

**T.C.**  
**FIRAT ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**TARİH ANABİLİM DALI**

**HOLLANDA DOĞU HİNDİSTAN**  
**ŞİRKETİ'NİN DOĞUŞU VE XVII. YÜZYIL**  
**ENDONEZYASI'NDA YÜKSELİŞİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**DANIŞMAN**  
**Doç. Dr. Ümit KOÇ**  
**Doç. Dr. Mehmet KÖÇER**

**HAZIRLAYAN**  
**Ayhan SERTKAYA**

**ELAZIĞ-2013**

**T.C.**  
**FIRAT ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**TARİH ANABİLİM DALI**

**HOLLANDA DOĞU HİNDİSTAN ŞİRKETİ'NİN DOĞUŞU VE**  
**XVII. YÜZYIL ENDONEZYASI'NDA YÜKSELİŞİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**DANIŞMAN**  
**Doç. Dr. Ümit KOÇ**  
**Doç. Dr. Mehmet KÖÇER**

**HAZIRLAYAN**  
**Ayhan SERTKAYA**

Jürimiz, ..... tarihinde yapılan tez savunma sınavı sonunda bu yüksek lisans tezini oy birliği / oy çokluğu ile başarılı saymıştır.

Jüri Üyeleri:

- 1.
- 2.
- 3.

F. Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulunun ..... tarih ve ..... sayılı kararıyla bu tezin kabulü onaylanmıştır.

**Prof. Dr. Enver ÇAKAR**  
**Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü**

**ÖZET**

**Yüksek Lisans Tezi**

**Hollanda Doğu Hindistan Şirketi'nin Doğu ve  
XVII. Yüzyıl Endonezyası'nda Yükselişi**

**Ayhan SERTKAYA**

**Fırat Üniversitesi**

**Sosyal Bilimler Enstitüsü**

**Tarih Anabilim Dalı**

**Yeniçağ Tarihi Bilim Dalı**

**Elazığ – 2013, Sayfa: XVIII + 135**

Avrupa'da Coğrafi Keşifler sonrasında başlayan okyanus ötesi ticaretin ve sömürgecilik faaliyetlerinin en önemli aktörlerinden biri Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'dir. Felemenkçe adı "*Verenigde Oost-Indisch Compagnie*" olan şirket kısaca "*VOC*" olarak bilinmektedir.

Yüksek Lisans tezi olan bu çalışma üç bölümden oluşmaktadır. Çalışmanın birinci bölümünde, Birleşik Doğu Hindistan Şirketi öncesinde Hollanda ticareti, ikinci bölümde Hollanda'da kurulan ilk Doğu Hindistan şirketleri ve Asya'ya düzenledikleri ilk ticari seferler, Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin kuruluşu ve Hollanda'daki idare merkezleri ele alınmıştır. Son bölümde ise şirketin Hollanda Hindistan'ı olarak bilinen Endonezya Adaları'ndaki ilk faaliyetleri üzerinde durulmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Hollanda, Doğu Hindistan, Şirket, Endonezya, VOC

**ABSTRACT**

**Master Thesis**

**Foundation of Dutch East India Company and Her Rising in Indonesia In The  
17th Century**

**Ayhan SERTKAYA**

**The University of Firat  
The Institute of Social Science  
The Department of History  
Elazığ- 2013; Page: XVIII + 135**

One of the most important actors of overseas trade and colonial activities that began in Europe after the age of discovery is Dutch United East India Company. The company, which called "*Verenigde Oost-Indisch Compagnie*" in dutch language, is known as "*VOC*" in short.

This thesis have three chapters: In the first chapter, Dutch trade prior to Dutch East India Company, in the second chapter, initial East India companies that were established in Dutch and their early commercial expeditions to Asia and foundation of Dutch East India Company and its headquarters in Dutch have been discussed. In the final chapter, early activities of company in the islands of Indonesia, which are known as Dutch-India, have been emphasized.

**Key Words:** Dutch, East India, Company, Indonesia and VOC

## İÇİNDEKİLER

<b>ÖZET .....</b>	<b>II</b>
<b>ABSTRACT.....</b>	<b>III</b>
<b>İÇİNDEKİLER.....</b>	<b>IV</b>
<b>HARİTALAR LİSTESİ .....</b>	<b>VI</b>
<b>TABLOLAR LİSTESİ .....</b>	<b>VII</b>
<b>RESİMLER LİSTESİ .....</b>	<b>VIII</b>
<b>KISALTMALAR .....</b>	<b>IX</b>
<b>ÖNSÖZ .....</b>	<b>X</b>
<b>KONU VE KAYNAKLAR.....</b>	<b>XII</b>
<b>GİRİŞ.....</b>	<b>1</b>

### BİRİNCİ BÖLÜM

<b>1. BİRLEŞİK DOĞU HİNDİSTAN ŞİRKETİ ÖNCESİNDE HOLLANDA TİCARETİ.....</b>	<b>20</b>
1.1. Ortaçağ'da Hollanda Ticareti .....	20
1.2. Hollanda Bağımsızlık Hareketi ve Hollanda Ticaretine Etkisi .....	26
1.3. Hollandalıların Asya'ya Ulaşma Çabaları: Kuzey Keşif Seferleri .....	35
1.3.1. Birinci Kuzey Keşif Seferi .....	39
1.3.2. İkinci Kuzey Keşif Seferi .....	42
1.3.3. Üçüncü Kuzey Keşif Seferi .....	43

### İKİNCİ BÖLÜM

<b>2. HOLLANDA BİRLEŞİK DOĞU HİNDİSTAN ŞİRKETİ'NİN KURULUŞU ..</b>	<b>48</b>
2.1. Birleşik Doğu Hindistan Şirketi Öncesi'nde Kurulan Şirketler .....	48
2.1.1. Compagnie Van Verre (Uzak Ülkeler Şirketi) ve İlk Asya Seferi .....	48
2.1.2. Oude Compagnie te Amsterdam (Eski Amsterdam Şirketi) ve Seferleri.....	54
2.1.3. Holland Eyaleti'nde Kurulan Diğer Şirketler ve Asya Seferleri .....	57
2.1.4. Zeeland Eyaleti Şirketleri ve Asya Seferleri .....	60
2.2. Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin Kuruluşu ve Şirketin Hollanda İdaresi.....	63
2.2.1. Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin Kuruluşu .....	63
2.2.2. Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin Hollanda İdaresi .....	67

2.2.3. Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin Hollanda'daki Faaliyet Merkezleri.....	69
2.2.3.1. Amsterdam.....	69
2.2.3.2. Zeeland (Middelburg) .....	74
2.2.3.3. Rotterdam.....	77
2.2.3.4. Enkhuizen .....	79
2.2.3.5. Delft .....	82
2.2.3.6. Hoorn .....	84

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

<b>3. BİRLEŞİK DOĞU HİNDİSTAN ŞİRKETİ'NİN ENDONEZYA'DAKİ İLK FAALİYETLERİ.....</b>	<b>88</b>
3.1. Hollanda ile Endonezya Arasındaki Ticaretin Başlaması .....	88
3.2. Batavia ve Şirketin Endonezya İdaresi .....	93
3.3. Hollandalıların Endonezya Adalarına Yerleşmeleri .....	101
3.3.1. Ambon Adası'ndaki Faaliyetler .....	101
3.3.2. Banda Adaları'na Yerleşmeler .....	103
3.3.3. Molukka Adaları'na Yerleşmeler .....	105
3.3.4. Mataram Sultanlığı ile Mücadeleler .....	107
3.3.5. Selebes Adası'ndaki Faaliyetler .....	109
<b>SONUÇ .....</b>	<b>112</b>
<b>KAYNAKÇA.....</b>	<b>117</b>
<b>EKLER .....</b>	<b>120</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ .....</b>	<b>135</b>

**HARİTALAR LİSTESİ**

<b>Harita 1.</b> Hollanda Eyaletleri .....	120
<b>Harita 2.</b> Hollanda'daki Akarsular .....	121
<b>Harita 3.</b> Hollanda 1560 .....	122
<b>Harita 4.</b> Hollanda 1610, Birleşik Eyaletler Cumhuriyeti .....	123
<b>Harita 5.</b> Kara Denizi ve Nova Zembla .....	124
<b>Harita 6.</b> Hollandalıların Kuzey Keşif Seferleri .....	125
<b>Harita 7.</b> Hollandalıların İlk ve İkinci Asya Seferleri Rotası .....	126
<b>Harita 8.</b> Molukka Adaları.....	127
<b>Harita 9.</b> Endonezya Adaları .....	128

**TABLolar LİSTESİ**

<b>Tablo 1.</b> VOC Öncesi Şirketlerin Asya'ya Gerçekleştirdikleri Seferler.....	129
<b>Tablo 2.</b> VOC Öncesinde Hollanda'da Kurulan Şirketlerin Birleşmesi ve Asya'ya Sefer Gerçekleştirdikleri Yıllar .....	130
<b>Tablo 3.</b> VOC'un Kuruluş Semayesi .....	131



**RESİMLER LİSTESİ**

- Resim 1.** İspanyollara Karşı İsyân Eden Hollandalıların Kullandıkları Kolye ..... 132  
**Resim 2.** Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'ne ait Madeni Para..... 133  
**Resim 3.** Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi Bayrağı..... 134

**KISALTMALAR**

- Alm.** : Almanca  
**Bkz.** : Bakınız  
**c.** : Cilt  
**çev.** : Çeviren  
**DİA** : Diyanet İslam Ansiklopedisi  
**f** : Hollanda Florini  
**Fl.** : Felemenkçe  
**Fr.** : Fransızca  
**İng.** : İngilizce  
**km.** : Kilometre  
**km<sup>2</sup>** : Kilometrekare  
**s.** : Sayfa  
**VOC** : Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi

## ÖNSÖZ

Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi, Avrupa'dan Uzak Asya'ya uzanan bir coğrafyada başta Endonezya Adaları ve Güney Afrika'da olmak üzere okyanus ötesi ticaretin ve sömürgeciliğin sembollerinden biri olmuştur. Şirketin tarihi aynı zamanda başta Hollandalılar olmak üzere birçok araştırmacının ilgisini çekmiş ve pek çok araştırmaya konu olmuştur. Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi tarihi, tarihçilerin olduğu kadar iktisat tarihçilerinin çalışma alanlarına girmektedir. Ancak konu ele alındığında ilk dikkat çeken nokta konuyla alakalı Türkçe yayınlanmış herhangi bir çalışmanın olmamasıdır. Bu nedenle Doğu Hindistan şirketleri dendiğinde ilk olarak İngiliz ve Fransız Doğu Hindistan Şirketleri akla gelmektedir. Avrupa Tarihi hakkında başvurabileceğimiz Türkçe kaynaklar çoğunlukla herhangi bir Avrupa dilinde yazılmış bir eserin Türkçe'ye tercümesi şeklindedir. Bu tercümelemlerin de çoğunlukla tarihçiler yerine alan bilgisine sahip olmayan çevirmenler tarafından yapılması bir takım sıkıntılara neden olabilmektedir.

Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi tarihi ele alınıp siyasi ve iktisadi yönleriyle bir değerlendirmeye tabi tutulduğunda yalnız bu şirketin tarihi değil, iktisadın bir ülkenin siyasi yaşamı üzerinde ne derece etkili olduğu da Hollanda örneği üzerinden ele alınmış olacaktır. Hollanda tarihinin zirve noktası olan ve Hollanda tarihinde Hollanda'nın Altın Asrı (*Gouden Eeuw*) olarak adlandırılan XVII. yüzyıl aynı zamanda Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin kurulduğu, Hollandalıların Asya ülkeleriyle ticarete başladığı, Asya'da sömürgeler elde ettiği dönemdir. Hollandalıların Seksen Yıl Savaşları gibi büyük ve uzun bir mücadele sonrasında kurduğu Hollanda Birleşik Eyaletler Cumhuriyeti'nin, XVII. yüzyılda büyük bir siyasi ve iktisadi güç haline gelmesinin en önemli kaynağını teşkil eden Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi, bağımsız pek çok devletin sahip olduğu temel haklara sahipti. Nitekim şirketin kontrolünde olan koloni toprakları Hollanda ülkesinin topraklarından daha büyüktü. Bu haliyle Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi yüzen bir Hollanda mahiyetindeydi.

Olası tüm eksiklerine rağmen Türkiye'de, Avrupa tarihi araştırmalarına katkı sağlayacağını düşündüğüm bu çalışmanın her aşamasında bilgilerinden ve tecrübelerinden ziyadesiyle istifade ettiğim ve akademik hayata atılmamda benden desteklerini esirgemeyen değerli hocalarım Sayın Doç. Dr. Ümit KOÇ'a ve Sayın Doç. Dr. Mehmet KÖÇER'e, konuyla alakalı Felemenkçe kaynaklara ulaşma konusunda

bana yardımcı olan sevgili arkadaşım Yusuf SUUDİOĞLU'na ve ağabey kelimesinin ifade edebileceği tüm manalara vakıf yegâne ağabeyim Orhan SERTKAYA'ya teşekkür ederim.

**Elazığ - 2013**

**Ayhan SERTKAYA**

## KONU VE KAYNAKLAR

### 1. KONU

Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi, Avrupa’da coğrafi keşiflerle başlayan okyanus ötesi ticarete ve sömürgecilik faaliyetlerinde büyük önemi olan Doğu Hindistan Şirketlerinden biridir. Şirketin Felemenkçe orijinal adı Birleşik Doğu Hindistan Şirketi anlamında *Verenigde Oost-Indische Compagnie*’dir ve kısaca *VOC* şeklinde ifade edilmektedir. 1602 yılında kurulan ve varlığını XVIII. yüzyılın sonuna kadar devam ettiren Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi XVII. ve XVIII. yüzyıllarda Asya ve Afrika ülkelerinde Hollanda adına ticaret yapmış, sömürgecilik faaliyetlerinde bulunmuş bir şirkettir. Hollanda adına savaşma, antlaşmalar imzalama, ele geçirdiği topraklarda sömürge idareleri kurma gibi imtiyazlara sahip olan bu şirketin aynı zamanda para basma ve kendi bayrağına sahip olma gibi hakları da vardı. Yüksek lisans tezi olan bu çalışmamızın amacı özellikle XVII. yüzyıl Avrupası’nda okyanus ötesi ticarete İngiliz, Fransız ve hatta İspanyol ve Portekizli rakiplerine kıyasla daha üstün durumda olan ve Endonezya’da birkaç asır boyunca devam edecek Hollanda egemenliğini tesis eden bu şirketin ülkemizde tanıtılmasıdır.

Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi aynı zamanda Hollanda Birleşik Eyaletler Cumhuriyeti ile birlikte var olmuş ve Napolyon Bonapart’ın Hollanda’yı işgal etmesiyle birlikte Birleşik Cumhuriyet ile birlikte ortadan kaldırılmış bir şirkettir. Siyasi açıdan Hollanda kelimesi Birleşik Eyaletler Cumhuriyeti için kullanılabilir olsa da tarihi süreçte Aşağı Ülkeler anlamında, Felemenkçe *Nederlanden* olarak tabir olunan bölgeleri ifade etmekte yetersiz kalmaktadır. Çünkü *Nederlanden* tabiri Hollanda’nın yanı sıra bugünkü Belçika ve hatta kimi zaman Lüksemburg’u da ifade etmek için kullanılmıştır. Bu nedenle bu çalışmada cumhuriyet dönemi öncesi ele alınırken, Hollanda yerine *Felemenk Ülkesi* ve Hollandalı yerine *Felemenk* tabirleri kullanılmıştır. Ayrıca Hollanda Birleşik Eyaletler Cumhuriyeti kurulduğunda bu birliğe katılmayan ve siyasi açıdan bugünkü Belçika topraklarındaki Katolik eyaletler için Felemenkçe kaynaklarda *Zuidelijke Nederlanden* (Güney Nederland) ve buradan Hollanda’ya göçmüş olanlar için *Zuidelijke Nederlanden* (Güney Nederlandlı) ifadeleri kullanılmaktadır. Bu çalışmada Güney Nederlandlı yerine bugünkü Belçika sınırlarında kalan ve Hollandalılar ile aynı dili konuşanlar için kullanılan *Flaman* ifadesi kullanılmıştır.

Bu çalışmada Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi öncesinde, Hollanda'daki ticari faaliyetler, Hollandalıların Protestanlığı seçmeleri üzerine, Katolik İspanyolların çok sert önlemlere başvurmaları, Hollandalıların İspanyollara karşı isyan etmeleri ve bu isyanın Hollanda ticaretine etkisi, İberya ticaretinden men edilen Hollandalıların Asya'ya ulaşabilme çabaları, Hollanda'nın birçok şehrinde Doğu Hindistan şirketlerinin kurulması, Asya'ya ticari seferler düzenleyen bu şirketlerin bir araya gelerek Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'ni kurmaları ve bu şirketin daha sonra Hollanda Hindistan'ı olarak şekillenecek olan Endonezya Adaları'nı ele geçirme konusundaki ilk faaliyetleri ele alınmıştır.

## 2. KAYNAKLAR

### 2.1. Felemenkçe Kaynaklar

Bu çalışmada kullanılan kaynakların büyük bölümünü Felemenkçe kaynaklar teşkil etmektedir. Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi tarihi üzerine önemli bilgiler sunan ve bu çalışmada sıklıkla başvurulan kaynaklardan biri Femme Simon Gaastra'nın yazmış olduğu, *De Geschiedenis van de VOC* (VOC: Birleşik Doğu Hindistan Şirketi Tarihi) adlı eseridir. Beş bölümden oluşan bu eserin farklı yıllarda birçok baskısı yapılmıştır. Şirketin kuruluşu ve organizasyonu, Asya'da yayılması, Asya'daki kurum ve personeli, ticaret ve gemi seferleri ile Hollanda'daki şirket yönetimi bu kitapta detaylı olarak ele alınmıştır.

Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi hakkında önemli bilgiler içeren diğer bir önemli eser Leonard Blussé ve Jaap de Moor'un yazmış oldukları *Nederlanders Overzee, De Eerste Vijftig Jaar 1600- 1650* (Deniz Ötesindeki Hollandalılar, İlk Elli Yıl 1600-1650)'dir. 256 sayfa olan bu eser üç bölümden oluşur. Sınırları Aşan Büyüme adı verilen birinci bölümde XVII. Yüzyılda Cumhuriyet başlığıyla bu dönemdeki balıkçılar, çiftçiler, sanayiciler ve şirketin kuruluş aşaması incelenir. İkinci bölüm Batıdaki Yeni Dünya'nın adını taşır. Bu bölümde Hollanda Batı Hindistan Şirketi ve Karaib Denizi'ndeki faaliyetleri ele alınır. Doğudaki Eski Dünya adını taşıyan üçüncü bölüm üç başlıktan oluşur. Adalar Dünyası başlığıyla Hollanda Birleşik Doğu- Hindistan Şirketi'nin Endonezya Adalarındaki faaliyetleri anlatılır. Uzak Doğu: Çin Denizi başlığı altında Hollandalıların Çin ve Japonya'daki faaliyetleri ve Hint Okyanusu başlığıyla da şirketin Hindistan'daki faaliyetleri ele alınır.

Bu çalışmada sıklıkla başvurulmuş diğer bir Felemenkçe kaynak Wim Wennekes tarafından kaleme alınmış olan *Gouden Handel, De Eerste Nederlanders Overzee en Wat Zij Daar Haalden* (Altın Ticaret, İlk Deniz Aşırı Hollandalılar ve Getirdikleri) adlı kitaptır. 471 sayfa olan bu kitap üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde Asya ticareti öncesinde Hollanda ticaretinden bahsedilir. İkinci bölümde Hollandalıların Kuzey Kutbu üzerinden Asya'ya ulaşma çabaları, Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin kuruluşu ve Endonezya, Çin, Japonya ve Güney Afrika'daki ticaretini ele alır. Hollanda Batı Hindistan Şirketi (WIC) ise bu eserin üçüncü bölüm konusudur.

Viebecke Roeper ve Diederick Wildeman tarafından hazırlanan *Om de Noord, De Tochten van Willem Barentsz en Jacob van Heemskerck en de Overwintering op Nova Zembla, zoals opgetekend door Gerrit de Veer* (Kuzeye Doğru, Gerrit De Veer'in kaleminden Willem Barentsz ve Jacobs van Heemskerck'in Seferleri ve Nova Zembla'da Geçen Kış) adlı bu eser Portekiz ve İspanyollar'dan çekindikleri için Ümit Burnu dışında Asya'ya ulaşan bir yol arayan Hollandalıların, bu amaçla Kuzey Kutbu üzerinden Asya'ya ulaşma çabalarını ele alır. Bu seferlere katılan Gerrit de Veer'in günlüklerinden elde edilen bu bilgiler Hollandalıların kuzey keşif seferleri hakkında önemli bilgiler sunar. Viebecke Roeper ve Diederick Wildeman açıklamaları ve bu üç kuzey seferi hakkında özet bilgiler verildikten sonra Gerrit de Veer'in yazmalarına yer verilmiştir.

