

**T.C.**  
**İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**İSLAM TARİHİ VE SANATLARI ANABİLİM DALI**  
**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**17. YÜZYILDA OSMANLI DEVLETİ'NİN KIZILDENİZ  
VE BASRA KÖRFEZİ'NE KARŞI POLİTİKASI**

**HARUN YILMAZ**  
**2501110957**

**TEZ DANIŞMANI**  
**DOÇ. DR. İLYAS TOPSAKAL**

**İSTANBUL-2017**



T.C.  
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



YÜKSEK LİSANS  
TEZ ONAYI

ÖĞRENCİNİN;

Adı ve Soyadı : HARUN YILMAZ Numarası : 2501110957  
Anabilim Dalı /  
Anasanat Dalı / Programı : İSLAM TARİHİ VE SANATLARI Danışmanı : DOÇ. DR. İLYAS TOPSAKAL  
Tez Savunma Tarihi : 04.10.2017 Saati : 14:00  
Tez Başlığı : "XVII. YÜZYILDA OSMANLI DEVLETİNİN KIZILDENİZ VE BASRA KÖRFEZİNE KARŞI  
POLİTİKASI"

TEZ SAVUNMA SINAVI, İÜ Lisansüstü Eğitim-Öğretim Yönetmeliği'nin 36. Maddesi uyarınca yapılmış,  
sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin **KABULÜNE** OYBİRLİĞİ / OYÇOKLUĞUYLA karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATI (KABUL / RED / DÜZELTME)
1- PROF. DR. NURETTİN GEMİCİ		KABUL
2- DOÇ. DR. İLYAS TOPSAKAL		Kabul
3- DOÇ. DR. SELİM HİLMİ ÖZKAN		KABUL

YEDEK JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATI (KABUL / RED / DÜZELTME)
1- PROF. DR. OKAN YEŞİLOT		
2- YRD. DOÇ. DR. BÜNYAMİN AYÇİÇEĞİ		

## ÖZ

### 17. YÜZYILDA OSMANLI DEVLETİ'NİN KIZILDENİZ VE BASRA KÖRFEZİ'NE KARŞI POLİTİKASI

HARUN YILMAZ

Kızıldeniz ve Basra Körfezi stratejik ve ekonomik açıdan aynı zamanda kutsal toprakların güvenliği bakımından Osmanlı Devleti için büyük bir ehemmiyete sahipti. 17. yüzyılda Avrupa ve İran'la devam eden savaşlar yüzünden Kızıldeniz ve Basra Körfezi'nde Osmanlı Devleti'nin nüfuzu zayıflamıştır. Nüfuzu azalmasına rağmen varlığını diplomatik yollarla sürdürmüş ve kendisine gelebilecek tehlikelere karşı korunmuştur. Osmanlı Devleti'nin gemilerinin Avrupalı devletlerin gemileri karşısında güçsüz ve yetersiz kalması Osmanlı Devleti'ni, Kızıldeniz ve Basra Körfezi'nde var olan nüfuzunu korumaya ve mevcut topraklarını muhafaza etmeye sevk etmiştir.

17. yüzyılda Kızıldeniz, Basra Körfezi ve Hint Okyanusu'nda Portekiz'in dışında İspanya, Hollanda ve İngiltere gibi diğer Avrupalı devletler ortaya çıkmıştır. Batılı güçler, şirketler tesis ederek doğuda ticarete dâhil olmuşlardır. Hollanda, 1602 yılında Hollanda Doğu Hindistan Şirketi'ni kurarak doğuda ticari faaliyetlerine devam etmiştir. Söz konusu Hollanda Şirketi elinde bulundurduğu geniş yetkileri kullanarak geniş alanlara yayılmıştır. Ticaret maksadıyla kurulan şirket kuruluş amacının dışına çıkarak sömürgeci bir güce dönüşmüştür. İngiltere ise, İngiliz Doğu Hindistan Şirketi adı altında Basra Körfezi'nde sömürgeci nüfuzunu sağlamlaştırmaya çalışmış ve bölgede yerel güçlerle ittifaklar yapmıştır. Hollanda ve İngiltere Portekiz'e karşı birer rakip olarak ortaya çıkmıştır. İngiliz ve Hollandalıların karşısında Portekiz'in Basra Körfezi'ndeki üstünlüğü sona ermiştir.

Söz konusu çalışma bu bağlamda ele alınacak olup Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz ve Basra Körfezi'ne karşı politikası ve Avrupalı devletlerin kurdukları şirketler üzerinden yaptıkları çalışmalar değerlendirilecektir.

**Anahtar Kelimeler:** Basra Körfezi, Kızıldeniz, Osmanlı Devleti, Hollanda Doğu Hindistan Şirketi, İngiliz Doğu Hindistan Şirketi, Portekiz, Hollanda, İngiltere

## **ABSTRACT**

### **THE POLICY OF THE OTTOMAN STATE FOR THE RED SEA AND THE PERSIAN GULF IN THE 17TH CENTURY**

**HARUN YILMAZ**

The Red Sea and the Persian Gulf are so important for the Ottoman State in terms of the safety of the holy ground, strategy and economy. The prestige of the Ottoman Empire has reduced in the Red Sea and the Persian Gulf because of the ongoing wars with Europe and Iran in the 17th century. Despite its lack of prestige, it continue its presence through diplomatic means and it protects itself against imminent dangers. The ships of the Ottoman State were powerless and inadequate against the ships of the European states, which led the Ottoman State to preserve its existing influence in the Red Sea and the Gulf of Basra and to preserve its existing territory.

In the 17th century, other European states such as Spain, Holland and England out of Portugal emerged in the Red Sea, Persian Gulf and Indian Ocean. Western powers established companies, and they went into the business in the east. The Netherlands established the Dutch East Indian Company in 1602 and continued its commercial activities in the east. The Netherland Company has been spread on a large area by using its authority. The company that was established to do business has been turn into a colonial power by misusing it. England, under the name of BritishEast India Company tried to consolidate its colonial influence in the Persian Gulf and made alliances with domestic power in the region. The Netherlands and England emerged as a competitor to Portugal. In the face of the England and the Dutch, superiority of Portugal in the Persian Gulf finished.

This study will be considered in this context and policy of the Ottoman State for the Red Sea and the Persian Gulf and studies that European states did in the companies that the European states have established will be evaluated.

**Key words:** Persian Gulf, Red Sea, Ottoman State, Dutch East Indian Company, British East Indian Company, Portugal, Netherlands, England



## ÖNSÖZ

Kızıldeniz ve Basra Körfezi'ne stratejik, jeostratejik ve jeopolitik açıdan bakıldığında büyük ehemmiyete haiz olduğu fark edilir. Bunun için Kızıldeniz, Akdeniz ve Hint Okyanusu'na açılan bir kapı konumundadır. Kızıldeniz'in Hint Okyanusu'na açıldığı yerde Babü'l-Mendep boğazının varlığı Kızıldeniz'e ayrıca bir önem atfetmektedir. Çünkü mezkûr boğaz, Akdeniz ile Hint Okyanusu üzerinde askeri ya da ticari faaliyetlerde bulunmak isteyenleri gözetim ve kontrol altında tutabilecek konumdadır. Osmanlı Devleti, 1517 yılında Mısır'ı ve daha sonra da Yemen'i aldıktan sonra Kızıldeniz'de hâkim güç konumuna gelmiştir. 16. yüzyılda Portekizlilerin Kızıldeniz'e girmesine engel olmaya çalışmış aynı zamanda Arap yarımadası üzerinde kutsal toprakların bulunmasından dolayı ve bu toprakların Kızıldeniz'e yakın olması hasebiyle Osmanlı Devleti, yabancı güçlere karşı daima teyakkuzda kalmıştır.

Basra Körfezi ise, Hürmüz Boğazı üzerinden Hint Okyanusu'na açılmasından ve doğudan gelen ticaret mallarının Basra şehri üzerinden Akdeniz'e buradan da Avrupa'ya nakledilmesinden dolayı konumu itibarıyla ayrı bir ehemmiyete sahiptir. Osmanlı Devleti, Kızıldeniz ve Basra Körfezi'nin ticaret ve hac yolu olması sebebiyle buralara azami önem veriyordu. Buraların yabancı devletler tarafından istila edilmesi ticaret ve hac yollarının tehlikeye girmesi, huzursuzluk ve kargaşanın başlaması anlamına geliyordu.

15. yüzyılın sonunda Ümit Burnu keşfedilmeden önce Portekizliler için körfez, coğrafi konumu ve körfezde ticaret merkezleri bulunmasından dolayı önemliydi. Basra Körfezi ile Hint Okyanusu arasında bulunan limanlar doğudan gelen ürünlere ev sahipliği yapıyordu. Bu yüzden Basra Körfezi'nde ticaret etkin bir hale gelmişti. Farklı diyarlardan gelen ürünlerin adeta buluşma noktası olmuştu.

Daha sonra 16. yüzyılın ilk çeyreğinde Hürmüz ve Umman kıyılarında Portekiz saldırısı vuku buldu. Portekiz, 16. yüzyılda doğu ticaretini tekeline almıştı. Fakat doğu ticaretiyle ilgili olarak 17. yüzyılın başlangıcı Avrupa devletleri arasında meydana gelen çatışmadan ötürü köklü değişikliklere sahne oldu. İngilizler ve

Hollandalılar, Ümit Burnu aracılığıyla doğu sularına ulaştılar. Artık Portekiz, deniz egemenliğini sürdürmede başarısız kalmıştı.

İngiltere, ticaret merkezi kisvesiyle kurmuş olduğu İngiliz Doğu Hint Şirketi vasıtasıyla Basra Körfezi'nde sömürgecilik nüfuzunu kurmayı başarmıştır. Ayrıca bölgedeki durumunu pekiştirmek için bazı siyasi manevralar yaparak Körfez bölgesindeki hâkimlerle anlaşmalar yapmış ve bazen de güç kullanmıştır.

Hollanda ise, Hollanda Doğu Hint Şirketi aracılığıyla baştan beri uzak bölgelerde, Doğu Hint adalarında ya da terk edilmiş yerlerde Portekizlilerle çatışmamak için ilk ticari merkezlerini inşa etme konusunda başarılı olmuştur. Bu konuda Hollanda Doğu Hint Şirketi, Hollanda hükümetinin desteğinden, Portekiz'in İspanya yönetimine (1580-1640) geçmesinden dolayı Portekiz gücünün doğudaki zayıflığından, İngilizlerin körfez sularında kendilerine askerî yardım vermesinden ve İngiliz Doğu Hint Şirketi'nin faaliyetini engelleyen zorluklardan faydalanmıştır.

Osmanlı Devleti'nin 16. yüzyılın ortalarından itibaren Kızıldeniz ve Basra Körfezi'nde askeri gücü zayıflamaya başlamıştır. 17. yüzyılda ise İran ile yapılan savaşlar ve Avrupa'da devam eden harpler Osmanlı Devleti'ni merkezden uzak olan bu yerlere denizden ya da karadan askeri destek göndermesini engellemiştir. Ancak Osmanlı'nın buralarda askeri gücü zayıflamasına rağmen Osmanlı Devleti diplomasi geliştirmeye çalışmıştır. Bu şekilde Osmanlılar, dıştan gelebilecek herhangi bir tehlikeye karşı bu yolla korunmuş ve Avrupalı devletlerle ticari faaliyetlerine devam etmiştir. Özellikle Avrupalı devletlerle İngiliz ve Hollanda Doğu Hindistan şirketleri üzerinden ticaret etkinliklerini sürdürmüştür.

Çalışmamızın Birinci bölümünde Kızıldeniz'de Osmanlı egemenliğinin yerleşmesi, Aden ve Yemen'in ele geçirilmesi ve Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz'deki politikası, Habeş eyaleti, Kızıldeniz ticaret yolu ve önemi, Osmanlılar devrinde Kızıldeniz-Hindistan ticareti ve Osmanlılar konuları incelenmiştir.

İkinci bölümde Osmanlıların Basra Körfezi kıyılarına varışı ve Basra'nın alınışı, Basra Vilayeti, Basra beylerbeyliği teşkilatı, Basra Körfezi'nde Osmanlı-Portekiz rekabeti, Basra ticareti ve Osmanlılar başlıkları ele alınmıştır.

Üçüncü bölümde İngilizlerin Basra ile münasebetleri, İngiliz Doğu Hindistan Şirketi, İngiliz Doğu Hindistan Şirketinin Politikası, Sherley kardeşler ve İran ile Osmanlı-İngiliz İlişkileri tahlil ve analiz edilmiştir.

Son bölümde ise Hollandalıların Basra ile münasebetleri, Basra Körfezi'nde Hollandalılar, Hollanda Doğu Hindistan Şirketinin kuruluşu, politikası ve Yemen'deki faaliyetleri ve Basra Körfezi'nde Hollanda nüfuzunun yıkılışı üzerinde durulmuştur.

Söz konusu çalışmamızın 17. yüzyılda Osmanlı devletinin Kızıldeniz ve Basra Körfezi'ne karşı yürütmüş olduğu politikanın ayrıca mezkûr yüzyılda Hollanda ve İngiltere gibi Avrupalı devletlerin kurmuş oldukları şirketler üzerinden Kızıldeniz ve Basra Körfezi'ndeki ekonomik ve politik faaliyetlerine ışık tutmasını temenni ediyoruz. Aynı zamanda İran'ın söz konusu yüzyılda Osmanlı devletine karşı sergilediği tutumun ve körfezdeki faaliyetinin daha iyi anlaşılabilmesine katkı sağlamasını umuyoruz.

## İÇİNDEKİLER

ÖZ.....	III
ABSTRACT .....	IV
ÖNSÖZ.....	V
İÇİNDEKİLER .....	VIII
KISALTMALAR LİSTESİ.....	X
GİRİŞ .....	1

### BİRİNCİ BÖLÜM

#### OSMANLI DEVLETİ'NİN KIZILDENİZ'E HÂKİMİYETİ VE KIZILDENİZ POLİTİKASI

1.1. OSMANLI DEVLETİ'NİN KIZILDENİZ'E EGEMEN OLUŞU .....	6
1.1.1. Aden ve Yemen'in Ele Geçirilmesi ve Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz Politikası .....	11
1.1.2. Habeş Eyaleti.....	15
1.1.3. Kızıldeniz Ticaret Yolu ve Önemi .....	19
1.1.4. Osmanlılar Devrinde Kızıldeniz ve Hindistan Ticareti .....	22

### İKİNCİ BÖLÜM

#### OSMANLI DEVLETİ'NİN BASRA'YI ALIŞI, BASRA KÖRFEZİ'NE VARIŞI VE PORTEKİZ'LE REKABETİ

2.1. OSMANLILARIN BASRA KÖRFEZİ KIYILARINA VARIŞI VE BASRA'NIN ALINIŞI .....	25
2.1.1. Basra Vilayeti .....	29
2.1.2. Basra Beylerbeyliği Teşkilatı .....	32
2.1.3. Basra Körfezi'nde Osmanlı-Portekiz Rekabeti .....	36
2.1.4. Basra Ticareti.....	40
2.1.5. Osmanlılar .....	46

**ÜÇÜNCÜ BÖLÜM**  
**İNGİLİZLERİN BASRA İLE MÜNASEBETLERİ**

<b>3.1. İNGİLİZLER .....</b>	<b>63</b>
3.1.1. İngiliz Doğu Hindistan Şirketi.....	67
3.1.2. İngiliz Doğu Hindistan Şirketinin Politikası .....	74
3.1.3. Shirley Kardeşler ve İran.....	79
3.1.4. Osmanlı-İngiliz İlişkileri .....	89

**DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**  
**HOLLANDALILARIN BASRA İLE MÜNASEBETLERİ**

<b>4.1. HOLLANDALILAR.....</b>	<b>94</b>
4.1.1. Basra Körfezi'nde Hollandalılar.....	99
4.1.2. Basra Körfezi'nde Hollanda Nüfuzunun Yıkılışı .....	106
<b>4.2. 17. YÜZYILDA HOLLANDA'NIN YEMEN'DEKİ TİCARİ FAALİYETİ VE OSMANLILAR.....</b>	<b>108</b>
4.2.1. Hollanda Doğu Hindistan Şirketinin Kuruluşu .....	108
4.2.2. 17. Yüzyılda Hollanda Doğu Hindistan Şirketi'nin Yemen'deki Faaliyeti	117
4.2.3. Hollanda Doğu Hindistan Şirketinin Politikası .....	125
<b>SONUÇ.....</b>	<b>128</b>
<b>KAYNAKÇA .....</b>	<b>132</b>
<b>EKLER.....</b>	<b>139</b>
<b>HARİTALAR .....</b>	<b>173</b>

## KISALTMALAR LİSTESİ

<b>A.DVNS. MHM. d</b>	: Divan-ı Hümayun Sicilleri Mühimme Defterleri
<b>A.E.SAMD. III</b>	: Ali Emiri Ahmed III
<b>a.g.e.</b>	: Adı geçen eser
<b>a.g.der.</b>	: Adı geçen dergi
<b>a.g.m.</b>	: Adı geçen makale
<b>a.g.mad.</b>	: Adı geçen madde
<b>a.g.tez.</b>	: Adı geçen tez
<b>a.g.web.</b>	: Adı geçen website
<b>bkz.</b>	: Bakınız
<b>BAE</b>	: Birleşik Arap Emirlikleri
<b>BOA</b>	: Başbakanlık Osmanlı Arşivi
<b>C.</b>	: Cilt
<b>çev.</b>	: Çeviren
<b>Der.</b>	: Dergisi
<b>Enst.</b>	: Enstitü
<b>haz.</b>	: Hazırlayan
<b>IRCICA</b>	: İslâm Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi
<b>İSAM</b>	: İslam Araştırmaları Merkezi
<b>İÜ.</b>	: İstanbul Üniversitesi
<b>MHM.d</b>	: Mühimme Defteri
<b>no.</b>	: Numara
<b>ORSAM</b>	: Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi
<b>s.</b>	: Sayfa
<b>trc.</b>	: Tercüme Eden
<b>TTK</b>	: Türk Tarih Kurumu
<b>TDVİA</b>	: Türk Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi
<b>vd.</b>	: ve diğerleri
<b>Yay.</b>	: Yayınları/Yayınevi

## GİRİŞ

Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz kıyılarındaki bölgelere hâkimiyeti, 1517 yılında Memluk devletini ortadan kaldırmasıyla başlamış ve böylece Osmanlı Devleti, Hint Okyanusu'na açılan Kızıldeniz'e ulaşmıştır. Ayrıca Osmanlılar askeri-siyasi gelişmeler ve ticari faaliyetler dışında Hint Okyanusu'nda giderek büyüyen ve Hicaz'da kutsal yerleri tehdit eden Portekiz tehlikesine karşı kayıtsız kalmamıştır. Portekizliler özellikle ticari alanda giderek güçlenmişler ve Kızıldeniz-Malabar hattında çalışan tüccarlar üzerinde etkili olmuşlardır. 16. yüzyılda Basra körfezine ulaşan Portekizlilerin hedefi Arap ticaret merkezlerini imha etmek ve doğu ticaretinin nakliyatı konusunda Arapların rolünü yok etmektir.

Doğudan yapılan ticaretin en önemli güzergâhlarından birisi Basra körfeziydi. Söz konusu ticaretin takip ettiği yol, Malaka boğazı ve Malabar kıyısındaki limanlardan başlayıp Hindistan'a buradan da Basra Körfezi üzerinden Irak'ta bulunan Dicle ve Fırat nehirleri aracılığıyla kervanlarla bugünkü Suriye limanlarına kadar uzanıyordu. Osmanlı filosu için Kızıldeniz'den sonra Basra körfezinin hâkimiyet altına alınması Hint Okyanusu ve çevresine yapılacak faaliyetleri kolaylaştırmış olacaktı. Çünkü Basra körfezinin stratejik önemini kullanarak hem körfezin emniyetini hem de körfezden yapılacak ticaretin güvenliğini sağlayabilecekti. Ancak Osmanlılar, 1546 yılında Basra'ya hâkim olduktan sonra Şattu'l-Arap üzerinde bulunan bataklıklardan dolayı Basra kıyısında güçlü bir deniz üssü tesis edemedi.

Doğu ticaretinin önemli yollarından bir diğeri ise Babu'l-Mendep boğazından geçerek Kızıldeniz yolu ile Süveyş, oradan da İskenderiye'ye gitmekteydi. Akdeniz üzerinde bulunan İskenderiye ile İskenderun limanları söz konusu ticaretin ulaştığı önemli limanlardan birkaçıdır.

Osmanlılar, bu bölgede ticareti canlandırmaya ve bunun için de Kızıldeniz'e hâkim olduktan sonra Hindistan ile Akdeniz arasındaki güvenliği ve emniyeti sağlamaya çalıştılar. Avrupalı ticaret gemilerine Cidde limanından kuzeye doğru geçmesine izin vermediler. Bundan dolayı Osmanlı Devleti doğuda, güneyde hatta

batıda İslam'ın bir temsilcisi olma niteliğini daima ön planda tutmuştur. Çünkü söz konusu bu uzak yerlere gösterilen teveccüh, İslam'ın koruyuculuğu ve hizmetkârlığı olarak tezahür etmiştir. Harp, davet, çağrı ve ikna gibi farklı metotlarla 16. yüzyıl boyunca söz konusu yerlerin Osmanlı hâkimiyetine girmesi ve bu yerlerin kendine has adet, gelenek ve göreneklerine göre bir idare şekli tesis edilmesine gayret gösterilmiştir.

Osmanlı Devleti, Yemen'i ele geçirerek bugünkü Suudi Arabistan'ın güneyinde askeri ve siyasi açıdan varlığını başlatmıştır. Yemen'in Osmanlı idaresine girmesiyle beraber hem Kızıldeniz hem de Basra Körfezi üzerinden geçen ticaret yolları da denetim ve kontrol altına alınmış oldu. Osmanlı Devleti, Mısır ve Yemen'i aldıktan sonra Yemen'e ve Kızıldeniz'in Hint Okyanusu'na açıldığı yere büyük bir önem atfetmiştir. Özellikle 16. yüzyılda etkin bir güç olan Portekiz dâhil diğer ülkelerin Babü'l-Mendeb boğazından geçerek Arap yarımadasındaki Mekke ve Medine gibi kutsal mekânlara ve topraklara zarar vermelerini engellemiştir. Fakat bir yüzyıl sonra Portekiz dışında İngiltere ve Hollanda gibi diğer Avrupalı sömürge güçleri ortaya çıkmaya başladı. Osmanlı Devleti 17. yüzyılda batılı devletlerle siyasi ilişkiler kurmuş ticaret yapmış, aynı zamanda askeri anlamda mücadele vererek Kızıldeniz kıyılarını ve Basra körfezindeki varlığını ve Hicaz, Mekke ve Medine gibi kutsal toprakların işgal edilmesine mani olmuştur.

İngilizler 1595-1597 tarihlerinde özel ticari maksatla seyahatler yapmaya başladılar. İngilizler, İngiliz Doğu Hindistan Şirketi'ni kurarak doğu ticaretine dâhil oldu. Portekizliler, ilk zamanlarda İngiliz şirketinin Basra körfezinde İran'la ticaret yapma çabalarına karşı çıktı. İngilizlerin Basra körfezinde varlığı İngiliz şirket gemileriyle Portekiz gemileri arasında savaşa sebebiyet verdi. İngilizler, Arap, İran ve Hint gibi bölge halkının Portekizlilere karşı olan düşman ve nefretinden istifade ettiler. Bu sayede Portekizlileri körfezde mağlup ettiler. Hürmüz'ün kaybedilmesi ve 1625 yılında İngiliz-Hollanda donanması karşısında Portekiz filosunun hezimet uğraması Portekiz'in Basra körfezinde var olan üstünlüğünün sonunu getirdi. 1618 yılında I. Şah Abbas, hem Osmanlı toprakları üzerinden hem de İspanya ve Portekiz gemileriyle yapılan İran ipeğinin Avrupa'ya ihracatını men ederek söz konusu ipek



ticaretini İngiliz şirketine verdi. Aslında Şah Abbas, Osmanlı devletinin kendi toprakları üzerinden Avrupa'ya yapılan ipek ticaretinden kar elde etmesini istemiyordu. Bunun için Osmanlı devletini bu kârlardan mahrum bırakacak bir deniz gücü oluşturmak istiyordu. Bu sebepten dolayı İngiliz şirketi aracılığıyla Rus toprakları ve Basra körfezi üzerinden ticaret yapacak başka güzergâhlar aramaya başladı. Ancak 1627 yılından itibaren körfezde İngilizlerin nüfuzu zayıflamaya ve İngilizlerin yerini ise Hollandalılar almaya başladı. 17. yüzyılın ortalarında İngiliz-Hollanda rekabeti zirveye ulaştı. Artık Hollandalılar, İngilizler için körfezde korku ve endişe oluşturmaya başlamıştı.

Hollanda, 1581 yılında İspanya kralına karşı isyan ederek İspanya kralı II. Felipe'den bağımsızlığını deklare etti. İspanya, Katolik mezhebinin mutlak merkeziydi. Hollandalı birtakım tüccarlar birleşip Uzak Topraklar Şirketi(Company of far land) adında bir şirket kurmaya karar verdiler. Fakat küresel ticari sahada daha güçlü ve etkin olabilmek için tüccarlar 1602 yılında birleşip Hollanda Doğu Hindistan Şirketi'ni tesis ettiler. Söz konusu şirket geniş yetkilere sahipti. Hint Okyanusu civarında bulunan devletlerle anlaşmalar yapmak, kendilerini savunmak için kale inşa etmek, gerektiğinde toprakları ele geçirmek ve ordu hazırlayıp savaş başlatmak gibi hususlar şirketin haiz olduğu yetkiler arasındaydı. Hollanda daha çok ticaret ekseninde hareket etmiş misyonerlik faaliyetlerine girişmemiştir. Bu sebeple ticaret yapabilmek için halklarla sessiz ve sakin bir şekilde hareket etmiştir. Ancak sonraları bu tutumunu değiştirerek güç kullanmaya başlamıştır. Hollanda şirketi elinde bulundurduğu bu yetkilerden güç alarak Kızıldeniz, Basra körfezi ve Hint Okyanusu'nda Avrupalı güçlerle rekabet etmeye başladı. Rekabete ve güce dayalı bu tutum Hollanda Şirketini sömürgeci bir şirket haline getirdi. Öyle ki İngilizlerle bir araya gelip Portekiz filosunu ateşe vermişlerdir. Hollandalılar, şirketin elindeki bu güçten yararlanarak Ümit Burnu'ndan başlayıp Basra körfezindeki Bender Abbas limanından Doğu Hint adalarına kadar uzanan yerlerde ticaret merkezleri kurarak sömürgeci bir imparatorluk inşa etmişlerdir. Hollandalıların asıl hedeflerinin Hindistan olmasından ötürü Yemen'de Moha, Aden, Şihr ve Qishn limanlarına, bazen de Hudeyde limanına uğramakla yetinmişlerdir.

17. yüzyılın başlarında Hollandalılar, doğu denizlerinde İspanya ve Portekiz'in yerini alarak bu yüzyılı bir nevi altın çağ olarak yaşamışlardır. Hollanda bu yüzyılda geçici de olsa küresel ekonominin merkeziydi. Bunun için Hollandalılar ticaret konusunda İngilizlerden daha fazla kazanç elde etmişlerdir.

Hollanda Doğu Hindistan Şirketi, 17. yüzyılda Asya'da hem Portekizlere hem de İngiliz Doğu Hindistan Şirketine karşı güç ve ticari açıdan üstün gelmesine rağmen 18. yüzyıl şirketin nüfuzunun zayıfladığı dönem olmuştur. Hollanda'nın nüfuzunun zayıfladığı bir dönemde İngilizlerin nüfuzu artmaya başlamıştır. Çünkü Hollanda artık Avrupa'da gücünü kaybetmiştir. Bu durumdan şirketin Basra körfezinde bulunan ticari merkezleri olumsuz etkilenmiştir. İngilizler ise körfez bölgesinde siyasi ve ekonomik açıdan güçlenmeye başlamışlardır. 18. yüzyılın ilk çeyreğinde Hollanda zayıflayarak Hollanda şirketi, 1753 yılından itibaren körfez bölgesinden çekilmek zorunda kalmıştır.

Osmanlı Devleti, 16. yüzyıldan itibaren Kızıldeniz ve Basra körfezinde siyasi, askeri, ekonomik ve dini anlamda varlığını genişletmeye ve pekiştirmeye çalışmıştır. Siyasi ve askeri gücünü kullanarak Kızıldeniz'e yakın olması hasebiyle kutsal toprakların himaye edilmesini ve Avrupalı sömürge güçlerinin buralara zarar vermesini engellemiştir. Ancak 17. yüzyılda batılı sömürge devletlerinin şirketler kurarak doğu ticaretine yönelmeleri ve Osmanlı donanmasının açık denizlerde batılı devletlerin gemileri karşısında yetersiz kalması, Osmanlı Devleti'ni Kızıldeniz ve Basra körfezinde varlığını korumaya ve daha fazla toprak kaybı olmasını engellemeye sevk etmiştir.

Tezimizin birinci bölümünde Osmanlı Devleti'nin Mısır'ı alarak Kızıldeniz'de egemenliğinin yerleşmesi, Aden ve Yemen'in ele geçirilmesi ve Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz politikası, Habeş eyaleti, Kızıldeniz ticaret yolu ve önemi, Osmanlılar devrinde Kızıldeniz-Hindistan ticareti gibi konular araştırılmıştır.

İkinci bölümde Osmanlıların Basra Körfezi kıyılarına varışı ve 1546 yılında Basra'nın alınışı, Basra Vilayeti, Basra beylerbeyliği teşkilatı, Basra Körfezi'nde Osmanlı-Portekiz rekabeti, Basra ticareti ve Osmanlılar başlıkları ele alınmıştır.

Çalışmamızın üçüncü bölümünde İngilizlerin Basra ile münasebetleri, İngiliz Doğu Hindistan Şirketi ve bu şirketin politikası, Sherley kardeşler-İran ve Osmanlı-İngiliz İlişkileri tahlil ve analiz edilmeye gayret sarf edilmiştir.

Son bölümde ise Hollandalıların Basra ile münasebetleri, Hollandalıların Basra körfezindeki varlıkları, Hollanda Doğu Hindistan Şirketinin kuruluşu, politikası ve Yemen'deki faaliyetleri ve Basra Körfezi'nde Hollanda nüfuzunun zayıflayıp yıkılışı üzerinde incelemeler yaparak tezimiz son bulmuştur.

Ek kısmında Başbakanlık Osmanlı Arşiv belgelerinden yararlanılmıştır. Haritalar bölümünde ise Portekiz, Hollanda ve İngiltere gibi Avrupalı devletlerin doğu denizlerinde özellikle de Basra körfezi, Hürmüz boğazı ve Kızıldeniz'de yürütmüş oldukları faaliyetlere dair görsel verilere yer verilmiştir.

Tezimizde Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nden, İslam Araştırmaları Merkezi(İSAM)'den, İslâm Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi (IRCICA) kütüphanesinden, ayrıca Kızıldeniz ve Basra körfezi alanında yazılmış Arapça kaynaklardan istifade edilmiştir.

Çalışmamda yardımlarını hiçbir şekilde esirgemeyen tez danışmanım değerli İlyas TOPSAKAL hocama teşekkürü bir borç bilirim.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### OSMANLI DEVLETİ'NİN KIZILDENİZ'E HÂKİMİYETİ VE KIZILDENİZ POLİTİKASI

#### 1.1.Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz<sup>1</sup>'e Egemen Oluşu

Osmanlı Devleti, 1517 yılında Memluk devletine son vererek Mısır'a sahip olmuş ve bu şekilde mezkûr devlete ait olan Kızıldeniz kıyılarındaki topraklara hâkim olmuştur. Mısır'ın güneyinde günümüzde Sudan'a karşılık gelen Nubya ile sınır teşkil edilmiştir. Osmanlı coğrafya kitaplarının bazılarında Asvan'ın 5 mil uzağında yer alan Kasr köyünden başladığı belirtilen söz konusu sınır, aşağı yukarı Memluk devletinininki ile aynı olup 24° enlem ve 28° boylam üzerinde Asvan ve Nil nehrindeki birinci şelâleye kadar uzanıyordu.<sup>2</sup>

Hiç şüphesiz Osmanlı Devleti'ne imparatorluk hüviyetini kazandıran adımlardan birisi de Mısır'ın fethedilmesidir. Mısır'ın alınması Osmanlı-Memluk arasındaki ilişkilerde ekonomik, siyasi ve askeri gelişmelerin neticesinde meydana gelmiştir. Hakikaten Osmanlılar, İstanbul'u fethettikten sonra kuvvetli kara ordularıyla beraber gelişmekte olan donanmalarıyla da büyümeye başlamışlardır. Kaynaklarda Fatih Sultan Mehmet'in Maraş ve Elbistan çevresine bir sefer düzenlemek istediği ve yine kaynaklarda bu seferin "*mukaddime-i feth-i Haleb ü Şam*" olacağı şeklinde geçmektedir. Osmanlılar II. Bayezit zamanında Memlukler karşısında Çukurova civarında nüfuz çekişmesini kaybetmişlerdir. Fakat Yavuz Sultan Selim döneminde doğuya ilerleme gücünü elde ettiler. Yavuz Sultan Selim Büyük İskender gibi doğunun ve batının hükümdarı olmak istediğini Memluk Sultanı

<sup>1</sup> "Bu dünya adasını kuşatan Bahr-i Muhit'in doğusunda Yemen ile Habeş arasında Zeylâ adlı boğazdan bir dil gibi girmiş bir körfezdir. Rübân gemicilere göre ta Süveys'e kadar bu deryanın boyu 1.400 mildir. İlk ucundan kuzeye doğru gidip Yemen iskelelerinden batı tarafta Mekke toprağında Cidde İskelesi'ne ve Yenbûü'l-bahr İskelesi'ne ve Tehame toprağından geçip Kâbe yolu üzere Elzem, Müveylah, Kefâfi ve Kolundur Boğazı, Hamam Boğazı, Tür Kalesi ve Süzeyş İskelesi'nde son bulur ki büyük iskeledir."bkz.Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi(Kütahya-Manisa-İzmir-Antalya-Karaman-Adana-Halep-Şam-Kudüs-Mekke-Medine), Haz.: Seyit Ali Kahraman, Yapı Kredi Yay., 9. Kitap,C II, İstanbul 2011, s.881

<sup>2</sup> Cengiz Orhonlu, Osmanlı İmparatorluğunun Güney Siyaseti: Habeş Eyaleti, İstanbul Üniversitesi(İÜ)Edebiyat Fakültesi Yay., İstanbul 1974, s.1

Tumanbay'a yazdığı mektubunda belirtmiştir. Hakikaten Osmanlı Devleti I. Selim zamanında Şah İsmail'e karşı zafer kazanmış ve bu zaferle İran kaynaklı Kızılbaş tehlikesini önlemiştir. Ayrıca Doğu Anadolu'yu da Osmanlı Devleti'ne dâhil etmiştir. Çaldıran zaferinin sonucu, Safevilerle Memlukuluları güçlü ve ortak bir hasma karşı ittifak yapmaya sevk etmişti. Osmanlı padişahı 1516'da Safevilere yönelik harekât hazırlığı yaparken Memluk sultanı Kansuh Guri Halep'te konuşlanıyordu. I. Selim, “din-i mülhid-i bî-dîne takviyet etmek için Haleb'e inüb cümle askeri ile” yolları üzerine gelen Kansu Guri'yi Merc-i Dabık'ta hezimetle uğrattı. Memlukululara nispeten özellikle topçulukta üstün olan Osmanlılar, 25 Ocak 1517 yılında Ridaniye'de başka bir zafer kazandı. Böylece Mısır, tarihin yeni bir sahnesine dâhil olarak dönemin en güçlü Türk-İslam devletinin hudutları içerisine girdi. Osmanlı Devleti de Hint Okyanusu'nun adeta bir kapısı niteliğinde olan Kızıldeniz'e ulaştı.

Osmanlı ordularının Suriye ve Mısır'a gelmesinin askeri ve siyasi gerçekleri dışında Anadolu'nun Arap ülkeleriyle olan ticari faaliyetlerine de göz atmak gerekiyor. Anadolu'dan Mısır'a Memluk donanması için kereste, demir, zift gibi pek çok malzeme gidiyordu. Ayrıca bunların yanı sıra Süveyş'e Anadolu'dan askerler de geçmiştir. Dolayısıyla bu durum Osmanlı Devleti için Mısır'ın stratejik ve iktisadi önemini anlamayı kolaylaştırmıştır. Baharat, çivit ve sakız gibi ticaret malzemelerinin Halep ve Şam'dan Konya ile Kütahya üzerinden Bursa'ya nakledildikleri ve buradan da Venedikli tüccarların baharat satın aldıkları biliniyor. Ayrıca Türk/Müslüman tacirlerin temsilcileri aracılığıyla Suriye'de etkin oldukları aşikârdır. Memluk donanması için gereken maddeler Türk/Müslüman tacirler vasıtasıyla Antalya'dan gönderilirdi. Söz konusu malzemeler önce İskenderiye limanına sonra Nil üzerinden Kahire'ye ve daha sonra develere yüklenerek Süveyş ve Tur'a taşınırdı. Osmanlı Devleti'nin uzun süre mücadele ettiği Memluklere takdim etmiş olduğu yardım, İslam coğrafyasını tehdit eden ve Hint Okyanusu'nda genişleyen Portekiz tehlikesine karşı kayıtsız kalmadığının işaretidir. Yıldırım Bayezid döneminde Medine'ye “surre” denilen yardım gönderilmiş ve Anadolu'da muhtelif köylerin gelirleri kutsal mekânların bakımına ayrılmıştı. Mezkûr nedenlerden dolayı Mısır, Osmanlı Devleti'nin bir parçasını teşkil etti.

Osmanlıların Hint Okyanusu'na yönelik ekonomik açıdan izlediği politikayı ve I. Selim ile Sultan Süleyman'ın takip ettiği genişleme siyaseti çerçevesinde Hindistan yolunun önemini daha iyi kavramak için yabancı kaynaklarda yer alan bilgiler ışığında Mısır'ın fethini izleyen olaylara göz atmak uygun olacaktır.

Osmanlı Devleti'ni Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'na çıkışta kuvvetli bir donanma bekliyordu. Portekizlilerin gücünün günbegün artmasıyla beraber Kızıldeniz-Malabar güzergâhında faaliyet gösteren tüccarlar üzerinde daha etkili hale gelmişlerdi. Ayrıca Mısır'ın önemli gelir kaynaklarından biri olan baharat ticaretini sekteye uğratmışlardı. İngiltere'deki Portekiz elçisi, 1517 yılının Mart ayında VIII. Henry'yi haçlı seferine teşvik etti. Portekizli kaptan Antonio de Saldanha, Kızıldeniz'in giriş-çıkış yönlerini kontrol altına almak istiyordu. 1518'de 4 büyük gemi ve 6 farklı gemiden teşkil bir filo ile baharat dolu zengin Müslüman gemilerini yakalamış ve Afrika sahillerinde(Somali) Barbora'yı yakmıştı. İki yıl geçtikten sonra, Portekiz'in Hindistan genel valisi Diogo Lopes de Sequeira 24 geminin (10 naus grossos, 2 kalyon, 5 kadirga, 4 navios redondas, 2 karavel ve 1 pergende) taşıdığı yaklaşık 3 bin kişilik bir güç ve etkili toplarla 13 Şubat'ta okyanusa açıldı. Lopo Soares'in yapamadığını Osmanlılara karşı yapmak ve Cidde'deki gemileri tahribata uğratmak niyetindeydi. Fakat rüzgârın uygun olmamasından dolayı planını yerine getirememiş ve Afrika sahillerindeki Masavva'ya yönelmişti. Buradan da "Preste Joa"ya elçi Matheus'u göndererek Habeşistanla ilk kez irtibat tesis etmişti. Diogo Lopes de Sequeira selefleri gibi Kızıldeniz'de amacına ulaşmadan oradan ayrılmıştı. Fakat Dahlak şehri yakılmış ve Kızıldeniz'e yönelen birtakım Müslüman ticaret gemileri zapt edilmişti. Diğer yandan 1523 yılında başka bir Portekiz filosu Guardafui yakınlarında 5 Müslüman ticaret gemisini alıkoyarak bunların dördünü Aden limanında yakmıştı. Şihr tahrip edilerek hâkimi Emir Mutran bin Mansur esir alınmıştı. Masavva'ya yönelen filo ise dönüşte Umman kıyısındaki Dofar'ı yakmıştı.

Osmanlı Devleti'nin Mısır'da teşkilatlanmaya başladığı zamanlar, Portekizlilerin Atlas ve Hint Okyanusu'nda en etkin olmaya başladığı vakitlerdi. Bu durum İskenderiye ve Beyrut limanlarından yapılmakta olan ticareti sekteye

uğratmıştı. Gemilerin zapt edilip yakılmasına kadar bütün haşın hareketler karşısında Müslüman tüccarlar Hindistan-Kızıldeniz güzergâhında ilerlemeye gayret gösteriyorlardı. Portekizlilere yakalanmadan Kızıldeniz'e gelecek baharatın kârı bir hayli fazlaydı. Portekiz engelinden dolayı İskenderiye, Kahire ve Beyrut pazarlarında baharat fiyatları çok fazla yükselmişti. Hint Okyanusu'na bağımlı olan Arap ülkeleri ticari açıdan bu şekilde ekonomik bir krizle karşı karşıya kalmışlardı.

Amerikalı tarihçi Stanford Shaw Osmanlıların Mısır'da bulunmalarının sebebinin *“ülkenin zenginliğinden yararlanmak ve elde edilen gelirin büyük bir kısmının İstanbul'a gönderilmesi veya Mısır'da ve kutsal Mekke ve Medine şehirlerinde ihtiyacı karşılamak”* olduğunu ifade eder. Fakat Osmanlıların Hint Okyanusu'na yönelik hazırlıklarından ya da hedeflerinden söz etmez. Tabii ki Osmanlı ekonomisine katkı sağlayacak olan Mısır'ın gelirinin bir kısmı baharat ticaretinden tedarik edilecekti. Bu sebepten dolayı baharat ticaretinin güvenliğini sağlamak, Mısır'da ticareti geliştirmek ve Portekiz gücüne karşı koyabilmek için Süveyş'te techiz edilecek bir donanmayla mümkün hale gelecekti. Söz konusu bu geniş toprakları yönetebilmek için güç kullanmak uzak bir ihtimal olarak görünmüyordu. Kölemenlerin isyan etmelerini engellemek ise ayrı bir meseleydi.

Yönetimi bir valiye(beylerbeyi) bırakılan Mısır'ın muhafazası mustahfizan, azeban ve atlı güçler olan gönüllüyan ve tüfekçiyana verilmişti. Mısır eyaletinde tımar sistemi tatbik edilmiyordu. Eyalette vali ve diğer önde gelen yöneticilerin senelik gelirleri(salyâne) ve askerlerin ücretleri(mevacib) hazine tarafından ödenecekti.

Kızıldeniz'de Osmanlı hâkimiyeti kurulabilmesi için güçlü bir donanma gerekliydi. Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'nda Osmanlıları daha etkin hale getirecek bir donanmanın gerekliliğini en çok denizci Selman Reis istiyordu.

Selman Reis Memluk hizmetinde Emir Hüseyin ile Yemen seferine katılmış, 1517 yılında da Cidde'yi Portekiz donanmasına karşı himaye etmişti. Hayatının son yıllarıyla ilgili bir malumat bulunmamaktadır.

İstanbul Topkapı Sarayı Arşivi'nde yer alan H. 10 Şaban 931/ M. 2 Haziran 1525 tarihli ve Selman Reis'e ait olması gereken bir belgenin söz konusu denizcinin Hindistan yolunun değerini takdir edip bu hususta Osmanlı idarecilerini uyardığını

göstermesi açısından önemlidir. Mezkûr belgede Selman Reis, Portekizlilerin Hindistan ticaret mallarına sahip olduklarından dolayı Osmanlı hazinesinin zarara uğradığı, Hindistan Okyanusu'nda "Portakal-ı bîdîn"e karşı hareket edip onları kontrol altına aldıkları kalelerden çıkarıp atmak gerektiğini ifade etmektedir. "Mezkûr hususları fi'l-cümle ittılamız ve vukûfumuz olduğu sebepten küstahâne Asitâne-i Saadet'e arz"edilen vesika, "Cidde'de olan gemilerin ahvâlini beyan"ederken gemi sayısını 6 baş tarde, 8 kadirga, 3 kalyote, bir kayık olarak veriyor. Gemilerle birlikte topların isim ve sayıları belirtilmiş ve topların 1.200.000 sikke-i gûri harcanarak yapıldığını izah ediyor.

Mekke'den İskenderiye'ye kara yoluyla giden bir kişinin anlattığı bilgiler 10 Aralık 1528'de Venedik'e ulaşmıştı. Bu bilgilere göre Selman Reis, Aden civarında yedi Portekiz gemisine el koymuş ve dört gemiyi de batırmıştı. Yemen'i idare eden Mustafa Bey'i yenerek(1526) Zebid ve Aden'e egemen olan Selman Reis, Kameran Adası'na konuşlanarak Kızıldeniz'i denetim altına alacak önlemler geliştirmeye başladı. Fakat tek kalma hırsı, ordu komutanı Hayreddin Bey'i Selman Reis'i öldürmeye sevk etti(1528). Barros'un belirttiğine göre Selman Reis, zalim olduğu için halk arasında çok fazla tutulmazmış. Ancak Selman Reis, Osmanlıların Hint Okyanusu'ndaki faaliyetlerine ivme kazandıracak bir şahsiyetti ve öldürülmesi mezkûr girişimlerin gecikmesini engellemiştir.

Osmanlı komutanları arasında patlak veren böyle bir rekabetin neden olduğu sonuç, Portekizliler tarafından fırsat olarak kabul edilip Portekizlilerin harekete geçmelerine sebebiyet verdi. Uygun rüzgârın olmamasından dolayı Kameran'da bulunan Osmanlılara karşı gidememişlerdi. Fakat Kızıldeniz-Hindistan hattında işleyen 8'i büyük, 14'ü küçük olmak üzere 20 Müslüman ticaret gemisine zapt etmişler, bir büyük Osmanlı kalyonunu da ele geçirerek pek çok ganimet elde etmişler ve Zelyla'yı da yakmışlardı. Bu şekilde Kızıldeniz bir kez daha Portekiz tehlikesine karşı açık bir hale gelmişti.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup>Salih Özbaran, Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı, Kitap Yayınevi, İstanbul, Nisan 2004, s.118-127



### 1.1.1. Aden ve Yemen'in Ele Geçirilmesi ve Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz Politikası

Aden<sup>4</sup> şehri, konumu itibarıyla önemli ve stratejik bir yerde bulunmasından dolayı 16. yüzyılın başlarından itibaren Osmanlı Devleti'nin ilgisini çekmiştir. Kanuni Sultan Süleyman döneminde Hadım Süleyman Paşa tarafından 1538 yılında fethedilen Aden, Osmanlı Devleti tarafından Hint Okyanusu'nda ve Kızıldeniz'de konuşlanan ve o zamanlarda İslam coğrafyasına yönelik tehdit teşkil eden Portekiz'in faaliyetlerine karşı bir üs olarak kullanılmıştır. Aden, Yemen fethedilip Yemen Beylerbeyliğine bağlanınca buradan yönetilmiş ve Osmanlı askerleri de Portekiz tehlikesinin ortadan kalkmasına eşzamanlı olarak buradan çekilip yönetimi yerel idarecilere bırakmıştır. Fakat yönetim fiili olarak yerel yöneticilerde olmasına rağmen egemenlik hakkı Osmanlı Devleti'nin elinde bulunmaktaydı. Bundan dolayı da yerel yöneticiler arasında tartışma ve anlaşmazlıklar meydana gelmekteydi.<sup>5</sup>

Aden'e harita üzerinden kuş bakışı bakıldığında Kızıldeniz girişinde bulunan Babü'l-Mendeb boğazına yakın olduğu görülür. Bu yakınlık Aden'e ayrıca jeostratejik bir ehemmiyet kazandırmıştır. Dolayısıyla Osmanlı Devleti'nin perspektifinden bakıldığında Osmanlı'nın Aden şehrine ve Yemen'e hâkim olması Portekiz ve İspanya gibi güçlere karşı Kızıldeniz'in ve Arap yarımadasının himaye ve kontrol edilmesini kolaylaştırmıştır.

---

<sup>4</sup> “Aden, Kızıldeniz ticaretinin önem taşıdığı XV. yüzyılın ortalarından itibaren, Aden karşısında Cidde'yi ön plana çıkartan Memluk siyaseti yüzünden gerileme yaşamış, ticari faaliyetlerinde düşüş gözlenmiştir. Bunda, ticari gemilerin Aden'e yaklaşmalarını konusundaki yapılan uyarılar, özellikle Şam ve Mısırlı tüccarın limana girişlerini yasaklayan hükümler, buradan geçen gemilere konan yüksek vergiler etkili olmuştur. Ana ticaret güzergâhının İpek Yolu'ndan Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'na kaydığı dönemde, bu yeni güzergâha girebilmek ve bölgedeki Portekiz etkisini yıkabilmek amacıyla Osmanlılar tarafından ele geçirilen Aden, bir dönem bölgenin en önemli deniz üslerinden biri haline gelmişse de, XV.-XX. yüzyıl arasında Moha, Cidde ve Yenbu gibi limanlar karşısında büyük bir sönüş yaşamıştır. Hint veya Basra Körfezi ülkelerinden yılda ancak 2-3 geminin yanaştığı ve oldukça küçük çaplı bir ticaretin devam ettiği Aden, her ne kadar modern çağlara asırları aşan zengin geçmişi geride bırakarak girmişse de, Süveyş Kanalı'nın açılması ve uluslararası ticarete yoğun bir biçimde kullanılmasıyla yeniden yükseliş yaşamış ve bölgenin sık kullanılan limanları arasında yerini almıştır.” bkz. Nihal Şahin Utku, KIZILDENİZ-ÇÖL, Gemi ve Tacir, Klasik yay., İstanbul 2012, s.367

<sup>5</sup> Ali Akyıldız- Zekeriya Kurşun, Osmanlı Arap Coğrafyası ve Avrupa Emperyalizmi (Filistin-Basra Körfezi-Kızıldeniz-Kuzey Afrika Diplomatik Belgeler), Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul 2015, s.36

Osmanlı Devleti, Yemen bölgesine hâkim olmadan önce 1515-1516 tarihlerinde buralarda Avrupalı güçler üstünlüklerini muhafaza ediyorlardı. Genel olarak Yemen özel olarak ise Aden, Kamaran adası ve civar yerler söz konusu güçler tarafından tehdit altındaydı. Osmanlılar Mısır'a hâkim olmadan önce bir miktar Mısır askeri Yemen'e gönderildi. Mısır askerleri Yemen'i ele geçirdiklerinde Mısır, Osmanlı Devleti'nin egemenliğine geçmişti. Mısır askerleri de bir süre sonra(Temmuz 1517) Osmanlıya karşı mücadeleyi bırakıp onlara bağlılıklarını ilan ettiler. I. Selim, Barsbay'ın varisi İskender'i Yemen valisi olarak tayin etti. Bu şekilde Osmanlı devleti Arap yarımadasının güney kesiminde askeri ve siyasi olarak varlığını başlatmış oldu. Ayrıca Osmanlı Devleti Yemen'e hâkim olarak Kızıldeniz ve Basra körfezinden geçen ticaret yollarını kontrol edip denetleyebilecekti.<sup>6</sup>

*Solakzâde Tarihi*'nde Hadım Süleyman Paşa'nın Yemen civarına egemen oluşu ve Hindistan'ın Gucarat bölgesinde bulunan Diu kalesinin Portekiz'in eline geçmesi şu şekilde anlatılır:

“Hadım Süleyman Paşa, aralıksız on seneye yakın Mısır-ı Kahire'de vali oldu. Yüce ferman mucibince, Aden, Yemen ve Portugal ahvalinin ıslahı için, Süveyş adlı iskeleden pek çok kadırgalar ile gönderilmiş idi. 946 saferinin birinci gününde (18 Haziran 1539) Tur adlı bir boğazdan geçerek, mamur Cidde iskelesinden de geçtikten sonra, Kamaran adasına geldiler. Rebiülevvel ayının on üçüncü günü, engine salınıp, dört gün dört gece sür'atle gidilerek, aynı ayın on yedinci günü Yemen sahilinden Aden limanına vasil oldular.

Velhasıl, güzel tedbirlerle, o sağlam kaleyi feth ve teshîr eylediler. Böylece makamı yüce padişah hazretlerinin Aden camilerinde de, derecesi yüksek hutbelerini okutarak güzel hükümlerini icra ettiler. Eyaletin idaresini Behram Bey adlı akibeti hoş bir Emire havale eyledikten sonra, aslından sapıklığa bulaşmış, Portekiz düşmanlarının üstün gelerek, pek çok Hind derbendlerine mâlik olub, o yüzden o taraflarda istediği gibi fesatlara fırsat bulması dolayısıyla, Müslümanların üzerinden mel'unların şerrini ve zararını def' için, bu benderler tarafına azimeti murad eylemişler idi. Benderlerin Portekiz düşmanlarının eline girmesinin hikmeti ise, Hindistan padişahlarının namdârı ve deniz sahilinde vâki Diyu kalesinin sultanı, Sultan Bahadır Şah'ın, daha önce memleketine ansızın Moğol taifesinin, korkunç askerler gibi dâhil olduğunda, onların def'i ile meşgul iken, Portekiz kralı yüzlerce hile ve

---

<sup>6</sup>Durmuş Akalın, İngiltere ve Osmanlı Devleti Arasında Perim Adası (1798-1914),Tarih Araştırmaları Dergisi, 2014, s.235-236

oyun ile ahalisini iğfal eyledi. Daha sonra hemen şehre dâhil olub, kalenin sıkı bir tedarikini görüp, zapt u rabt kıldı. Zikri geçen memleketinden düşmanları sürüp çıkardı. Payitahtına geldiği yıkılası düşmanın o sağlam hisarı ele geçirdiğini gördü ve hisar fitne tohumlarını saçıldığını öğrendi. Bu biçare kalesinin kurtarılmasına gayret sarfederek, güzel tedbirlerle ihtimam sadedinde iken, mel'unların büyük bir donanması ortaya çıktı. Donanma kalenin limanına girdi ve mel'unların askerleri büyük bir takviye güç kazandı. Diğer gemilerle gelen ve kalede bulunan kuşatılmış kötü yaratılışlı düşmanlar, ittifakla Bahadır Şah'ın üstüne hücum eyledi. Bahadır Şah'ın askerlerini dağıttılar. Savaş sırasında, kendisi de şehid düştü. Cennet bahçesine dâhil oldu. Bahadır Şah'ın ölümünden sonra, Portekiz düşmanları Diyu kalesini istiklal üzere kendilerine temlik ettiler. Bir daha elden çıkmamasına ihtimal vermediler. Bu tarik ile Hindistan semtinin pek çok derbendlerini tasarruflarına almaya fırsat buldular.<sup>7</sup>

Süleyman Paşa donanma hazırlıklarını tam olarak bitiremeden Portekizlilerin Bahadır Şah'ı idam ettikleri bilgisi ulaştı. Mekke'de muhafaza edilmekte olan Bahadır Şah'ın altın ve gümüşten oluşan 300 sandık hazinesi İstanbul'a getirildi.<sup>8</sup>

Osmanlı Devleti, 16. yüzyılın başından itibaren Kızıldeniz, Yemen ve Kızıldeniz'in girişinde yer alan Babu'l-Menbeb boğazıyla ilgilenmiştir. Portekiz gibi Avrupalı güçlerin Yemen ve civarını ele geçirip kutsal yerlere Mekke ve Medine'ye tehlike teşkil etmelerine mani olmuştur. Fakat 17. yüzyılın başında İngilizler bu bölgede boy göstermeye başladılar. 1600 yılında İngilizler, üyelerinin ekseriyetini Levant Şirketi tüccarlarının oluşturduğu Doğu Hindistan Şirketini kurdular. Şirket kurulduktan bir yıl sonra Thames nehrinden hareket eden Kaptan James Lancaster liderliğinde Doğu Hindistan Şirketi filosuna ait dört gemi iki yıl aradan sonra çoğunluğu karabiber olan yüklü mallarla döndü. Doğuya 1604 yılında ikinci bir seyrüsefer yapıldı. Kızıldeniz civarında Hollandalılar baharat vb. ürünleri alabilecek kaynaklara sahipti. İngilizlere ait üçüncü filonun 1607 yılında Kızıldeniz'e yönelmesi ise baharat konusunda Hollandalıların etkilerini azaltmaktı. Bu bağlamda

---

<sup>7</sup> Solakzâde Mehmed Hemdemi Çelebi, *Solakzâde Tarihi*,( Haz.: Dr. Vahid Çabuk), Ankara, 1989, Cilt II, s.201-203

<sup>8</sup> Joseph von Hammer, *Osmanlı Tarihi*,(Çev.: Mehmet Ata, Özetleyerek Yeniden Yazan Prof. Dr. Abdülkadir Karahan), İstanbul 1990, C I, s.503

1609 yılında Alexander Sharpie komutasındaki ilk İngiliz gemisi *Ascension*, Aden önlerinde görüldü. Bunu 1610 ve 1612 yıllarında başka gemiler takip etti.

Asırlar boyunca bu bölgede pek çok hâkim güçler olduysa da 19. yüzyıla kadar kadar Kızıldeniz ve çevresinin egemen gücü Osmanlı Devleti olmuştur. Avrupalı Avrupalı devletler, Osmanlının izlemiş olduğu politika sebebiyle Kızıldeniz'e egemen olma heves ve isteklerinden vazgeçmişlerdir. Dolayısıyla buradaki ticaret, bölgesel güçler tarafından kontrol edilmiştir. 17. yüzyılın başında çoğunluğu Hint gemisi olmak üzere Umman ve Hindistan'dan gemiler her yıl Aden ve civarına geliyordu. Moha civarında ise Arap ve İranlı tüccarların kullandığı gemiler görülmekteydi. Yabancı devletler açısından bakıldığında 17. yüzyılın başlarında Aden ve Kızıldeniz civarında daha çok Hollanda'ya bağlı gemiler zuhur etmekteydi. Bir bakıma Moha şehri ticaret açısından bir cazibe merkeziydi.<sup>9</sup>

1625 yılında Zeydî İmamı Muhammet Müeyyed Billâh Hudeyde'ye hareket ettiğinde burada bulunan Osmanlılar, Kamaran adasına doğru çekildi. Hudeyde 1636'ya kadar Zeydilerin eline geçti. Daha güneyde bulunan, Babu'l-Mendeb girişinde yer alan Moha limanı, güneydoğu Asya, Hindistan ve Avrupa güzergâhında Hudeyde'ye nazaran kahve ticaretinin merkezi haline geldi. Fakat Hudeyde limanının durumu 17. yüzyılın sonlarında Avrupalı korsanların Kızıldeniz'in girişine yakın yerlerden geçen gemilere saldırmasından sonra değişti. Söz konusu liman iç kesimde ve daha güvenilir olmasından dolayı yeniden canlılık kazandı.<sup>10</sup> Kahve ticareti 17. yüzyılda canlılık kazanıp kârlı bir hale gelmiştir. Hollandalıların baharat ticareti güzergâhına egemen olmaları sebebiyle Kahire'deki toptancılar ticari kayıp ve açıklar elde etmişlerdir. Kahve ticaretinin bu yüzyılda canlılık kazanmasından dolayı toptancılar, Avrupa'yla ticaret yaparak açıklarını kapatmışlardır.<sup>11</sup> Osmanlı Devleti, İngilizlerin sadece korsan faaliyetlerine girişebildiği Kızıldeniz'de Hollanda'dan sonra etkin nüfuza sahip güçlerden olan Fransızlara burada ayrıcalıklar sağlamıştır. Bu ayrıcalıklara rağmen 18. yüzyılda Avrupalı güçlerin Moha'nın

---

<sup>9</sup> D. Akalın, a.g.m, s. 236-237

<sup>10</sup> Rıza Kurtuluş, Hudeyde, TDVİA, C XVIII, s 299-300

<sup>11</sup> Raif İvecan, XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Kızıldeniz'de Ticaret, İstanbul 1998, s. 41(Yüksek Lisans Tezi)

yukarisına geçmelerine izin verilmedi. Dış ticaret yerel idareciler ve valilerin bulunmadığı sürelerde Osmanlı Devleti aracılığıyla yapılıyordu.<sup>12</sup>

### 1.1.2.Habeş Eyaleti

Osmanlı Devleti'nin 16. yüzyılda doğu Afrika'daki nihai sınırları Mısır'dan başlayıp Mombasa'ya kadar günümüz Sudan'ın bir bölümüyle beraber Cibutu, Eritre, Etiyopya ve Somali bölgelerini kapsıyordu. Mısır, Osmanlılar tarafından 1517 yılında alındıktan sonra mezkûr yerlerin stratejik ehemmiyetinden dolayı Osmanlı'nın ilgisi artmıştır. Kızıldeniz ve Hint Okyanusu kıyılarında yer alan bu bölge, Osmanlı Devleti için doğudan yapılan ticareti kontrol edip denetlemesi bakımından önemliydi. Fakat sömürgeci bir kuvvet olarak zuhur eden Portekiz, Habeş sultanlarıyla bir şekilde anlaşarak sahil bölgelerinde birtakım üsler inşa etmiş ve doğu ticaretine hâkim olmaya kalkışmıştır. Misyonerlik faaliyetleriyle de burada Hıristiyanlığı sağlamlaştırmaya girişmişlerdir. Habeşistan bölgesinde yaşayan Müslüman halk ve gruplar yürütülen misyonerlik faaliyetlerine rağmen varlıklarını idame ettirip bu hususta mücadelelerine devam ediyorlardı. Osmanlılar, Yemen'i alıp burada beylerbeyliğini tesis ettiklerinde ve Kızıldeniz kıyılarında hâkimiyeti ellerine aldıklarında doğu Afrika'da meydana gelen gelişmeleri takip ederek patlak veren hadiselerle ilgilendiler. Osmanlı Devleti 1525 yılında Portekiz tarafından inşa edilen üsleri kaldırıp buralarda kendi nüfuzunu hayata geçirmiştir.

1550'li yıllarda Portekiz tehlikesi tekrar ortaya çıkınca Piri Reis ve Seydi Ali Reis komutasında denizden yapılan iki girişimde de olumlu bir sonuç alınamadı. Osmanlı Devleti söz konusu bölgenin ticari açıdan önemini bildiğinden dolayı doğu ticaretinin Portekiz'in nüfuzuna girmesini istemiyordu. Ayrıca Habeşistan'da yaşayan ve istikballeri tehlikede olan Müslümanlara karşı da kayıtsız ve ilgisiz kalamazdı. Bunun için bu bölgeyi iyi tanıyan ve söz konusu bölgede ne gibi önlemler alınabileceği hususunda Özdemir Paşa<sup>13</sup> 'yla görüşmek için kendisi Nisan 1554

---

<sup>12</sup>D. Akalın, a.g.m, s. 236-237

<sup>13</sup>“Özdemir Paşa aslen Mısır'daki Çerkez kölemenlerindedir. Hüviyeti tespit edilemeyen Keykâvus Şevket Bey'in adamlarından idi. Mısır Osmanlı idaresine geçince genç yaşta olduğu anlaşılan

yılında İstanbul'a çağrıldı. Habeş seraskerliğine getirilen Özdemir Paşa sefer hazırlıkları için Mısır'a geldi ve hazırlıklara başladı. Ancak asker toplamada sıkıntılar yaşadığından dolayı sefere 1555 yılında başlayabildi. Habeşistan'a varmak için Nil nehrinin güneyini takip etmek istedi. Fakat doğa şartları el verişli olmadığından dolayı bundan vazgeçti. Bu durumu karargâha rapor ederek Habeşistan eyaletinin tesis edilmesine ön ayak oldu. Tamamen fethedilmeyen ve 15 Temmuz 1555'te kurulan Habeşistan Beylerbeyliğinin başına getirildi.

