olmaksızın, doğrudan Mâverâünnehir’e gelebilirdi (Heyd 1975: 19). Ancak İpek Yolu’nun uzunca bir kısmı aradan çok zaman geçmeden Karahanlı Devleti’nin kurulmasıyla yine Türklerin yaşadığı ve hâkim bulunduğu topraklardan geçmek zorunda kalmıştır.

İpekböceği yetiştiriciliği Çin’de yüzyıllarca titizlikle gizlenen bir sır olarak kalmıştı. İpekböceği yetiştirmenin sırrını vermenin ve ipekböceği ihraç etmenin cezası ölümdü. Ancak 552 yılında iki Nastûrî keşişi Çin’den Bi-

zans'a ipekböceği tohumu kaçırmayı başarmışlardır. VI. yüzyıl içinde meydana gelen ipekböceği hırsızlığı olayı ipek üretiminin Anadolu'ya taşınmasına vesile olmuştur. Bu yüzyılın başlarında Anadolu'da ipekböceği yetiştiriciliği her yere ekilen dut ağaçları ile geliştirilmişti. Ligeti ve Bailly ipekböceğini Hintli iki papazın Justinianus'a getirdiğini yazmaktadır (Ligeti 1997/I: 76, Bailly/I: 98). Göktürk elçisi Maniakh Bizans'a geldiğinde, İmparator II. Justinus'un ipekböceği yetiştiriciliğini ve Bizans şehrinin her tarafında dolaşıp duran ipekli kumaşları görünce pek şaşırılmıştı. Bununla birlikte Bizans yeterli ve kaliteli ipek üretimini yapamamaktaydı. Maniakh'a yapılan ise sadece bir göz boyama idi (Bailly/I: 98). Çin ipekleri hâlâ üstün kalitesi ve güzelliği ile tutulmaktaysa da, Çinlilerin dünyadaki tekeli artık son bulmuştu (Ligeti 1997: 37, Bailly/I: 98). Bundan böyle hem ipek kurduna ve hem de işçiye sahip olan Bizans, kendi ipeği ile batı dünyasını besler duruma gelmişti. Bu yeni gelişme Bizans'ın İran ile olan rekabetini artırmıştır. Ayrıca bu sayede Bizans kısa sürede hazinesini doldurmuştur. Fakat ne olduysa imparator koza üretimini kendi tekeline almaya karar vermiş, kendi işyerlerinin dışında koza elde etme işlemlerini kısıtlamıştır. Bu yüzden bir müddet sonra Bizans ipek endüstrisi yabancı hammaddeye ihtiyaç duymuştur. Sonunda Bizans ile İran arasında 562 yılında yapılan elli yıllık bir anlaşma ile hammadde ihtiyacı garanti altına alınmıştır (Be-kin 1981: 54).

X. yüzyılda doğu ve batıdaki devletlerin aralarındaki ticarî ve siyasî temasların artmasıyla birlikte, İpek Yolu'nun milletler arasında sağladığı kültür alışverişi de genişlemiştir (Özergin 1985: 9).

İpek Yolu'nda yaptırdığı kervansaraylarla ünlenen Gazneli Devleti'nden sonra 1038-1040 yıllarında Nişâbur merkezli Selçuklu Devleti'nin kurulmasıyla Orhun Kitabeleri'nde geçen "devletin sağlamlığı ve halkın refahı için ticaretin emniyeti" (Kafesoğlu 1995: 313) ilkesi gözardı edilmemiştir.

Türkler Anadolu'ya doğru ilerlerken Batı'da 1095 yılında Klermont'ta Papa II. Urban'ın nutku ile başlayan Haçlı Seferleri 1097'de Anadolu'ya ulaşarak Selçuklu başkenti İznik'in düşmesine sebep olmuş, ardından aynı yıl Konya da işgal edilmiştir. Bölgedeki Selçuklu Sultanı ve beyleri ile bütün halk istilâdan sağ kurtulmak için yerleşim yerlerini boşaltmıştır. Haçlı Seferi 1098 yılında Antakya'nın işgaline kadar Maraş ve Çukurova bölgesinde yağmalar yaparak devam etmiştir. Bu sırada Tarsus ve Samandağ limanlarının tamamen istilâya teslim olduğu görülür (Komnena 1996: 327-336, Runciman 1998/I: 143-147, Demirkent 1997: 29-39). Bu durumda İpek Yolu'nun Anadolu kısmının bir bölümü Haçlılar eline geçmiştir. Böylece de ticaretin yapılış şekli ve şartları değişmiştir.

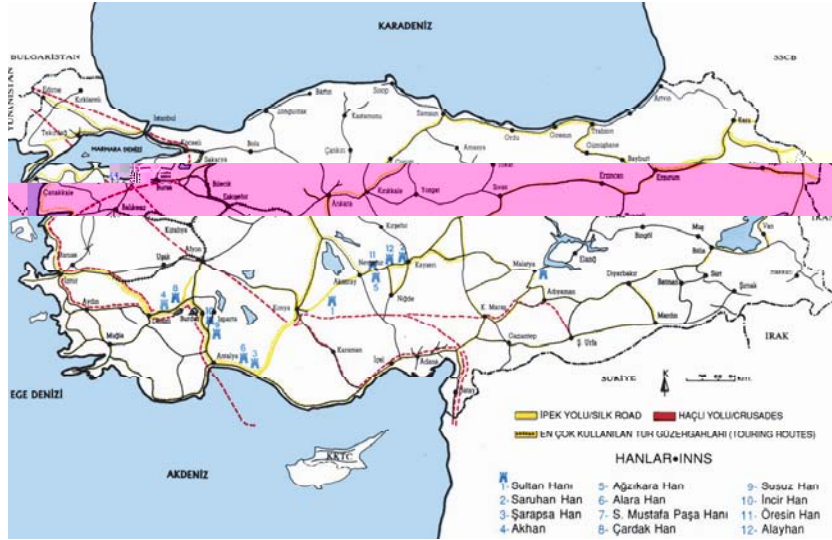
1101 yılı Haçlılarından bir bölümünün Anadolu'da takip ettikleri güzergâh Beypazarı-Ankara-Kırıkkale hattına kadar uzanan İpek Yolu güzergâhı idi. Bölgedeki ticârî hayatın ne kadar sekteye uğradığı sadece bu dönemdeki savaş sahasını takip etmekle dahi anlaşılabilir. İkinci Haçlı Seferi'nin Anadolu'ya geldiği 1147 yılında Sultan I. Mesud'un müthiş mücadelesi Haçlılara Anadolu'yu mezar etmiştir. Bununla birlikte sağ kalan Haçlıların bir kısmı Denizli-Antalya taraflarında aç bi-ilaç kaldıkları sırada bölgedeki Müslüman halk tarafından merhamet edilerek, beslenmişler ve bu yüzden Müslümanlığı tercih etmişlerdir. Romalılar ise bu Haçlılara saldırarak öldürmeye çalışmışlardır (Turan 1998: 184-186). Bütün bu olaylar sırasında bile İpek Yolu'nun bu kısmında ticaretin Türkler, Haçlılar ve Romalılar arasında gerçekleştiği anlaşılmaktadır. Ortaçağ Anadolu'sunda ticaret, askerî yol ile alâka şehirler üzerinde yapılmakta idi. 1190 yılında gelen üçüncü Haçlı Seferi de, daha önce ikinci Haçlıların geldiği güzergâhtan ilerleyerek, Alaşehir, Denizli, Uluborlu (Sozopolis) ve Akşehir (Philomelion) üzerinden Konya'da Meram bölgesine gelerek, tahripelerde bulunmuştur. Yol boyunca Türkmen uc beyleri ve Selçuklu kuvvetleri ile çarpışmalar olmuştur. Orduyla geçilen yolun çoğu yerde aynı zamanda ticaret yolu güzergâhı olduğu hatırdan çıkarılmamalıdır. Bu şehirlerin hepsi Haçlı Seferi ile savaş mahalli hâline gelmiştir. Dolayısıyla Haçlı askerî harekâtından bu bölgedeki İpek Yolu ticaret şehirlerinin doğrudan olumsuz etkilendiği söylenebilir (Turan 1998: 191-194, 221-223, Kayaoğlu 1972: 24/360). Tarihin ilginç bir tevâfûğu olarak, Tanrı Dağlarından Balkan dağlarına kadar tarih boyunca Türklerin İpek Yolu hattı üzerinde geniş bir coğrafyada askerî, ticarî ve kültürel varlıkları onları İpek Yolu ile özdeş yapmaya yetmektedir.