Viebecke Roeper ve Diederick Wildeman tarafından hazırlanan diğer bir eser de *Om de Zuid, De Eerste Schipvaart Naar oost-Indie onder Cornelis de Houtman, 1595-1597, opgetekend door Willem Lodewycksz* (Güneye Doğru, Willem Lodewycksz'in kaleminden Cornelis De Houtman İdaresinde Doğu Hindistan'a İlk Sefer 1595- 1597) adındaki bu eser Hollandalıların ilk Asya seferi hakkında önemli bilgiler içerir. Yazarlar tarafından giriş ve konunun özeti yapıldıktan sonra ilk Asya seferine katılan Willem Lodewycksz'in kaleme aldıklarının günümüz Felemenkçe'sine çevirisine yer verilmiştir.

Jonathan I. Israel tarafından kaleme alınan *Nederland, Als Centrum van de Wereld Handel 1585-1740*, (Hollanda, Dünya Ticaretinin Merkezi 1585- 1740) adlı eser Yeniçağ Hollanda iktisat tarihi konusunda önemli bir çalışmadır. Bu çalışmanın birinci bölümü giriş bölümüdür. İkinci bölümde Hollanda'nın dönemin dünya ticaretindeki üstünlüğünün temeli incelenir. Üçüncü bölümde Hollandalıların Rusya ve Baltık Denizi ticareti, Akdeniz'de ticari faaliyetlere başlamaları, Gine, Karaibler ve Asya ticareti, para

ve bankacılık konuları ele alınır. Dördüncü bölümde 1609- 1621 yılları arasında Avrupa ve Akdeniz’de değerli eşyaların ticareti, Asya ticareti, Karaibler ve Brezilya’daki ticari faaliyetler ve tekstil konuları işlenir. Beşinci bölümde 1621- 1647 yılları arasında Baltık Denizi ve Akdeniz’deki ticari faaliyetler, Hollanda Batı- Hindistan Şirketi, Asya’daki Hollanda yayılcılığı ve Hollanda tekstil şehirleri incelenir. Altıncı bölümde 1647- 1672 yılları arasında Batı Afrika Sahilleri, Karaib kıyıları ve Asya’daki faaliyetler ve Asya ticaretinde İngiliz- Hollanda rekabeti ve ilk İngiltere- Hollanda Savaşı ele alınır. Yedinci bölümde 1672- 1700 yılları arasında Hollandalıların aktif olarak buldukları bölgelerdeki ticari faaliyetleri işlendikten sonra sekizince bölümde Hollanda’nın ticari durumu ve İspanya Veraset Savaşı işlenir. Dokuzuncu bölümde 1713- 1740 yılları arasındaki durum ve gerileme, onuncu bölümde çöküş süreci ele alınır. On birinci ve son bölüm ise sonuç bölümüdür. Bundan sonra kaynakça ve indeksi de bulunan bu eser 504 sayfadan oluşmaktadır.

Dönemin Hollanda ekonomisi ve ticari hayatı hakkında önemli bilgiler içeren diğer bir eser ise Jan de Vries ve Ad van der Woude tarafından kaleme alınan *Nederland 1500- 1815, De Eerste Ronde Van Moderne Economische Groei* (Hollanda 1500-1815, Modern Ekonomik Gelişmenin İlk Dönemleri ) adlı eserdir. 1995 yılında Amsterdam’da yayımlanan bu çalışma 894 sayfadır. Söz konusu dönem içerisindeki Hollanda ekonomisi hakkında ayrıntılı bilgiler içeren önemli bir çalışmadır. Beş ayrı bölümden oluşan bu eser bölümler arasında devam eden 14 önemli başlıktan oluşmaktadır. Bu eserin birinci bölümünde konuya giriş yapılmıştır. Structuur adı verilen ikinci bölüm dört başlıktan olur. Bu başlıkların ilkinde zaman ve mekan konusu, Hollanda topraklarının tabii yapısı, nehirleri, kanalları ve coğrafi durumu ele alınır. İkinci başlıkta nüfus ve üçüncü başlıkta para ve finansal gelişmeler ele alınır. Son başlıkta ise ortaçağ sermayesi ve Kalvinist ekonomi üzerine bir değerlendirmede bulunur. Sektörler adını taşıyan üçüncü bölümde dönemin Hollanda’sındaki iş kolları incelenir. Beş başlıktan oluşan bu bölümde ilk olarak tarım, sonrasında balıkçılık, tekstil konuları ele alınır. Bundan sonraki iki başlık ise 1650 öncesi ve sonrasındaki ticaret ve denizcilik faaliyetleri hakkında bilgiler sunar. Analizler adı verilen dördüncü bölüm üç başlıktan oluşur. İlk başlıkta şehir ve toplum, soylular, işçiler, kadın ve çocuk işçiler ele alınır. İkinci başlıkta yaşam standartları, maaşlar ve iş koşulları ele alındıktan sonra üçüncü başlıkta söz konusu dönemde gerçekleşen ekonomik gelişmeler incelenir. Beşinci bölüm ise sonuç bölümüdür. Bundan sonra ekler bölümü yer alır.



Bu çalışmada kullanılan diğ er bir önemli eser de Menno Witteveen'e ait olan *Een Onderneming van Landsbelang, De Oprichting van de Verenigde Oos-Indische Compagnie in 1602* (Ulusal Önemi Olan bir Şirket, Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin Kuruluşu 1602)'dir. 128 sayfadan oluşan bu kitap özellikle şirketin kuruluş aşamasıyla ilgili olarak önemli bilgiler içermektedir.

Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin Hollanda'daki faaliyetleri konusunda önemli bir eser olan "*Sporen van de Compagnie, De Voc in Nederland*" (Şirketin İzleri, Hollanda'da VOC) Roelof Van Gelder ve Lodewijk Wagenaar tarafından kaleme alınmıştır. Birinci bölümde Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi öncesinde Hollanda'da kurulan şirketler ve sonrasında Birleşik Şirket hakkında bilgiler verilir. Bundan sonraki bölümlerde şirketin Hollanda'daki merkezlerinin bulunduğu şehirlerdeki şirket faaliyetleri ele alınır. Bu bölümlerde sırasıyla Enkhuizen, Hoorn, Amsterdam, Delft, Rotterdam ve Middelburg'daki faaliyetler hakkında bilgiler verilir. Bundan sonra Asya kültürünün Hollanda kültürüne olan etkileri hakkında bir değerlendirme yapılır. Son bölümde ise şirketin kazanç ve zararları ele alındığı bu çalışma 159 sayfadan oluşmaktadır.

Joris Moes'un kaleme aldığı "*Amsterdam en de VOC*" (Amsterdam ve VOC) Amsterdam'daki şirket faaliyetleri ve Amsterdamlıların şirket içerisindeki etkinliklerini, Amsterdam gemilerinin Asya yolculukları sırasında takip ettikleri yollar, mürettebatlar ve Amsterdam Limanı hakkında bilgiler içeren bu kitap 72 sayfadan oluşmaktadır.

H.L. Houtzager ve beraberindeki beş kişilik bir editör heyeti tarafından hazırlanan *Delft en De Oostindische Compagnie* (Delft ve Doğu Hindistan Şirketi) adlı eser 221 sayfadan oluşmaktadır. On farklı yazar tarafından kaleme alınmış olan bu çalışma on bir bölümden oluşmaktadır. Delft şehrindeki gemi yapımı, Delft gemilerinin seferleri, Hollanda Doğu Hindistan Şirketi'nin Delft merkezi ve Delftli denizcilerin kullandığı haritalar, Delft'li şirket idarecileri ve Delft şirket deposu gibi pek çok konuda bilgiler içerir.

Endonezya'nın Hollanda Büyükelçiliği tarafından hazırlanan "*De VOC in de Indonesische Archipel: Handeldrijven en Koloniseren*" (Endonezya Adaları'nda VOC: Ticaret ve Sömürgeleştirme) adlı bu eser Hollanda'daki Endonezya Büyükelçiliği Eğitim ve Kültür Ateşesi T.R. Andi Lolo'nun editörlüğünde hazırlanmıştır. Bu eserde Hollanda'nın Endonezya'daki faaliyetleri konusunda Endonezyalı tarihçiler tarafından yazılmış bölümler bulunmaktadır. Bunlardan özellikle Susanto Zuher tarafından kaleme

alınan ilk bölüm bu Hollandalıların Endonezya'ya yerleşmeleri konusunda Ambon, Cava, Selebes ve Sumatra Adaları'nda yerel idarelere karşı girdiği mücadeleler konu edinilmiştir.

Hendrik E. Niemeijer tarafından hazırlanan “*Batavia, Een Koloniale Samenleving in de Zeventiende Eeuw*” (Batavia, On Yedinci Yüzyılda Bir Koloni Toplumu) adlı bu eser Hollanda'nın Asya'daki faaliyetlerinin merkezi olan Batavia şehrinin on yedinci yüzyıldaki sosyal durumu hakkında bilgiler içeren bir kitaptır. Altı bölümden oluşan bu eser toplamda 440 sayfadan oluşmaktadır. Birinci bölümde Batavia'daki nüfus hakkında bilgiler içerir. İkinci bölümde Hollandalıların Batavia'ya yerleşmeleri, ıslahat ve yatırımları ele alınır. Üçüncü bölümde evlilik, ölüm, yaşam koşulları gibi toplumsal olaylar incelenir. Dördüncü bölümde şehrin dini yapısı ve entegrasyon adı verilen beşinci bölümde şehir toplumundan bahsedilir. Altıncı ve son bölümde hastalıklar, tedavi, fakirler, yardımlar gibi konular ele alınır.

L.P. Van Putten'in kaleme aldığı *Ambitie en Onvermogen Gouverneurs-Generaal van Nederlands- Indie 1610-1796* (Hırs ve Acziyet Hollanda Hindistan'ı Genel Valileri 1610-1796) adlı bu eserde Hollandalıların Batavia'ya gönderdikleri genel valiler ve onların buradaki faaliyetleri hakkında bilgiler bulunmaktadır. Genel valilerin Batavia'ya gönderilme tarihlerine göre sırasıyla işlendiği bu eser 192 sayfadan oluşmaktadır.

Bu çalışmada kullanılan diğer bir eserde Els M. Jacobs tarafından yazılmış olan *De Verenigde Oost- Indische Compagnie* (Birleşik Doğu Hindistan Şirketi)'dir. İlk bölümde İspanyol ve Portekizlilerin baharat ticareti ve Hollandalıların kurdukları ilk şirketlerle Asya'ya gerçekleştirdikleri seferler hakkında bilgiler verilir. İkinci bölümde Hollanda Doğu Hindistan Şirketi'nin kuruluşu ele alınır. Bundan sonraki bölümlerde Hollandalı denizciler, Asya'ya giden Hollandalılar, Asya'ya ulaşma konusunda Hollandalılar tarafından kullanılan yollar, Asya'daki Hollandalı tüccarlar ve Hollandalıların Asya'daki faaliyetleri hakkında bilgiler içerir. Bu eser sekiz bölüm ve 207 sayfadan oluşmaktadır.