Özdemir Paşa, büyük zorluklarla hazırlanan gücü tamamlayarak harekâta 1555 yılının ortalarında başlayabildi.<sup>14</sup> Beraberinde ekseriyetinin silahlı olduğu 4-5 bin askerle 1555 yılının güz aylarında hareket etti. Özdemir Paşa, ilk olarak Osmanlı Devleti'nin önem atfettiği, Habeşistan'la Kızıldeniz bağlantısını sağlayan ve stratejik bir konumda bulunan Masavva'ya yöneldi. 1557 yılında Masavva'ya hâkim olunduktan sonra Arkiko(Harkiko) limanı alındı. Aslında Osmanlı egemenliğinde olan Dehlek ve Dehlek'le irtibatlı adalar Masavva limanına nazırdı. Osmanlılar ilk başta bu bölgenin yönetimini bugün Sudan sınırları içerisinde bulunan Sevakin adasından yapıyordu. Ancak daha sonra yönetim merkezi Masavva'ya taşınarak Eritre, Cibuti ve Somali'nin kuzeyini içine alan Habeş eyaletinin idaresi buradan yapıldı.<sup>15</sup> Söz konusu adalar o zamanlarda askeri operasyonlarda üs olarak kullanılmıştır. Özdemir Paşa, Habeş kıyılarını zapt ettikten sonra Tigre'ye giderek burayı 1558'de ele geçirdi. Operasyon ve harekât esnasında Debra Damo'da bulunan ve Habeşliler tarafından kutsal sayılan manastır zarar gördü. 1559 yılında Debarva(Debaroa, Davâro) ve civarı Osmanlı Devleti'nin kontrolüne geçti. Sağlam bir kale, cami ve pek çok mescitler yapıldı. Aynı zamanda burası iç taraflara herhangi bir harekâta üs olarak kullanılması için dizayn edildi. Hıristiyanlık ve putperestlik gibi başka dinlere mensup birçok Habeşli İslam'ı benimseyerek Müslüman oldu.<sup>16</sup>

---

*Özdemir Osmanlı hizmetine girdi.* "bkz. Cengiz Orhonlu, Osmanlı İmparatorluğunun Güney Siyaseti: Habeş Eyaleti, İÜ, Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1974, s. 33

<sup>14</sup> Cengiz Orhonlu, a.g.e, s. 36

<sup>15</sup> Muhammed Tandoğan, Osmanlı Devleti'nin Afrika'da Avrupa Sömürgeciliğine Karşı Siyaseti(XIX. Yüzyıl ve XX. Yüzyılın Başları), Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2011, s 157

<sup>16</sup> Cengiz Orhonlu, Habeş Eyaleti TDVİA, C XIV, s 363

Merkezi Sinnar şehri olan, günümüz Sudan sınırları içerisinde yer alan ve 16. yüzyılın başlarında Func Devleti ya da Func Sultanlığı diye bilinen bir devlet ortaya çıkmıştı. Habeş eyaletinin varlığı devam ettikçe iç kesimlerdeki hâkimiyetini koruyup sürdürmüştü. Osmanlı yönetimiyle aralarında pek fazla sorun çıkmadan yaşayan mezkûr sultanlık, Kavalalı'nın seferlerinin başladığı zamana kadar devam etmişti.<sup>17</sup>

Esasen askerlerin Mısır'dan temin edildiği eyalete, sonraları Yemen'den de asker teminatı yapılmış ve neredeyse her çeşit ihtiyaç Mısır'dan tedarik edilmiştir. Sevakin, Masavva ve Debarva gibi eyaletin farklı bölgelerinde kale ve garnizonlar yapılmıştır.<sup>18</sup>

Evliya Çelebi, Seyahatnamesi'nde Masavva limanına Yemen, Hindistan, Çin, İngiltere, Portekiz ve yakın bölgelerden gemilerin geldiğini ve Masavva'da yaklaşık 1600 civarında evin olduğunu belirtir. Ayrıca buradaki Şeyh Cemalî ve Özdemir Paşa mescitlerinden de bahsetmektedir.<sup>19</sup>Habeş eyaleti, Portekizlilere ve 1578'den sonra da İspanya, Hollanda ve İngiltere'ye karşı kıyılarını savunmak için gemiler istihdam ediyordu. Ancak eyaletin elde etmiş olduğu gelir kıyıları savunmak ve korumak için kullanılan gemilerin masraflarını tedarik edecek vaziyette değildi. Memur ve askerın maaşı vaktinde ödenemediğinden dolayı yönetimde zayıflıkların olmasına ve vazifelerini icra etmelerinde isteksizliğe neden oluyordu. Habeş eyaleti gelirlerinin çoğunu Sevakin, Beylul ve Masavva gibi limanlardan elde ediyordu. Söz konusu limanlarda gümrük vergileri alındığından dolayı mezkûr limanlar eyalet için önemli bir gelir kaynağıydı. Aynı zamanda bu limanlarda baharat ve esir ticareti de yapılıyordu. Buradaki birtakım askerın ödemesi baharattan elde edilen gelirden yapılıyordu. Habeş eyaletinde bulunan limanların senelik gümrük geliri yaklaşık 15 bin filoriydi.<sup>20</sup>

17. yüzyılda eyaletteki Beylerbeyileri ile Habeşistan kralları arasındaki ilişkiler diplomatik bir boyut kazandı. Öncesinde ilişkiler gergin ve harp durumu söz konusuydu. Taraflar sahip oldukları limanları etkin bir halde tutabilmek için barışı

---

<sup>17</sup> Muhammed Tandoğan, a.g.tez, s 189

<sup>18</sup> Cengiz Orhonlu, a.g.mad, s. 365

<sup>19</sup> Casim Avcı, Masavva, TDVİA, C XXVIII(28) s, 74

<sup>20</sup> Cengiz Orhonlu, Masavva, TDVİA, C XXVIII(28), s. 365

muhafaza etmek istiyorlardı. Habeş Beylerbeyileri limanlardan elde edilen gelirlerin düşmesini engellemek ve stabil durumda tutabilmek için önlemler aldı. Örneğin Habeşistan bölgesine gitmek isteyen tüccarların kendilerine ve taşıdıkları ticaret mallarına gümrük vergisi mukabilinde geçişlerine izin verildi. Diğer taraftan Habeşistan Krallığının yapmış olduğu de facto durumdan dolayı Tigre konusunda artık hak iddia edilmedi. Kıyı bölgelerinde Osmanlı Devleti'nin gücü hâkimken iç kesimlerde zayıflamaya başladı. 17. yüzyılda eyaletin sınırları küçülmeye başladı. Debarva, Habeşistan Krallığına geçerken Tigre kaybedildi. Debarva şehri bir zamanlar eyaletin merkezi olup Masavva ve Habeşistan arasında ticaretin kalbini oluşturuyordu. Habeşistan'a gitmek için Habeş Beylerbeyinin iznini alma zorunluluğu vardı. Bu arada Avrupalılar Habeşistan ile ekonomik ilişkiler geliştirme konusunda çaba sarf ediyordu. Avrupalı devletler arasında Hollanda ekonomik anlamda Habeşistan'la anlaşma yapmaya çalıştı; ancak bu hususta başarılı olamadı.

Bir başka Avrupalı devlet yani Portekiz ise misyonerlik faaliyetleri yürüten “İsa Cemiyeti” aracılığıyla Habeşistan'a nüfuz etme girişiminde bulundu. Habeşistan'a yolladığı misyonerler aracılığıyla yapısını büyüttü. Habeş kralı Susenos(1607-1632) Cizvit<sup>21</sup> papazlarının çalışmaları sonucunda Katolik oldu. Bundan mütevellit kral, Habeşistan'a gelmeyi talep eden papazların gelişini kolaylaştırmak için beylerbeyi ile bir ittifak yaptı. Ancak kendisinden sonra tahta çıkan Kral Fasiladas söz konusu papazlardan imtina edip onları halkını kışkırtmaya çalışan kimseler olarak addetti. Önceki kralın aksine misyonerlerin ülkeye gelmesini engelledi. Hatta bunun için Habeş beylerbeyi ile ittifak yapıp ülke içerisindeki misyonerleri çıkarttı. Bu şekilde Osmanlı Devleti ile Habeşistan arasında ilk kez müşterek düşmana karşı beraber hareket edildi.

17. yüzyılın ikinci çeyreğinden itibaren merkezi yönetim Habeş eyaletiyle ilgilenemez oldu. Eyalet, ehemmiyetini yavaş yavaş kaybederek yüzyılın sonunda ekonomik ve mali açıdan kötüleşti. Eyalet için tam olarak gerileme çağının başlangıcıydı. Habeş kralı, Beylül ve bugün Somali kıyısında bulunan Zeyla

---

<sup>21</sup> “Cizvitler, Katolik Kilisesi'ne mensup görevli rahiplerden oluşan dini bir cemaattir. “İsa Cemaati(Society of Jesus) diye de tanınan bu dini tarikat, yapı olarak eski monastik tarikatlardan bazı yönleriyle farklılık göstermektedir. Cizvitler, Katolik Kilisesi'nin organizasyonu içinde muteber bir yer edinmiş kendine has özelliklere sahip bir cemaattir.”bkz, Dr. Ali İsmail Gungör, Tanrı'nın Şövalyeleri Cizvitler, Çağlar Yayınları, Ankara 2004, s.45



iskeleleri aracılığıyla ticari ve siyasi düzlemde direkt ilişkilere girişmesi gümrükten elde edilen gelirlerin düşmesine neden oldu. Söz konusu liman ya da iskeleler Yemen imamına tabi Şii Müslüman emirlerin idaresinde yer alıyordu. Güney bölgeleri de yavaş yavaş yerel yönetime bırakıldığından dolayı gümrükten elde edilen gelirler giderek azaldı.<sup>22</sup> 17. yüzyılda Etiyopya kralı Beylül ve Zeyla iskeleleri üzerinden ticari ve siyasi anlamda direkt ilişkiler geliştirmeye başlaması eyaletin malî açıdan kötülemesine sebebiyet vermiştir. 18. yüzyılda ise eyaletin göz ardı edildiği ve merkezle olan bağı neredeyse kopma noktasına gelmiştir.<sup>23</sup>

### **1.1.3.Kızıldeniz Ticaret Yolu ve Önemi**

Hindistan ve civar ülkelerden yapılan ticaretin iki güzergâhı vardı. Bu güzergâhlardan birisi Basra Körfezi'nden diğeri de Kızıldeniz'den geçiyordu. Birinci güzergâh olarak Basra Körfezi'ni kullanmak isteyen birisi, Malaka boğazı ve Malabar kıyısında bulunan limanlardan başlayıp Hindistan'a, Hindistan'dan körfeze, buradan da Dicle ve Fırat nehirleri aracılığıyla ya da kervanlar yoluyla Suriye'de bulunan iskele ve limanlara ulaşmak zorundaydı.

İkinci güzergâh olarak Kızıldeniz ticaret yolunu kullanmak isteyen kimse Doğu Hindistan'dan başlayıp Yemen'e, buradan Süveyş'e ve ardından da İskenderiye'ye geliyordu. Söz konusu güzergâhın ulaştığı en önemli şehir ve limanlar Akdeniz'de bulunan İskenderiye ve İskenderun şehirleri olup buralarda yer alan limanlardı. Tüccarlar genelde hurma, şeker, değerli taşlar, turunçgiller, fildişi, pamuk, maden, boya, baharat ve yün gibi mallar taşıyorlardı. Ayrıca esir ticareti de bu dönemde önemli bir yer işgal ediyordu. Sudan ve Habeşistan esir ticaretinde önemli bir yere sahipti. Genelde esir ticaretiyle işgal edenler esirleri, Hindistan, Arabistan ve Mısır gibi ülkelere naklediyorlardı. Kızıldeniz güzergâhından yapılan ticaretin önemli limanları Aden, Moha, Cidde, Sevakin, Dehlak, Zeyla, Mogadişu, Beylül, Kulzüm, Bûreyke, Akabe(Eyle), Yenbu, Ayzab, Kuseyr, Badı, Merka, Mezava, Mombasa ve Zengibar limanlarıydı. Esir ticaretinde olduğu gibi altın ticaretinde de Sudan ve

<sup>22</sup> Cengiz Orhonlu, a.g. mad.,s. 366

<sup>23</sup> Levent Öztürk, Etiyopya, TDVİA, C XI, s 494

Habeşistan önemli bir yer kaplıyordu. Altının ihracatı daha çok Mısır'a yapılıyordu. Ticareti yapılan söz konusu ürün ve maddelerin dışında kumaş ve bez gibi ürünlerin imalatında kullanılan, İran ve Hindistan taraflarına nakledilen boya da yer almaktadır. Boyanın ihracatı daha çok ve geniş çaplı olarak Aden limanların yapılıyordu. Bu ürünlerin karşılığında Hindistan'dan Mısır, Arabistan ve Suriye gibi Osmanlı beldelerine pamuk ve ipek gibi kumaşlar gönderiliyordu. Günümüz Sudan içerisinde bulunan Nubya halkından birtakım kişiler Mısır taraflarına kumaş ve silah ticaretiyle de işgal ediyordu.

Doğu Hindistan'daki Gucerat ve Kambay hükümetleri Kızıldeniz'in doğal yapısına göre yapılmış gemilerle direkt Moha, Cidde ve Kuseyr<sup>24</sup> gibi limanlara nakliyat yapıyorlardı.

Kızıldeniz üzerinden yapılan ticaret, güzergâh olarak şu şekilde işliyordu. Nil Nehri aracılığıyla Kene(Kıne, Qena) gelen ticaret malları ve hac kafileleri kervanlarla çölden geçerek Kızıldeniz kıyısında yer alan Kuseyr iskelesine sevk olup buradan da Yenbu ve Cidde iskelelerine giderdi. Kızıldeniz üzerindeki ticaretin başka bir güzergâhı ise Süveyş ve Cidde arasında işleyen ticaret yoluuydu. Hindistan gibi doğudan gelen mallar tüccarlar kanalıyla Süveyş ya da Tur gibi limanlara sevk edildikten sonra İskenderiye limanına taşınır buradan da Akdeniz'e gönderilirdi. Bugün Sudan sınırları içerisinde bulunan Sevakin limanı üzerinden Habeşistan ile ticaret yapılmakta olup Sevakin ve Cidde arasında deniz taşımacılığı bulunmaktaydı. Sevakin'e uğrayan tüccarlar kervanlarla güneyde bulunan Danakil tarafına giderlerdi.

---

<sup>24</sup> “Mısır'a bağlı bir liman şehri olan Kuseyr, Kızıldeniz sahillerinde sıkça rastlanan mercan kayalıklarının daha az bulunması ve belli büyüklükteki gemilerin yanaşmasına imkân veren elverişli koyu ile tarih boyunca Mısır'ın denize ve dış dünyaya açılan pencerelerinden biri olmuştur. Nil Nehri kıyısında yer alan Kûs, Kınâ ve Kıft gibi Mısır'ın belli başlı merkezlerinin denize en yakın noktası(yaklaşık 200 km) olması sebebiyle de tercih edilen liman, Mısır'ı uluslararası Doğu ticaretine bağlayan en önemli ticaret güzergâhlarından biri üzerinde yer almıştır. Nil üzerinde yer alan ve Mısır'ın önemli merkezlerinden biri olan Kûs'un, Kızıldeniz'e açılan iki kapısı hükmündeki Ayzab ve Kuseyr'in yükselişlerine ciddi katkıları olmuştur. Nitekim Avrupa haritalarının VIII./XIV. asırdan itibaren adını zikrettiği Kuseyr, buhur ticareti içindeki önemli mevkiyle anılmaya başlanmış; hatta bazen Kûs ile birbirine karıştırılmıştır. Bu karıştırılma, söz konusu limanın tarih boyunca Kûs ile sıkı ilişkisini göstermesi bakımından ilginçtir.” bkz. Nihal Şahin Utku, a.g.e, s.433-434

Kızıldeniz’de taşımacılık genelde Celbe(Celebe) ve Zaime adı verilen gemilerle yapılırdı. Manevra yeteneği güçlü olan söz konusu gemilerin küçüğüne Zaime, büyüğüne ise Celbe denirdi ki Celbe yelkenli ve dümenli olup çift direklere sahipti. Manevra kapasitesini üst boyuta çıkarmak için böyle yapılıyordu. Gece limanlardan birisine demirlenen Zaime ve Celbelerle gündüz yol alınır ve mercan kayalıklara çarpma riskini en aza indirmek ve mercan kayaları gözetlemek için gemilerin baş taraflarında uzun bir ağaç bulunurdu. Mezkûr gemilerin haricinde Fırkate ve Kalyon gibi Akdeniz tarzı gemiler de Kızıldeniz’de istihdam edilmekteydi.

Osmanlı Devleti, 1516’da Suriye’yi, 1517’de de Mısır’ı aldıktan sonra Hindistan dolaylarından yapılan ticaretin ehemmiyetini kavramış ve doğu ticaretine hareketlilik getirmeye çalışmış olup altın ve baharat ticaretini yönlendirmeye ve tanzim etmeye gayret göstermiştir. Dolayısıyla bunu yapabilmesi için Kızıldeniz bölgesini kendi kontrolü altına alıp Hindistan ile Akdeniz güzergâhının güvenlik ve asayişini sağlaması gerekiyordu. Güçlü donanmalara sahip olan Portekiz söz konusu ticarete Osmanlı Devleti için rakip konumundaydı.<sup>25</sup> Kızıldeniz kıyı şeridinde bulunan Sevakin, Masavva, Zeyla ve Berbera gibi liman şehirleri Afrika ile Arap yarımadası arasındaki ilişkilerde Akdeniz ticaretinin anahtarı konumunda rol oynamış ve Harar şehri de iç kısımlarda yer alan bölgelerle bağlantıyı sağlamıştır. Yemen’de yönetimi elinde bulunduran hanedanlar Afrika ile olan münasebetlerini mezkûr bölgeden yürütmüşlerdir. 16. yüzyılın başlarında Osmanlılar, Mısır’ı aldıktan sonra Kızıldeniz ve civarına ayrı bir önem göstermiş olup Portekiz ve türevlerine karşı kutsal topraklar olan Mekke ve Medine gibi şehirleri koruyup muhafaza etmiştir.<sup>26</sup> Portekizliler Hint denizine egemen oldukları gibi Kızıldeniz ve Basra Körfezi’nde istedikleri gibi dolaşabiliyorlardı. Selman Reis ile Hüseyin Bey komutasındaki Memluk donanması, 1515 yılında Hindistan’da bulunan Portekiz egemenliğine son vermeyi hedefliyordu. Ancak Memluk donanması yenilmişti. Portekiz’in Kızıldeniz’de serbest dolaşmasının sebebi söz konusu donanmanın yenilmesi idi. I. Selim, Mısır alındıktan sonra Süveyş’te Portekizlilere karşı koymak

<sup>25</sup> Muhammet Yıldırım, XVI. Yüzyılda Osmanlı Devleti’nin Kızıldeniz, Basra Körfezi, Yemen ve Habeşistan Politikaları, Yüksek Lisans Tezi, Isparta 2001,s.52-54.

<sup>26</sup> Muhammed TANDOĞAN, a.g.tez, s.157

için donanma yapılması emrini vermiştir. Hicaz ve Yemen kıyıları Osmanlı egemenliğine geçmiş ve Memluk Sultanlığı'ndan geriye kalan donanma da yeniden restore edilip tanzim edilmiştir.<sup>27</sup>

Osmanlı Devleti, hem doğuda hem güneyde ve hem de batıda İslam'ın mümessili olarak zuhur etmiştir. Önem verdiği ve ilgi duyduğu uzak memleketlere karşı hep bu saik ve dürtüyle hareket etmiştir. İslam'ı muhafaza etmeye ve İslam'a hizmet etmeye daima gayret göstermiştir. Örneğin, Hint Müslümanlarının yardım isteği ve bu istek üzerine Hadım Süleyman Paşa'nın 1538'de Hint seferine çıkması, keza Sumatra tarafından istenen yardım talepleri, Safevi ve Rus baskılarına karşı Orta Asya Sünni Müslümanlarının talepleri ve Endülüs Müslümanları tarafından Osmanlı Devleti'ne gönderilen mektuplar bunun birer göstergesidir.<sup>28</sup>

Portekiz nüfuzunun yavaş yavaş ortadan kalktığı zaman diliminde Osmanlı Devleti'nin de Hint denizlerindeki donanma hareketleri sona yaklaşmıştı. Fakat Süveyş'te 1554'ten sonra da tersanelerde gemi yapımı sürdürülmüş ve Süveyş'in yanı sıra güneyde Moha Kapudanlığı kurulmuştu. Buranın temel amacı Kızıldeniz'in girişinde bulunan Babü'l-Mendeb boğazını himaye altına almak ve Habeşistan harekâtında üs olarak istihdam etmektir.<sup>29</sup>

#### **1.1.4.Osmanlılar Devrinde Kızıldeniz ve Hindistan Ticareti**

Osmanlı Devleti, 1538 yılında Hindistan deniz seferinden döndüklerinde Yemen'in bazı kesimlerine egemen olmuşlardı.<sup>30</sup> Portekizliler Kızıldeniz'de söz sahibi olmaya çaba sarf etmişlerdir. Bu durum onların Ümit Burnu keşfedildikten sonra doğuya yapılan ticaret güzergâhına hâkim oldukları yönündeki iddialarını boşa çıkarmaktadır. Aslında söz konusu iddia yavaş yavaş değişmeye başlamış olup Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz'de Portekizlilere karşı mücadele etmesi ve ticari

---

<sup>27</sup> Muhammet Yıldırım, a.g.tez, s.54

<sup>28</sup>Özlem N. Öztoksoy, XVI.-XVII. yüzyıllarda Osmanlı ve Hint-Moğol Kumaş Sanatları Arasındaki Etkileşimler, Doktora Tezi, İstanbul 2006, Cilt I, s.27

<sup>29</sup>Salih Özbaran, Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu; XVI. yüzyılda Ticaret Yolları Üzerinde Türk-Portekiz Rekabet ve İlişkileri,(Doçentlik Tezi), İstanbul 1976, s.92-93

<sup>30</sup>Salih Özbaran, Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı, Kitap Yayınevi, İstanbul 2004, s. 208

merkez tesis etme girişimlerini engellemesi ile Portekizlilerin çabaları olumlu bir neticeye ulaşamamıştır.

H. 931(1524) tarihli Mısır kanunnamesinden Kızıldeniz üzerinden baharat ticaretinin sürdüğü anlaşılmaktadır. Söz konusu kanunnamede, Tur limanına ulaşan baharatın teslimatı Bahar Emîni aracılığıyla Nâzır-ı Emvâle ve Şehremîni'ye yapılır ve bu şekilde korunmuş olurdu. Ayrıca istenilen yerlere de buradan gönderilirdi. Kervanlar aracılığıyla Cidde'den Suriye'ye baharat taşınırdı. H. 955(1540) Şam vilayeti kanunnamesinde Cidde'den Mekke'ye gelen baharat ve ticaret mallarının taşımacılığı Şam'a kervanlarla yapıldığı görülür. Aynı tarihli başka bir belgede ise deniz üzerinden Hindistan ticaretinin Portekiz'in varlığına karşın sürdüğü görülür. Kızıldeniz sahillerinde yer alan limanlar Moha, Cidde, Sevakin, Yenbu, Tur ve Süveys'ti.

Hindistan-Kızıldeniz ticaretinin yaygınlaşmasını birtakım tarihçiler Osmanlı Devleti'nin Irak'ı alıp körfez bölgesine inmesine dayandırır. Söz konusu tarihçiler, Osmanlı Devleti'nin ticaret konusunda serbestliği ve asayîşi temin edemediğinden dolayı ticaret güzergâhının ve gemiciliğın Kızıldeniz tarafına kaydığını söyler. Aslında mezkûr iddiaların dayandığı temel bir esas yoktur. Çünkü Osmanlı Devleti'nin ticaretin güvenli bir şekilde yapılabilmesi için gerekli güvenliği sağlama konusunda elinden geleni yapmış Hindistan-Kızıldeniz ticareti devam ederken Basra körfezi üzerinden yapılan ticaret de sürmüştür. Kızıldeniz üzerinden ticaretle işğal eden Hindistan'daki Dabbol ve Chaul şehirleriydi. Ayrıca İran üzerinden de Hint malları Akdeniz limanlarına ulaşıyordu. Hindistan'daki Bassein limanı aracılığıyla İran üzerinden Kızıldeniz'e ticaret yapılıyordu. Gemi inşasında kullanılması için gemilerle Bassein limanından Cidde'ye kereste taşınıyordu. Böylece gemi yapımı ucuza mal oluyordu. Genel olarak Gücerat tacirleri Kızıldeniz ticaretine itimat ediyorlardı. Cidde ve Moha'ya Surat iskelesinden ticaret maksadıyla gelen gemiler ayrıca silahla da donatılıyordu.<sup>31</sup>

Hindistan ile Kızıldeniz arasında var olan ticaret 16. yüzyılın sonlarında daha fazla gelişme kaydetti. Hint tüccar ve gemileriyle ticaret yapmayı yeğleyen

---

<sup>31</sup> Muhammet Yıldırım, a.g.e, s.54-56

Osmanlıların bunda büyük kârları ve faydaları vardı. Aynı zamanda Moha'da Hintlilerin oturduğu bir yerleşim merkezi bulunmaktaydı.<sup>32</sup>



---

<sup>32</sup> Cengiz Orhonlu, a.g.e, s.11-12

## İKİNCİ BÖLÜM

### OSMANLI DEVLETİ'NİN BASRA'YI ALIŞI, BASRA KÖRFEZİ'NE VARIŞI VE PORTEKİZ'LE REKABETİ

#### 2.1.Osmanlıların Basra Körfezi Kıyılarına Varışı ve Basra'nın Alınışı

Osmanlı Devleti'nin 1534'te Irakeyn seferine başlamasının muhtelif gerekçeleri ve nedenleri vardı. Söz konusu sebeplere ekonomik açıdan bakıldığında ipek ve baharat yollarına egemen olmak Osmanlılar için mühimdi. İpek yolu Tebriz'den başlayıp Erzurum ve Tokat'tan Bursa'ya kadar geliyordu. Baharat yolu ise Basra, Bağdat ve Halep'ten geçiyordu. Diğer taraftan Suriye ve Mısır, Irak'tan daha önce alındığından dolayı siyasi ve askeri açıdan Osmanlı Devleti'nin Irak ve üzerinde bulunduğu "Verimli ya da Mümbit Hilal"e hâkim olmaya çalışması gerekli ve mantıklı gelmektedir.<sup>33</sup> İran'ın Tebriz şehrinden başlayıp Erzurum'a buradan da Bursa'ya ulaşan ipek yolu ile körfezden Basra'ya, Bağdat'a buradan da Halep civarlarına uzanan baharat yolu ekonomik bakımdan Osmanlı Devleti için büyük öneme haizdi. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz'de edinmiş olduğu bir deneyim vardı. Bu deneyimden dolayı Osmanlılar, Basra ve körfez bölgelerinin değerini daha iyi anlamışlardı.<sup>34</sup>

Safeviler ve Osmanlılar arasında Anadolu'nun doğu hududunda özellikle Şiiiler ile Osmanlı'nın sınır beyleri sürekli rekabet halindeydi. Bir süre sonra Osmanlı Devleti'nin hâkimiyeti doğuda Erzurum ve Van Gölü taraflarına genişledi. Bu genişleme padişah Süleyman ve yardımcıları için önemliydi. Kürt beyi Şeref Han'ın evvela Safevileri bırakıp Osmanlı egemenliğine girerek kendisine Bitlis sancağının verilmesi ve söz konusu Kürt beyinin tekrar İran'a gitmesinden dolayı mezkûr sancağın bir süre Şah İsmail'in hizmetine girip daha sonra da Osmanlı Devleti'ne katılan Ulama Han'a verilmesi sonucu bir kriz patlak vermiş ve akabinde Irakeyn

<sup>33</sup> Salih Özbaran, XVI. Yüzyılda Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlılar, Basra Beylerbeyliğinin Kuruluşu, İstanbul Üniv. Edebiyat Fak. Tarih Enst. Der.,25, 1971, s 53

<sup>34</sup> Salih Özbaran, Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı, Kitap Yayınevi, İstanbul, Nisan 2004, s.147

seferinin başlamasına neden olmuştu. Ulama Han Bitlis'i kuşatmış; ancak Şeref Han'ın geri dönmesi sebebiyle zafere ulaşamamıştı. Veziriazam'ın Bitlis seferine çıktığı bir zamanda Şeref Han'ın ölüm haberi ulaşınca veziriazam sefer için başka bir tarafa gitmeye karar vermiştir. Mezkûr Kürt beyin oğlu Şemsettin'in başvurması sonucu Bitlis kendisine verilmiş ve bu şekilde makul bir politikayla Kürt beyleri sakinleştirilmiştir.

1534 yılının nisan ayında Bağdat'ı ele geçirmek isteyen İbrahim Paşa, Defterdar İskender Paşa'nın önerisi sonrasında Tebriz'e gitmiş ve aynı yılın Temmuz ayında Tebriz çaba gösterilmeden alınmıştır. Tebriz civarındaki Ucan yakınlarında Eylül'de Kanuni Sultan Süleyman sadrazamla görüşükten sonra Irak seferi bilfiil başlamıştır. 1534 yılının Aralık ayında Bağdat önlerine gelen Sultan, Bağdat şehrine kolay bir şekilde giriş yapmıştır. İşte bu şekilde Irak'a hâkim olan Osmanlı Devleti için Basra körfezinin sahil kıyılarıyla Basra yolu açılmıştır.

Osmanlı padişahı Aralık 1534 ile Nisan 1535 arasında Bağdat'ta bulunduğu süre zarfında Basra'yı yöneten Raşid, oğlu Mani'yi Basra'nın anahtarlarını padişaha teslim etmesi için gönderdi ve Basra Osmanlı'ya bağlanmış oldu.<sup>35</sup> 1534 yılında Kanuni Sultan Süleyman Bağdat'a hâkim olmasıyla birlikte Basra Osmanlı Devleti'nin egemenliğine girmiş ve Basra'yı yöneten Megamisoğlu Raşid padişaha bağlılığını belirtmiştir. Akabinde Basra, "vilayet" ismiyle kendisine iltizam edildi. Megamisoğlu Raşid belli bir süre geçtikten sonra birtakım olumsuz tavırlar sergilemiştir. Bundan mütevellit Bağdat valisi Ayas Paşa, Basra'ya hareket etmiş ve 1545 yılında şehre hâkim olmuştur. Bilal Mehmet Paşa bu olaydaki pozitif katkılarından dolayı Basra'nın ilk beylerbeyi olarak tayin edilmiştir. Basra vilayeti, zaman zaman yerel hanedanlar tarafından bazen de merkezden belirlenen bir vali aracılığıyla idare edilmiştir. 16. yüzyılın sonuna kadar salyaneli bir beylerbeylik olarak idare edilen Basra, Osmanlı Devleti'nin idaresine geçtikten sonra bazen Bağdat eyaletine bağlanmış, bazen de mülkiyet ya da ocaklık olarak teşkil edilmiştir. Kubad Paşa, Özdemiroğlu Osman Paşa ve Derviş Ali Paşa gibi kimseler bu dönemde

---

<sup>35</sup> Salih Özbaran, XVI. Yüzyılda Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlılar, Basra Beylerbeyliğinin Kuruluşu, İstanbul Üniv. Edebiyat Fak. Tarih Enst. Der.,25, 1971, s 54



merkezin kararı doğrultusunda beylerbeyi olarak tayin edilmişlerdir.<sup>36</sup> Ayrıca Cezayir mıntıkası ile Hüveyze ve Garraf bölgesindeki Arap kabile başkanları da sultana bağılılıklarını ifade etmiş olup Katif ve Bahreyn'den de elçiler gelmiştir. Söz konusu elçiler hâkimlerin padişahın idaresine girdiklerini söylemişlerdir. 1538 yılında Osmanlı padişahının ismi Basra'da hutbede okunmuş ve paralara basılmıştır. Mezkûr tarihte Basra ve civarı vilayet sıfatıyla Raşid'e verilmişti. Tabi Raşid, vilayeti şer'i yasalara ve Bağdat beylerbeyinin emirlerine göre yönetmesi kendisinden talep ediliyordu. Raşid'den sonra yerine Mani gelmiş o da icma-ı vilayet istişaresi sonucu yerini Benu Aman şeyhi Yahya'ya bırakmıştır. Benu Aman şeyhi Yahya, fikirleri farklılık arz etmiş ve Osmanlı egemenliğine muhalif olduğunu göstermekten geri durmamıştır. Stratejik açıdan büyük önem taşıyan Zekiye mıntıkasına hâkim olabilmek için bir kale yapmaya girişmiş ve Bağdat beylerbeyinin yolladığı Hürrem Bey'e direnmeye başlamıştı. Mücadelesinde başarısız kalmış olup Osmanlı Devleti, Zekiye bölgesine hâkim olmuş ve Basra'ya yaklaşmıştır.<sup>37</sup>

Şeyh Yahya, Torre do Tombo'da Sao Lourenço koleksiyonunda bulunan Hürmüz valisi D. Luis Falcao'ya gönderdiği, tercüme edilmiş fakat tarihsiz bir mektubunda durumu şöyle anlatmıştı:

“Osmanlılar(Rumes) buraya(Basra'ya) yaklaştılar ve bana bu ayın yedisinde bir mektup gönderdiler. Mektupta, Portekizlilerin düşmanları olduklarını bildirdiler... Eminim ki buraya ayak basmak istiyorlar.. Kurna'da kale yapmak niyetindeler; Cezayir hâkiminin savunduğu Kurna'da kale inşa etmek istiyorlar... Düşmanlar buradan üç veya dört günlük mesafedeler, siz ve ben daha fazla bekleyemeyiz; geçidi müdafaa etmeliyiz. Burada(Şattularap) nehrinde birleşip... onları perişan etmeliyiz.”<sup>38</sup>

Osmanlı Devleti için Basra'da müstakil bir yönetimin var olması hiç şüphesiz, Basra körfezi kıyılarına hâkim olmalarını, başka bir ifadeyle Hint Okyanusuna açılan giriş-çıkış mesabesindeki bölgeye ulaşmalarını engelleyecekti ki kısa bir süre sonra Osmanlıları Basra üzerine hareket etmeye sevk edecek gerekçe belirmişti. Osmanlı Devleti'nin bu bölgeye doğru ilerlemesi gerekiyordu. Kanuni Sultan Süleyman

<sup>36</sup>Cengiz Eroğlu, Murat Babuçoğlu, Orhan Özdi, Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Basra, ORSAM, Ankara-2012, s. 15

<sup>37</sup>Salih Özbaran, a.g.der., s 55

<sup>38</sup>Salih Özbaran, Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı, Kitap Yayınevi, İstanbul, Nisan 2004, s.149

1546'da Irak'tan Basra'ya kaçan bazı kişilerin iade edilmesini istemişti. Ancak Şeyh Yahya söz konusu talebi göz ardı ederek padişahın güçlerinin üzerine gelmesine sebep olmuştu. O zamanlarda Cezayir hâkimi Ali İbn Ulyan'a Bağdat Beylerbeyi Ayas Paşa'nın gönderdiği mektup Osmanlıların politikasını güzel bir şekilde izah etmektedir:

“Uzun zamandan beri aramızda büyük bir dostluk var ve birbirimize çok yakın komşuyuz. Muhtelif yerlerden kabileler emniyet içinde gelir ve giderler. Birkaç gün önce Sultan hazretleri Basra'ya gitmemi ve orayı feth etmemi ve oradan Hürmüz'e ve Hindistan'a geçmemi ve yolunu şaşırılmış Portekizlilerle savaşmamı, onların bütün iradesine son vermeme ve onları mahvetmemi emretti Kuvvetlerim hareket etmek üzeredir. Hem Zekiye üzerinden, hem de kara yolu ile gideceğiz. Lüzumlu olan her şey, büyük toplar, gemiler ve askerler için gerekli her şey mevcut. Kurna'da birleşeceğiz. Oradan kara ve nehir yolu ile Basra'yı almaya gideceğiz.”

Ayas Paşa, Basra'ya yürüme emrini almış ve Musul sancakbeyi Mehmet Bey'e de 120 gemiyle beraber hareket etmesini aynı zamanda Dulkadiroğlu Ali komutasındaki birliklerin de Zekiye'ye gitmelerini salık verdi. Fırat nehri aracılığıyla kayık ve gemilerle Kurna'ya ulaşan güçler Acale(عجله) kalesini ele geçirdiler. Osmanlılara karşı 3 bin kişiyle gelen Cezayir bölgesindeki Medine şehri hâkimi İbn Ulyan hezimete uğradı. Karadan gelen güçlerle nehir üzerinden gelen güçler bir araya gelerek Sadr-Aşare bölgesinde Basra yönünden yapılan başka bir saldırıya da karşı koydular. Basra'yı savunmaya çalışanlar artık mücadele edemez hale gelince 26 Aralık 1546 yılında Osmanlı Devleti, Basra şehrine Ayas Paşa idaresinde girdi.

Basra valiliğini geçici olarak Bilal Mehmet Paşa'ya bırakan Ayas Paşa Bağdat'a geri gitti. Kendisine kazandığı bu zaferler sebebiyle 200 bin akçe terakki takdim edilmiş ve Basra artık Osmanlı Devleti'nin egemenliğine girmiştir. Böylece Basra, Osmanlıya bağlı bir beylerbeylik ve Bilal Mehmet Paşa da bu beylerbeyliğin ilk beylerbeyi olmuştur.

Osmanlı Devleti, Basra Körfezi'nin önemini idrak etmişti. Çünkü Hindistan'dan gelen ticaret körfez üzerinden geçiyordu. Bu yüzden Osmanlı Devleti, Hürmüz'de konuşlanmış olan Portekizlilerle yakınlaşma isteği duydu ve bu amaç doğrultusunda bir mektupla Arap tüccarlarından Hacı Fayat'ı Hürmüz komutanı D.

Manuel de Lima'ya yolladı. Söz konusu Hürmüz komutanı Hindistan'daki valisine mezkûr durumu bir mektupla haber verdi. Bu mektupta Manuel de Lima, Hacı Fayat ile aralarında geçen konuşmayı, Ayas Paşa'nın düşünce ve niyetlerini, özellikle de Basra şehrini kalkındırmak istediğini ifade etmiştir. Osmanlı Devleti'nin Arap yarımadasının kuzeydoğusunda yer alan ve körfez sahiline nazır Lahsa(El-Hasa) bölgesine nasıl hâkim olduğu meçhuldür. 1547'de Manuel de Lima, Domingos Barbudo'yu Basra'ya yollamıştır. Söz konusu şahıs, Osmanlı Devleti'nin Lahsa seferine iştirak etmiş olan Lahsa hâkiminin Abdullah isimli bir kişinin olduğunu ifade etmiştir. Ayrıca Hürmüz komutanı Manuel'in başka bir mektubunda o zamanlarda Basra Beylerbeyi olan Mehmet Paşa'nın 1547 yılının başlarında Lahsa bölgesinin alınmasını emretmiş ve alındıktan sonra da yönetimini bir Arap'a verdiğini görüyoruz. Basra Beylerbeyi Ali Paşa'nın 1547 yılında Araplara Katif'i teslim etmelerini söylediği ve onların da hiçbir mücadele göstermeksizin verdikleri kesin olarak bilinen bir durumdur. Arap yarımadasının kıyısında körfezin kenarında yer alan kentin kalesine top ve askerler konuşlandırılması sonucu Osmanlı ile Portekiz'in körfezde yüz yüze gelmesine neden olacaktır.<sup>39</sup>

### 2.1.1. Basra Vilayeti

Basra, güney Irak'ın ve körfez üzerinde bulunan büyük limanın anahtarı konumundadır. Bundan dolayı özellikle de Portekiz, İngiliz ve İran ile sağlam bir ilişkisi olan Afrasyap ailesi Basra'ya hükmettiği zamanlarda, Basra'nın körfez bölgesinde mücadele eden kuvvetlerle güçlü bir ilişkisi vardı.<sup>40</sup>

Basra, Şattu'l-Arap<sup>41</sup>ve Basra körfezindeki konumundan dolayı buraya nüfuz etmek için yerel ve yabancı güçler arasında dönen çatışmalarla en çok bağlantılı

---

<sup>39</sup>Salih Özbaran, a.g.der., s 57

<sup>40</sup> Muhammet Hasan El Aydaros, Al Siyase Al Osmaniyye ticahe'l-Khaleeji'l-Arabî, Dar'ül-Mütenebbi Li't-Tabaati ve'n-Neşri, Abu Dhabi, 1995, s 9

<sup>41</sup> "Dicle ve Fırat nehirlerinin Irak'ın güneyindeki Kurna bölgesinde birleştikleri nokta ile Basra Körfezi'ne ulaştıkları nehir yatağı Şattülarap adıyla anılır. Jeopolitiği önemli ve nehir taşımacılığıyla bölgedeki ticaretin adeta belkemiği olan yaklaşık 175 kilometrelik bu coğrafyanın bir kısmı Osmanlı devleti bir kısmı da İran'ın idaresinde olup, iki devlet arasındaki doğal sınırı oluştururdu. Şattülarap nehrinin Nazili nehrine kadar her iki yakası Osmanlı toprağıydı. Nehir, buradan Basra Körfezi'ne döküldüğü noktaya kadar iki koldan devam eder. Batı ve doğu yakasının kime ait olduğu daima tartışmalı olmakla birlikte, fiili olarak batı yakasının Osmanlı'ya doğu yakasının da İran'a ait olduğu

Arap limanlarından birisiydi. Basra, 1508'den 1534'e kadar I. Şah İsmail'in Bağdat'ı işgalinden sonra Safevi nüfuzuna boyun eğdi. Raşid bin Megamis, Kanuni Sultan Süleyman Bağdat'ı ele geçirdikten sonra Osmanlılara bağlılığını deklare etti. Raşit bin Mugamis, geniş yetkilere sahipti. Aynı zamanda adına sikke basılıp ve hutbe okunuyordu. Ancak Safevi ve Osmanlı dönemlerinde Bağdat hâkimine yıllık vergi öderdi.

Basra'ya mücavir Cezayir bölgesi şeyhi, Raşit bin Mugamis'ten cizye istediği zaman Portekizliler ilk defa 1529 yılında Basra'nın içişlerine müdahale etti. Raşit bin Mugamis cizye ödemeyi reddederek Hürmüz'deki Portekiz güçlerinden yardım istedi. Portekizliler talebine karşılık vererek yardım için bir donanma gönderdiler. Raşit bin Mugamis hedefini gerçekleştirdikten sonra Portekizlilere Basra'nın bazı kalelerini bırakmayı reddetti. Portekiz donanma komutanı Hürmüz'e dönüş yolunda Basra civarındaki bazı yerleri yakarak ondan intikam aldı. Portekizlilerin 16. yüzyılda Basra körfezi sularına ulaşması Basra ticaretini engelledi. Özellikle de Portekizlilerin hedefi Arap ticaret merkezlerini imha etmek ve Arapların doğu ticaretinin naklindeki rollerini yok etmektir.<sup>42</sup> Osmanlılar, Irak'ı 1534'te fethettikten sonra Ayas Paşa komutasındaki birlikler Osmanlı nüfuzuna dâhil etmek için 1546'da Basra yönüne ilerlediler ve sonra da Basra Körfezi'ni kollamaya başladılar. Körfezde Portekiz müdahalesine karşı durdular.<sup>43</sup>

Basra, Aralık 1546 yılında Osmanlıya boyun eğdi. Sultanın ismi bir süre hutbede ve paraların üzerinde ortaya çıkmadı. Osmanlı devleti, Basra hâkiminin Cezayir bölgesi şeyhlerinden birisinin isyanını desteklemesini fırsat bilip onu asi addetti. Portekizlilerin Lahsa'ya kaçan Basra hâkimini kurtarmada başarısız olmasından sonra Osmanlı Devleti Basra'ya savaşmadan giren Bağdat valisi Ayas Paşa komutanlığında kendisine bir ordu gönderdi. Ayas Paşa Basra'nın içişlerini düzenleyerek Vasit ve Cezayir'i Basra'ya kattı. Kanuni Sultan Süleyman 1534 yılında

---

*kabul edilir.*"Bkz, Ali Akyıldız- Zekeriya Kurşun, Osmanlı Arap Coğrafyası ve Avrupa Emperyalizmi(Filistin-Basra Körfezi-Kızıldeniz-Kuzey Afrika Diplomatik Belgeler), Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul 2015, s.22

<sup>42</sup>Abdulaziz Awad, Dirasat Fi Tarikh Al Khaleej Al Arabî Al Hadith 2, Basra Vilayeti, Dar Al Jeel, Beyrut, 1991, s.31-32

<sup>43</sup>Muhammet Hasan El Ayardos, age, 1995, s 9

Bağdat'ı almasından ve Basra hâkimi Raşit bin Mugamis Basra'nın anahtarlarıyla beraber oğlu Mani'yi itaat ve bağlılığını sunmak için Bağdat'a gönderdikten sonra Basra ve çevresini Arap kabile şeyhlerine bırakmıştı. Bunun için Kanuni Sultan Süleyman babasına hutbe ve paranın kendi ismine ve önemli meselelerde Bağdat valisine bağlı olması şartıyla Basra'ya hükmedebileceğine karar verdi. Cezayir ve Huveyze şeyhleri de Osmanlı sultanına bağlılıklarını takdim ettiler. Katif ve Bahreyn şeyhlerinden bir grup heyet Osmanlı sultanını karşılamak için Aralık 1534 yılında Bağdat'a gelerek Portekiz tehlikesine karşı korunma ihtiyacını dile getirdiler. Bu da Basra körfezinde İran-Portekiz ittifakına karşı yerel güçlerin hoşnutsuzluğuna delalet ediyor.

Basra, Mugamis zamanında parlak bir ticarete sahipti. Basra ticareti Hindistan'dan başlayıp Hürmüz, Bahreyn, İran, Bağdat, Şam ve Halep'e kadar uzanıyordu. Gemiler her yerden baharat, ilaç ve kumaş gibi doğu mallarıyla yüklü olarak Basra'ya gelip hurma ve diğer Arap ürünlerini doldurarak dönüyordu. Öyle görünüyor ki Osmanlı devletinin Basra'ya direkt hükmetmesinde birkaç sebep vardı:

- Basra körfezine ulaşmak,
- Kızıldeniz'deki donanmasıyla irtibat kurmak için Basra körfezinde deniz üssü inşa etmek.

Basra Osmanlı hükmüne boyun eğdikten sonra Osmanlı Devleti Bilal Mehmet Paşa'yı beylerbeyi olarak tayin etti ve miktarı 200 bin akçe olan yıllık maaş(salyane) verdi. 1547 yılında Basra'da 2200 Osmanlı askeri vardı. Aynı zamanda gönüllü askerlerin sayısı da az değildi. 1574/1575 yılında Osmanlı Devleti Basra vilayetine bir kanunname yayınladı. Basra vilayetini 20 sancağa ayırdı. Basra toprakları Osmanlı valisinin iltizamı durumundaydı. Zeamet ve tımar şeklinde ikta yoktu. Daha sonra Osmanlı devleti Basra'ya yakın Huveyze, Cezayir, Lahsa, Katif ve Bahreyn'e hâkimiyetini yaymaya çalıştı. Bundan dolayı Hürmüz'de Portekiz güçleriyle şiddetli çatışmalara girdi. Osmanlı egemenliği halkın karşı çıkmasından ve bazı hâkimlerin Portekizlilerle işbirliği yapmasından dolayı Basra'ya yakın bazı bölgelere nüfuzunu götürmede başarısız oldu.<sup>44</sup> Diğer taraftan Osmanlıları açık denizlerde karşılaştıkları

---

<sup>44</sup>Abdulaziz Awad, age, 1991, s 32-34

güçlükler kadar, büyüyen ve genişleyen ülke coğrafyasının meydana getirdiği zorluklar da beklemekteydi. Şu bilinen bir gerçektir ki iç bölgelerin güvenliğini sağlamadan önce limanlarda ve kıyı şehir kalelerinde direnmek zor olacaktı. Osmanlı Devleti'nde bunun en bariz örnekleri Habeşistan ve Arabistan memleketleriydi. Osmanlılar, sadece kuvvetli bir donanmayla denizde hâkimiyet kurup limanları tutarak politika izleyen Portekizlilerin tam aksine bir politika izlemiştir. Bunun için Osmanlılar, Arabistan'ın iç kesimlerine de nüfuz ederek geniş arazilerin sağlayacağı olanak ve imkânlardan yararlanma gayesindeydi.<sup>45</sup>

Basra bazen doğrudan bazen de dolaylı olarak Osmanlı hâkimiyetinde kalmaya devam etti. Osmanlılar Basra'da zayıf bir askeri kuvvet bıraktılar. Basra'nın idari sınırları devamlı değişken bir durumdaydı. Bazen şehrin varoşlarını geçmez bazen de hâkimin gücüne, Bağdat valileri ve Osmanlı devletiyle olan ilişkilerine göre Muntefik, Amara, Katif ve Lahsa'yı kapsayacak şekilde genişledi.<sup>46</sup>

### **2.1.2. Basra Beylerbeyliği Teşkilatı**

Irak-ı Arap, Osmanlı Devleti için siyasi, ekonomik ve dini açıdan önemli olduğu kadar Safeviler için de önem taşıyordu. Osmanlı Devleti, 1533-1535 yıllarında "İrakeyn Seferi" ile 1508'den bu yana Safevilerin hâkimiyetinde bulunan bu yeri ele geçirdi ve söz konusu yerler 1624 yılına dek Osmanlılar tarafından idare edildi. Bekir Subaşı şehrin yönetimini almak istiyordu. Bu yüzden bir isyan başlattı. Ancak şehre Şah Abbas hâkim oldu. Akabinde Safeviler, Musul, Kerkük ve Diyarbakır dolaylarına kadar olan mıntıkayı işgal ettiler. Bağdat'ın alınması için büyük gayret gösteren Osmanlı Devleti, 1638 yılında IV. Murat zamanında şehri büyük bir orduyla muhasara altına alarak burayı ele geçirmiştir. Daha sonra Bağdat'ı üs olarak kullanan Osmanlı Devleti, İran'ın iç kesimlerine doğru ilerlemesi neticesinde Şah Safi barış talebinde bulunmuştur. Osmanlı Devleti ile Safeviler arasında yapılan Kasr-ı Şirin antlaşmasıyla Irak-ı Arap topraklarının Osmanlılara ait

<sup>45</sup> Salih Özbaran, Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı, Kitap Yayınevi, İstanbul, Nisan 2004 s.153

<sup>46</sup> Abdulaziz Awad, a.g.e, s 34

olduğu anlaşılmıştır. Irak-ı Arap topraklarının Osmanlı ve Safevi için de siyasi ve ekonomik bakımdan olduğu kadar dinî ve ideolojik olarak da önemi büyüktü.

1555 yılında Safeviler ile Amasya anlaşması yapıldıktan sonra doğu sınırlarında bir sakinlik meydana gelmişti. Ancak İnan şahı, özellikle de şah Abbas döneminde Anadolu'da bulunan Kızılbaşları ara sıra kışkırtmaya çalışmış ve Psapa VIII. Greguvar'la sonra da Avrupa lkeleriyle anlaşmaya çaba göstermiştir. Osmanlı Devleti ise İnan'ın söz konusu politikasını bildiğinden dolayı İnan'ın bu tarz ifte standartlı politikasına karşı her daim teyakuzda kalıyor ve doğudaki Sünni yönetimlerle anlaşmalar yapmaya çalışıyordu.<sup>47</sup>

Osmanlı Devleti, Suriye ve Mısır'ı fethetmiş ve bu yerlerin emniyet ve güvenliği için Irak-ı Arap topraklarının alınması gerekli hale gelmişti. Osmanlı Devleti Mısır'ı alarak Kızıldeniz'e hâkim olmuştur. Bunun için Osmanlı deniz filosunun Basra Körfezi ve Hint Okyanusu taraflarında etki alanını genişletebilmesi ve faaliyetini kolaylaştırabilmesi için Basra Körfezi'ne egemen olması gerekiyordu. Söz konusu bölgenin kontrol altına alınması Diyarbakır'ın yanı sıra Musul, Kerkük ve Bağdat Osmanlı için sağlam birer kale haline gelecekti. Böylece ilerde İnan'a yönelik düzenlenecek herhangi bir harektta kolaylık sağlayacaktı.

Uzakdoğu ve Hindistan'dan başlayan ticaret, Irak toprakları üzerinden geçiyordu. Söz konusu toprakların ticaret yollarının geçiş güzergâhında yer almasından dolayı milletler arası ticarete önemli bir yeri vardı. Bu güzergâh *Baharat Yolu* diye tanınmıştı. Baharat yolu üzerinden gemilerle taşınan baharat ve doğuya ait ticaret malları önce Basra limanına naklediliyor mezkûr limandan da kervanlarla Bağdat'a buradan da Halep'e getiriliyordu. Baharat yolunun sağladığı kr ve kazanç Osmanlı ve Safeviler tarafından fark edilen bir durumdu. Söz konusu topraklar geçiş noktasında bulunduğundan dolayı da önemli kârlar elde ediyordu. Osmanlı Devleti, buralara hâkim olarak ticaret yolunun kontrolünü eline geirmış körfezde ve Hint

---

<sup>47</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.II, Ankara, 1954, s. 243

Okyanusu'nda ticareti kontrol altında tutmak için Hürmüz'de bulunan Portekizlilere karşı mücadeleye başlamıştı.<sup>48</sup>

Basra şehri, Fırat ve Dicle nehirlerinin döküldüğü yer olan Şattu'l-Arap üzerinde bulunuyordu. Osmanlı Devleti, Basra'yı hâkimiyeti altına almadan önce 1508'de Safevi sultanı Şah İsmail burayı Akkoyunlular'dan almıştı. Fakat Safeviler buraya tam olarak egemen olamamıştı.<sup>49</sup> Abbasi Devleti'nin yıkılışından 1539 yılına kadar, Irak'ta çeşitli devletler hüküm sürmüştür. Irak'ta hüküm süren Cengiz Sülalesi, Timur, İlhanlı, Karakoyunlu, Akkoyunlu ve Safevilerin toplam süreleri 300 yıl kadar bir zaman dilimidir. Bu süre zarfında Irak'ta sağlam bir yönetim tesis edilmemiştir. Basra ve bölgesi söz konusu devletlerin ya hâkimiyeti altında yaşamış ya da tımar sahipleri tarafından yönetilmiş veyahut da Urban tarafından yağmalanıp yıkılmıştır.<sup>50</sup> Birtakım emir ve hâkimlerin ya da Arap kabilelerin iştirak etmesi, bölgenin tutarlı ve istikralı bir şekilde yönetilmesine mani oluyordu. Osmanlı Devleti 1546'da Basra şehrini almış ve eyalet düzenini burada da tesis etmiştir. Eyalet sistemi Basra'da tesis edildikten sonra şehir gelişme kaydetmiş ve yakındaki diğer bölgelerin de Basra'ya bağlanmasına gayret gösterilmiştir. Tabi söz konusu bölgeler merkeze uzak olduğundan dolayı idaresinde zorluklarla karşılaşmıştır.

Osmanlı Devleti'nde salyaneli(yıllıklı)ve salyanesiz(yıllıksız) olmak üzere iki türlü eyalet ya da beylerbeylik sistemi vardı. Salyaneli eyalet merkeze uzak olup tımar ile değil de vergilerin doğrudan hazineye toplandığı eyalet olup salyanesiz eyalet ise tımar sisteminin tatbik edildiği ve geliştirildiği eyaletlerdir. Bu sistem Osmanlı Devleti'nin temelini oluşturuyordu. Salyaneli(yıllıklı) eyaletlerde, yönetici ve askerlerin beylerbeyi ve sancakbeylerinin maaşları eyaletlerden alınan vergilerden tahsil edilirdi. Örneğin Lahsa Beyliği salyaneli bir eyaletti.

Basra, 1547 yılında Bilal Mehmet Paşa'nın beylerbeyliği ile tesis edilmiş; fakat Basra sancaklarının nasıl ve ne şekilde belirlenip oluşturulduğu tam olarak bilmek zordur. Ayrıca beylerbeyliğini teşkil eden sınırlar da tamamen bilinmemektedir.

---

<sup>48</sup> Özer KÜPELİ, Irak-ı Arap'a Osmanlı – Safevi Mücadelesi (XVI-XVII. Yüzyıllar), History Studies, Ortadoğu Özel Sayısı-2010, s.227

<sup>49</sup> Salih Özbaran, XVI. Yüzyılda Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlılar, Basra Beylerbeyliğinin Kuruluşu, İstanbul Üniv. Edebiyat Fak. Tarih Enst. Der.,25, 1971, s. 58

<sup>50</sup> Cengiz Eroğlu, Murat Babuçoğlu, Orhan Özdi, Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Basra, ORSAM, Ankara-2012, s. 56



Kubat Paşa'ya 1552 yılında yazılmış bir belgede kendisinin “Cezayir ve Basra Beylerbeyisi” diye belirtilmesinin sebebi söz konusu bölgenin kısa süreli de olsa bu şekilde bir beylerbeylik olarak tasavvur edilmesinden kaynaklanıyor olabilir. Daha ileri tarihli belgelere bilhassa 1553 senesine ait Ruus Defterlerine bakıldığında beylerbeyliğin Cezayir mıntikasını da kapsayacak tarzda “Basra Beylerbeyliği” ismiyle oluşturulduğu görülüyor. Söz konusu beylerbeyliği oluşturan sancaklar daha sonraki belgelerde şu şekilde yer almaktadır: “Garraf, Hemmar, Kurna, Medine, Zekiye, Rahmaniye, Fetiye, Turre-i Cezayir, Sadr Sevip, Ebu Arbe, Zernuk, Madan, Kin Kinad, Caruz, Vaki, Taşköprü, Acra, Akçakale, Maharri, Remle ve Şerir.”

16. yüzyılın ortalarında Basra şehri, kalkınmış ve imar edilmiş bir kent olarak ortaya çıktığı görülüyor. Ayrıca Basra, beylerbeyinin ikamet ettiği bir sancaktı. Venedikli ve tüccar olan Cacsar Fredericke 1563'te Basra şehrinden geçmiş ve Basra için şöyle demiştir: “*Hürmüz ile yapılan baharat ticaretinin pek faal olduğu bir şehir. Aynı zamanda bölgede üretilen mısır, pirinç ve hurma pek boldur.*” Basra'ya diğer bölgelerden girip çıkan mallardan vergiler alınmaktaydı. Aslında Basra'nın etrafında surlar vardı ve bu surlar da kaleye açılıyordu. Kalenin yakınlarında nehir aracılığıyla dolan bir hendek yer almaktaydı.

Osmanlı Devleti, Basra'ya hâkim olmak için yardımcı birlikler dışında 2 bin 200 yeniçeri askeriyle geldiği Manuel de Lima'nın mektubundan anlaşılmaktadır. Şehir fethedildikten sonra söz konusu gücün bin 500'ü Basra kalesine, geri kalan 700 asker de şehre konuşlandırılmıştı. Bu birliklere ek olarak sancak ve nahiyelerde aynı zamanda kara ve denizde hazır durumda bekleyen Azaplar ve Gönüllüler de bulunmaktaydı. Şattu'l-Arab'ın körfeze açılan kesimi stratejik açıdan büyük ehemmiyete sahip olup burada Morozi adacığı vardı. Osmanlı Devleti, burayı az da olsa tahkim etmişti. Fakat Portekizliler, 1550'de burayı Osmanlılardan alarak muvakkaten üs haline getirmişlerdir.<sup>51</sup>

Baharat yolunun güzergâhı, Basra şehri ve körfez üzerinde yer alması sebebiyle Portekizlilerle Osmanlılar birbirleriyle uzun uzadıya mücadelelere girmişlerdir. Osmanlı Devleti, Basra'yı aldıktan ve burayı yönetmeye başladıktan sonra bölge bir düzen ve istikrara kavuşmuş olup ticaret hareketlenmiştir. Efrâsiyab

<sup>51</sup> Salih Özbaran, a.g.der., 1971, s. 59

ve kendisinden sonra gelen yerel yöneticiler zamanında Hollandalı, İngiliz ve Hint gibi yabancı tüccarlara takdim edilen ayrıcalıklardan dolayı depolar ve hanlar yapılmıştır.<sup>52</sup>

Mezkûr Beylerbeyliği yani Basra'nın ayakta kalabilmesi için söz konusu şehirde bulunan tersane etkin halde olması ve burada inşa edilen gemilerin gerekli silahlarla donatılması gerekiyordu. Portekizli Simao da Costa, beylerbeyinin izniyle 1563'te Basra tersanesini dolaşmış ve tersaneyle ilgili şunları gözlemlemiştir: Tersanede 5 tane kadirga(galle) bulunduğunu, büyüklerinin 20, üç kadirganın 18 ve birisinin de 16 oturaklı olduğunu kaydetmiştir. Kadirgaların haricinde kalyon tarzı gemilerin olduğunu ve Cezayir mıntikasında kullanılabilecek küçük hacimli gemilerin bulunduğunu, fakat gemi yapımında kullanılan kerestelerin dayanıksız olduğunu belirtmiştir. Gemi inşasında kullanılacak kereste ihtiyacı Maraş ve Suriye'deki ormanlık alanlardan karşılanıyor ve Birecik üzerinden Basra'ya getiriliyordu. Ancak ara sıra gemiler Birecik'te yapıp Basra'ya öyle getirilirdi. Gemi yapım ve donanımı için gerekli olan malzeme, araç ve gereçler Diyarbakır, Bağdat ve Halep gibi şehirlerden sağlanırdı. Ayrıca muhtelif hacimlerdeki toplarla gemiler donatılır ve hazır hale getirilirdi. Söz konusu topların dökümü Basra'da gerçekleştirilirdi. Donanmanın etkinliğinin bariz öneminden dolayı Basra'da 1571'e kadar Remle kaptanlığı tesis edilmiştir. 1577 tarihli bir Ruûs kaydında ise Lahsa'da kaptanlığın kurulduğu görülüyor. Kaptanlık makamına da Basra'daki donanma kethüdası Mahmut'un seçildiği ifade ediliyor.<sup>53</sup>

### **2.1.3.Basra Körfezi'nde Osmanlı-Portekiz Rekabeti**

Osmanlı Devleti, Basra'ya hâkim olduktan sonra, Portekizlilerle yakınlaşmaya çalıştı. Bunu Hürmüz'deki Portekiz komutan aracılığıyla yapmaya çalışmış; ancak Osmanlıların bu girişimi Portekizlilerin Basra körfezindeki çıkarlarını olumsuz etkileyeceğinden dolayı pozitif bir şekilde sonuçlanmadı. Aslında Portekizliler, körfezde ellerinde tuttıkları ticaret tekelinin Osmanlıların hâkimiyetine geçmesini

<sup>52</sup> Yusuf Halaçoğlu, Basra, TDVİA, C V, s. 113

<sup>53</sup> Salih Özbaran, a.g.der., 1971, s. 60

istemiyorlardı.<sup>54</sup> Portekizliler, Osmanlıların körfezde çatışma ve çekişmeye sebebiyet verecek faaliyetlerde bulunmak istememelerine rağmen Osmanlı Devleti'nin körfez bölgesinde genişlemesinin Portekiz çıkar ve maslahatı açısından tehlike ve tehdit teşkil edeceğini düşünmüşlerdir.<sup>55</sup> Mısır'ı alıp Kızıldeniz'e egemen olan Osmanlı Devleti 1550'de Katif şehrini de alınca rakipleri için tehlike oluşturdu. Portekiz'in Hindistan genel valisi olan D. Afonso de Noronha Osmanlıların kendilerine fazla yaklaştığından dolayı endişe duymuş ve Osmanlılara karşı etkin bir siyaset izlenmesini söylemiştir. Bu meyanda Portekizliler, Hürmüz'den de birliklerin kendisine iştirak ettiği D. Antao de Noronha'yı bin 200 kişi ve 7 gemi ile Katif'e yolladı. 400 kadar yeniçeri askerlerinin savunmasına karşın Katif kalesi hasar gördü. Burada herhangi bir birlik bırakmaktan imtina eden D. Antao De Noranho Basra yönüne gitmeye mecbur kaldı. Osmanlılara karşı etkin bir politika izlenmesinde Arap reislerin çağrılarını da bahane eden D. Antao de Noronha, Şattü'l-Arab'ın yakınında bulunan "Morzique" adasına ulaştığında söz konusu Arap reislerinden umduğu desteği alamadı. Tam aksine hep beraber tüm Müslümanların Portekizliler üzerine akın edeceği bilgisi Basra Paşası tarafından D. Antao de Noronha'ya iletildi. Mezkûr bilgi doğru olmamasına rağmen bu haber söz konusu Portekiz komutanını inandırdı ve D. Antao, bir şey yapmadan Hürmüz'e geri gitti(1550). Bu durum, Osmanlı devleti için atlatılmış bir olaydı. Çünkü Osmanlılar, Basra'da gemi yapım çalışmalarına tam olarak başlayamamışlardı.<sup>56</sup> Osmanlı Devleti'nin körfeze konuşlanmasında Portekiz'in teşkil etmiş olduğu tehlikenin de büyük bir rolü olduğu görülmektedir.<sup>57</sup>

Osmanlı Devleti, Portekizlilere karşı atakta bulunarak deneyimli ve bilgin Piri Reis komutasında 1552 Nisan'ında 800 asker ve 25 gemiyle Maskat ve Hürmüz'e doğru hareket etti. Fakat beklenen neticeye ulaşılamayan harekâta esir, para ve maldan hariç başka bir şey alınamadı ve Osmanlı donanması Basra'da kapalı bir vaziyette kaldı. Piri Reis'in seferinden olumlu bir sonuç alınamadığından ve padişah

---

<sup>54</sup> Salih Özbaran, a.g.der., 1971, s. 60

<sup>55</sup> Oktay Kızılkaya, XIX. Yüzyılın Sonu XX. Yüzyılın Başlarında Basra Körfezi'nde Uluslararası Hâkimiyet Mücadelesi, *Turkish Studies, International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic Volume 8/7 Summer 2013*, s. 295

<sup>56</sup> Salih Özbaran, a.g.der., 1971, s. 60

<sup>57</sup> Kemal Beydilli, Osmanlı Portekiz İlişkileri, TDVİA, C XXXIV(34), s. 330

tarafından olumsuz kabul edildiğinden dolayı söz konusu sefer mezkûr denizcinin hayatına mal oldu. Daha sonra Murat Reis ve Seydi Ali Reis tarafından Osmanlı donanmasını Kızıldeniz'e getirme girişimleri de olumlu bir sonuç vermedi. Üstelik bazı gemiler Portekizlilerce ele geçirildi. Fakat Seydi Ali Reis'in bu konudaki çabaları muhteşemdi. Portekizlilerin gemileri okyanuslarda dayanıklı ve yüksekti.<sup>58</sup> Basra'da 1546'da beylerbeyliğin tesis edilmesiyle birlikte aslında okyanusa ulaşmak için başka bir yol keşfedildi. Ancak Osmanlı Devleti ile Portekizliler arasında savaşların uzun süre devam etmesi sonrasında körfez ve Kızıldeniz üzerinden geçen yollar açık hale getirildi. Bu durum da Doğu Akdeniz ticaretinin hareketlilik ve canlılık kazanmasına olanak sağladı.<sup>59</sup> Basra körfezindeki fırtına yüzünden gemilerinin Hürmüz'e doğru sürüklendiği ve harap olduğu Portekizli denizci D. Alvaro da Silveira'nın 1556'da Basra üzerine yaptığı sefer amacına ulaşamadı.<sup>60</sup>

Lahsa beylerbeyliğinin teşkil edildiği 1555 yılı, Osmanlı Devleti'ni Hürmüz'e ve Portekiz üslerine daha yakın hale getirdi. Söz konusu beylerbeyliğin tesis edilme amaçlarından birisi de Portekizlerin körfez bölgesindeki ilerlemelerini kontrol altına almaktı.<sup>61</sup> Lahsa Beylerbeyi olan Mustafa Paşa, Bahreyn adasına düzenlemiş olduğu sefer Osmanlı güçleriyle Portekiz güçlerini 1559 yılında yüz yüze getirdi. Mühimme Defterlerinden anlaşıldığı kadarıyla merkezin bilgisi olmadan organize edilen mezkur hareket Osmanlı Devleti için bir başarısızlık demektir. Mustafa Paşa, söz konusu adaya çıkarmada bulunmuş ve Portekiz güçlerini yenmişti. Ancak Portekizliler, Paşa'nın iki gemisini yakaladıklarından ve kayıklarını da yaktıklarından dolayı Basra ve Lahsa'yla Paşa'nın iletişimi kopmuştu.