Haçlıların Anadolu'ya yaptığı seferlerin azaldığı XIII. yüzyılın başından itibaren Anadolu'daki İpek Yolu güzergâhı refaha kavuşmuştur. Alaeddin Keykubat zamanında Selçuklularda iktisâdî hayat kervan yolları sayesinde parlak bir seviyeye erişmişti (Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi 1992/VII: 206). Gazneliler gibi Selçuklular da kervanlara askerî muhafızlar koyarak, kervanların emniyetini sağlamaktaydılar. Hatta kervan kafilelerinin soyulması, Selçuklu sultanlarının askerî seferlerine de sebep olmaktadır (DGBİT 1992/VII: 206). Haçlılar Doğu Akdeniz'e geldikleri zaman Büyük Selçuklu Devleti'nin bu bölgedeki beyleri ya isyan etmiş veya birbirine düşmüşlerdi. Hille hâkimi Dübeyş gibi bazı yerel beyler de Halife'ye ve Büyük Selçuklu Sultanı'na karşı âsi duruma düşmüş ve kaçarak, Haçlılara sığınmıştı. Hatta Dübeyş, Haçlılarla ittifak yaparak, Halep şehrini kuşatmıştır. Buna karşılık bölgenin Büyük Selçuklu melikleri de kendi aralarında bir ittifak içinde olamamıştır. Haçlılar bu durumu siyasî ve ticârî bakımdan kendi lehlerine bir gelişme olarak görmüş ve değerlendirmişlerdir. Bunun gibi olaylar Haçlıların bölgede daha rahat icarî ve feodal yapı oluşturmalarına

imkân vermiştir (İbnü'l-Adîm 1989: 140, Köymen1991: 169-170, Kayhan 2001: 103, Oldenbourg 2001: 259). Ayrıca Selçuklu çağının en önemli ticarî bayındırlık eserleri Haçlı Seferlerinin bittiği ve kontlukların oldukça zayıfladığı bir dönemde, özellikle 1204'ten sonra, inşa edilmeye başlanmıştır. Aşağıda daha geniş değinileceği üzere, Haçlı Seferleri içinde en başarılı ve tesirlisi olarak bilinen birinci Haçlı Seferi'nin İpek Yolu ticaretine etkisi ve Selçuklular zamanında İpek Yolu üzerindeki ticarete yaşananlar Haçlılar ve İpek Yolu konusu bağlamında bir karşılaştırma imkânı sunmaktadır.

Haçlı İstilas, Selçuklular ve Ticaret

Anadolu Yarımadası, evvelden beri doğu ve batı ticaret yolları üzerinde bulunduğu için pek ehemmiyetli idi. Memleketin mahsullerini nakledecek olan tüccâr kervanları güneyden kuzeye ve doğudan batıya ve bunun mukâbili noktalara gidip gelmek sûretiyle her noktadan Küçük Asya'yı katediyordu (Uzunçarşılı 1984: 245). Haçlı kontlukları ve Anadolu Selçuklu Devleti'nin altın çağında (1176-1237) Anadolu'da İpek Yolu bir ağ gibiydi ve ticaret altın çağını yaşıyordu. Tüccârın hakkını korumak için Sivas'ta 15 konsolosluk açılmıştı. O çağda Avrupa'da ticaret kaleden kaleye yapılıırken, Anadolu'da yollarda, kervansaraylarda yapılmaktaydı. Bu yollarda 200'e yakın kervansaray vardı. Deve yürüyüşüyle 7-8 saatlik mesafelerde, yani 35-40 km'de bir olmak üzere bir kervansaray kurulmuştu. Bazı yerlerde daha da sık rastlanırdı. Meselâ, sadece Sivas'la Kayseri arasında 24 kervansaray vardı (Acun 2007: 15).



Haçlıların geliş yolları ve Anadolu'da İpek Yolu güzergahı

Malazgirt Zaferi (1071) üzerine, Türkler Marmara ve Ege sahillerine doğru yayılmaya başladıkları zaman, burası iktisâdî bir perişanlık içindeydi. Çünkü Bizans'a rakip olarak çıkan Ceneviz, Venedik ve Piza devletleri Müslümanlarla ticarete girdikten sonra Doğu Roma'ya ait ticaret çok zarar görmüştü (Akdağ 1977/I: 431). II. Kılıçarslan, I. Gıyaseddin Keyhüsrev, I. İzzeddin Keykâvus ve Alâeddin Keykûbâd gibi devrinin büyük ve geniş görüşlü sultanlarının bu genel şartların ehemmiyetini tamamıyla kavrayarak, iktisâdî ve ticarî faaliyetleri artırmak için çeşitli vasıtalarla, birçok koruyucu ve teşvik edici tedbirlere başvurduklarını biliyoruz (Turan 1946/X: 473). Selçuklu-Haçlı münasebetlerine dâir resmi vesikalar içinde ticaret taahhütnamelerinin önemli bir yeri vardır. Özellikle 1204'ten itibaren bu münasebetlerin artması dikkati çekmektedir. Ticarî taahhütnâmelerin hemen tamamı da bu döneme aittir (Turan 1988: 139-146). Anadolu Selçuklu Devleti'nin coğrafi vaziyeti itibariyle çeşitli uluslararası ticaret yolları devletin sınırları içinden geçiyordu. Diyarbakır ve Erzurum gibi doğunun büyük ticaret yolları üzerinde bulunan mühim merkezlerini de elinde bulunduran ve bütün bu yollar üzerinde emniyeti tesis ve her türlü zararlara karşı bir nevi devlet sigortası temin eden devlet, transit ticareti de elinde tutmaya çalışıyordu (Turan 1988: 126-127, Köprülü 1991: 53). Alâeddin Keykûbâd zamanında 1225 yılında Antakya ve Kıbrıs Haçlılarının Akdeniz sahillerindeki Selçuklu ticaretine zarar verme girişimleri ve Halep-Kayseri kervan yolunda baskınlar olması üzerine Sultan, güvenliği sağlamak üzere bölgeye ordu göndermiştir (İbn Bîbî 1996/I: 354,418-419, Turan 1998: 358). Doğu Akdeniz'de ticaret güvenliği için savaş yapan, müslüman ve gayri müslim tâcirlere çağına göre oldukça ileri sayılabilecek haklar tanıyan Selçuklu çağındaki bu gelişme, dünya ticaret tarihi için de çok önemlidir. Bununla birlikte ticaret tarihiyle uğraşanlar sigorta müessesesinin ortaya çıkışını ancak XIV. yüzyıla, Ceneviz ve Venediklilere kadar çıkarmaktadırlar (Turan 1946: 473-474). Esasen bundan en az iki yüzyıl öncesinde sigorta müessesesi Selçuklu çağında ortaya çıkmıştır (Turan 1988: 126-128). Sigorta usûlünün Haçlıların Doğu Akdeniz'e gelişinden asırlar sonra batıda görülmesi Selçuklu-Haçlı-İpek Yolu ticareti etkileşimine işaret etmektedir.

Yolcuların ve kervanların sağlık ve selâmetlerini temin için her tarafa emin istikametlerde yollar, gerekli yerlerde köprüler ve ayrıca önemli yollar üzerine kervansaraylar ve hanlar yapılmıştı. Anadolu'nun dört tarafına giden İpek Yolu'nun uzantısı olan yolları bize en güzel tanıtan, yollar üzerinde bulunan kervansaray, han ve köprü kalıntılarıdır. Bu eserlerin mevki ve isimlerini saymak bile Anadolu Türklerinin ticarete verdikleri önemi göstermeye kâfidir (Uzunçarşılı 1984: 245). İpek Yolu üzerinde bulunan Anadolu Selçukluları zamanındaki han ve kervansaraylardan bazıları şun-

lardır: Antalya civarında Kırkgöz Hanı 1136, Antalya'da Evdir hanı 1219, Konya-Aksaray arasında Sultan Hanı 1229, Kayseri-Sivas yolu üzerinde Sultan Hanı 1229, Tokat'ta Pazarköyü yanında Hatun Hanı 1239, Alâiye'de Şerefâ Hanı 1236-1245, Kayseri yakınında Karatay hanı 1240-1241 (Turan ve Kırpık 2007: 43). Bu 7 hanın dışında 58 han ve kervansaray daha vardır (Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları 2007: 473-528).

Anadolu'ya henüz yeni yerleşmiş olan Türkmenler kasaba ve şehirlere pek çabuk alışmışlar, böylece Doğu Roma devrinin harap hâldeki Anadolu'suna büyük bir canlılık kazandırmaya başlamışlardı. Böyle bir zamanda, XI. asrın sonlarında, başlamış olan Haçlı Seferleri Doğu ile Batı'nın münasebetlerine yeni bir şekil vermiştir. Sûriye ve Antakya çevresini ele geçiren Haçlılar, Batılı tâcirlerin doğu pazarlarından doğrudan doğruya alışveriş yapmalarını kolaylaştırdılar. Haçlılar Doğu Akdeniz'in ticaret bölgelerine yerleşerek, İpek Yolu ticaretinin bu önemli portlarını (limanlarını) tamamen ellerine geçirme amacına yönelmişlerdi (Özergin 1985: 10).

Haçlılar Anadolu'yu istilâ ederek Kudüs yolunu tuttukları sırada gittikleri güzergâh aynı zamanda İpek Yolu güzergâhı idi. İpek Yolu'nun batı ucunu Haçlılara karşı savunan da Selçuklu Türkleri olmuştu. Selçuklu Sultanı Berkyaruk'a bağlı Musul Emiri Kürboğa'nın ordusuna sadece Musul ve Irak'ın güney bölgesinden değil, Horasan ve El-Cezîre'den de kuvvetler iştirak etmişti. Ermeni kaynaklarına göre, Kürboğa'nın asker sayısı 300.000'den aşağı değildir. Ancak İslam kaynakları ve Selçuklu ordusunun mevcut durumu dikkate alınacak olursa başlangıçta Kürboğa'nın asker sayısının 100.000 civarında olması uygun bir rakam olarak görünmektedir. Anlaşılan o ki, Kürboğa'nın asker sayısı Haçlıların gücünün bölgedeki emirler tarafından bir tehdit olarak farkedilmesi ile artmış ve 200 bin civarına ulaşmıştır. Kont Baudouin'in kuvvetleri ise 165.000 süvari ve yaya kuvvetinden oluşmakta idi. Bu rakama 75 bin kişilik Ermeni beyinin kuvveti de eklenecek olursa 240.000 kişiyi aşan bir kuvvete sahip olduğu ortaya çıkmaktadır (Mateos 1987: 196-197, Demirkent 1997: 42). Böylece Haçlı tehdidinin bölgeyi yer yer bir araya getiren bir sebep olduğu anlaşılmaktadır. Musul, Bağdat, Halep ve Dimaşk gibi önemli siyasi ve sosyal merkezlerin güvenliğinin sağlanması amacıyla askerî tedbirler artırılmıştır.