## 2.2. Türkçe Kaynaklar

Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi hakkında Türkçe yazılmış bir kitap bulunmamaktadır. Ancak Avrupa tarihi, Avrupa iktisat tarihi ve sömürgecilik tarihi gibi konularda yazılmış eserlerde kısaca bu konuya değinilmektedir. Bu eserlerin birçoğu

Avrupa dillerinden dilimize çevirileri yapılmış eserlerdir. Bu bağlamda Raimondo Luraghi'nin *Sömürgecilik Tarihi* (2000), Herbert Heaton'un *Avrupa İktisat Tarihi* (2005), Henri Pirenne'nin, *Ortaçağ Avrupa'sının Ekonomik ve Sosyal Tarihi* (2010) ve *Ortaçağ Kentleri, Kökenleri ve Ticaretin Canlanması* (2010) isimli eserleri, William H. Mc Neill'in *Dünya Tarihi* (1989), Stephen J. Lee'nin *Avrupa Tarihinden Kesitler*, (2002), Ümit Koç'un *Savaştan Sanata İpek* (2009), Bekir Sıtkı Baykal'ın *Yeni Zamanda Avrupa Tarihi* (1988), gibi eserlerde kısaca bu şirketin faaliyetlerine rastlamak mümkündür. Ancak bu eserlerde Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi hakkında ya kısa ve genel bilgiler verilmekte ya da dolaylı olarak şirketin faaliyetlerine değinilmektedir.

# GİRİŞ

## 1. Ortaçağ Avrupası'nda Deniz Ticareti

Avrupa kıtası kuzey yarım kürede, Asya kıtasının kuzeybatıya doğru yarımada şeklinde uzanan bir parçası görünümündedir. Bu nedenle Asya kıtasıyla birlikte Avrasya adıyla da anılır. Avrupa, 10 milyon km<sup>2</sup>'lik yüzölçümüyle Avustralya'dan sonra dünyadaki en küçük kıtadır<sup>1</sup>. Avrupayı Asya'dan ayıran sınır Ural ve Kafkas Dağları ile İstanbul ve Çanakkale boğazlarıdır. Bununla birlikte Avrupa kıtası kuzeyden Kuzey Buz denizi, batıdan Atlas Okyanusu, güneyden Akdeniz ile sınırlandırılabilir.

Avrupa'da yüzey şekillerinin durumu ile akarsuların boyları arasında dikkat çekici bir ilişki vardır. Uzun boylu ve rejimi düzenli akarsular neredeyse Avrupa'nın bir ucundan diğerine ulaşır. Örneğin Almanya'da doğan Tuna Nehri birçok ülkeyi geçtikten sonra Karadeniz'e dökülür. Ren, Loire, Sen ve Elbe Nehirleri Atlas Okyanusu'na, Oder<sup>2</sup> ve Vistül<sup>3</sup> Nehirleri Baltık Körfezine, Dinyepr, Dinyestr ve Don Nehirleri ise Karadenize dökülür<sup>4</sup>. Avrupa kıtasındaki akarsu ağı genellikle sıktır ve akarsuların çoğu boylarına göre fazla su taşırlar. Volga'nın uzunluğu 3500 km'yi, Ural Irmağı'nın uzunluğu ise 2500 km'yi aşar. Tamamı batı Avrupa'da bulunan ırmakların en büyüğü olan Ren Nehri'nin uzunluğu ise 1325 km'dir. Avrupa kıtasının batı ve kuzey kısımlarında doğan akarsular Atlas Okyanusu, Kuzey Denizi, Baltık Denizi ve Kuzey Buz Denizi'ne akarlar. Güney ve Doğu Avrupa'dakiler ise Akdeniz, Karadeniz ve Hazar Denizi'ne dökülürler. Bütün bu akarsuların havzaları genellikle birbirlerinden yüksek dağlarla ayrılmış olduğundan birçoğu açılması kolay kanallarla birleştirilmişlerdir. Birleştirilen bu akarsular aynı zamanda yavaş akışlı ve düzenli bir rejime sahip bulunmaları sebebiyle kıtanın ulaşım sistemi içinde önemli rol oynarlar<sup>5</sup>.

Avrupalılar suyolları bakımından diğer toplumlara kıyasla daha elverişli bir konuma sahip olduklarından, günlük malları dahil olmak üzere ticaretini yaptıkları ürünleri farklı pazarlara götürmek konusunda bu suyollarından faydalanmaya başladılar. Bunun yanında Kuzeybatı Avrupa'nın fırtınalı denizlerinde seferlerin daha güvenli

---

<sup>1</sup>Selami Gözenç, Ülkeler Coğrafyası, İstanbul, 1995, s. 3; İbrahim Atalay, Kıtalar ve Ülkeler Coğrafyası, İzmir, 2001, s. 63.

<sup>2</sup> Oder Nehri, Çek Cumhuriyeti sınırları içerisinde doğup Baltık Denizi'ne dökülen bir nehirdir.

<sup>3</sup> Baltık Denizi'ne dökülen Vistül Nehri Polonya'nın en uzun nehridir.

<sup>4</sup>İbrahim Atalay, Kıtalar ve Ülkeler Coğrafyası, s. 66.

<sup>5</sup>Ahmet Ertek- Kürşat Demirci- Kemal Beydilli- Rıza Kurtuluş; "Avrupa", *DİA*, c. 4, İstanbul, 1991, s. 127.

şekilde yapılabilmesi için gemi inşasında ve denizcilikte gelişmeler kaydedilmeye başlandı. Gemiciliğin güçlenmesiyle birlikte toprak sahiplerinin yanı sıra köylüler de ihtiyaç duydukları bazı ürünleri pazarlardan, zanaatçılardan satın alabilecek duruma geldiler. Böylece ticaret Avrupa toplumunun dokusuna işlemeye başladı. Bu dönemde Avrupa ticaretinin başlıca özelliği herkesin kullandığı sıradan tüketim mallarının, ticaretin büyük bir bölümünü oluşturmasıydı. Zenginler için üretilen lüks denilebilecek ürünler ise ticaretin çok küçük bir bölümünü oluşturuyordu. Yünlü dokumalar, tahıllar, demir ve ringa balığı bölgeler arası ticaret nesnelere durumundaydılar. Dünyanın birçok bölgesinde nakliyenin güçlkle sağlanabiliyor olmasından dolayı uzak bölgeler arasındaki ticaret genellikle yükte hafif ve pahada değerli ürünlerin pazarlanmasına dayanırken Avrupa'da ise daha çok yükte ağır ve pahada hafif mallar uzak pazarlara taşınıyordu. Bunun en önemli sebebi, girintileri karaların içine dek sokulan denizler ve uzun akan ırmaklar dolayısıyla toprakların büyük bir bölümünde akarsuların ulaştırmadaki kolaylığından yararlanılabiliyordu. Bu dönemde gemilerle yapılan bir nakliye hayvan sırtında kara yolundan yapılan bir nakliyeye kıyasla daha ekonomik ve daha güvenliydi<sup>6</sup>.

Avrupa'da ticaret Kuzey ve Baltık Denizleri arasındaki ticaret, Kuzey ve Güney Avrupa arasındaki ticaret ve Akdeniz ticareti olarak sınıflandırılabilir. Kuzey ve Güney Denizi arasındaki ticaret çok erken dönemlerden itibaren gerçekleşirken, Kuzey ve Güney Avrupa arasındaki deniz ticaretinin gelişmesi XIV. Yüzyılı bulacaktır. Bunun yanı sıra baharat ticareti başta olmak üzere Doğu Asya ürünlerinin ticaretine dayanan bir Doğu Akdeniz ticareti de mevcuttur. Ancak Asya'dan getirilen ürünler Avrupa'ya üç farklı yoldan ulaşıyordu. Bu yolların birincisi Çin ve Hindistan'dan başlayarak uzun kervanlar halinde İran'a, oradan Rusya'nın güneyine veya Anadolu'ya ulaşan yoldu. Bu yolun Anadolu'ya ulaşan kısmı burada ikiye ayrılarak İstanbul'a ve Akdeniz kıyılarına ulaşıyordu. Rusya'nın güneyine varan kısmı ise buradan Kiev'e, sonrasında Polonya ve Bohemya<sup>7</sup> veya Macaristan ve Avusturya üzerinden Batı Avrupa'ya uzanıyordu. İkinci yol Suriye kıyılarına ulaşan ürünlerin Avrupa'ya deniz yolu ile ulaşmasıydı. Üçüncü yol ise Hint Okyanusu ve Kızıldeniz'den Mısır'a ulaşan malların özellikle İskenderiye

<sup>6</sup> William H. Mc Neill, Dünya Tarihi, (çev. Alâeddin Şenel), Ankara, 1989, s. 231.

<sup>7</sup> Bohemya, günümüzde Çek Cumhuriyeti sınırları dâhilindeki tarihi bir bölgedir.

kıyılarından Avrupa'ya yine Akdeniz üzerinden taşınmasıydı. Böylece tüm yollar Akdeniz kıyılarına ulaşıyordu<sup>8</sup>.

### 1.1. Baltık ve Kuzey Denizi Ticareti

Atlas Okyanusu'nun kuzeydoğu uzantısı olan Kuzey Denizi İngiltere ile Avrupa kıtası arasında bulunur. Kuzey Denizi'ni Büyük Britanya Adası, Shetland ve Orkney Adaları ile Avrupa yakasında Norveç, Danimarka, Hollanda, Belçika, Almanya ve Fransa'nın bir kısmı çevirmiştir. Baltık Denizi ise Avrupa'da İskandinav ülkeleri ile kara Avrupa'sı arasında yer alır. Günümüzde Baltık Denizi etrafında İsveç, Finlandiya, Estonya, Letonya, Litvanya, Rusya, Almanya ve Danimarka ülkeleri bulunmaktadır.

Kuzey ve Batı Avrupa'daki nehirlerin girintileri teknelerin karanın iç kısımlarına kadar ilerleyebilmelerine izin verir. Fransa'da Garonne hariç bütün nehirler merkezi bir bölgeden çıkıp ve ülkenin her tarafına yayılırlar. İngiltere de Trend, Mersay, Severn, Avon ve Thames Nehirleri birbirlerinden çok uzakta değildir. Rusya'da Beyaz Deniz, Baltık Denizi, Karadeniz ve Hazar Denizi'ne dökülen nehirler Valdai tepelerinden doğarlar. Güney Almanya ise Rhone, Ren ve Tuna'nın aşağı bölümlerine yakın bir konumda bulunur. Kuzey Avrupa toprak altında ve denizlerde zengin kaynaklara sahiptir. Bu bölgede hiçbir zaman büyük bir altın kaynağı bulunmamasına rağmen diğer madenlerden yeterince elde edilmiş ve orta çağın sonlarından itibaren kömür yavaş yavaş kullanılmaya başlanmıştır. Buradaki denizler fazla derin olmamalarından dolayı iyi balıkçılık alanları meydana getirirler. Bu denizler aynı zamanda fazla geniş de değildir. Ancak kıyılarında iyi limanlar bulunmaktadır<sup>9</sup>.