Doğu rüzgarlarının sebep olduğu hastalıklar yüzünden perişan halde olan askerlerin durumları daha da kötüleşmiş ve Mustafa Paşa da vefat etmişti. Geride kalanlar ise silahlarını ve 12 bin "cruzados" vererek Portekizlilerle anlaşmışlar ve Portekiz gemileriyle Lahsa'ya nakledilmişlerdi. Bahreyn'de Osmanlı yönetimini isteyen birtakım kimseler de vardı. Ancak maslahatı ve çıkarı gereği ada sorumlusu

---

<sup>58</sup>Salih Özbaran, a.g.der., 1971 s. 61

<sup>59</sup>Kemal Beydilli, a.g.mad., s.330

<sup>60</sup>Salih Özbaran, a.g.der., s. 61

<sup>61</sup>Salih Özbaran, Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı, Kitap Yayınevi, İstanbul, Nisan 2004, s.163

Murat Reis(Osmanlı denizcisi Murat Reis'ten ayırt edilmelidir), iltizam sistemiyle hakimiyetini Portekizlilere karşı muhafaza etmiştir.

Bahreyn adasında yaşanan hadiseye rağmen Osmanlılar, Portekizlilerden uzaklaşmaya değil onlara tekrar yakınlaşmaya çalıştılar. Ancak girişilen mücadelede durum, açık denizlerde pek iyi olmayan Osmanlıların aleyhine gelişmiş ve ticaret güzergahlarından istenilen sonuç ve kârlar elde edilememiştir. Bundan dolayı Basra beylerbeyi 1562'de barışçıl bir yol izlemiş ve elçisi mezkur vaziyeti Hürmüz'e haber vererek buradaki sorumlular da Goa'ya iletmiştir. Fakat buradaki genel vali, Antonio Teixeira isimli elçisini 1563 yılında İstanbul'a yollayarak vaziyetten emin olmak istedi. Cunto'ya göre, padişah elçiye böyle bir talebinin olmadığını haber vermiştir. 6 Eylül 1564 tarihli name-i şeriften anlaşıldığı üzere, padişah mezkur elçiye hüsn-ü muamelede bulunmuş ve ikili ilişkilerin geliştirilmesinden imtina etmediğini ifade etmiştir. Özellikle de Portekizlilerden körfez, Cezayir ve Hindistan civarındaki müslüman tüccarlara iyi ve güzel bir şekilde muamele edilmesini talep etmişti.

Çabaların elçi teatileriyle sınırlı kaldığı Osmanlı Devleti ile Portekizliler arasındaki mezkur siyasi girişimlerden olumlu bir netice alınamadı. Tüccarların usandığı korsan faaliyetleri okyanusta giderek artmıştı.

Hint Okyanusu'na oranla körfezdeki durum 1559 yılından 1573 yılına kadar daha sakindi. Osmanlı Devleti, Hürmüz üzerine 1570 yılında bir sefer düzenlemek istemiş; ancak bu istekleri kağıt üzerinde kalmıştır. Bir Mühimme Defteri kaydında Portekizlilerin 1573 yılında tedirgin oldukları, Basra'yı basarak birtakım kimseleri esir aldıkları ve birkaç gemiye el koydukları ifade edilmektedir. Başka bir Mühimme kaydında ise Portekizlilerin 12 kadirga ve 2 kalyonla gelerek birtakım tüccarların gemilerini ele geçirdikleri ve Lâr[istan] elçisini de esir aldıkları belirtilmektedir. Portekizlilerin bu davranışları Osmanlı Devleti'nin körfezin kıyılarında var olan toprakları için tehlike teşkil ettiğinden dolayı bu durum Osmanlıları birtakım tedbirler almaya sevk etmişti. Osmanlılar, Bahreyn'i fethetmeyi düşünmüşler; fakat mezkur girişim de İstanbul ile Basra, Lahsa ve Bağdat arasında yazışmalardan ibaret kalmıştı. 1577 yılına ait başka bir belgeden anlaşıldığına göre Osmanlılar fetih

vazgeçip eldeki mevcut olan yerleri ve kıyıları koruyacaklardı. Bu iş için de Basra'da Donanma-i Hümayûn Kethüdası olan Mahmut, Lahsa kapûdanı olarak atanmıştı.<sup>62</sup>

#### **2.1.4.Basra Ticareti**

Basra, 16. yüzyılın ilk yarısında farklı bölgelerden ticari mallarının toplanıp dağıtıldığı önemli bir ticaret merkeziydi. Bundan dolayı Basra, ticaret bakımından aracı rolündeydi. Doğu ticaret malları Hindistan'dan gelerek Basra'dan İran'a, Şam limanlarına, Arap yarımadasına, Anadolu'ya ve Akdeniz limanlarından da Avrupa limanlarına naklediliyordu.

Basra ticareti, Basra ve Bağdat valilerinin yerel tüccarların mallarına karşı tamahkârlıkları, bazen de güvenlik ve istikrarın kaybolması sonucu etkilendi. Basra'ya mücavir bedevi ve Basra ile Halep arasındaki ticaret yolu üzerinde oturan kabileler bölgesel ve küresel düzlemde ticareti engelleyebilme imkânına sahipti. Aynı şekilde Basra ticareti, Portekizlilerin Hürmüz boğazına egemen olmasından da etkilendi. Basra, hurma ihracatı ile de meşhurdu ve halkın azımsanmayacak bir kısmı hurma toplama, kurutma ve ambalajlama işinde çalışıyordu.

Basra ticareti, 16. yüzyılın ikinci yarısında Safevilerle Osmanlılar arasında devam eden savaşlar yüzünden gelişme kaydedemedi. Bu da doğu ticaret mallarının Bağdat'a ve Basra'ya ulaşmasını engelledi. Böylece Portekiz politikası doğu ticaretine hâkim olmakla geçiş güzergâhı üzerindeki ticarete dayanan Basra ekonomisine büyük bir zarar verdi. Basra, Hürmüz üzerinden uzak doğu ve Hindistan'dan gelerek Bağdat aracılığıyla kabileler halinde Halep ve diğer Akdeniz limanlarına dağıtılan baharatın önemli bir ticari merkeziydi. Ancak Basra'ya çıkan ticaret yolları Arap kabilelerin saldırıları ve Safevilerle Osmanlılar arasında kısmen devam eden çatışmalar sebebiyle her zaman güvenli değildi. Buna rağmen doğu ticareti Basra'ya çıkan yollara şiddetli karışıklığın egemen olduğu bazı durumlarda kesintiye uğradı.

---

<sup>62</sup> Salih Özbaran, XVI. Yüzyılda Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlılar, Basra Beylerbeyliğinin Kuruluşu, İstanbul Üniv. Edebiyat Fak. Tarih Enst. Der., 25, 1971, s. 51-63

İngiliz gezgin Ralph Fitch, 1583 yılında Basra'yı, Hürmüz'den gelen ilaç ve baharatlarla zengin bir ticarete sahip olduğunu ve hububat, pirinç, hurma depolarına sahip ve bu ürünlerle Bağdat ile Irak bölgelerini donatan bir şehir olarak niteledi.<sup>63</sup>

Hindistan'dan gelen malların bir bölümü, transit olarak Basra'dan geçip Bağdat'a gitmekte idi. İranlı tüccarlar da Basra'yı kullanmaktaydılar. Bender Abbas kurulduktan(1615) sonra Basra ticaretiyle rekabet etmeye başladı. Bir Ermeni kaynağına göre, 1700'lerde Bender Abbas yıllık gelirin 15 bin tuman(1 tuman 10.000 dirhem veya 2000 şahî, 1568'de 19 şahî 1 gruş, 1620'de 13.3 şahî 1 gruş) hatta bir ara 40 bin tumana yükseldiği iddia edilir.<sup>64</sup>

Portekizliler, Ali Paşa'ya deniz yardımı vermelerinden dolayı Portekizlilerin Basra ile ticareti 1640 yılına kadar devam etti. Portekiz nüfuzu, 17. yüzyılın ortalarında Basra Körfezi'nde gerilemeye başladı. Ancak bu durum, Basra Körfezi'nde hâkimiyetin İngilizlere geçtiği anlamına da gelmiyor. Sadece Portekiz rekabeti sona erip Hollandalılar İran pazarlarına egemen olduktan sonra Hollanda rekabeti arttı.<sup>65</sup>

Basra, Afrasyab döneminde Avrupa ticaretinin önemli bir merkezi haline geldi. Afrasyab Basra'nın kapılarını ve geçişlerini Portekiz, İngiliz ve Hollandalı tüccarlara açtı. Portekizliler 1622 yılında Hürmüz'ü kaybettikten ve 1624 yılında İran saldırılarına karşı şehri savunmak üzere Ali Paşa, Afrasyab'a askeri destek vermeyi hızlandırdıktan sonra Basra'da ticari bir merkez ve Karmelitli rahibeler için bir manastır tesis ettiler. Bununla birlikte Portekizlilerin Hürmüz'den çıkarılmasından sonra Basra, körfezde Portekiz ticaretinin ana merkezi oldu. Özellikle de bu durum, Portekizliler ticari acente ve dini öğretim enstitüsü kurup Basra paşasından Karmelit taifesine manastır inşa etme konusunda izin aldıktan sonra meydana geldi. Portekizliler 1640 yılına kadar İngiliz ticaretine yönelik etkili bir rekabet oluşturdu.

---

<sup>63</sup>Abdulaziz Awad, Dirasat Fi Tarikh Al Khaleej Al Arabi Al Hadith II, Basra Vilayeti, Dar Al Jeel, Beyrut, 1991,s 51-52

<sup>64</sup>Özlem N. Öztoksoy, XVI.-XVII. Yüzyıllarda Osmanlı ve Hint-Moğol Kumaş Sanatları Arasındaki Etkileşimler, Doktora Tezi, İstanbul 2006, Cilt I, s.98

<sup>65</sup>Yakzan Sa'dun Amir, Neşatu Şirketi'l-Hindi'ş-Şarkıyyeti'l-İngilizıyye fi'l-Basra, Câmıatü'l-Basra, 1990, s.10-11

Ali Paşa, 1629 yılında Basra ticaretine yönelik İngiliz ve Hollanda baskısından, gemilerin geçişinin engellenmesinden ve Basra ile Katif'e giden mallara el konulmasından şikâyetçi oldu. Bu durumu Sorat'taki İngiliz ve Hollanda şirket vekillerine yazdı. Osmanlı sultanına İngiliz ve Hollandalıların Osmanlı tebaasına ve ticaretine verdikleri sıkıntıyı bildirdi. Bundan dolayı Osmanlı sultanı söz konusu durumun sebeplerini öğrenmek için Âsitane'deki İngiliz elçisini çağırttı.

Bağdat valileri İngiliz ticaretinin Basra'da gelişmesini istiyorlardı. Çünkü bundan ticari kârlar, gümrük vergileri elde ediyorlardı. Dolayısıyla Basra, Bağdat ve Halep arasındaki ticaret yollarının gelişmesini sağlıyordu. İngiliz Doğu Hindistan Şirketi, Basra'ya Hint mallarıyla dolu yelkenli bir gemi gönderdiği zaman İngilizlerin Basra ticareti 1635 yılında başlamıştı. İngiliz şirketi, birkaç sene sonra ticaret mallarını pazarlamak ve İran hükmüne boyun eğmeyen, aynı zamanda İngilizlere karşı Hollanda'nın tuzaklarının bulunmadığı bir limanda ticaretini tesis etmek için bazı çalışanlarını Basra'ya gönderdi. İngiliz şirket vekilleri Basra'ya 31 Mayıs 1640 yılında ulaştı ve Osmanlı'nın Basra paşasından Basra pazarlarında mallarını boşaltma ve satma konusunda ruhsat aldılar. Eğer İngiliz şirketi Basra ile ticarete devam etmek istiyorsa burada daimi bir İngiliz vekâleti ikame etmesi gerekiyordu.<sup>66</sup> İngiliz şirketi, Hindistan ve çevresinde, Basra körfezinde ve İran şehirlerinde İngiltere'nin egemenliğini pekiştirmek ve İngiliz nüfuzunu genişletmek için yeni iktisadi ve ticari kanallar bulma görevini üstlenmişti.<sup>67</sup>

Basra'da bulunan İngiliz şirket vekilleri 1642 yılında bazı imtiyazlardan yararlanıyordu. Basra paşası, vekillere İngiliz acentesinin bir karargâhı olması için Basra gümrük merkezi yakınında bir parça arazi verdi. Fakat Basra paşası ikamet mekânları ve mallarını korumak için depolar inşa etmelerine izin vermedi. İngiliz vekillerinin inciden, Arap atlarından ve hurma ticaretinden elde etmiş oldukları paraları vardı. Fakat İngiliz vekiller, Osmanlı tüccarların davranış şekillerinden ve Osmanlı Basra paşasının Basra ile ticari ilişkilerinin başında vermiş olduğu vaatlere vefa göstermeyeceklerinden yakındılar.

---

<sup>66</sup>Abdulaziz Awad, age, 1991, s. 53

<sup>67</sup> Isam Halil Muhammet İbrahim El Salihi, Es-Siyasetü'l-Britaniyye fi'l-Khalijî'l-Arabî El-Ehdaf ve'n-Netaic 1600-1843, British Politics in the Arab Gulf: Goals and Results, Mecelletü Midadi'l-Âdâb, Edebiyat Fakültesi, Irak Üniversitesi, 2012, Sayı 4, C I, s. 439



Buna rağmen İngiliz şirketi, 1643 yılında özellikle de Hollanda şirketiyle İran güçleri arasında anlaşmazlığın artmasından sonra mallarını korumak ve Basra'daki ticari çıkarlarını muhafaza etmek için daimi bir acente kurmak üzere ticaret mallarını Bender Abbas'tan Basra'ya nakletti. 1644 yılında İngiliz şirketi Basra'yı, Osmanlı güçlerinin Hollanda şirketine Basra ile ticaret yapmasına izin verene kadar İngiliz ürünlerinin önemli kârlar gerçekleştireceği bir yer olarak gördü. İşte o zaman Hollandalılar diğer limanlarda yaptıkları gibi Basra'da da İngiliz ticaretini tahrip etmek için geleceklerdi. Temmuz 1645 yılında İngiliz şirketi, İran'da Hollanda-İngiliz ilişkileri kötüleştikten sonra acentesini ve mallarını Bender Abbas'tan Basra'ya taşıdı.<sup>68</sup> 1645 yılında II. Şah Abbas(1641-1666) Hollandalılara yeni ticari imtiyazlar verdi. Böylece İran'ın egemenliği altında bulunan limanlardan İran ipeğinin ihracatını yapma ve vergilerden muaf olma hakkını elde ettiler. Bu da Hollanda nüfuzunun artmasına ve ticari faaliyetinin genişlemesine neden oldu.<sup>69</sup>

Hollanda şirketi hızlı bir şekilde İngilizleri takip ederek doğu mallarıyla yüklü sekiz gemilik ticari bir donanma gönderdi ve bu şekilde Basra pazarlarını istila etti. İngiliz ticaretine büyük bir zarar verdi. Basra'daki itibarını yok ederek bir süreliğine ticaretin durmasına sebep oldu.

1646 yılında Basra'da İngiliz ticareti çeşit ve kalite açısından farklıydı. Bibere talep vardı; ancak yerel tüccarların İngiliz vekillerine arz ettikleri fiyat düşüktü. Bunun için İngiliz vekiller ellerindeki mevcut biberi bir süreliğine satmamaya karar verdiler. 1647 yılının başında İngiliz şirket vekilleri Basra'daki ticaretlerinin çok zayıf olduğunu fark ettiler. Fakat İngiliz gemileri İran'daki şirket deposundan küçük miktarda ticaret mallarını pazarlamak için Basra'ya naklediyordu. Diğer Osmanlı vilayetlerinden Basra'ya gelen tüccarlardan teşvik görmesinden sonra Nisan 1648 yılında İngiliz ticaretinin durumu iyileşti. Ticari iyileşme Basra pazarlarında devam etti ve İngiliz şirketi 1649 yılında deposunda kalan malları satabildi. Geçmiş yıllara kıyasla ticareti zayıf olmasına ve zarar görmemesine rağmen 1650 yılında ticari durum İngiliz şirketinin yararındaydı.

---

<sup>68</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e.s. 54

<sup>69</sup> Isam Halil Muhammet İbrahim El Salihi, a.g.der., s. 452

Ancak Hollanda şirketi, özellikle de Portekizlilerin 1650 yılında Maskat'tan çıkarılmasından sonra İngilizlerin Basra ticaretinden yararlanmasına izin vermediler. Hollandalılar, 17. yüzyılın üçüncü çeyreğinde Basra körfezine tam olarak hâkimiyetlerini gerçekleştirdiler. 1643'te Basra'da kurulan İngiliz acentesi, Basra valisi Hüseyin Paşa Afrasyab'ın acentenin iflas eşiğinde olduğunu öğrenmesinden sonra 1657 yılında durmak zorunda kaldı. Şirket, Basra'daki vekiline Basra ile ticaret yapmaktan daimi bir şekilde vazgeçmesine ve gayr-ı menkullerini boşaltmasına dair talimatlar yayınladığı zaman 1660 yılında İngiliz şirketinin politikasında sürpriz bir gelişme meydana geldi.

İngilizlerin Basra ile ticareti İngiliz şirket çalışanlarının gözetiminde özellikle Sorat'tan Basra limanına gönderilen ticari gemiler aracılığıyla aralıklı bir şekilde devam etti. Bir veya birden fazla görevli alış-verişi kontrol etmesi için Sorat veya Bender Abbas'tan Basra'ya gönderilir ve görevinin bitiminde eski merkezine dönerdi. İngiliz kaynaklarında Basra gemilerine işaret edilmiş; ancak gemilerin varışı, ayrılışı, ticaret malları ve satışları hakkında herhangi bir bilgi zikredilmemiştir. 1661 yılının Mart ayında İngiliz gemisinin Basra limanına varışı buna bir örnektir.

1661 yılında Basra'daki İngiliz ticaretinin durumu İngilizlerin elde ettiği imtiyazlardan ve 1675 yılında imtiyazların reforme edilmesinden sonra iyileşti. Bu durum İngiliz şirket gemilerinin Basra'ya gidip gelmesini teşvik etti. Nisan 1676 yılında doğu mallarıyla dolu İngiliz gemisi İngiliz bir tüccarın hesabına Sorat'tan Basra'ya ulaştı. 14 Temmuz 1677 yılındaki tarihi bir vesikada Bender Abbas'ta bulunan İngiliz vekilin Basra körfez bölgesinde mevcut olan İngiliz şirket vekillerini kontrol ettiğine delalet edilmektedir.

Ancak Basra ticareti 1669 yılında Basra valisi Hüseyin Paşa Afrasyab ile Osmanlı devleti arasındaki savaş yüzünden geriledi. Bu da Basra'da Osmanlı Basra paşalarının hırsları ve devlet ile isyancılar arasında devam eden savaşların yanı sıra yönetimin bir yandan kötüleşmesine, İran baskısının artmasına ve diğer yandan da Bedevi aşiretlerin saldırılarına sebebiyet verdi. Bu durum Basra'da istikrarsızlığa neden oldu. Bundan dolayı yabancı tüccarların büyük bir kısmı Basra'dan ayrılmak zorunda kaldı. Basra'daki ticari hareketlilik zayıfladı. 1669 yılındaki Hüseyin Paşa

Âfrasyab ile Osmanlı orduları arasındaki savaş Basra pazarlarında ticari durgunluğa ve halkının göç etmesine neden oldu. Bu vaziyet Basra'dan gelen kaçak malların İran pazarlarına sirayet etmesine sebep oldu Dolayısıyla bu da bölge ve yabancı tüccarlara zarar verdi.

Her ne olursa olsun Âl Âfrasyab(1596-1669) zamanında Basra ticareti parlaktı. Burada gümrük merkezleri ve düzenli ordu tesis ettiler. Osmanlı devletinin çeşitli yerlerinden tüccarlar Basra'ya geldi. Hollandalılar ve İngilizler buraya baharat getirdiler. Basra hurmalarına talep arttı. Şattu'l-Arap'ta nehir trafiği ilerledi. Farklı dini gruplar onların zamanında dini hoşgörüden faydalandı. Egemenlikleri bilimsel ve edebi hareketi teşvik etmekle nitelendirildi. Yabancı tüccarları hoşça karşılayıp dini şiarlarını yürütmelerinde izin verdiler. Basra'daki soylu tüccar aileleri onların karşısında yer alarak Osmanlı sultanını üzerlerine kışkırtıp fitne finansörlüğünü desteklediler. Diğer taraftan Basra'ya mücavir Bedevi kabileler Âl Afrasyab'ın yanında durdular. Basra'daki halk at eğitiminde faaliyet gösteriyordu. Arapların at eğitiminde deneyim ve ustalıkları vardı. Halk aynı zamanda nehir ticaretinde çalışıyordu. Basra'da simsar ve sarraf olarak yaşayan bir kısım Yahudi de bulunuyordu.

Osmanlı devleti Basra'ya tekrar hükmetmeye başladıktan sonra 1670 yılında devletin hissesini, idare ve askerin harcamalarını ödeyemeyen Mustafa Paşa'yı tayin etti. Bundan dolayı Basra'nın bazı vergilerden muaf tutulmasını talep etti. Basra'nın tahrir defterlerini geri almak, toprakları ve toprakların vergisini belirlemek ve gelir-giderleri eşitlemek için uzman kimselerden oluşan bir komisyon teşkil etti. Yeni düzenleme konusunda Osmanlı sultanının onayını aldı. Mustafa Paşa'dan sonra Basra'yı birçok Osmanlı valisi yönetti. Ancak onlar Osmanlı hükmünü Basra'da pekiştiremediler. Basra çevresinde güvenlik ve istikrarı yaymada başarılı olamadılar. Basra'ya mücavir bedevi aşiretler Osmanlı güçleri için devamlı rahatsız edici bir kaynak olarak kaldılar.<sup>70</sup> Osmanlı Devleti, 17. ve 18. yüzyılda dikkatini Basra körfezi ve Umman denizine çevirmiştir. Osmanlı Devleti'nin Basra bölgesine ilgisinin

---

<sup>70</sup>Abdulaziz Awad, age, C II, 1991, s 58

yoğunlaşması körfezi, Anadolu, Arabistan, İran ve Hindistan'ın limanı ve Mekke'nin de kapısı olarak addetmesinden ileri gelmektedir.<sup>71</sup>

Âl Âfrasyab hükmünün düşmesinden sonra Avrupa ticareti Basra ile devam etti. 1690 yılında Osmanlı Basra paşası Portekizlilere tam bir ticari, dini özgürlükten yararlanmalarına ve ticari mallarına % 3'ten fazla vergi ödememelerine izin verdi. Aynı şekilde İngiliz şirketi, Hindistan'dan Basra körfezine oradan çöl yoluyla Halep veya Lazkiye'ye sonra küçük Asya'ya buradan Yunan ve İtalya limanlarına daha sonra da Avrupa kıtası üzerinden İngiltere'ye posta transferinin güvenliği sağlamak için Basra'ya önem verdi. Özellikle de şirket, İngiliz postasının toprakları üzerinden geçtiği kabileleri razı ettikten sonra Basra körfezi, Kızıldeniz'e göre hız ve güvenlik açısından farklı bir ayrıcalığa sahip oldu.

İranlıların Basra'ya hükmettiği dönemde(1697-1699) Basra ticari konumunu kaybetmedi. 18. yüzyılın ilk çeyreğinde Basra'daki ekonomik durumlar iyileşti. Bundan dolayı İngiliz şirketi 1723 yılında Basra'da kendisine daimi bir merkez tesis etti. Bu merkezi Bender Abbas'ta İngiliz vekilin gözetimi altında Basra'da ikamet eden İngiliz bir vekil yönetecekti. Basra, körfez bölgesinde Bender Abbas'tan sonra İngiliz ticareti için önem bakımından ikinci bir konuma sahipti.<sup>72</sup>

### **2.1.5.Osmanlılar**

Osmanlılar 16. yüzyılda Kızıldeniz, Basra Körfezi ve Hint Okyanusu'nda Arap-Portekiz ve Akdeniz'de ise Arap-İspanya arasındaki çatışma sahasına ulaştı. Osmanlı deniz gücü, ekonomik ve din savaşlarını Endülüs'ten Arap topraklarına getiren Portekiz-İspanya güçlerine karşı doğuyu ve batıyı(Meşrik-Mağrip) savundu. Böylece Osmanlı devleti, Arap ülkelerini İspanyollardan ve Portekizlilerden kurtaran bir güç olarak ortaya çıktı. Basra Körfezi'nde ve Kızıldeniz'de Arap ticaretini Portekiz baskısından kurtarmayı kısmen başardı. Kızıldeniz ve Doğu Afrika'da Arap

---

<sup>71</sup>Oktay Kızılkaya, agm, 2013,s 295

<sup>72</sup>Abdulaziz Awad, age, C II, 1991,s. 59

ve İslami güçlere karşı Portekiz-Habeş cephesi oluşturmaya yönelik girişimler başarısızlıkla sonuçlandı.<sup>73</sup>

Portekiz ve İspanyollar, söz konusu engin coğrafyanın denize açık kesimlerine bilfiil hâkim oldukları aşikâr olmakla birlikte Memluk devletinin yönetiminde olan Suriye ve Mısır, nispeten bu hâkimiyetin dışında yer almaktadır. Buna rağmen Suriye ve Mısır tehdit çemberinin dışında değildi. Mezkûr yabancı güçler tarafından Memluk yönetiminin ortadan kaldırılması, Arap coğrafyasının büsbütün esaret altına alınması ve söz konusu coğrafyanın güney hududunun tehdit altına girmesi demektir. Bunun için Osmanlı Devleti'nin söz konusu geniş coğrafyada bulunan Hint Okyanusu'ndan Basra'ya, Anadolu'ya ve Afrika'nın kuzey bölgelerine kadar egemen olması stratejik ve tabii bir gerekliliktir.<sup>74</sup>

Böylece 16. yüzyılın ilk yarısında Basra Körfezi'nde iki deniz gücü ortaya çıktı:

1- Hindistan'ın batı kıyısına ulaşan ve Hint Okyanusu'nda doğu ticaretine hâkim olmak ve ticareti tekeline almak için çeşitli stratejik noktalarda nüfuzunu pekiştiren Portekiz deniz gücü,

2- 1517'de Mısır'a, 1534'te Bağdat'a ve 1546'da Basra'ya egemen olduktan sonra önce Kızıldeniz'e ardından da Basra Körfezi'ne uzanan Osmanlı deniz gücü.

Bu şekilde Osmanlı devleti Basra Körfezi'yle doğrudan bağlantılı oldu ve Basra Körfezi'nde Portekiz ilerleyişine mani oldu.<sup>75</sup> Osmanlılar, bu yerlerde güven ve istikrarı sarsan ve aynı zamanda rakip bir güç olan Safevilere karşı doğu sınırını emniyet altına almıştır. Doğu sınırının güvenliği temin edildikten sonra Mısır, Suriye, Hicaz, Basra körfezi, Trablusgarp, Tunus, Cezayir ve Yemen'i kontrol etmiştir.<sup>76</sup>

---

<sup>73</sup>Abdulaziz Awad, age, C II, 1991, s. 9

<sup>74</sup> Ali Akyıldız-Zekeriya Kurşun, Osmanlı Arap Coğrafyası ve Avrupa Emperyalizmi(Filistin-Basra Körfezi-Kızıldeniz-Kuzey Afrika Diplomatik Belgeler), Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul 2015, s. 4

<sup>75</sup>Abdulaziz Awad, age, C II, 1991, s. 10

<sup>76</sup> Ali Akyıldız-Zekeriya Kurşun, a.g.e, s.4

I.Sultan Selim (1512-1520) Süveyş'te bir tersane inşa etti. Bu tersaneyi Kızıldeniz ve Basra Körfezi'ni Portekizlilerin faaliyetlerinden korumak için onlara karşı Osmanlı savaş operasyonlarının bir üssü yaparak düzenlemesini sadrazam İbrahim Paşa'ya verdi. Kanuni Sultan Süleyman 1520'de yönetime geçtiği zaman Yemen'de Osmanlı gücünü yaymak üzere Osmanlı hizmetine giren Memlûklü kaptanı Süleyman Reis komutasında deniz kıtalarını gönderdi. Süleyman Reis, Sadrazam İbrahim Paşa'ya yolladığı raporda Hint Okyanusu'ndaki doğu ticaretinin önemini vurguladı. Kanuni Sultan Süleyman(1520-1566), Kızıldeniz ve Basra Körfezi'ne karşı Portekiz saldırılarının vaziyetini, Portekizlilerin Hindistan'ın bazı bölgelerini işgal etmelerini, Hindistan halkının onlara karşı koymada ve kendilerini savunmadaki acizyetlerini öğrenince ve Gucerat emiri Sultan Mahmut'un yardım istemesinden sonra, Hadım Süleyman Paşa liderliğinde Süveyş'te büyük bir filo hazırlanmasını emretti. Hadım Süleyman Paşa'ya Portekizlilerden intikam almak, Hindistan'da aşırılıklarına bir sınır koymak, Arap limanlarını düzene sokmak, Kızıldeniz'den Portekiz kuşatmasını kaldırmak ve Portekiz gemilerine karşı Bab'ül Mendep boğazını kapatmak için geniş yetkiler verdi.

Hadım Süleyman Paşa, Kanuni Sultan Süleyman'ın talimatlarını uygulayarak Süveyş'te çeşitli büyüklükte 100 gemi inşa etti. Böylece Portekizlilerle savaşmaya hazır bir hale geldi. Süveyş'ten 1538 Mayıs'ında ayrılarak Cidde'ye yöneldi ve 1538 Temmuz'unda Aden'e ulaştı. Süleyman Paşa, Yemen'deki şafi Tahiriyye ailesine son verip Yemen'e Ayas Paşa'yı Osmanlı valisi olarak tayin etti.<sup>77</sup>

Yapılması planlanan Hint seferinin amaçları arasında Portekiz hücumuna karşı Gucerat şehrini korumak ve bunun dışında kutsal topraklara Mekke'ye giden Hac kabileleri ve Müslümanların ticaret yapmasına zarar teşkil eden Portekiz gücünün Hint ve Arap denizinden uzaklaştırılması yer alıyordu.<sup>78</sup>

Süleyman Paşa, Basra körfezi ve Hint okyanusunda bulunan Portekiz merkez ve istasyonlarına saldırmak için Aden'den ve Yemen limanlarından üsler edindi. Ancak Yemen ve Aden kıyılarında katı, sert davranışları ve haddini aşmasından dolayı hükümdarların kendisinden nefret etmesine sebep oldu. Osmanlı filosu

<sup>77</sup>Abdulaziz Awad, age, CII, 1991, s. 10-11

<sup>78</sup> Muhammet Yıldırım, a.g.tez, s. 70

ulaşmadan bir ay önce Hintlilerin kuşatmaya başladıkları Diu kalesindeki Portekiz karşıtı hükümdarlar Süleyman Paşa'ya destek vermekten kaçındılar. Belki de Gucerat emirinin Osmanlı sultanından yardım istemesinden sonra tutumunun değişmesinin sebebi Hadım Süleyman Paşa'nın kötü davranışı ve Osmanlı devletinin ülkesine hâkim olacağı korkusudur. Hintliler, Süleyman Paşa'nın yardımından vazgeçtikten sonra Portekizliler kuşatmaya başarıyla direndiler. Osmanlı kuvvetinin 800 askeri ve 6 savaş gemisi vardı. Hadım Süleyman Paşa kuşatmayı kaldırmak zorunda kaldı ve 80 Portekizliyi esir alarak Yemen'e döndü. Aden'de 500 asker ve 5 savaş gemisinden oluşan bir kuvvet bıraktı. Osmanlı'nın Hint Okyanusu'nda Portekizlilere karşı ilk girişiminin başarısız olmasına rağmen Portekiz egemenliğine meydan okuması açısından cesur bir girişimdi.

Fakat Osmanlı filosunun Aden'den çekilmesinden sonra Aden halkı, Portekizlilerle işbirliği yaparak Hadım Süleyman Paşa'nın halka ve hükümdarları Amir bin Davud'a karşı kötü davranmasından dolayı şehri Portekizlilere teslim etti. Portekizliler karşı bir saldırıda bulunarak filolarını Kızıldeniz'e sürdüler ve Sevakin'i yaktılar. Aynı zamanda Cidde'yi de yakmaya çalıştılar; ancak Mekke şerifi II. Muhammet Ebanmi(1524-1584) onlara karşı koydu. Bundan dolayı Kanuni Sultan Süleyman gümrük gelirlerinin yarısını kendisine mükâfat olarak verdi. Portekiz filosu 1540 yılında Masavva savaşında kaybetti. 1541'de Süveyş limanında diğer bir Osmanlı donanması inşa edildi. Denizcisi Avusturya reayasındandı. Portekizliler, Masavva hezimetine karşı 1541 yılında Süveyş limanına Habeşlilerle bağlantı kurarak cüretkâr bir deniz saldırısıyla cevap verdiler. Habeşliler, Portekizlilere İmam Ahmet Gureyn'e karşı savaşında askeri yardımlar sundular. Osmanlılarda İmam Ahmet Gureyn'e askeri destek verdi; ancak Portekiz ve Habeş güçleri 1548 yılında savaşı kazandılar.

Osmanlı'nın Kızıldeniz'deki siyasetine gelince Avrupalı ticaret gemilerine Cidde limanından kuzeye doğru geçmesine izin vermediler. Bununla beraber Osmanlı devleti, Mısır valilerinin Süveyş'te Avrupa gemilerini karşılamalarını yasakladı ve yolcularının Mısır toprakları üzerinden İskenderun'a geçmelerine Hicaz'daki kutsal mekânlar konusunda endişelendiğinden dolayı özellikle de Portekizlilerin tekrarlayan girişimlerinden sonra izin vermedi. Ancak Portekizliler

kısmen de olsa Süveyş ve Habeş limanlarına ulaşmayı başardı. Fakat Osmanlılar Kızıldeniz'in girişine hâkim olmanın, Basra körfezi limanlarına donanma göndermenin ehemmiyetini anlamalarından ve Aden'e egemenliklerinin artmasından sonra Kızıldeniz'in hâkimiyetini ellerinde tutmaya devam etti.<sup>79</sup> Osmanlı Devleti, 16. yüzyılda muhtelif yollarla söz konusu yerlerin hâkimiyet altına alınması ve bu yerlerin kendi özelliğine, karakterine ve gelenek-göreneğine uyacak bir idare şekli tesis edilmesi için çaba sarf etmiştir.<sup>80</sup>

Özdemir Paşa, İstanbul'a geldiğinde Sultan Süleyman'ın dikkatini cezp etmiştir. Sultanın huzuruna çıktığı gibi padişahın taşra bahçelerinde gezinti yaptığında kendisine birkaç kez eşlik etmiştir. Özdemir Paşa, söz konusu gezintilerde Yemen, Mısır, Habeşistan ve başka yerlerle ilgili olarak Sultan Süleyman'ı bilgilendirmiştir. Mezkûr memleketlerin Mısır'a uzaklıkları, Mekke ve Medine'ye ne kadar yakın oldukları, Kızıldeniz'in coğrafi açıdan vaziyeti, Habeşistan'da yaşayan insanların dinleriyle ilgili sorulan sorulara cevaplar vermiştir.<sup>81</sup>

Kanuni Sultan Süleyman'ın emriyle Özdemir Paşa, 6 Temmuz 1555'te Kızıldeniz'de Portekiz deniz faaliyetine karşı Osmanlı nüfuzunu pekiştirmek için Habeşistan'da Masavva ve Sevakın'i kapsayan yeni bir vilayet inşa etti. Osmanlı devleti 16. yüzyılda Yemen'de yer alan Moha limanından kuzeye doğru Kızıldeniz'i Avrupa gemilerine kapattı. Fakat Kızıldeniz'de başarılı olduğu gibi Hint okyanusunda başarılı olamadı. Bu da Osmanlı nüfuzunun Basra körfezinde zayıflamasına sebep oldu. Ayrıca Osmanlı deniz gücünün Kızıldeniz'de 16. asrın sonlarında zayıflamasının sebebi 1635 yılında Yemen'de Osmanlı hâkimiyetinin yok olması ve Zeydi İmamların bağımsızlık kazanmasıydı. Osmanlı hükmü sadece Hicaz'da kalmıştı. 17. yüzyılın sonlarında Cidde, Avrupa gemilerinin merkezi olduğu zaman Mekke şerifi gümrük vergilerinin önemli bir kaynak olduğunu kavradı. Avrupa gemilerinin Cidde limanından kuzeye doğru geçmelerini yasaklayan Osmanlı sultanının onayını alarak Osmanlı gemileri aracılığıyla Cidde'den Süveyş'e Avrupa mallarının nakliyatına izin verdi.

---

<sup>79</sup>Abdulaziz Awad, age, C II, 1991, s. 11-13

<sup>80</sup> Ali Akyıldız-Zekeriya Kurşun, a.g.e, s. 4

<sup>81</sup> Cengiz Orhonlu, a.g.e, s. 35



Osmanlılar, 1546 yılında Basra'ya doğrudan egemen olduktan sonra Portekizlilerden yardım isteyen ve onlara Basra kalelerinden birisini vermeyi vadeden Âl Moğamis hâkimini kovdu. Katif'e saldırmak üzere gemiler gönderdiler ve daha sonra Basra'ya yöneldiler. Portekiz saldırısı Osmanlı Paşasının yürütmüş olduğu faaliyetler sayesinde başarısız oldu. Osmanlı devleti, Basra'yı ele geçirdikten sonra, körfez bölgesini Portekiz hâkimiyetine karşı savunmak için burada bir deniz üssü kurdu. Portekiz hâkimiyeti Osmanlı egemenliğinin önüne geçmiş ve Hürmüz'deki merkezini pekiştirmişti. Hürmüz, Hindistan'dan Basra'ya yapılan ticaretin ve Basra körfezindeki deniz ticaretinin başlıca merkezi olmuştu.

Öyle görünüyor ki Osmanlılar ilk başta Basra'da ticareti ve Halep ile Basra körfezi arasında ticaret mallarının akışını canlandırmak için Hürmüz'de bulunan Portekizli güçlerle anlaşmaya çalıştılar. Basra valisi, Muhammed Paşa'yı 1547 yılında Osmanlı güçlerinin Portekizlilerle barışçıl ticari ilişkiler kurma isteğini bildirmek üzere Hürmüz'deki Portekiz hâkimine gönderdi. Cava'da bulunan Portekiz güçleri Basra'da ticari menfaatlerini gözetmek için görevlilerinden birisini gönderdi.

Buna rağmen Portekizliler, Basra'da bulunan Osmanlıyı istila ve tehdit etmek için burada bir tersane tesis etmeyi düşündüler. Bunun için Basra körfezinde yer alan Osmanlı deniz ve kara hareketliliğine karşı koymak için hazırlığa başladılar. Osmanlıların Basra körfezine denizden yardım göndererek burada askeri başarılar gerçekleştirmek istemelerine rağmen bunu yapamadılar ve çeşitli sebeplerden dolayı Basra limanında güçlü bir deniz üssü inşa etme konusunda başarısız oldular. Bu sebeplerden bazıları şunlardır:

- 1- İranlıların Osmanlıya karşı direnmesi ve Safeviler ile Osmanlılar arasında savaşların devam etmesi
- 2- Bölgedeki gruplarla mücadelesi
- 3- Basra körfezinde Katif ve Lahsa'nın bir kısmını kapsayan bölgede Osmanlı ilerlemesiyle Portekizli güçlerin mücadele etmesi(Lahsa'nın şeyhleri Kanuni Sultan Süleyman'a 1534'te bağlılıklarını deklare etmişlerdir.)

Portekizliler 1550 yılında Basra'da Osmanlıları istila etmek üzere Portekiz donanmasının yapmış olduğu saldırıya Osmanlılar karşılık vermişlerdir. Portekiz donanmasında 7 büyük gemi ve Antonio de Noronha komutanlığında 1200 asker yer alıyordu. Portekizlilere Hürmüz kralının danışmanı Reis Şerafettin liderliğinde krala

bağlı 3000 kişi yardım edecekti ve aynı zamanda bunların yanında Katif'i işgal etmek için yaklaşık 13 gemi vardı. Katif sakinleri Lahsa şeyhinin yardımıyla Hürmüz kralının hükmüne başkaldırmışlardı. Bundan dolayı Hürmüz kralı onları kovdu. Onlar da Basra'daki Osmanlı güçlerinden yardım talep ettiler. Osmanlılar da 1550 yılında Katif limanını ele geçirdi. Bu da Hürmüz'de bulunan Portekizli kuvvetlerin endişesini artırdı. Portekizliler, Osmanlılardan Katif'i geri almak için Hürmüz kralının talebine cevap verdiler. Aynı şekilde Portekizliler, Osmanlı hükmüne karşı Basra kabilelerinin sunmuş olduğu yardım talebinden de faydalanmaya çalıştılar. Portekiz ve Hürmüz donanması yaklaşık 400 askerin bulunduğu Osmanlı birliğinin teslim olmasından sonra Katif kalesini yok ettiler. Antonio de Noronha Katif'ten Basra'ya gitmeye karar verdi. Ancak Antonio de Noronha, Basra paşasının Portekizlilere karşı Osmanlı devleti ve Araplarla ittifak etmesi sebebiyle hedefini gerçekleştiremedi.

Osmanlı devleti, Katif kalesinin Portekizlilerin eline düşmesinden ve Basra bölgesindeki isyancılara karşı Portekiz donanmasının yardım etmesinden dolayı Portekizlilerden intikam almak üzere Piri Reis komutanlığında bir donanma gönderdi. Piri Reis, Portekiz işgalinden sonra 1550 yılında Aden'i tekrar geri aldı. Bu sebeple Kanuni Sultan Süleyman onu Kızıldeniz kaptanlığına getirdi.<sup>82</sup>

Kanuni Sultan Süleyman'ın emrettiği Osmanlı donanması inşa edilip hazırlandıktan ve 30 geminin<sup>83</sup>de katılmasından sonra donanma 1552 Nisan ayında Piri Reis komutanlığında (850 kişilik bir kuvvetle)<sup>84</sup>denize açıldı.

Kanuni Sultan Süleyman'ın verdiği talimatlar, Piri Reis'in liman idaresini düzenlemek ve Portekizlilerin işgal etmiş olduğu yerleri geri almak için Arap yarımadasının sahil çevresinde dolaşmasını gerektiriyordu. Kanuni Sultan Süleyman 1552 Ocak ayında Basra Paşasına Piri Reis'e ulaştırmak üzere talimatlar gönderdi. Bu talimatlar Hürmüz'ü ve Bahreyn'i almayı kapsıyordu. Osmanlı donanması Cidde limanına ulaştıktan sonra Babü'l Mendeb'e buradan da Aden, Şihr ve Zifar limanlarından geçerek Basra'ya yöneldi. Piri Reis'in oğlu Muhammed Bey 5 büyük

---

<sup>82</sup>Abdulaziz Awad, age, C II, 1991, s. 13-15

<sup>83</sup>Dr. Muhammed Hasan El Aydaros, a.g.e, s. 11

<sup>84</sup>Mustafa Bilge, Umman Tarihi Kaynakları, İslam Tetkikleri Dergisi, C IX, İÜ Edebiyat Fakültesi Yayınları, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul- 1995, s. 284

gemiyle birlikte Maskat'a ulaştı. Ardından Piri Reis Maskat kalesini ele geçirerek oğluna yetişti. 18 gn süren mücadeleden sonra 60 Portekizlinin bulunduğu birliği esir aldı.

Piri Reis Maskat'ı alıp Maskat kalesine Osmanlı sancağını diktikten sonra Portekiz toplarını ve ganimetlerini gemilere yükleyerek Hürmüz adasına doğru yola çıktı ve buraya 19 Eylül 1552 yılında ulaştı. Fakat Portekizliler Kızıldeniz'de Osmanlı donanmasının faaliyetini biliyorlardı. Hürmüz kalesini işgal etmek için plan yaptılar. şayet Portekizliler Hürmüz' kaybederse Basra körfezi ve Hint Okyanusu'ndaki askeri merkezleri tehlikeye girecekti. Bunun için Hürmüz'e olası bir Osmanlı saldırısına karşı direnmek için gerekli tedbirleri aldılar. 70 askerin bulunduğu Hürmüz-Portekiz birliği kaleyi savundu. Fakat askerler kaleden çıkmak ve kaleyi 20 gn kuşatma altına alan Osmanlı donanmasına saldırmak gibi bir maceraya atılmadılar.<sup>85</sup> 20 günlük kuşatmadan sonra Piri Reis, muhasarayı kaldırıp Basra'ya yönelme kararı aldı. Ayrıca muson mevsimi sona ermek üzereydi. Demir alma talimatını vermeden önce kale hariç diğer yerleri yakmak için adamlarını gönderdi. Bulunduğu yerden hareket etmeden önce limanda bulunan gemileri top ateşine verdi. Fakat ciddi bir şekilde zayıata uğratamadı. Karşı ateş açılmasından dolayı bu durumu terk etti.<sup>86</sup> Piri Reis, mallarıyla Keşm adasına kaçan Hürmüz tüccarlarının ve yerlilerin zenginliğini öğrenince kuşatmayı kaldırmak ve Keşm adasına yönelmek zorunda kaldı. Basra körfezindeki savaşlardan ganimet ve servet topladıktan sonra Portekiz donanmasının yolunu kesmesinden endişe duyduğu için 1552 Ocak ayının sonunda Basra'ya doğru yelken açtı.

Hindistan'da Portekiz kralının temsilcisi Alfonso de Noronha kendilerini tehdit eden Osmanlı tehlikesini öğrenince 80 gemilik bir donanmanın başında Hürmüz'e yöneldi. Diu yolundayken Osmanlı donanmasının ayrılıp Basra'ya gittiğini öğrenince fikrini değiştirerek Cava'ya döndü. Bunun yerine 40 gemilik bir donanmanın başında amcasının oğlu Antonio de Noronha'yı gönderdi. Osmanlı donanması Basra'ya giderek tehlike ortadan kalktıktan sonra 1552 Ocak ayının sonunda Hürmüz'e ulaştı.

---

<sup>85</sup>Abdulaziz Awad, age, CII, 1991, s. 16-17

<sup>86</sup>Ertuğrul nalp, Piri Reis'in Hürmüz Seferi ve İdamı Hakkındaki Türk ve Portekiz Tarihçilerinin Düşünceleri, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi, Cilt XXIX(29), Sayı: 47, 2010, s. 10

Piri Reis Basra'ya ulaştığı zaman Basra valisi körfezdeki Osmanlı donanmasının faaliyeti hakkında Kanuni Sultan Süleyman'a bir rapor gönderdi. Piri Reis raporun kendi yararına olmadığını anlayınca birçok donanmasını Basra'da bırakarak ganimetler ve Portekizli esirlerle Süveyş'e doğru gitmek üzere denize açıldı.

Süveyş'e dönüş yolundayken gemilerden birisi Bahreyn'de mercan kayalıklarında parçalanması sonucu battı. Piri Reis, Süveyş'e vardktan sonra Kanuni Sultan Süleyman kendisini Basra körfezinde Portekizlilere karşı yapılan savaşta yeterli olmayışıyla ilgili kendisine yöneltilen suçlara cevap vermesi için İstanbul'a çağırtdtı. Sultan, 1553 yılında idam edilmesi ve hıyanet suçundan dolayı mallarına el konulması konusunda ferman yayınladı.

Piri Reis, Hürmüz'ü ele geçirmede başarısız olunca Osmanlı devleti Arap yarımadasının doğu kıyısına hâkimiyetini pekiştirmeye ve özellikle de Bahreyn ve Hürmüz boğazından donanmanın geçişini güvence altına almaya önem verdi. Ancak bu hedefi gerçekleştirmek esasen Basra'daki Osmanlı tersanesinin imkânlarına, Basra ve Lahsa'da bulunan güçlerine dayanıyordu.

Piri Reis'in Süveyş'e döndükten sonra Osmanlı Devleti, kendisine isyan eden ve Katif halkının kendisini kovduğu eski Katif hâkimi Murat Bey'e Basra'daki donanma komutanlığını vaat etti. 1553 yılında Osmanlı donanmasının bir kısmını savunma için Basra'da bırakmak üzere donanmayı Süveyş'e getirmesi için talimatlar yayımlandı. 15 gemilik donanmayı Süveyş'e getirmek üzere Mısır'dan Basra'ya karadan ulaştı. Murat Reis saygınlığını ve itibarını Katif'deki başarısızlığından sonra tekrar kazanınca Portekiz donanmasının kendisini beklediği Hürmüz boğazına cesurca ilerledi. Portekiz donanması, Osmanlı donanmasında hareketlenmeler olduğunu biliyordu. İki donanma 1553 Ağustos ayında çatışmaya giriştiler. Murat Reis, komutanlarından Recep ve Süleyman Reis'i kaybetti. Maskat, Kalhat ve Sur limanları yakınlarında seyrine devam ettikten sonra Portekiz donanmasıyla tekrar karşılaştı. Birkaç gemiyi kaybettikten sonra Osmanlı donanmasını Basra'ya tekrar geri götürmek zorunda kaldı. Murat Reis, Basra'dan İstanbul'a gitti. Hürmüz boğazını Osmanlı donanmasının yüzüne kapatmayı başaran Portekizlilere karşı Osmanlı devletinin çabaları başarısız kaldı. Böylece Portekizliler Basra körfezinde güç ve heybetlerini sağlamlaştırdılar.

Murat Reis'in başarısız olmasından sonra Kanuni Sultan Süleyman, Basra'daki donanmayı Basra'dan Kızıldeniz'e götürmesi için donanma komutanlığına Seydi Ali Reis'i getirdi.

Sultanın talimatları gereği Seydi Ali Reis karadan Basra'ya Şubat 1554 yılında ulaştı. Akabinde savaş için Osmanlı donanmasını hazırlamaya başladı. 5 ay geçirdikten sonra Temmuz 1554 yılında 15 gemilik bir donanmayla birlikte Basra'dan Abadan, Dezful ve Şuşter'den İran limanlarına, Hark adasına buradan da Buşehr'e gitmek üzere ayrıldı. Daha sonra Katif'e oradan da Bahreyn'e gitti. Bahreyn hâkimi Seydi Ali Reis'i hoş bir şekilde karşıladı. Ancak Portekiz donanmasının hareketleri hakkında faydalı bir bilgi vermedi. Öyle görünüyor ki Seydi Ali Reis Bahreyn'de bulunduğu esnada Maskat<sup>87</sup>'taki 4 Portekiz gemisi dışında Portekizlilerin körfez sularında bulunmadıklarını öğrendi.

Bundan dolayı Portekiz donanmasının hareketleri hakkında bilgi alabilmesi için Kiş(Eski Hürmüz) adasına yöneldi ve buradan da Cilfar(Ra'sul-Hayme)'a gitti. Seydi Ali Reis öncü kuvvetleri aracılığıyla körfezde Portekiz gemilerinin bulunmadığını kesinleştiren Hürmüz'e doğru yelken açtı. Ancak Basra'dan ayrılışından 40 gün sonra Umman sahillerindeki Horfekkan'a ulaştığında ansızın 25 deniz kıtasından oluşan Portekiz donanmasıyla karşılaştı. Portekiz donanması kendisine doğru ilerlemeye başlayınca topları hazırlamalarını emrederek Portekizlilerle savaşa girmeye karar verdi. 9 Ağustos 1554 yılında Osmanlı ve Portekiz donanmaları arasında gün boyu devam eden şiddetli bir savaş meydana geldi. Daha sonra Portekiz donanması geceleyin Hürmüz'e doğru çekildiğinden dolayı Seydi Ali Reis bu savaşın kendi yararına olduğunu düşündü. Bunun için Osmanlı donanması Maskat ve Kalhat'a doğru seyrine devam etti. Körfez sularındaki seyri esnasında 25 Ağustos 1554 yılında Portekiz donanmasıyla tekrar karşılaştı. Seydi Ali Reis Portekizlilerle çatışmaya girdi. Bu savaşta Portekiz donanması, Osmanlı donanmasının hareketlerini öğrenen Fernando de Norinho komutanlığında

---

<sup>87</sup> "Maskat'ın ehemmiyeti 1506 tarihinde Portekizlerin Hürmüz havalisini ve Maskat ile Uman sevahilini zapt ve işgalleriyle başlamıştır. 1508'de Albuquerque evvela Karyat'ı tahrip ettiği vakit Kalhat bütün sahilin en ehemmiyetli limanı idi. Maskat asla haiz-i ehemmiyet değildi. Bu tarihten itibaren yüz on dört sene devam eden Portekiz işgali esnasında Maskat bir mevk-i bahrî halini kesbetmiş ve ihtilâlât- dahiliye Arapların tecavüzleri ve Osmanlıların istilâları âvânında bir âmil olarak ehemmiyeti tezayüd eylemiştir. Portekizliler 1622 tarihinde Hürmüz'ü kaybettikleri vakit Maskat, Portekiz donanmasının karargâhı olmuş ve onların Arabistan sahilinde işgal ettikleri mevakiin en ehemmiyetlisi halini almıştır." bkz, Ali Akyıldız- Zekeriya Kurşun, a.g.e, s. 279-280

tekrar hazırlanıp gemi sayısı 32'ye çıkarıldıktan sonra Osmanlı donanmasıyla karşılaştı. Fernando de Norinho, Hindistan'dan Portekiz donanması getirerek bir grup savaş gemisini Maskat'a nakletti.

Diğer grubu ise Basra körfezinde Osmanlı donanmasını gözetlemek için bıraktı. Seydi Ali Reis, Sohar'a ulaştığında Portekiz donanması Maskat'tan ayrıldı. Umman'ın kayalık sahili yakınlarında 6 Osmanlı gemisi Portekiz donanmasına teslim oldu. Seydi Ali Reis büyük kayıplar verdikten sonra donanmanın geri kalan kısmıyla kaçmak zorunda kaldı. Bu savaşı hayatında giriştiği en çetin savaşlardan birisi olarak niteledi. Amacı Yemen'e doğru gitmekti. Fakat Osmanlı donanması, Hürmüz boğazına yaklaşırken kuvvetli bir rüzgâr esmesi sonucu kıyıdan uzaklaştı. Rüzgâr, gemileri körfezin içine doğru sürükleyerek Mekran kıyısında bulunan İran Bender Şahpur limanına ulaştırdı. Burada içme suyu temin ettikten sonra Yemen sahillerine doğru ilerledi.<sup>88</sup> Seydi Ali Reis'in 11 kadirgesi kalmış ve "tufan-ı fil" denilen ürkütücü bir tayfun ile yüzleşmişti. Dalgaların da hengâmesi altına giren donanma, güneydoğuya müteveccihen Hindistan sahillerine ulaştı. Burada da 3 kadirga karaya oturmuştu.<sup>89</sup> Fakat rüzgârın devreye girmesiyle kendisini Hint kıyısına sürükleyerek Portekiz Diu limanına ulaştırdı. Ancak Seydi Ali Reis, gemilerin güzergâhını değiştirerek Guccerat'a yöneldi. Hint denizinden Guccerat sahiline varınca muallimler önümüzde döküntü var gafil avlanmamak için demir atma komutu verdiler.<sup>90</sup> Burada bir süre kaldıktan sonra "*El Muhit*" adlı kitabını telif etti. Bu kitap doğu denizleri hakkında bir rehber niteliğindedir.

Guccerat'ta ikameti sırasında Hint emirlerinin hizmetinde bulunan adamlar kendisini terk ederek çoğu ülkelerine karadan geri döndü. Daha sonra Seydi Ali Reis geri kalan 6 gemiyi top ve mühimmatı ile birlikte Hint Surat hükümdarına satıp Bağdat üzerinden İstanbul'a gitti.

Basra körfezinde deniz savaşının başlangıcından 3 sene sonra Mayıs 1557'de İstanbul'a ulaştı. İstanbul'da "*Mir'atül-Memalik*" kitabını kaleme aldı. Kitapta adamlarının kendisinden ayrılışlarını, gemileri niçin satmak zorunda kaldığını,

---

<sup>88</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e, C II, 1991, s. 17-21

<sup>89</sup> Yılmaz Öztuna, Türk Tarihinden Yapraklar, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1969, s.188

<sup>90</sup> Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibar fi Esfari'l Bihar*(Deniz Savaşları Hakkında Büyüklere Armağan), Kabalıcı Yayınevi, İstanbul, 2007, s.85

parasını Kanuni Sultan Süleyman'a gönderişini ve başına gelen korkunç olayları anlattı.

Kanuni Sultan Süleyman, Seydi Ali Reis'in komuta ettiği Osmanlı donanmasını araştırmak için 3 gemiyle birlikte Sefer Reis'i gönderdi. Ancak Sefer Reis donanmanın izini bulamadı. Diu ve Hürmüz arasında bulunan bazı Portekiz gemilerini esir almakla yetindi.

Seydi Ali Reis komutanlığındaki Osmanlı donanmasının hezimetini Basra körfezinde bulunan Osmanlı deniz gücüne etkileyici ve güçlü bir darbe vurdu. Osmanlılar Lahsa bölgesinde nüfuzlarını pekiştirmelerine rağmen donanmaların kaybindan sonra Portekizlilerle mücadele edemediler.

Bu şekilde Portekizliler, Basra körfezinin hâkim gücü olarak kalmaya devam etti. Osmanlı denizciliğine karşı Hürmüz boğazını kapatmayı başardılar. Portekizliler, Osmanlı hükmüne karşı Basra'daki kabile liderlerine yardım etmeye çalıştılar. 1556 yılında Portekiz donanması Basra'ya ulaştı. Şattu'l Arap'a yaklaştığında kuvvetli bir fırtına meydana geldi ve Basra kabilelerine yardım etme hedefine ulaşmadan Hürmüz'deki üssüne geri dönmek zorunda kaldı. Buna karşılık Osmanlılar, Hürmüz halkına Portekiz hükmüne başkaldırmak için yardım takdim etti.

Osmanlılar, Seydi Ali Reis'in başarısızlığından sonra ve 1559 yılında Kanuni Sultan Süleyman'ın onayı olmaksızın Bahreyn adasına yönelik saldırı yapmayı göze alan Lahsa beylerbeyi Mustafa Paşa'nın yapmış olduğu başarısız girişim hariç önemli deniz girişimlerinde bulunmadılar. Mustafa Paşa, aralarında Bağdat yeniçerilerinin de olduğu 1200 askerle birlikte hareket etti. 2 Temmuz 1559 yılında Manama kalesini kuşatmaya başladı. Osmanlıların Bahreyn üzerine saldırı haberleri Hürmüz'e ulaştığında Portekizliler, Bahreyn adasını kurtarmak için Portekiz Hürmüz hükümdarının amcasının oğlu Geo de Norinho komutanlığında 22 gemilik bir donanma gönderdi. Portekiz donanması Osmanlı donanmasına çeşitli zararlar verdi. Destek ve donanma eksiklikleri ve Mustafa Paşa'nın vefatı gibi sebeplerden ötürü Osmanlılar çatışmayı sonlandırmaya karar verdi. Aynı şekilde Portekiz askerleri arasında sıtmanın yayılması ve çok sayıda ölümlerin meydana gelmesinden dolayı Portekizliler, Osmanlılarla anlaşma yapmak istediler. Böylece iki taraf anlaşmaya vardı. Bu anlaşmaya göre Osmanlılar silahlarını Portekizlilere teslim edecekler ve

savaş tazminatı ödeyeceklerdi. Portekizliler ise Osmanlı askerlerini Lahsa sahiline nakledeceklerdi.

1559 yılında Osmanlı donanmasının Bahreyn'i almada başarısız olmasından sonra Basra valisi Ali Paşa, Portekizlilerle çatışmaya devam etmenin Osmanlıların yararına olmadığını açıkladı. 1562 yılında Hürmüz'deki Portekiz hükümdarına kendi tarafından bir temsilci gönderdi. Hindistan'daki Portekiz kral, yardımcısı Antonia Teixeria'yı 1563 yılının yazında Osmanlı sultanıyla görüşmek üzere ve Basra körfezinde Portekizliler ile Osmanlılar arasında ticari ilişkileri tekrar düzenlenmesi konusunda Basra valisinin isteğini ulaştırmak için İstanbul'a gönderdi. Portekiz temsilci, Osmanlı sultanıyla buluştuğunda Osmanlı sultanı kendisine herhangi bir taraftan barış istemediğini, ancak Portekiz kralı barış istiyorsa kendisi tarafından büyük bir sorumluyu İstanbul'a göndermesi gerektiği şeklinde yanıt vermiştir. Öyle görülüyor ki Osmanlı ile Portekizliler arasındaki ittifak ve barış girişimleri kayda değer bir gelişmeyle sonuçlanmamıştır.<sup>91</sup>

Körfezde iki taraf arasındaki ilişkiler birbirlerine düşman bir şekilde sürerken Osmanlılar, Portekizlilere karşı daha katı bir siyaset gütmeye girişti ve Bahreyn'e yönelik ihtimamını artırdı. Bağdat ve Lahsa hâkimlerine Portekizlilere karşı denizden saldırı yapma konusunda hazırlık yapmaları talimatını verdi. Fakat Osmanlı'nın deniz imkânları geniş çaplı bir harekât yapmaya elverişli ve yeterli değildi. Bu yüzden 1577 yılında Osmanlı Devleti, kendisine yönelik herhangi bir saldırıya karşı Lahsa kıyılarını kontrol etmekle iktifa etti.<sup>92</sup>

Her ne olursa olsun 16. yüzyılın üçüncü çeyreğinde Portekizlileri Basra körfezinden çıkarmaya yönelik Osmanlı çabaları başarısız oldu. 16. yüzyılda Osmanlı'nın Lahsa hâkimiyetine yönelik iddiası isim üzerinde devam etti. Basra körfezi ve Arap yarımadasının güneyindeki Osmanlı egemenliği, bazı Arap şeyhlerinin Osmanlılara bağlılığına ve Osmanlı donanmalarının Arap yarımadasının güney kıyısına periyodik ziyaretler yapmasına rağmen Portekiz hâkimiyetinden daha zayıftı. Osmanlılar, Hürmüz boğazına egemen olamadılar. Diğer yandan Portekizliler ise Basra ve Katif sahilleri üzerinde nüfuzlarını sağlamlaştırmada başarısız oldular.

---

<sup>91</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e. C II, 1991, s. 21-24

<sup>92</sup>Mustafa Bilge, a.g.der., s. 285



Bahreyn ise Osmanlı ile Portekiz nüfuzu arasında kontrol noktası olarak kalmaya devam etti.

Osmanlı donanmasının Basra körfezi ve Hint okyanusunda Portekiz donanması üzerinde kesin bir başarı sağlayamamasının sebeplerinden bazıları şunlardır:

a. Osmanlı donanmasının ana üsleri gemi yapım yerlerinin bulunduğu Akdeniz’de olmasından dolayı Osmanlı donanmasının Ümit Burnu üzerinden Hint Okyanusu’na ulaşması mümkün değildi.

b. Osmanlı Devleti Süveyş ve Basra’da savaş gemisi yapımında zorluklarla karşılaştı. Süveyş’e kereste nakli yapılabilirken Basra’ya kereste nakletmede zorlanıyordu. Çünkü gemi yapımında kullanılan kereste Basra’ya Maraş dağlarından Fırat nehri üzerinden Birecik yoluyla getiriliyordu.

c. Osmanlılar 1546 yılında Basra’yı almalarından sonra Basra limanında kuvvetli bir deniz üssü inşa edemediler. Çünkü Basra, Şattu’l-Arap üzerindeki bataklıklarıyla bu amaca uygun değildi. Aynı zamanda Osmanlılar Bedevi kabileler ve İranlı güçlerin direnişiyle karşı karşıya kaldı. Bunun için Basra’da tersanenin olmasına rağmen burası etkin bir deniz üssünden ziyade daha çok bir ticaret merkeziydi.

d. Osmanlı Devleti Basra körfezindeki çıkarlarını korumak için Kızıldeniz’deki donanmasına güvenmişti. Süveyş’te yapılan gemilerin deniz savaşları için Süveyş ile Basra arasındaki mesafeden dolayı Basra körfezine ve Hint Okyanusu’na gönderilmesi bir yandan uygun değildi. Diğer yandan ise Osmanlı gemileri güçlü Portekiz gemileriyle kıyaslandığında zayıf kalmaktaydı. Osmanlılar, Basra körfezinde çoğu deniz faaliyetlerinde maceraperest ve cesaretleriyle tanınan Piri Reis, Murat Reis, Seydi Ali Reis gibi Akdeniz’deki bazı donanma komutanlarına itimat etmişlerdi.

Aynı şekilde Hürmüz ve Bahreyn’e yönelik Osmanlı deniz girişimleri Portekiz deniz gücünün üstünlüğü sebebiyle başarısız oldu. Diğer yandan Basra ve Lahsa eyaletlerinin Osmanlıların bölge halkından elde ettiği dini yakınlığa rağmen Osmanlı hükmüne çeşitli aralıklarla boyun eğmemişlerdi. Ayrıca Osmanlı donanmasının zayıflığı, Bağdat Paşalarını Basra körfezinde ve Şatt’ul Arap’ta denizcilik konusunda nüfuzlarını yaymada başarısızlığa uğrattı. İran saldırılarına ve

bazı Arap kabilelerinin meydan okumalarına karşı Basra'ya yönelik deniz koruması sağlamada yetersiz kaldılar.

Her ne olursa olsun Osmanlılar, Basra ve Halep arasındaki kara ticaret yollarına egemen oldular. Basra körfezi ve Kızıldeniz aracılığıyla doğu ticaret mallarının akışını teşvik ettiler. Bu da 16. yüzyıl sonlarında Mısır ve Bilad-ı Şam'da ticaretin canlanmasını sağladı. Portekizlilerin hac güzergâhlarını<sup>93</sup> ve doğu ticaret yollarını sekteye uğratmalarına bütün güçleriyle engel oldular. Asya, Astrahan ve Kırım arasındaki kara ticaret yolunu canlandırmaya çalıştılar. Fakat Portekiz gemileri Osmanlı gemilerini takip etme konusunda faaliyetlerine devam etti. Ayrıca Portekizliler, Habeşistanlılarla ticaret yapmak ve Portekiz donanmasında istihdam edilmek üzere buradan denizci almak için Habeş limanlarına gemilerini gönderdiler. Bu da Osmanlılara karşı Portekiz- Habeş işbirliğinin devam ettiğini göstermektedir.