Urfa kontu Baudouin'e Antakya ve Kudüs kontlukları tarafından gerek askerî bakımdan, gerekse gıda ve emtia bakımından ihtiyaç duyulduğu bilinmektedir. Bu durumdan Baudouin'in başlangıçta diğerlerinden daha güçlü olduğu anlaşılır. Bunun yanısıra Urfa Kontluğu Haçlıların Doğu Akdeniz'deki limanlarının, prensliklerinin güvenliği ve ticaret emtiasının gelip gitmesi bakımından stratejik bir noktada bulunmaktaydı (Demirkent 1990/I: 65).

Haçlılarca Samsat'ın (Sümeysat) Emir Balduk'tan ve Surûc (Seruc)'un Emir Belek'ten alınması Musul'a doğru giden ticaret yolunun güvenliği bakımından önemli tesirler yapmıştır. Haçlılar, Surûc ahâlîsinin kendilerine itaati reddetmeleri üzerine bütün halkı kılıçtan geçirmişler, kız ve erkek çocukları Urfa ve Antakya'ya götürmüşlerdir. Kaynaklar, Urfa ve Antakya'nın her yerinin Müslüman esirlerle doldurulduğunu bildirmektedir (Mateos 1987: 207). Ayrıca Nusaybin ve Ceziret-i İbn Ömer'in (Cizre) Haçlı saldırılarına uğraması ticaret yoluyla ilgilidir. Çünkü bu Haçlı saldırıları Musul yolunu kontrol etmeye dönük girişimlerdir.

Musul ve Nusaybin Selçuklu Emiri Çökermiş (Çökürmüş), 1105 yılı içinde Urfa'yı kuşatmış, bölgenin güvenliğini Müslüman halk lehine sağlayarak, Haçlılara bir darbe indirmek sûretiyle Irak'a dönmüştür. Çökermiş'in bu seferinin amacı da yine Urfa Haçlı Kontluğu'nu ticaret yollarından uzaklaştırmak ve tesirsiz hâle getirmek idi. İbnü'l-Esîr'in verdiği bilgilere göre, Haçlılar Urfa'nın güneyindeki kervan yollarını yer yer ele geçirerek ve bölgedeki şehirleri yağma ederek büyük rahatsızlıklar vermekte idi. Bu durum dikkate alındığında Musul Emiri'nin faaliyet ve savaşları daha iyi anlaşılabilir (1987: 304).

Emir Mevdûd'un ve Emir Çavlı'nın da Haçlı kontu Baudouin de Bourg ile kısa süren bir ittifak yaptığı görülür (1107). Bu duruma kızan Büyük Selçuklu Sultanı Mehmet Tapar Mevdûd'u Musul Atabeyi olarak tayin etmiş ve Haçlılar üzerine göndermiştir. Mevdûd, Haçlılara karşı mücadelede, Haçlıları Fırat'ın doğusundaki tüm topraklardan geri atmakla, başarılı bir isim olarak dikkati çekmiştir. Bütün bunlara rağmen Haşhâşilerin Mevdûd'u öldürmesi, Haçlıları rahatlatan bir gelişme olmuştur. Haçlı kontluklarına karşı mücadelede birlikten uzak hâl, İmâdeddin Zengî'nin çeyrek asır kadar sonra olaylara müdahale etmesine kadar devam etmiştir. Zengî'nin Musul'daki hâkimiyetiyle birlikte kısmi bir birlik sağlandığı söylenebilir (Köymen 1993: 292, Runciman 1992: 93-104). Bu durum, İpek Yolu ticaretinin bölgede tekrar el değiştirmesinde etkili olan olayların gelişmesine imkân vermiştir.

1136 yılında Zengî'nin askerleri Savar komutasında Lazkiye'ye kadar bir sefer yapmış ve böylece Müslüman tâcirlerin ticaret yapabileceği yollar ele geçirilmeye çalışılmıştır (İbnü'l-Kalânîsi 1908: 255). Zengî, 1137-1144 yılları arasındaki faaliyetleriyle Urfa'nın doğusundaki birçok kaleyi doğrudan kendisine bağlamış, Selçuklu Sultanı'nın emriyle Urfa'nın alınması için her türlü tedbiri düşünmüştür. Nihayet 24 Aralık 1144 yılında tarihinde İmâdeddin Zengî, Urfa Kontu Joscelin'in şehirden ayrıldığı anı casusları vasıtasıyla haber alarak, şehri kuşatmıştır. 4 haftalık bir kuşatma-

dan sonra surların tüneller vasıtasıyla çökertilmesi ile Urfa fethedilmiştir. Bu olay Doğu'da ve Batı'da büyük tesirler yapmış, Joscelin şehri tekrar almaya çalışmış, ancak başarılı olamamıştır (Runciman 1992/II: 195-198).

Fırat-Dicle nehirleri ve Basra körfezine kadar bu nehirler boyunca uzanan şehirler İpek Yolu'nun birer parçası idiler. Bundan dolayı bölge tarih boyunca siyasi ve ticari önemini korumuştur. İbn Cübeyr, Şam ve Süriye şehirleri tüccarının Bağdat, Kûfe ve Musul'a kadar geldiklerine dair bilgiler aktarmaktadır (İbn Cübeyr 2003: 168-170).

Haçlıların XI. yüzyılda Antakya, Trablus, Urfa ve Kudüs'te birer kontluk kurmaları bölgenin iktisadi ve sosyal hayatını olumsuz yönde etkilemiştir. Haçlıların bölgeyi ele geçirmesinden sonra Venedikliler, Cenevizliler ve Pizalıların bölgedeki liman ve şehir pazarlarını paylaştıkları görülmektedir. Marko Polo, Ayas (Yumurtalık veya Lajazzo)'dan Hürmüz, Tebriz ve Kirman'a kadar gelen Venedik ve Cenova tâcirlerinden bahseder (Marko Polo ty I: 28, Lablache 1932: 33, 35). Venedikliler Sayda, Hayfa, Sûr ve Akka'da emlak ve ticaret imtiyazına sahip olmuşlardı. Cenevizliler Haçlılar sayesinde Süveydiye (Samandağ), Kudüs, Yafa, Akka, Kayseri, Arsûf ve Beyrut'ta mahalleler ve pazarlar kurmuşlardı. Diğer taraftan buradaki tâcirler arasında Yahudiler ve Pizalılar da mahalle, köy ve pazarlara sahip olmuşlardı (Heyd 1975: 162-169, Şeşen 1999: 38). Bu durum Doğu Akdeniz ticaretinin Müslümanların elinden kolonizatör Haçlı deniz güçlerinin eline geçtiğini kanıtlamaktadır. Rubruk seyahatinde Kıbrıs'tan sonra, Akka, Ayas ve Sivas'a kadar İpek Yolu güzergâhını takip etmiştir (Rubruk 2001: 139-140). Böylece batıya İpek Yolu'nu tanıtan bilgiler götüren bir seyyah olmuştur.

Feodal Haçlı beyleri ve şövalyeler Ceneviz, Piza ve Venedik gibi esasen Haçlıların muharip deniz gücünü oluşturan bu tâcir cemâat gruplarından pek hoşlanmıyorlardı. Ancak bu üç cumhuriyetin yaptıkları ticaret sayesinde onların elindeki maddi güçten istifade edilebileceği âşikârdı.

Haçlı kontlukları ele geçirdikleri Doğu Akdeniz topraklarını kendi feodal sistemlerine göre taksim ederek, Batı'dan gelen tâcir ve şövalyelere dağıtmakta idiler. Savaşlarda elde edilen mallar ise seçkinler ve şövalyeler arasında paylaşılmaktaydı (Kırpık 2009: 95-96). Bu durum belli başlı zengin Süriye şehir ve kalelerinin ele geçirilmesinde Haçlıları motive edici bir unsur olmuştur. Haçlıların yağma, yol kesme ve işgal gibi faaliyetleri, ticaret faaliyetlerinin Süriye ve Irak'ta yer yer durmasına ve hatta bitmesine sebep olmuş, buna bağlı olarak İslam ahâli fakirleşmiştir. Fakirleşen ve mülteci durumuna dahi düşen halk bölgenin ileri gelenlerinden ve yöneti-

cilerinden, Selçuklu sultanı ile Abbasî Halîfesi'nden yardım istemişlerdir. Öte yandan XIII. yüzyılın sonlarına doğru Doğu Akdeniz şehirlerini gezen İbn Batûta bölge şehirlerinin savaş alanı olduğundan bahsederek, o dönemde Haçlıların buralardaki İpek Yolu şehirlerine zarar verdiğinin anlaşılmasını sağlamaktadır (1993: 45).