Kuzey Avrupa'da deniz ticareti Ortaçağ boyunca Baltık Denizi ve Kuzey Denizi arasında gerçekleşiyordu. Özellikle nehirlerinden çoğunun deniz seferlerine müsait olması bu ticaret için büyük kolaylık sağlıyordu. Kuzey Avrupa kıyılarında bulunan iki iç deniz olan Kuzey Denizi ve Baltık Denizi kıyılarında IX. yüzyıldan itibaren denizcilik ve ticari faaliyetler bulunuyordu. IX. yüzyılın ilk yarısında Quentovic<sup>10</sup> ve Duurstede<sup>11</sup> Limanları oldukça sık ziyaret ediliyordu. Scheldt, Maas ve Ren Nehirleri

<sup>8</sup> Herbert Heaton, Avrupa İktisat Tarihi, (çev. M. Ali Kılıçbay- Osman Aydoğmuş), Ankara, 2005, s. 29.

<sup>9</sup> Herbert Heaton, Avrupa İktisat Tarihi, s. 69.

<sup>10</sup> Fransa'nın kuzeyinde Canche (Fl. Kwinte) Nehri yakınında kurulmuş eski bir liman şehri olan Quentovic bugün Étaples adlı küçük bir kasabadır.

<sup>11</sup> Dorestad olarak bilinen Duurstede, Hollanda'nın Utrecht şehri yakınlarındadır.

üzerinde aktif olan Friesland<sup>12</sup> gemileri Kuzey Denizi boyunca kıyı ticaretinde de etkindiler<sup>13</sup>. Ancak 700 yılı civarında başlayan Viking saldırıları IX. Yüzyıl boyunca daha yoğun ve daha sert bir biçimde devam etti. Vikinglerin Batı Avrupa'daki hedefleri genellikle Fransız nehir ve vadilerindeki zengin çiftlik ve bağlar, tuz ve şarap başta olmak üzere birçok ürünün götürüldüğü fuar ve pazar kentleri ile madeni eşya ve yünlü kumaşların imal edildikleri bölge olan Felemenk topraklarıydı<sup>14</sup>. Nitekim bu dönem de Avrupa'da bulunan önemli limanlardan Quentovic ve Duurstede limanları da Viking saldırılarından olumsuz etkilendiler<sup>15</sup>.

İskandinav istilaları yalnızca korsanlık amaçlı değildi. Onlar aynı zamanda kendi ülkelerinin besleyemediği nüfus fazlası için de yeni yerleşim yerleri kurmayı amaçlıyorlardı<sup>16</sup>. Bu dönemde Danimarkalılar ve Norveçliler batı kıyılarına yönelirken, İsveçliler Rusya topraklarına doğru akınlar düzenlediler. Başlangıçta korsanlık yapan Vikingler daha çok topladıkları ganimet ile ilgilendiler ve bunları Danimarka ve Norveç'e taşıdılar. Ancak Vikinglerin bu faaliyetleri devam ettikçe onlar da işgal ettikleri bu bölgelere yerleşmeye başladılar. IX. yüzyılın ortalarından itibaren Danimarkalılar ve Norveçliler Scheldt, Maas ve Sen Nehirleri havzasında etrafı hendeklerle çevrili kamp yerleri kurmaya başladılar<sup>17</sup>.

X. yüzyıl başından itibaren ticaretle de uğraşmaya başlayan İskandinavlar kuzeydeki tüm denizlerde yolculuk yapabiliyorlardı. Bu denizlerin kıyılarında kendilerinden başka denizci olmadığı için rakipsizdiler. İskandinavlar her ilkbaharda denize açılırdı. İzlanda, İngiltere ve Flandre'ye; Elbe, Weser ve Vistül Nehirleri ağızlarına ve Finlandiya Körfezi'ne kadar giderlerdi. Dublin'de, Hamburg'da, Schwerin'de ve Gotland Adaları'nda yerleşim merkezleri vardı<sup>18</sup>.

Bu dönemde özellikle Flandre coğrafi konumundan dolayı Kuzey Avrupa'daki ticaretin odak noktası oldu. Flandre Bölgesi Kuzey İngiltere'den gelen ya da Baltık kıyılarını geçtikten sonra güneye doğru inen gemilerin genellikle son durağını oluşturuyordu. Ancak İskandinavların Flandre üzerindeki tesirleri artınca bölgedeki

<sup>12</sup>Bir Germen kabilesi olan Frieslerin yaşadığı tarihi bir bölge olan Friesland aynı zamanda bugünkü Hollanda eyaletlerinden biridir. Bkz. Harita:1, s. 120.

<sup>13</sup> Henri Pirenne, Ortaçağ Avrupa'sının Ekonomik ve Sosyal Tarihi, (çev. Uygur Kocabaşoğlu), İstanbul, 2010, s. 14.

<sup>14</sup> Herbert Heaton, Avrupa İktisat Tarihi, s. 76- 77.

<sup>15</sup> Henri Pirenne, Ortaçağ Avrupa'sının Ekonomik ve Sosyal Tarihi, s. 31.

<sup>16</sup> Henri Pirenne, Ortaçağ Kentleri, Kökenleri ve Ticaretin Canlanması, (çev. Şadan Karadeniz), İstanbul, 2010, s. 75.

<sup>17</sup> Henri Pirenne, Ortaçağ Avrupa'sının Ekonomik ve Sosyal Tarihi, s. 32.

<sup>18</sup> Henri Pirenne, Ortaçağ Kentleri, Kökenleri ve Ticaretin Canlanması, s. 76.

önemli ticaret merkezlerinden olan Quentoviç ve Duurstede Limanları önemini yitirmeye başladı. Quentovic Limanı bir daha eski önemine sahip olamadı. Onun yerini ise Zwiñn Körfezi üzerinde konumu daha iyi olan Brugge şehri aldı. Duurstede Limanı ise X. yüzyılın başından itibaren yeniden İskandinavların sık uğradığı bir liman oldu. Bununla birlikte Duurstede, artan Fries saldırılarından dolayı güvenli bir merkez olmaktan çıktı. Bu durum ticaretin zamanla daha güvenli bir bölge olan Flandre'ye yani Brugge şehrine kaymasına neden olan sebepler arasındaydı. Nitekim Brugge şehri kuzey ticaretini daha çok çekmiş ve XI. yüzyılın ortalarında Duurstede önemini daha da yitirmiştir<sup>19</sup>.

XII. yüzyıldan itibaren Kuzey Avrupa ticaretinde İskandinavların yerini Hansa Birliği ortakları aldı. Bu dönemde Kuzey Avrupa'da İngiltere, Flandre, Almanya, İskandinav ve Rusya kıyılarına varan bir ticaret ağı ortaya çıktı. Özellikle Novgorod, Lübeck ve Brugge arasında ve Alman şehirleri ile İngiltere arasından yoğun ticari faaliyetler başladı. Bu bölgede ticaret yapan şehirler Hansa Birliği adı altında bir araya gelerek önemli bir ekonomik güç oluşturdular. Öyleki giderek güçlenen Hansa Birliği tüccarları Baltık Denizi ticaretini neredeyse tamamen ele geçirdiler<sup>20</sup>. Hansa Birliği'ne yaklaşık 150 kadar şehir üye olmuştu. Ancak Alman şehirlerinden Lübeck, Hansa Birliği'nin lideri konumundaydı. Hansa Birliği'ne üye olmak isteyen bir şehir yüksek miktarda bir giriş ücreti ödemek zorundaydı. Bunun yanı sıra Hansa Birliği üyesi olmayan şehirlerle ticaret yapmayacaklarına dair söz veriyorlardı. Her yıl düzenlenen Hansa Günleri olurdu. Bu günlerde birliğe üye şehirlerin temsilcileri Lübeck'te toplanırdı. Gelecek yıla dair görüşmeler yapılır ve planlar hazırlanırdı<sup>21</sup>.

Hansa gemileri de şarap için uğradıkları La Rochelle ve tuz için girdikleri Bourgneuf Koyu'nun yer aldığı Biskay Körfezi'nden daha güneye inmiyorlardı. Bu dönemde güneyde Venedik, kuzeyde ise Brugge, Avrupa'nın en güvenli ve en iyi yönetilen limanları kabul ediliyordu. Kıyıya yaklaşıldığında ulaşımaya açık kanalları belirlemek üzere kilise kuleleri ile müstakil çan kuleleri ve seyyar kulelerden yararlanılıyordu. Bazen kulelerin tepesine deniz feneri görevi yapmak üzere işaret fenerleri yakılıyordu. Gemiler yüklerini boşalttıktan sonra genellikle onarım için

<sup>19</sup> Henri Pirenne, Ortaçağ Kentleri, Kökenleri ve Ticaretin Canlanması, s.76.

<sup>20</sup> Joris Moes, Amsterdam en de VOC, Amsterdam, 2002, s. 6.

<sup>21</sup> Wim Wennekes, Gouden Handel, De Eerste Nederlanders Overzee en Wat Zij Daar Haalden, Amsterdam, 2001, s. 54.



nehirlerin kıyılarına çekiliyorlardı<sup>22</sup>. Gemilerin taşıdığı yüklerin büyük bölümünü bakır, demir, kalay, kereste ve deri gibi hammaddeler ile balık, tuz, bira ve tahıl gibi gıda maddeleri oluşturuyordu. Kuzey Avrupa ticaretinin önemli bir kısmı bu ürünlerin ticareti üzerineydi. Bunun yanı sıra başlıca lüks ihtiyaç maddeleri ise şarap ve kürktü. Fransız şarapları İngiltere, Hollanda ve İskandinav ülkelerine taşınırken, İskandinav, Rus ve Sibiryâ kürkleri merkezi Avrupa'ya getiriliyordu. Özellikle Novgorod fuarı ve Kiev şehri Rus kürklerinin toplanma merkezi durumundaydı. Daha sonraki dönemde Hansa gemileri Lizbon'a balık götürüp ve oradan şarap ve tuz olarak bunları kuzey ülkelerine getiriyorlardı. Ticari olarak Hansa Birliği büyük başarılar elde etmesine rağmen kuzeyde bir ticaret tekeli elde edemedi. Örneğin Hollanda'da Amsterdamlılar Hansa Birliği'ne alınmadan Baltık ticaretine başladılar. Bunun üzerine 1438 yılında Lübeck ile Amsterdam arasında bir deniz savaşı yaşandı. Bundan sonra 1441 yılında varılan anlaşmayla Amsterdamlılar Baltık Denizi'nde ticaret yapma hakkı elde ettiler<sup>23</sup>. Hollandalıların yanı sıra İngiliz tüccarlar da XIV. yüzyıl boyunca Baltık kıyılarında ticaret yaptılar. Polonya ve Prusya'dan Buğday olarak İngiliz kumaşının ticaretini gerçekleştirdiler. Bundan sonra İngiliz tüccarlar, krallarının da kendilerini desteklemesinden cesaret alarak ticari faaliyet alanlarını Norveç ve İzlanda kıyılarına kadar genişlettiler<sup>24</sup>.