Ancak Basra körfezinde bulunan Portekiz merkezi, 16. yüzyılın son çeyreğinde özellikle de 1580 yılında Portekiz'in katı İspanya hükmüne boyun eğmesi ve Basra körfezindeki Portekiz birliklerine yardım edememesi sebebiyle zayıflamaya başladı. Bundan dolayı Osmanlı devleti Basra körfezi ve Hint Okyanusu'ndaki Portekiz varlığına karşı deniz faaliyetlerine tekrar başladı. 1581 yılında Ali Reis komutasındaki 4 gemilik Osmanlı deniz gücü Maskat'a yönelik sınırlı bir hedefi gerçekleştirmek için Moha'dan çıktı. Portekiz birliklerini karadan ve denizden kısıpca alarak onları iç kısımlara doğru çekilmek zorunda bıraktı ve daha sonra şehri ele geçirdi.

Bu kolay zaferi elde etmek bir açıdan Ali Reis'in cesaretinden, diğer açıdan ise Portekiz donanmasının Umman sahilini savunacak gücünün olmamasından kaynaklanıyor olabilir. Ali Reis'in eski ve zayıf 4 gemi ve 80 adamla Maskat direnişine karşı koyması nedeniyle bu saldırı meşhur oldu. Ancak Portekiz güçleri Kızıldeniz'de Osmanlı deniz hazırlığını bilmelerine rağmen Hürmüz'ün Portekiz

---

<sup>93</sup>“Surre yolu da dediğimiz hac yolu kara tarikiyle toplam yedi güzergâhtan oluşmaktaydı: Şam yolu, Mısır yolu, Aden yolu, Amman yolu, Lahsa yolu, Basra yolu ve Bağdat yolu. Arap yarımadası ile Afrika kıtası arasında uzanan Kızıldeniz tarih boyunca hac ibadeti için yola çıkan Afrikalı hacıları farklı güzergâhları takip etmeye zorluyordu. Osmanlı topraklarından hacca gidenlerin Şam'dan sonra ikinci durağı olan Akabe aynı zamanda Şam ile Mısır üzerinden gelen hacıların buluşma noktasıydı.”bkz. Muhammed Tandoğan, Afrika'da Sömürgecilik ve Osmanlı Siyaseti(1800-1922), Türk tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2013, s.103

hükümdarı mücadele etmek için herhangi bir önlem almamıştı. Öyle görünüyor ki Maskat'taki Portekiz birlikleri denizden kendilerine yönelik yapılan herhangi bir hücumu karşı koymaya hazır değillerdi.

Hürmüz'deki Portekiz güçleri, ganimetlerle dönen Ali Reis'e ders vermek üzere Kızıldeniz'e bir deniz gücü gönderdiler. Portekiz gücü Ali Reis'i takip etmede başarısız olunca Mekran sahilindeki Cevadir ve Kiş'e yöneldi. Ali Reis'in Maskat'ta Portekizlilere vermiş olduğu hezimet, Portekiz merkezinin zayıflamasına sebep oldu ve Basra körfezindeki Portekiz limanlarını güçlendirmek için talimatlar yayınlamak zorunda bıraktı.

Ali Reis, 1581 yılında Maskat'ta Portekizlilere karşı elde etmiş olduğu başarısından dolayı destek gördü. Bundan dolayı Afrika'nın doğu kıyısında bulunan Portekiz yerleşkelerine karşı deniz saldırısı yaptı. Hint Okyanusu'ndaki Portekiz denizciliğine büyük hasarlar verdi. Ali Reis 2 gemilik bir diğer deniz gücüyle 1585'in sonbaharında Moha'dan Afrika'nın doğusuna doğru denize açıldı. Yolda iki gemiden birisini kaybetti. Bölge halkı kendisine boyun eğerek geminin Osmanlı donanmasının öncü kuvveti olduğunu, Osmanlı sultanının kendilerini Portekiz hükümünden kurtarmak için göndermiş olduğunu düşündüler. Afrika'nın doğu sahilinin kuzey kısmı Portekizlilere karşı başkaldırmaya hâlâ devam ediyordu. Halk Osmanlı Sultanına bağlılığını deklare etti. Afrika'nın doğusunda hemen hemen her yerde kargaşalar çıktı. Mombasa Ali Reis'i hoşça karşıladı ve kendisinden daimi olarak Osmanlı himayesini talep etti.

Afrika'nın doğu sahiline Osmanlı'nın ilk saldırı haberleri Cava'da bulunan Portekiz güçlerine küçük yelkenli bir gemi aracılığıyla ulaştığında Ali Reis Afrika'nın doğu sahilinden ayrıldıktan sonra Portekizlilere bağlı Malindi sultanı gemiyi gönderdi. Hindistan'daki Portekiz kral temsilcisi Portekiz yerleşkelerinden Osmanlı tehlikesini uzaklaştırmaya ve Osmanlılara destek veren bölge halkından intikam almaya karar verdi. Ancak Ali Reis Hint Okyanusu'nda 1588 yılına kadar Afrika ve doğu sahil limanlarını dolaşarak etkin kalmaya devam etti. Arap ve İslam şehirleri sözüne sadık kalmayı, kendilerini Portekiz egemenliğinden kurtarmayı ve bazı limanlarda bulunan Portekiz gemilerini destek olarak vermeyi talep ettiklerinde Ali Reis yardım talebine karşılık verdi. 1589 yılında Kızıldeniz'den 5 gemilik bir donanmayla yola çıktı. Afrika'nın doğu sahilinde uğradığı ve konakladığı

şehirlerdeki halk kendisini büyük bir coşkuyla karşıladı. Ancak Malindi'ye yaklaşmaya çalıştığında kendisine ateş açtılar. Bundan dolayı Ali Reis burayı itaat altına almak için hücum etti. Fakat başarısız oldu. Malindi Portekiz hâkimi, Ali Reis'in tatlı su almak için Lamo'ya gittiğinden emin olduktan sonra kendisini kurtarmak için Portekiz donanma komutanına bir mektup gönderdi.

5 Mart 1589 yılında Ali Reis, Thomas de Soza Kuveytho komutanlığındaki 20 gemilik Portekiz donanmasıyla çatışmaya girdi. Portekizlilere esir düştü ve kendisini Lizbon'a gönderdiler. Orada Hıristiyanlığı benimsedi ve daha sonra vefat etti.

İşte bu şekilde 16. yüzyılın ikinci yarısı boyunca körfez Araplarının yardımıyla Portekizlileri çıkarmak için Osmanlıların yapmış oldukları girişimler başarısız oldu. Kızıldeniz'de yaptıkları gibi Basra körfezi ve Hint Okyanusu'nda kesin sonuçlar alamadılar. Süveyş'te Osmanlı tersanesinin Kızıldeniz'den Afrika'nın doğu sahili boyunca yayılmış İslam ve Arap şehirlerine gidebilecek savaş gemisi yapımına devam etmesine rağmen Portekiz nüfuzu, Avrupalı rekabetçilerin ortaya çıkıp Portekiz merkezlerini savunamaz hale getirene kadar Basra körfezi ve Hint Okyanusu'nda 17. yüzyılın başlarına kadar güçlü bir şekilde kalmaya devam etti.<sup>94</sup>

Portekiz'in Basra körfezine yönelik hâkimiyeti, Avrupa sömürgeciliğinin ve Arap ticaretinin gerilemesinin başlangıcıydı. Ancak Portekiz hâkimiyetinin bitişi Hollanda ve İngiltere gibi yeni Avrupalı sömürge güçlerinin ortaya çıkışının da başlangıcı demektir.<sup>95</sup>

---

<sup>94</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e, C II, 1991, s. 24-29.

<sup>95</sup>Dr. Muhammed Hasan El Aydaros, Sukutû'l-Hukmü'l-Portagali Fi'l-Halici'l-Arabî(1622-1650), BAE Üniversitesi, Daru'l-Mütenebbi li'l-Tibâa ve'l-Neşr, Abu Dabi, s. 7

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### İNGİLİZLERİN BASRA İLE MÜNASEBETLERİ

#### 3.1.İngilizler

Basra Körfezi 16. yüzyılda Portekizlilerin egemenliği altındaydı. Osmanlıların devamlı olarak yaptıkları girişimlere rağmen Portekizliler, İran'la birlikte ipek ticaretinin çoğunu ellerinde tutuyordu.<sup>96</sup>

İngilizlerin doğu ticaretine katılmak için gösterdikleri yoğun rağbetten dolayı doğuya ulaşma girişimleri 16. yüzyılın ikinci yarısında başladı. Fakat doğu denizlerinde bulunan Portekiz gücünden duydukları korku İngilizleri, Portekizlilerin izlemediği başka bir yol aramaya sevk etti. Bundan dolayı doğuyla Rusya ve Hazar denizi üzerinden ticaret yapmaya başladılar. Bunun için birtakım ticari seferlerde bulundular. Ancak kayda değer bir başarı sağlanamadı. İngilizler, Rusya toprakları üzerinden Basra körfezine ulaşma imkânını keşfettikleri zaman İngilizlerin ticari girişimlerinin ilki 1553 yılında 3 küçük ticari gemiyle başladı.

Daha sonra İngiltere'de bir Moskova şirketi<sup>97</sup> kuruldu. Şirket, Rusya ile ticaret yapmak için İngiliz hükümetinden ruhsat aldı. Yeni şirket, 1557 yılında Rus toprakları üzerinden birisinde Anthony Jenkinson'ın da olduğu 4 ticaret gemisi gönderdi.<sup>98</sup> Anthony Jenkinson, 1546-1556 arasında Doğu Akdeniz'de ticari ve seyahat amacıyla bulunmuştu. Anthony Jenkinson, Moskova Şirketi'nin genel müdürü olarak 12 Mayıs 1557 yılında tayin oldu. Rus Çarı IV. İvan(1533-1584) ile görüşerek Hazar Denizi ve karşı tarafında bulunan yerlerde ticaret olanakları aramak

<sup>96</sup> İsam Halil Muhammed İbrahim El Salihi, El Siyase El Biritaniye Fi'l-Halici'l-Arabî El Ehdaf ve'l-Netaic 1600-1843, Midad El Âdâb Dergisi, Irak Üniv. Edebiyat Fakültesi, Sayı 4, s.436

<sup>97</sup> “Avrupa’dan, Uzakdoğu’ya ve Amerika’ya kadar yayılmış İngiliz şirketlerinin en erken tarihlerinden birisi Rusya topraklarındaki ticarî faaliyetleri yürüten Moskova Şirketi’dir. Temelleri birkaç yıl öncesinde atılmakla birlikte Rus makamlarından ilk imtiyazını 1555’te elde eden Moskova Şirketi esas olarak Rusya topraklarında ticarî faaliyetler yürütüyordu. Ancak şirketin üyelerine bu yeterli gelmediğinden yeni kazanç kapıları bulmak amacıyla doğunun farklı coğrafyalarına yönelik pazar arayışları sürüyordu.” bkz, Özer KÜPELİ, Safevi Ülkesinin İngiliz Konukları (İngiliz Tacirlerin İran Seyahatleri, 1562-1581), History Studies, Volume 4/1, 2012,s. 374-375

<sup>98</sup>Abdulaziz Awad, Dirasat Fi Tarikh Al Khaleej Al Arabî Al Hadith I, Dar Al Jeel, Beyrut, 1991, s 81

için seyahat izni aldı.<sup>99</sup>Anthony Jenkinson Rus topraklarından Buhara'ya gitti ve burada İran ticaretinin çoğunun Osmanlı toprakları aracılığıyla Suriye limanlarından geçtiğini öğrendi. Jenkinson 1558 yılında kendisini Rus toprakları üzerinden İran'daki ham ipek üretim kaynaklarına ulaştıracak yolu keşfetti. Bunun için 1559 yılında Volga nehri üzerinden güneye doğru yola çıktı ve Kazan, Astrahan ve buradan da Hazar denizi aracılığıyla İran'a gitti. Anthony Jenkinson bu yolculuktan sonra 1560 yılında İngiltere'ye geri döndü.

Anthony Jenkinson İran'a yolculuğu sırasında Hazar'daki Şah Tahmasb ile buluştu ve kendisine kraliçe I. Elizabeth(1558-1603)'in mektubunu takdim etti. Burada Şah'ın kendisini iyi karşılamadığı görülüyor. Buna rağmen Şah, İngilizlere İran ile ticaret yapma hakkını tanıdı. Bunun için Jenkinson'ın İran'a yaptığı yolculuk İngiltere ile İran arasında ticari ehemmiyete sahip sonuçlar doğurmadı. Öyle anlaşılıyor ki Jenkinson, İran'daki iç karışıklıklardan, Osmanlı devleti ile devam eden savaşlardan ve Hazar denizinde korsanların yaygın olmasından dolayı İran ile ticarete başlamanın henüz zamanının gelmediğine ikna olmuştu. Anthony Jenkinson'ın faaliyetinin ve Osmanlı devleti ile İran arasında ilgisinin faklı olmasına rağmen 1553 yılında Osmanlı sultanından İngiliz deniz ticareti için bir ferman aldı. Ancak herhangi bir gelişme sağlanamadı.

Fakat Moskova şirketinin İran'a ulaşma girişimleri durmadı. Şirket, 1563 yılında 3 vekilini Rus toprakları üzerinden Hazar'daki İran sarayına ticari bir görev için gönderdi. Yolculuğun başlangıcından 3 sene sonra şirket 1566 yılında birtakım temsilcilerini İngiliz yün kıyafetleriyle beraber İran'a tekrar yolladı. İngiliz temsilciler, İran'da Venedik yapımı yün elbiseleri ham İran ipeği ile takas etmek için Halep üzerinden gelen Venedikli tüccarlarla karşılaştı. Venedikliler Avrupa'ya yapılan İran ipek ticaretine egemendiler. Bu sayede doğu baharatının dağıtımını da yapıyorlardı.

İngiliz hükümetinin 1554'te kendisine verdiği imtiyazların onayını ve Rusya, İran ve Hazar denizi bölgesiyle ticaret yapma hakkını İngiliz parlamentosundan tekrar elde ettiği zaman 1566 yılında Rus şirketinin konumu sağlamlaştı. Fakat takip eden iki sene zarfında Rusya toprakları üzerinde İran ile yapılan ticaretin ihmal

---

<sup>99</sup> Özer KÜPELİ, adm, s. 375

edildiği anlaşıldı. Ancak 1568 yılında Rus şirketinin girişimleri, Rusya üzerinden doğu ticaretine yönelik 1573'e kadar devam edecek yeni bir proje uygulaması başlattığı zaman tekrar faaliyete geçti. Bu durum, Moskova çarı ve İngiliz tüccarları ile Rus şirket vekilleri arasında bazı anlaşmazlıklar çıkana kadar şirketin İran ticaretinden elde edebileceği kârı kanıtlıyordu.

Kraliçe I. Elizabeth(1558-1603) Rus şirketinin yeni ticaret anlaşmasını yapması için Sir Thomas Randolph'u 1568 yılında Moskova'ya gönderdi. Rus çarı şirkete gümrük muafiyetinin tekrar verilmesini onayladı ve İran'dan getirdiği ticaret mallarını nakletme serbestiyeti verdi. Aynı şekilde Rus çarı, İngiliz tüccarlarına 1569 yılında ülkesinde dolaşma hakkı, Kazan, Astrahan ve İran'a geçme özgürlüğü gibi yeni ayrıcalıklar verdi. Ayrıca Volga nehri kenarında kendilerine demir-çelik ocağı ve bir merkez yapmak için Narva'da bir parça toprak verdi. Volga nehri üzerinde köprü olarak kullanmaları için ip çekmelerini belirtti.

Daha sonra İngiliz-Rus ticaret ilişkileri gelişti. İngiliz tüccarlarının İran ve Hint ticaret mallarını elde etmeye yönelik ilgileri arttı. Bunun için Elizabeth İngiliz ticaretini sabit temeller üzerinde sağlamlaştırmak, eski vekillerden Rus şirketinin stoklarını geri almak ve Rus topraklarında şirket merkezlerinde eskisinden daha iyi bir yönetim tesis etmek ve Rusya'ya gitmesi için ticari bir heyet oluşturdu. Rus çarı, ülkesindeki İngiliz tüccarları yeniden hoş bir şekilde karşılayıp kendilerine Rusya'nın her tarafında kolaylıklar ve toprakları üzerinden İran'a geçme hakkı verdi. Aynı zamanda kendilerine verilen ayrıcalıklara göre İngiliz tüccarlar ticaret mallarının nakli esnasında herhangi bir tehlikeye maruz kalmaları halinde karşılaşacakları zayıatları tazmin etme hakkı tanındı. İngiliz tüccarları Jenkinson ile ilk defa geldiklerinde soyulmuşlardı. Bir kısmı biriken borç yüzünden İngiltere'ye dönmeye cesaret edememişti. Ancak Rus toprakları üzerinden yapılan İngiliz seferleri sona ermedi. Christopher Freeburg 1579 yılında İran'a gitti ve ülkesine 1581 yılında geri döndü.

Rus çarı, 16. yüzyılın son on yılında ülkesindeki İngiliz tüccarlara karşı benzeri görülmemiş bir sempati gösterdi ve 1591-1592 yılında bütün Rus merkez ve limanlarında gümrük vergisi ödemekten muaf tutarak Kazan, Astrahan, Hazar denizinin ötesini ve Buhara'yı kapsayan imtiyazları genişletti. Böylece İngilizler,

Rusya'da bu tür kapsamlı ayrıcalıkları elde eden ilk kimseler oluyordu. İngilizlerin Basra körfezi sularına ulaşmalarına ve Ümit Burnu üzerinden İran şahı ile görüşmelerine rağmen İngiliz seferleri Rus toprakları üzerinden devam etti. 1620 yılında Rus şirket vekillerinden birisi olan Hobes, Moskova'dan Astrahan aracılığıyla İsfahan'a bir seyahat yaptı. İran ham ipek ticaretinin Hazar denizinin çeşitli limanlarında parlak olduğunu ifade etti. İsfahan'dan yazdığı bir mektubunda Rus şirketinin İran ipeğini, Rus toprakları üzerinden İngiltere'ye transfer edebileceğine işaret etti.

16. asırda doğu ile batı arasındaki ilişkilerde Avrupa'da Protestanlığın yaygın olmasının önemli sonuçları vardı. Avrupalı Protestan halk 1454 yılında doğu ticaretini tekelinde bulduran Portekizlilere Papa'nın desteğini tanımadılar. İngilizler, kraliçe I. Elizabeth(1558-1603)'in zamanında denizlerde İspanya donanmasına meydan okudu. 1588 yılında İspanyol Armadası'nın yenilmesinden sonra İngilizlerin ve Hollandalıların artık doğu sularına ulaşma ve 16. asrın son on yılında Portekiz ve İspanya ile doğu pazarlarında rekabet etme imkânları doğdu.<sup>100</sup>

Maceraperest Anthony Jenkinson 1561 yılında doğuyla karadan ticaret yapmak için ilk girişimde bulundu. Ancak yaptığı bu girişimde başarısız oldu.<sup>101</sup> İngilizlerin Hindistan'a ulaşmaya yönelik ilk girişimi 1583'e dayanır. Doğu ülkelerine ulaşma isteğinin egemen olduğu bir grup İngiliz maceraperest tüccar Londra'dan ayrıldı. Tüccar Ralph Fitch, John Newbery, kuyumcu William Deeds ve ressam James Story gruba katıldı. Trablus/Şam'a vardıklarında Fırat üzerinden Felluce ve Bağdat'a buradan da Basra ve Hürmüz'e yöneldiler. Ancak casusluk töhmetiyle yakalandılar. Bir süre hapse konulduktan sonra doğuda Portekizlilerin ana merkezi olan Cava'ya gönderildiler. Ralph Fitch'in hedefi İngiliz ticaretini doğuda geliştirmektir. Ralph Fitch, 1591 yılında İngiltere'ye döndükten sonra Londra'daki İngiliz Hakluyt Derneği, doğu sularında ticareti teşvik edici raporlar içeren seyahatini yayınladı ve aynı şekilde John Newbery'nin yolculuğunu da 1598 yılında yayına sundu.

1587 yılında Portekiz gemilerinden birisinin İngiliz korsanların eline düşmesinden sonra İngilizlerin doğu ticaretine yönelik istekleri arttı. İşte o zaman

<sup>100</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e, C I, 1991, s. 81-85

<sup>101</sup> İsam Halil Muhammed İbrahim El Salihi, a.g.der., s. 436



İngilizler, Portekizlilerin doğu ticaretinden elde ettikleri fahiş zenginliği yakaladılar. Bundan dolayı İngilizlerin bu servete ortak olmaya yönelik kararlılıkları arttı. Bunun için kaptan James Linkster komutanlığında 1591 yılında 3 İngiliz yelkenli gemi mevsimlik rüzgârların yönünün değişmesi ve Hindistan'a yolculuklarına devam edebilmeleri için Zanzibar'da üç ay kaldıktan sonra Hindistan'a ulaşma girişiminde bulundular. Gemiler 1594 yılında İngiltere'ye geri döndü. Bu yolculuk, İngilizlere Akdeniz yoluyla kıyaslandığında Ümit Burnu üzerinden Hindistan'a uzanan deniz yolunun tehlikesini ortaya çıkardı. Fakat bu seyahat, aynı zamanda İngilizlerin uzun süre bekledikten ve doğu pazarlarındaki paylarını garantiledikten sonra Ümit Burnu üzerinden doğu ile yapacakları ticaretten kendilerini bekleyen sınırsız servet olanaklarını ortaya çıkardı.

İngilizler 1595-1597 yılları arasında özel ticari seyahatler yapmaya başladı. Fakat Portekizliler, doğu denizlerinde İngiliz ticaret gemilerinin yoluna çıkarak ticaretlerini engellemeye çalıştılar ve İngilizlerle 1612 yılında Hint sahil yakınında başlayan ve 1615 Sorat savaşının takip ettiği çetin deniz savaşlarına katıldılar.

İngilizler, Basra körfezinde yaklaşık iki asırlık şiddetli bir mücadeleye başladılar. Bu mücadele sayesinde Avrupalı rakiplerine karşı üstünlük elde ettiler. Ayrıca İngilizler, güç ve ticaret konusunda dersler çıkararak Portekizlilere karşı ticari merkezler inşa etmeye başladılar. Yerel halkın Arap, İran ve Hintlilerin Portekizlilere karşı düşmanlığından ve Portekiz hükümünden kurtulma isteklerinden yararlandılar. Bu sayede Basra körfezinde Portekizlileri yenilgiye uğrattılar.<sup>102</sup>

### 3.1.1. İngiliz Doğu Hindistan Şirketi

1599 yılında Hollandalıların 12 onsluk biberin fiyatını 3 şilinden 8 şiline yükseltme kararı aldılar. Bu karar İngiliz ticaret çevrelerinde paniğe yol açtı. 1598'de Ralph Fitch'in seyahatinin yayınlanması, Londra tüccarlarının 22 Eylül 1599 yılında 30000 sterlin değerindeki sermayeyle Doğu Hindistan Şirketi'nin "*Doğu Ticaretinin Maceraperest Tüccarlar Birliği*"<sup>103</sup> ismiyle kurulmasında etkisi oldu. Şirketin

<sup>102</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e, C I, 1991, s. 85-87

<sup>103</sup> İsam Halil Muhammed İbrahim El Salihi, a.g.der., s. 437

yönetim komitesi 24 üyeden oluşuyordu. 31 Aralık 1600 yılında kraliçe I. Elizabeth(1558-1603) şirkete 15yıllığına Hindistan ve civar bölgelerde tekellecilik ve ticaret hürriyeti verilmesi için bir ferman yayınladı. Basra körfez bölgesi tekellecilik dairesi içerisinde yer alıyordu. Ayrıca ferman, doğuda ticaret yapan diğer tüccarlara sadece İngiliz şirketinin onayıyla imtiyazlar verilmesini getirdi.<sup>104</sup> Şirket o zamandan itibaren İngiliz Doğu Hindistan Şirketi diye isimlendirildi.<sup>105</sup>

İngiliz şirketinin esas hedefi doğu servetinin bir kısmını elde etmek ve baharat, ipek, dokuma gibidoğu ticaret mallarını İngiliz pazarlarına aktarmaktı. Şirket, kuruluşunun ilk 10 yılında doğu Hint adalarına Ümit Burnu üzerinden her yıl bir grup ticaret gemisi gönderdi. 1608 yılında Hindistan'ın batı kıyısında bulunan Sorat'ta ticari bir istasyon kurmayı başardı.

İngiliz şirketinin Ümit Burnu aracılığıyla Hindistan'a ilk deniz seyahati 24 Ocak1601 yılında başladı. Hindistan'daki Moğol hükümdarlarına İngiliz yün kumaşlarını satıp Sumatra'ya gitti ve Nisan 1603 yılında 2,5 yıl sonra yüklü miktarda baharatla birlikte İngiltere'ye döndü. İngiliz şirketi % 95'e ulaşan net kâr gerçekleştirdi. İngiliz şirketinin doğu ticaretindeki amacı sattığı baharatın en yüksek fiyatını elde etmekte.

Hindistan'da sıcaklığın fazla, halkın yoksul ve İngiliz yün kumaşlarının fiyatlarının diğer kumaşlarla karşılaştırıldığında yüksek olmasından dolayı yün kumaşlar burada pek rağbet görmedi. İngiliz şirketi doğu ticaretini korumaya özen gösterdiği için çeşitli araçlarla İngiliz kamuoyunu cezp etmeye çalıştı. Bundan dolayı İngiliz şirketi, doğuda İngiliz ürünlerini kapsamlı bir şekilde pazarlama zorluğuna rağmen başlangıçtan beri ürünlerinin ihracatını artırmaya gayret sarfetti.15. yüzyıldan bu yana İngiliz yün kumaş endüstrisi İngiltere endüstrisinde yüksek bir yer işgal etmekteydi. Yün kumaş endüstrisi dokuma, tekstil, boyacılık alanında çalışanları ve hayvan eğitimiyle meşgul olanları kapsamakta olup İngiliz toplumunun geniş bir kesimiyle irtibatlıydı. Bunun için İngiliz şirketi, Hindistan dışında yün kumaşlarını ihraç edecek başka pazarlar aramaya başladı. Bu esnada Richard Steel 1614 yılında Halep'ten İran toprakları aracılığıyla Sorat'a ulaştı.

<sup>104</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e, C I, 1991, s.133

<sup>105</sup> İsam Halil Muhammed İbrahim El Salihi, a.g.d, s.437

Bristollu İngiliz tüccar Richard Steel, İran ikliminin özellikle de kuzey bölgelerin soğuk olmasından ve azımsanmayacak oranda ihtiyaç sahibi halkın bulunmasından dolayı İran pazarlarının İngiliz yün kumaşlarına olan ihtiyacını anladı. Rus ve Türk(Levant) şirketi İngiliz yün ticaret yolunu hazırlayıp İngiliz şirketine birçok müşteri sağladı. Ayrıca Steel, İran'daki ipek fiyatlarının Halep'teki fiyatlarla kıyaslandığında % 50 oranında ucuz olduğunu fark etti. Aynı zamanda İngilizler, İran ipeğiyle İngiliz yünü takas edebileceklerdi.<sup>106</sup>

Doğu Hindistan Şirketi tüccarları, mümessillerine kumaş satışıyla ilgili olarak her türlü olanakları kullanmalarını salık vermiş, Halep ve İran arasında var olan ipek ticareti güzergâhının değişebileceği ve söz konusu ticaretin merkezinin İsfahan olabileceği hususunda ümitlerini belirtmişlerdi.1696 yılında Nathaniel Harley Halep'ten şöyle yazmıştır:

“Doğu Hindistan Kumpanyası İran'a o kadar fazla miktarlarda kumaş sevk etmektedir ki kısa bir müddet sonra buradaki ticareti çöktürerek bizi eve dönmeye mecbur bırakacaktır...”<sup>107</sup>

Steel, Sorat'taki İngiliz acente sorumlusu Waldors'a İran toprakları üzerinden gerçekleştirdiği yolculuk esnasında ticaretle ilgili topladığı bilgileri arz etti. Ayrıca İngiliz şirketinin Hindistan'da pazarlayamadığı yün kumaşları İran'a satma fikrini sundu. Waldros, İngiliz şirketi görevlilerinden Kidrec'in Robert Sherley'den naklettiği bilgiden etkilenmiş olabilir. Çünkü Robert Sherley, İngilizlerin kendisiyle ticaret yapmayı kabul etmedikleri zaman Hollandalıları İran'a davet etmeyi istiyordu.

Sorat'ta bulunan İngiliz şirketi acentesi bu fikri hoş karşılayarak Richard Steel'i ve Hindistan'daki İngiliz şirketi görevlilerinden John Crowther ile beraber İran pazarlarını araştırmak, İngiliz ticaret mallarına olan ihtiyaç boyutunu öğrenmek, İranlılarla ticaret yapmanın önemini kesinleştirmek ve uygun limanlarını incelemek üzere İran'a gönderdi. Steel ile Crowther 27 Aralık 1614 yılında aşağıdaki iki hedefi gerçekleştirmek için Ajmer aracılığıyla karadan İsfahan'a gittiler:

- a) İran ticareti ile ilgili daha fazla bilgi toplamak,

<sup>106</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e, C I, 1991 s.133-135

<sup>107</sup> Alfred C. Wood, Levant Kumpanyası Tarihi (Çev.: Çiğdem Erkal İpek), Doğubatı Yay. Ankara 2013, s. 157

b) I. Şah Abbas'tan İngiliz gemi ve ticaret mallarının İran limanlarına girişini garantileyecek fermanı elde etmek.

İngiliz heyeti, Basra körfezinde İran sahilini inceleyerek Portekizlilerin hâkim olduğu Hürmüz boğazının dışında bulunduğundan dolayı İran'da İngiliz ticareti için en uygun ve gemilerin kolayca demirlenebileceği yer olan Cask limanı olduğuna dair bir rapor sundu.

Steel ve Crowther, İsfahan'da Robert Sherley ile 1615 yılında İngilizlere, İran'ın her tarafında ticaret yapmaya ve ikamet etmeye izin verecek fermanı almayı kolaylaştırmak için toplantı yaptı.<sup>108</sup>

Kardeşi Anthony ve bir grup maceraperest arkadaşıyla 1598'de İran'a ulaşan ve I. Şah Abbas'ın hizmetine giren Robert Sherley'nin yardımıyla kendilerine bazı ticari kolaylıklar verilen Richard Steel ve John Crowther Şah Abbas'tan bir ferman aldılar.<sup>109</sup>

Steel ve Crowther kendilerini güzel bir şekilde karşılayan Şah Abbas'la görüşmeyi başardılar. 1616 yılında yayınlanan fermanda Şah Abbas liman komutanlarına ve İran sahil şehirlerine gelen her İngiliz gemisine yardım takdim edilmesini emrediyordu. Şah Abbas İngiliz tebaasına güzel muamelede bulunacağına söz verdi. Bu da Şah Abbas'ın Basra körfezinde Portekizlilere karşı savaşında İngilizlerin sadakatini kazanmaya özen gösterdiğine delalet etmektedir.<sup>110</sup> Şah Abbas, ilerde ne olacağını düşünmeden Avrupalılarla işbirliği içindeydi. Söz konusu bölgeye iktisadi çıkar amacıyla yerleşen İngilizler, Hollandalılar ve bir yüzyıldan uzun süre bölgeye hâkim olan Portekizliler arasında burada yer alan kaynak ve servetleri kendi taraflarına çekmek için rekabet içine girmişlerdi.<sup>111</sup>Daha sonra başka bir heyet 1 Aralık 1616 yılında İngiliz şirket gemisiyle Edward Connock başkanlığında Sorat'tan ayrıldı. Portekizlilerin engellerine rağmen gemi Cask'ta yükünü dağıtmayı başardı. Sonra Connock karadan Şiraz'a Şiraz'dan da İngiltere

<sup>108</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e, C I, 1991, s. 135-136

<sup>109</sup> Denis Wright, Great Britain ii. An Overview of Relations: Safavid to the Present, <http://www.iranicaonline.org/articles/great-britain-ii>, (Erişim: 12 Kasım 2016 ), (Par. 3)

<sup>110</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e, C I, 1991, s.135-137

<sup>111</sup> Abdülaziz Muhammed SALİH, Basra Körfezi'nde Osmanlı-İngiliz Mücadelesi ve Midhat Paşa(1869-1872), İstanbul 1996, s. 16

kralı I. James(1603-1625)'tan mektubu taşıyarak İsfahan'a gitti. Mektupta İngilizler için Şah'ın sadakatini ve İran'da ticaret özgürlüğü talep ediyordu.<sup>112</sup>Osmanlı-İran sınırı üzerinde Şah ile görüşme yapıldı. Dostça bir görüşmeydi. Connock, Şah Abbas'tan İngiliz şirketine aşağıdaki maddelerin yer aldığı bir ferman aldı:

- a) İran'da ticaret özgürlüğü, İsfahan ve Şiraz'da İngiliz ticaret acentesi kurmak ve Cask ya da başka limanları İngilizlere açmak,
- b) İsfahan'da ikamet etmesi için bir İngiliz büyükelçisi göndermek. Büyükelçinin uygun gördüğü şekilde vekilleri tayin etme yetkisi vardır. İngiliz tebaasının sorunlarını çözmek için ülkesinin kanunlarını uygular.
- c) Şah Abbas, İngiliz şirketine 1/3'lik değerini ödemek şartıyla vasat fiyatlarla gümrük vergisi ödemeksizin Cask limanından ihraç etmek üzere yıllık 1000 ile 3000 balya arasında değişen ham İran ipeği vermeyi ve geri kalanları İngiliz ve doğu mallarıyla takas etmeyi vaat etti. Böylece Connock, Şah'tan önceki ayrıcalıkların garantisini elde etmiş oldu.

İngiliz şirketi, Cask limanında güvenlik önlemleri aldı.1619 yılında Portekiz saldırılarına karşı emniyette olması için Cask limanından İngiliz ürünlerini nakletme konusunda talimatlarını yayınladı. Ayrıca Portekizlilerin saldırılarına karşı kendini savunamayacak gemilerin Cask limanında uzun süre kalmamalarını istedi.

İngiltere büyükelçisi Thomas Roe ilk başta İngiliz şirketinin İran'la ticaret yapmasına itiraz etti. Çünkü doğu denizlerinde İngiliz ticaretinin güvenliğini sağlamak için İspanya ile anlaşmanın önemine inanıyordu. Ayrıca İspanya ile İran arasında İspanya'nın tüm İran'ın ihracat ürünlerini almaya ve İran sahilinde İspanya'ya bir liman tahsis etmekle beraber İran'ın ihtiyaç duyduğu doğu ürünlerini kendisine vereceğine yönelik müzakereler vardı. Eğer müzakereler başarılı olursa İran'la yapılan İngiliz ticareti zayıflayacaktı. Nitekim Cask limanı İran'daki ana ticaret merkezlerine uzaktı ve Portekiz kuvvetleri İngiliz gemilerine baskın yapabiliirdi. Bu da İngiliz şirketine gemilerini Portekiz tehlikesinden korumak için mali sıkıntılar yükleyecekti. Thomas Roe, Sorat'taki İngiliz acentesini ikna etmek için boşuna uğraştı. Aksine Sorat'taki İngiliz şirket acentesi, Portekizlileri kovmak için I. Şah Abbas ile ittifak etmenin ehemmiyetine inanıyordu. Hâlbuki İran ile

---

<sup>112</sup>İsam Halil Muhammed İbrahim El Salihi, a.g.der., s.443

ticaret yapmak Thomas Roe'nun uzmanlık alanı değildi. Sanki o Robert Sherley'in İran'daki yokluğundan yararlanmak istiyordu. Ayrıca Sorat acentesi Osmanlı-İran savaşının devam etmesi İran pazarlarında yün kumaşların azalmasına İran ipek miktarının ise çoğalmasına sebep olacağını düşündü. Thomas Roe, I. Şah Abbas'a İngiliz kuyumcu William Robinson vasıtasıyla bir mektup gönderdi. Bu mektupta Şah'a İngiliz şirket vekillerine vermiş olduğu fermanı dolaylı olarak teşekkürlerini ifade etti. Ayrıca mektupta İran'daki İngilizlerin istekleri yer aldı:

- a) İran sahilinde İngilizlere ya da ayrıcalık yapılmaksızın bütün devletlerin olacak şekilde takdim edilecek imtiyazlara göre ticaret mallarını boşaltabilecekleri bir liman vermek
- b) İngilizler ile İranlılar arasında yapılacak ithalat ve ihracat fiyatlarının sabitlenmesi
- c) İran ipeğini nakletmek için İran sahiline veya yakınına ana pazar kurmak.

Thomas Roe, İngiliz gemisi James Sorat'tan Cask limanına ayrılmadan önce 1 Aralık 1616 yılında İngiliz hükümetine İspanya'ya karşı şöyle bir uyarı vermesini önerdi: İngiltere, İspanya'nın Basra körfezinde diğer devletleri alıkoyacak herhangi bir girişimini düşmanca bir hareket addedip kuvvetle yanıt verecek ve bunu savaş ilanı için bir sebep sayacaktı.

İran'la ticari ilişkilerin başlamasından bu yana İngiliz şirketi, Basra körfezi bölgesine İran pazarlarının İngiliz kumaşına olan ihtiyacı yıllık 400-500 elbiseyi geçmemesine rağmen yün kumaş ihraç etmeye büyük bir hevesle atıldı. Ağustos 1617 yılında Connock'a İran'da mevcut olmayan yün kumaş, şeker, baharat gibi ticari ürünler karşılığında İngilizlerin gümrük vergisinden muaf bir şekilde Cask'ta gemiler üzerinde İran ipeğini elde edebileceklerini vaat ettikten sonra Şah Abbas 1618 yılında İran ipeğine standart bir fiyat koymaktan kaçındı.

Her ne olursa olsun, Şah Abbas İngiliz şirketinin getirdiği ticaret mallarını almaya, İran'daki ipeği, geçerli fiyata şirkete teslim etmeye ve vekillerle herhangi bir sözleşme yapmamaya karar verdi. Portekizliler, başlangıçta İngiliz şirketinin Basra körfezi üzerinden İran'la ticaret yapma girişimlerine karşı çıktılar. İngilizlerin Basra

körfezinde ortaya çıkışı İngiliz şirket gemileriyle Portekiz gemileri arasında savaşa sebep oldu.

Cask, İran'da İngiliz ticaretinin merkezi olduğundan beri Avrupa'da İngiltere ile Portekiz arasındaki barış durumuna rağmen İngiliz gemileri Basra körfezindeki Portekiz deniz gücünün hedefi oldu. 1620 yılında şirketin iki ticaret gemisi Sorat'tan Cask'a ticari bir seyahat yaptı. Ancak Portekiz donanmasının Cask limanını kapattığını gördüklerinde tekrar Sorat'a döndüler ve kendilerine iki gemi daha katılarak Cask'a yöneldiler. İşte o zaman Portekiz donanması limanın girişinden çekilmek ve İngiliz donanmasıyla çetin bir savaşa hazırlanmak için Hürmüz'e dönmek zorunda kaldı.<sup>113</sup> Öyle anlaşılıyor ki Portekizliler İngilizlerin deniz donanmasının gücünü ve savaş becerisini takdir etmede yanıldılar.<sup>114</sup>

İngiliz şirketi Cask'ta acentesini tesis ettikten sonra 1622 yılında Bender Abbas'ta, İsfahan'da ve diğerini de Şiraz'da olmak üzere üç acente kurdu. Daha sonra müşterek İngiliz-İran kuvvetleri Portekizlileri Hürmüz'den çıkardıkları zaman 1622 yılında İngiliz şirketinin Basra körfeziyle ilişkisi pekişti. Böylece İngiliz şirketi Portekizlileri kovarak birçok kazanımlar elde etti. Bu kazanımlardan bazıları şunlardır;

- a) İngiliz donanması Hürmüz'ü işgal etmeden önce Basra körfezinde bulunan Portekiz donanmasına başarılı bir şekilde karşı koymasına mümkün değildi.
- b) Körfez bölgesindeki İngiliz çıkarları Hürmüz'deki Portekiz güçleri tarafından baskı altındaydı. Çünkü İngiliz şirketinin bölgede üstün olan Portekiz merkeziyle rekabet etme gücü yoktu.
- c) İngiliz şirketi Hürmüz'ün düşmesinden sonra I. Şah Abbas'tan ek ticari imtiyaz ve kolaylıklar elde etti.
- d) Şirkete bağlı İngiliz savaş gemileri Portekiz'in herhangi bir intikam faaliyetine karşı hızlıca yanıt verebilmek için düzenli olarak körfez sularında bulunacaktı. İngiliz şirketi Basra körfezini savunmak için devamlı olarak körfezde iki savaş gemisi bulundurmayı kabul etti.

---

<sup>113</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e, C I, 1991, s.137-140

<sup>114</sup> İsam Halil Muhammed İbrahim El Salihi, a.g.d, s.446

e) Hürmüz'ün düşmesi ve 1625 yılında Portekiz donanmasının müşterek İngiliz-Hollanda donanması önünde yenilmesi Basra körfezinde Portekiz üstünlüğünün sonu oldu.

Sorat'ta bulunan İngiliz şirketi 1628 yılında Portekizlilere karşı çalışmak ve Basra körfezi ile İran'da İngiliz ticaretini canlandırmak için Basra körfezine beş gemilik bir donanma gönderdi. Doğuya altın külçelerini göndermeyi garantilemek için ek önlemler aldı. Ayrıca İngiliz şirketi 1630 yılında İran'da ticari merkezinin devam etmesine özen gösterdi. Bunun için şirket, Kral I. Şarl'dan Şah Safi'ye Şah Abbas zamanındaki İngiliz-İran ilişkilerini hatırlatan, iki devletin de çıkarına olacak İngiliz-İran arasındaki dostluğunun devam etmesini isteyen, daha önce İngiliz şirketine verilen imtiyazları onaylamasını ve ipek ile diğer İran ticaret mallarını İngiliz tüccarları üzerinden sefer yükünü hafifletmek için sahile göndermesini talep eden bir mektup göndermesini rica etti. Şah Safi, I. Şarl'ın mektubuna dostça ilişkilerin devam edeceği ve İran limanlarının İngiliz ticaretine daima açık kalacağı şeklinde yanıt verdi.<sup>115</sup>

### **3.1.2. İngiliz Doğu Hindistan Şirketinin Politikası**

1600 yılında kurulan İngiliz Doğu Hindistan şirketinin siyaseti yıllarca ticari temellere dayandı. İngiliz şirketi, Basra körfezinde baştan beri siyasi sorumluluklardan uzak durdu ve esas gayretini ticarete sarf etti. Faaliyetlerini doğunun zenginliklerini aramaya yoğunlaştırdı. Ana hatlarını Sir Thomas Roe'nun koyduğu, Avrupalı güçlerle ve doğu bölgeleriyle dostça uzlaşmayı ve doğu ile düzenli bir İngiliz ticareti kurmayı istediği politika gereğince İngiliz şirketi barışçıl ticarete önem verdi. Barışçıl ticaretini genişletmeye, deniz saldırılarını önlemeye, ticari rekabeti uzaklaştırmaya ve yerel çatışmalara girmemeye çalıştı. Bunun için şirket, ırkların ve bölgelerin farklılığına rağmen genişleme politikalarından kaçınarak yerel hükümdarlarla dostane ilişkilere girdi.

---

<sup>115</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e, C I, 1991, s. 140-142



İngiliz şirketinin siyaseti, körfez bölgesinde ticareti tekeline almaktı. Bundan dolayı ilk önce Cask'ta, sonra Bender Abbas'ta ticari bir acente kurdu. İngiliz şirketi, ticari çıkarlarına zarar vereceğinden dolayı Portekizlileri ve İspanyolları İran Şah'ından ferman elde etmelerini engellemeye çalıştı. Bu politikayı gerçekleştirmek için İngiliz şirketi, Edward Connock'u Kasım 1616 yılında Şah'tan ülkesinde İngilizlere ticaret özgürlüğü ile ilgili fermanı alması için İran'a gönderdi. Connock, İspanya büyükelçisinin I. Şah Abbas ile görüşmeden ve İran'da İngiliz ticaretini yok etmek üzere getirdiği hediyeleri kendisine takdim etmeden önce I. Şah Abbas'a hediyeler sunmak ve ticari ayrıcalıklar elde etmek için kendisiyle görüşme ve müzakereler yapmaya çalıştı.<sup>116</sup>

1616 yılında İngiliz şirketinin bazı tüccarları ferman aldılar. I. Şah Abbas, bu fermanla İngiliz tüccarlara yardım takdim edilmesini, kayıtsız ve şartsız İran'ın her tarafında dolaşmalarını ve ticaret yapmalarını garantilyen bir taahhüde bulundu. Böylece şirket ham ipek alma karşılığında İran'da İngiliz yününü satma hususunda ana hedefini gerçekleştirdi.<sup>117</sup>

I.Şah Abbas, İngiliz şirketinin talebine karşılık verdi. Şah'ın, doğru düzgün ilgilenmediği İspanya elçisinin huzurunda kendisine hoş bir şekilde davrandığı şirket temsilcisi Connock'a ülkesinde İngilizlere özgürlük ve saygı vereceğini vaat etti. Connock'un niyetinde İran'la ticari mübadele konusunda İngilizlerin isteğini sunmak yoktu. Şah, İran ürünleriyle ve İngiliz mallarının mübadelesini kabul ederse takdim edecekti. Şah Abbas'ın Ağustos 1617 yılında Connock'a verdiği fermanla şunlar yer alıyordu:

- a) İngiliz elçisinin İran sarayında daimi bir şekilde ikamet etmesi ve şartlar elverirse İran elçisinin İngiliz sarayına gönderilmesi,
- b) İran'ın her tarafında alım-satım işlerinde İngiliz tebaasına özgürlük verilmesi,
- c) İngiliz tebaasına dini ayinlerini yapma, kendini savunmada silah bulundurma ve kullanma özgürlüğü verilmesi,

---

<sup>116</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e, C I, 1991, s 163-164

<sup>117</sup>İsam Halil Muhammet İbrahim El Salihi, a.g.e, s 441

d) İngiliz büyükelçisinin İngiliz vekil ve temsilcilerini tayin etme hakkının olması,

e) İngiliz büyükelçisinin İngiliz tebaasının herhangi bir suç işlemesi halinde cezalandırma yetkisinin olması,

f) İran ile İngiliz tebaası arasında mali sorun çıktığında ve tartışılan miktar 20 tomeni geçtiğinde İngiliz büyükelçisinin İran hâkimleriyle sorunu ortaklaşa çözüme hakkı vardır. Ancak 20 tomenden az olan mali sorunları İranlı yetkililer çözer.

I.Şah Abbas, 1618 yılında Osmanlı toprakları üzerinden veya İspanya ile Portekiz gemileri aracılığıyla Avrupa'ya yapılan İran ipek ihracatını yasaklayarak ihracatı sadece İngiliz şirketine has kıldı. İran ipeğini her mevsim Cask limanına ya da limana yakın bazı şehirlere gönderilmesini emretti. İngilizler, Cask limanından ipek satın almanın Halep'ten daha kolay ve daha ucuz olduğunu gördüler. Şah Abbas, Connock'a İngiliz mallarının başka bir limana nakledilmesi hususunda özgürlük verdiğinde İngilizler, o limanı deniz korsanlarına ve Portekizlilere karşı savunabileceklerdi. İngiliz şirketi, Bender Abbas limanını kullanma isteğini, İsfahan'da bir acentesi olmasını ve İran ipeğinin fiyatının düşürülmesini dile getirdi. Ayrıca şirket, kükürt ve at ihraç etmeyi de Şah Abbas'tan talep etti; fakat İran atlarını gemilerle taşıma yetkisinin bulunmamasından dolayı atları ihraç etmekten vazgeçti.

İngiltere kralı I. James Mart 1620 yılında I. Şah Abbas'a İngiliz ticareti için takdim ettiği imtiyazlardan dolayı şükranlarını sunduğu ve İngiliz şirketine Cask limanında ipek acentesi kurmasına izin vermesini rica ettiği bir mektup gönderdi. Şah, kralın talebini onayladı. Bundan dolayı Portekizlilere karşı ortak savaşlarında İngiliz-İran ilişkileri sağlamlaştı. Beş gemilik İngiliz şirket donanması Cask limanına ulaştığı zaman İran-İngiliz yaklaşmasından dolayı ticareti tehdit altında olan Hürmüz'ü korku ve dehşet kapladı.

Daha sonra İngiliz şirketi Basra körfezinde gemilerinin sayısını artırarak konumunu pekiştirdi. İngilizlerin Bender Abbas'ta güçlü bir merkez kurdukları Basra körfezine doğru yönelen 9 gemilik İngiliz donanması Kasım 1621 yılında Sorat'tan ayrıldı. İngiliz şirketinin Basra körfezinde ticaret merkezleri inşa etmesinin hedefi, İngiliz gemilerinin naklettiği ürünleri ve doğuda İngiltere ile İngiliz acenteleri

arasında İngiliz şirketinin postalarını dağıtmak için merkezlerin varlığını garantilemekti. Sonra İngiliz-İran ilişkileri 1622 yılında Portekizlilere karşı ortak bir müttefikliğe dönüştü. İngilizler, Portekizli kaptan Rai Ferrara'nın komuta karargâhı olan Keşm kalesine hücum etmede İranlılara destek verdiler. Bu da Nisan 1622<sup>118</sup> yılında Portekizlileri Hürmüz'de teslim olmaya mecbur etti.<sup>119</sup>

Hollanda ve İngiltere'nin Portekiz'e karşı birer rakip olarak bölgede zuhur etmeleri ve Ya'aribe Devleti(1624-1741)<sup>120</sup>'nin de 17. yüzyılın ilk yarısında Portekiz güçlerini Umman ve diğer sahillere çıkarmasıyla Portekiz'in bölgedeki sömürgecilik faaliyeti nihayete ermiştir.<sup>121</sup>

Şüphesiz Portekizlilerin Ya'aribe Devleti tarafından 1649 yılında Maskat'tan çıkarılması Hollandalıların yararına olan en bariz etkenlerden birisiydi. Belki de Hollanda'nın ticari üstünlüğü İngilizleri 1651 yılında denizcilik ve ticaret kanunu çıkarmaya sevk etti. Bu kanun esasen Hollanda'nın deniz ticaretini yok etmeyi hedefliyordu.<sup>122</sup>

II. Şarl, İngiliz şirketine savaş deklarasyonu izni ve İngiliz tacı adına Hıristiyan olmayan doğu hükümdarlarıyla barış yapma yetkisi veren fermanı yayınladığı zaman İngiliz şirket merkezi, 1661 yılında güçlendi. Aynı zamanda II. Şarl, şirkete yasama, ordu hazırlama, kale inşa etme ve koloni kurma hakkı verdi. Şirket, 1667 yılında başka bir fermanla İngiltere'ye uzak bölgelerde para basma ve 1661 yılında mülkiyeti Portekiz kralın kızının II. Şarl ile evlenmesinden dolayı mehir olarak İngiliz tacına geçen Bombay adasında da 27 Mart 1668 yılında tam bir vilayet hakkı elde etti. Bunun için İngiliz şirketi merkezini 1687 yılında Sorat'tan Bombay'a taşıdı. Bombay müdüriyeti, şirketin işlerini ve Hindistan'ın batısında bulunan ve Basra körfezi ile Kızıldeniz'i kapsayan bölgelerde çıkarlarını kontrol etti. İngiltere şirketi Hindistan'da ordu teşkil ettikten sonra Bombay, Chennai(Madras) ve Kalküta'tan

<sup>118</sup>Dr. Muhammed Hasan El Aydaros, Sukutû'l-Hukmü'l-Portagali Fi'l-Halici'l-Arabî(1622-1650), BAE Üniversitesi, Daru'l-Mütenebbi li'l-Tıbbâ ve'l-Neşr, Abu Dabi, s.45

<sup>119</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e, C I, 1991, s. 164-166

<sup>120</sup>Umman ve Hint denizleri hâkimiyeti ve Türkler, Büyük Erkânıharbiye Reisliği IX. Deniz Şubesi, Dz. Kaymakamı Sait Talat, Deniz Matbaası, XVII. XVIII. XIX. Asırlar Vekayii 1934, s 139

<sup>121</sup>Abdulaziz Muhammed SALİH, Basra Körfezi'nde Osmanlı-İngiliz Mücadelesi ve Midhat Paşa(1869-1872),İstanbul 1996, s.23

<sup>122</sup>Jamal Zakariya Qasım, Tarih'ul-Haliji'l-Arabî'l-Hadis ve'l-Muasır, (Imarat al-Khalij al-'Arabiyah fi 'asr al-tawassu' al-Urubbi al-awwal, 1507-1840),Dar al-Fikr al-'Arabî, Madinat Nasr, C I, 1997, s.149

Hindistan'ın içine nüfuz etti. Kuvvet yöntemi, Hint hükümdarlarına karşı koymaya dayanıyordu. Bu olaylar İngiliz şirketine birçok ticari rakibin çıkması sebebiyle şirkete barışçıl ticaretin hedeflerini gerçekleştirmenin silah gücünü kullanmaksızın yapılamayacağını ve daha çok siyasi tutum ve askeri sorumluluklar üstlenmesini öğretti.

İngiliz-Hollanda savaşları 1674 yılında bittikten sonra İngiliz şirketi, Basra körfezindeki merkezini sağlamlaştırılmayla uğraştı. Bunun için II. Şarl, Şah Süleyman'dan önceki İngiliz imtiyazlarını onaylayan yeni bir ferman yayınlamasını talep etti. İngiliz şirketi 1675 yılında ticaret gemilerinin silahlandırılmasına karar verdi. Ertesi yıl ticaret mallarıyla dolu iki silahlı gemiyi Basra körfezine doğru gönderdiğinde bu kararını uyguladı.

Böylece 17. yüzyılın ikinci yarısı tedrici bir şekilde İngiliz şirketinin hedeflerindeki değişikliğe şahit oldu. Belki de bu, İngiliz şirketinin karşılaştığı olayların tabiatından, kuruluşundan yıllar sonra kazanmış olduğu deneyimden ve Londra'daki şirket yönetim konseyinin şirketin ticari işlerle kısıtlanmasına dayalı eski uygulamayla devam etmesi yerine değişiklik planları önermesinden kaynaklanmaktadır. Yine bu, İngiliz şirket sorumlularının Hindistan'dan elde edilecek iktisadi çıkar ve kârların artışı konusunda ikna olmalarından kaynaklanıyor olabilir. Daha sonra İngiliz şirket sorumluları doğu bölgelerinin siyasi işlerine yavaş yavaş müdahale etmeye başladılar. Bundan dolayı savaş ilan edip anlaşma ve müzakereler yaptılar. Artık bu gibi şeyler İngiliz şirketinin görevlerinin önemli bir parçası oldu.

İngiliz şirketinin siyasetinde bu tür tedrici değişikliğe neden olan sebepler arasında, doğuda gerçekleştirmiş olduğu başarı ve İngiltere'deki merkezinin İngiliz tevecühünü kazanması dolayısıyla doğudaki rakip güçlere karşı daha çok destek görmesi gösterilebilir. Bununla birlikte İngiliz şirketi 18. yüzyılda Basra körfezinde ticaretle beraber siyasi yolu da takip etti. Basra körfezinde tam İngiliz egemenliği ve vesayeti 19. asrın ortasında gerçekleşti.<sup>123</sup>

---

<sup>123</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e, C I, 1991, s. 166-168

### 3.1.3. Shirley Kardeşler ve İran

Hindistan'a yerleşmek isteyen İngilizler, Osmanlı ve Hint sultanlarına karşı bir güç arayışı içerisindeydiler. Bunun Shirley kardeşleri göndererek İran ordusunu koordine ederek Osmanlı üzerine saldırdılar. İranlılar Osmanlıların topçu kuvvetine karşı fazla dayanamamışlardı. Dolayısıyla İngilizlerin yardımıyla topçu gücü temin ettiler. Savaş(1603-1612) yaklaşık on yıl sürdü. Selmas dolaylarında Çağalazade Sinan Paşa ordusunu bozguna uğrattılar. Söz konusu bu savaşta topçulara komutanlık eden Robert Shirley üç yerinden yara almıştı. Sonuçta 1612 yılında Kanuni Sultan Süleyman döneminki sınırlar çerçevesinde uzlaşmaya varıldı. 1622'de Bağdat subaşı kaleyi Şah Abbas'a teslim ederek Irak, İran yönetimine geçti.<sup>124</sup>

İngilizler, 25 İngiliz ve İran'ın yanı sıra kardeşi Robert Shirley ile beraber Osmanlı devletine karşı I. Şah Abbas'ı Avrupalı güçlerle ittifak etmeye ikna etmek, İngiltere ile İran arasında ticari ilişkiler kurmak ve doğuda İngiliz ticaretini sağlam temeller üzerine tesis etmek amacıyla I. Şah Abbas'ın sarayına Anthony Shirley liderliğinde bir ziyaret gerçekleştiren maceraperest İngilizlerin gösterdikleri gayretler sayesinde 1599 yılında I. Şah Abbas(1587-1629) ile doğrudan ilişki kurmayı başardılar.<sup>125</sup> Osmanlı ve Rus topraklarından ticaret kervanlarıyla ve Basra körfezi üzerinden gemiler vasıtasıyla yapılan İran ticareti, Şah Abbas'ın hizmetine giren Anthony ve Robert Shirley'i cezpt etti.

Anthony ve Robert Shirley'nin Şah Abbas'a hediyeler sunduğu, Şah Abbas'ın hediyeleri kabul ettiği ve Kazvin'de kendilerini karşıladığı ifade edilir. Anthony'nin niyeti Şah Abbas'a İran mallarını Basra yoluyla Bağdat ve Şam'a göndermesini durdurmayı önermekti. Eğer Şah, Osmanlı toprakları üzerinden ticaret yapmayı durdurursa Osmanlı devletini geçiş ve gümrük vergisinden mahrum bırakarak hem Osmanlıya hem de Portekizlilere büyük hasar verecekti.

Görüldüğü gibi I. Şah Abbas Anthony Shirley'nin önerisine karşılık vererek ülkesinin Avrupa ticareti önünde açık olduğunu belirtti. Hıristiyan tüccarlar ülke etrafında gümrük vergisinden muaf bir şekilde rahatça dolaşabileceklerdi. Ayrıca

<sup>124</sup>Sait Talat, Umman ve Hint denizleri hâkimiyeti ve Türkler, Büyük Erkânıharbiye Reisliği IX. Deniz Şubesi, Deniz Matbaası, 1934, s 94.

<sup>125</sup>İsam Halil Muhammed İbrahim El Salihi, a.g.d, s.437

İran'daki yabancı imtiyazlar esasınca İngilizlere geniş ayrıcalıklar verdi. Anthony Shirley'nin çabaları sonucu Şah Abbas, Osmanlı devleti ile İran arasında barış yapmak için görüşmeye gelen Osmanlı elçisini sarf-ı nazar etti.

İngiliz heyeti, I. Şah Abbas'ın 6 aylık konuğu oldu. Bu süre zarfında I. Şah Abbas İran ordusunun eğitimi, ordunun özellikle de piyade ve topçu birliklerinin Avrupa metotlarına göre tekrar düzenlenmesi konusunda heyetten yararlandı. İsfahan'da İran ordusunu top ve tüfeklerle donatacak silah fabrikası kuruldu. Doğuda Özbeklere batıda ise Osmanlılara karşı askeri zaferler gerçekleştirmek için bu fabrikadan faydalanıldı.<sup>126</sup> Shirley kardeşler, I. Şah Abbas'ın askerlerine eğitim vererek Osmanlılara karşı savaşmaya kıskırtmışlar, Osmanlılar ile İran'ın birbirlerine karşı harp ederek askeri ve ekonomik açıdan güçlerinin zayıflamasına sebep olmuşlardır.<sup>127</sup>

Anthony Shirley, Kazvin'e ulaştıktan kısa bir süre sonra Şah Abbas'ın teveccühünü kazandı. 1599 yılının Nisan ayında Hüseyin Ali Bey eşliğinde Osmanlılara karşı savaş konusunda Şah ile işbirliği yapmak amacıyla Avrupa'nın çeşitli saraylarına elçi olarak gönderildi. İlk önce Astrahan'a ardından Moskova'ya, daha sonra Almanya üzerinden Venedik'e ve buradan da İspanya'ya gitti.<sup>128</sup> İngiltere'yi ziyaret etmedi. Önemli bir sonuca da ulaşamadı. Bu şekilde Anthony Shirley İran ipek ticaretini Halep'ten Hürmüz'e dönüştürme çabaları olumlu bir şekilde sonuçlanmadı. Roma'da Hüseyin Ali Bey Bayati ile Anthony Shirley arasında Şah Abbas'ın Avrupa krallarına gönderdiği mektupların çalınması veya Anthony Shirley'in gönderilen hediyeleri satması sebebiyle anlaşmazlık çıktı. Hüseyin Ali Bey Bayati İran'a döndü ve Şah idam edilmesini emretti. Anthony Shirley ise 1630'da ölene kadar İspanya'da kaldı. Roma'da Hüseyin Ali Bey Bayati ile meydana gelen anlaşmazlıktan sonra İran ile ilişkisi kesildi. Bu da Şah Abbas'ın yanındaki kardeşi Robert Shirley'nin konumunu etkiledi. Fakat Robert Shirley İran ordusunu eğittikten ve 1605-1606 yıllarında Osmanlılara karşı savaşlara katıldıktan sonra I. Şah Abbas'ın güvenini tekrar kazandı.

<sup>126</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e, C I, 1991, s. 88-89

<sup>127</sup> Yılmaz Karadeniz, İngiltere'nin İran'da Askeri Darbe İle Rıza Han Pehlevi'yi İktidara Getirmesi (1921), Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, C VI, Sayı 27, 2013, s 292

<sup>128</sup> Charles Knight, The Penny Cyclopaedia of The Society for The Diffusion of Useful Knowledge, Volume XXI, Scanderoon – Signet, London, 1841, s.409

Şah Abbas, Robert Shirley’i isteği üzerine 1608 yılında İran ile Avrupa devletleri arasındaki ilişkileri pekiştirmek amacıyla ve Avrupa hükümdarlarına Osmanlılara karşı savaşına devam etme kararlılığını bildirmesi maksadıyla diplomatik bir görevde kullandı. Aynı zamanda Osmanlıların uluslararası ilişkiler alanında etkisini zayıflatmak ve hesaplarına göre ülkesinin sınırlarını Avrupa sınırlarına kadar genişletmeyi düşündü. Robert Shirley 1609 yılında Polonya ve Almanya’yı, 1610’da da İtalya’yı ziyaret ettikten sonra İspanya kralına I. Şah Abbas’ın İran ipek ticaretini Osmanlı devletinin yararlandığı kara yolundan Hürmüz limanına ya da Hürmüz limanına yakın başka bir liman vasıtasıyla deniz yoluna dönüştürme planını açıklamak için İspanya’ya yöneldi. İspanya’dan bu planı gerçekleştirmek için İran’la işbirliği yapmasını talep etti. I. Şah Abbas aslında Basra körfezinde İran limanlarından İran ipeğini yükleyip Avrupa’ya götürecektir ve Osmanlı devletini ipek ticaretinde vergilerden elde ettiği kârlardan mahrum bırakacak bir deniz gücü tanzim etmek istiyordu. Ancak Robert Shirley’nin önerisi İspanya sarayında yeterince ilgi görmedi. Bunun için Robert Shirley İngiliz Doğu Hindistan şirketini İran ile ticarete başlamaya teşvik etmek için İngiltere’ye gitti. 12 Ekim 1612 yılında kral I. James ile görüşme elde etti ve kendisine planı takdim etti. Şah Abbas’ın İngiltere kralı ile dostane ilişkiler kurma konusunda muhabbet, samimiyet ve dostluğunu gösteren mektubunu krala sundu. Mektupta İran’ın her tarafında tüm İngiliz tebaası için ticaret yapma özgürlüğü veriyor, İran ile İngiltere arasında ittifak yapmayı öneriyor ve Robert Shirley’e güvenini gösteriyordu.

Robert Shirley, Londra’da ikameti esnasında doğu elbisesi giyen eşiyile birlikte İran kıyafetiyle görünmesi İngiliz sorumlularının dikkatini çekti. Ancak I. Şah Abbas adına konuşmak için Robert Shirley’nin yetkilerinin boyutu ve resmi sıfatı konusunda şüphelenmeleri sebebiyle Robert Shirley onlarla işbirliği yapma konusunda zorlandı. Doğu Hindistan şirketindeki sorumlular, Osmanlı devletiyle birlikte Levant İngiliz ticaretinin bozulmasına sebebiyet vereceği ve Basra ile Bağdat üzerinden Suriye limanlarına oradan da Avrupa’ya giden İran ve doğu ticaretinin geçişinden elde ettikleri gelirleri kaybedecek olan Osmanlıları kızdırmaması endişesiyle Robert Shirley’nin takdim ettiği projeye itiraz ettiler. Sir Thomas Roe –Hindistan’da

Moğol sarayında İngiltere elçisi- Robert Shirley'i ülkesine ihanet etmek ve İranlı güçler hesabına çalışmakla suçladı.

Shirley bir yıldan az bir süre İngiltere'de kaldı ve İran'dan I. James'a faydalı bilgiler ulaştırdı. İngiltere'de yaklaşık 18 ay kaldıktan sonra Robert Shirley İran'a geri döndü.

Her ne olursa olsun Robert Shirley Ocak 1613 yılında kral I. James'ten I. Şah Abbas'a gönderilen bir övgü mektubuyla beraber İran'a dönmek üzere İngiltere'den ayrıldı. Eylül 1613'te Hindistan'a, daha sonra karadan İsfahan'a ulaştı. İsfahan'da İngiliz şirket vekilleriyle karşılaştı; ancak Londra ziyareti sırasında şirket sorumlularının tavrı sebebiyle görmezlikten geldi. Fakat Robert Shirley'nin tutumu Şah'ın İngiliz şirketine pek çok kolaylıklar vermesine engel olmadı.