Haçlıların Ortadoğu'ya gelmesiyle doğu-batı ticaretinin geliştiğini ileri sürmek, olayın batı tarafından değerlendirilme tarzını göstermektedir (Heyd 1975: 178-179). Haçlı devletleri Ortadoğu'dan, Sûriye ve Irak'tan çekildikten sonra ticaretin ve İpek Yolu hattının daha sağlıklı işlediğini düşünmek mümkündür. Zîrâ, Haçlılar bölgede sürekli Müslümanlar aleyhine huzursuzluk kaynağı olurken, tek taraflı olarak tâcir cemaatlerini bölgeye getirmek sûretiyle kendileri doğunun mallarına doğrudan sahip olmak istemişlerdir. Bu durum ticaretin geliştiğini değil, azaldığını ya da batılı tüccarın malları daha ucuza satın alabildiğini göstermektedir. Bu şartlar altındaki doğulu bir tâcirin pek kazançlı olduğu söylenemez. Ancak ticaret cemaatlerinin bölgeye yerleşmesi İpek Yolu'nun batı ucunun Haçlılar adına faaliyet göstermeye başladığını ortaya koymaktadır. Nitekim XIV. ve XV. yüzyılda Avrupa'da ortaya çıkan büyük güçler Cenevizliler ve Venedikliler olmuşlardır. Bununla bağlantılı olarak dünya iktisat tarihinin ilk bankacılık faaliyetlerinin Venedik'te kurulması da dikkati çekmektedir.

Haçlıların istilâlarını Mezopotamya'ya ve Fırat nehri boylarına kadar genişlettikleri bilinmektedir. Bu durum Musul ve Bağdat arasındaki ticârî nehir taşımacılığının da bir süre için bitmesine sebep olmuştur. Musul'dan sonra malların nakledildiği yer Urfa ve Halep idi. Haçlıların gelişle buralardaki yerli tâcirler huzur içerisinde ticaret yapacak bir ortama sahip olamamışlardır. Tâcirler mallarını Halep'ten sonra Lazkiye, Suveydiye ve Sûr limanlarına ulaştırmaktaydı. Ancak Haçlı Kontluklarıyla yapılan barış anlaşmaları dönemlerinde ticaretin yeniden canlandığı söylenebilir. Doğudan gelen malların limanlardaki Ceneviz ve Venedik tâcirleri vasıtasıyla batıya taşındığı bilinmektedir. Kültürel ve ekonomik temas bakımından bu liman şehirleri barış dönemlerinde faal merkezler olmuşlardır.

Kaynaklar Haçlıların baskısıyla yurtlarını terketmek zorunda kalan Müslüman, Ermeni ve Yahudîlerden bahsetmektedir. Buna göre, Haçlılar Sûriye'deki şehirlere girmeye başladığında bölgedeki köylerde ve şehirlerde doğuya doğru göçün başladığı ve çoğu İslam ahâlînin Haçlı zulmünü duyarak kaçtığı bilinmektedir (Kasım 1990: 202-205). Ahâlînin bir kısmı kale ve şehir surları içine sığınırken bir kısmı da daha uzak beldelere göçmekteydi. Bu durum da iktisâdî yönden halkın zayıflamasına sebep olmuştur.

Haçlıların gelişiyle Doğu Roma da ekonomik bakımdan zayıflamıştır. Özellikle Basra ve İran yönlerinden Doğu Roma doğrudan ulaşan mallar bu defa Haçlılar tarafından engellenebilmekteydi (Akdağ 1977: 432). Haçlı Seferleri, Batının İpek Yolu'nu yakından tanınmasına, Çin ve İslam bilim ve tekniğinin batıya aktarılmasına, Batı'da güçlü krallıklar kurulmasına, kültür ve teknik alanda ileri bir Batı medeniyetinin doğmasına sebep olmuştur. Haçlı Seferlerinden birinde Sicilya kralı II. Roger tarafından Tunus ve Sûriye'ye sefer yapılmış ve Roger geçtiği yerlerdeki bütün ipek işçilerini esir alarak, onları Sicilya'ya yollamıştır. Bir anlamda işçi transferi yapmıştır. Böylece Doğu Roma ipeği Hristiyan âleminin ticaret kalbi Sicilya ve İtalya'daki ipek ile rekabete girmiştir. İpekböcekçiliği mesleği Doğu Roma'da I. Justinanus'un yaptığı gibi bir kere daha Haçlı Seferleri gibi askerî bir operasyonla dünyaya yeni bir bölümüne aktarılmıştır (Bekin 1981: 73).

Haçlıların XI. yüzyılda Antakya, Trablus, Urfa ve Kudüs'te birer kontluk kurmaları, bölgenin iktisâdî ve sosyal hayatını olumsuz yönde etkilemiştir. Bölgeyi ele geçirdikten sonra Venedikliler, Cenevizliler ve Pisalıların bölgedeki limanlar ve şehirlerde pazarları paylaştıkları görülmektedir. Venedikliler Sayda, Hayfa, Sûr ve Akka'da emlak ve ticaret imtiyazına sahip olmuşlardır. Cenevizliler Haçlılar sayesinde Süveydiye (Samandağ), Kudüs, Trablus, Cebele, Yafa, Akka, Kayseriye (Caesaria), Arsûf ve Beyrut'ta mahalleler ve pazarlar kurmuşlardır (Read 2003: 19-21). Diğer taraftan buradaki tâcirler arasında Yahudiler ve Pisalı mahalle, köy ve pazarlara sahip olmuşlardır (Tyrensis RHC 1844-1895/III: 1, Fulcherius RHC 1844-1895/III: 280-281, Nâsır-ı Hüsrev 1994: 19-28, Heyd 1975: 162-169, Şeşen 1999: 38). Bu durum Doğu Akdeniz ticaretinin Bizans ve Müslümanların ellerinden kolonizatör deniz güçlerinin eline geçtiğini göstermektedir.

Trablus (Tripoli), Beyrut, Lazkiye, Sûr (Tyre) gibi şehirler Haçlıların emtiyasından dolayı göz koyduğu ilk ve en büyük liman şehirleri olmuştur. Bu şehirlerden en çok direneni Sûr (Tyre) ve Trablus şehirleri oldu. Çünkü buraların zenginliği diğerlerinden daha fazla ve savunması daha kolaydı. Bunun yanında Tarsus, Yumurtalık, Süveydiye (Simeon, Samandağ), Cebele, Cübeyl gibi irili ufaklı birçok liman şehri Haçlılar tarafından zenginlikleriyle birlikte ele geçirilmişti (İbnü'l-Kalânîsî 1908: 99-100, İbnü'l-Esir 1989/X: 302,380-381, 384, 390-392). Haçlılar işgal ettikleri bu şehirlerde kendi feodal sistemlerine bağlı olarak yeni bir devlet yapısı oluşturuyorlardı. Buna göre, tâcirler Haçlılara belli bir miktar vergi ödüyorlar, arazi sahipleri de bağlı buldukları Haçlı kontuna gelirlerinin belli bir oranını veriyorlardı. Müslümanlarla Haçlılar arasındaki savaşlardan birçoğu

ahâlinin Haçlı yönetiminden şikayetçi olması üzerine çıkmaktaydı. Tuğtekin'in Kudüs Latin krallığı ile yaptığı anlaşmaların maddelerine baktığımızda fief (iktâ') veya arazi gelirleri iki hükümdar arasında belli bir süreliğine çözülmekte idi (İbnü'l-Kalânîsî 1908: 113, 147, Mateos 1987: 257-258, Abu'l-Farac 1987/II: 350).

Yukarıda da vurgulandığı üzere Haçlıların yağma, yol kesme ve işgal gibi faaliyetleri özellikle Müslümanların ticarî serbestiyetlerini sekteye uğrattıyordu. Buna bağlı olarak bölgedeki İslam ahâlî fakirleşmiştir. Hububat fiyatları yükselmiş, tarım faaliyetleri sekteye uğramıştır. Bundan böyle batıdan gelen tâcirlerden vergi alanlar Haçlı liderleri olmuştur. Örneğin, Kudüs Haçlı Kralı Foulque batıdan gelen İtalyalı, Marsilyalı ve diğer tâcirlerle anlaşmalar yapmıştı. Müslüman kervanları Haçlılara vergi vermekten çekinmekle birlikte, bir miktar haraç vermek zorunda idiler. Haçlı kaleleri ve yol boylarındaki karakolları Doğu Akdeniz ticaretini kontrol edecek şekilde idi (Runciman 1992/II: 189-191).

Nâsır-ı Hüsrev Mısır yolculuğu sırasında geçtiği Trablus, Beyrut, Sûr, Akka, Hayfa, Kayseriye liman kentlerindeki ticarî hayatın canlılığından ve buraların halkının rahat, zengin halklar olduğundan bahsetmektedir (1046) (Nâsır-ı Hüsrev 1994: 19-30). Belirtmek gerekir ki, Haçlılardan önce Ortadoğu'da ticaret genellikle Yahudiler, Hristiyan ve Müslüman Arapların ellerinde bulunmaktaydı (Heyd 1975: 64, 136). Haçlıların bölgeye gelmesiyle bir mülteciler sorununun ortaya çıktığı görülmektedir. Haçlılar kıyı şehirlerini ve Kudüs'ü işgal etmeden hemen önce, buraların halkından bir kısmı daha içerilerdeki muhkem kale ve şehirlere doğru çekilmiştir. Latin ve İslam kaynakları Haçlıların baskısıyla yurtlarını terk etmek zorunda kalan Müslüman, Ermeni ve Yahudilerden bahsetmektedir. Buna göre, Haçlılar Sûriye'deki şehirlere girmeye başladığında bölgedeki köylerden ve şehirlere doğru göçün başladığı, yerli Müslüman halkın Haçlı zulmünü duyarak yurtlarını boşalttığı anlatılmaktadır (Raymond d'Aquiliers RHC 1844-1895/IV: 257-262, Fulcherius RHC 1844-1895/III: 79-80, İbnü'l-Esir 1989/X: 236, İbn Kesir 1995/XII: 305, Kasım 1990: 202-205).