## 1.2. Akdeniz Ticareti

Akdeniz, 2,5 milyon km<sup>2</sup>'yi bulan yüzölçümü ile dünyanın en büyük iç denizidir. Batıda Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanusu'na bağlı olan Akdeniz 1869'dan itibaren Süveyş Kanalı ile Kızıldeniz'e ve dolayısıyla Hint Okyanusu'na da bağlanmıştır. Cebelitarık Boğazı'ndan Suriye kıyılarına kadar uzunluğu 3800 km. kadardır. Dünyada karalar arasına bu kadar sokulan en büyük denizdir. Bundan dolayı Akdeniz, batı dillerinde "Karalar Arasındaki Deniz" anlamını taşıyan isimlerle anılmaktadır<sup>25</sup>. Akdeniz orta kesimlerde Sicilya ile Tunus arasında çok fazla daralır ve genişliği 138 km.ye kadar iner. Bu dar kesimin doğusunda kalan bölüme Doğu Akdeniz Havzası, batısında kalan bölüme ise Batı Akdeniz Havzası adı verilir<sup>26</sup>.

<sup>22</sup> Henri Pirenne, Ortaçağ Avrupa'sının Ekonomik ve Sosyal Tarihi, İstanbul 2010, s. 108.

<sup>23</sup> Joris Moes, Amsterdam en de VOC, s. 6.

<sup>24</sup> Herbert Heaton, Avrupa İktisat Tarihi, s. 139.

<sup>25</sup> İng. Mediterranean Sea, Fr. Mer Méditerranée, Alm. Mittelländisches Meer.

<sup>26</sup> Metin Tuncel- İdris Bostan; "Akdeniz", *DİA*, c. 2, İstanbul, 1989, s. 229.

Ortaçağ Avrupası'nda Kuzey Avrupa ülkeleri arasında gerçekleşen ticaret daha çok Baltık Denizi kıyılarında yoğunluk kazanırken güneyde de Akdeniz ticareti gelişerek devam ediyordu. Müslümanların Kuzey Afrika'yı ve ardından İspanya'yı ele geçirmelerinden sonra güneyde Napoli, Gaeta ve Amalfi, batıda Salerno ve doğuda Bari gibi İtalyan şehirleri, İstanbul ile yapılan ticarete daha çok önem verdiler. Böylece bir yandan ihracatı devam ettirirken diğer yandan baharat ve ipekli kumaşlara ulaşabiliyorlardı. Ancak İstanbul ve doğunun diğer Hıristiyan limanları kısa sürede Venedik ve diğer İtalyan tüccar kentlerin hedefi olmaktan çıktı. Özellikle Venedikliler daha çok Doğu Akdeniz kıyılarına yönelmeye başladılar. Venedikliler Dalmaçya kıyılarından satın aldıkları veya kaçırdıkları Slavları, Mısır ve Suriye'nin haremelerine satıyorlardı. Bu köle ticareti onların artan zenginliğine büyük katkılar sağlıyordu. Köle ticaretinin yanında İslam ülkelerinde bulunmayan kereste ve demir ticareti de yapılıyor. Gemi yapımında kullanılacak kereste ile demirlerden dökülecek silahların Hıristiyanlara karşı kullanılacağı bilinmesine rağmen Venedikli tüccarlar elde edecekleri kârın peşindeydiler. Nitekim papalık Hıristiyanları köle olarak satanları afarozla tehdit etmesi ve savaşta kullanılacak malzemenin satılmasını yasaklamasına rağmen, Venedikliler bu kârlı ticareti devam ettiriyorlardı<sup>27</sup>.

Haçlı Seferleri'nin başlaması İtalyan şehir devletlerinin Akdeniz kıyılarındaki faaliyet alanlarını daha da arttırdı. Özellikle Venedik'in Bizans'a karşı XI. yüzyılda yükselen başarısı Haçlı Seferleri döneminde daha da arttı. 1096 yılında I. Haçlı Seferi orduları Avrupa'dan Doğu'ya doğru yola çıkarken Venedik, Cenova ve diğer İtalyan şehir devletleri bu ordulara destek sözü verdiler<sup>28</sup>. Haçlı Seferleri sırasında İtalyan şehir devletleri Haçlıları, bedeli karşılığında gemileriyle taşıdılar. Hatta Haçlılara yiyecek sağlayan İtalyanlar, kimi zaman onları finanse ettiler. Ancak bunun karşılığında Haçlıların Asya'da toprak kazanmaları durumunda birtakım imtiyazlar talep ettiler. Bu konuda ilk fırsatı Cenevizliler değerlendirdi. Cenevizliler 1098 yılında Antakya kuşatmasına yardım etmelerinden dolayı bir çarşı, bir kilise ve üç tane ev elde ettiler. Bundan sonra Piza, Amalfi, Marsilya, Montpellier ve Barselona'da Haçlılara yaptıkları hizmetler karşılığında benzer ödüllere sahip oldular<sup>29</sup>.

Mali gücü diğerlerine daha fazla olan Venedikliler ilk defa 1100 yılının Haziran ayında Doğu Akdeniz sahillerinde görüldüler. Haçlılar ile yaptıkları anlaşma gereğince

<sup>27</sup> Henri Pirenne, Ortaçağ Avrupa'sının Ekonomik ve Sosyal Tarihi, s. 26- 27.

<sup>28</sup> Işın Demirkent, Haçlı Seferleri Tarihi ( Makaleler, Bildiriler, İncelemeler), İstanbul, 2007, s. 222.

<sup>29</sup> Herbert Heaton, Avrupa İktisat Tarihi, s. 141.

iki ay boyunca Haçlıların, Müslümanlar ile yapacakları bütün saldırılara katılmayı ve Haçlıları desteklemeyi kabul ettiler. Bunun karşılığında o dönemde Kudüs'ün idarecisi olan Godefroi de Boullion'un idaresinde bulunan tüm şehirlerde serbest ticaret hakkı ile bu şehirlerde pazar yeri, bir kilise ve müslümanlardan yeni zaptedilecek şehirlerin üçte birine sahip olmayı istiyorlardı. Buna karşılık kendileri De Godefroi'ye vergi ödeyeceklerdi. Bu anlaşmaya uygun olarak Venedikliler Hayfa şehrinin zaptına yardımcı oldular ve anlaşma gereğince şehrin üçte birini elde ettiler<sup>30</sup>. Bundan sonraki dönemde Venedik, Kudüs'ün bir mahallesini, Akka Limanı'nı, Tir ve Askalon'un üçte birini, Kudüs Krallığı'nda serbest ticaret, vergi muafiyeti ve uğradıklar her kentte kendilerine ait mahkeme kurma hakkı elde ettiler<sup>31</sup>.

Bundan sonra Akdeniz ticaretinde İtalyan şehir devletlerinin etkinliği artarak devam etti. Venedik ve Ceneviz Cumhuriyetleri başta olmak üzere Floransa, Amalfi, Pisa ve Floransa şehirleri etkinliklerini ortaçağ boyunca devam ettirdiler. Cenova Ekim 1155'te, daha önceden Pisa ve Venediklilere tanınmış hakların aynısını elde etti<sup>32</sup>. 1187 yılında Kudüs'ün Haçlıların elinden alınmasından sonra Akka şehri buradaki Haçlı krallığın merkezi kabul edildi. Bu dönemde Doğu Akdeniz sularında Cenova, Venedik ve Pisa'nın yanı sıra Papa IV. İnnocentius'un desteği ile Ancona şehrine ait gemiler de ticarete başladılar. Ancona'nın yanı sıra Toscana, Floransa, Siena ve Piacenza şehirleri de bu ticarete katıldılar. Doğu Akdeniz sahillerinde ticaret merkezi olarak Akka'yı, Sur ve Beyrut şehirleri takip ediyordu. İtalyan şehir devletleri bu üç şehirde güçlü koloniler kurmak bakımından birbirleriyle savaşacak kadar rekabet halindeydiler<sup>33</sup>.

Cenova Devleti daha çok tüccar kolonilerinden meydana gelmişti. Suriye, Girit, Kıbrıs ve Sakız Adası bu dönemdeki Ceneviz ticaret kolonilerinin bulunduğu bölgelerden bazılarıydı. Ancak Ceneviz sermayesinin esasını o dönemde Bizans sınırlarında bulunan Kefe, Tana, Soldaya ve Trabzon'da kurduğu ticaret kolonilerinden elde ettikleri kazançlar oluşturuyordu<sup>34</sup>. Çeşitli ülkelerde ticaret acenteleri açan Cenevizliler Avrupa'da başta baharat olmak üzere Uzakdoğu'nun çeşitli değerli ürünlerinin dağıtımını yaptılar. Bunun yanında Cenevizlilerin en çok satın aldıkları mallar arasında baharatın yanı sıra şap, kokular, ham pamuk ve cariyeler bulunuyordu. Bunlara karşılık ödemeleri ise Avrupa'dan getirdikleri kürk, deri, kereste, şarap, silah,

<sup>30</sup> Işın Demirkent, Haçlı Seferleri Tarihi, s. 222.

<sup>31</sup> Herbert Heaton Demirkent, Avrupa İktisat Tarihi, 2005, s. 141.

<sup>32</sup> Aldo Gallotta, "Ceneviz", *DİA*, c. 7, İstanbul, 1993, s. 363.

<sup>33</sup> Işın Demirkent, Haçlı Seferleri Tarihi, s. 239.