Robert Shirley, Ekim 1615 yılında başka bir görev için Avrupa'ya gitmek üzere İsfahan'dan ayrıldı. Bu arada I. Şah Abbas, Bender Abbas'ı işgal edip Portekizlileri buradan kovma hazırlığıyla meşguldü. Daha sonra da Hürmüz'den çıkarmak için savaş gemilerine ihtiyacı vardı. Aynı şekilde İran ipeğini körfez üzerinden ihraç etmeyi tekrar gözden geçirme, Osmanlı toprakları üzerinden ihracatı yasaklama ve Basra körfezindeki İran limanları aracılığıyla Avrupalı güçlere ihracat yapma ayrıcalığı verme hazırlığındaydı. Robert Shirley İspanya ziyaretine başladı ve burada 1622 yılına kadar kaldı. İngiliz şirketi, Robert Shirley'nin İspanya ziyaretinin İran ipek ticareti tekelciliği konusunda İspanya ile anlaşmaya götüreceğinden endişeleniyordu. Çünkü bu, İran ve doğudaki ticaretine zarar verecekti. Bunun için şirket, İngiliz sorumlularına İspanyolların İran sahilindeki limanı ele geçirdiklerinde kendilerine gelecek zararı açıklamalarını istedi.<sup>129</sup> III. Philip Şah Abbas'a bir mektup yazarak Robert Shirley'e verdi. Mektupta Roma papasının ve diğer Avrupalı komutanların yardımıyla yakında Osmanlı sultanlarına saldıracaklarını taahhüt ediyordu. Hindistan yolunu kapatmak için Kızıldeniz'e bazı gemiler gönderdi. III. Philip'in taahhütleriyle Robert Shirley İran'a döndü. Ancak kesin bir sonuç ve cevap alamadığından dolayı görevliler olmaksızın İngiltere'ye gitti.<sup>130</sup> Kral I. James ile

<sup>129</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e, C I, 1991, s. 90-93

<sup>130</sup> Dr. Masoud Moradi, Reza Vasegh Abbasi, Amir Shiranzaie Ghale-No, The Substrates for British Colonization to Enter Iran in the Safavid Era, International Journal of Scientific & Engineering Research Volume 3, Issue 6, 2012, s.5



görüşerek hem İran'ın hem de İngiltere'nin ortak öneme sahip projelerini kendisine sundu.

Robert Shirley'nin Londra'da tekrar ortaya çıkışı, 1616 yılından beri İran ile iyi ilişkiler kuran İngiliz Doğu Hindistan şirketi sorumluları çevresinde endişeye sebep oldu. Şirket ipek yetiştiricilerine para ve İran ipeği mahsul hesabına Şah Abbas'a önceden yardım verdiler. Bunun için şirket, İngiliz sarayından Robert Shirley'nin önerilerini araştırmak için görüşünü almak istedi. İngiliz şirketinin Robert Shirley'e karşı düşmanca tavrı Robert Shirley'i İran'da şirketin çıkarlarının aksine çalışmakla itham etmesinden kaynaklanmaktadır. Buna rağmen Robert Shirley İngiltere kralıyla birincisi 28 Ocak 1624, diğeri ise 13 Nisan 1625 yılında olmak üzere iki defa görüştü.

Ağustos 1624 yılında Robert Shirley, projesini İngiltere kralına İran Şahı ismiyle ve Şah'ın elçisi sıfatıyla takdim etti. Proje şunları içeriyordu<sup>131</sup>:

1- İran hükümeti gerektiğinde İngiliz hükümetine 25 bin askerden oluşan düzenli bir ordu sağlayacaktı.<sup>132</sup> Bu destek yaklaşık 20-25 bin askerden oluşmakta olup İngiltere uygun gördüğü şekilde kullanabilecek ve İngilizlerin düşmanlara karşı çatışmak istediği bölgede askeri manevra yapabilecekti. Şah, kendi hesabından askerlere 3 aylık harcama ödeyecek ve İngiltere, doğudaki savaşlarında onlardan istifade etmek ve Hint emirlerini itaat altına almak için askerleri İngiltere kralının hizmetine koyacaktı. Böylece her zaman İngiliz kralının müttelikleri olacaktı. Şah 20-25 bin silahlı askeri takdim etti. Fakat belki de İngiliz şirketinden ziyade daha çok İngiltere devletini önemsiyordu.

Nisan 1626 yılında I. Şah Abbas İngilizlerle anlaşma isteğini Londra'daki elçisi aracılığıyla tekrar ilettili ve bu isteği gerçekleştirmek için çok çalıştığını hatırlattı.

2- I. Şah Abbas'ın niyeti bütün İran ipeğini İngiltere'ye ve İngiliz gemileri üzerinden göndermekti. Ancak İngiliz şirketi, bütün ümidi İran ipek ticaretine bağlamanın hatalı olduğunu düşündü. Çünkü Avrupa'ya nakledilecek senelik ipek miktarının 7500 balyayı ve yaklaşık 65000 İngiliz cüneyhini

<sup>131</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e, C I, 1991, s. 93

<sup>132</sup> Dr. Masoud Moradi, Reza Vasegh Abbasi, Amir Shiranzaie Ghale-No, agm, s. 5

geçmeyecekti. Bunun için İngiliz şirketi Shirley'nin önerilerini zayıf olarak niteledi ve ikna edici olmadığını ifade etti. Ayrıca şirket, körfezde kalacak İngiliz gemilerine harcanacak gerekli miktarın karşılığında Şah'ın takdim edeceği garantiyi sorguladı. Büyük meblağların dondurulmasından dolayı İngiliz şirketine zarar verecekti. Ancak İngiltere kralı, İran ticaretine ortak olma isteğini belirtti ve İran Şahı'yla aralarında yapılacak bir anlaşma vasıtasıyla ipeğin İran limanlarından yüklendikten sonra tüm İran ipek ticaretini İngiltere'ye getirecekti. Şah Abbas'ın isteği İran ticaretinin Osmanlı toprakları üzerinden yapılmasını durdurup ticaretin yönünü başka bir tarafa değiştirmektir. Fakat İngilizler, İran ticaretini büyük miktardaki altın külçelerinin ihracatını sınırlamayı hedefleyen ekonomik politikaları sebebiyle sindiremeyeceklerdi.

Nisan 1626 yılında Şah Abbas Londra'daki elçisi aracılığıyla İngiliz tüccarlarının İran ipeğini tekellerine alma isteğini belirtti. Osmanlı toprakları üzerinden İstanbul'a İran ipek ticaretinin yapıldığı karayolunu durdurmaya hazır olduğunu gösterdi. Ayrıca Şah, İngilizlerin mallarını göndermek için İsfahan'da bir acente kurmalarını talep etti. İngilizlerin İran'la yapılan ticari mübadeleden gerçekleştireceği kazanç %300-400 oranında olacağı tahmin ediliyordu.

İngiliz şirketi, yılda 30 bin İngiliz yün kıyafetinin pazarlanmasının mümkün olduğu konusunda Robert Shirley'nin teminatlarına cevap verdi. Böylece nakit parayı İngiltere dışına ihraç etmeksizin İran ipeğini elde etmek mümkün olacaktı. Aynı zamanda yün kumaşlar Shirley'nin bildiğinden daha iyi bir şekilde İran'da pazarlanabilecekti. Her ne olursa olsun, İngiliz kralının ve Lordlar meclisinin isteği İngiliz ticaretinin İran'da kapsamlı olarak devam etmesinden yanaydı. Bu isteğin uygulanması, deneyiminden dolayı İngiliz şirketine bırakıldı.

Bunun için Robert Shirley İngiltere kralından Kasım 1625 yılında adamlarından birisini kendisiyle beraber İran'a ve İran ipeğinin İngiltere'ye nakli konusunda Şah'ın resmi onayını elde etmek için kendisine bir mektup göndermesini talep etti. Bu öneri, İngiliz tüccarlarını ipek satın almak için % 150'ye varan bir kazanç tahmin ettikleri İran'a beş gemi göndermeye teşvik etti. Ayrıca İngiltere kralı İran Şahı'na dört tekne göndermeye karar verdi. İngiliz sorumlularının İran ticaretinden kâr elde edeceklerine ve İran ile Avrupa'nın müşterek düşmanı sayılan

Osmanlılara imkân vermeyeceklerine dair yeterli kanaatleri vardı. Aynı şekilde Şah Abbas, İngiliz gemilerine ülkesinin ipeğini yükleyip İngiltere’de satma isteğini beyan etti.

3- Şah Abbas, Basra körfezinde kullanılması için İran limanlarında tekrar bir araya getirilecek bir grup dağınık İngiliz yelkenli gemileri İngiliz gemilerinin nakletmesini önerdi. Bu şekilde Robert Shirley İran ipeğinin İngiliz şirketine bağlı gemilerle İngiltere’ye nakledilmek üzere İran ipeğinin küçük İngiliz gemileriyle mübadele edilmesini ileri sürdü. Robert Shirley dört küçük İngiliz gemisini hazırlanma masraflarının 6 bin ve 80 kişinin yol masraflarını ise 3 bin İngiliz cüneyh tutarında olduğunu tahmin etti. Aynı zamanda İngiltere’ye ihraç edilecek ipeğin değeri ise 36 bin İngiliz cüneyhine ulaşacaktı. Bu gemiler Şah Abbas’a körfezde özel kuvvetleriyle kendi hesabına İngiliz ticaret gemilerinin emniyetini sağlayabilecekti. Buna karşılık Şah Abbas, İngilizlerin kendisine önerdiği herhangi bir ticari projeyi yapmaya hazırdı.

İngiltere kralı I. Şarl, Dodmore Cotton’ı Robert Shirley’nin İngiliz sarayında Şah’ın elçisi ve Şah’ın körfez sularında hizmetine sokmak üzere İngilizlerden talep ettiği yelkenli gemiler meselesini araştıran bir temsilci olup olmadığını öğrenmesi için elçi olarak I. Şah Abbas’ın sarayına gönderdi.

Fakat İngiliz şirket sorumluları Robert Shirley’nin diplomatik sıfatı hakkında ve Şah Abbas’ın elçisi olup olmadığı konusunda tekrar şüphelerini ortaya koydular. İngiliz sorumluları Robert Shirley’nin I. Şah Abbas tarafından İngiliz hükümetiyle müzakere yapmak için bir elçi olarak yetkilendirilmesine çok az güveniyordu. Bunun için Robert Shirley’nin İran ticaretinin İngilizlerin olması konusundaki önerilerini ciddiye almak mümkün değildi. Ayrıca Robert Shirley, İngilizleri Fransız elçisinin İran ipeğini Marsilya’ya getirme konusunda katkı yapması için kendisine senelik iki milyon İngiliz cüneyhi teklif ettiği şeklindeki iddiayla ayartmaya çalıştı. Fakat o, İngilizlerin İran ipek ticaretine önem vermesinden dolayı bu teklifi kabul etmedi.

Ancak İngiliz şirketinin perspektifi tamamen farklıydı. Bunun için Robert Shirley’nin önerilerine şu şekilde yanıt verdi:

- a. İngiliz şirketinin Robert Shirley’nin yardımına ihtiyacı yoktur.
- b. İngiliz şirketinin gelecekte kendisiyle işbirliği yapma isteği yoktur.

c. Şah Abbas'ın talep ettiği küçük savaş gemileri Basra körfezinde İngiliz gemilerini savunamazdı. Aksine Şah, gelecekte gemileri İngiliz gemilerine karşı kullanabilirdi.

d. Şah ülkesinde mevcut olan ipek miktarından daha fazlasını İngilizlere satamayacaktı. Bu miktar Robert Shirley'nin tahminlerinden çok daha azdır.

Yukarıdakiler İngiliz şirketinin Robert Shirley'e karşı tavrını ortaya koymaktadır. İngiliz hükümeti İngiliz şirketinden Robert Shirley'i şirket gemileri aracılığıyla İran'a nakletmesini isteyince şirket, Nisan 1626 yılında bu durumdan yakındı.

İngiliz şirketi Robert Shirley ile anlaşmazlık içerisindeyken şirket Haziran 1626 yılında Shirley'nin Şah Abbas'ın elçisi olduğuna dair iddiasını tekrar çürüttü. Bu konuda Şah Abbas'ın İsfahan'daki İngiliz şirket vekilleriyle beraber Robert Shirley'nin elçiliğini hiç araştırmadığını dayanak olarak gösterdi. Bunun için şirket, İngiltere kralına şirketin çıkarlarından dolayı Shirley'nin Avrupa'da bırakılmasının daha iyi olacağı yönünde öneride bulundu. Robert Shirley'nin önerdiği projelere gelince İngiliz şirketi sorumluları açısından önemsiz ve arkasında herhangi bir amaç olmadığından dolayı projelerini hoş karşılamadı. Çünkü Şah'a Portekizlilerle savaşmak, Hürmüz'ü ve diğer İran limanlarını savunmak için 20 firkateyn ve savaş gemisi göndermenin İngiliz şirketine kayda değer bir fayda sağlamayacaktı. Nitekim İran ticaretini İngiltere'ye aktarmada İngiliz gemilerinin kullanılması o zamanlar uzun deniz seferlerinde İngiliz gemileriyle yolculuk yapmayı kabul eden Müslüman tüccarların bulunmaması sebebiyle bir kâr getirmeyecekti.

İngiliz şirketinin Robert Shirley'e karşı tavrına rağmen Robert Shirley, İran'da İngiliz çıkarlarının hizmetine devam etmeye hazır olduğunu ve İngiliz şirketinin menfaatleri konusunda Şah Abbas'ı etkilemek için bütün çabasını harcayacağını İngiliz yetkililerine arz etti. Şirket, verilen imtiyazların devam etmesini ve hem şirketin hem de Şah'ın ortak menfaati olduğundan dolayı İran ipeğinin Şiraz'a gönderilmesini istiyordu. Shirley, Bender Abbas limanına İran ipeğini gönderme ve Şah Abbas'tan bir emirle gümrük aidatlarını geri alma konusunda İngiliz şirketine yardım etme ve gelecekte hisselerini düzenli olarak ödeme sözünü tekrarladı. Ayrıca Shirley, her halükarda İngilizlere gemilerini onarmaları ve bir merkez olması için Hürmüz kalesini verme konusunda aracılık yapma isteğini dile getirdi.

4- Şah Abbas, baştan beri ülkesinin limanlarını ve Basra körfezinde Portekizlilerin saldırılarına karşı İngiliz ticaret gemilerini savunmak için iki İngiliz savaş gemisinin gönderilmesi konusunda isteğini belirtti. Fakat İngiliz şirketi kendisine bir kâr sağlamadığı ve çıkarlarına iyi bir şekilde hizmet etmediği gerekçesiyle bunu hoş karşılamadı.

5- Şah Abbas'ın İran ticaretini Osmanlı devletinin mülkiyetinden kurtarıp başka bir yöne çekme isteği Osmanlı devletindeki kargaşalar sebebiyle kendisine daha fazla kâr sağlayacaktı. Osmanlıdaki kargaşalar sebebiyle İranlı tüccarlar ve ticaret malları, Bağdat üzerinden Akdeniz'deki Suriye limanlarına izledikleri karayolunda tehlikeye maruz kalıyorlardı. Ayrıca Şah Abbas, İngiliz hükümetinin altın külçelerini çıkarmaya yönelik koyduğu sınırlamalar sebebiyle İran mallarıyla İngiliz mallarını takas etmek istiyordu. Fakat İngiliz şirketi, İran ipek ticaretinden sağlayacağı kârın %50'yi geçmeyeceğini, diğer taraftan Bağdat-Halep yolu aracılığıyla yapılan ipek ticaretinin % 70-80 kâr sağlayacağını fark etti. Bunun için İran elçisi, Şah'ın Osmanlı toprakları üzerinden ipek ticaretinin kesilmesi isteğini belirtti. Ayrıca Şah Abbas, daimi müttefikler ve samimi dostlar edinme ve ortak düşman sayılan Osmanlı'yı zayıflatma isteğini beyan etti. Bu yüzden Şah Abbas, İngiliz limanlarında gümrük vergilerini ödemek şartıyla İngiliz gemileri üzerinde İranlı tüccarların ticaret mallarını nakletme imkânını arz etti.

Sonuç olarak Robert Shirley, İngiliz kralına istediği ve kendisini razı edecek önerileri almasını söyledi.<sup>133</sup> Fakat I. James anlaşmayı imzalamadan öldüğü için söz konusu anlaşma imzalanmadı. Oğlu I. Şarl tahta geçti ve anlaşmanın imzalanması askıda kaldı.<sup>134</sup> İngiliz şirketinin etkisiyle I. Şarl müzakereleri durdurdu ve Dodmore Cotton'ı, iki İran elçisi Robert Shirley ile Necdî Ali Bey arasında meydana gelen diplomatik tartışmayı Şah Abbas'ın ağızından dinlemek ve İran ile İngiltere arasındaki ticari ilişkileri genişletmenin mümkün olup olmadığını araştırmak için İran'a gönderdi. Dönüş yolunda Necdî Ali Bey Sorat yakınlarında intihar etti.<sup>135</sup>

<sup>133</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e, C I, 1991, s. 93-100

<sup>134</sup>Dr. Masoud Moradi, Reza Vasegh Abbasi, Amir Shiranzaie Ghale-No, The Substrates for British Colonization to Enter Iran in the Safavid Era, International Journal of Scientific & Engineering Research Volume 3, Issue 6, 2012, s.5

<sup>135</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e, C I, 1991, s. 100

Necdi Ali Bey 1626 yılında İran'dan elçi olarak İngiltere'ye gelmişti. I. James ile görüşmesinde Shirley'nin doğru birisi olmadığını doğruladı ve kendisine gösterilen mektubu yırtmaya kalkıştı. Kaba şiddetini mazur göstermek için hükümdarın sahte imzasını gördüğünde sinirini dizginleyemediğini söyledi. Problemi çözmek için I. James, Dodmore Cotton'ı Necdi Ali Bey ve Shirley eşliğinde Şah Abbas'a elçisi olarak gönderdi.<sup>136</sup>

Necdi Ali Bey, Robert Shirley'e İngiltere'de diplomatik görevinde yardım etmesi için Şah Abbas tarafından elçi olarak Londra'ya Şubat 1626 yılında gitmişti. Robert Shirley'nin yanında I. Şah Abbas'tan kral I. James'e gönderilen bir mektup vardı. Mektupta I. Şah Abbas, krala İngilizlere olan sadakatini ve İngiliz tüccarlara herhangi bir şey ödemeksizin alım-satım özgürlüğü verme sözünü belirtti. İngiltere kralı Mart 1626 yılında İran elçisiyle görüşmek, Şah'tan getirdiği özel talimatları ve İran'la ticaret yapma konusunu incelemek için bir komite tayin etti.

Ancak İngiliz şirket sorumluları, Necdi Ali Bey'i Robert Shirley'nin getirdiği mesajların doğruluğuna itiraz etmeye teşvik ettiler. İngiliz şirketi, Robert Shirley ile meydana gelen anlaşmazlığında Necdi Ali Bey'in yanında yer aldı. Robert Shirley'nin Londra'da ikameti esnasında mali durumu kötüydü ve bazı harcamalarında İngiliz şirketine güveniyordu.

I.Şarl iki elçi arasındaki anlaşmazlık sebebiyle müzakereleri durdurmaya ve Dodmore Cotton'ı İran'a göndermeye karar verdikten sonra yanlarında Dodmore Cotton ile Robert Shirley ve Necdi Ali Bey Londra'dan İngiliz şirketinin gemileriyle İran'a gittiler. Necdi Ali Bey Sorat'ta intihar etmesinden sonra İngiliz heyeti Bender Abbas limanına 10 Ocak 1628 yılında ulaştı ve sonra Lar üzerinden Şiraz'a doğru yolculuğuna devam etti. 10 Nisan 1628'de İngiliz heyeti İsfahan'a giriş yaptı. 21 Mayıs 1628 yılında Mazenderan bölgesinde Şah Abbas ile görüşmeye gitti. Burada Dodmore Cotton, Şah Abbas'a ortak düşmanları Osmanlı'ya karşı zaferinden dolayı tebriklerini ve iki devlet arasındaki ticareti canlandırmaya yönelik çabaları sebebiyle şükranlarını takdim etti. İngiltere ile İran arasında güçlü bir dostluk bağı kurulduğuna dikkat çekti. Buna karşılık Şah, İngilizlere Bender Abbas'ta İngiliz yün kumaşları karşılığında 10 bin balya ipek teslim etme sözü verdi.

---

<sup>136</sup> Charles Knight, The Penny Cyclopaedia of The Society for The Diffusion of Useful Knowledge, Volume XXI, Scanderoon – Signet, London, 1841, s.409

Robert Shirley'nin sonu ise İran'da meydana geldi. Şah'ın sarayındaki hasmı, saygınlığını karalamayı başardı. Bunun için I. Şah Abbas İran'dan çıkarılması için bir ferman yayınladı. Ancak Shirley çok geçmeden hastalandı ve 1628 yılında Kazvin'de öldü. Daha sonra Shirley'nin ölümünü Dodmore Cotton'ın ölümü takip etti. Cotton da aynı şekilde Kazvin'de defnedildi. Şah Abbas'ın Osmanlı devletine karşı Avrupa hükümdarlarını etkilemek için hedeflerini açıkladıktan sonra Robert Shirley'den vazgeçtiği anlaşılıyor. Ancak bundan kayda değer bir sonuç alınmadı. Şah Abbas'ın İngiliz sarayındaki Robert Shirley'nin elçiliğine engel olmaya çalışan İngiliz şirketiyle yakın ilişkisinin arkasında Şah'ın Shirley'den kurtulmak ve hizmetlerinden vazgeçmek vardı.

Vefatından kısa bir süre sonra kaptan Thomas Shirley İngiltere kralından Robert Shirley'nin ülkesine vermiş olduğu hizmetlerden dolayı itibarını geri almayı istedi. Robert Shirley'nin yapmış olduğu bazı hizmetler ise şunlardı:

İngilizlere İran limanları aracılığıyla ipek ticaretini yapmayı sağlamış, Osmanlı Devleti ile İran ticaretini durdurmuş ve bazı İngiliz tüccarlarının kendisine attığı iftiralara rağmen tüm çabasını İngiliz çıkarlarına hizmet etmeye adanmıştı.<sup>137</sup>

### 3.1.4.Osmanlı-İngiliz İlişkileri

Osmanlı Devleti'nin İngilizlerle siyasi ve ticari ilişkileri Sokullu'nun veziriazamlığı döneminde 16. yüzyılın ikinci yarısına dayanır. İngiltere kraliçesi Elizabeth, İspanya'ya karşı Osmanlıların sadakatini elde etmek için Osmanlı Devleti'yle İspanya arasında var olan husumetten yararlanmak istemiş ve aynı zamanda İspanyollarla Osmanlıları karşı karşıya getirme politikasını izlemeyi de münasip görmüştür. Bunun dışında İngiltere, doğuda ticaret yapabilmek için "Levant Company" adıyla doğu şirketini(1588) kurmuştur.<sup>138</sup>

"O sırada İngiliz ticareti artık inkişafa başlamış olduğu için, böyle bir müzaheret İngiltere'ye çok büyük menfaatler temin edebilir. Osmanlı'nın öteden beri İspanya ile harp halinde bulunması da müşterek

<sup>137</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e, C I, 1991, s. 100-102

<sup>138</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.II, Ankara, 1954,s. 224

düşmana karşı Türk-İngiliz yakınlaşmasını kolaylaştırabilecek bir zemin hazırlamıştır.”<sup>139</sup>

Anthony Jenkinson 1553'te Halep'te bulunduğu esnada Kanuni Sultan Süleyman'dan bir ferman elde etti. Bu fermanda sultan, vergilerin ödenmesi suretiyle Fransa ve Venedik ile eşit olarak İngiliz tebaasına ticaret özgürlüğü tanıdı. 1578 yılına kadar Osmanlı-İngiliz ticari ilişkilerinde önemli bir gelişme kaydedilmedi. William Hareborn İstanbul'a seyahat ederek Sultan III. Murat(1574-1595)'tan 15 Mart 1579 yılında kraliçe I. Elizabeth(1558-1603)'e verilmek üzere bir mektup aldı. Bu mektupta Osmanlı devletinin İngilizlere tüm yardım ve desteği sunacağı, liman ve toprakların İngiliz ticareti için daima açık kalacağı belirtilmiştir.

Kraliçe Elizabeth, Sultan III. Murat'ın mektubuna cevap vererek kendisinden İngiliz tebaasına kolaylıklar sunmasını talep etti ve ülkesindeki Osmanlı tüccarlarına benzer şekilde ayrıcalıklar vermeye hazır olduğunu ifade etti. Bunun için Sultan III. Murat 1580 yılında ülkesindeki İngilizlere kapsamlı ayrıcalıklar veren bir ferman yayınladı. 1580 anlaşmasına göre Osmanlılar ile İngilizler arasındaki ticari ilişkiler düzenlendi ve İngilizler mezkûr ferman gereğince Osmanlı devletinde ticari ayrıcalıklar elde ettiler. Bu imtiyazlar, Fransızların 1535 yılında elde etmiş oldukları imtiyazların benzeriydi. İran ipeğini Basra-Bağdat üzerinden Halep'e buradan da Akdeniz limanlarına ihraç etmek için 1581 yılında Londra'da Levant şirketi kuruldu.

Osmanlı sultanı tarafından Avusturya ve İspanya'ya karşı İngiltere ile ittifak yapmak için İngilizlere verilen imtiyazlar yenilendi ve 1583 yılında tekrar onaylandı. İngiliz imtiyazları gelecek asırlarda da devam etti. Hareborn, diğer elçilerin muhalefetlerine ve tuzaklarına rağmen İstanbul'a İngilizlerin elçisi olarak yerleşti. Hareborn, Osmanlı devletindeki bütün İngiliz tüccarlarının üzerinde, konsolosları tayin etmede ve İngiliz ticaret ilişkilerini düzenlemede yetkiler elde etti. Aynı şekilde Hareborn, Levant şirketinin ilk temsilcisi olup maaşlarını şirketten alıyordu. Levant şirketi, İstanbul'a İngiliz elçilerinin aday olmaya ve maaşlarını ödemeye 19. yüzyılın başına kadar devam etti.

---

<sup>139</sup> İsmail Hakkı Danişmend, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, Türkiye Yay., İstanbul 1972, C.III,s.38



16. yüzyılın son çeyreğinde Levant ticareti canlandı. Halep, Hindistan ve İran'dan Basra körfezi veya Irak üzerinden gelen doğu ticaretinin geniş ve yaygın bir pazarı haline geldi. Doğu ticareti baharat, parfüm, halı, Hint ve İran kumaşlarını kapsıyordu. İran ipeği, Avrupa pazarlarında büyük bir üne sahipti. 17. yüzyılda İngiliz ipek kumaşlarının yapımı İran ipeğine dayanıyordu. Halep, özellikle de Portekiz'in 1580 yılında İspanya'ya katılmasından ve doğu ticaret mallarının miktarında azalma olmasından sonra İran ipeğinin ihracatı için önemli bir merkezdi. Ekonomi Basra, Fırat ve Halep üzerinden kara yoluyla tekrar canlanmıştı.

İngiltere, 1588 yılında İspanya'ya karşı zafer kazandıktan sonra takip eden yıllarda Akdeniz'de Osmanlı limanlarıyla ticaretini genişletti. 16. yüzyılda Akdeniz'de diğer deniz devletlerinden izin almaksızın yapılan İngiliz ticaret yolculukları son derece tehlikeli bir maceraydı. Bunun için Levant şirketi fahiş vergiler ödemek mecburiyetindeydi. 16. yüzyılın son çeyreğinde İngiltere ile İspanya arasındaki savaş kısmen devam edince Levant şirketi, 1587 yılında Akdeniz'deki ticaret seyahatlerinin tehlikeli olması sebebiyle geçici olarak faaliyetlerini gözden geçirmek zorunda kaldı. Londra piskoposu, Akdeniz'deki ticaretin İngiliz tebaasını kuzey Afrika korsanlarının eline köle ve esir düşmesine maruz bıraktığından dolayı İngiliz ticaretini kınayarak ticaretin durdurulmasına çağırırdı.

Daha sonra İngiltere, 1604 yılında gemilerin Osmanlı limanlarında İngiliz bayrağı altında ticaret yapma hakkını elde etti. Venedik gemileri hariç diğer yabancı gemiler Fransız bayrağı asmak zorundaydı. Kraliçe Elizabeth kendisine geniş yetkiler verdiği İngiliz büyükelçi Hareborn, Levant ticaretinin(1583-1605) ilk yıllarında faaliyetlerinde etkin bir rol oynadı. 1583 yılında Kahire'ye, İskenderiye'ye ve mücavir yerlere İngiltere'nin konsolosunu atadı. Ancak Levant şirketi 17. yüzyılın ortasında Mısır pazarından vazgeçti ve İngiliz tüccarlar ticari işlerini özel sorumluluklarıyla yürütmeye başladı. Ayrıca Halep, Şam, Amman, Kudüs ve Suriye vilayetlerindeki diğer limanlarda İngiliz ticaretini gözetlemek ve kontrol etmek için Trablus/Şam'da başka bir konsolos tayin etti.

Osmanlı devletinde bulunan İngiliz konsolosları ticaret şirketinin çıkarlarını temsil etmekle beraber İngiliz gettolarına başkanlık ediyor, işlerini yönetiyor ve

kendilerine maaşlarını veren ve kendilerini tayin edip görevlerinden azleden Levant şirketine bağlı bulunmaktaydılar.

Fakat Halep'te yürütülen İngiliz ticareti, 17. yüzyılın ilk çeyreğinde I. Şah Abbas zamanında Osmanlı-Safevi çatışmasının devam etmesi sonucu zarar görmüştür. I. Şah Abbas, Osmanlı toprak ve limanları üzerinden yapılan İran ticaretinin özellikle de ipek ticaretinin yönünü değiştirmek istiyordu. Bunun için İngiliz Doğu Hindistan Şirketi vasıtasıyla Rus toprakları ve Basra körfezi üzerinden başka ticaret yolları aramaya başladı. Ancak Levant şirketi geleneksel ticaret yolunun değişmesine karşı mücadele etti ve zaman zaman bunda başarılı oldu. Çünkü Osmanlı toprakları Doğu Hindistan Şirketi'nin tekelinin dışında yer almakta olup Levant şirketi Osmanlı toprakları aracılığıyla doğu ticaretini kendi tekelinde bulunduruyordu ve ticari malları Osmanlı limanlarından İngiltere'ye getiriyordu. Bu da İngilizlerin dışında başka tüccarların getirmiş olduğu ürünler üzerinde fiyat artışına sebep olduğu için İngiliz tebaanın nefretini artırdı.

17. yüzyılın ikinci yarısında İngiltere, Osmanlı devletinden yeni imtiyazlar elde etti. İngilizler bu sayede Osmanlı devletindeki nüfuzlarını pekiştirdiler. Ocak 1661 anlaşması 67 maddeyi içermektedir. Bu maddelerden bazıları şunlardır:

- Osmanlı devletinde İngiliz tebaasına yöneltilmiş hangi tür suç olursa olsun bütün suçlara İngiliz büyükelçi ve konsolosu huzurunda bakılır.

- Osmanlı devletinin eskiden İngilizlere vermiş olduğu imtiyazların yanı sıra Fransızlara ve başkalarına vermiş olduğu özel imtiyazların hepsi İngilizlere de verilmelidir.

- Sebepler ve şartlar ne olursa olsun Osmanlı devletinde ikamet eden herhangi bir konsolosun hapse girmesi doğru değildir.

- Osmanlı devletindeki İngiliz ticaret malları % 3'ten fazla vergilendirilemez.

Daha sonra İngiltere 1661 anlaşmasını tekrar kesinleştirip yeni imtiyazlar aldı. Osmanlı devletiyle Eylül 1675 yılında anlaşma yaptığında şu maddeler yer aldı:

- İngiliz ticaret mallarına gümrük vergi miktarının ithalat ve ihracat değerinden %3 ile belirlenmesi,

- İngiliz gemilerinin Osmanlı limanlarına ticaret mallarını getirme ve Osmanlı kanun ve yasalarına göre alış-veriş yapma hakları vardır,

- Eğer İngilizler Osmanlı merkez veya limanlarından birisinde bir defa gümrük ya da başka bir vergi öderse kendilerinden tekrar vergi tahsil edilmez,

Şayet İngiliz gemileri Osmanlı limanlarından birinde yüklerini boşaltıp kararlaştırılan vergiyi öder ve ticaret mallarını pazarlayamazsa mallarını tekrar yükleyip yeni bir vergi ödemeksizin pazarlamak için başka bir Osmanlı limanına nakletme hakkı vardı.<sup>140</sup>

---

<sup>140</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e.,C I, 1991, s. 115-119

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### HOLLANDALILARIN BASRA İLE MÜNASEBETLERİ

#### 4.1. Hollandalılar

Hollandalıların Basra körfezindeki varlıkları, 16. yüzyılın sonlarına dayanır. Hollanda İspanya'dan ayrıldıktan sonra doğuya doğru yöneldi.<sup>141</sup> İspanya tacına karşı Hollanda isyanı dini baskı, denetleme mahkemelerinin faaliyeti ve İspanya limanlarındaki Hollanda gemilerinin karşılaştığı kötü muameleler sebebiyle 1566 yılında başladı. Hollandalılar 1581 yılında İspanya'dan özgürlüklerini ilan ettiler. İspanya kralı II. Philip(1556-1598) bu duruma pazarlarını ve İber yarımadası limanlarını Hollanda gemilerine karşı kapatarak yanıt verdi. 16. yüzyılda doğu ticaretinin ana deposu olan Lizbon'dan doğu mallarını nakletmeyi yasakladı. Hollandalı dağıtımıcılar, Lizbon'dan Avrupalıların tercih ettiği doğu ticaret mallarından pazarların ihtiyaç duyduğu ürünleri alıyorlardı. Avrupalılar yüksek kâra sahip baharat ticaretini tekellerine alma konusunda aralarında rekabet ediyorlardı.

II. Philip'in kararının bir sonucu olarak İspanya-Hollanda savaşının Hollanda fabrikalarına birtakım canlanmalar getirerek Hollanda ile diğer devletler arasında ticari takasın alanını genişletmiştir. Hollandalı tüccarların Portekiz tekelinin koyduğu vergileri ödemeye devam etmek istememesinden dolayı Hollandalılar, ticari mal ve ürünleri doğrudan kaynağından almak ve Portekiz'in doğu ticaretine etkili bir darbe indirmek için doğu denizlerine doğru yönelmeye karar verdiler. Hollanda, Portekiz'in 1580<sup>142</sup> yılında İspanya imparatorluğunun bir parçası olmasının akabinde Portekiz gücüne meydan okuyabileceğini anladı.<sup>143</sup> Çoğu tarihçiler, anavatandan gelen desteğin kaybolmasının bir sonucu olarak İspanya-Portekiz birleşmesinin Hindistan, Hürmüz ve Maskat'taki sömürge idaresini zayıflattığını düşünüyor.<sup>144</sup>

Hollandalı tüccarlar, bu yeni ticaret politikasını uygulamak için Amsterdam'da 1592'de bir toplantı yaptılar. Bu toplantıda Hindistan'da Hollanda ticaret şirketi

<sup>141</sup> İsam Halil Muhammed İbrahim El Salihi, a.g.d, s.451

<sup>142</sup>Dr. Muhammed Hasan El Aydaros, Suktû'l-Hukmü'l-Portagali Fi'l-Halici'l-Arabî(1622-1650), BAE Üniversitesi, Daru'l-Mütenebbi li'l-Tibâa ve'l-Neşr, Abu Dabi, s.31

<sup>143</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e, s. C I, 1991, s 181-182

<sup>144</sup>Dr. Muhammed Hasan El Aydaros, a.g.e, s.31

kurmaya karar verdiler. Hollandalı tüccarların talebiyle doğuya ilk deniz seyahati için gerekli bilgileri toplamak üzere Cornelius De Houtman'ı Lizbon'a gönderdiler.<sup>145</sup>Bu seyahat Uzak Doğu Topraklar Şirketi diye isimlendirildi. De Houtman'ın Doğu Hindistan'a seyahati 15 ay sürdükten sonra Cava adasındaki Bantam'a ulaştı. Bantam, o zamanlar ticaret dünyasındaki stratejik pozisyonundan dolayı önemli bir ticaret merkezi sayılıyordu. Cornelis de Houtman, Doğu Hindistan'a özellikle de Java'ya ulaşan ilk Hollandalı değildi. Portekiz keşif yolcuğunun bir mürettebatı olan Jan Huyghen van Linschoten da bir Hollandalı'ydı. Van Linschoten, seyahat hakkında bir not tuttu. Sonradan Cornelius De Houtman, Doğu Hindistan'a ulaşmak için Van Linschoten'in yazısını rehber olarak kullandı. Ticaret açısından Cornelis de Houtman'ın Doğu Hindistan yolculuğu başarılı değildi. Bantam'da kaldıkları süre zarfında kendisinin ve mürettebatının kötü ve kaba davranışlarından dolayı Bantam'ı terk etmek zorunda kaldılar.<sup>146</sup> Şirket, Cava'da başpiskopos sekreteri olan Jan Huyghen van Linschoten'in topladığı bilgilere ulaştı. Jan Huyghen van Linschoten'in mevkisi kendisine doğuda Portekiz merkezindeki zayıflık ve güç unsurları hakkında yakından bilgi sahibi olmasını sağladı. Van Linschoten, 1583 yılında Cava Portekiz başpiskoposuyla doğuya gittikten sonra Hindistan ticareti hakkında önemli bilgiler sunan ilk Hollandalıydı. Cava'da kaldığı birkaç senelik süre zarfında Hindistan ürünleri ve doğuya giden ulaşım yolları hakkında önemli ve ayrıntılı bilgiler topladı. 1592 yılında bu bilgileri basarak Hollanda şirketinin tasarrufuna bıraktı.<sup>147</sup>

Cornelis de Houtman bir şeyler bulma ümidiyle Java'nın kuzey kıyısını takip ederek Doğu seyahatine devam etti. Fakat sadece Madura ve ardından Bali'ye ulaşmışlardı. De Houtman'ın seyahati disiplinsizlikten ve lider bir şahsiyete sahip olmamasından kaynaklanan sorunlarla doluydu. Güzergâhı inceledikten ve baharatı gemiye yükledikten sonra Hollanda'ya geri dönmek için yola çıktılar.<sup>148</sup> Yeni Hollanda şirketinin kuruluşundan üç sene sonra 1595 yılında doğu ile ticaret yapmak için De Houtman'ın komutanlığında 259 mürettebatla dört gemilik ilk Hollanda

---

<sup>145</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e, s. C I, 1991, s 182

<sup>146</sup>Prilo Sekundiari, The Dutch Trading Company –VOC In East Indies 1600 –1800 The Path to Dominance, Master Thesis, MASARYK UNIVERSITY, Faculty of Social Studies, Brno, 2015, s 33-34

<sup>147</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e, s. C I, 1991, s 182

<sup>148</sup>Prilo Sekundiari, a.g.tez, s. 34

donanması yola çıktı. Baharat ticaretinin merkezi ve baharatların kaynağı olan Endonezya adalarına ulaştı. De Houtman 2,5 sene sonra gemilerden birisini kaybettikten sonra üç gemi ve 89 denizciyle Hollanda'ya 1597 yılında geri döndü. İlk seyahat, 80000 florine ulaşan bir kâr gerçekleştirdi.

Belki de Cornelis de Houtman'ın seyahatinin en önemli sonucu “*Uzakdoğu Ticaret Derneği*” adıyla 1597’de birleşen yeni ticari müesseselerin ortaya çıkışıydı. Doğuya yapılan Hollanda deniz seyahatleri yaklaşık sayıları(1598-1601) 15 yolculuğa ulaşana kadar devam etti. Sonra altı küçük Hollanda şirketi daha katıldı. Bu da Hollanda millet meclisinin yeni şirkete 20 seneliğine doğu ticaret tekeli verdiği zaman 20 Mart 1602<sup>149</sup> yılında yayınlanan fermana göre Hollanda Doğu Hindistan Şirketi'nin kurulmasını sağladı. Meclis, şirkete Asya ülkeleriyle ittifak ve anlaşmalar yapması için geniş yetkiler verdi. Doğuda diğer Avrupa şirketleriyle rekabet edebilmek için toprak işgal etmek, kale yapmak, ordu hazırlamak ve savaş ilan etmek gibi yetkilere sahipti. Bu şekilde ulusal bir şirket oldu. Bazı tarihçiler küçük şirketlerin karışımıyla kurulan Hollanda şirketini, modern çağda türünün ilk toplu işbirliğiyle çalışan bir şirket olduğunu ifade ettiler. Böylece Hollanda şirketi, doğu ticaretine önem veren Hollanda ticaret gruplarının çıkarlarını gözetten güçlü bir koalisyondan oluşuyordu. Hollanda şirketi, rakibi İngiliz şirketinin faydalandığından daha fazla güç, imkân ve kaynaklardan yararlanıyordu.<sup>150</sup>

“Geniş anlamıyla XVII. yüzyıl, Hollanda için bir altın çağ idi. Dar anlamıyla 1600-1675 yılları arasında Hollanda, dünya ekonomisinin geçici merkezi idi. Çünkü Hollanda, XVII. yüzyılın değişen dünyasına en iyi biçimde uyum sağladığı gibi bu yüzyılın ticaretini de biçimlendirmişti.”<sup>151</sup>

Hollanda şirketi, Malabar sahilinden<sup>152</sup> ve Hindistan'ın diğer yerlerinden Portekizlileri çıkarmak için doğuda Malabar hükümdarı Zamorin ile 1604 yılında ilk

<sup>149</sup> İsam Halil Muhammed İbrahim El Salihi, a.g.d, s.451

<sup>150</sup> Abdulaziz Awad, a.g.e, s. C I, 1991, s. 182-183

<sup>151</sup> Muharrem Ekşi, XVII. yüzyıl Başlarında Arşiv Belgelerine Göre Osmanlı-Hollanda Münasebetleri, Türkiye Diyanet Vakfı İSAM Kütüphanesi, İstanbul 2001, s.27-28

<sup>152</sup> “*Hindistan'ın güneybatısındaki kıyı şeridinin adı. Kuzeyde D'eli dağından güneyde Komorin Burnu'na kadar uzanan ve doğuda Batı Gatlar'la sınırlanan yaklaşık 550 kilometrelik bir kıyı şeridi kaynaklarda Malabar adıyla anılmaktadır. İngilizler'in XVII. Yüzyılınsonlarında bölgeye*

anlaşmasını yaptı. Bu şekilde Hollandalılar doğuya ulaştıktan kısa bir süre sonra Portekiz nüfuzundan uzak bölgelerde ticaretlerini tesis etmek için başlangıçta Portekiz gemileriyle mücadele etmekten kaçınmaya dikkat etmelerine rağmen Portekizlilerle elim bir çatışmanın içine girdiler. Ancak Portekizliler baştan beri doğuda Hollanda faaliyetine karşı durdular ve Hollanda gemilerine 1603'ten itibaren şiddetli ve yoğun bir şekilde saldırmaya başladılar. Bunun için Hollandalılar Asya ve doğu Afrika'daki müstahkem olmayan Portekiz yerleşkelerini işgal etmeye giriştiler. 1609 yılında Hollanda ile İspanya, aralarında 12 senelik ateşkes anlaşması yapmadan önce Hollandalılar, Hindistan okyanusundaki Portekiz'in ana merkezi Cava'yı 1604-1608 yılları arasında faydasız bir şekilde kuşattılar. Bu anlaşmaya göre İspanya, Hollandalılara Hint okyanusunda deniz ticareti yapma hakkı verdi. Bu da onlara Asya'da ticari imparatorluklarını inşa etmek için vakit ve imkân sağladı. Fakat doğuda Portekizliler anlaşmayı uygulamayı reddettiler. Hollanda'nın siyaseti evvela ticarete daha sonra ise ticaretini korumak için savaş gücüne dayanıyordu.

Her ne olursa olsun Hollandalılar 17. yüzyılın ilk çeyreğinde Portekizlilerin hesabına doğuda başarılı bir merkez kurdular. 1605 yılında Hollanda Ambon<sup>153</sup>'u işgal etti. Portekizlilere karşı düşmanca ekonomik bir politika izledi. Ancak Hollanda şirketinin merkezi doğu Hindistan adalarında tam olarak Cakarta<sup>154</sup>'yı 30 Mayıs 1619 yılında istila etmesinden sonra kuvvetlendi. Bu şekilde Hollandalılar, Portekizlilerin doğu denizlerindeki önemli stratejik merkezlerini yavaş yavaş ele geçirdiler.<sup>155</sup> Öte yandan Hollanda, Fransa'nın iç ve dış, İngiltere'nin ise iç savaşla

---

*hakimolmasından itibaren Malabar daha çok bugünkü Kerala eyaletinin kuzey kısımları için kullanılmaya başlanmıştır.” bkz. Malabar, TDVİA, C XXVII(27), s. 465*

<sup>153</sup> “Hollanda Doğu Hindistan Şirketi, ilk olarak Endonezya'nın doğusunda bulunan Maluku adalarındaki baharat ticaretini ele geçirmeye çalıştı ve bu hususta büyük önem taşıyan Ambon'u Portekizliler'den alarak ( 1605) diğer Avrupalı rakiplerini bölgeden uzaklaştırdı.”bkz. Hollanda Doğu Hindistan Şirketi, TDVİA, C XVIII, s. 232

<sup>154</sup> “Eskiden Sunda Kelapa, Jayakarta ve Batavia olarak bilinen Cakarta, Bantam'ın bitişiğinde bulunmaktadı. Değişen isimler bu şehrin ne kadar önemli olduğunu gösteriyor. Değişen her isim şehre hâkim olan gücün değişimiyle yakından ilgilidir. Sunda Kelapa, kelime olarak “çaba, gayret”den türeyen “zafer” ve Jayakarta ise “muzaffer şehir” anlamına gelmektedir. Batavia ismi sırayla Bantam, İngiliz ve VOC 1618'de çatışkengüç dengelerinin değiştiği zamanda ortaya çıktı. Portekizli denizci Tome Pires'in kaydına göre Cakarta 16. yüzyılın başlarında Cava'daki en yoğun ticaret limanlarından birisiydi. Asya ve Doğu Hindistan'dan pek çok tüccar bir araya gelmek ve ticaret yapmak için Cakarta'ya demir attılar”. Prilo Sekundiari, a.g.tez, s 19

<sup>155</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e, s. C I,1991, s. 184-185

meşgul olmasından dolayı ticaretini rahat ve çok fazla rakiple karşılaşmadan artırıp geliştirmiştir.<sup>156</sup>

Böylece Hollandalılar, İngilizlerden önce güney denizlerindeki stratejik yerlere ulaştılar. Öte yandan Portekizlileri Hindistan'da bulunan merkezlerini teslim etmeye zorladılar. Bu süre esnasında Hollanda şirketi doğu baharatlarının sevkiyatını gerçekleştirdi ve geniş bir şekilde Hindistan'da yatırım yaptı. 1610 yılında % 132,5'e ulaşan oranda yüksek kazanç sağladı. Hollandalılar, Hindistan'daki ticari faaliyetlerine Sorat'ta kendilerine bir acente kurarak başlamışlardı. Sonra ticaretleri buradan 1617 yılında ticari mübadele amacıyla Kızıldeniz limanlarına uzandı. Hollanda şirketi çok geçmeden 1618 yılında Yemen limanlarıyla ticaret yapmak için Osmanlı sultanından ruhsat aldı. Yemen Paşası, Temmuz 1618'de Hollandalılara Moha'da ve Aden'de konsolosluk açmalarına izin vererek Hollanda tebaasına iyi muamele yapılmasını emretti. Hollanda şirketi Doğu Hindistan adalarında kuvvetle ve kararlılıkla merkezini sağlamlaştırmaya ve her yerde ticaret yapmayı araştırmaya başladı. Doğu sularında çok büyük sayıda savaş ve ticaret gemisi topladı. Ayrıca birçok Portekiz gemisini imha etti.

17. asrın ikinci çeyreğinde Hollanda şirketi ticaret tekelini korumaya devam etmek için katı ve şiddetli icraatlar benimsedi. Doğuda Portekiz çıkarlarına karşı düşmanca bir politika izledi. 1641 yılında Malakka, Portekizlilerden çıktı. Doğuda en önemli Portekiz merkezlerinden birisiydi. Bununla birlikte uzak doğudaki Portekiz savunma sistemi parçalandı. Portekizliler resmi olarak 1641 yılında Hollanda ile anlaşma imzalayarak baharat ticareti hakkında Hollanda iddiaları önünde teslim oldu. Bu durum Hollanda'nın doğuda fetihlerini sürdürmesini sağladı. Ayrıca anlaşma iki tarafa doğu sularında denizcilik ve ticaret özgürlüğü tanıdı.

Fakat anlaşmaya rağmen Hollandalılar doğuda Portekiz ticaretini tehdit etmeye devam ettiler. 1603 yılında Hollanda'nın Cava kuşatması başarısız olduktan sonra Hollandalılar 1643 yılında Cava'yı tekrar kuşattılar. 1652 yılında Ümit Burnu bölgesini işgal ettiler. Burada gemi tamir ve ikmal istasyonu inşa ettiler. 1654 yılında Kolombo'yu istila ettikten sonra Seylan'dan Portekizlileri kovmayı başardılar. 1660'ta doğuda Portekizlilerin ilk merkezi olan Koçi'yi işgal ettiler. Sonra

---

<sup>156</sup>Muharrem Ekşi, a.g.e, s..29



Portekiz'in küçük ticaret merkezleri birer birer Hollandalıların eline geçti. Hollandalılar Formoza(Tayvan)'ya yerleştiler ve buraya bir kale inşa ettiler. Bu kaleyi Japonya'yla ticaretlerini geliştirmek için merkez olarak kullandılar.

Hollandalılar Portekiz ticaretini yok etmek için Kolombo'dan deniz saldırıları düzenlemeye başladılar. İngiltere kralı Bombay'ı 1665 yılında Portekiz kralına bıraktıktan sonra Cava, Daman ve Diu hariç 17. yüzyılın ikinci yarısında Hint okyanusunda Portekizlilerin merkezleri kalmadı. Hollanda, Portekiz varlığını tasfiye etmek için Avrupa'nın en çok katkı yaptığı kuvvetlerden biriydi.1640'tan beri Portekiz yetkililerin ortak düşmanları İspanya'ya karşı müttefik oluşturmak amacıyla Hollanda ile anlaşmazlıkları gidermek için harcadıkları çabalara rağmen Hollanda doğu sularında Portekiz çıkarlarına karşı düşmanca politikasını izlemeye devam etti. Bu şekilde Hollandalılar 17. yüzyılın ikinci yarısında Seylan'ın sahil kısmına egemen oldular. Hindistan'daki ticari kurumlarını muhafaza ederek Malakka'yı işgal ettiler. Malayticaretini ele geçirdiler ve doğu Hindistan adalarında parlak bir ticaret imparatorluğu inşa ettiler. Burada Çin ve Japonya ile ticaret faaliyetlerinde bulundular.<sup>157</sup>

#### **4.1.1.Basra Körfezi'nde Hollandalılar**

Hollandalılar, İspanya hükmüne bağlı oldukları süre zarfında ticaretten mahrum kaldıkları zamanı telafi etmek için yoğun bir çaba gösterdiler. Çünkü İspanya, Hollandalıları doğuda Portekiz sömürgelerinden mahrum bırakmak için önlerine birçok engel çıkardı. İspanya, Portekiz'in 1580-1640 yılları arasında İspanya tacına bağlı kalmasından sonra Portekiz sömürgelerini kontrol etmişti.<sup>158</sup>

Portekiz'in İngiltere ve İran'ın kendisine karşı yürütmüş olduğu savaşlar neticesinde Basra körfezinde sıkıntı yaşadığı bir zamanda Hollandalılar, Afrika ve Hint sularında Portekizlileri zayıflatmaya koyulmuşlardı. İngilizlerin ve Hollandalıların çıkarları Portekizlilerle mücadele etmeyi ve doğudaki nüfuzlarını

---

<sup>157</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e, s.C I, 1991, s.185-187

<sup>158</sup> Jamal Zakariya Qasim, *Tarikh al-Khalij al-Arabi al-hadith wa'l-muasir*, Imarat al-Khalij al-Arabiya fi asr al-tawassu al-Urubbi al-awwal(1507-1840), Dar al-Fikr al-Arabi, Kahire, C I, 1997, s. 145

zayıflatmayı gerektiriyordu. Bunun için İngiliz ve Hollanda şirketi Temmuz 1619 yılında ittifak yapıp birbirlerine karşı yardım etme ve doğu denizlerinde ticareti korumak için on savaş gemisi verme konusunda anlaştılar. Ancak bu anlaşma Hollandalıları doğudaki İngiliz çıkarlarına saldırmaktan alıkoymadı. Buna rağmen İngilizler 1621 yılında Basra körfezinde Portekizlilere karşı Hollandalıların yardımını bekledi. Fakat Hollandalıların Basra körfezinde İngilizlerle ilişkisi, Hürmüz'ün 1622 yılında İngiliz-İran ortak güçlerinin eline geçmesinden sonra başladığından dolayı Hollanda'nın desteği birkaç yıl gecikti.

Hollanda ve İngiliz anlaşmasından ve İran'ın Hollandalıları Portekizlilere karşı ortak müttefiki addetmesinden sonra bir yandan Hollandalılar ile İngilizler, diğer yandan ise Portekizlilerin Hürmüz'ü geri almasına engel olmasından dolayı Portekizliler arasında ilk çatışma 1625 yılında meydana geldi. Öte yandan Hollandalılar İngilizlerin müttefiki sıfatıyla Bender Abbas limanını ticari merkez olarak kullandılar. Kısa bir süre sonra Hollanda'nın ticareti İngiliz ticaretinden daha parlak bir hale gelerek İngilizlerden daha fazla kâr ve kazanç elde ettiler. İşte bu şekilde Basra körfezinde Hollandalılar ile İngilizler arasında şiddetli bir rekabet başlamış oldu.<sup>159</sup>

Hollandalıların ilgisini Basra körfezine çekmede Hollandalı seyyah Hotein'in başarısı etkili olmuş olabilir. Çünkü doğudaki seyahatleriyle ilgili olarak Hint ticaretinde Basra körfezinin öneminden de bahseden bir rapor takdim etmişti. Bu da Hollanda'yı Basra körfezindeki çeşitli ada ve limanlarda yer aramaya sevk etti.<sup>160</sup> I. Şah Abbas'ın Hollanda şirketine Bender Abbas'ta ticari acente kurma konusunda ruhsat vermesinden sonra Hollanda nüfuzu, İran'ın içine girmeye başladı. Hollandalılar Bender Abbas'tan İran'daki İngiliz ticaret merkezine meydan okumaya kalkıştı. Her türlü yoldan İngilizlere ve doğu Hindistan adaları ile İran arasındaki baharat ticareti tekeline zarar vermeye çalıştılar. Basra körfezi ve Hint okyanusunda İngilizlere nadiren de olsa müsamaha gösterdiler. Sonra Hollandalı heyetler İsfahan'a birçok ziyaretlerde bulundu. I. Şah Abbas daha fazla kâr elde etmek için İran ipeğini satın almak isteyenler arasında rekabet oluşturmak üzere Hollandalı heyetlere İran'da

<sup>159</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e, s.C I, 1991, s.188-189

<sup>160</sup>Jamal Zakariya Qasim, a.g.e, C I, 1997 s. 145-146

herhangi bir yerden İran ipeğini satın alma hakkı tanıdı. Böylece Hollanda şirketi Basra körfezinde ve İran'da İngiliz şirketinin güçlü bir ticari rakibi oldu.<sup>161</sup> 1620'li yıllarda Hollandalılar, Basra körfezinde bir acente kurdular.<sup>162</sup> Hollandalılar Basra körfezi ile bağlantı kurmaya başladıktan sonra büyük miktardaki karanfil ve küçük Hindistan cevizini 1623 yılında yüksek kârla satmaları sebebiyle önemli ticari kazançlar gerçekleştirdiler. Bu şekilde Hollandalılar, İran mallarını satın almak için yanlarında İran'ın ticari teamülde tercih ettiği altını getirdiler. İranlı ve Ermeni tüccarların mallarını kendi gemilerinde nakletmesinden de yararlandı.

Hollanda'nın İran'daki ticari başarısı İngilizleri karışıklığa sevk etti ve İngilizler 1624 yılında Şah Abbas'ın sarayında Hollanda nüfuzunun üstünlüğünden endişelendi. Özellikle İngiliz şirketi, Şah'ın Maskat'ta Portekizlilere karşı askeri planlarını uygulamak için kendisine askeri yardım vermeyi reddettiği zaman bu durum İngilizlerin itibarını zedeledi ve Hollandalıların Şah'a askeri destek verdikleri bir vakitte İran ticaretinden elde ettikleri kazancı olumsuz etkiledi. Hollandalılar özellikle Portekiz'in Basra körfezinde Hollanda ticaretini engellemeye yönelik girişimlerinin ardından Portekizlilere karşı İranlılarla ve İngilizlerle işbirliği yapmaya ve donanmalarıyla katılmaya hazır olduklarını gösterdiler.

Fakat 1626 yılında Basra körfezinde İngilizlerle Portekizliler arasında savaş yeniden patlak verdiğinde ve İngilizlerin büyük kayıplar verdiği bir anda Hollandalılar ticari çıkarlarını muhafaza etmek için savaşa katılmaktan kaçındılar. Hollandalılar, 1628 yılında olduğu gibi Portekizlilere karşı İngilizlerle ittifak etme konusunda çoğu kez tereddüt ettiler. Herhangi bir askeri icraatta bulunmadan önce Cakarta'daki merkezlerine danışmaları gerektiğini bahane ediyorlardı. Bunun için İngilizler, Hollandalıların Basra körfezinde bulunan İngiliz gemilerini savunma isteklerinden ve hazırlıklarından şüphe ediyorlardı.

Şah Abbas, Maskat'tan Portekizlileri çıkarmak için Hollandalıların desteğini almaya ümitlendiğinde Hollanda şirketiyle 1624 yılında kendilerine kilise yapma ruhsatını ve dini şiarlarını uygulama özgürlüğünü içeren anlaşmayı yapmaya

---

<sup>161</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e, s.C I, 1991, s.189

<sup>162</sup> B.J. Slot, Tercüme: Ayida Khuri; Muhammed Mursi Abdullah, Arabu'l-Halic Fi Dav-i Masadir-i Şeriketi'l-Hindi'ş-Şargiyyeti'l-Hollandiyye 1602-1784, Cultural Foundation, Abu Dhabi, Birinci Baskı, 1993, s.81

hazırlanıyordu. Ayrıca Şah Abbas Hollanda'yı Osmanlı devletiyle ticari ilişkilerini kesmeye teşvik etmek ve Portekizlileri Maskat'tan çıkarma konusunda Hollanda'nın desteğini almak için Hollanda'ya bir heyet gönderdi. Fakat Şah Abbas'ın hedeflerinden herhangi birisi gerçekleşmedi. Buna rağmen Hollandalılar, Şah Abbas ile ilişkilerini pekiştirmeye özen gösterdiler. Bunun için Şah'a değeri 50 tomene ulaşan bir hediye takdim ettiler. İngilizler ise Hürmüz'ü işgal ettikten sonra Şah'a herhangi bir hediye göndermediler.<sup>163</sup>

17. yüzyılın ilk çeyreğinde İngiltere-Hollanda ilişkilerinde bir yakınlaşma egemen oldu. Bunun sebebi ise Basra körfezinde ortak hedefleri olan Portekiz varlığını yok etmek istemeleri idi.<sup>164</sup> İngiliz ve Hollanda Doğu Hindistan Şirketlerinin kurulmasının ardından bir yandan Portekizliler ve diğer yandan Hollandalılar ile İngilizler arasında rekabetler artmaya başladı. İngilizler, Portekizlilere karşı rekabetlerinde müttefikleri Hollanda'ya ve dostları I. Şah Abbas(1587-1629)'a itimat ediyorlardı.1622 yılında Hürmüz adasında Portekizlilerin kalesini yıkmayı başardılar.<sup>165</sup>İngilizlerle Hollandalılar arasındaki direkt sürtüşme, İngiliz şirketinin protestosuna rağmen Hollandalıların Bender Abbas'ta gümrük vergisini ödemeyi reddettikleri zaman başladı. İngilizler 1622 yılında Hürmüz'ü işgal etmeden önce I. Şah Abbas ile yaptıkları anlaşma gereğince gümrük vergisi gelirlerinin yarısını alıyorlardı. İngilizlerin Hollanda şirketinin Hürmüz adasını ele geçirmek için Hollanda-İran komplosunun varlığına dair bazı şüpheleri vardı. Hollandalılar, Nisan 1625 yılında İran'ın düşman kuvvetlerine karşı Basra körfezini savunmak üzere Hürmüz'de üs edinmek için Hürmüz'ü kendilerine vermesi konusunda Şah Abbas'ı ikna etmeye çalıştılar.

Şah Abbas 1629 yılında öldüğü zaman halefi Şah Safi, İngiliz şirketinin imtiyazlarını yeniledi. Fakat Hollandalılar da benzer imtiyazlar elde ettiler. Şah Safi, İran mallarından istedikleri her şeyi elde etmeleri konusunda Hollandalılara özgürlük verdi. Böylece Hollandalılar, İran ticaretinde ilk sırayı işgal etmiş oldular. İngilizlerin Basra körfezindeki ticari nüfuzu 1627'den itibaren zayıflamaya ve İran

<sup>163</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e, C I, 1991, s.190-191

<sup>164</sup> Isam Halil Muhammet İbrahim El Salih, Es-Siyasetü'l-Britaniyye fi'l-Khalijî'l-Arabî El-Ehdaf ve'n-Netaic 1600-1843, British Politics in the Arab Gulf: Goals and Results, Mecelletü Midadi'l-Âdâb, Edebiyat Fakültesi, Irak Üniversitesi, 2012, Sayı 4, C I, s. 452

<sup>165</sup> Jamal Zakariya Qasim, a.g.e, C I, 1997 s. 146

limanlarındaki yerini yavaş yavaş Hollanda nüfuzu almaya başladı. Bunun için İngiliz şirketi, 1630 yılında harcadığı tüm çabalara rağmen Hollanda şirketinin İran ticaretinden elde ettiğinin % 20'sinden fazlasını elde edemedi. Hollanda şirketi, Hürmüz'ü geri almaya girişen Portekiz donanmasını dağıtmak için İran'a askeri yardım takdim ederek İranlı güçlerin yanındaki konumunu sağlamlaştırdı.<sup>166</sup> Hollandalıların doğu denizlerindeki üstünlüğü konusunda zikredilen sebeplerin en barizi güçlü deniz filolarına güvenmeleriydi. Bundan daha önemlisi Batavia'da inşa ettikleri ticaret şirketine Hollanda hükümetinden büyük mali dayanaklar elde etmeleriydi. Şirketin kurucuları Hollanda hükümetiyle güçlü bir bağa sahiptiler. Faaliyeti ticari çıkarlarla kısıtlı olan İngiliz Doğu Hindistan şirketinin aksine Hollanda hükümeti üzerinde etkiye sahiptiler.<sup>167</sup>

Hollandalıların ve İngilizlerin bakış açılarının yanı sıra yürütmüş oldukları faaliyetler pratik açıdan da benzerlik gösteriyordu. Birbirlerine olan karşılıklı nefretlerin temelinde aralarında var olan rekabetti. 1620'lerde aralarındaki rekabetten dolayı Asya'da şiddetli çekişmeler patlak verdi. Bu durum 1652 yılında aralarında savaş çıkmasına sebep oldu. Söz konusu savaşın körfezde İngiliz varlığı üzerinde tehlikeli sonuçları vardı.<sup>168</sup> Basra körfezi, 1630 yılından beri Bender Abbas, Kaşm ve İsfahan'da bulunan Hollanda ticaret acenteleri aracılığıyla Hollanda nüfuzunun artışına maruz kaldı. Hollandalılar, İran ipek ticareti konusunda kendilerine ve İngilizlere verilen imtiyazları sonlandırmakla tehdit eden Şah Safi'ye karşı bazen İngilizlerle işbirliği yaptılar. Fakat Hollanda şirketi, 1632 yılında Maskat'ı istila etmek için saldırıya hazırlanan Han Şiraz ile ilişkisini pekiştirdi. 1622 yılında Hürmüz adasını işgal etmek için İngiliz şirketinin I. Şah Abbas'a vermiş olduğu askeri desteğin benzerini kendisine takdim edeceğini vaat etti. Hollanda şirketi, verdiği sözden faydalandı ve bundan dolayı 1633 yılında İran'dan büyük miktarda ticaret malları nakletti. Aynı zamanda gümrük muafiyeti hakkını elde ederek 1625'ten 1633'e kadar naklettiği senelik ticaret mallarının kıymeti yıllık 30000-40000 tomen arasında değişen bir meblağ olarak tahmin ediliyordu.

<sup>166</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e, C I, 1991, s.191-192

<sup>167</sup> Jamal Zakariya Qasim, a.g.e, C I, 1997 s. 147

<sup>168</sup> B.J. Slot, Tercüme: Ayida Khuri; Muhammed Mursi Abdullah, a.g.e, s. 85

Bunun için İngiliz şirketi, İran ticaretinden elde edebileceği ticari kârları ihmal ettiğinden dolayı Bender Abbas'taki İngiliz vekiller sorumluluğu şirkete yüklediler. Çünkü İngiliz şirketi, ticari kâr oranı % 300-400'e ulaşan İran ticaretini Hollanda şirketine bırakmıştı. Hollanda'nın İran'daki çıkarları arttıkça Hollanda şirketinin İranlı yetkililerle sağlam bir ilişki kurma isteği daha da arttı. Şirket vekilleri Şah'a hediye takdim etmek için İsfahan'da Şah'ın sarayını ziyaret edemedikleri zaman şirket, Şah'a ve ileri gelenlere nakdi meblağlar sunması için temsilcilerini görevlendirirlerdi. Hollanda şirketinin elde ettiği İran mallarının kemiyeti, şirketin İranlı yetkililere takdim ettiği hediyelerin ve nakdi meblağların kıymetine bağlıydı.