Hristiyanlar, Doğu Akdeniz'e bir orduyla gelmeden önce doğuyu ticaret vasıtasıyla tanımaktaydılar. Özellikle İtalyan tâcirleri İskenderiye, Akka ve diğer sahil limanlarına gelip gitmekteydiler. Buralardan süs eşyaları satın alarak Cenova, Pisa ve Venedik'e getiriyorlardı. Venedik (Venike)-Amalfi arasında da ticaret seferleri yapılmaktaydı. Bu hattaki ticaret genelde Benedicten keşişlerinin elindeydi. Apulia, Arnavutluk sahili, İstanbul ve Kudüs Hristiyanlar için önemli ticaret merkezleriydi. Buralardaki Hristiyan

tâcirlerin çoğu yine İtalya kökenliydi. Hatta Amalfililer en büyük ticaret yolu üzerinde bulunmaları hasebiyle bir kuşatma sırasında şehirlerini savunmak için taş yerine ekmek atmışlardır. Amalfi'nin Normanlarca ele geçirilmesi (1073) üzerine Ceneviziler, Pisalılar ve Venedikliler ticarete rakipsiz duruma gelmişlerdir (Abulafia 1995: 1-4, Pirenne 2000: 72, Cahen 1974: 3).

Müslümanların barış döneminde bile Haçlıların şerrinden emin olamadıkları anlaşılmaktadır. Bunun sebeplerinden biri savaş durumlarında Müslüman tâcirlerin tutuklanması ve mallarının müsadere olunmasıydı. Bir örnek verilecek olursa, Selahaddin Eyyübî zamanında, 1186 yılının sonuna doğru, muazzam bir kervan kendisini bedevî hücumlarına karşı korumakla görevli küçük bir Eyyübî birliğinin muhafazası altında Kâhire'den Dimişk'a doğru yola çıkmıştı. Kervan yol üzerinde kilit bir noktada bulunan Haçlıların elindeki Kerak kalesi yakınlarından geçerken Haçlı saldırısı ise yağmalandı. Tâcirlerin aileleri ile malları Kerak kalesine götürüldü. Bu olay üzerine Selahaddin Eyyübî'nin Haçlılara çok kızdığı bilinmektedir. Kerak kalesi Kudüs'ün fethinden bir yıl sonra altı aylık çetin bir kuşatma ile fethedilmiştir. Haçlılarda bu türden faaliyetler bir devlet politikası olarak uygulanıyordu (Runciman 1992/III: 377, 392-393). Bu gelenek batının ortaçağ ticaretinde uygulanan yaygın bir prensiptir. Bazı zamanlarda ticaret tamamen yasaklanıyor ve Müslümanların giyim kuşamlarına varıncaya kadar müdahale edilerek, belli bir disiplin altında Haçlıların elindeki şehirlerde kalmalarına müsaade olunabiliyordu. Hristiyan olmayan kişiler özel vergilere tâbî tutularak, bu vergiyi vermek şartıyla ticaret ve tarım yapmalarına izin verilebiliyordu (İbn Cübeyr 1964: 273-276, Pirenne 1983: 78-79).

Üsâme İbn Münkız, Antakya'da mülkü olan bir Haçlı'nın ev hayatını tasvir ederken Haçlı'nın kendisine bir yemek ikram ettiğini ve yemesinde ısrar ettiğini belirtmektedir. Üsâme, Şövalye, son derece temiz ve leziz yiyeceklerle dolu olağanüstü bir sofraya kurdu. (Üsâme'nin) yemeği yemekten kaçındığımı görünce 'gönül rahatlığıyla yiyebilirsin' ben (Frank olduğum hâlde) Frank yemeklerini yemem. Yemekleri, kendi pişirdiklerinden başka bir şey yemeyen Mısırlı kadınlarımız pişiriyor. Ayrıca evime kesinlikle domuz eti girmez. şeklinde geçen bir hatırasını aktarmaktadır (1992: 189). Burada da görüldüğü gibi Haçlılar zamanla doğunun ipeğine ve baharatlı yemeğine alışkın bir hayat yaşamayı da başarmışlardır.

XI. yüzyılda henüz patatesin bile bulunmadığı soğuk iklimlerden gelen Haçlılar, karşılaştıkları yeni ve leziz meyvelerle beslenmeyi kendileri için bir başka sevinç kaynağı olarak görmekte idiler. Şekerin (şeker, şeker kamı-

şı) yanısıra, incir, nar, zeytin, pirinç, şeftali, hurma, portakal, limon (lemon), ıspanak (spinach) ve muz gibi yiyecekler İpek Yolu'nun üzerinde yaşayan Müslümanların Haçlılara kazandırdığı yeni tarım ürünleri idi. Bundan başka şurup (syrup), amiral (admiral), şah mate (Chek-mate), barok (baroque), súb (soup) gibi batıda da kullanılan kelimeler kültür etkileşiminin kanıtları olarak gösterilebilir (Runciman 1959: 18-24).

Tarsus'a kadar kara parçası içerisine doğru Tarsus Çayı, Süveydiye'den Antakya'ya kadar Âsi Nehri, Birecik'ten (Bir) itibaren güneye doğru Fırat Nehri ve Batı Karadeniz'de Bartın Çayı'nın birkaç km. içerisine kadar nehirler üzerinde ticaret ve ulaşım yapılabilmekte idi. Ceyhan Nehri üzerinden ilerleyerek Haçlıların Misis kalesini kuşattıklarını bilmekteyiz. Süveydiye'den itibaren nehir yoluyla gelen küçük Pisa gemileri Antakya'daki Haçlılara erzak ve asker getirmişlerdi. Türkiye'yi çıkınca Dicle Nehri Musul'dan itibaren Basra körfezine kadar taşımacılığın yapıldığı bir yerdi. Fırat Türkiye'de Birecik'ten Basra'ya kadar ulaşımın yapılabildiği bir akarsu rejimine sahipti. Âsi Nehri yaz aylarının sonlarına doğru çok azaldığı için bent yaparak, çekdiriler yoluyla üzerinde ulaşım yapılabilecek bir akarsu rejimine sahipti. Akdeniz akarsuları sonbahar aylarında suları çekilmiş olduğundan taşımacılıkta istifade edilemeyecek duruma gelmekteydi. Nil Nehri ise Kâhire'ye ve Habeşistan'a kadar ulaşımın sağlandığı bir nehir olup, Nil sayesinde taşımacılığın daha kolay yapıldığı bilinmektedir. Nil vasıtasıyla Kâhire ve İskenderiye limanlarına gelen baharat, Süriye limanlarında satılan baharattan daha ucuzdu. Çünkü taşıma maliyeti daha azdı. Haçlılar döneminde de kervan taşımacılığında daha güvenli olan Fırat, Dicle ve Nil nehirleri üzerinde küçük gemilerle yapılan ticarî faaliyet halka daha çok hizmet vermiştir. Nehirlerin uygun yerlerinde rıhtımlar ve iskeleler yapılmakta, bazı yerlerde kanallar kazarak Nehirlerin ulaşım engel olan yerleri küçük gemilerin geçeceği hâle getirilebilmekteydi. Haçlılar zamanında Dimyat ve ManSûre savaşları Nil nehri üzerinde yapılmıştır ve savaş sonunda şövalye tarikatlerine mülk ve ticaret gelirleri tahsis edilmiştir. Haçlılar sayesinde İpek Yolu'nun bu kolunda Cenevizliler ve Pizalılara rahat ticaret yapma fırsatı tanınmıştır (Runciman 1992/III: 224-229).

Batıda kolonizatör devletlerin gemicileri çok zenginleşmişler, tek taraflı ticaret Avrupa'ya büyük kârla dönen insanların sayısını artırmıştır. Avrupa pazarlarındaki Müslümanların sayısı azalmış, Selçuklu, Abbasî ve Fatimî ekonomileri çökmüştür. Doğuya gelen Pisalılar buranın sanat ve mimarisinden etkilenmişler, seramik ve çini işlerini birinci elden satın almakla kalmamışlar, çinili tabak yapma usûlünü batıya götürmüşlerdir. Birer ticaret cumhuriyeti olan Ceneviz ve Pisa Papa'yı Haçlı Seferi düzenleme ko-

nusunda desteklemekte idiler. Hatta Roma kilisesini ziyaret ederek Papa VII. Gregoire'dan (Ildebrando) bir Haçlı Seferi düzenlenmesini talep etmişlerdi (1087) (Abulafia 1985: 289-291).

Haçlılarla birlikte ortaçağın feodal kent tipi artık, tamamen Doğu Akdeniz topraklarında idi. Akka şehrinde Frank tâcirler yanısıra doğu kökenli yerli Hristiyan ve Yahudiler de belli bir ticârî emtiayı kullanmaktaydı. Marko Polo'nun kaydına göre, Muslin (Mosolin) adıyla bilinen ipekli ve sırmalı dîbâ ticareti ve baharat alıp satma işi Haçlı tâcirlerine Musullu Müslüman tâcirlerden geçmiştir (Heyd 1975: 192). Polo, ipeğin merkezine seyahat edip orada kalmış olan bir Hristiyan asilzâdesi olarak en meşhur ipeğin Çin'de Kinsay'da üretildiğini belirtmektedir (ty II: 85).