<sup>34</sup> Fernand Braudel, Akdeniz ve Akdeniz Dünyası, ( çev. Mehmet Ali Kılıçbay), İstanbul 1989, s. 228.

yünlü kumaş ve kimi zaman altın ve gümüş ile yaparlardı<sup>35</sup>. 1261 yılına gelindiğinde Cenevizliler Akdeniz ticaretinde en etkin ve en güçlü devlet konumuna geldiler<sup>36</sup>. 1300 yılından itibaren deniz yoluyla Avrupa'nın daha kuzeyine gitmeye çalışan Cenevizliler 1314 yılına gelindiğinde ticaret yaptıkları alanı Brugge ve Londra'ya kadar genişleteceklerdi. Böylece Cenevizlilerin Akdeniz ticari faaliyetleri tüm Akdeniz boyunca devam edip daha sonra Brugge ve Londra'ya ulaşacaktı<sup>37</sup>.

Bu uzun güzergâhta Cenevizliler kadar Venedikliler de uzun zamandan beri etkindiler. Nitekim XIII. yüzyıldan beri Şam'da faaliyet gösteren bir "Venedik Tüccarlar Konsülü" bulunuyordu<sup>38</sup>. Venedikliler, Cenevizlilerin aksine Doğu Akdeniz'den Kuzey Avrupa'ya doğrudan seferleri yasakladılar. Böylece ticari ürünlerin Venedik'ten geçmesi sağlanarak daha fazla vergi elde ediliyordu<sup>39</sup>. Venedikliler başta baharat olmak üzere, Suriye pamuğu, şarap, zeytinyağı, tahıl, kereste, balık ve tuz gibi malların ticaretini yapıyorlardı. Bu ticareti başlangıçta küçük yelkenli ve silahsız teknelerle yaparken daha sonra savaş tehlikesine karşın baharat ve benzeri değerli malların taşınması silahlı tüccar gemileriyle yapılmaya başlandı. Venedik'ten altı farklı güzergâha düzenli seferler yapılıyordu. Özellikle XV. Yüzyılda düzenli bir şekilde yapılan bu seferler Karadeniz, Suriye, Mısır, Kuzey Afrika, İspanya ve Kuzey Denizi kıyılarına yapılıyordu<sup>40</sup>.

Haçlı Seferleriyle birlikte daha fazla önem kazanmış olan Akdeniz ticareti Avrupa'da yeni bir ticari anlayışı ve yeni bir yaşam tarzını beraberinde getirdi. Haçlılar, Müslümanların kıyafetlerinden, yemek kültüründen ve günlük yaşayışlarına varıncaya kadar birçok konuda etkilendiler. Müslümanlardan öğrendikleri birçok yeniliği seferler sonunda Avrupa'ya taşıdılar. İpekli, pamuklu ve yünlü kumaşlar satın aldılar ve bunları beraberlerinde Avrupa'ya taşıdılar. Avrupalılar baharatlardan, soslardan, farklı ve zengin yemek çeşitlerinden etkilendiler. Odalarına kilim sermeyi, duvar halısı asmayı ve etkisinde kaldıkları doğu kumaşlarından elbiseler yapmayı ve bu elbiselerin altına çamaşır giymeyi Müslümanlardan öğrendiler. Bu gelişmeler neticesinde Avrupa'da doğudan getirilen ürünleri taklide yönelik yeni bir anlayış ortaya çıktı. Özellikle ince

<sup>35</sup> Herbert Heaton, *Avrupa İktisat Tarihi*, Ankara, 2005, s. 143.

<sup>36</sup> Aldo Gallotta, "Ceneviz", *DİA*, c. 7, İstanbul, 1993, s. 363.

<sup>37</sup> Henri Pirenne, *Ortaçağ Avrupa'sının Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, s. 215.

<sup>38</sup> Ümit Koç, *Savaşın Sanata İpek (1456–1650)*, Elazığ, 2009, s. 38.

<sup>39</sup> Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, s.197.

<sup>40</sup> Herbert Heaton, *Avrupa İktisat Tarihi*, s. 143.

zırh ve kılıç Hıristiyan zanaatkârlar tarafından taklit edilen ürünlerin başında yer alıyordu<sup>41</sup>.

Ancak İtalyan şehir devletlerinin kendi aralarındaki rekabet Haçlı Devletlerine büyük zararlar verdi. Kudüs Krallığı, Antakya ve Trablus devletlerinin devamlılığı Batı Avrupa ile temas hâlinde olmalarına bağlıydı. İtalyan şehir devletlerinin rekabeti Avrupalıların denizdeki gücünün zayıflamasına neden oldu. Denizlerdeki gücün kaybedilmesiyle de Avrupalıların Haçlı devletlerine yaptıkları yardımlar engellendi. Böylece Haçlı devletleri eski güçlerini yitirdiler. Özellikle Akka'nın Müslümanlarca yeniden fethedilmesinden sonra Ortadoğu'da Haçlı hâkimiyeti önemini yitirdi. Buna rağmen Kıbrıs ve Rodos adalarındaki hakimiyet devam edecekti. Ancak Avrupalılar Suriye ve Filistin liman şehirlerini kaybetmelerine rağmen Doğu Akdeniz ticaretlerini devam ettirdiler. Bu dönemde Ortadoğu'da Haçlı hâkimiyeti son bulurken Doğu Akdeniz ve Ege'de Müslüman hâkimiyeti yeniden canlanıyordu<sup>42</sup>.

### 1.3. Kuzey ve Güney Avrupa Arasında Deniz Ticareti

Ortaçağda Akdeniz ile Kuzey Denizi arasında deniz taşımacılığı kara taşımacılığına kıyasla daha ekonomiktir. Ancak, XIII. yüzyılın sonuna kadar bu yolu geliştirme yönünde önemli bir teşebbüs olmadı. Ağır hammaddeler güneye genellikle kara yolundan taşındılar. Bu güzergâhtaki ticaret hacminin küçüklüğü, bölgeler arasındaki mesafenin uzunluğu, Cebelitarık ve Dover Boğazları'nda korsan saldırılarının muhtemel olması, Biskay Körfezi'nde güvenliğin yetersiz olması bu duruma sebep olarak gösterilebilir. Ayrıca deniz taşımacılığının gelişmesi için kent yönetimlerinin gemiler için gereken büyük sermaye yatırımlarına katlanacak düzeye gelmeleri de gerekirdi. Buna rağmen XIII. yüzyılın sonunda deniz yolu daha çok kullanılmaya başlandı. Bunun temel nedenlerinden biri Champagne'ya giden yolların giderek önemini yitirmesidir. Champagne kontları, fuarlara katılan ve bu yollardan geçenlere karşı liberal politikalar izlerken kontluğun evlilik yoluyla Fransa kralının eline geçmesinden sonra Fransa kralı ekonomik sorunlarını, çeşitli mali yükleri arttırarak, Yahudilere ve İtalyan sarraflara saldırarak, paranın ayarını düşürerek çözmeye çalıştı. Flandre kontlarıyla uzun bir savaşa girdi. Böylece kuzey ve güney Avrupa arasında gelişmekte olan ticarete büyük zarar verdi. Fransa kralının bu tutumu

<sup>41</sup> Herbert Heaton, Avrupa İktisat Tarihi, s. 125.

<sup>42</sup> Işın Demirkent, Haçlı Seferleri Tarihi, s. 241.

tüccarları deniz yolunun tercihine yönlendiren bir durum meydana getirdi. 1300'de Cenevizlilere ait ilk küçük ilk kadirga filosu Manş Denizi'ni geçti. Venediklilerin de ilk kadirgaları 1314'te Antwerp'e ulaştı<sup>43</sup>. Böylece 1314 yılından itibaren Ceneviz ve Venedik ile Brugge ve Londra arasındaki ticari ilişkiler bu yıl başlamış oldu<sup>44</sup>.

Bu tarihten sonra her yıl ağır bir şekilde silahlandırılmış Cenova, Venedik ve Floransa tekneleri Kuzey Avrupa'ya doğru gittiler. Böylelikle Champagne fuarları önemini yitirirken, Kuzey ve Güney Avrupa arasında deniz ticareti canlanmaya başladı. Kadirgalar İspanyol ve Kuzey Afrika sahili boyunca yol alıp ve birçok limana uğruyordu. Lizbon'a vardıkdan sonra buradan hareketle Biskay Körfezini aşyp Manş Denizi'ne ulaşıyorlardı. Bu noktadan sonra bazıları Southampton ve Londra'ya giderlerken bazıları Brugge ve Antwerp'te demirleyip Hansa ve Felemenk tüccarlarıyla buluşuyordu. Brugge uzun bir süre Kuzey Avrupa'nın en büyük limanı oldu. Fakat daha sonra Antwerp bu üstünlüğü ele geçirdi. Venedikliler ve Cenevizliler burada ipeklilerini, üzümlelerini, şaraplarını, baharatı, boya malzemelerini ve diğer Akdeniz ve Asya ürünlerini bırakıyorlardı. Buradan aldıkları yük ise genellikle keten veya yünlü kumaşlar, yün ve madendi. Bundan sonra İngiltere'ye doğru yelken açarak İngiltere'den yine yün, deri, kalay ve kumaş yüklemiş olan arkadaşlarıyla birleşiyorlardı. Yeniden bir araya gelen filo aşağı yukarı bir yıllık bir aradan sonra İtalya'ya dönmek üzere hareket ediyordu<sup>45</sup>.

Güneyde Venedik kuzeyde ise Brugge Avrupa'nın en emin ve en iyi yönetilen limanları kabul ediliyordu. Ticaretin en hızlı geliştiği iki ülke İtalya ve Felemenk ülkeleriydi. XII. yüzyıldan itibaren Dinantlı tüccarlar ihtiyaç duydukları bakırı sağlamak için Goslar Madenlerine kadar geliyorlardı. Köln, Huy, Flandre ve Ruenli tacirler sık sık Londra'ya kadar gidiyorlardı. Bunun yanı sıra çok sayıda İtalyan tüccar, Ypres panayırına geliyordu<sup>46</sup>.

Hansa tüccarlarının ticareti ise daha çok Prusya'nın buğdayı, Rusya'nın kürkü ve balı, Skaania'nın tuzlanmış ringası, kurutulmuş balık, katran ve kereste gibi doğal ürünlerin ticaretine dayanıyordu. Ancak Hansalılar bu ürünlerin yanı sıra İngiltere'den aldıkları yün ve Biskay Körfezi'nden elde ettikleri Fransız şarabı ile Bourgneuf tuzunun da ticaretini yapıyorlardı. Hansalılara ait tüm bu ticari faaliyetler Hansa ticaretinin

<sup>43</sup> Herbert Heaton, Avrupa İktisat Tarihi, s. 149.

<sup>44</sup> Henri Pirenne, Ortaçağ Avrupa'sının Ekonomik ve Sosyal Tarihi, s. 215.

<sup>45</sup> Herbert Heaton, Avrupa İktisat Tarihi, s. 149.