1640'lı yıllarda Hollanda şirketi, İran ve Basra körfezinde baharat ticaretine hâkim oldu. Aynı zamanda İran mallarının ihracatını tekeline aldı. Bu şekilde Basra körfezi ticareti Hollanda egemenliğine girdi. Hollanda şirketinin gemi ve mallarının çoğunluğu Bender Abbas'taydı. Bu da Hollandalıların rakipleri İngilizler üzerinde üstünlük kurmalarına sağladı. İran'daki İngiliz şirket vekillerinin şirket başkanlığından İsfahan'daki acenteyi kapatma ve sahip oldukları şeylerin güvenliği için Haziran 1645 yılında Bender Abbas limanından Basra'ya nakletme konusunda yayınlanan talimatları uygulamada gecikmelerine rağmen Hollandalıları 1643 yılında Basra'da ilk ticaret acentesi kurmak için Basra'ya doğru yönelmelerine mecbur bıraktı.<sup>169</sup> 1645 yılında II. Şah Abbas(1641-1666) Hollandalılara yeni ticari kolaylıklar sağladı. Bundan dolayı İran hâkimiyetine bağlı tüm limanlardan İran ipeğinin ihracatını yapma imtiyazını ve vergilerden muaf olma hakkını elde ettiler. Görülmemiş bir şekilde Hollanda'nın nüfuzunun büyümesi ve ticari faaliyetinin genişlemesinin sebebi, ticaret mallarının fiyatlarını indirmesi ve bazen de gerekli ticari imtiyazları elde etmek için askeri güç kullanmasıydı.<sup>170</sup> 1670 yılında Hollandalılar, körfezde İngilizlerle Portekizliler arasında kendilerine tehlike oluşturabilecek bir ittifak olmasından dolayı endişelendi. Çünkü İngilizler, Portekizlilere kaybettikleri yerleri geri almaları için yardım takdim edebilir ya da yeni yerler kurup buralara sahip olabilirlerdi.<sup>171</sup>

<sup>169</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e, C I, 1991, s.193-194

<sup>170</sup> Isam Halil Muhammet İbrahim El Salihi, a.g.e, s. 452

<sup>171</sup> B.J. Slot, Tercüme: Ayida Khuri; Muhammed Mursi Abdullah, a.g.e, s. 209

17. yüzyılın ortası, doğu sularındaki egemenliğin Portekiz'den İran'da ve körfezde ticaret pazarlarına hâkim olan Hollanda'ya geçtiğine şahit oldu. Bu pazarlarda İngiliz ticaretinin önemli bir etkisi kalmadı. Hollandalılar, 1649 yılında İranlı yetkililerden başka imtiyazlar elde etti. Arapların 1650 yılında Portekizlileri Maskat'tan çıkarmalarından sonra Basra körfezinde Hollandalıların konumu güçlendi. Körfez'de artık Hollandalıların rakibi olan Avrupalı güçler yoktu. Bundan sonra on gemilik Hollanda donanması Bender Abbas limanına ulaştı ve büyük miktardaki doğu mallarını burada boşalttı.

Aynı şekilde on bir Hollanda gemisi 1651 yılında Bender Abbas limanına vardı ve limanda boşalttığı malların değeri 100 bin cüneyhe ulaştı. Bu da Basra körfezinde İngiliz ticaretine büyük zarar verdi. Ayrıca Hollandalılar gümrük vergisinden muaf bir şekilde mallarını İsfahan'a getirme ayrıcalığını kazandılar. Gümrük vergisinden muaf tutulan İngiliz mallarının değeri 5000 bin tomene ulaşırken Hollanda mallarının değeri ise 20000 tomene ulaştı. Bu da İran'daki Hollanda ticaret hacminin İngiliz ticaretinin dört misli üzerinde olduğuna delalet ediyor.

Her ne olursa olsun Hollanda şirketi, Basra körfezinde İngiliz şirketinden daha fazla başarı sağladı. Hollanda-İngiliz rekabeti 17. yüzyılın ikinci yarısında zirve noktasına ulaşırken aralarındaki rekabet 17. yüzyılın ilk çeyreğindeki İngiliz-Portekiz rekabetinden daha çetin ve şiddetliydi. İngilizler, Hollanda rekabetinin İngiliz çıkarları üzerinde Portekiz rekabetinden daha tehlikeli olduğunu fark ettiler. Böylece Hollandalılar, Basra körfezinde İngilizlerin en çok korktuğu rakip haline geldiler. İki taraf arasındaki siyasi ve ticari rekabet 18. yüzyılın yarısına kadar devam etti.<sup>172</sup> 18. yüzyılın sonlarına kadar İngiltere İran'da nüfuzunu genişletemedi. Çünkü ticari çıkarları ve maddi kazançları ilgi alanının başında geliyordu. Fakat bu durum 19. yüzyılın başında değişti. Özeldir İngiliz ve genelde ise Avrupa nüfuzu İran için siyasi ve iktisadi işlerde büyük ve etkileyici bir rol yürütmeye başladı.<sup>173</sup> Hollanda, nüfuzu zayıflayınca Basra körfezini İngilizlere terk etti.<sup>174</sup>

<sup>172</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e, C I, 1991, s.194-195

<sup>173</sup>İsam Halil Muhammet İbrahim El Salihi, a.g.e, s. 456-457

<sup>174</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e, C I, 1991, s.195

#### 4.1.2.Basra Körfezi'nde Hollanda Nüfuzunun Yıkılışı

John Fryer, 1677 yılında Basra körfezini ziyaret ettiğinde ifadelerinden anlaşılacağı üzere Hollanda nüfuzu bu tarihte artmaya başladı. Fakat bundan sonra dikkat çekici nokta ise körfezde ve Hint okyanusunda Hollanda nüfuzunun maruz kaldığı ani gerilemedir. Bu gerilemenin en önemli sebebi 1652-1674 yıllarında İngiltere'ye karşı peş peşe girdiği savaşlardır. Bu savaşlarda Hollanda'nın deniz ve askeri gücünde aşırı yıpranma meydana gelmiştir. 1674 yılında XIV. Louis zamanında Hollanda ve Fransa arasında çıkan çatışmada durum daha da kötüleşti.<sup>175</sup>

Ortak düşman Fransa'ya karşı koymak için 1674-1677 yılları arasında yapılan İngiliz-Hollanda işbirliği, hem batıda hem de doğuda Hollanda çıkarlarını etkiledi. Hollanda nüfuzu, 1688'den itibaren Basra körfezinde zayıflamaya başladı. Hollanda, ticari merkezlerini İngiltere'nin yararına olacak şekilde kaybetmeye başladı. İran Şahı, durumun İngilizlerin yararına olduğunu fark ettiğinden dolayı onların yanlarında yer aldı. Hint sanayi ürünlerini tekellerine almak için İngiliz tüccarlarıyla Hollanda tüccarları arasındaki çatışma şiddetlendi. Ancak İngilizler rakipleri üzerinde üstünlük sağladılar ve yün ticaretini tekellerine aldılar. Bu şiddetli rekabete rağmen İngilizler ve Hollandalılar 1690 yılında ortak donanmalarıyla yenilgiye uğratan Fransa'ya karşı durdular. Fakat çok geçmeden 1692 yılında Fransa donanmasına benzer bir yenilgiye uğradılar.

17. yüzyılın sonunda Basra körfezinde İngilizlerin merkezi çeşitli alanlarda eskisinden daha iyi olmaya başladı. Safevi devleti son döneminde Osmanlı devleti ve körfezde Araplarla yaptığı savaşlardan dolayı zayıflamasına rağmen İngiliz nüfuzu, güçlenmeye ve gelişmeye başladı. Bunun sebebi Hollandalıların isteklerinin ve arzularının bitip Avrupa kıtasında güçlerinin zayıflamasıdır. Özellikle bu durum Basra körfezindeki Hollanda şirketinin merkezini etkiledi. Bununla birlikte körfez bölgesinde siyasi ve iktisadi vaziyet İngilizlerin yararına gelişti.<sup>176</sup>

Hollanda'nın Fransa'ya karşı yapılan savaşla (1672-1678)meşgul olmasının ve Hollanda Doğu Hindistan şirketinin Hollanda hükümetinden aldığı siyasi ve maddi

<sup>175</sup> Jamal Zakariya Qasim, *a.g.e*, s. 149-150

<sup>176</sup>Abdulaziz Awad, *a.g.e*, C I, 1991, s. 219-220



desteğini kaybetmesinin İngilizlerin üzerinde olumlu etkisi vardı. Böylece Basra körfezi ve Hint okyanusuna tek başlarına hâkim olma yolu açıldı.<sup>177</sup>

Hollandalıların İran'daki nüfuzlarını sağlamlaştırma girişimleri başarısızlıkla sonuçlandı. 1690 yılında Hollanda elçisi yün ticaretini Hollandalı tüccarların tekeline almaya yönelik Şah'tan ferman almak hedefiyle İsfahan'a bir ziyaret gerçekleştirdi. Ancak bunda başarılı olamadı. İngiliz imtiyazlarının yenilenmesini engellemek için büyük bir meblağ harcayan Hollandalıların itirazlarına rağmen İngilizler önceki imtiyazların yenilenmesini Şah Hüseyin'den elde ettikleri zaman 18 Haziran 1697'deki diğer bir Hollanda girişimi başarısızlıkla sonuçlandı. 1699 yılında Hollandalıların İsfahan'da bulunan acentelerini İran Şahının ziyaret etmesine yönelik bir başka girişimleri oldu. Bunun için Şah Hüseyin'in Temmuz 1699'da İsfahan'daki İngiliz acentesine yaptığı ziyareti ve Hollanda acentesini ziyaret etmeyi reddedişi, İran ve Basra körfezindeki Hollanda nüfuzuna karşı yöneltilmiş etkili bir darbe sayılabilir. Çünkü bu durum Bender Abbas'ta Hollanda kalesindeki çalışmanın durdurulmasıyla ilgili emri yayınlayan İran Şehbenderin tavrının hemen değişmesine sebep oldu.

Önemli ticari çıkarları olan İngiliz ve Hollandalıların 17. yüzyılın sonunda Basra körfezinde üstün konumlarına rağmen, 16. yüzyılda Portekizlilerin ya da 17. yüzyılın ortasında Hollandalıların faydalandığı aynı derecedeki üstünlüklere sahip değildi. Aynı şekilde 17. yüzyılın sonu, bir yandan Safevi ailesinin zayıflama emarelerinin ortaya çıktığı yeni gelişmelere, diğer yandan da körfez sularında Umman Araplarının öneminin artmasına şahit oldu.

Sonra İngiltere, Hollanda'ya İngiliz donanmasının himayesinde ticaretini güvenli bir şekilde nakletmesine izin verdi. Basra körfezinde ve Hint okyanusunda 17. yüzyılın son çeyreğinden itibaren küresel şartlar İngilizlerin yararına değiştiğinden dolayı 18. yüzyılın ilk yarısında İngilizler çok geçmeden Hollanda'nın ticaret imparatorluğuna hâkim oldular. İngiliz şirketi 1687 yılında Bombay'ı mülkiyetine dâhil etti. İngiliz şirketi Hint okyanusu, Basra körfezi ve Kızıldeniz'in batı kısmındaki şirket işlerini buradan kontrol etti. 1707 yılında bütün İngiliz ticaret kuruluşlarını İngiliz Doğu Hindistan Şirketi'ne kattı.

<sup>177</sup> Isam Halil Muhammet İbrahim El Salihi, a.g.e, s. 454-455

Hollanda'nın gerileyişi 18. yüzyılın ilk çeyreğinin sonunda zirveye ulaştı. Hollanda şirketi, 1753 yılında Basra'dan çekilmek zorunda kaldı ve daha sonra 1759 yılında Bender Abbas'ı terk etti. Araplar 1766 yılında Hark adasında korunan son limanlarını yok ettiler. Bender Rig hâkimi Emir Mohanna, Hollanda nüfuzuna nihai olarak son verdi.<sup>178</sup>

## **4.2. 17. Yüzyılda Hollanda'nın Yemen'deki Ticari Faaliyeti ve Osmanlılar**

### **4.2.1. Hollanda Doğu Hindistan Şirketinin Kuruluşu**

Doğu denizlerinde Portekizlilerin sömürgeci olarak yayılmasının sebebi haçlı askerlerine karşı zafer kazanıp harp alanında var olan güçlerini kullanarak iktisadi kaynaklara sahip olmaktı. Portekizliler, Ümit Burnu sayesinde doğu ile Avrupa arasında uzanan deniz ticaretini neredeyse yüz yıl kadar ellerinde tutmuşlardır. Portekiz'in Lizbon şehri, doğudan gelen malların çokluğundan dolayı adeta bir depo haline gelmişti. Söz konusu mallar, Portekiz ve Hollanda gemileriyle Lizbon şehrinden Avrupa'nın batısına, kuzeyine ve İngiltere limanlarına taşınıyordu. Avrupa'daki limanların en meşhuru, Belçika Antwerp limanıydı. Bu tarihlerde Antwerp limanı muhtelif baharat, İngiliz kumaşı, İtalyan ipliği, Alman gümüş ve bakırı gibi pek çok ürünlere ticaret ve finans merkezliği yapıyordu.<sup>179</sup>

1580 yılında Portekiz kralı Henry, arkasında erkek varis bırakmadan ölünce İspanya kralı II. Felipe, Portekiz tahtını ele geçirdi. Hollanda, İspanya tacına bağlıydı. Ancak 1581 yılında Protestan reform hareketine eğilim gösteren Hollanda'da, Katolik'in mutlak ve merkezi otoritesi olan İspanya kralına karşı bu zengin topraklardan servet toplamak amacıyla şiddetli bir isyan çıktı. Bunun üzerine kral, Hollandalılara ticaret mallarını kuzeye nakledilmelerini yasakladı. Ayrıca İspanya kendi tebaasından Hollandalılarla ticaret yapan Portekizlilere de ticaret yapmalarına izin vermedi.

<sup>178</sup> Abdulaziz Awad, a.g.e, C I, 1991, s.220-221.

<sup>179</sup> İsmail Hakkı Kadı, Arşiv Belgelerine Göre 18. y.y'da Osmanlı-Hollanda İktisadi Münasebetleri(Yüksek lisans Tezi), Türkiye Diyanet Vakfı İSAM Kütüphanesi, İstanbul 1997, s.5

İspanyol güçlerin Hollandalı tüccarlara yönelik baskıları arttı. Hollandalı tüccarların gemileri esir alınıp batırılmaya maruz bırakıldı ve Lizbon limanı Hollandalılara karşı kapatıldı. Hollandalılar, bu provokasyonlar karşısında sessiz kalmadılar. Portekizlilerin zaman zaman doğu mallarının fiyatlarını yükseltmeleri Hollandalıların öfkesini artırdı. Hollandalılar, 16. yüzyılın sonlarında, özellikle Portekizlilere itimat etmeksizin kendilerini direkt doğuya ulaştıracak yolları aramaya başladılar. Hindistan'a giden yolun gizliliğini korumak için en güçlü icraatları yürüten Portekiz imparatorluğunun dağılma belirtileri ortaya çıktıktan sonra Hollandalılar için, doğuda Portekiz sömürgelerine meydan okumanın kolay bir durum olduğu hissiyatı doğdu.

Hollandalılar, Portekizlilerle beraber çalışan ajanları aracılığıyla kendilerine ulaşan bilgilere güveniyorlardı.<sup>180</sup> Eskiden Lizbon ve Goa'da Portekizlilerle birlikte çalışmış birtakım tüccarlar İspanyol ve Portekizlilerin denizcilikle ilgili haritalarına sahip olarak Amsterdamlı tüccarlara harita konusunda faydalı bilgiler tedarik etmişlerdir. Söz konusu tüccarlardan Jan Huijgen van Linschoten, Riijs geschrift ve Itinerio naer Oost ofte Portugaels Indien isimli kitapları yazmış ve kitapların muhtevasında deniz yollarıyla ilgili haritalarla Portekizlilerin yapmış olduğu keşifler hususunda bilgiler yer almaktaydı.<sup>181</sup> Ajanlar, Portekiz gemi ve filolarıyla beraber Hindistan'a ulaşmaya çalıştılar. Bu ajanların başında Hollanda'nın Harlem eyaletinde büyük bir aileye mensup olan Linschoten gelmektedir. Ruhbanlığı düzenli bir şekilde yaptıktan sonra 1583'te piskopos Ceva eşliğinde Hindistan'a gitti. Başpiskoposun sekreteri olarak çalıştı. Konumu gereği ticaret, ulaşım yolları ve doğu ürünleri ile ilgili olarak Hindistan hakkında önemli bilgiler elde etti. 1592 yılında Hollanda'ya döndükten sonra araştırma ve incelemelerini özel bir ekle birlikte yayınladı. Bu eke, ayrıntılı haritalar ve açıklamalı resimlerle birlikte gemilerin seyrüseferi, ticaret rüzgârları, su akımları, limanlar ve adalarla ilgili olarak deniz bilgilerini de ekledi. Linschoten'un yayınlamış olduğu kıymetli bilgiler Hollandalıların ilgisini çekti.

<sup>180</sup> Abdulvehhab Sinan El-Nuri, El Alâqatü'l-Yemeniyye el-Hollandiyye(1600-1978)

[العلاقات اليمنية - الهولندية ( 1600 م - 1978 م )

[http://www.ahl-qlquran.com/arabic/show\\_article.php?main\\_id=12563](http://www.ahl-qlquran.com/arabic/show_article.php?main_id=12563), (Erişim: 15 Ekim 2015)

<sup>181</sup> İsmail Hakkı Göksoy, Hollanda Sömürgeciliği, TDVİA, Cilt XVIII, s 226

Hollanda isyanı başarılı oldu ve Birleşik Yedi İller Cumhuriyeti kuruldu. Genel delegeler konseyi 1588 yılında yönetime geçti. Konseyin merkezi Lahey'deydi. Bu iller yarı bağımsız illerdi. Çoğu zaman konseyde söz sahibi olan il, Holland idi. İllerin ayrı konseyleri, genellikle 18 şehrin temsilcilerinden oluşuyordu. Şehirlerin en önemlileri Amsterdam şehriydi. Bu şehirleri, üyeleri zengin tüccar grubu tarafından seçilen belediye konseyi yönetirdi. Cumhuriyetin fiili otoritesi, yalnızlığı tedrici olarak artan ve temel hedefi ticari çıkar olan belediye kesiminin elinde yoğunlaşmıştı.

Kısa bir sürede ekonomik ve ticari nüfuzun gelişmesi sonucu denizci, savaşçı ve siyasi bir cumhuriyet ortaya çıktı. Kuzey denizi üzerinde ve Ren ile Maas nehirleri ağzında bulunan seçkin coğrafi konumdan dolayı balık avı ve deniz ticareti isyandan uzun süre önce gelişmişti. Hollanda, Baltık denizinde ticaretin buluşma noktasını teşkil etti. Hollanda gemileri, 1590'lı yıllarda Akdeniz havzasına girdi. Bundan birkaç sene sonra doğuya doğru düzenli bir deniz ticareti gelişti. Aynı zamanda Maluku adalarına doğru da bağımsız bir deniz ticareti başladı. Buraya deniz ticaretinin başlamasının sebebi, 1580 yılından beri İspanya kontrolünde bulunan Lizbon biber pazarından uzaklaşmaktı.

Böylece Avrupa'nın kuzey batısıyla sınırlı kalan ticaret bölgesi, kısa bir süre içinde nüfuzu dünyanın değişik yerlerine uzanan geniş bir ticaret imparatorluğuna dönüştü. Amsterdam bu imparatorluğun merkeziydi. Amsterdam, dünyanın farklı yerlerinden getirilen büyük miktardaki ürünleri depolarında saklıyor ve buradan da farklı ülkelere dağıtım yapıyordu. Dolayısıyla bundan büyük bir kazanç sağlıyordu. Aynı şekilde büyük miktardaki para ve servetler dev projelere yatırılıyordu.

Deniz ticareti ve balık avlamak için birçok gemi gerekiyordu. Dolayısıyla bu durum önceden benzeri görülmemiş gemi yapımının gelişmesine katkı sağladı. Çeşitli şehirlerde tersaneler kuruldu. En önemlileri Amsterdam, Middelburg ve Ren nehri bölgeleriydi. Kereste yontma, ip örme ve yelken dokuma atölyeleri gibi gemi yapımıyla ilgili bir dizi imalatlar gelişti. Bunun yanı sıra, denizcilik sanatında birçok ıslahatlar yapılarak düzenli deniz eğitime başlandı. Özellikle Amsterdam'da coğrafi harita çizme sanatı gelişti. Ayrıca büyük bir deniz kuvveti inşa edildi.

Gerektiğinde ticaret filolarına eşlik ediyor, rakip ticaret filolarıyla savaşıyor ve cumhuriyetin kıyılarını saldırılardan koruyordu. Hatta Hollanda filosu 20 bin gemi barındırır olmuştu. Derin bir araştırmadan sonra denize doğru açılıp Portekizlilerle rekabet etmeye başladılar. 1594 yılında Hollanda'nın kuzeyinden dokuz tüccar Amsterdam'da bir araya gelerek Uzak Topraklar Şirketi(Company of far land) adını verdikleri bir şirket kurmaya karar verdiler. Uzak doğudaki baharat ticaretini ele geçirmek için Hindistan'ın doğu adalarına iki ticaret filosu gönderdiler.

Doğuya birçok kez gelen ve faydalı bilgiler toplayan Cornelis de Houtman Hollanda filosunun komutanlığını devraldı. Cornelis de Houtman, 1592 yılında tüccarlar tarafından ticaret filosunun çalıştırılmadan önce bilgi toplaması için Lizbon'a gitmekle görevlendirildi. Gerçekten de Houtman ticari ve stratejik açıdan büyük bir başarı gerçekleştirdi.<sup>182</sup> De Houtman komutasındaki tüccar ve denizcilerden oluşan ilk Hollandalı grup 1595'te Cava'ya geldi.<sup>183</sup> Ümit Burnu'nu geçerek Hollanda ile Bantam kralı arasında ilk defa bir ticaret anlaşması yaptı. Böylece Hint adalarını Hollanda ticaretine açmış oldu. Daha sonra filo, 80 bin florinden fazla büyük kârlar gerçekleştirdi. Fakat filo, 1597 yılında Texel limanına birçok denizcisini kaybetmiş bir şekilde döndü. 249 mürettebattan sadece 80'i dönmüş ve gemilerden birisi de batmıştı.

Hollandalıların Asya ile bağımsız ticari ilişkiler kurabileceği ve Portekiz rekabetine üstün gelebileceği anlaşıldı. Holland ve Zeeland şehirlerindeki zengin tüccarlar öncekinden ayrı ve özel isme sahip bir şirket organize ediyorlardı.

Hem ticari hem de cumhuriyetin çıkarları açısından özel şirketler arasındaki şiddetli rekabetten kaynaklanan olumsuz sonuçlardan kaçınmak için Baş Müsteşar Van Oldenbarnevelt bu şirketleri birleştirmeye karar verdi. Tüccarlar, 1602 yılının başlarında ticaret kurumlarının birleşmesini ve uluslararası ticaret alanında etkin ve güçlü bir şirket oluşturmayı araştırmak üzere bir araya geldiler. Sonuçta bu kurumlar, 6,5 milyon florin değerindeki sermaye ile Hollanda Doğu Hindistan Şirketi adını

---

<sup>182</sup> Abdulvehhab El-Nuri a.g.web, .2014

<sup>183</sup> Dr. İsmail Hakkı GÖKSOY, Endonezya'da İslam ve Hollanda Sömürgeciliği, İsam Yay., Ankara 1995,s.16

verdikleri tek bir şirkette birleşti. Bu birleşme 20.03.1602 yılında Hollanda Millet Meclisi'nden yayınlanan fermana göre gerçekleşti.<sup>184</sup> Bu şekilde Hollanda Şirketi, Basra Körfezi, Kızıldeniz ve Hindistan'da bulunan yabancı şirketlerle rekabet içerisine girdi. İngiliz filosuyla birleşerek Portekiz mevzi ve filolarını imha ettiler.<sup>185</sup>

Hollanda Millet Meclisi, yeni şirkete 21 yıllığına doğu ticaretini tekeline alma hakkı verdi. Ayrıca şirkete, doğudaki Avrupalı şirket ve güçlerle rekabet edebilmek için Hint Okyanusu'nda bulunan krallık ve devletlerle anlaşmalar yapmak, toprakları işgal etmek, kaleler kurmak ve orduları hazırlayıp savaş ilan etmek gibi geniş yetkiler verdi. Böylece Hollanda Doğu Hindistan Şirketi, İngiliz ve Fransız Doğu Hindistan Şirketleri gibi topun gölgesi altında ticaret faaliyeti yürüten sömürgeci bir ticaret şirketi oldu.<sup>186</sup> Mezkûr Hollanda şirketiyle Hollandalılar, Ümit Burnu'ndan başlayarak Basra Körfezi'nde yer alan Bender Abbas limanından doğuda Hint adalarının uç kısımlarında bulunan Timor'a kadarki alanda sağlam tesis ve ticari merkezler inşa etmişler ve bu sayede sömürge imparatorluğu ihdas etmişlerdir.<sup>187</sup>

Yatırımcıların on yıllık süreyle sermayelerini yatırmaları gerekiyordu. Bu süre zarfında sermayelerini geri alma hakları yoktu. Şirkete en küçük ayrıntısına kadar kanunlar konuldu. Şirket Amsterdam, Zeeland veya Middelburg, Rotterdam, Delft, Hoorn ve Enkhuizen şeklinde altı odaya ayrıldı. Bu odaların mütevellî sayısı sırasıyla şöyleydi:(20-12-7-7-7-7). Mütevellîler, önceki şirketlerdeki aynı makamlarda bulunuyorlardı. Gelecekte ortaya çıkacak boş kadrolarda ise ilgili şehirlerin başkanları tarafından seçilecek ayanlar yer alacaktı.

Merkezi yönetim konseyi ise 17 kişiden oluşuyordu. Konseyi Amsterdam'dan 8, Middelburg'tan 4 ve küçük şehirlerin her birinden birer temsilci teşkil ediyordu. Konseyin merkezi, sırayla 6 yıl süreliğine Amsterdam'da ve iki yıllığına Middelburg'ta olacaktı. Yatırımcılar ise şirketin yönetim ve siyaseti konusunda baştan beri herhangi bir yetkiye sahip değillerdi. Yöneticilerle belediye yetkilileri

---

<sup>184</sup> Abdulvehhab El-Nuri, a.g.web., 2014

<sup>185</sup> Abdülaziz Muhammed SALİH, Basra Körfezi'nde Osmanlı-İngiliz Mücadelesi ve Midhat Paşa(1869-1872), İstanbul 1996, s. 25

<sup>186</sup> Abdulvehhab El-Nuri, a.g.web., 2014

<sup>187</sup> İsmail Hakkı Göksoy, a.g. mad, s. 226

arasındaki ilişkiler sağlamlaştı. Bundan dolayı Hollanda hükümeti şirketin yönetim konseyini kontrol ediyordu.

Önceki şirket gemilerinin hedefi sadece ticari kâr gerçekleştirmekken Hollanda Doğu Hindistan Şirketi'nin Hint takımadalarına gönderdiği filolar, Portekiz'e zarar vermeyi ve Asya'daki kalelerine saldırı yapmayı içeren askeri emirleri içeriyordu. Hollanda, Portekizlilere düşman olarak ve Hindistan'da Portekizlileri yok etme isteğiyle rekabet sahasına indi. İşte burada rekabet başladı. Hollandalılar nüfuzlarını Portekiz nüfuzu hesabına dayatmaya başladı. Hollandalılar, Portekizlileri Hint sahillerinden çıkarmak için yerel vilayetlerle ittifaklar düzenleyerek müdahale konusunda özel bir yöntem izlediler. Burada Portekiz hâkimiyetinin bittiği bir vakitte Hollanda egemenliğinin ortaya çıktığı söylenebilir.

Hollandalıların doğuda uyguladıkları plan, *misyonerlik*<sup>188</sup> meselelerine girmeksizin mümkün olduğu kadar büyük ölçüde ticaret elde etmek için ülkedeki halklarla sessiz bir şekilde hareket etmekte. Daha sonra bu üslupları güç kullanmaya doğru değişmeye başladı.

17 kişi, Hollanda gücünün Asya'da yoğunlaşmasına karar verdi. Bunun için kendisine danışma kurulunun yardım edeceği genel bir başkan tayin ettiler. Genel başkan, şirketin işlerini mal deposu olarak da kullanılacak olan merkezi bir noktadan yönetmesi gerekiyordu. İngilizlere, Cakartalıları ve Bantamyalıları üstün gelmek için 1619 yılında Cakarta'da Batavya şehrinde bu merkez tesis edildi. Çok geçmeden burada depolar ve tersaneler inşa edildi. Hollanda Doğu Hindistan Şirketi genişleyerek Hint Okyanusu'nda Portekiz'e bağlı olan önemli stratejik merkezleri

---

<sup>188</sup> “İslam ülkelerine yönelik yoğun misyonerlik faaliyetleri Batılı ulusların sömürge faaliyetlerine paralel olarak ortaya çıkmış ve gelişme göstermiştir. 15. asırda misyonerler, ilk defa seyyahlar ve tüccarlarla birlikte sömürge topraklarına gelmeye başladılar. Senegal açıklarındaki Yeşil Burun ile Gabon açıklarında misyonerlik merkezleri kurmaya başladılar. Bilhassa Kalvanist Kilisenin ve Katolik kiliselerinin faaliyetlerini bu bölgede 16. yüzyıldan itibaren Kenya'nın Atlas Okyanusu sahillerinde, Mozambik boğazı boyunca ve Güney Afrika'nın uç bölgelerinde görmek mümkündür. Çünkü Portekizliler o dönemlerde buraları kısmen Hıristiyanlaştırmışlardı. Ancak halkın animist inançları misyonerlerin öğrettikleri karşısında daha baskın çıkmıştı. Doğu Afrika sahillerinde ise İslam çok önceden yayıldığından buradaki Svahili kültürü engeliyle karşılaşmıştı. Köle ticaretinin yasaklanması gibi insani ve dini hedeflerle hareket eden misyonerler 17. Asrın sonlarına doğru Afrika kıtasına giden seyyahların topladığı bilgilerin de ışığında burada yeniden misyoner teşkilatlarını kurdular. Bu seyyahlar arasında önemli birkaç isim şunlardır: Mungo Park(1795-1797 Senegal-Mali, 1805-1806 Senegal-Nijerya), R. Ve J. Lander Kardeşler (1830-Nijerya), D. Livingstone (1866-1873 Mozambik-Kongo), H.M. Stanley (1875-tanzanya-Kongo)” bkz. Muhammed Tandoğan, Afrika'da Sömürgecilik ve Osmanlı Siyaseti(1800-1922), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2013, s.77-78

işgal etti. Dolayısıyla şirket, kısa bir süre içinde kapsamlı olarak baharat naklederek büyük kârlar elde etti. Böylece Hollanda Doğu Hindistan Şirketi, Asya'da anlaşmalar yapan, ticari ve siyasi ilişkiler kuran bağımsız bir devlet konumuna geldi. Daha sonra da Endonezya'da sömürgeci bir yönetime dönüştü.

Gerçekten şirket, Endonezya'da Hollanda sömürgeciliğinin pekişmesinde temel bir rol oynadı. Şirket, İngiliz ve Fransız İmparatorluğundan sonra üçüncü olarak addedilen Hollanda İmparatorluğunu oluşturmada en büyük destekçilerden biriydi. Şirket, faaliyet alanını Asya'nın her bölgesinde Japonya'dan Yemen'e bazen barışçıl yollarla bazen de şiddet kullanarak genişletti. 1609 yılında Japonya'nın Hirado şehrinde ticaret istasyonu kurdu. Şirket Tonkin, Pattani ve Arakan'da ve başka yerlerde geçicici ticari merkezler kurdu. Bangladeş'teki Hugli ticaret istasyonu büyük bir öneme sahipti.

Pieter Van Den Broecke, 1616 yılında Hint yarımadasının kuzeybatı tarafında Surat'ta ticari bir istasyon kurdu. Hindistan'daki Ahmedabad ve Akra, İran'da ise Bender Abbas istasyonu gibi bir dizi şubelerin yanı sıra Moha istasyonu da onun sorumluluk alanına giriyordu. Seylan 1656 yılında işgal edilince ve 1663 yılında Portekizliler Koçi'den çıkarılınca şirket, Koçi'de tarçın ve biber ticaretini tekeline geçirdi. Son olarak şirket, 1652 yılında Hollanda'dan Doğu Hindistan'a giden filolara taze besin ve su temin edilmesi için Ümit Burnu'nda bir istasyon kurdu. Şirket emriyle Yeni Gine, Avustralya ve Yeni Zelanda keşfedildi. Ancak şirket, bu bölgeleri ticari kâr sağlamadığından dolayı buralarda ticaret yapmadı.<sup>189</sup>

17. yüzyılın başlarında İngilizlerden sonra Hollandalılar, Hint denizlerinde İspanya ve Portekiz'in yerine geçmişti. 1595 yılında Hollandalılar 4 gemi yollayarak Hint ticaretine başlamışlardır. Portekiz ile yapılan mücadelelerde başarılar elde etmişler ve bu yerlere yerleşmişlerdir.<sup>190</sup>Şirket, 17. yüzyılda Asya'da en büyük deniz gücüne ve ticaret müessesine ulaşmasına, neredeyse Portekiz deniz gücünü parçalamayı ve rakibi İngiliz Doğu Hindistan Şirketi'ni doğu Hint takımadalarından kovmayı başarmasına ve her yerde üstün gelmesine rağmen Hollanda Doğu Hindistan Şirketi 18. yüzyılda kuvvetini ve nüfuzunu yavaş yavaş kaybetmeye

<sup>189</sup> Abdulvehhab El-Nuri, a.g.web., 2014

<sup>190</sup> İsmail Hakkı Kadı, a.g.tez, s.7



başladı. Şirket ticaretten tarıma dönmeye başladı. Bundan dolayı şirket, 18. yüzyılın son çeyreğinde şirketin en önemli gelir kaynaklarından birisi olan kahve yetiştiriciliği gibi yeni ziraat alanlarına girdi.

İngiliz şirketi, özellikle 4. Hollanda-İngiliz savaşından sonra(1780-1784) Koromandel, Bangladeş, Malabar ve başka yerlerde rekabete girdi. Hollanda Doğu Hindistan Şirketi'nin önemli bir üssünü oluşturan Seylan 1796 yılında Napolyon döneminde İngilizlerin eline düştü.<sup>191</sup>

Hollanda 18. yüzyılda Amerika'daki sömürgelerini kaybetmesine karşın başka sömürge ve uluslararası deniz ticaretine hâkim olmasından dolayı iktisadi açıdan en sağlam devlet sayılmaktaydı. Avrupa teknelerinin yarısını ellerinde bulunduran Hollandalı tekne sahipleri deniz nakliyatının büyük bölümüne hâkimdiler. Bu sebeple Avrupa'nın aracı tüccarları konumundaydılar. Ayrıca ticari alanda lider ülke konumunda olması hasebiyle gemi endüstrisi ve diğer bazı sanayi kollarında da birinci sırayı işgal etmekteydi. Başka sömürgeci devletlere gemi yapıyor ve uluslararası doğu-batı ticaretine egemen konumda olmasından dolayı köle akışını da elinde bulunduruyordu. 1780 yılında İngilizler ile dört yıl kadar süren savaştan ve Hollanda'nın yenilmesinden ötürü Hollanda, başta Hint okyanusu olmak üzere okyanuslarda gücünü kaybetmeye ve zayıflamaya başladı.<sup>192</sup>

Şirketin tesisleri her yerde benzerlik göstermiyordu. Baharat adaları, Koromandel ve Seylan gibi şirketin egemenliği altında bulunan bölgelere hâkim makamında bulunan birisi bakıyordu. Bangladeş ve Surat gibi otoriteden yoksun, ancak önemli olan tesislere gelince müdür makamında bulunan birisi başkanlık ediyordu. Daha az öneme sahip Malabar, Moha gibi tesisler ise bir yöneticinin hükmü altındaydı. Mevkilerine göre farklı maaşlar alan bu yöneticiler, ticari ve askeri siyasetle ilgili kararların alınmasından sorumlu özel bir meclise başkanlık ediyorlardı.

Mezkûr ticaret istasyonlarının yönetim konseyleri Batavya'da Hindistan hükümetini temsil ediyordu. Bu konseyleri oluşturan altı Hint danışmanından oluşan bir meclisti ve bu meclise genel hâkim başkanlık yapıyordu. Genel hâkim ve

<sup>191</sup> Abdulvehhab El-Nuri, a.g.web., 2014

<sup>192</sup> İsmail Hakkı Göksoy, a.g.mad, s 227

danışmanları Hollanda'daki 17 kişiye teorik olarak bağlıydılar. Ancak onlar büyük oranda bağımsız bir siyaset izliyorlardı. Çünkü hızlı icraatlar yapmak için Avrupa'dan gelecek emir ve önerileri bekleyemezlerdi.

Hollandalı istihdam edilenlerin sayısı istasyondan istasyona farklılık gösteriyordu. Bölgeler farklı makamlara sahip askerlere ihtiyaç duyuyordu. Bu askerler Hollanda'nın en fakir şehirlerinden toplanıyordu. Aynı zamanda maaşları da düşüktü. Tüm istasyonlarda Protestan papaz ve cerrahların yanı sıra farklı mesleklere sahip ustalar bulunuyordu. Bu şirketlerin ticareti ve işleriyle ilgili yönetimi merkezi olup belirli aristokratların elinde bulunuyordu. Bu grup düzenli bir sıra takip ediyordu: Yardımcı, en alt tabakadaki tüccar, tüccar ve en yüksek tabakadaki tüccar. Bunların gözden kaçan şahsi ticaretleri, kendilerine ek bir gelir sağlıyordu. Bu şekilde çokları, bir veya daha fazla görevi tamamladıktan sonra büyük servetlerle dönüyordu. Tek bir görev 5 yıl sürüyordu.

Şirketin Avrupa pazarlarını donattığı baharatlar (tarçın, karanfil, küçük Hindistan cevizi, rezene ve biber) Asya'nın en önemli ürünlerini teşkil ediyordu. Ancak kumaş, 17. yüzyılın sonunda biberi ortadan kaldırdı. Diğer yandan 18. yüzyılda kahve ve çay yeni ürünler olarak ortaya çıktı. Şirket, söz konusu Asya ürünlerinin çoğunu değerli madenler, gümüş ve az miktarda da altın külçeleri karşılığında alması gerekiyordu. Şirket, değerli madenlerin Asya'ya gidişinin artmaması için Asya'nın farklı bölgelerinde yapılan ticarete aktif olmaya karar verdi. Örneğin tekstil ürünleriyle biber ve diğer ürünleri aldı.

Şirketin 1602 ile 1799 yılları arasındaki süre zarfında yapmış olduğu ticaret toplamına bakarsak kârların, harcamaları çok fazla aştığını göreceğiz. Bundan dolayı ticaret hacmi devamlı artıyordu. Fakat bu kârlar 18.yüzyılda göreceli olarak azalmaya başladı. Çünkü dördüncü Hollanda-İngiliz savaşının çıkmasından sonra 1780 yılında aniden derin bir düşüş yaşadı. Kâr, neredeyse harcama seviyesinin altına düştü. Şirketi iflas etmekten kurtarmak mümkün değildi. Bundan dolayı şirket, 1795 yılında kamulaştırıldı ve daha sonra 1799 yılında tasfiye edildi.

Şirketteki hissedarlar çoğu zaman yüksek olan yıllık kârlarını aldılar. Başlangıçta bu kârları kendilerine ayanlardan birisi ödüyordu. Sonra ise değeri %

400 -550 arasında değişen hisselerin değeri düştü. Bundan daha kötüsü ise denizciler, askerler, tüccarlar, tersane işçileri ve tersanede çalışan diğer işçiler işsiz kaldılar.<sup>193</sup>

#### **4.2.2. 17. Yüzyılda Hollanda Doğu Hindistan Şirketi'nin Yemen'deki Faaliyeti**

Hollanda'nın 17. yüzyılın başından beri Yemen'e karşı ilgisi vardı. Hollanda Doğu Hindistan Şirketi 1602 yılında kurulmasına rağmen şirket, Arap yarımadasına 1614 yılının Ağustos ayında ancak gemi gönderdi. Fakat Hollandalıların Portekizliler gibi Arap yarımadasında ilişkiler kurması tahmin edilmiyordu. Bunun sebebi ise, aşırı Katolik olan Portekizlilerin aksine Hollandalıların Protestanlık mezhebine bağlı olmalarıydı. Bundan dolayı Hollandalılar ne misyoner gönderdiler ne de kale inşa ettiler. Tam tersine onlar dört limana(Moha, Aden, Şihr ve Qishn) ve bazen de Hudeyde'ye uğramakla yetindiler. Moha ve Şihr'de iki acente kurarak burada vekil tüccarlar bıraktılar. Çünkü Hollandalılar bütün gayretlerini Hindistan'a doğru yöneltmişlerdi.

Bantam'da Hindistan işlerinden sorumlu genel Hollanda hâkimi, ticaret olanaklarını araştırmak üzere Arap yarımadasına bir gemi göndermeye karar verdi. Pieter Van Den Broecke komutasındaki Nsau gemisi, 2 Ağustos 1614 yılında Afrika'nın doğu kıyısı yakınlarında, Arap yarımadasının güney kıyısı ile bu kıyı üzerinde bulunan şehirlerarasında keşif yolculuğu yapmak için Bantam'a giden filodan ayrıldı. Ayrıca ağır silahlarla donatılmış olan gemi, biraz da mal taşıyordu. Gemi, 30 Ağustos'ta Aden önlerinde demir attı.

Beyaz bir bayrak taşıyan gemi, Aden'e geliş sebebini bildirmesi için Aden hâkimi Ali Ağa'ya bir elçi gönderdi. Hâkimin Hollandalılara karşı tasarrufu gerçekten cömertti. Gemi ertesi gün Aden limanına demir attı. Aden hâkimi, subaylardan birisini gemiyi teftiş etmesi ve Pieter Van Den Broecke'ı yemeğe çağırması için gemiye gönderdi. Broecke davete icabet etti ve büyük bir kutlama içinde askerlerin arasından geçerek saraya ilerledi.

---

<sup>193</sup> Abdulvehhab El-Nuri, a.g.web., 2014

Broecke bu esnada, Arap ülkelerinin en tehlikeli durumlarından birisi olan kum fırtınasıyla tanıştı. Bu durumu şöyle ifade ediyordu: “*Öğlen vakti karadan, sağanak yağmura benzeyen zifiri bir karanlık geldi. Karanlığa bakmaya korktuk. Fırtına bittiğinde gemi kırmızı kum tabakasına bürünmüş ve fırtına Habeşistan’a doğru yönelmişti.*” Bu olay, Avrupalı bir şahsın ilk defa dolaylı bir şekilde karşı karşıya kaldığı bir durumdu.

Aden hâkimi, Osmanlı sultanının müttefiki olan Prens Orange’in tebaasından olduklarından dolayı kendilerine ikramda bulundu. Broecke ve beraberindekiler Osmanlı vilayetlerinde deniz ticareti yapmak için sadrazam tarafından kendilerine verilen bir ruhsat taşıyorlardı. Ancak Aden hâkimi, aralarında dostane ilişkiler olmasına rağmen San’a’daki Osmanlı valisinin görüşünü alması için durumu valiye arz etmesi gerektiğini onlara bildirdi.

Broecke, istekleri konusunda San’a paşasından cevap beklerken Osmanlı sultanının müttefiki Prens Orange’in tebaasından olmasından dolayı rahat bir evde ikamet etme imkânı buldu. Cevabın olumsuz gelmesine karşılık Broecke, Şihr limanına doğru açıldı. Şihr limanı Hadramevt’in ana limanıydı. Burada kendisini Osmanlılara bağlı Hadramevt sultanı Mansur, Osmanlı padişahının müttefikine yakışacak bir şekilde karşıladı. Sultan Mansur 19 Eylül’de Broecke’e bölgeye muhterem bir tüccar olarak geldikçe kendisine bölgenin daima açık olacağını deklare etti. Bunun üzerine Broecke, burada bir ev kiralayarak birtakım ticaret mallarıyla beraber para ve üç adamını bıraktı. Bu adamların tüm görevleri Arapça öğrenmekti. Bu şekilde burada Hollanda acentesi açılmış oldu.

Broecke’un, Şihr limanını gerçek bir denizci gibi vasıflandırarak ekvator çizgisinde yer alan konumunu, iskelesini, bir saldırı karşısında zırh görevini temsil eden ve bombalanması halinde topların etkisiz kalacağı güçlü kalesini dikkatli bir şekilde beyan ettiğini hatırlatmak uygun olacaktır. Şihr limanının Hadramevt’in ana limanı olduğunu ve sultanın ikamet ettiği mekânın ise Hadramevt şehri olduğunu belirtti. Halkını ise, Hz. Muhammed (sav)’in mesajına sağlam bir şekilde inanan müminler, sakın bir karaktere sahip mütevazı kimseler ve başkalarıyla dost olmayı seven dürüst insanlar olarak niteledi.

Broecke, 7 Ekim'de Qishn'i ziyaret ettikten sonra 31 Aralık'ta Bantam'a ulaştı. 22 Eylül 1615 yılında Arap yarımadasının güneyinde bulunan batı bölgelerine ikinci bir yolculuk yapmak üzere Bantam'dan ayrıldı. Nsao gemisinde bu defa baharat, biber ve seramik bulunuyordu. 8 Ocak 1616 yılında Şihr önünde demir attı. Daha sonra Moha'ya doğru hareket etti. Moha'ya 25 Ocak 1616 yılında ulaştı. Moha'da ise Osmanlı hâkimi sancakbeyi Hasan Ağa kendisini hoş bir şekilde karşılayarak vergiyi yarıya indirdi. Ancak San'a'daki Yemen beylerbeyi tarafından resmi bir izin olmaksızın sabit bir ticaret istasyonu açmasına izin verilmedi. Bunun için gemi konseyi, Broecke'ü talep edilen izni alması için San'a sarayına göndermeye karar verdi.

Broecke, Yemen'in farklı şehirlerini ziyaret edebilmesi için Moha hâkimi Hasan Ağa'dan ruhsat aldı. Broecke, 21 Nisan'da beraberindeki beş Hollandalı ile San'a'ya hareket etti. Aynı zamanda kendilerine bir grup Osmanlı askeri de eşlik etti. Yolda Mawza, Hasib ve Yağros şehirlerine uğradılar. Taiz'e ulaştıklarında Taiz hâkimi, Broecke ve beraberindekileri ihtişamlı bir şekilde karşıladı. Taiz'de dolaştıktan sonra Ibb ve Naqel Samara'dan geçerek Dhamar'a vardılar. Burada da kendilerini Dhamar hâkimi görkemli bir şekilde karşıladı. Broecke, San'a'ya yaklaştığında Osmanlı valisi Cafer Paşa şehre girmesi için kendisine altın ve gümüşle süslenmiş bir at gönderdi. Aynı zamanda 300 asker refakat ediyordu. Bu arada Paşa ve haşiyesinden 200'den fazla kişi şehrin kapısında Broecke'ü karşılamak için bekliyordu.

Cafer Paşa'nın Broecke'i ihtişamlı bir şekilde karşıladığı doğrudur. Fakat Paşa, sabit bir ticaret istasyonu kurması için Broecke'a kesinlikle izin vermedi. Çünkü Hollandalıların Osmanlı sultanından elde ettikleri bir ferman yoktu. Bununla birlikte mevsim içerisinde ticaret yapmalarına izin verdi ve gümrük vergilerinde indirim yaptı. Ancak Yemen'e, talep edilen ferman olmaksızın dönmelerine izin vermedi. Heyet, başkent San'a'dan 16 Mayıs'ta ayrılarak 24 Mayıs'ta Moha'ya vardı. Nsao gemisi kârlı bir ticaret yaptıktan sonra Moha iskelesinden 7 Temmuz'da ayrılarak Şihr'e yöneldi. Şihr'de fazla öneme sahip olmayan ticaret istasyonunu kapatarak 18 Kasım'da Bantam'a döndü. Bu esnada 17 kişi, Hollanda hükümetinden, Yemen'de şirketin yararına olacak fermanı, Osmanlı sultanından alması için tüm çabasını sarf

etmesini talep etti. Sonuçta İstanbul'daki Hollanda büyükelçisi fermanı almayı başardı.

Osmanlı sultanı II. Osman(1618-1622) Hollanda Doğu Hindistan Şirketi için bir ferman yayınladı. II. Osman, şirkete ferman gereğince Moha limanında ticaret yapma hakkı tanıdı. Fermanında şu içerik yer alıyordu: “Hollandalılara borçlarında baskı yapılmaksızın ticaret yapmalarına, herhangi bir kimseden engelleme olmaksızın isteyen bütün tüccarlara satış yapmalarına ve mallarını almak isteyen herkese satmalarına izin verilir.” Ferman, Hollandalılar sadakati bozacak herhangi bir eylem yapmadıkça, Hollanda gemilerinin Mekke'ye yakın Yenbu ve Cidde gibi limanlara doğru ilerlememeleri ve Kızıldeniz ile Şatt'ül-Arap'ta ticaret gemilerine saldırmamak şartıyla geçerliydi. Hollandalılar, Yemen'de Osmanlılara Hindistanile Yemen limanları arasındaki deniz hattında seyreden Arap ve başka gemilere saldırmamak konusunda taahhüt verdiler.

Broecke komutasındaki El Sakhb gemisi 16 Haziran 1620'de Cakarta'dan Yemen'e doğru hareket etti. Gemi, ağır ve büyük olup 140 denizciden oluşan bir ekibe sahipti. Aynı zamanda 40 top ve birçok mal taşıyordu. Bu kez görevlerinin arasında imkân ölçüsünde Portekiz ve müttefiklerine zarar vermek de vardı. Gemi 22 Ağustos'ta Aden açıklarında demirledi. Aden hâkimi Hollandalılara şehirde kalmalarına izin verdi. Broecke, Harman Van Khal'ı Aden'de kurduğu ticaret istasyonunun başkanı olarak tayin etti. Yanında bir miktar malla birlikte 5 yardımcı bıraktı. Daha sonra doğuda Hollanda ticaretinin müdürü olarak yerleştiği Surat'a doğru gitmek üzere Yemen'den ayrıldı.

Van Khal, San'a'ya gitmek üzere Aden'den 26 Eylül'de ayrıldı. Kendisini San'a hâkimi Muhammed Paşa, sarayında resmi bir şekilde karşıladı. Muhammed Paşa, 1618 yılına ait Sultan Osman'ın verdiği fermanın daha detaylısı sayılan fermanı Hollandalılara verdi. Fermanında önceden Cafer Paşa'nın vermiş olduğu gümrük vergisinde herhangi bir değişiklik olmadı. Van Khal 29 Eylül'de San'a'dan çıkarak 11 Kasım'da Aden'e döndü. 21 Ocak 1621 yılında yardımcıları ve mallarıyla birlikte Moha'ya gitmek üzere Aden'den ayrıldı. 28 Ocak'ta Moha'ya ulaştı. Moha'da Arap yarımadasının güneyinde ilk sabit ticaret istasyonunu tesis etti.

Ancak Hollandalılar, taahhütlerine bağlı kalmayarak Arap ve Portekiz tüccarlarına ait ticaret mallarını taşıyan bir grup Hint ticaret gemilerini istila ettiler. 3 Temmuz 1621 yılında iki Hollanda gemisi Moha ve Aden körfezi önlerinde demir attı. Daha sonra William Cobsen De Melda, Moha'da ticaret istasyonunun başkanlığını devraldı. Fakat ticaret istasyonunda depolanan malları satmak zordu. 13 Ağustos'ta yapılan iki Hollanda gemisinin konsey toplantısında mezkûr iki geminin Bab'ül Mendep boğazında Hint gemilerini gözleyerek mallarını ele geçirmeleri kararlaştırıldı. Bu karar 18 Temmuz 1620'de Portekiz ve müttefiklerine karşı yöneltilmiş kesin talimatlara dayanıyordu. Hollandalılar yapmış oldukları kaçırma operasyonlarından dolayı bir skandala imza attılar. Osmanlı limanlarını özgür ve güvenilir olmayan bir liman haline getirdiler.

De Melda, kaçırma eylemlerinin sonuçlarını yeni beylerbeyi Fazlullah Paşa ile Zebid'de 19 Şubat 1622'de Osmanlı kalesinde yüz yüze geldiği zaman ancak o vakit anlayabildi. Fazlullah Paşa, kendisini düşmanca eylemler yapmaktan dolayı suçladı ve çok büyük miktarda tazminat ödemesini istedi. Fakat De Melda bunu bilmezlikten geldi. Bundan dolayı vali, De Melda ve beraberindekileri hapse koyarak Moha'da bıraktığı çalışanlarına da ikamet etme zorunluluğu getirdi. De Melda, 11 Mart'ta aniden serbest bırakılarak 20 Mart'ta Moha hâkiminden süresi uzatılmış bir kararname aldı. De Melda, bundan iki gün sonra Moha'ya girdiği zaman serbest bırakılma gerekçesini anladı. Van Khor Com komutasındaki iki Hollanda gemisi şehrin önünde demir atmıştı. Bu iki gemi, Arap şirket istasyonunu ikmal etmek için Goa'yı kuşatan ortak Hollanda-İngiliz savunma filosundan ayrılmıştı.

Khor Com, Osmanlı yetkililerin Hollandalılara karşı sert muamelesinden dolayı Moha'daki Osmanlı yetkililerle hesaplaşmak üzere Albert Poker'i 27 denizciyle beraber El Bir'e gönderdi. Fakat El Bir'e varır varmaz yakalandılar. Bu şekilde vermiş olduğu kararnameyle Hollandalıları El Bir'e inmeleri için ayartan Fazlullah Paşa'nın hilesi başarılı oldu. 27 Mart'ta Hollandalı denizcileri Taiz'e gönderdi. Ancak istasyon çalışanları Fazlullah Paşa'nın kontrolünde San'a'ya gitmeye zorlandılar. Burada De Melda masum olduğunu iddia ettiği ve Osmanlı valisinin ise gemileri, ticaret mallarını ve insanları geri vermesini talep ettiği zorlu müzakereler yapıldı. Bu müzakereler, Fazlullah Paşa'nın Hollandalıların depolamış

olduğu tüm malları kendilerine ödemeyi taahhüt ederek satın almasıyla sona erdi. Beylerbeyi De Melda'ya 20 Temmuz'da Moha'ya dönmesine izin verdi.

Bu esnada Khor Com(خور کوم) ile Moha hâkimi Ali Ağa arasında, Hollandalılardan korktukları için gitmeye cesaret edemeyen Hint denizciler tarafından gelen baskılar sonucu müzakereler yapılıyordu. İki taraf 16 Ağustos'ta Poker ve grubunun serbest bırakılmasını, De Melda'nın ticaret istasyonundaki görevine tekrar gelmesini ve sultan tarafından verilen fermanın yeniden yürürlüğe konmasını kapsayan bir ittifaka vardı. Bu şartlar karşılığında Hollandalılar ise Hint gemilerinin seyrüseferine izin vermeleri ve hâkime baharat dolu bir gemi hediye takdim etmeleri gerekiyordu. 19 Ağustos'ta iki Hollanda gemisi Surat'a gitmek üzere yelkenlerini açtı. Fakat Khor Com, beraberinde getirdiği malları ne satabildi ne de istasyondan bir para çıkarabildi. Ayrıca Khor Com, De Melda'nın güvenliği için de herhangi bir garanti elde edemedi. Bu şekilde De Melda, malların olmadığı bir ticaret istasyonunun başkanı oldu. Ali Ağa ise tutuklanarak Taiz'e gönderildi. Çünkü beylerbeyi, Hollandalıları serbest bırakmasından dolayı kendisine öfkeliydi. Ali Ağa Hollandalılara müsamaha göstermesinden dolayı Taiz'de idam edildi.

12 Mart 1623 yılında Hollanda gemilerinden birisi Moha limanında François Lamines komutasında ortaya çıktı. Gemide bulunanlara Moha'dan para getirmeye ve diğer yandan Hürmüz'e doğru seyrüsefer etmeye söz vermişti. Ayrıca Lamines'in pazarın durumuyla ilgili kapsamlı bir rapor sunması da görevleri arasında yer alıyordu. Aynı zamanda beklentilerin kötü olması halinde gizli bir şekilde Moha'da bulunan şirket istasyonunu kapatmak üzere hazırlıklı olması gerekiyordu.

Hollandalılar, ellerinde bulunan Osmanlı rehineleri salmaları karşılığında, alıkonulan malların bedelini ödemeleri ve Hollanda ticaret istasyonu çalışanlarının serbest bırakılması konusunda yeni Moha hâkimi Süleyman Paşa ile müzakerelere başladılar. Fakat Süleyman Paşa, beylerbeyi Fazlullah Paşa'ya danışmadan mezkûr konuyla ilgili herhangi bir karar almaya cüret edemedi. Gemi konseyi, Süleyman Paşa'nın bu davranışını vakit kazanmak için yapılan bir hile olduğunu düşündüler. Bunun için Babü'l Mendep boğazına gidip korsanlık yapmaya karar verdiler. Ancak Hollandalılar bu girişimlerinde başarısız oldu. Gemi, 15 Mayıs'ta Osmanlı



toplarından korktuğu için Aden limanına yaklaşamadı. Bundan dolayı Hürmüz'e doğru yolculuğuna devam etti.

Fazlullah Paşa 14 Haziran 1624 yılında vefat etti ve yerine halefi Haydar Paşa tayin edildi. Haydar Paşa başlangıçta, Fazlullah Paşa'nın siyasetini izledi. Hollandalıların el konulan mallarının geri iade edilmemesi, bedellerinin ödenmemesi ve Hollandalıların serbest bırakılmaması üzerine yoğunlaşmıştı. Ancak Haydar Paşa, 1625 yılının Temmuz ayında Surat'ta bulunan Broecke'dan Hint kaptanlarının Moha'ya seyrüsefer yapmaları için kendilerine ruhsat vermesini istedi. Ayrıca Hollanda deniz ticaretinin Moha limanına tekrar yapılmasını talep etti. Bunun üzerine Broecke, Herman Seolite komutasında 3 gemiden oluşan ve birçok mal taşıyan bir filo gönderdi. Filo, 1626 yılında Temmuz ayının sonunda Moha önlerinde demirledi.

Seolite(سيوليت), San'a'da ikamet eden Haydar Paşa'ya 3 temsilci gönderdi. Fakat Haydar Paşa, Hollandalıları serbest bırakırsa yağma işlemlerine geri dönebileceklerinden dolayı serbest bırakmayı reddetti. Filo, kısıtlı bir şekilde baharat ve kumaş ticareti yaptıktan sonra Hindistan'a geri döndü.

15 Mayıs 1628 yılında Y. Christiansen Kharab(يوب كرسنيانسين خراب) iki Hollanda gemisinin komutanı olarak Moha'ya ulaştı. Ancak Y. Christiansen, 15 Mayıs-12 Temmuz arasında Moha'da kaldığı sırada beraberinde getirdiği az miktardaki baharat yükünden kurtulamadı. Bunun sebebi ise Osmanlılara karşı İmam Kasım isyanının patlak vermesiydi. Melda, Emir Hasan bin Kasım'ın kuşattığı Taiz'den çıkamıyordu. Bundan dolayı Kharab, 12 Temmuz'da Moha'dan 40 torba kahve ve biraz da diğer mallarla birlikte ayrıldı.<sup>194</sup> Diğer taraftan kahve ticaretinden dolayı Moha, Kızıldeniz bölgesinde bulunan diğer limanlara nazaran daha fazla gelişme kaydederek Fransa, İngiltere ve Hollanda gibi birtakım Avrupa ülkelerini cezpt etmişti.<sup>195</sup>

Kharab'in ayrılmasından kısa bir süre sonra Moha'ya giren Aydın Paşa, Surat'taki Hollanda müdürü Jan Van Hassel(ين فن هاسل)'a Moha limanında ticaret yapılmasını talep eden bir mektup yöneltmesine rağmen Hollanda Doğu Hindistan

<sup>194</sup>Abdulvehhab El-Nuri,a.g.web., 2014

<sup>195</sup>İdris Bostan, Yemen, TDVİA, Cilt XLIII(43), s 409

Şirketi, Moha ticaretinin fazla önemli olmadığına itibar etti. Çünkü Moha'dan mal getirmek doğuda Hollanda ticaretine zarar verecekti. Ayrıca şirket Moha'daki diğer mallarından kurtulamayacaktı. Bunun için şirketin Moha'da sabit bir ticaret istasyonunu muhafaza etmesi faydasızdı. Fakat bir veya iki gemiye, fırsat buldukları zaman ticareti gemi üzerinden yapmak, çalışanlar ile parayı karaya bırakmamak ve ayrıca Melda ile arkadaşlarının serbest bırakılmaları için bütün çabaların sarf edilmesi kaydıyla Moha'ya gitmelerine izin verilecekti.

Yemen kahvesi 1633 yılında Hollanda'ya ulaştı ve bu tarihten sonra kahve kullanımı Avrupa'da yaygınlaştı. Hollandalılar, 1648-1652 yılları arasında Hindistan'ın kuzey batısıyla İran'daki merkezlerine Moha'dan kahve getiriyorlardı.

1660 yılında Malabarlıların Portekiz mallarını Moha'ya nakletmeleri sebebiyle Malabar Müslümanlarıyla Hollandalılar arasında Hindistan ve Yemen arasındaki yolda deniz savaşı meydana geldi. Savaşı Malabarlılar kazanarak birçok Hollandalıyı esir aldılar ve esirleri Moha hâkimine teslim ettiler. Daha sonra 4000 parça altın fidye karşılığında serbest bıraktılar. Hollandalılar, ertesi yıl Babü'l Mendep civarında Malabar gemisine saldırdılar. Birçok Malabarlıyı esir aldılar. Bunun üzerine Malabarlı tüccarlar, Moha hâkiminden Müslümanların gemilerinden önce Hollanda ve İngiliz gemilerinin ayrılmasına izin verilmemesini talep ederek şikâyette bulundular. Bundan dolayı Moha hâkimi, Malabarlı ve diğer Müslümanlar mallarını satmadan önce Hıristiyanların mallarını satmalarını yasaklayan bir ferman yayınladı. Ayrıca Malabarlı gemilerin takip edilmesinden endişe duyulduğundan dolayı şehirdeki Hollandalılar gözetime alındı. Hollandalılar, bir heyet aracılığıyla San'a'daki imama kendileriyle ilgili sorunun açıklanması için bir talepte bulundular. Hollandalılardan beş kişinin San'a'ya gitmesine izin verildi. Bu beş kişi, Emir Muhammed bin El-İmam El-Hasan'dan Moha hâkimine Hollandalılar üzerinden gözetimin kaldırılmasını emreden bir mektupla geri döndü.

1661 yılında Amsterdam'da Yemen kahvesinin ilk kez satışı başladı. Bu tarihten iki yıl sonra Yemen kahvesi Moha'dan Hollanda'ya doğrudan getirildi. Kahve 1667'ye kadar, her yıl farklı miktarlarda gelmeye devam etti. 1684 yılında Moha ile ticaretin durdurulmasına karar verildi. Kahve talepleri ise şirketin İran ve Surat'taki ticaret merkezlerine yönlendirildi. Fakat Nicholas Voltzer(نیکولس ولتزر) ve

Adrian Han den Hyofal(ادريان خان دن هيوفل) kontrolünde limanda Hollanda ticaret merkezi tekrar açıldığında Hollandalılar, 1696 yılına kadar Moha'yı ara sıra ziyaret ediyorlardı.

Hollanda Doğu Hindistan Şirketi, Yemen'de zeki bir siyaset yürütmek için Yemen'le ilgili gerçekten önemli bilgilere ihtiyaç duyuyordu. De Melda'nın Yemen hakkındaki raporları yetersiz ve zayıftı. De Melda, şirket yönetiminden özel bir emir verilmedikçe ne bir avuç ticaret notlarını derliyor ne de Yemen hakkında bilgi sunuyordu. Yemen halkının Osmanlı ordusuna karşı mücadelesini şirkete kapsamlı bir şekilde ancak sekiz sene ülkede kaldıktan sonra vermişti.

Ayrıca şirket, Portekiz ve müttefiklerine karşı düşmanca siyasetini sadece meşru değil aynı zamanda gerekli görüyordu. Ticaret politikası açısından bu durum Moha hâkimlerini, Hollandalıların mallarına el koymasına ve çalışanlarını rehin almasına sevk etti. Diğer yandan Moha'daki kâr beklentileri, Osmanlılara karşı isyanlar çıkmasından, Moha pazarıyla ilgili haber alınmamasından, mal ve paraların değişkenlik arz etmesinden dolayı teşvik edici değildi. Ümitler tamamen yok olmuştu. Çünkü Moha'da biber ve baharattan elde edilen paralarla Surat ve başka yerde sadece dokuma kumaşlar alınabilecekti.