Haçlılar, Moğollar ve İpek Yolu

XI. yüzyılın sonunda Haçlıların Doğu Akdeniz'e gelişiyle yaklaşık ikiyüz yıl boyunca İpek Yolu'nun Doğu Akdeniz ve Anadolu kanadı Haçlı istilâsında kaldı. Ticaret nedeniyle Doğu ile Batı arasında yakın münasebetler kuruldu. Haçlıların Sûriye ve Filistin'e yerleşmeleri, Akdeniz ticaretinin Haçlıların eline geçmesi, Ceneviz ve Venediklilerin Ege adalarını ve kıyıları zaptetmeleri, Papanın Hristiyanların Selçuklulardan mal almasını yasaklaması, Avrupa'da ticaretle uğraşan batılı bir burjuva sınıfının meydana gelmesi ve nihayet Flander ve İngiltere'de dokuma endüstrisinin gelişmesi, Müslümanların ticaret, ziraat ve sanayi bakımından büyük zararlar ve felâketlere uğramalarına sebep olmuştur.

XIII. yüzyılda Asya'nın orta kuşağında yeni gelişmeler olmuştur. Harizmşahlar ve Naymanlar ittifakıyla 1211 yılında Karahitaylar Devleti yıkılmıştır. Haçlılar ile Moğolları İpek Yolu üzerindeki ticârî akışı değiştiren iki unsur olarak tarih sahnesinde yer aldıkları görülmektedir. Nitekim Haçlıların gelişinin ardından çok geçmeden doğudan, Cengiz Han idaresindeki Moğollar yeni bir istilâ dalgası hâlinde batıya doğru harekete geçtiler. XIII. yüzyılın ilk yarısındaki Moğol fırtınası siyasî düzeni alt üst etmiş ve İpek Yolu ticaretini durdurmuştu. Olanlardan bütün Müslümanlar dehşete düşmüşlerdi (İbnü'l-Esir 1987/XII: 334-337, Turan 1998: 491). Ayrıca Moğollar Horasan'ın kültür ve ticaret şehirlerini de tahrip etmişlerdi (Yakut el-Hamevî 1994: 4/507-509). Bunun olumsuz sonucunu kestirmekte gecikmeyen Cengizogulları, yolun yeniden canlanması için uğraşmışlardı (Özergin 1985: 10). Ardından 1248 yılında Güyük Han, annesinin Hristiyan olduğunu belirten bir mektubu Kıbrıs'ta Saint Louis nezdine göndermişti. Yine aynı tarihli bir başka mektupta Güyük'ün Ermeni saray nâzırı batılı dindaşlarına Güyük Han'ın Hristiyanlığını müjdeliyordu. Bu değişim İpek Yolu üstüne bir istilâcı olarak gelen Moğolların tehlike ve

tehditlerinin Hıristiyan ve Haçlı ticaretinden daha çok İslam âlemindeki ticaret ve refaha yönelik bir tehdit olmasına yol açmıştır (Barthold 1981: 615-616). Fakat Güyük'ün ölmesi ile Haçlılar ile Moğolların irtibatı zayıflamıştır. Olcaytu Han'ın İslam'ı kabul etmesi Haçlı-Moğol bağlantısının kopmasına sebep olmuştur. Hatta Moğollar üzerine Haçlı Seferleri düzenleme düşünceleri uygulamaya konulmuştur (Riley-Smith 2005: 123).

Marco Polo, Çin'i ziyaret ettiği sıralarda ipeğin İpek Yolu üzerinden gidiş gelişini durmuştu. Marco Polo zamanında kullanılan İpek Yolu'nun karadan giden kısmı batıda Karadeniz'den başlayarak, doğuda Büyük Okyanus'a kadar tamamen Moğol egemenliğindeydi. Bu yol baharat, çay, porselen için kullanılıyordu ve artık bu yola sadece İpek Yolu demek yetersiz kalmaktaydı. Bununla birlikte Moğol İmparatorluğu çabuk parçalanarak, ilk önce büyük devletlere bölünmüş sonra da küçük devletçiklere ayrılarak ticaret güvencesinin sarsılmasına, anarşi ortamının doğmasına neden olmuştur (Lybyer 1987: 141). Haçlı kontlarının Moğollarla işbirliği yapması, Doğu Akdeniz'deki varlıklarının kısa sürede sona ermesinin bir sebebi olarak da gösterilebilir (Kalın 2007: 69). Moğolların Doğu Akdeniz ticaretine balta vurmaları Memlûklularca önlenmiş, ancak Haçlıların Doğu Akdeniz ticaretindeki varlığı 1302'ye kadar devam etmiştir. Moğolların korkulu rüyalarından biri hâline gelen Memlûklular, Haçlılara da korku vermekteydi. Bir defasında, Sultan Baybars El-Bundukdârî'den korkan iki Haçlı din adamı üzerlerinde bulunan Papa'nın mektubunu Marko Polo'ya vererek, geri dönmüşlerdir (Marko Polo ty I: 16). Bu olay, Haçlıların İpek Yolu'nda bulunan Moğolların Memlûklulara karşı başarılı olmalarını istediklerini ortaya koymaktadır.

Haçlıların Doğu Akdeniz istilâları sürmekte iken Moğolların İran'ı istilâ ederek Bağdat'ı zaptetmeleri, Şam'a girmeleri, nihayet Anadolu Selçuklu Sultanlığı'nı tâbiyetlerine girmeye mecbûr etmeleri, Müslümanların ticârî ve siyasî gücünü oldukça zayıflatmıştı. Buna rağmen, Anadolu Selçukluları dönemindeki ticârî inkişâfın İlhanlı hâkimiyeti altında da devam ettirilmeye çalışıldığı gözlenir. Bu çağda Sivas'a Ceneviz tâcirleri yerleşerek, ticaret yapmaktaydılar (Köprülü 1959: 54-55). Çin ile ticaret İlhanlıların Çin hanedanıyla olan husûsî münasebetleri dolayısıyla, husûsî bir mâhiyet taşımaktaydı. Türlü eşyalar ve bilhassa ipek, Çin'den İran'a doğrudan gelirdi (Spuler 1987: 473). 1240 ile 1340 yılları arasında Moğol İmparatorluğu güçlü olduğu sırada, Çin'e kadar giden ticaret yolunu kullanmak pratik ve kolaydı. Bu devirde yabancı tâcirlerin, misyonerlerin ve zenginlerin güvenceleri sağlanıyor ve Moğol kontrolündeki çok geniş bölgelerde özgürce seyahat etmeleri için câzib önlemler alınıyordu (Heyd 1975: 166).

1340 yılından itibaren Çin'e bağlanan kuzey ticaret yolu pratik ve güvenli olma özelliğini yitirmiş, böylece İran'a giden yollarda ulaşım zorlaşarak ticaret yapmak güçleşmiştir (Lybyer 1987: 144). Timur'un gücü belirleyici bir faktör olarak sahaya girmeden önce Orta Asya bir keşmekeş yaşamaktaydı. Bu durum ticaret yollarının çökmesi anlamına geliyordu. Tabii olarak, o sıralarda güçlü bir beylik olarak gelişmekte olan ve ticaret yolları üzerinde etkin bir duruma gelen Osmanlı Türklerinin bu olumsuz durumun ortaya çıkmasında hiçbir rolü olmamıştır (Lybyer 1987: 144).

Haçlılar zamanında Çin tâcirleri de deniz yoluyla sık sık Bağdat'a kadar gelmekte idiler. Aynı zamanda İlhanlı Devleti, Uzakdoğu ile Hindistan arasındaki transit ticaretin mühim bir geçiş merkezi hâline gelmişti (Spuler 1987: 473).

Marco Polo, İpek Yolu hattı üzerinden doğuya giden en büyük seyyahlardan biri olmakla beraber bir ilk değildi. Ondan önce bazı misyonerler doğu kesimlerine gidip, üzerlerine verilen görevleri yerine getirmişler ve gidip neler gördüklerini kaleme almışlardı. Bunlar arasında Giovanni Pindandeli Carpini, Gulielmo Rubruck, Odorico da Pordenone, Salimbene de Adam bulunmaktadır. Bunlar, genellikle Moğol hâkimiyeti altında bulunan yerleri görüp, birtakım siyasî raporlar kaleme aldıkları için, kültür tarihçilerinin ve bu arada Türk tarihi araştırmacılarının dikkatini en azından şimdiye kadar yeterince çekmemişlerdir. Bununla beraber, Moğol dönemi Anadolu ve İran üzerine çalışan araştırmacılar, bu misyoner faaliyetlerinin elde mevcut yayınlarından çok istifade etmişlerdir. Sinica Franciscana adlı eserde toplanan bu kaynakların bazılarının yeni neşirleri de ilim âlemine sunulmuştur. Buna göre, Avrupalıların o çağlarda Moğollardan genel beklentileri şunlardı: Moğolların Türkleri Roma ve Avrupa için tehdit olacak bir durumdan uzaklaştırması, Haçlıların Doğu Akdeniz'deki siyasî ve ticarî menfaatlerini sürdürme gayesine hizmet edecek seferler yapmaları.