17. yüzyılda Hollanda Doğu Hindistan Şirketi'nin Yemen'deki faaliyeti sınırlı ve kararsız olduğu anlaşılıyor. Ayrıca bu durum, Yemen'deki ticaret acentesini kapatmaya, gerektiğinde mallarının müsadere edilmesine ve çalışanlarının gözaltına alınmasına kadar götürüyordu.<sup>196</sup>

#### **4.2.3.Hollanda Doğu Hindistan Şirketinin Politikası**

Hollanda savaşlarının çoğu ticari sebeplerden dolayı çıkıp ticari anlaşmalarla sona erdi. Hollandalılar bu savaşlardan mümkün olduğu ölçüde önemli ticari imtiyazlar elde etmeyi hedeflediler. Bunun için doğuda Hollanda şirketinin siyaseti, şirketin siyasi nüfuzunu korumakla birlikte ticaret tekeline dayanıyordu. Hindistan'ın doğu adalarında çiftçilerin mahsulleri için ön ödemeli politikayı izledi. Bu da ona

---

<sup>196</sup>Abdulvehhab El-Nuri,a.g.web., 2014

Banda, Amboyna(Ambon) ve Malka adalarında çiftçilerin emlaklarını ellerinden almasını sağladı. Doğuda şirketin sahip oldukları emlakların yüzölçümünün küçük olmasına rağmen 17. yüzyılın ortasından itibaren Hollanda şirketinin merkezi bu adalarda güçlendi. Daha sonra Hollanda nüfuzu 1680 yılında zirveye ulaşana kadar büyümeye başladı. İşte o zaman Hollanda şirketi Endonezya adalarında kendisiyle hiç kimsenin çekişemediği kuvvetli bir tekeli ticaret merkezi oldu. Fakat buna rağmen şirket, başlangıçta işgalle genişlemekten kaçınarak kâr aramaya devam etti. Ancak şirket bu siyasetle iktisadi yatırım ve sömürgeciliğin ticaretten daha kârlı olduğunu fark edince esas bir değişikliğe gitti.

Hollanda şirketi, Basra körfezinde 17. yüzyılın ilk yarısında Hint okyanusunda Portekizlilere karşı gerçekleştirdiği başarılarından istifade etti. Basra körfezinde Portekizlileri korkutup Malka'da Portekizlilere büyük bir felaket verdikten sonra Hint okyanusunda şirketin eli genişledi. Bunun sonucunda İngiliz şirketi, İranlı yetkililerden elde ettikleri hakların benzerini Hollandalıların da elde edebilme ihtimalini dikkate almaları gerekiyordu.<sup>197</sup> Hollanda şirketi imtiyazlarına yoğunlaşmaya devam ederek 1636 yılında ham ipek ticaret tekeli ve ham ipeğin ihracatını yapma gibi kapsamlı imtiyazlar elde etti. Hatta Şah, ticareti kontrol etme hâkimiyetini kaybeder olmuştu. Herhangi bir talimat çıkacağı zaman Hollandalıların onayıyla çıkıyordu. Bu durum İngilizlerin ve başkalarının ticaretini etkiledi ve ipek satın alamadılar. Ayrıca Hollandalılar Şah Safi ile diğer milletten olan tüccarlara ipek satmama karşılığında ipeğe yüksek miktarda ödeme yapma için anlaşmışlar.<sup>198</sup>

Hollanda şirketinin İran ticaretiyle iletişim kurduğu ilk yıllar, İran ve İngiliz ilişkilerinde etkili bir anlaşmazlık meydana getirdi. İran ipeği, Şah'ın tekelinde olunca şirketin İranlı büyük sorumlularla işbirliği yapması gerekiyordu. Hollanda şirketi, 1623-1636 yılları arasında İran ipeğinden ortalama %30-40'a ulaşan bir kâr gerçekleştirdi. Ancak bazı senelerde % 25'e geriledi. 1682 yılında kâr % 211'e ulaşırken ertesi yıl % 153'e düştü. Hollanda şirketi, 1683-1740 yılları arasında İran ipek ticaretinden yaklaşık 90,5 milyon cildere(جیلدر) ulaşan bir kâr gerçekleştirdi.

<sup>197</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e, C I, 1991, s 222-223

<sup>198</sup> Mahmoud Shaker, Mawsu'at Tarikh al-Khalij al-Arabî, Dar Usama, Ürdün, 2003,s 200-201

Hollanda şirketi, ticari merkezlerini savunamayan İngiliz şirketinin kritik konumlarından dolayı 17. yüzyılda Basra körfezi ve Hint okyanusunda başarı sağladı. İngiliz şirketi birçok eleştirilere maruz kalırken ve İngiliz hükümeti bazen maceraperest tüccar ve gruplara doğu ile ticaret yapmaya izin verirken Hollanda şirketi doğuda tam bir ticaret tekelinden faydalanıyordu.<sup>199</sup> İngilizlerin Doğu Hindistan'da daha fazla hegemonya elde etme girişimleri 18. yüzyılın son on yılında Anglo-Hollanda savaşından sonra çok açık bir şekilde görülebilir.<sup>200</sup>

Hollandalılar servet elde etmek ve düşmanlarının perspektifiyle ahlaki olmayan bir şekilde rakiplerinden zorla baharat ticaretini almak için başkalarını kurban vermede tereddüt etmediler. Deniz ticareti özgürlüğünü savunmalarına rağmen doğu ticaretini elde etmek için düşmanlarının ticaretine özellikle de İngilizlere şiddet, hile, komplo uygulayıp tuzak kurdular. Ancak Hollandalıların özgür ticaret anlayışı amaç olmayıp sadece bir araçtı. Başlangıçta Hollandalılar ticaret özgürlüğü için savaştılar. Fakat onlar ticaret özgürlüğünü kayıtsız ve şartsız olarak ifade etmediler. Aksine mümkün olduğu ölçüde ticari ayrıcalıkları kendilerine sakladılar.<sup>201</sup>

---

<sup>199</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e, C I, 1991, s 223

<sup>200</sup> Prilo Sekundiari, a.g.tez, s 36

<sup>201</sup>Abdulaziz Awad, a.g.e, C I, 1991, s 223-224

## SONUÇ

Osmanlı Devleti, Memluk devletini 1517 yılında ortadan kaldırarak Kızıldeniz civarına hâkim olmaya başlamıştır. Kızıldeniz kıyılarındaki hâkimiyetini yavaş yavaş genişleterek Hint Okyanusu'na açılan Babü'l-Mendeb boğazına egemen olmuş ve böylece siyasi, askeri ve ekonomik gelişmelerde söz sahibi olmuştur. Bunun dışında Hint Okyanusu'nda günbegün artan ve Arap yarımadasında bulunan kutsal mekânlar için bir tehdit oluşturan Portekizlilere karşı her daim teyakkuzda kalmıştır. Özellikle Portekizliler, Hint Okyanusu'nda ekonomi ve ticaret alanlarında aktif bir oyuncu haline gelmişler ve Kızıldeniz-Malabar güzergâhında ticaret yapan tüccarları etkilemeye başlamışlardır. Dolayısıyla Portekizliler, 16. yüzyılda Basra körfezine ulaşarak burada üsler, kaleler ve ticaret merkezleri kurarak Arap ticaretini ve Arapların ticari merkezlerini yok etmeye çalışmıştır.

15. yüzyılın sonlarında Ümit Burnu'nun henüz keşfedilmediği zamanlarda Hint Okyanusu ve Basra körfezi, stratejik ve coğrafik açıdan Portekizliler için büyük bir önem sahipti. Çünkü Portekizlilerin buralarda ticari merkezleri bulunuyordu ve doğu ticareti bu bölgeden yapılıyordu. Doğu ticaret malları, Basra Körfezi'yle Hint Okyanusu arasında yer alan limanlarda toplanıyor ve ürünlerin dağıtımı bu limanlardan yapılıyordu. Bundan dolayı körfezde ticaret gelişmiş ve ilerlemişti. Körfez, doğudan gelen malların kesişme noktasına dönüşmüştür.

Osmanlı Devleti, 16. yüzyılda Mısır'a egemen olmasıyla beraber Kızıldeniz'de hâkimiyetini kurmaya ve burada gücünü sağlamlaştırmaya gayret göstermiştir. Her şeyden önce Kızıldeniz, Hint Okyanusu'na açılan bir kapı olması ve kutsal topraklara yakınlığı sebebiyle Osmanlı Devleti'nin nezdinde farklı bir yere sahipti. Ayrıca Akdeniz ve Hint Okyanusu arasında ticaret yapacak olanları denetim altına alabileceğinden Kızıldeniz'in ehemmiyeti büyüktü.

Osmanlı Devleti, Kızıldeniz'de ticareti pekiştirip canlı tutmaya gayret göstermiş ve Kızıldeniz'e egemen olduktan sonra Akdeniz ile Hint Okyanusu arasında güvenliği sağlamaya azami ölçüde çaba sarf etmiştir. Osmanlılar, batılı ticaret gemilerine Cidde limanından öteye geçmelerine müsaade etmeyerek bölgede

İslam'ın temsilciliğini ve koruyuculuğunu üstlenmişlerdir. Dolayısıyla Osmanlı Devleti, bu uzak diyarlara gösterdiği özel ilgiden dolayı İslam'ın hamisi ve hadimi olarak öne çıkmıştır. Savaş, davet ve ikna gibi çeşitli yöntemlerle bu bölgelerin Osmanlı idaresine girmesine ve bu yerlerin kendi gelenek ve göreneklerine göre yönetilmesine özen göstermiştir.

Basra'ya 1546 yılında hâkim olan Osmanlı Devleti, Basra körfezi üzerinden yapılan ticaret yolunu kontrol altında tutmaya ve Safevilere karşı mücadele etmeye çalışmıştır. Basra ticareti Hindistan, Hürmüz, Bahreyn, İran, Bağdat, Şam ve Halep'e kadar uzanıp buradan da Akdeniz'e açılıyordu. Fakat Portekizlilerin 16. yüzyılda Basra körfezi sularına ulaşması Basra ticaretini engelledi. Çünkü Portekizliler, Hindistan'dan Basra'ya yapılan ticaretin ve Basra körfezindeki deniz ticaretinin başlıca merkezi olan Hürmüz'de hâkimiyetlerini pekiştirmişlerdi. Osmanlı Devleti, Portekizlilerin Kızıldeniz ve Basra körfezine girmelerine engel olmaya ve bunun için de Hürmüz'de bulunan Portekiz güçleriyle anlaşma yapmaya çalışmıştır. Ayrıca Arap yarımadası üzerinde kutsal toprakların bulunmasından dolayı Portekiz dışında Hollanda, İspanya ve İngiltere gibi batılı güçlere karşı daima teyakkuz halinde beklemiştir.

Mısır ve Yemen'e egemen olunduktan sonra buraların Osmanlı Devleti için ehemmiyeti artmıştır. Osmanlı Devleti, 16. yüzyılda aktif bir güce dönüşen Portekiz ve diğer yabancı ülkelerin Babü'l-Mendeb boğazından Arap yarımadasında bulunan Mekke ve Medine gibi mukaddes yerlere zarar vermelerine mani olmuştur. Ancak 17. yüzyılda Portekizliler dışında İngilizler ve Hollandalılar ortaya çıkmaya ve nüfuzlarını genişletmeye başlamışlardır. Osmanlı Devleti, Basra Körfezi ve Kızıldeniz'de 17. yüzyılda Avrupa devletleriyle siyasi ilişkiler kurarak ticaret yapmış ve askeri mücadelelere katılarak Kızıldeniz ve Basra Körfezi korumaya ve kendi varlığını canlı tutmaya çalışmıştır.

17. yüzyılda ise Osmanlı Devleti, İran ve batılı güçlere karşı daha çok diplomatik yollarla varlığını korumaya ve söz konusu güçlerle ticaretini sürdürmeye devam etmiştir. İran, Basra körfezinden yapılan ticaretin Osmanlı toprakları üzerinden geçmesini Osmanlı Devletinin bu ticaretten kâr etmesini engellemek için

ticaret güzergâhını değiştirmek istiyordu. Bunun için de batılı güçlerle ittifak halindeydi.

Diğer yandan Hollanda, 1581 yılında İspanya'ya karşı isyan hareketi başlatarak bağımsızlığını deklare etti. Küresel düzlemde ticarete etkin ve aktif bir nüfuza sahip olmak için 1602 yılında Hollanda Doğu Hindistan Şirketi'ni kurdu. Söz konusu şirket, bir devlet gibi hareket etti. Şöyle ki doğuda diğer Avrupa menşeli şirketlerle baş edebilmek ve onlara karşı rekabetini sürdürebilmek için Hindistan civarında bulunan devlet ve krallıklarla ittifaklar yapma hakkı kendisine verildi. Bunun yanı sıra şirket, topraklar işgal edip kaleler inşa etme ve savaş açabilme yetkilerine haizdi. Böylece mezkûr Hollanda şirketi, Basra Körfezi, Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'nda diğer devletlere karşı rakip konumuna geldi ve bizzat söz konusu güçlerle rekabete girdi. Hollanda, Ümit Burnu'ndan Basra Körfezi ve doğu Hint adalarına kadar geniş bir alana yayılarak buralarda ticarî merkezler tesis etmiş ve bu şekilde sömürge imparatorluğuna dönüşmüştür.

17. yüzyılda Hollanda Doğu Hindistan Şirketi, hem Portekiz'e hem de İngiliz şirketine galip gelmesine rağmen 18. yüzyıl, Hollanda şirketinin gücünün zayıfladığı bir süreç olmuştur. Hollanda'nın gücünün zayıfladığı bir zaman diliminde İngilizlerin gücü büyümeye ve gelişmeye başlamıştır. Hollanda, Avrupa'da nüfuzunu kaybettiğinden dolayı doğuda da Hollanda'nın nüfuzu azalmıştır. Dolayısıyla Hollanda'nın Basra Körfezi'nde bulunan ticaret merkezleri de bundan olumsuz etkilenmiştir. Hollandalıların aksine İngiliz şirketi ve İngilizler, Basra Körfezi'nde hem siyasi hem de ekonomik açıdan güçlenmeye başlamışlardır. Hollanda'nın 18. yüzyılın ilk çeyreğinde zayıflamasıyla birlikte Hollanda şirketi de 1753 yılından itibaren körfezden çekilmeye başlamıştır.

İngiltere, 1595-1597 tarihlerinde ticari gayelerle yolculuklar yapmaya başladı. Ticaretini sağlamlaştırmak için İngiliz Doğu Hindistan Şirketi'ni tesis ederek doğu ticaretine girmiştir. Portekizliler, ilk başlarda İngilizlerin İran'la ticari ilişkilerde bulunmasına sıcak bakmadı. Basra Körfezi'nde bulunan İngilizlerin varlığı Portekizlileri rahatsız etti ve İngiliz gemileriyle Portekiz gemileri arasında savaşların patlak vermesine neden oldu. İngilizler, bölgede yaşayan halkın Portekizlilere olan



nefretinden yararlanarak Portekizlileri körfezde hezimete uğrattı. Hürmüz boğazının kaybedilmesi ve 1625 yılında Portekizlilerin İngiliz ve Hollanda donanması karşısında yenilmesiyle birlikte Portekizlilerin körfezdeki üstünlüğü nihayete erdi. I. Şah Abbas, 1618 yılında İran ipeğinin Avrupa'ya ihraç edilmesi işini İngiliz şirketine verdi. İpek ticareti, ya Osmanlı toprakları üzerinden ya da İspanya ve Portekiz gemileriyle Avrupa'ya ulaşıyordu. Fakat Şah Abbas, Osmanlı devletinin ipek ticaretinden kar elde etmesini istemiyordu. Dolayısıyla Osmanlı Devleti'ni ipek ticaretinden men ederek Osmanlı Devleti'ne karşı bir deniz gecü teşkil etmeyi amaçlıyordu. Bundan dolayı Şah Abbas, Rus toprakları ve körfez üzerinden İngiliz şirketi aracılığıyla yeni güzergâhlar araştırmaya koyuldu. Fakat 1627 yılından itibaren Basra Körfezi'nde İngilizlerin gücü azalmaya ve İngilizlerin yerini Hollandalılar almaya başlamıştır. 17. yüzyılın ortalarında İngilizlerle Hollandalılar arasındaki rekabet zirveye ulaşmıştır.

Osmanlı Devleti, 16. yüzyılın ortalarından başlayarak Kızıldeniz ve Basra Körfezi'nde askeri bakımdan zayıflamaya başlamıştır. Osmanlı Devleti 17. yüzyılda ise, İran ve Avrupa devletleriyle devam eden savaşlar yüzünden merkezden uzak bu bölgeye karadan ve denizden destek gönderememiştir. Fakat buralarda Osmanlı Devleti'nin askeri nüfuzu zayıflamasına rağmen Osmanlı Devleti, diplomasi geliştirmeye gayret göstermiş ve böylece dıştan gelebilecek tehlikelere karşı bu şekilde kendisini korumuştur. Ayrıca Osmanlı Devleti, batılı devletlerle İngiliz ve Hollanda Doğu Hindistan şirketleri aracılığıyla ticari faaliyetlerini sürdürmüştür.

## KAYNAKÇA

### ARŞİV VESİKALARI

BOA, A.E.SAMD. III, 1749

BOA,MHM.d, no:112, hüküm 1438

BOA, A.DVNS. MHM. d. No:82, Hüküm No:134 [234]

BOA, MHM.d, no: 48, hüküm 977

BOA, MHM.d, no:39, hüküm 116

BOA, MHM.d, no:12, hüküm 537

BOA, A.DVNS.MHM.d. No:100, Hüküm No:1

BOA, MHM.d, no:5, s. 605, hüküm 1678

BOA, MHM.d, no: 7, hüküm 721

BOA, MHM.d, no:5, s.245, hüküm 627

BOA, MHM.d, no:60, hüküm 580

BOA, A.DVNS. MHM. d. 3, hüküm no: 541

BOA, A.DVNS.MHM.d.7 hüküm no:389

BOA, A.DVNS.MHM.d.7, hüküm no:217

BOA, A.DVNS.MHM.d. 3 hüküm no:563

BOA, A.DVNS. MHM. d. No:3, Hüküm No:189

## KAYNAK ESERLER VE İNCELEMELER

- AKALIN, Durmuş :**İngiltere ve Osmanlı Devleti Arasında Perim Adası (1798-1914)**. Tarih Araştırmaları Dergisi, 33 (56), 2014
- AKYILDIZ, Ali, & Kurşun, Zekeriya :**Osmanlı Arap Coğrafyası ve Avrupa Emperyalizmi (Filistin-Basra Körfezi-Kızıldeniz-Kuzey Afrika Diplomatik Belgeler)**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2015
- AMİR, Yakzan Sa'dun :**Neşatu Şirketi'l-Hindi's-Şarkıyeti'l-İngiliziyeye fi'l-Basra**, Câmîatü'l-Basra, 1990
- AVCI, Casim :**Masavva**, TDVİA, C 28
- AWAD, Abdulaziz :**Dirasat Fi Tarikh Al Khaleej Al Arabî Al Hadith I**, Dar Al Jeel, Beyrut, 1991
- AWAD, Abdulaziz :**Dirasat Fi Tarikh Al Khaleej Al Arabî Al Hadith II**, Dar Al Jeel, Beyrut, 1991
- AYDAROS, Muhammet Hasan :**Al Siyase Al Osmaniyye ticahe'l-Khaleeji'l-Arabî**, Dar'ül-Mütenebbi Li't-Tabaati ve'n-Neşri, Abu Dhabi, 1995
- AYDAROS, Muhammet Hasan :**Sukutû'l-Hukmü'l-Portagali Fi'l-Khaleeji'l-Arabî(1622-1650)**, Daru'l-Mütenebbi Li't-Tabâati ve'n-Neşr, Abu Dhabi
- BEYDİLLİ, Kemal :**Osmanlı Portekiz İlişkileri**, TDVİA, C 34
- BİLGE, Mustafa :**Umman Tarihi Kaynakları**, İslam Tetkikleri Dergisi, 9, 1995
- BOSTAN, İdris :**Yemen**, TDVİA, C 43
- ÇELEBİ, Katip :**Tuhfetü'l-Kibar fi Esfari'l Bihar(Deniz Savaşları Hakkında Büyüklere Armağan)**, Kabalcı Yayınevi, İstanbul, 2007

- DANIŐMEND, İsmail Hakkı :**İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi** (Cilt 3).  
Türkiye Yay, İstanbul, 1972
- EKŐI, Muharrem :**XVII. yüzyıl Başlarında Arşiv Belgelerine  
Göre Osmanlı-Hollanda Münasebetleri**,  
Türkiye Diyanet Vakfı İSAM Kütüphanesi,  
İstanbul, 2001
- EL ENSARİ, Meryem İbrahim,  
EL MÜHENDİ, Dr. Esmâ Miftah,  
EL SÜVEYDİ, Ğarise Abdulaziz,  
MURAD, AİŞe Ahmed,  
EL SÜVEYDİ, İyd Raşid,  
EL MALİKİ, Meryem Abdullah :**El Ulumu'l-İctimaiyye, Et-Tarih, Shihh El  
Jazeera El Arabia, El Müsteva El Aşir, El  
Faslu'l-Dirasi Es-Sani**, El Meclisu'l-A'la  
li'Ta'lim, Doha, Katar
- EL NURİ, Abdulvehhab Sinan :[http://www.ahlalquran.com/arabic/show\\_article.php?main\\_id=12563](http://www.ahlalquran.com/arabic/show_article.php?main_id=12563). (10 Ekim 2015)
- EL SALİHİ, Isam Halil M. İ. :**Es-Siyasetü'l-Britaniyye fi'l-Khalijî'l-Arabî  
El-Ehdaf ve'n-Netaic 1600-1843, British  
Politics in the Arab Gulf: Goals and Results**,  
Edebiyat Fakültesi, Irak Üniv., Mecelletü  
Midadi'l-Âdâb , sayı 4, C I, 2012
- EROĞLU, Cengiz/BABUÇOĞLU,  
Murat, & ÖZDİL Orhan :**Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Basra**,  
ORSAM, Ankara-2012
- GÖKSOY, İsmail Hakkı : **Endonezya'da İslam ve Hollanda  
Sömürgeciliĝi**, İsam Yay.,Ankara, 1995
- GÖKSOY, İsmail Hakkı :**Hollanda Sömürgeciliĝi**, TDVİA, C 18
- GÜNGÖR, Dr. Ali İsrâ :**Tanrı'nın Şövalyeleri Cizvitler**, Çaĝlar  
Yayınları, Ankara 2004

- HALAÇOĞLU, Yusuf :**Basra**, C 5
- HAMMER, Joseph von :**Osmanlı Tarihi**, (Çev.:Mehmet Ata, Özetleyerek Yeniden Yazan Prof. Dr. Abdülkadir Karahan) C I, İstanbul,1990
- İVECAN, Raif :**XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Kızıldeniz’de Ticaret**, (Yüksek Lisans Tezi) İstanbul 1998
- JOPPEN, Charles, S. J :**Historical Atlas of India**, London, 1914
- KADI, İsmail Hakkı :**Arşiv Belgelerine Göre 18. yüzyılda Osmanlı-Hollanda İktisadi Münasebetleri**(Yüksek Lisans Tezi), Türkiye Diyanet Vakfı İSAM Kütüphanesi, İstanbul 1997
- KAHRAMAN, S. Ali(Haz.) :**Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi(Kütahya-Manisa-İzmir-Antalya-Karaman-Adana-Halep-Şam Kudüs-Mekke-Medine)**, Yapı Kredi Yayınları, 9. Kitap, C II, İstanbul 2011
- KARADENİZ, Y :**İngiltere’nin İran’da Askeri Darbe İle Rıza Han Pehlevi’yi İktidara Getirmesi (1921)**,Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, 6 (27), 292, 2013
- KIZILKAYA, Oktay :**XIX. yüzyılın Sonu XX. yüzyılın Başlarında Basra Körfezi’nde Uluslararası Hâkimiyet Mücadelesi**,Turkish Studies,International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic,Volume 8/7, Summer 2013
- KNIGHT, Charles :**The Penny Cyclopaedia of The Society for The Diffusion of Useful Knowledge** (Cilt 21), London 1841

- KÜPELİ, Özer :**Irak-ı Arap'ta Osmanlı – Safevi Mücadelesi (XVI-XVII. Yüzyıllar)**, History Studies, Ortadoğu Özel Sayısı-2010
- KÜPELİ, Özer :**Safevi Ülkesinin İngiliz Konukları (İngiliz Tacirlerin İran Seyahatleri, 1562-1581)**, History Studies, Volume 4/1, 2012
- KURTULUŞ, R :**Hudeyde**, TDVIA,C18
- MCEVEDY, Colin :**The Penguin Atlas of Modern History(to 1815)**, IRCICA Kütüphanesi, Penguin Books, 1972
- MORADİ, Masoud/  
ABBASİ, Reza Vasegh/  
GHALE-NO, Amir Shiranzaie :**The Substrates for British Colonization to Enter Iran in the Safavid Era**,International Journal of Scientific & Engineering Research, Volume 3, Issue 6, 2012
- ORHONLU, Cengiz :**Osmanlı İmparatorluğunun Güney Siyaseti:Habeş Eyaleti**, İ.Ü, Edebiyat Fakültesi Yay., İstanbul 1974
- ORHONLU, Cengiz :**Habeş Eyaleti**, TDVIA, C 14
- ÖNALP, Ertuğrul :**Pirî Reis'in Hürmüz Seferi ve İdamı Hakkındaki Türk ve Portekiz Tarihçilerinin Düşünceleri**, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi , C 29, Sayı 47, 2010
- ÖZBARAN, Salih :**Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu; XVI. Yüzyılda Ticaret Yolları Üzerinde Türk-Portekiz Rekabet ve İlişkileri**, Doçentlik Tezi, İstanbul 1976
- ÖZBARAN, Salih :**XVI. yüzyılda Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlılar, Basra Beylerbeyliğinin**

- Kuruluşu**, İstanbul Üniv. Edebiyat Fak. Tarih Enst. Der., 25, 1971
- ÖZBARAN, Salih : **Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı**, Kitap Yayınevi, İstanbul 2004
- ÖZTOKSOY, Özlem N : **XVI.-XVII. yüzyıllarda Osmanlı ve Hint-Moğol Kumaş Sanatları Arasındaki Etkileşimler**, Doktora Tezi, İstanbul, C I, 2006
- ÖZTUNA, Yılmaz : **Türk Tarihinden Yapraklar**, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1969
- ÖZTÜRK, Levent : **Etiyopya**, TDVİA, C 11
- QASIM, Jamal Zakariya : **Tarikh al-Khaleej al-Arabî al-Hadith wa-al-Mu'asır (İmarat al-Khaleej al-Arabiyyah fi asr al-tawassu' al-Urubbi al-awwal, 1507-1840)**, Dar al-Fikr al-Arabi, Madinat Nasr, C I, 1997
- SALİH, Abdülaziz Muhammet : **Basra Körfezi'nde Osmanlı-İngiliz Mücadelesi ve Midhat Paşa (1869-1872)**, İstanbul 1996
- SEKUNDİARİ, Prilo : **The Dutch Trading Company – VOC In East Indies 1600 – 1800 The Path to Dominance**, Master Thesis, Masaryk University, Faculty of Social Studies, Brno, Çek Cumhuriyeti, 2015
- Solakzâde M. Hemdemi ÇELEBİ : **Solakzâde Tarihi** (Hazırlayan: Vahid Çabuk) Ankara, C II, 1989
- SHAKER, Mahmoud : **Mawsu'at Tarikh al-Khalij al-Arabî**, Dar Usama, Ürdün, 2003
- SLOT, B. : **Arabu'l-Halic Fi Dav-i Masadir-i Şeriketi'l-Hindi'ş-Şargiyyeti'l-Hollandiyye 1602-1784** (Birinci Baskı b.). (A. Khuri, & M. M. Abdullah, Çev.) Cultural Foundation, Abu Dhabi 1993

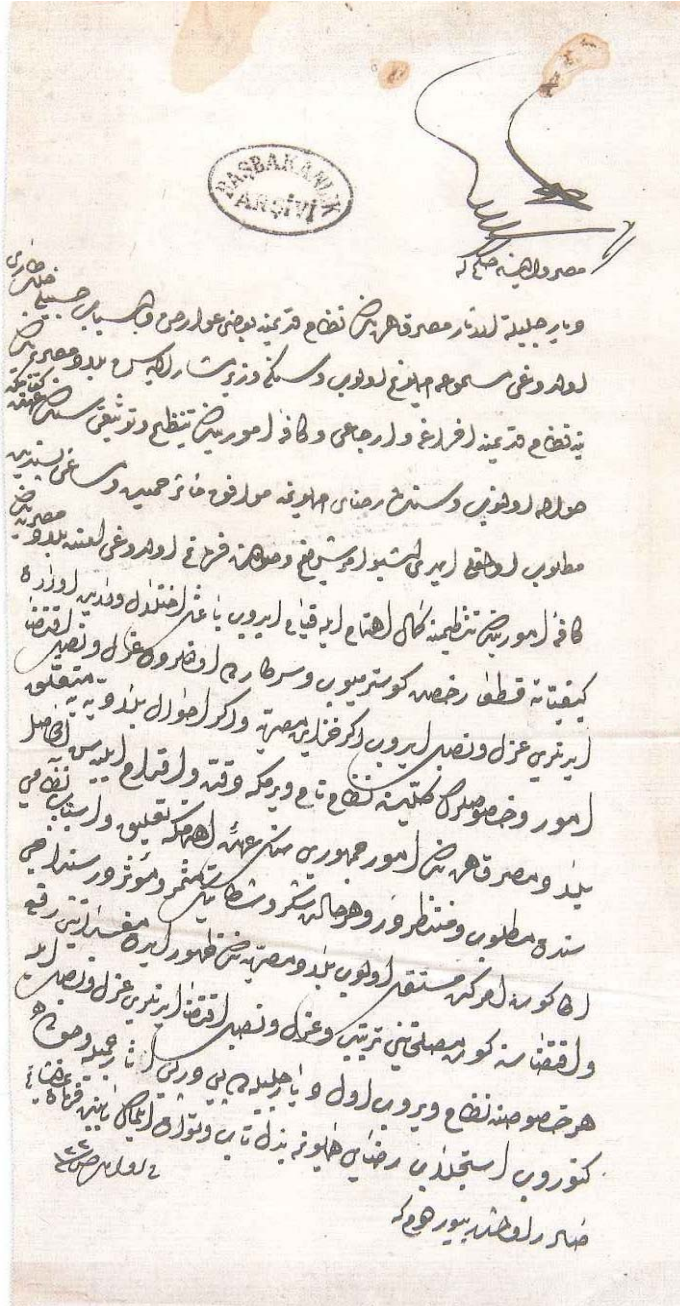
- TALAT, Sait :**Umman ve Hint denizleri hâkimiyeti ve Türkler**, Büyük Erkânıharbiye Reisliği IX.Deniz Şubesi, Deniz Matbaası, 1934
- TANDOĞAN, Muhammed :**Osmanlı Devleti'nin Afrika'da Avrupa Sömürgeciliğine Karşı Siyaseti(XIX. Yüzyıl ve XX. Yüzyılın Başları)**, Yüksek Lisans Tez İstanbul 2011
- TANDOĞAN, Muhammed :**Afrika'da Sömürgecilik ve Osmanlı Siyaseti(1800-1922)**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2013
- UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı :**Osmanlı Tarihi**, Ankara 1954
- UTKU, Nihal Şahin :**KIZILDENİZ-Çöl, Gemi ve Tacir-**,Klasik Yayınları, İstanbul 2012
- WOOD, Alfred C. :**Levant Kumpanyası Tarihi**(Çev.: Çiğdem Erkal İpek,) Doğubatı Yay., Ankara 2013
- WRIGHT, Denis: :**Great Britain ii. An Overview of Relations Safavid to the Present**, <http://www.iranicaonline.org/articles/great-britain-ii>. (12 Kasım 2016)
- YILDIRIM, Mustafa :**XVI. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz, Basra Körfezi, Yemen ve Habeşistan Politikaları**, Yüksek Lisans Tezi,Isparta 2001



## EKLER

A.E.SAMD.III, 1749

Mısır Valisi İbrahim Paşa'dan Mısır'da ortaya çıkan karışıklığı gidermesi, her alanda kanun ve nizâmın öngördüğü düzenlemeleri yapması ve memleketi en iyi şekilde idare etmesinin istendiği



*Mısır valisine hüküm ki*

Diyâr-ı celîletü'l-âsâr Mısır-ı Kahire'nin nizâm-ı kadîmine bazı avâriz ve esbâb hasebiyle halel târi olduğu mesmû'-ı hümâyûnum olup ve sen ki vezir-i müşârun ileyhsin, bilâd-ı Mısriyye'nin yine nizâm-ı kadîmine ifrâğ ve icrâ'ı ve kâffe-i umûrunun tanzim ve tevsîki senin uhde-i kifâyetine havale olunup ve senden rıza-yı hümâyûnuma muvâfık me'ser-i hamiyet ve mesâ'i-i pesendîde-i matlûb olmağla imdi işbu emr-i şerifim ve vusûlünde fermânım olduğu üzere bilâd-ı Mısriyye'nin kâffe-i umûrunun tanzimine kemâl-i ihtimâm ile kıyâm edip bâis-i ihtilâl-i vilâyet olan keyfiyyâta kat'a ruhsat göstermeyip ve sergerde olanlardan azl ü nasb iktizâ edenleri azl ve nasb edip eğer hazâin-i Mısriyye ve eğer ahvâl-i bilâdiyyeye müte'allik umûr ve hususların küllisine nizâm-ı tâm vermeğe dikkat ve ikdâm eylesin.

El-hâsıl bilâd-ı Mısır-ı Kahire'nin umûr-ı cumhuru senin uhde-i ihtimâmına ta'lik ve esbâb-ı nizâmı senden matlûb ve muntazardır ve her halde şükr ü şikâyetin müsmir ve müessirdir. Sen dahi âna göre emrinde müstakil olup bilâd-ı Mısriyye'nin zuhûr eden mefsedâtını ref' ve iktizâsına göre maslahatını tertîb ve azl ü nasb iktizâ edenleri azl ü nasb ile her hususuna nizâm verip ol diyâr-ı celîlede peyder-pey âsâr-ı cemîle vücûda getirip isticlâb-ı rıza-yı hümâyûnuma bezl-i tâb ü tüvân eylemen bâbında fermân-ı âlîşânım sâdır olmuştur, buyurdum ki.

Evâil-i Safer 1122/ 10 Nisan 1710



“Fermân-ı vâcibü’l-ımtisâlim mücebince amel olunup hilâfından bi’l- külliye ihtirâz eylesin. Fermân-ı hümâyûnuma mugayir hareket edersen vebali boynuna, katlolunursun. Gözünü aç.” deyu unvanına hatt-ı hümâyûn-ı şevket-makrûn vârid olmuştur.

*Habeş eyaleti ilhâkıyla ber-vech-i arpalık Cidde sancağına mutasarrıf olup Mekke-i Mükerreme şeyhülharemi olan Süleyman Paşa’ya hüküm ki*

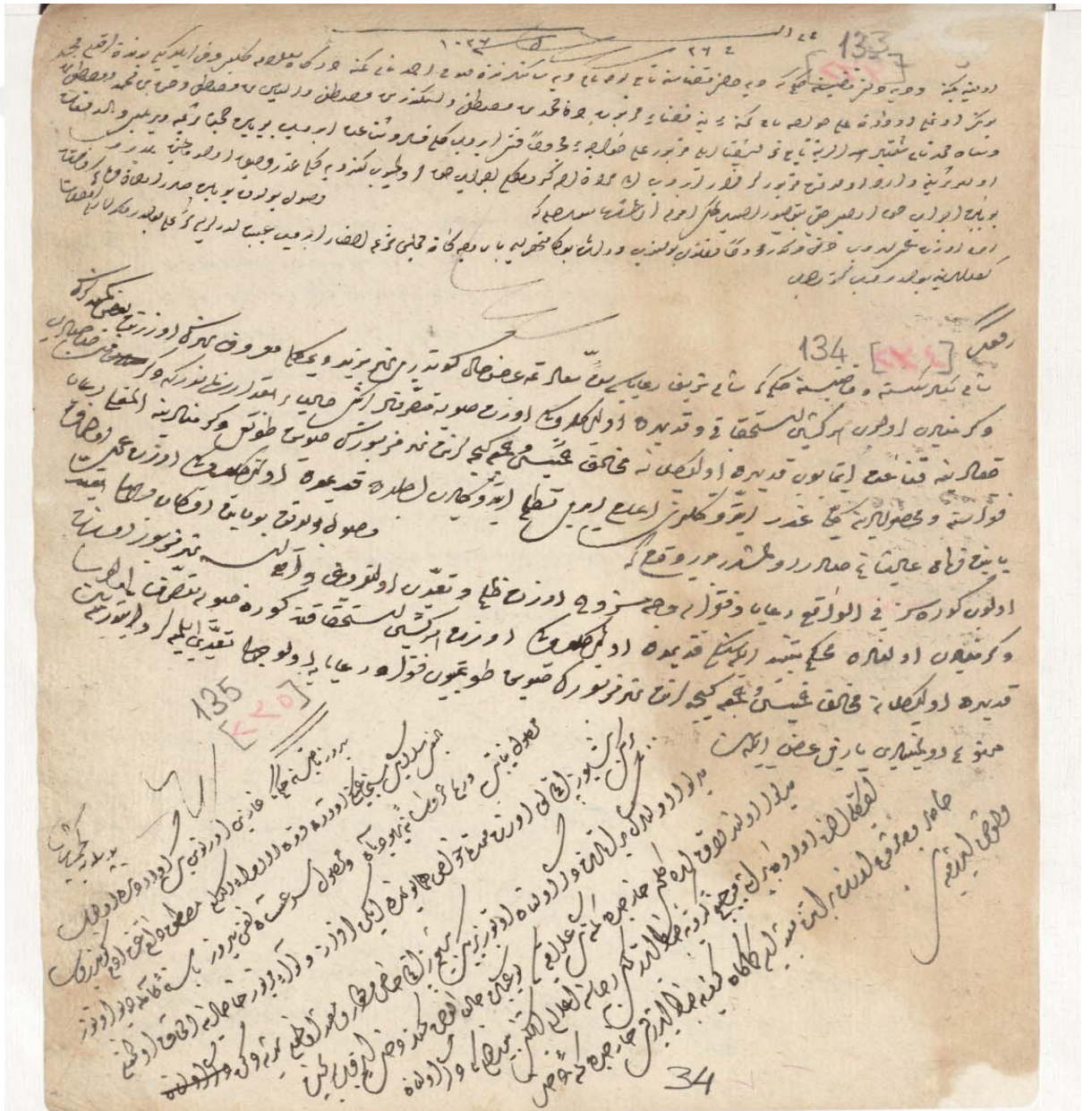
Kadîmü’l-eyyâmda eğer Habeş ve eğer Bender-i Cidde’ye ve ol kıyılara Frenk sefineleri gelmeyip ve Süveyş denizi tabir olunan deryada mürûr u ubûr edegelmiş değiller iken Habeş ve Cidde mutasarrıflarının tama’-ı hâmları sebebiyle ahd-i karîbden berü zikrolunan kıyılara ve benderlere kadîme muhalif Frenk gemileri gelip gitmekle nice mefâsidi müstakbih olduğundan gayrı Süveyş deryası dehlîz-i Haremeyn-i Muhteremeyn olmağla imdi sen ki mîrimîrân-ı mûmâileyhsin ba’de’l-yevm Süveyş deryasına Frenk gemileri tereddüd etmeyip ve eğer Habeş ve eğer Bender-i Cidde ve ol havalilerde olan kıyılardan bir yere gelmemek üzere lâzımü’t-tenbih olan mahallere muhkem tenbih ü te’kid ve mürûrlarına kat’an ruhsat göstermeyip bu hususa ziyade takayyüd ü ihtimâm ve Cidde ve Habeş mahkemelerinde sicillâta sebt etdirip daim mazmûn-ı münîfi ile amel eylemek bâbında fermân-ı âlîşânım sâdir olmuştur.

Fî evâil-i B. sene [1]114 / [21-30 Kasım 1702]



A. DVNS.MHM. d. No:82, Hüküm No:134[234]

Şam'da Yezid Nehri üzerinde değirmeni bulunanların, hakları kadar su kullanmaları, Perşembe ve Cuma geceleri nehrin suyunu tutmamaları ve diğer hak sahiplerinin haklarına tecavüz etmemeleri hususunda uyarılmaları hakkında Şam beylerbeyine ve kadısına hüküm



Şam beylerbeyisine ve kadısına hüküm ki;

Şam-ı Şerif reâyâsı Südde-i Saâdetim'e arzuhâl gönderip; "Nehr-i Yezîd demekle ma'rûf nehrin üzerinde bazı kimesnelerin değirmenleri olup her kişi istihkâkı ve kadîmden olageldiği üzere suya mutasarrıflar iken hâliyâ bir mikdar zamandır ki, değirmen sahipleri haklarına kanaat etmeyip kadîmden olagelene muhalif hâmis ve cum'a gecelerinde nehr-i mezbûrun suyuna tutup değirmenlerine almağla reâyâ fukarâsına ve mahsullerine küllî gadr etdiklerin" ilâm edip tazallüm etdikleri ecilden, kadîmden olageldiği üzere amel olunmak bâbında fermân-ı âlî-şânım sâdır olmuştur. Buyurdum ki:

Vusûl buldukda, bu bâbda onat vechile mukayyed olup göresiz; fi'l-vâki' reâyâ ve fukarâya vech-i mesrûh üzere zulm ü ta'addî olunduğu vakî' ise nehr-i mezbûr üzere değirmenleri olanlara muhkem tenbih eylesin ki, kadîmden olageldiği üzere her kişi istihkâkına göre suya mutasarrıf olup kadîmden olagelene muhalif hâmis ve cum'a gecelerinde nehr-i mezbûrun suyuna tutmayıp fukarâ vü reâyâyâ ol vechile ta'addî eylemeler ve etdirmeyesiz. Memnû' olmayanaları yazıp eylesiniz.

[Fî 26 L sene 1026]

Mühimme Defteri, no: 48, hüküm 977

Habeş meliki ile İspanya'nın işbirliği yapıp Kızıldeniz'de bulunan iskelelere saldırma ihtimaline karşı Süveyş beyince hazırlanması emredilen donanma için gerekli olan mühimmât ve kerestenin temin edilmesi

۲۲۲  
۹۷۶  
مصر کما یکتب علیا حقیقتی بکلیه کلمات کوندر من ممکن نام بکنند و درین حقیقت عساکر ایله عتدیه نام قلم کلمه حسن و کلمه حسن  
تعالیه ادرناه اولدو قلم و از رویه طلاق اولدو حقیقت اولدو قلم اعدای منی اولدو قلم و از رویه طلاق اولدو قلم اعدای منی  
موتور و جسی ایدون و باقی منتهی ایدون و باقی منتهی ایدون و باقی منتهی ایدون و باقی منتهی ایدون و باقی منتهی ایدون  
حقیقتی اولدو قلم و از رویه طلاق اولدو قلم اعدای منی اولدو قلم و از رویه طلاق اولدو قلم اعدای منی  
و قلم و از رویه طلاق اولدو قلم اعدای منی اولدو قلم و از رویه طلاق اولدو قلم اعدای منی  
قلم و از رویه طلاق اولدو قلم اعدای منی اولدو قلم و از رویه طلاق اولدو قلم اعدای منی  
دولتیه قلم و از رویه طلاق اولدو قلم اعدای منی اولدو قلم و از رویه طلاق اولدو قلم اعدای منی  
طریق اولدو قلم و از رویه طلاق اولدو قلم اعدای منی اولدو قلم و از رویه طلاق اولدو قلم اعدای منی  
دقیق اولدو قلم و از رویه طلاق اولدو قلم اعدای منی اولدو قلم و از رویه طلاق اولدو قلم اعدای منی  
لازم اولدو قلم و از رویه طلاق اولدو قلم اعدای منی اولدو قلم و از رویه طلاق اولدو قلم اعدای منی

۹۷۷  
حقیقتی بکلیه کلمات کوندر من ممکن نام بکنند و درین حقیقت عساکر ایله عتدیه نام قلم کلمه حسن و کلمه حسن  
تعالیه ادرناه اولدو قلم و از رویه طلاق اولدو قلم اعدای منی اولدو قلم و از رویه طلاق اولدو قلم اعدای منی  
موتور و جسی ایدون و باقی منتهی ایدون و باقی منتهی ایدون و باقی منتهی ایدون و باقی منتهی ایدون  
حقیقتی اولدو قلم و از رویه طلاق اولدو قلم اعدای منی اولدو قلم و از رویه طلاق اولدو قلم اعدای منی  
و قلم و از رویه طلاق اولدو قلم اعدای منی اولدو قلم و از رویه طلاق اولدو قلم اعدای منی  
قلم و از رویه طلاق اولدو قلم اعدای منی اولدو قلم و از رویه طلاق اولدو قلم اعدای منی  
دولتیه قلم و از رویه طلاق اولدو قلم اعدای منی اولدو قلم و از رویه طلاق اولدو قلم اعدای منی  
طریق اولدو قلم و از رویه طلاق اولدو قلم اعدای منی اولدو قلم و از رویه طلاق اولدو قلم اعدای منی  
دقیق اولدو قلم و از رویه طلاق اولدو قلم اعدای منی اولدو قلم و از رویه طلاق اولدو قلم اعدای منی  
لازم اولدو قلم و از رویه طلاق اولدو قلم اعدای منی اولدو قلم و از رویه طلاق اولدو قلم اعدای منی

*Habeş beylerbeyisine hüküm ki*

Mektup gönderip İspanya-i la'in Portugal üzerine asker çekip vilâyetde olup kendini katleydikden sonra memleketlerin zabt eden vezirine mektub gönderip ellerinde olan vilâyetleri ve kaleleri taleb edip ol dahi İspanya tarafından âdem istedikde iki nefer kimseyi tebdil-i suret ile gönderip mezkûr âdemi Yemen'den gemi ile Aden Benderi'ne dahil olduklarında Yemen ümerâsından Hızır Bey ikisin bile tutup malların aldıktan sonra halâs olup Sevvakin'e gittiklerin casuslukda olan âdemlerimiz haber verdikde Habeş'de olan Melik nâm la'îne gelmiş kıyas olunmağla âdem gönderildikde mezbûrları Sevvakin Benderi'nde tutup götürdükde ahvâlleri tafahhus olundukda mühürlü mektupları bulunup kendiler dahi vech-i meşrûh üzere haber vermeğın kendiler ve mektupları Südde-i Saâdetime irsâl olunduğın ve İspanya-ı la'in Hindistan vilâyetlerinde olan kaleleri zabt edip deryaya gemiler çıkarır yine Yemen ve Habeş ve Hicaz câniblerinden Süveys'e varınca benderlerin cümlesinde bir muhkem kale olmayıp küllî fesada bâ'is olmak anlanır. Bender-i Süveys'de kadırgalar bina olunup deryaya Donanma-i Hümâyûn çıkıp Hicaz ve Yemen ve Habeş benderlerin Süveys'e varınca zabt edilmek lâzım olduğın bildirmişsin. İmdi bu bâbda Mısır beylerbeyisine mü'ekked emr-i şerif irsâl olunup beher-hâl senin tarafına her ne vechile mümkün ve mutasavver ise gereği gibi muâvenet edip Bender-i Süveys'de kifayet mikdarı kadırgalar ibnâsıyçün kereste ve sair âlât ve esbâb verdirip ve ne mikdar yarık tedarik olunursa kifayet edecek kadar yarık vermek için ve Süveys sancağı beyi olan Hasan *dâme izzuhûya* dahi senin tarafından haber geldikde asla te'hir etmeyip mükemmel kadırgalar ile hâzır olup her nice iktizâ iderse hıfz u hirâset-i memleket ve sair lâzım olan hususlarda hizmetde bulunmak için envâ'-ı tehdid ile te'kid olunmuşdur. Buyurdum ki:

Vusûl buldukda bu bâbda kemâl-i bâsiret ve intibâh üzere olup daima a'dâ-yı bed-re'y tarafına göz-kulak tutup fikr-i fâsidleri neyin üzerine ise sahîh haberler alıp ona göre tedarik üzere olup ve arz etdiğin üzere benderler muhafazasına ne mikdar kadırga bina ve ihzâr olunmak lâzım ise kifayet idecek kadar kereste ve sair levâzım ve sair mühimmâtların taleb edip getirip dahi Süveys beyine irsâl olunan fermân-ı



şerifim üzere eğer bizzat varmak mı lâzımdır veyahud kadirga göndermek ile mümkün ise mahal iktizâ etdiğine göre amel edip alâ eyyi hâlin ol câniblerin hıfz u hirâseti ve benderlerin a'dâ taraflarından zabt u sıyâneti her ne vechile mümkün ise asla dakika fevt etmeyip hıfz u hirâset etdirip gaflet ile Memâlik-i Mahrûsemden bir mahalle küffâr tarafından zarar u gezend erişdirmek ihtimali olmaya ve ne vechile tedarik olunup ne târikle mübâşeret olunduğun vuku' u üzere yazıp bildiresin.

[Yev]mü's-sülâsâ 19 Safer sene 991 / [14 Mart 1583]



*Bu dahi*

*Habeş Beylerbeyisi Hızır dâme ikbâlühûya hüküm ki*

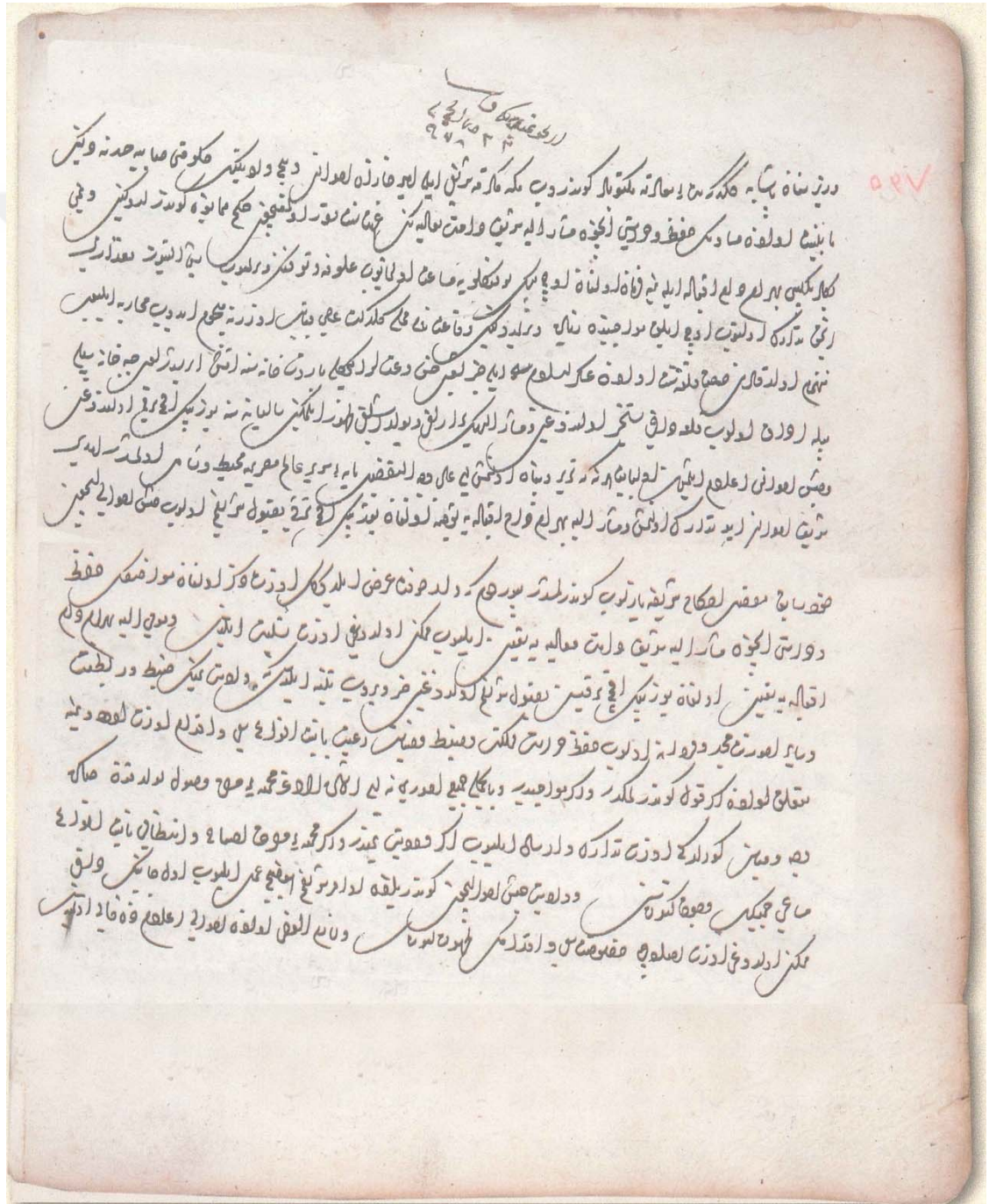
Mektup gönderip bundan akdem Yemen[Habeş] Beylerbeyisi Ahmed Bey şehid oldukda Yemen cânibinden bir mikdar asâkir-i İslâm ile deryadan varıp Harakova'nın üzerine düşüp göz açdırmayıp sağda ve solda toplar atılıp Bayram Bey'i dahi gemileri gördüğü gibi asâkir-i İslâmla karaya çıkıp bir yere cem' olup muhkem ceng ü cidâl olup küffâr-ı hâksâr Harakova Kalesin yıkıp ve Mirise(?) nâm mahalli ise urup askere susuzluk ızdırâb verdikde Habeş Gönüllüleri Ağası Mehmed ve Yeniçeri Ağası Osman ve Yemen Ağası Hüseyin ittifak ve ittihâd edip küffâr üzerine varıp bi-inâyetillâhi Teâlâ ellerinden alındığın ve Harakova'nın beyi olan Emir İsmail oğlu Ahmed nâm mâhzul isyan edip ceng oldukda küffâr ve Arab kılıçdan geçip küffâr-ı hâksâr mağlub oldukda ve hâlâ kalenin tamirine ve etrafında hendek olmak tedarikin eylediğin ve Sevvakin ve Akik ve Masavva ve Harakova tevâbi'leri zabt olunduğun bildirmişsin ve sair ol cânibe müte'allik ve sonra her ne ki demiş isen cümlesine ilm-i şerif-i âlem-şümûl-ı hüsrevânem menût ve şâmil olmuşdur. Fi'l-vâki senden dahi umulan bunun emsali şecâ'at ve şehâmet idi ki zuhur bulmuş yüzün ağ olsun eyi hizmet eylemişsin. İmdi ol vilâyet senin re'y-i cenâbına tefvîz olunmuşdur. Buyurdum ki:

Varıcak daima memleket ve vilâyetin hıfz u hirâsetinde ve reâyâ vü berâyânın zabt u sıyânetinde ve kul taifesiyle ve sair asâkir-i nusret-me'ser ile hüsn-i ittifak ve ittihâd ile yek-dil ve yek-cihet olup hidemât-ı hümâyûnumda bezl-i mâ-hüve'l-makdûr etmekde sa'yin zuhura getiresin ve ol cânibde uğur-ı hümâyûnumda bezl-i mechûd eyleyen eğer bölük ağalarıdır ve eğer sair kul taifesidir fermân-ı âlîşânımın mefhûmu ilâmı dahi din-i İslâm'a müte'allik mesâlihde ittifak-ı tarikat eyleyesin.

[Yev]mü's-sülâsâ fi 26 Şevval sene 987 / [16 Aralık 1579]

Mühimme Defteri, no:12, hüküm 537

Hicaz, Yemen ve Habeş'de meydana gelen karışıklıklara karşı alınan önlemlerin uygun görüldüğü ve bu bölgeler ile Mısır'ın ihtiyaçlarının temini ve ıslahı için gayret gösterilerek gelişmeler hakkında bilgi verilmesi



*Erdoğdu Bey'e verildi.*

Vezir Sinan Pařa'ya hűkűm ki

Sűdde-i Saâdetime mektuplar gönderip Mekke-i Műkerreme řerifi ile emîr-i Câzân ahvâlin ve Beca(?) vilâyetinin hűkűmeti Sâbiye haddine deđin mâbeynde olan mesafenin hıfz u hiraseti için müřârunileyh řerif *dâmet ma'âliyhûnun* uhdesinde mukarrer olmađıçűn hűkm-i hűmâyűn gönderildiđin ve yemen Beylerbeyisi Behram *dâme ikbâlűhű* ile Yemen'e fermân olunan űç bin tűfenkliye műsaade olunmayıp ulűfe ve tűfenk verilmeyip beř-altı yűz miktarı ancak tedarik olup űç aylık mevâcibinden ziyade verilmediđin Kaide nâm mahalle geldikte âsi kabâil űzerine hűcum edip muharebe eyleyip műnhezim oldukların Hassa(?) Kalesi'nde olan asâkir-i İslâm ile haberleřip hűsn-i va'dler eylemekle baruthânesine ateř eriřdirilip cebehânesiyle bile ihrâk olup kale dahi teshîr olunduđun ve müřârunileyhin yararlıđı ve yoldařlıđı zuhur eylemeđin sâlyânesine yűzbin akçe terakkî olunduđun ve Habeř ahvâlin ilâm eylemiřsin. Ol bâbda her ne ki tahrîr ű beyân olunmuř ise alâ-vechi't-tafsil pâye-i serîr-i âlem-masîrime muhît ve řâmil olmuřdur. İmdi; řerif ahvâlin eyi tedarik olunmuř ve müřârunileyh Behrâm *dâme ikbâlűhűya* tevcih olunan yűz bin akçe terakkî makbűl-i řerifim olup Habeř ahvâli için hod sâbıkâ mufassal ahkâm-ı řerife yazılıp gönderilmiřdir. Buyurdum ki:

Vardıkda, arzeylediđin űzere zikrolunan mevâzi'in hıfz u hirâseti için müřârunileyh řerif *dâmet ma'âliyhűya* tayin eyleyip műmkűn olduđu űzere tesliyet eylesin ve műmâileyh Behram *dâme ikbâlűhűya* tayin olunan yűz bin akçe terakkîsin makbűl-i řerifim olduđun haber verip tenbih eylesin ki, vilâyet-i Yemen'in zabt u rabtında ve sair uműrunda műcidd ű merdâne olup hıfz u hirâset-i memleket ve zabt u sıyânet-i ra'ıyyet bâbında envâ-ı sa'y ű ikdâm űzere ola ve Yemen'e műte'allik olan eđer kul gönderilmektedir ve eđer mevâcibdir ve bi'l-cűmle cemî'-i uműrı ne ise inřâallahu'l-e'azz mâhmiye-i Mısır'a vusűl buldukdan sonra vech ű műnasib görűldűđu űzere tedarik ve irsâl eyleyip eđer vilâyet-i Yemen'dir ve eđer mahmiye-i Mısır'da ıslâh ve intizamı bâbında envâ'-ı mesâ'î-i cemîlin vűcuda

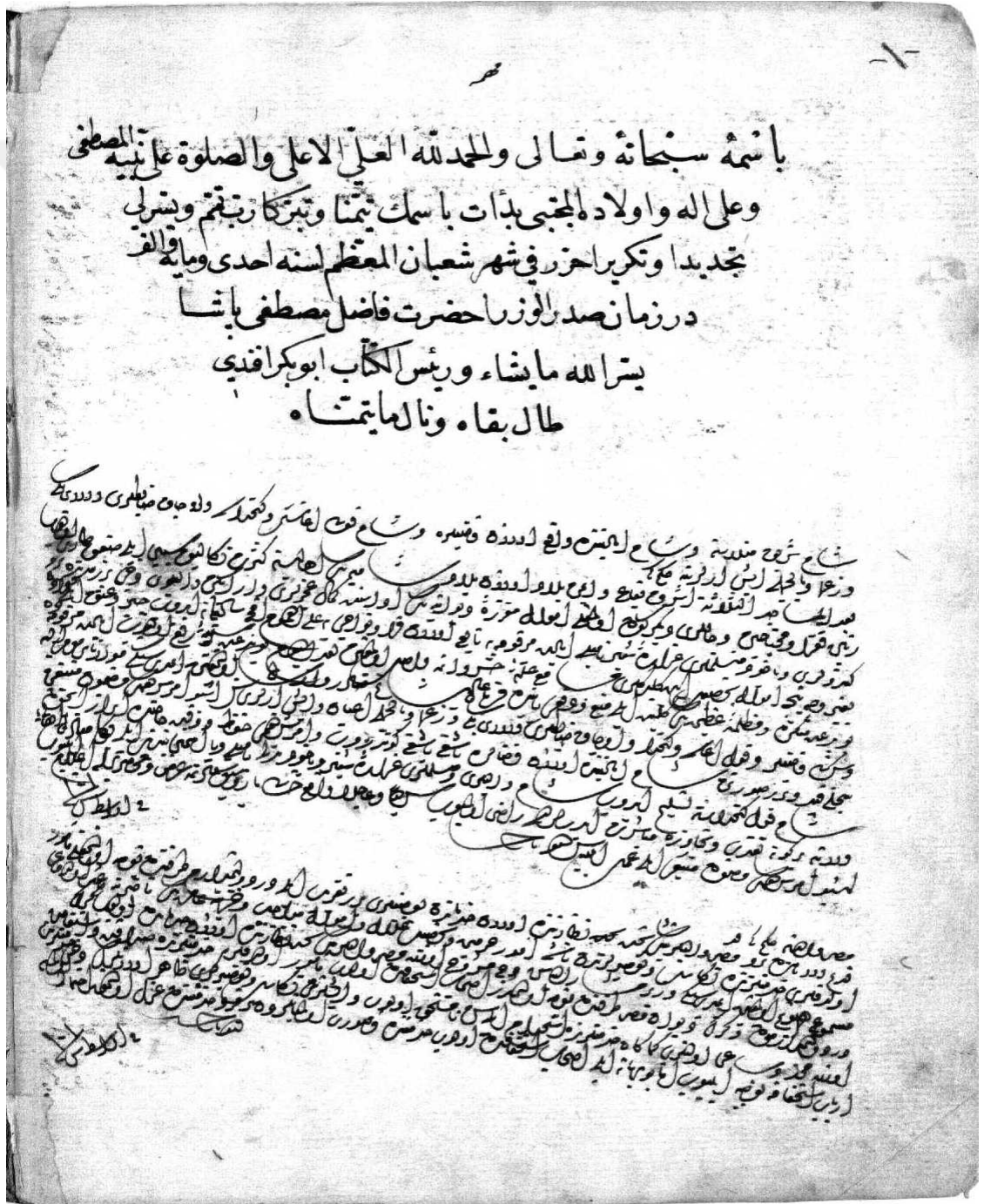
getiresin ve vilâyet-i Habeş ahvâliyçün gönderilen evâmir-i şerifem mûcebince amel eyleyip ol cânibin dahi mümkün olduğu üzere ıslâhı hususunda sa'y ü ikdâmın zuhura getiresin ve lâzımü'l-arz olan ahvâli ilâmdan hâli olmayasın.

22 Zilhicce sene 978 / [17 Mayıs 1571]



A.DVNS. MHM.d. No:100, Hüküm No:1

Şam eyaletinde bulunan vali ve mütesellimlerin, mevcut vergilerini ödemekte güçlük çeken fakir ve muhtaçlardan, farklı isimler altında zorla fazla vergi talep ettikleri haber alındığından, bu gibi uygulamalarla halkın rencide edilmemesi ve istenen fazla vergilerin kaldırılması hakkında Şam'daki idarecilere gönderilen hüküm





Şam-ı Şerif mollasına ve Şam eyaletinde vâki' olan kadılara ve Şam kulu ağası ve kethudâsı ve Ocak zâbitleri ve alaybeyi ve zu'amâ ve bi'l-cümle iş erlerine hüküm ki:

Ba'de'l-mesâcîdi's-selâset-i eşref-i bikâ' ve eyemen-i bilâd olan bilâd-ı Şamiye'nin ahalisine kesret-i tekâlîf sebebi ile za'f-târî olup ziyade fukarâ ve muhtacîn ve hâlleri dîğçer-gûn olmakla emvâl-i mukarrere-i divaniyenin edasında kemâl-i aczleri var iken valileri dahi birer müddetden beri kendileri ve yahud mütesellimleri garâre-i şa'îr nâmıyla eyalet-i merkûmeye tâbi' olan kurâ ve nevâhiye ale'l-umûm akçe sâlyâne edip cebr u enf ile fukarâdan bi-gayr-i vech nice emvâl tahsil edegeldikleri mesâmi'-i aliyye-i hüsrevâneme vâsıl olmağın ba'de'l-yevm bu bid'at-i seyyi'e ref olunup eyalet-i merkûmede bu bid'at-i münkire ve mazlime-i azîmenin külliyet ile men'ü def'i bâbında fermân-ı âlî-şânım sâdır ve irsâl olunmağın;

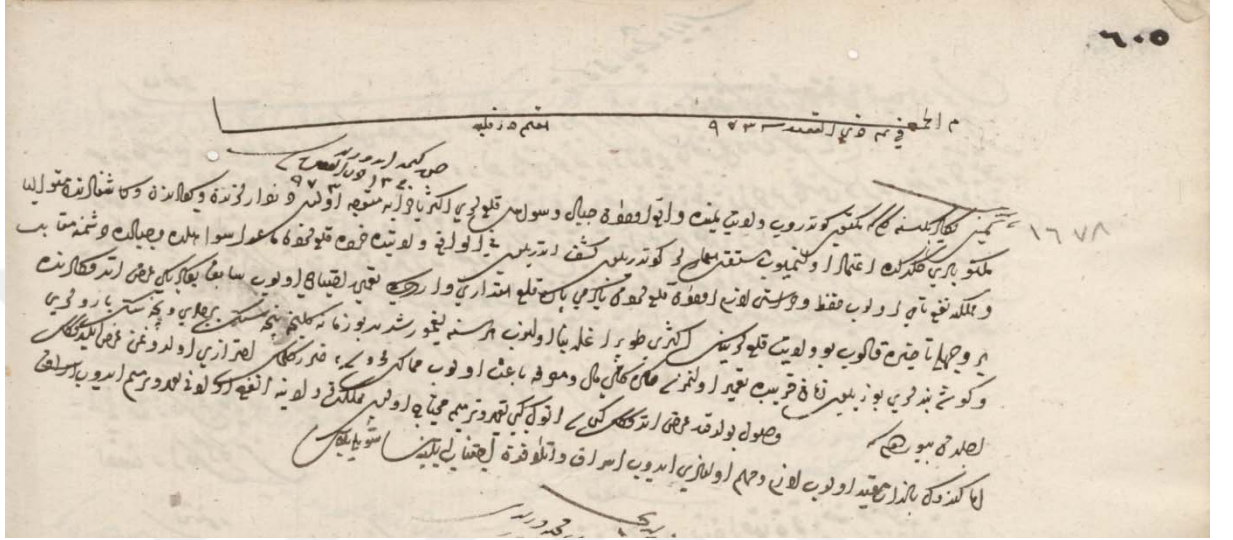
İmdi, sen ki mevlânâ-yı mûmâileyh ve siz ki kadılar ve kul ağası ve kethudâ ve Ocak zâbitleri ve alaybeyi ve zu'amâ ve bi'l-cümle ayân ve iş erlerisiz, işbu emr-i şerifimin mazmûn-ı münîfîn sicille kayd ve birer suretin Şam eyaletinde olan kazalara başka başka gönderip ve emr-i şerifimi hıfz ve vakt-i hâcetde ibrâz için Şam kul kethudâsına teslim edip Şam valileri ve mütesellimleri garâre-i şa'îr ve yahud bedeli nâmıyla veya ismini tebdil ile buna mu'âdil ahali-i vilayete bir gûne ta'addî ve tecavûze mübâşeret ederler ise razı olmayıp seri'an ve âcilen vâki'-i hâli yazıp Südde-i Saâdetim'e arz ve mahzar birle ilâm eyleyip işbu emr-i şerifimin mazmûn-ı münîfi ile amel eyleyesiz diye yazılmışdır.

Fî Evâsıt-ı Ş Sene [1] 101



**Mühimme Defteri, no:5, s. 605, hüküm 1678**

Çoğu harap durumda bulunan Yemen'in sahil ve dağlık kesimlerindeki kalelerin bakım ve onarımlarının yapılması



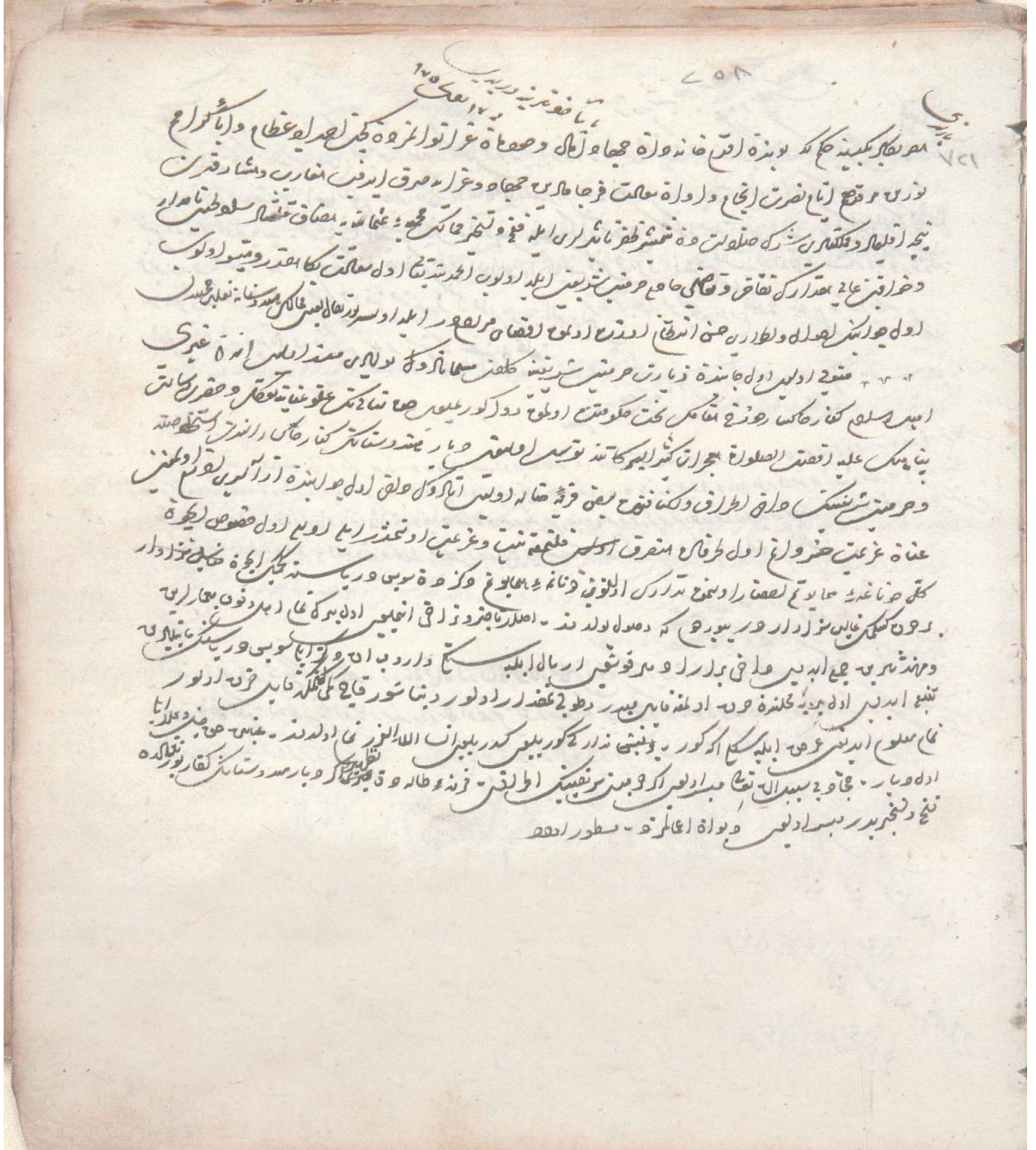
**Yemen beylerbeyisine hüküm ki**

Mektup gönderip Vilâyet-i Yemen'de vâki olan cibâl ve sevâhil kaleleri ekseriyâ haraba müteveccih olup dizdârlarından ve beylerinden ve kâşiflerinden mütevâliyen mektupları geldikte itimad olunmayıp müstâkil mimarlar gönderilip keşfetdirilip fi'l-vâki vilâyetde hurde kalelerden mâadâ sevâhilde ve cibâlde düşmana mükabil ve memlekete nef'-i tâmmı olup hıfz u hirâseti lâzım olan kalelerden yirmi pâre kale mikdarı vardır ki tamire ihtiyac olup sâbıkâ beylerbeyi arz etdiklerinde bir vechile te'hire kalıp bu vilâyet kalelerinin ekseri toprağla bina olunup her sene yağmur-ı şedîd bu zamana gelince nicesinin burcları ve nicesinin bârûları ve köşebendleri bozulup zaman-ı karîbde tamir olunmazsa sonra küllî mâl ve masrafa bâ'is olup Memâlik-i Mahrûse'ye zarar gelmek ihtirâzı olduğun arz eylediğün ecilden buyurdum ki vusûl buldukda arz ettiğün gibiyse onun gibi tamir ve termîme muhtac olup memleket ve vilâyete enfa' olanı tamir ve termîm edip amma kendin bizzat mukayyed olup lâzım ve mühim olanları edip israf ve itlâfdan ictinâb eylesesin, şöyle bilesin.

Fî 13 Zilkade 973/ [1 Haziran 1566]

Mühimme Defteri, no: 7, hüküm 721

Portekiz'e karşı Hindistan Müslümanlarına yardım edip o taraflardan Hicaz'a gelen ziyaretçileri muhtelif tehlikelerden kurtarmak ve Haremeyn etrafındaki asi grupları yok etmeye üzere Osmanlı Donanması'nın Akdeniz'den Kızıldeniz'e geçmesine imkan verecek bir kanal açılmasının mümkün olup olmadığının mimar ve mühendisler tarafından yerinde keşif yapılması



*Yazıldı,*

*Paşa hazretlerine verildi.*

Mısır beylerbeyine hüküm ki

Bundan akdem hânedân-ı cihâd-âmâl ve dûdmân-ı gazâ-nevâlimizden geçen ecdâd-ı a'zâm ve âbâ'i kirâmım nevverallâhu merkadehüm eyyâm-ı nusret-encâm ve evân-ı saâdet-fercâmların cihad ü gazâyâ sarf edip meğârib ü meşâriktan nice iklimler ve memleketleri şirk [ü] dalâletden şemşîr-i zafer- te'sirleri ile feth u teshîr [ve] Memâlik-i Mahmiye-i Osmaniyye'ye muzâf kılmışlar. Selâtîn-i nâmdâr ve havâkîn-ı âlî-mikdarın tefâhur u tefâzulü hâdim-i Haremeyn-i Şerifeyn ile olup el-hamdu li'llâhi Teâlâ ol saâdet bana mukadder ü müyesser olup ol cevânibin ahvâl ü etvârı hüsn-i intizam üzere olmak aksâ-yı muradımdur. Eyle olsa; Portugal-i la'în memâlik-i Hindistan'a teğallüb cihetinden müstevlî olup ol cânibden ziyâret-i Haremeyn-î Şerifeyn'e gelen Müslümanların yolları münsedd olup ondan gayrı ehl-i İslâm küffâr-ı hâksâr-ı dûzeh-makamın taht-ı hükûmetinde olmak revâ görülmeyip Hakk Teâlâ'nın ulüvv-i inâyetine tevekkül ve Hazret-i Risâlet-penâhın aleyhi efdalü's-salavât mu'cizât-ı kesîre[tü]'l-berekâtına tevessül olunup diyar-ı Hindistan'ın küffâr-ı hâksâr elinden istihlâsına ve Haremeyn-i Şerifeyn'in dahi etraf ü eknâfında bazı fırka-i dâlle olup ânların dahi ol cevânibden izâleleri lazım olmağın inân-ı azîmet-i hüsrevânem ol taraflara munsarif kılınmağa niyet ü azîmet olunmuşdur. Öyle olsa; ol husus için küllî Donanma-i Hümâyûnum izhâr olunmak tedarik olunup Donanma-i Hümâyûnum denizden Süveyş deryasına geçmek için bir hark kesilmek gayet sezâ-vârdır. Buyurdum ki:

Vusûl buldukda, asla te'hir u terâhî etmeyip ol yerin tamam ehl-i vukûf mimarların ve mühendislerin cem' edip dahi yarar âdemler koşup irsâl eylesin ki, varıp Akdeniz ile Süveyş deryasının mâbeynlerin tettebbu' edip ol berriyye mahallinden hark olmağa kâbil midir ve tûlu ne mikdar olur ve yanaşır kaç gemi gitmeğe kâbil hark olur; tamam malum edinip arz eylesin ki, âna göre tedariki görülüp kesdirilip inşâallahu'l-Azîz tamam oldukda inâyet-i Hakk celle ve alâ ile ol diyara cihadu fi-sebîli'llâhi Teâlâ müyesser olup eğer Haremeyn-i Şerifeyn'in etrafın

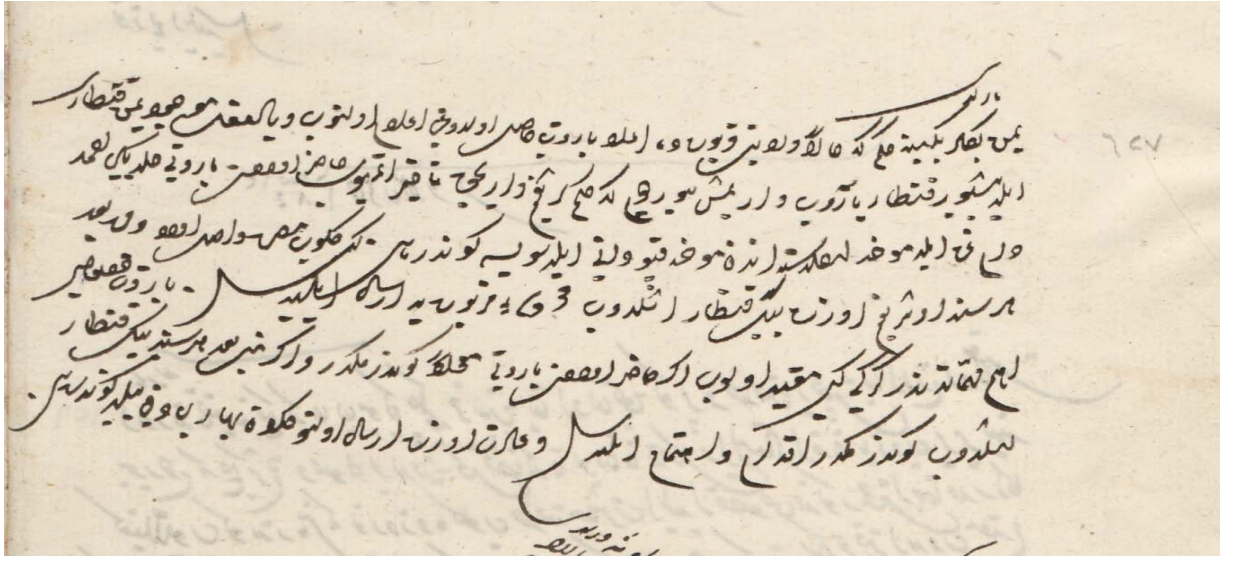
fırka-i dâleden tathîr ve eğer diyar-ı Hindistan'ın küffâr-ı Portugal'dan feth u  
teshîridir müyesser olup divan-ı a'malimizde mastur ola.

Fî 17 Receb sene 975 / [17 Ocak 1568]



**Mühimme Defteri, no:5, s.245, hüküm 627**

Yemen’de imal edilen iyi cins baruttan hazırda bulunduğu haber alınan 500 kantarın Hille Beyi Ahmet Bey vasıtasıyla Mısır’a gönderilmesi ve ayrıca her yıl 1000 kantar barutun işlenip aynı şekilde Mısır’a sevk edilmesi hususunda Yemen beylerbeyine hüküm



**Yemen beylerbeyisine hüküm ki**

Hâlen vilâyet-i mezbûrede a’lâ barut hâsıl olduğu i’lâm olunup ve bilfi’l mevcut Yemen kantarı ile beş yüz kantar barut varmış. Buyurdum ki hükm-i şerifim varıcak te’hir etmeyip hazır olan barutu Hille Beyi Ahmed dâme izzuhû ile Moha İskelesi’ne ondan Moha kapudânı ile Süveyş’e gönderesin ki gelip Mısır’a vâsıl ola ve min-ba’d her sene emr-i şerifim üzere bin kantar işledip mahrûse-i mezbûreye irsal eylesesin. Barut hususu ehemmi-i mühimmâtandır. Gereği gibi mukayyed olup eğer hazır olan barutu mu’accelen göndermekdir ve eğer min-ba’d her sene bin

kantar işledip göndermekdir. İkdâm ve ihtimâm eylesin ve âdet üzere irsâl olunagelen baharı dahi bile gönderesin.

[Fî 12 Cemâziyelâhir 973 / 4 Ocak 1566]





Mühimme Defteri, no:60, hüküm 580

Habeş melikinın Sevvakin iskelesi üzerine sefer düzenlemekte olduğunun bildirilmesi üzerine Mısır beylerbeyine, Mekke-i Mükerreme şerifine ve Yemen beylerbeyine Habeş vilâyetine yardım etmeleri için emir verildiği, bölgenin asker ve mühimmat ihtiyaçlarını temin üzere Mısır'a adam ve mektup gönderilmesi

صلى الله عليه وسلم  
مكتوب كونه من مملكت اولاد كلك كمن ولى بكن اعداء من مملكت حقه فاقول من باج ولائه كلك  
لما قد اولاد كونه من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه  
سوله حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه  
ان دانه لوزن كونه من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه  
مورين باج حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه  
فوق كلك ولى حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه  
مورين باج حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه  
والى حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه  
قانه والى حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه  
باج حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه  
شونه باج حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه  
وار حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه  
باج حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه  
اولاد حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه  
بالد حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه  
صيه حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه  
وله حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه  
بده حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه  
فا حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه فاقول من مملكت حقه

*Habeş Beylerbeyisi Mustafa 'ya hüküm ki*

Mektup gönderip: “Habeş’de olan melik keferesi kırk bin mikdarı asker ile tahtından kalkıp Sira nâm vilâyetine geldiği istimâ’ olundukda gönderilen casus zâyî’ olmağın tekrar casus gönderildikde gelip tedarikleri olduğun haber vermeğın kabâil-i Bedvan şeyhlerine âdem gönderilip her cânib lâzım olduğu üzere hıfz u hirâset eyleyip ve la’in-i mezbûr tarafına âdem gönderilip mâbeyn emn ü emân üzere iken bu hareket ve fesada bâ’is nedir deyu sual olundukda adımız zâhir olmuşdur deyu cevap verip lâkin muradları ne idüğü malum olmamağın kaleler ve benderler tarafını düzüp hendekler kazdırıp memleket hıfz u hirâset üzeredir ve Func meliki dahi vefat edip büyük oğlu yerine melik olmuşdur. Mezbûrun dahi Bender-i Sevvakin üzerine gelmesi mukarrerdir. Lâkin şimdiki hâlde ammileri ile mücadele ve kavgaları vardır. Ol ecilden hareketleri zâhir olmadı ama Akik sancağına arz olunan Yusuf, Sevvakin’e bir mikdar âdem ile gönderilip hüsn-i müdâra üzere olmak tenbih olunmuşdur. Mısır’dan iki yüz kılıç ve beşer dirhem atar rahtı ile iki yüz tüfenk ve elli tane cebe ve kırk kantar barut ve araba ve zincir ile otuz tane küçük darbzen fındığı ve on kantar kurşun ve iki yüz kazma ve iki yüz kürek ve yüz elli nefer âdem irsâl olunmasın” rica eylediğın ecilden arz u ilâm eylediğın üzere yat ü yarık tedarik eyleyip ve ol mikdar kul taifesi yazıp sana irsâl etmek için Mısır beylerbeyisine hükmi şerif ve Mekke-i Mükerrreme şerifine nâme-i hümâyun ve Yemen’de olan vezirim dahi muâvenet eylemek için hükmi hümâyûnum gönderilmişdir. Buyurdum ki:

Vardukda sen dahi bu bâbda mukayyed olup kendi cânibinden Mısır beylerbeyisine mektub ve yarar âdemler gönderip dahi zikrolunan yat ü yarık ve kul taifesin taleb eyleyip dahi Habeş’de olan ümerâya ve gönüllü ağasına ve kul taifesine bi’l-cümle vilâyet-i Habeş’de olan asâkir-i nusret me’sere istimâlet verip dahi leyl ü nehâr hıfz u hirâset-i memleketde ikdâm ü ihtimam üzere olup el-iyâzu bi’llâhi Teâlâ gaflet ile a’dâdan memleket ve vilâyete ve asker halkına zarar u gezend erişdirmekden ziyade hazer edip enva’ yüz aklıkları tahsiline mücidd ü sâ’î olup uğur-ı hümâyûnumda bezl-i makdûr ve sa’y-ı mevfüz zuhura getiresin. Uğur-ı hümâyûnumda yoldaşlıkda bulunanlar murad-ı fu’âdlarıyla behremend ve muhassılu’l-âmâl kılınmaları muhakkaktır. Ona göre her birine istimâlet verip uğur-ı



hümâyûnumda bezl-i makdûr etmeğe terğib eyleyip ve vilâyet-i mezbûreye müt'allik  
ahvâli ale't- tevâli âsitâne-i Saâdetime arz u ilâmdan hâli olmayasın.

Fi Ca sene 994 / [Nisan-Mayıs 1586]



A.DVNS. MHM. d. 3, hüküm no: 541

Mısır'da kâşiflerden, Şeyhü'l-Arablardan, emin ve mültezimlerden halkın şikâyetinde bulunması üzerine Mısır beylerbeyinin bölgede huzur ve refahın teminine gayret etmesi

۱۹۲

۵۲۸

۵۲۹

۵۳۰

۵۳۱

۵۳۲

۵۳۳

۵۳۴

۵۳۵

۵۳۶

۵۳۷

۵۳۸

۵۳۹

۵۴۰

۵۴۱

۵۴۲

۵۴۳

۵۴۴

۵۴۵

۵۴۶

۵۴۷

۵۴۸

۵۴۹

۵۵۰

۵۵۱

۵۵۲

۵۵۳

۵۵۴

۵۵۵

۵۵۶

۵۵۷

۵۵۸

۵۵۹

۵۶۰

۵۶۱

۵۶۲

۵۶۳

۵۶۴

۵۶۵

۵۶۶

۵۶۷

۵۶۸

۵۶۹

۵۷۰

۵۷۱

۵۷۲

۵۷۳

۵۷۴

۵۷۵

۵۷۶

۵۷۷

۵۷۸

۵۷۹

۵۸۰

۵۸۱

۵۸۲

۵۸۳

۵۸۴

۵۸۵

۵۸۶

۵۸۷

۵۸۸

۵۸۹

۵۹۰

۵۹۱

۵۹۲

۵۹۳

۵۹۴

۵۹۵

۵۹۶

۵۹۷

۵۹۸

۵۹۹

۶۰۰

۶۰۱

۶۰۲

۶۰۳

۶۰۴

۶۰۵

۶۰۶

۶۰۷

۶۰۸

۶۰۹

۶۱۰

۶۱۱

۶۱۲

۶۱۳

۶۱۴

۶۱۵

۶۱۶

۶۱۷

۶۱۸

۶۱۹

۶۲۰

۶۲۱

۶۲۲

۶۲۳

۶۲۴

۶۲۵

۶۲۶

۶۲۷

۶۲۸

۶۲۹

۶۳۰

۶۳۱

۶۳۲

۶۳۳

۶۳۴

۶۳۵

۶۳۶

۶۳۷

۶۳۸

۶۳۹

۶۴۰

۶۴۱

۶۴۲

۶۴۳

۶۴۴

۶۴۵

۶۴۶

۶۴۷

۶۴۸

۶۴۹

۶۵۰

۶۵۱

۶۵۲

۶۵۳

۶۵۴

۶۵۵

۶۵۶

۶۵۷

۶۵۸

۶۵۹

۶۶۰

۶۶۱

۶۶۲

۶۶۳

۶۶۴

۶۶۵

۶۶۶

۶۶۷

۶۶۸

۶۶۹

۶۷۰

۶۷۱

۶۷۲

۶۷۳

۶۷۴

۶۷۵

۶۷۶

۶۷۷

۶۷۸

۶۷۹

۶۸۰

۶۸۱

۶۸۲

۶۸۳

۶۸۴

۶۸۵

۶۸۶

۶۸۷

۶۸۸

۶۸۹

۶۹۰

۶۹۱

۶۹۲

۶۹۳

۶۹۴

۶۹۵

۶۹۶

۶۹۷

۶۹۸

۶۹۹

۷۰۰

۷۰۱

۷۰۲

۷۰۳

۷۰۴

۷۰۵

۷۰۶

۷۰۷

۷۰۸

۷۰۹

۷۱۰

۷۱۱

۷۱۲

۷۱۳

۷۱۴

۷۱۵

۷۱۶

۷۱۷

۷۱۸

۷۱۹

۷۲۰

۷۲۱

۷۲۲

۷۲۳

۷۲۴

۷۲۵

۷۲۶

۷۲۷

۷۲۸

۷۲۹

۷۳۰

۷۳۱

۷۳۲

۷۳۳

۷۳۴

۷۳۵

۷۳۶

۷۳۷

۷۳۸

۷۳۹

۷۴۰

۷۴۱

۷۴۲

۷۴۳

۷۴۴

۷۴۵

۷۴۶

۷۴۷

۷۴۸

۷۴۹

۷۵۰

۷۵۱

۷۵۲

۷۵۳

۷۵۴

۷۵۵

۷۵۶

۷۵۷

۷۵۸

۷۵۹

۷۶۰

۷۶۱

۷۶۲

۷۶۳

۷۶۴

۷۶۵

۷۶۶

۷۶۷

۷۶۸

۷۶۹

۷۷۰

۷۷۱

۷۷۲

۷۷۳

۷۷۴

۷۷۵

۷۷۶

۷۷۷

۷۷۸

۷۷۹

۷۸۰

۷۸۱

۷۸۲

۷۸۳

۷۸۴

۷۸۵

۷۸۶

۷۸۷

۷۸۸

۷۸۹

۷۹۰

۷۹۱

۷۹۲

۷۹۳

۷۹۴

۷۹۵

۷۹۶

۷۹۷

۷۹۸

۷۹۹

۸۰۰

۸۰۱

۸۰۲

۸۰۳

۸۰۴

۸۰۵

۸۰۶

۸۰۷

۸۰۸

۸۰۹

۸۱۰

۸۱۱

۸۱۲

۸۱۳

۸۱۴

۸۱۵

۸۱۶

۸۱۷

۸۱۸

۸۱۹

۸۲۰

۸۲۱

۸۲۲

۸۲۳

۸۲۴

۸۲۵

۸۲۶

۸۲۷

۸۲۸

۸۲۹

۸۳۰

۸۳۱

۸۳۲

۸۳۳

۸۳۴

۸۳۵

۸۳۶

۸۳۷

۸۳۸

۸۳۹

۸۴۰

۸۴۱

۸۴۲

۸۴۳

۸۴۴

۸۴۵

۸۴۶

۸۴۷

۸۴۸

۸۴۹

۸۵۰

۸۵۱

۸۵۲

۸۵۳

۸۵۴

۸۵۵

۸۵۶

۸۵۷

۸۵۸

۸۵۹

۸۶۰

۸۶۱

۸۶۲

۸۶۳

۸۶۴

۸۶۵

۸۶۶

۸۶۷

۸۶۸

۸۶۹

۸۷۰

۸۷۱

۸۷۲

۸۷۳

۸۷۴

۸۷۵

۸۷۶

۸۷۷

۸۷۸

۸۷۹

۸۸۰

۸۸۱

۸۸۲

۸۸۳

۸۸۴

۸۸۵

۸۸۶

۸۸۷

۸۸۸

۸۸۹

۸۹۰

۸۹۱

۸۹۲

۸۹۳

۸۹۴

۸۹۵

۸۹۶

۸۹۷

۸۹۸

۸۹۹

۹۰۰

۹۰۱

۹۰۲

۹۰۳

۹۰۴

۹۰۵

۹۰۶

۹۰۷

۹۰۸

۹۰۹

۹۱۰

۹۱۱

۹۱۲

۹۱۳

۹۱۴

۹۱۵

۹۱۶

۹۱۷

۹۱۸

۹۱۹

۹۲۰

۹۲۱

۹۲۲

۹۲۳

۹۲۴

۹۲۵

۹۲۶

۹۲۷

۹۲۸

۹۲۹

۹۳۰

۹۳۱

۹۳۲

۹۳۳

۹۳۴

۹۳۵

۹۳۶

۹۳۷

۹۳۸

۹۳۹

۹۴۰

۹۴۱

۹۴۲

۹۴۳

۹۴۴

۹۴۵

۹۴۶

۹۴۷

۹۴۸

۹۴۹

۹۵۰

۹۵۱

۹۵۲

۹۵۳

۹۵۴

۹۵۵

۹۵۶

۹۵۷

۹۵۸

۹۵۹

۹۶۰

۹۶۱

۹۶۲

۹۶۳

۹۶۴

۹۶۵

۹۶۶

۹۶۷

۹۶۸

۹۶۹

۹۷۰

۹۷۱

۹۷۲

۹۷۳

۹۷۴

۹۷۵

۹۷۶

۹۷۷

۹۷۸

۹۷۹

۹۸۰

۹۸۱

۹۸۲

۹۸۳

۹۸۴

۹۸۵

۹۸۶

۹۸۷

۹۸۸

۹۸۹

۹۹۰

۹۹۱

۹۹۲

۹۹۳

۹۹۴

۹۹۵

۹۹۶

۹۹۷

۹۹۸

۹۹۹

۱۰۰۰

Yazıldı

*Derviş Kethüdâ'ya verildi*

*Gurre-i Rebûlevvel 967*

*Mısır beylerbeyisine hüküm ki*

Hâliyâ südde-i saadetime mektub gönderip ol diyar-ı celîlü'l-itibarda olan reâyâ ve berâyâdan nice kimesneler gelip kâşifler ve şeyh[ü'l-] Arablardan ve ümenâ ve mültezimînden şekvâ edip altı seneden beri bazı karyeler mal irtifâ'a mütehammil değil iken, irtifâ'dan ziyade olup ve irtifâ'dan noksan üzere olup ve malları maktû' olan köylerin dahi hemîşe alınagelen mal-ı mukata'adan malları ziyade olmağla bize zulm ü ta'addî ederler dediklerinde, Hızâne-i Amire'de olan mukata'a defterlerine nazar olunup görüldükde fi'l-vâki maktû' olan nice karyeler hemîşe veregeldikleri mal-ı mukata'adan hayli mal ziyade olunmuş bulunup ve bazı karyelere dahi irtifâ'-ı kadîmden elli keseden ziyade mal ziyade olunup ve bazı ummâl-ı mukata'ât dahi kararından ifrâtle ziyade olmağla reâyânın ekseri zaîfü'l-hâl olup kut-i yevmiyeye kâdir olmayıp ve bazı kurânın reâyâsı bi'l-küllîye perâkende olup yerlerin ve mezra'aların keşşâf ve şüyûh-ı urbân ve mültezimin ziraat edip haracın verirler imiş ve ziraate kâdir olan fellâhlar dahi ol ziyade sebebi ile zebûn olup ve vâki olan şerâkî ve ekl-i dûd dahi hakk üzere görülmeyip on bahşdan bir bahşı ancak aşağı verilmişdir deyu ızhâr-ı acz ü tazallüm etdiklerinde: *"Hele bu sene üzerinizde maktû' olan malı eda edin; sene-i âtiyede aşağı verilmesi lâzım olan ziyadeler ber-vech-i adalet görüle deyu istimâlet verilmekle reâyâ mütesellî-i hâtır oldular"* deyu arz eylemişsin. İmdi; mal ahvâli ve reâyâ ve berâ[yâ]nın istirahatleri hususu ehemmi mühimmâtdandır.

Eyle olsa buyurdum ki; vardukda bu bâbda gereği gibi basîret üzere olup eğer mal-ı mîrî ahvâlidir ve eğer reâyâ ve berâyânın refahiyet ve istirahatleri hususudur, kemâ-yenbaği riâyet edip bir vechile hüsn-i tedarik eyleyip mukayyed olasın ki, ne mala gadr ve ne reâyâyâ hilâf-ı şer' ve kanun zulm ü ta'addî olmak lâzım gele. Ol

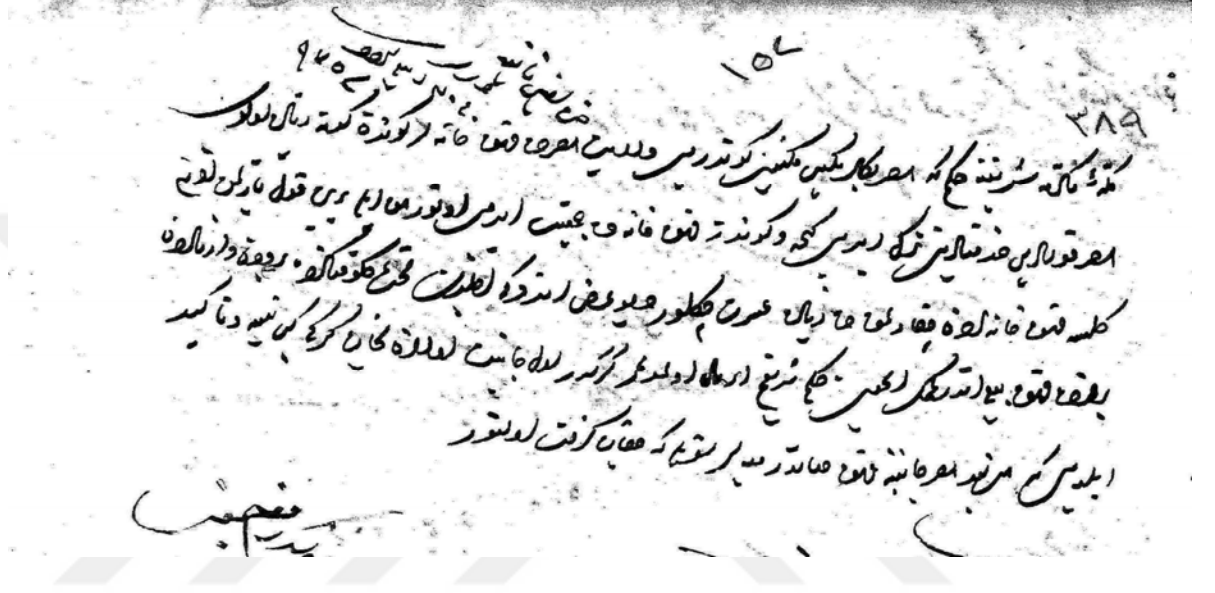
diyar-ı celîlü'l-itibarın cumhur-ı umürü senin re'y-i isabet-karînine tefviz olunmuşdur. Eğer malın tevfir u teksiridir ve eğer reâyâ ve berâyânın refahiyet ve itmi'nânlarıdır ve memleket ve vilâyetin ma'mûr ve âbâdân olmasıdır, vech ve münasib olduğu üzere amel edip envâ'-ı mesâi-i cemîle zuhura getirip muhtac-ı arz olanı yazıp bildiresin.

Gurre-i Rebûlevvel 967 / 1 Aralık 1559



**A.DVNS.MHM.d.7 hüküm no:389**

Kahvehânelerin sayısının artması kul taifesinin buralarda oturarak görevlerini aksatmasına sebep olduğundan Mısır'a kahve satmamaları hakkında tüccara tenbihte bulunulduğu



*Surre Emini Faik'e verildi*

*20 Rebûlahir 975*

Mekke-i Mükerreme şerifine hüküm ki

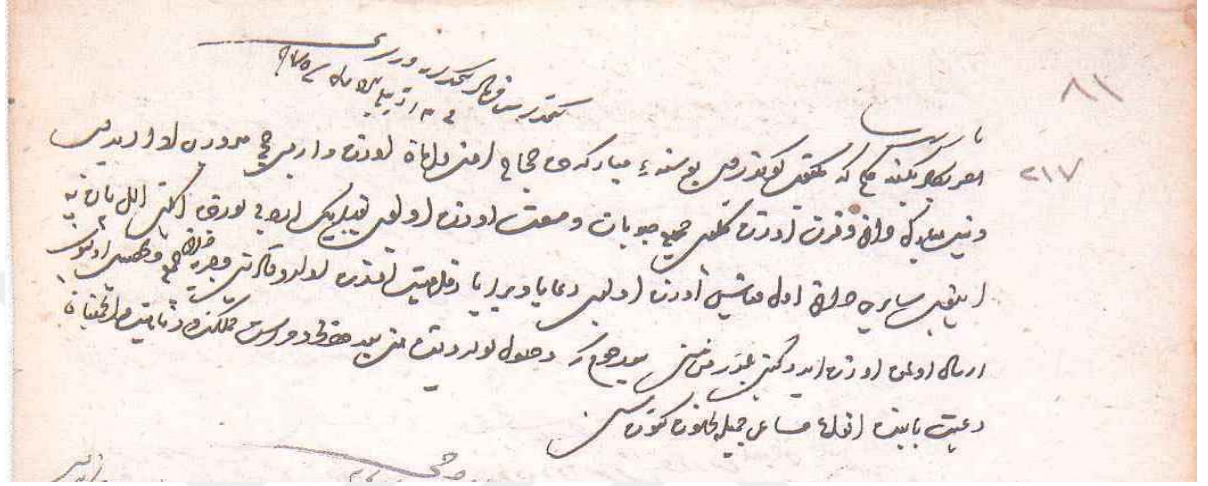
Mısır beylerbeyisi mektup gönderip; “*Vilâyet-i Mısır'da kahvehâneler günden güne ziyade olup Mısır kulları hizmetlerin terk edip gece ve gündüz kahvehânede cem'iyet edip oturmak ile bir yere kul yazılmak lâzım gelse kahvehânelerden çıkarılmakda ziyade usret çekilir.*” Deyu arz ettiği ecilden taht-ı hükûmetinizde beriden varanlardan bir ferde kahve bey' etdirilmemek için hüküm-i şerifim irsâl olmuştur. Gerekdir [ki;]

Ol cânibde olan tüccara gereği gibi tenbîh ve te'kîd eylesin ki, min-ba'd Mısır cânibine kahve satdırmayalar. Şöyle ki; çıkara, girift olunur.

20 Rebûlahir 975 / 24 Ekim 1567

**A.DVNS.MHM.d.7, hüküm no:217**

Mısır beylerbeyinin, halkın refahı ve memleketin korunması hususunda bundan sonra da gerekli gayreti göstermesi



Yazıldı

*Kethüdâsı Ferhad Kethüdâ'ya verildi*

*13 Rebîülevvel 975*

*Mısır beylerbeyisine hüküm ki*

Mektub gönderip; “*Bu sene-i mübarekede hüccâc emn ü emân üzere varıp hacc-ı mebrûrî eda edip ve Nil-i mübarek dahi vefret üzere gelip cemî' hubûbât vüs'at üzere olup buğdayın erdebi yüzde iken elli paraya inip sairi dahi ol kıyâs üzere olup reâyâ ve berâyâ refahiyet üzere oldukların ve hazine dahi cem' ve tahsil olunup irsâl olunmak üzere idüğün*” bildirmişsin.

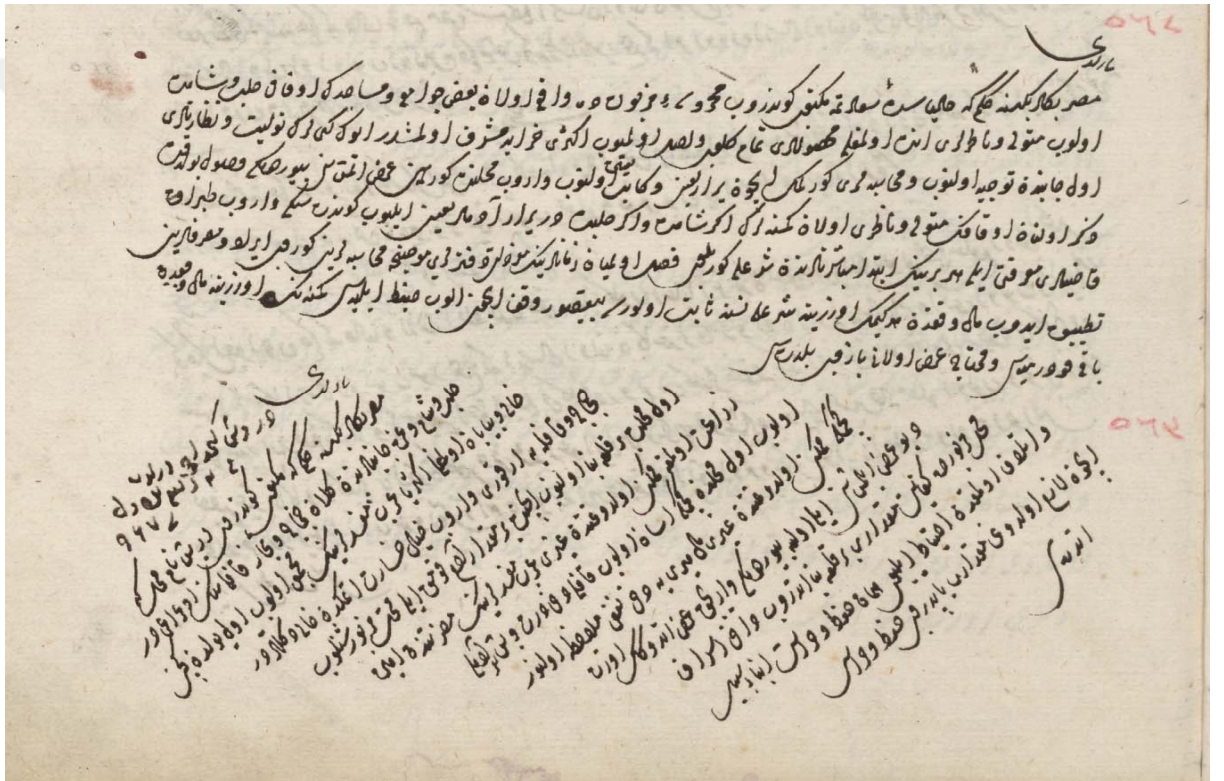
Buyurdum ki; vusûl buldukda min-ba'd hıfz u hırâset-i memleket ve refahiyet ve itmînân-ı ra'iyet bâbında envâ'-ı mesâî-i cemîle zuhura getiresin.

13 Rebîülevvel 975 / 17 Eylül 1567



A.DVNS.MHM.d. 3 hükümno:563

Hac güzergâhı üzerinde bulunan ve boş olduğu için eşkıyalığın merkezi haline gelen Ariş'te, hac yolu emniyetinin sağlanması için bir kale inşa edilmesi ve yerleşime açılması



*Yazıldı*

*Dervîş Kethüdâ'ya verildi*

*2 Rebûlevvel 967*

*Mısır beylerbeyisine hüküm ki*

Mektub gönderip Ariş nâm mahal ki Haleb ve Şam ve Gazze câniblerinden gelen hüccâc ve tüccar kafilesinin uğrağıdır, hâlî ve beyâbân olmağla ekseriya Arab müfsidlerinin mecma'ı olup ol yoldan geçen hüccâc ve kafileye arkurı varıp hayli hasâret etmekden hâlî değıllerdir. Ol mahalde bir kale bina olunup içinde bir mikdar âdem komak ile mahall-i mezbûr şenelüp ziraat olmağla mümkün olduğundan gayrı Arab müfsidlerinin mazarratından emin olup ol mahalden geçmeğe âsân olup kafile dahi dört ve beş nefer âdemle geçmeğe mümkün olduğundan gayrı mal-ı mîrîye dahi nef'i mülâhaza olunur deyu arz eylemişsin. Eyle olsa buyurdum ki;

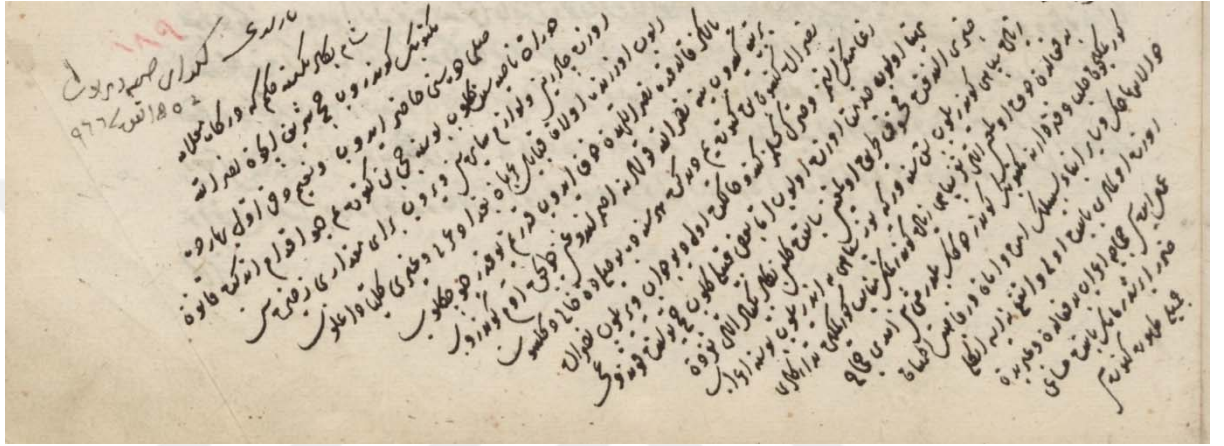
Varıcak arz etdiğın üzere mahall-i mezbûrda kifâyet mikdarı bir kale bina etdirip dahi isrâf ü itlâf olmakdan ihtiyât eyleyüp hemen hıfz u hırâset-i ebnâ'-i sebîl için lâzım olduğı mikdarı yapıdırıp hıfz u hırâset etdiresin.

2 Rebûlevvel 967 / 2 Aralık 1559



A.DVNS. MHM. d. No:3, Hüküm No:189

Hacıların ve yolcuların emniyet ve güvenliğinin sağlanması hakkında Şam beylerbeyine gönderilen hüküm



*Yazıldı*

*Kethudâsı Hüseyin'e verildi.*

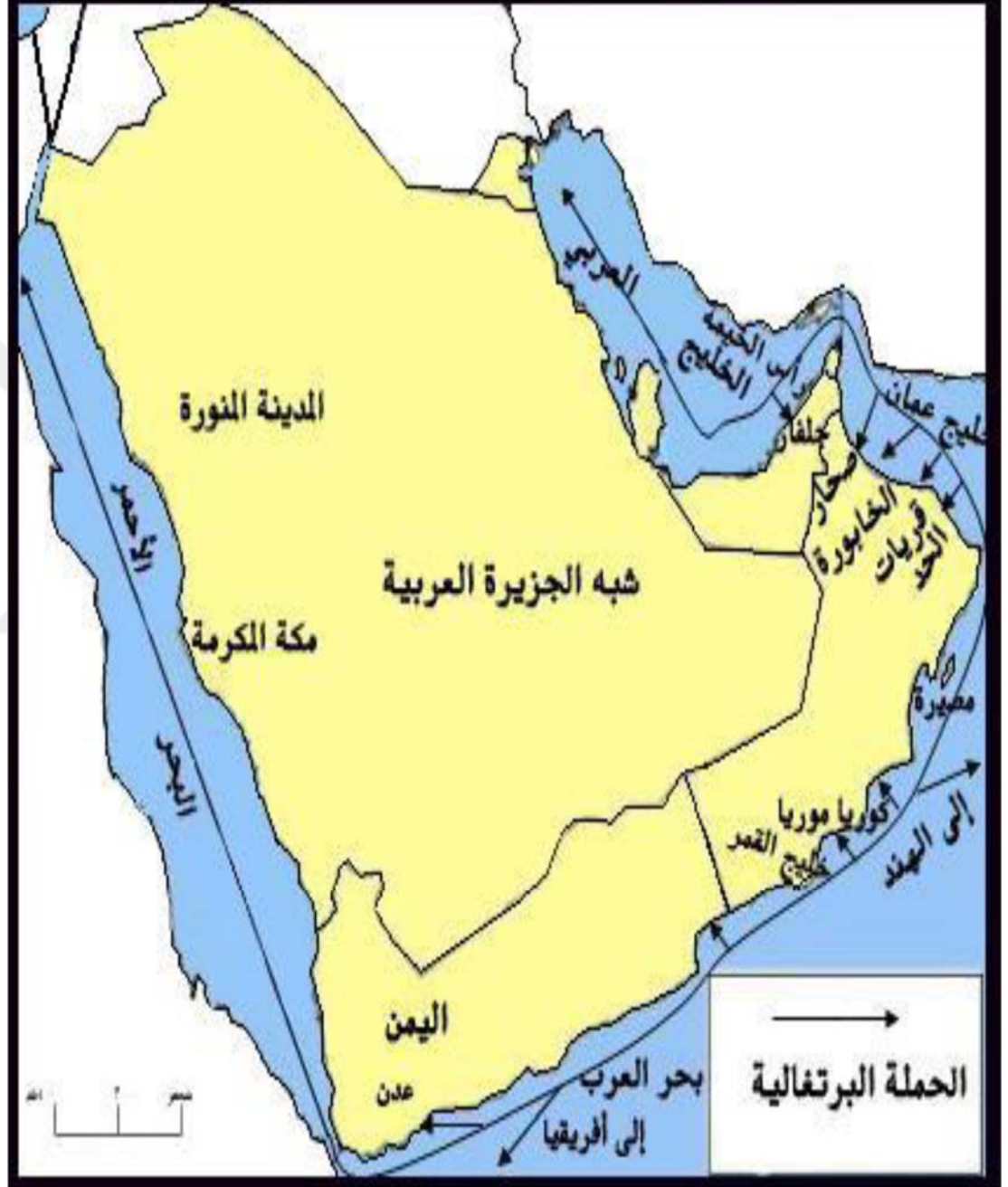
*Fi 5 Zilkade sene 966*

Şam beylerbeyisine hüküm ki:

Dergâh-ı muallâma mektubun gönderip hacc-ı şerif için Nasrullah, hayli devesini hâzır edip ve Na'im dahi evvel-bahârda Havran nâhiyesinden gelip: "Bu sene haccı ben getireyim" diye ikdâm etdikde, kanun üzere çadırın ve levâzım-ı sairesin verip bir ay mikdarı zahiresin alıp üzerinde olan kabâyil-i Urbân-ı Bağdad Arabı ve gayrı külliyyen dağılıp yalnız kaldıkda Nasrullah'dan havf edip: "Kudretim yokdur" diye çekilip yerine gidip yine Nasrullah kullarına ısmarlandığın duyacak: "adam gönderip Nasrullah gitsin, ben getireyim" dedikde: "Be-her senede bu hileden hâli değilsin, ze'âmetin alınmaz ve suren kesilmez; kendi hâlinde ol" diye cevab verilip Nasrullah müheyyâ olup hizmet üzere olup amma bazı kabile gelip hac yolunda konduğu haberi alındıkda mahûf tarîk olmağın sâbıkda gelen beylerbeyiler[e] elli neferden ziyade sipahi gönderilip beş senedir ki yüz sipahiye indirilip bu sene Arab-ı bed- fi'âlden havf olmağın elli nefer sipahi ziyade gönderilmek münasib görülmeğın tedârikleri görülmek için Haleb defterdarına mektubun gönderdiğın bildirmişsin.

İmdi, huccâc-ı zevi'l-ibtihâcın ve sair ebnâ'-i sebinin emn ü emân ve refahiyyet-i itmi'nân üzere olmaları bâbında evlâ vü enfa' ne ise ânınla amel edesin. Huccâca, Arab-ı bed-fi'âlden ve gayrıdan zarar erişdirmemek bâbında mesâî-i cemîle zuhura getiresin.

## HARİTALAR



- Portekiz hamlesinin Arap yarımadasında izlediği güzergâh<sup>202</sup>

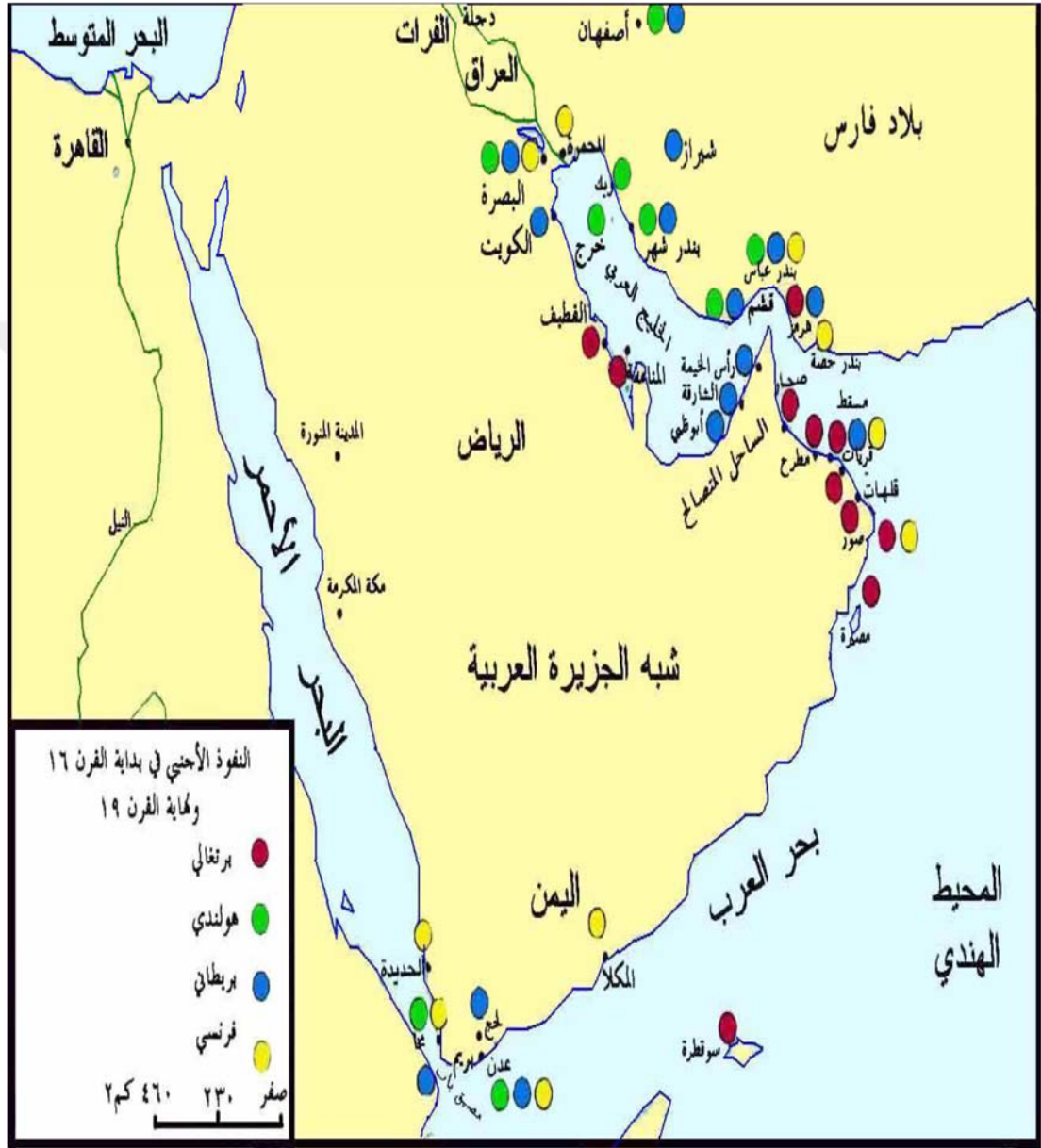
<sup>202</sup>Meryem İbrahim El Ensari, Dr. Esmâ Miftah El Mühendi, Ğarise Abdulaziz El Süveydi, Aişe Ahmed Murad, İyd Raşid El Süveydi, Meryem Abdullah El Maliki, El Ulumu'l-İctimaiyye, Et-Tarih,



- Basra Körfezi'nde Hollanda Sömürgeciliği<sup>203</sup>

Shibh El Jazeera El Arabia, El Müsteva El Aşir, El Faslu'l-Dirasi Es-Sani, El Meclisu'l-A'la li'Ta'lim, Doha, Katar s.9

<sup>203</sup> Meryem İbrahim El Ensari, vd, a.g.e, s.12



- 16. yüzyılın başında ve 19. yüzyılın sonunda Arap yarımadasında yabancı nüfuzu<sup>204</sup>

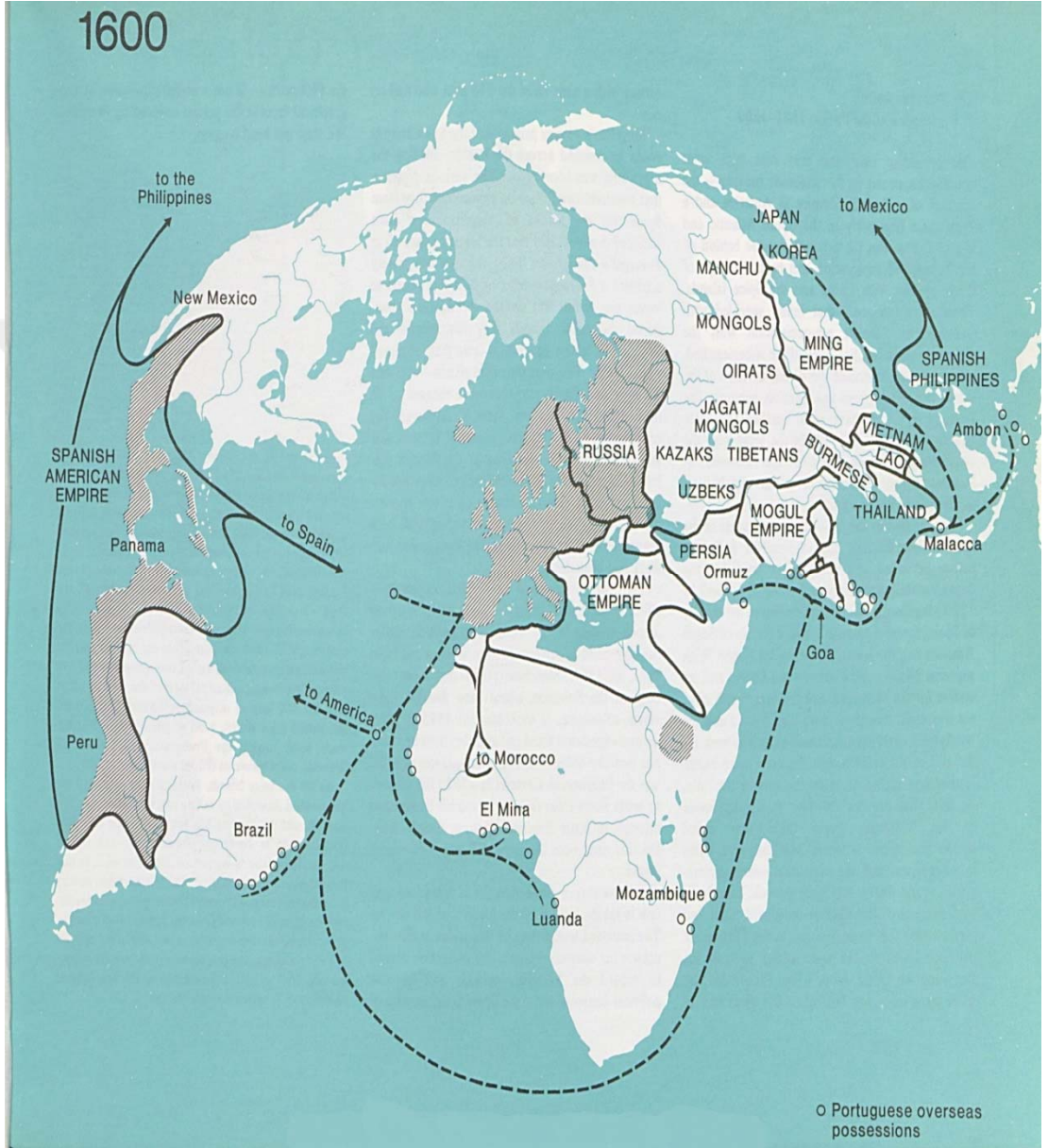
<sup>204</sup> Meryem İbrahim El Ensari, vd, a.g.e, s.13



- İngiliz-Portekiz Mücadelesi<sup>205</sup>

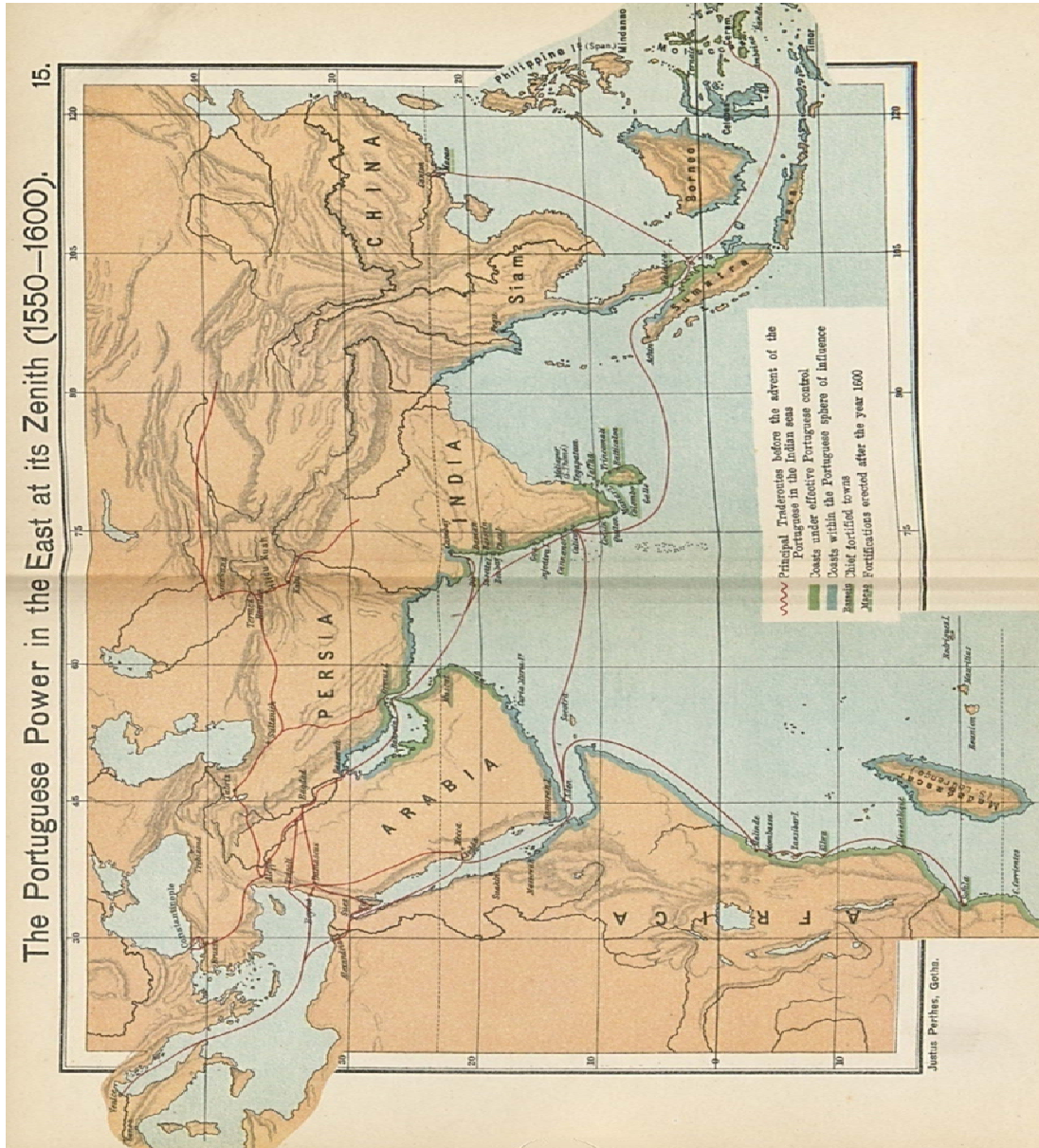
<sup>205</sup> Meryem İbrahim El Ensari, vd, a.g.e, s.14





- Portekiz'in Denizaşırı Sömürgeleri<sup>206</sup>

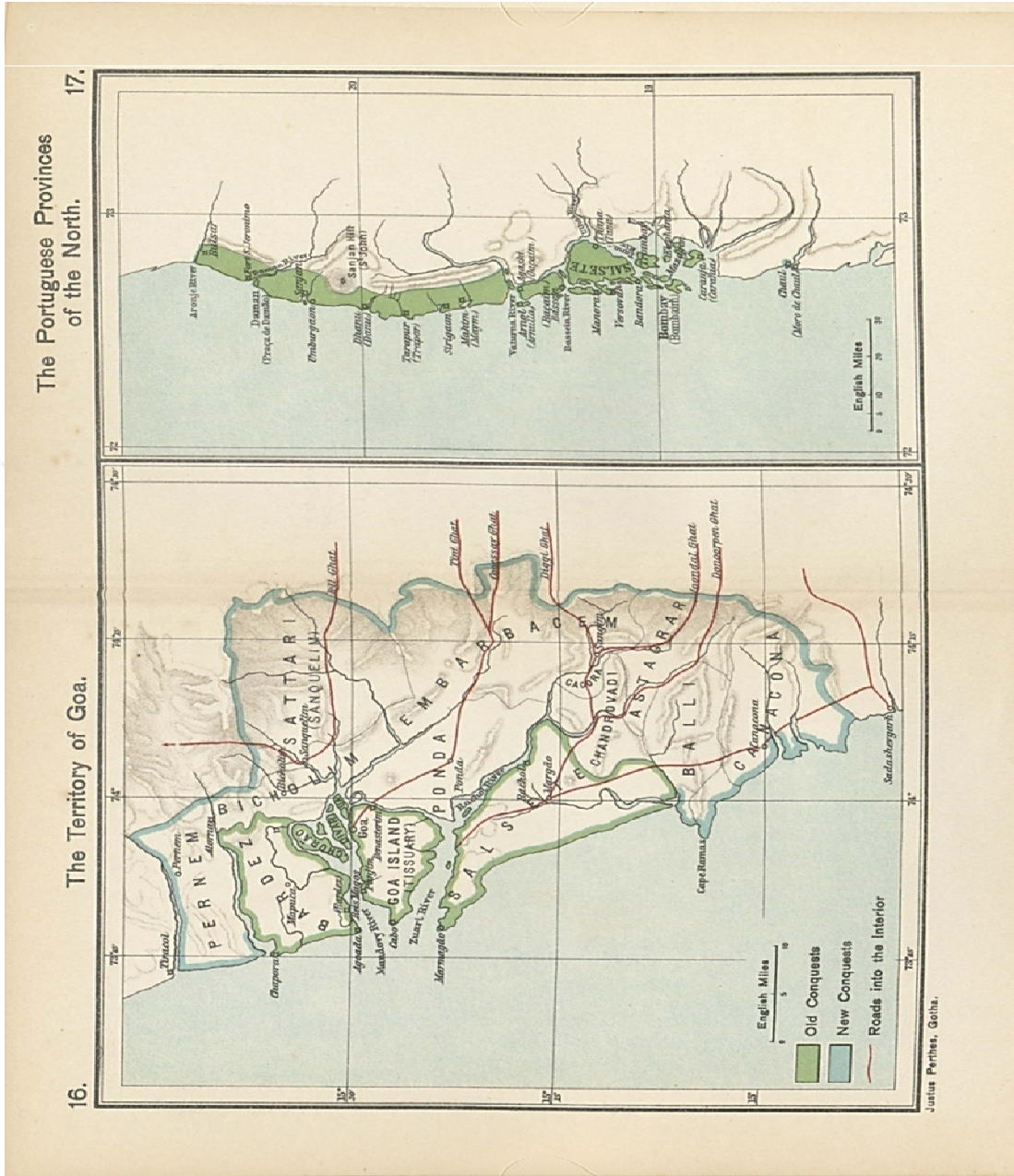
<sup>206</sup> Colin McEvedy, The Penguin Atlas of Modern History(to 1815), IRCICA Kütüphanesi, Penguin Books, 1972, s 17



- Doğuda Portekiz Gücü(1550-1600)<sup>207</sup>

<sup>207</sup> Charles Joppen, S. J, *Historical Atlas of India*, London, 1914, s 15





- Hindistan/Goa Bölgesi ve Kuzeydeki Portekiz Sahaları <sup>208</sup>

<sup>208</sup> Charles Joppen, S. J., *a.g.e.*, s 17

# INDIA in 1700.

19.



Justus Perthes, Gotha.

- Hindistan 1700<sup>209</sup>

<sup>209</sup> Charles Joppen, S. J., *a.g.e.*, s 19