Fransiskan tarikatine mensup bu hatıra yazan seyyah misyonerler kadar, hatıraların kaleme alan tâcirleri de zikretmek gerekir. Bunlar arasında en dikkati çeken, Francesco Balducci Pegolotti tarafından hazırlanmış olan bir seridir. Pratica della Mercatura adında bir eser kaleme alan bu Floransalı müellifin, aşağı yukarı 1340 yılında yazmış olduğu eserin içinde sıraladığı bilgiler, ondan elli yıl önce hazırlanmış notlardan oluşmaktadır. Venedik'te buna benzer bir eser de Zibaldone da Canal adı altında kaleme alınmıştır. Adı geçen eserlerde verilen bilgilerin metodolojisi aynen Marco Polo'nun eserinde de bulunmaktadır. Bu eserlerde genellikle;

- a. Çizilen yolların muhtelif etaplarının uzaklığı,
- b. Tüccarın geçeceği yerlerde bilmesi gerekli uygulamalar ve yerel alışkanlıklar,

- c. Her bir etap esnasında kullanılacak malzeme,
- d. Emniyet tedbirleri. Hem kişiler hem de mal için ne gibi önlemler alınması gerektiği,
- e. Yol masrafları ve fiyatlar, Floransa parasına göre bunların tutarı,
- f. Seyahat esnasında kullanılacak eşya,
- g. Yerel paralar ve mühim malların gümüş değeri,
- h. Her bir yörede uygulanan ağırlık ve bunun Cenova şehrinde kullanılan ağırlık ile mukayesesi,

gibi bilgilere yer verilmektedir.

Her ne kadar Marco Polo'nun eserinde bu sıralamalardan bazıları bulunmaz ise de, O da meslektaş tâcirlerin geleneğini muhtelif satırlarda devam ettirmiştir. Papalığın desteği ile Haçlılarla çağdaş bir zamanda yapılan doğu seyahatleri sırasında Moğollar arasında ve Orta Asya'da Hıristiyanlığın yayılması amaçlanmaktaydı. Nitekim Abaka Han'ın elçileri bir dinî konsilin üyeleri huzurunda vaftiz edilmişlerdir (Şakiroğlu 1992: 598). Kastilya Kralı III. Hanri'nin elçisi Clavijo'nun İpek Yolu üzerinde yolculuk yaparken şahit oldukları da Haçlı-İpek Yolu alakasını gösteren bilgiler taşımaktadır (Clavijo 1993). İpek Yolu hattında misyonerlik faaliyetleri ise Haçlılarla alakalı bir konu olmakla birlikte ayrıca araştırılabilecek genişlikte olduğu için burada sadece örnek vermekle yetinilmiştir.

Sonuç

İpek Yolu, Haçlıların gelişinden sonraki yüzyıllarda da Osmanlı fetihlerinin istikametini etkileyen sebeplerden biri olarak görülebilir. Osmanlı Devleti daha I. Murat zamanında Çorum Osmaniye istikametinde ilerlemişler ve Yıldırım Bayezit devrinde Erzincan'a kadar bu yol üzerinde bütün mühim ticaret merkezlerini ele geçirmişlerdi. Candaroğulları ile mücadelenin mihverini, İpek Yolu üzerindeki merkezlerin Osmanlı kontrolü altına sokulması meselesi teşkil etmekte idi. Türkiye Selçuklularının kuruluş döneminde meydana gelen Haçlı istilâsı ülkedeki ticârî hayatı bir süre sekteye uğratmış ve uzun vadeli zararlara sebebiyet vermiştir. Bununla birlikte Haçlılar doğu-batı ticaretinin şekil değiştirerek devam etmesine, yeni ticârî arayışlara da sebep olmuşlardır.

XIII. yüzyılın sonlarından XVI. yüzyılın başlarına kadar, iki yüz yılı aşkın bir süre içinde Osmanlı Türkleri sürekli artan güçleri sayesinde kontrol altında tuttıkları toprakları kuzeyde Rus steplerine, güneyde Sudan çöllerine kadar genişletmişlerdi. Bu iki kuzey güney hattının tam ortasındaki Doğu Akdeniz bölgesi ise tarih boyunca kendisine hâkim olan ülkeyi zenginleştirmiştir. Burası aynı zamanda İpek Yolu'nun da kalbi olmuştur. Böylece Osmanlı

Türkleri, ilk ve ortaçağlarda doğu-batı arasında doğmuş ve işlemekte olan tüm büyük ticaret yollarının kalbini ellerinde tutuyorlardı.

Avrasya'da doğu ile batı arasını bağlayan ana karayolu niteliğindeki İpek Yolu üzerinde gerçekleşen ticaretin yüklü kârı, yüzyıllardan beri hep İslam ve Türk dünyasının elinde kalmaktaydı. Haçlıların Ortadoğu'dan atılmasından sonra XV. yüzyıla kadar bu ticarete açık veren Batı Avrupalılar, yolun hâkimiyetini ellerine geçirmek amacıyla birkaç teşebbüste bulundular ise de başarılı olamamışlardı. XIV. ve XV. yüzyıllarda doğu ticaretini ellerine alabilme uğrunda, açık denizlerde giriştikleri gezilerle ve bu sayede büyük coğrafya keşifleriyle yeni yollar elde etmeyi başardılar. Bu gelişme, büyük ticaret hareketlerinin istikametini değiştirdi ve yolları karadan daha çok denize çekti. Daha kolay ve ucuz olan deniz ticaret yollarının benimsenmesi İpek Yolu'nun yüzyıllardır süren rolünü ve değerini düşürmüştür.

İpek Yolu güzergâhının önemli bir coğrafi, stratejik çizgi izlediği ve günümüzde de siyasî anlaşmazlıklara konu olan meselelerin bu hat üzerinde olduğu görülmektedir. Bu nedenle pek çok araştırmacı İpek Yolu güzergâhına ve üzerindeki tarihî eserlere dikkat çekmiştir. Ancak şimdiye kadar bu araştırmalardan hiçbirinde İpek Yolu güzergâhının câzibesinin Haçlılar zamanındaki durumuna değinilmemektedir. Yapılan bu araştırma ile Haçlı Seferlerinin İpek Yolu ticaretini geliştiren değil sekteye uğratan bir askerî harekât olduğu ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Kaynaklar

- Abu'l-Farac (1987). *Abu'l-Farac Tarihi I-II*. Süryanice'den İngilizce'ye Çev. Ernest A. Wallis Budge. Türkçe'ye Çev. Ömer Rıza Doğrul. Ankara: TTK Yay.
- Abulafia, David (1985). "The Pisan bacini and the medieval Mediterranean economy: A historian's viewpoint". *Papers in Italian Archaeology* 4. Part 4. Ed. C. Malone and S. Stoddart. Oxford. 287-302.
- _____, (1995). "Trade and Crusade, 1050-1250". *Cross Cultural Convergences in the Crusader Period*. Ed. Michael Goodich et al. Newyork: Peter Lang Publish. 1-20.
- Acun, Hakkı (2007). "Giriş". *Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları*. Ed. H. Acun. Ankara: Kültür Bakanlığı Sanat Eserleri Dizisi. 13-17.
- Agacanov, Sergey Grigoreviç (2002). *O uzlar*. Çev. Ekber N. Necef ve Ahmet Annabardiyev. İstanbul: Selenge Yay.
- Akdağ, Mustafa (1977). *Türkiye'nin ktisadi ve ctimai Tarihi I*. İstanbul: Barış Yay.
- Bailly, Auguste (ty). *Bizans Tarihi I-II*. İstanbul: Tercüman 1001 Temel Eser Yay.
- Barthold, W. (1981). *Mo ol stilasına Kadar Türkistan*. Çev. H. Dursun Yıldız. İstanbul: Kervan Kitabevi Yay.

- Bedirhan, Yaşar (1994). *Ortaça da İpek Yolu Hâkimiyeti ve Türk Yurtları*. Yüksek Lisans Tezi. Konya: Selçuk Üniversitesi.
- Bekin, Ahmet Rıza (1981). *İpek Yolu*. Ankara: A.Ü.D.T.C. Fakültesi Yay.
- Cahen, Claude (1974). “Un Texte Peu Connu Relatif Au Commerce Oriental D’Amolfi Au X’e Siecle”. *Turcobszantine et Oriens Christianus*. London: Middle East-Collections of Essays. 3-8.
- Carnotensis, Fulcherisus (1844-1895). *RHC (Recueil des Historiens des Croisades, Hisroriens Occidentaux)* 1-5. Paris: Institute des Lingua Oxidentaux.
- Demirkent, Işın (1990). *Urfa Haçlı Kontlu u Tarihi I-II*. Ankara: TTK Yay.
- _____, (1997). *Haçlı Seferleri*. İstanbul: Dünya Yay.
- Do u tan Günümüze Büyük İslam Tarihi Ansiklopedisi* (1992). C.VII. Konya: Çağ Yay.
- Eberhard, Wolfram (1947). *Çin Tarihi*. Ankara: TTK Yay.
- Hedin, Sven (1974). *İpek Yolu*. Çev. A. Arpad. İstanbul: Milliyet Yay.
- Heyd, W. (1975). *Yakındo u Ticaret Tarihi*. Çev. Enver Ziya Karal. Ankara: TTK Yay.
- Housley, Norman (1997). “The Crusading Movement 1274-1700”. *The Oxford Illustrated History of the Crusades*. Ed. Jonathan Riley-Smith. Oxford-New York: Oxford Univesity Press.
- İbn Bîbî (1996). *El-Evahirü'l-Ala'ıye fi'l-Umuri'l-Alaiye I-II*. Haz. Mürsel Öztürk. Ankara: Kültür Bakanlığı Yay.
- İbn Cübeyr (2003). *Endülüs'ten Kutsal Topraklara Seyahatname*. Çev.İsmail Güler. İstanbul: Selenge Yay.
- İbn-i Batuta (1993). *Tuhfetü'n-Nuzzar fi Garaibi'l-Emsar (Seyahatname)*. C.I-II. İstanbul: Çevik Matbaacılık.
- İbnü'l-Adîm (1989). *Buğyetü't-Taleb fi Tarihi Haleb Selçuklular Tarihi*. Çev. A. Sevim. Ankara: TTK Yay.
- İbnü'l-Esir (1987). *İslam Tarihi (El-Kamil fi't-Tarih)*. Çev. A. Ağırakça-A.Özaydın, İstanbul: Bahar Yay.
- İbnü'l-Kalânîsî (1908). *Zeylu Tarih-i Dıma k (History of Damascus)*. Neşreden: H. F. Amedroz. Leiden: E. J. Brill Publishing.
- İzgi, Özkan (1978). “XI. Yüzyıla Kadar Orta Asya Türk Devletlerinin Çinle Yaptığı Ticârî Münasebetler”. *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Enstitüsü Dergisi* IX. İstanbul. Ayı Basım.
- _____, (1984). “Çin İle Batı Arasındaki İpek Yolları (VIII. Yüzyıla Kadar)”. *H.Ü.E.F.Dergisi* II (I): 91-96.
- Kafesoğlu, İbrahim (1995). *Türk Milli Kültürü*. İstanbul: Boğaziçi Yay.
- Kalın, İbrahim (2007). *İslam ve Batı*. İstanbul: İSAM Yay.
- Kasım, Kasım Abduh (1990). *Mahiyetu Hurubu's-Salibiyye*. Kuveyt: el-Meclisü'l-Vatanî li's-sekâfe ve'l-fünûn ve'l-Âdâb.
- Kayaoğlu, İsmet (1972). “Anadolu Selçukluları Devrinde Ticârî Hayat”. *Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi* 24: 359-373.

- Kayhan, Hüseyin (2001). *Irak Selçukluları*. Konya: Çizgi Kitabevi.
- Kırpık, Güray (2009). *Do unun ve Batının Gözünden Haçlılar*. İstanbul: Selenge Yay.
- Kitapçı, Zekeriya (1989). *Orta Asya'da slamiyet'in Yayılı ı ve Türkler*. Konya: Selçuk Üniversitesi Yay.
- Komnena, Anna (1996). *Alexiad Malazgirt'in Sonrası*. Çev. Bilge Umar. İstanbul: İnkılap Kitabevi.
- Köprülü, Fuad (1959). *Osmanlı Devleti'nin Kurulu u*. Ankara: TTK Yay.
- _____, (1942). "Ribat". *Vakıflar Dergisi* II: 267-278.
- _____, (1991). *Osmanlı Devleti'nin Kurulu u*. Ankara: TTK Yay.
- Köymen, Mehmet Altay (1991). *Büyük Selçuklu mparatorlu u Tarihi ikinci mparatorluk Devri I-IV*. Ankara: TTK Yay.
- _____, (1993). *Selçuklu Devri Türk Tarihi*. Ankara: TTK Yay.
- Lablache, Paul Vidal (1932). *Marko Polo'nun Seyahati Avrupa ile Asya'nın Münasebatı*. Çev. Emiroğlu Ziya. İstanbul: Ziya Emiroğlu Matbaacılık ve Neşriyat.
- Lewis, Bernard (1996). *Ortado u (Hristiyanlı ın Do u undan Günümüze Ortado u'nun 2000 Yıllık Tarihi)*. İstanbul: Yeni Bin Yıl Yay.
- Ligeti, Layoş (1997). *Bilinmeyen ç Asya I-II*. Çev. Sadrettin Karatay. İstanbul: M.E.B. Yay.
- Lybyer, Albert Howe (1987). "Osmanlı Türkleri ve Doğu Ticaret Yolları". Çev. Necmi Ülker. *Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih nceleme Dergisi* III: 141-157.
- Marko Polo (ty). *Seyahatname*. Haz. Filiz Dokuman. İstanbul: Tercüman 1001 Temel Eser Yay.
- Mateos (1987). *Urfalı Mateos Vekayinamesi ve Papaz Grigor'un Zeyli*. Çev. Hrant D. Andreasyan. Ankara: TTK Yay.
- Muradov, Malik (1997). "İpek Yolu Özbek Halk Bahşıları Sanatı". *pek Yolu Uluslararası Halk Edebiyatı Sempozyumu Bildirileri*. Ankara: 392-397.
- Oldenbourg, Zoé (2001). *The Crusades*. London: Phoenix press.
- Özergin, M. Kemal (1985). "İpek Yolu". *Bo aziçi Aylık Kültür ve Sanat Dergisi* 39: 7-11.
- Öztuna, Yılmaz (1972). "Eski Türklerde Ticaret Hayatı". *Hayat Tarih Mecmuası* XII: 4-6.
- Pirenne, Henri (1983). *Ortaça Avrupasının Ekonomik ve Sosyal Tarihi*. Çev. U. Kocabaşoğlu. İstanbul: Alan Yay.
- _____, (2000). *Ortaça Kentleri*. Çev. Şadan Karadeniz. İstanbul: İletişim Yay.
- Read, Piers Paul (2003). *Tapınak övalyeleri*. Çev. S.G. Erdem. Ankara: Dost Yay.
- Richtofen, F. Von (1877). *China*. Berlin: Ergebnisse eigener Reisen und darauf gegründeter Studien.

kıyılardaki liman şehirlere taşınırdı. Mîlâdî birinci asrın sonlarından itibaren ipeğin çoğunluğu İran üzerinden geçen karayolu vasıtasıyla değil, deniz yolu ile taşınarak Irak üzerinden ve diğer körfezlerden gelmek sûretiyle Akdeniz ülkelerine ithal edilmeye başlamıştır (Bekin 1981: 21).

Çin'den gelen ipek, Hindistan ve Güneydoğu Asya'dan gelen baharat Akdeniz dünyası için doğudan yapılan iki temel ithalât emtiası idi. Ticaret bu iki emtia üzerinde çok yoğunlaşmıştı. Bunun sayesinde Selçuklular, Roma, Çin ve Hindistan medeniyetleri birbirleriyle münasebetlerde bulunmaktaydı (Lewis 1996: 30). Böylece Ortadoğu, hem Hint ve Çin, hem Batı dünyası mamûlleri için bir pazar hâline gelmiş bulunuyordu (Akdağ 1977/I: 451). Bu yolun üzerinde ticaretin yanısıra kültürel tesirlerin de oluştuğunu görmek mümkündür. İpek Yolu vasıtasıyla felsefeler ve dinler, nakl ve mübâdele olduğu gibi, sanat modelleri ve gelenekler de yayılmaktaydı.

Asya'nın orta kuşağını bir baştan bir başa aşan bu mühim ana kervan yolu, iki uç arasında aşırı bir uzaklık farkı bulunması, yolculuğun çok zaman alması, tabiat yapısının yolcuların önüne yer yer büyük engeller çıkarması gibi bâdireler ile üzerinde yol almayı pek güçleştirmekteydi (Özergin 1985: 15). Yol üzerinde konaklamaların genellikle Büyük Ağıl veya Besici Kışlağı şeklindeki yerlerde yapılmış olduğu görülür. Başlangıçta basit mimarî eserlerin inşa edildiği bu yerler, daha sonra ribât ve kervansaraylara dönüşmüştür (Köprülü 1942/II). İpek Yolu'nun bilinen en eski kervansaraylarını ilk kez X. yüzyılda kuzey yolunun batı kesiminde görmek mümkündür (Özergin 1985: 16-17). Ortaçağda soyluların, zengin burjuva sınıfın evlerini süsleyen ince kumaşlar ve halıların kaynağı arandığında, hemen daimâ *do Uya* çıkarılabildi. Hammaddenin, çoğunlukla dokuma, işleme ve kumaşın adı oradan gelirdi (Heyd 1975: 4).

Doğudan ipek ithali meselesi, geçtiği bölgelerin politik ve askerî tarihlerinde önemli bir konu olmuştur (Lewis 1996: 139). Nitekim tarih sürecinde Romalılar, Moğollar, Türkler ve Haçlılar bu yol güzergâhı üzerinde karşılaşmışlar ve güzergâhın havzasına hâkim oldukları sürece tarihe yön vermişlerdir. Öyle ki, bunlardan bazıları birbirini tamamlayan hücumlar olmuştur. Örneğin, Moğol istilâsı Haçlılar ve Avrupa nazarında adaletin tecellisini sağlamıştır. Bu bağlamda İpek Yolu'nun müşterek hücum kuşağını Moğollar ve Haçlılar oluşturmuştur. Dünya tarihinin ana hatlarını oluşturan bu önemli tarihî ve coğrafi kuşak İpek Yolu'nun geçtiği şehirler aşağıda güzergâhlar hâlinde verilmektedir.

İpek Yolu hattı, Selçuklu topraklarında doğudan batıya ve kuzeyden güneye olmak üzere dört yönde ilerleyen ticaret güzergâhları şeklinde devam etmekte-

The Crusades and the Silk Road

Güray Kırpık*

Abstract

The Silk Road, one of the oldest and biggest trade routes of history, is a road extending from China to Europe. On the map it appears like a band, and it has witnessed many great wars and rivalries throughout history. The military and political events that took place along the silk road had direct effects on commerce and economy. To many merchants, wandering armies, and adventurers of ancient civilizations, the Silk Road served as an important communicative link between cultures and economies.

During the time of the Han Dynasty (206 BCE-220 CE), this 5000-mile long trade route was possibly the world's first network linking Asia, Europe and Africa. Journeying on the Silk Road today, one can find traces of the travelers of earlier times, their ideas, and the goods they carried. This article focuses especially on the social and economic situation in the west bank of the Silk Road, the Levant, during the time of the Crusades and the effects of the Crusades on the Silk Road.

Keywords

Crusades, Silk Road, commerce, Levant.

Крестоносцы и Шелковый путь

Гюрай Кырпык*

Аннотация