<sup>46</sup> Henri Pirenne, Ortaçağ Avrupa'sının Ekonomik ve Sosyal Tarihi, s. 111.

kaynağı olan ve Baltık Denizi ile Biskay Körfezi'nin tam ortasında yer alan Brugge'nin çevresinde yoğunlaşıyordu. Burada İtalya'dan gelen baharatla Flandre ve Brabant'tan gelen kumaş Alman tacirler tarafından satın alınarak Novgorod ve Polonya'nın güneyine kadar götürülüyordu. Bu dönemde Hansa ticaretinin niceliği Akdeniz ticaretine eşit ve belki daha fazlaydı. Buna rağmen Akdeniz ticaretine kıyasla daha az sermaye gerektiriyordu. Ancak alınıp satılan ticari eşyanın değeri baharat satışından sağlandığı gibi büyük kârlara olanak sağlamıyordu. Küçük bir kazanç elde edebilmek için ağır masraflar zorunlu oluyordu<sup>47</sup>.

## 2. Coğrafi Keşifler ve Okyanus Ötesi Ticaret

Bundan sonra İspanya ve Portekiz giderek güçlendi. Kendisine “Denizci” takma adı verilen Portekizli Prens Henry, okyanus ötesi keşifleri gerçekleştiren deniz yolculuklarının başlaması için gerekli koşulları hazırladı. Bu konuda yaptıklarının başında, gemilerin açık denizlere dayanıklılığı ve hızını arttırmak için, çağının en ileri teknik bilgileriyle, denizcilerin ve gemi yapıcılarının geleneksel pratik bilgilerini bir araya getirmesi oldu. Prens Henry'nin düşüncesi, Afrika'nın güneyinden doğu yönünde ilerleyerek, burada Hıristiyanlığın savunuculuğunu ve yayılmasının öncülüğünü yapan Prester John<sup>48</sup> ile bağlantı kurmaktı. Böylece İslam ülkelerini arkadan çevirecek ve onları mağlup edecekti. Afrika kıyıları boyunca toplanacak kölelerin ve öteki malların ticaretinden sağlanacak kazançlar ise bu girişimin desteklenmesini sağlayan en önemli faktörlerden biriydi<sup>49</sup>. Bu amaçlara ulaşmak için Portekiz'in güneybatı ucundaki Sagres'te bir deniz araştırma enstitüsü kuruldu. Burada bir tersane, bir rasathane ve bir denizcilik okulu yaptırıldı. Rehberlik, astronomi, haritacılık alanlarında uzmanlar ve bunların kullanabileceği her çeşit materyali burada topladı. Böylece 1418 yılında Afrika'ya ve Atlantik'e uzun yıllar devam edecek seferler zinciri başlamış oldu. Bu seferlerden geri dönen seyyahlara raporlar hazırlatıldı. Henry, Prester John efsanesine o kadar inanıyordu ki, savaşçılarının sayısının deniz kumları kadar çok olan bu kral ile birleşmesi halinde Müslüman Araplara ve Türklere güneyden saldırarak onları

<sup>47</sup> Henri Pirenne, Ortaçağ Avrupa'sının Ekonomik ve Sosyal Tarihi, s. 170.

<sup>48</sup> “Ortaçağ Avrupası'nda Asya'nın derinliklerinde Müslümanlara karşı başarı kazanarak Hıristiyan âlemini koruyan Prester John adında bir rahip-kralın liderliğinde mitolojik bir krallık olduğu düşüncesi gelişmişti. Hatta Papa III. Aleksander 1177 yılında bu mitolojik krala bir mektup yazmıştı....” Bkz. Ahmet Davutoğlu, Stratejik Derinlik Türkiye'nin Uluslararası Konumu, İstanbul, 2012, s.100.

<sup>49</sup> William H. Mc Neill, Dünya Tarihi, (çev. Alâeddin Şenel), Ankara, 1989, s. 269.

kolaylıkla yenebileceğine inanıyordu. Böylece Kızıldeniz'e hâkim olacak ve Asya ile Avrupa arasındaki ticareti de ele geçirecekti<sup>50</sup>.

Bunun yanısıra XV. yüzyılda Avrupa gemi inşasında önemli gelişmeler görüldü. Bu alanda Portekizliler, gemi direklerinin sayısını arttırarak ve ortadaki en uzun direklere birden çok yelken takarak önemli bir yenilik geliştirdiler. Bu yenilikler gemicilere farklı yel ve dalga koşullarına uyacak biçimde ayarlama olanağı verdi. Böylece gemilerin manevra yeteneği ve açık denizlere dayanıklılığı arttırıldı. Bu nitelikler daha büyük gemilerin yapılmasına yol açtı. Tüm bu gelişmeler sonucu 1500'de daha güçlü omurgaları ve daha kalın kaburgaları olan gemiler çift katlı meşe döşenerek daha güçlü duruma getirildi. Böylece bu gemiler ağır topların geri tepmelerine dayanabilecek kadar dayanıklı hale getirildiler. Bu durum Avrupalılar'ın gemilerini daha çok silahla donatmalarına olanak verdi. Bu teknik gerçekler Avrupalılar'ın denizlerde hızla yayılmaya başlamasının nedenlerinden bir bölümünü açıklamaktadır<sup>51</sup>.

Bu dönemde enlem dereceleri tam öğle vakti güneşin bulunduğu noktanın açısı ölçülerek hesaplanıyordu. Prens Henry'nin talimatıyla matematikçilere ve gökbilimcilere çalışmalar yaptılar. Böylece yılın her günü için güneşin sapma açılarını ortaya çizelgeler hazırlandı. Bu yöntemin başarısı doğru çizelgerin yapılmasına bağlıydı. Çünkü bu çizelgelerin yardımıyla bir kaptan konumunu 30 mil kadar bir farkla saptayabiliyordu. Böylece kâşifler, doğuya veya batıya ne kadar gittikleri yolunda tahminlerde bulunarak, Afrika kıyılarının deniz haritalarını yapabildiler. Bu haritalar, daha sonraki denizcilere, okyanusta çok uzak yerlere açılabilme olanağı verdi. Tüm bu bilgiler ışığında Bartelmo Diaz Ümit Burnu'nu keşfetti. Ümit Burnu'nun keşfedilmesinden sonra Vasco Da Gama'nın Ümit Burnu'nu dolaşıp Hindistan'a gitmesine kadar ki dönemde hiçbir Avrupalı denizci Ümit Burnu'na ulaşamadı. Nihayet, 1497'de Vasco Da Gama, Atlantik Okyanusu'nun ortalarına kadar açılarak varmayı amaçladığı noktanın enlemine ulaştı ve bundan sonra yönünü tam olarak doğuya çevirdi. Da Gama, Ümit Burnu'nun enlemini biliyordu. Çünkü Diaz burayı keşfettiği yolculuğunda bu bölgenin enlemleri ölçmüş ve bu bilgiyi kaydetmişti. Vasco Da Gama doksan yedi günlük uzun bir yolculuktan sonra Ümit Burnu'na ulaşabildi<sup>52</sup>.

<sup>50</sup> Herbert Heaton, Avrupa İktisat Tarihi, s. 210.

<sup>51</sup> William H. Mc Neill, Dünya Tarihi, s. 270.

<sup>52</sup> William H. Mc Neill, Dünya Tarihi, s. 269.



Vasco Da Gama Afrika'yı dolanarak Hindistan'a yaptığı seferlerin ilkinin 1499'da tamamladı. Bu tarihten on yıl sonra Portekizliler sayıca çok daha üstün Hint Müslüman filosunu Umman Denizi'ndeki Diu Limanı yakınlarında yendiler. Böylece Hint Okyanusu'nda deniz üstünlüklerini kurma yolunda ilk adımı atmış oldular. Portekizliler 1510 yılında Goa'da, 1511'de Malakka'da ve 1515'de Hürmüz Adası'nda deniz üslerini kurdular. Bundan sonra Portekizliler 1511-1512'de Molukka Adaları'nın içlerine kadar ilerlediler. Yine 1513'te bir Portekizli tacir Kanton'a (*Çin*) vardı. 1545 yılında Japonya ile misyonerlik ve ticaret ilişkileri kuruldu. Güney Çin kıyısındaki Makao sürekli bir Portekiz yerleşim yeri olarak 1557'de kuruldu.

Böylece Portekiz'in bu dönemki Afrika sömürgeleri, Mader ve Mombassa gibi bazı Doğu Afrika, yine Sao Jorge gibi bazı Batı Afrika yerleşim merkezleri ile Afrika kıyı şeridindeki Angola ve Mozambik gibi bölgelerdi. Asya'da ise Hint Okyanusu'nda Hürmüz, Goa, Kalküta ve Kolombo gibi yerler ile Uzak Doğu'da Makao, Malakka, Cava gibi merkezler ve Selebler ve Molukka Adaları'ndan oluşuyordu. Portekizlilerin XVI. ve XVII. yüzyıllardaki en önemli deniz ötesi yönetim birimi, Hint Okyanusu ve Doğu Hindistan'daki Portekiz yerleşimcilerini yöneten Goa Valiliği idi<sup>53</sup>.

Okyanus ötesi keşif ve sömürge faaliyetlerinde Portekizliler yalnız değillerdi. İspanyollarda, Portekizliler gibi, Pedro De Covihao gibi önemli İspanyol kâşifleri, Baharat Yolu ticaretini elde etmenin, Müslümanları ablukaya almak için Prester John gibi Avrupa dışındaki Katolik liderlerle ittifak oluşturmanın ve Hindistan ile direkt bir deniz bağlantısı kurmanın mümkün olup olmadığını araştırmaya yolladılar. Portekizliler daha sistematik keşifler gerçekleştirmelerine rağmen, İspanyollar Portekizlilere kıyasla keşfettikleri bölgelerde daha etkili bir idari yapı oluşturdular<sup>54</sup>. Yayılmacılığı besleyen iki faktör, zenginlik ve ideoloji hırslıydı. 1519'da İspanyol Conquistadorlardan Bernal Diaz zengin olmak ve Tanrı'ya hizmet etmek için bu yolda olduklarını dile getiriyordu. Öyleki Portekiz ve İspanyol işgalleri bir yandan İslamiyet'e ve dinsiz yerlilere karşı açılmış bir haçlı seferi niteliği taşıırken, diğer yandan ele geçirdikleri okyanus ötesi ülkelerin zenginliklerinin açıkça sömürülmesini amaçlıyordu. Böylece Afrika, Asya ve Amerika'da sömürgeler kurulmasına yönelik ilk hareketler on beşinci ve on altıncı

<sup>53</sup>Stephen J. Lee, *Avrupa Tarihinden Kesitler 1494–1789*, (çev. Ertürk Demirel), Ankara, 2002, s.131-133.

<sup>54</sup> Stephen J. Lee, *Avrupa Tarihinden Kesitler*, s. 133.

yüzyıllarda önemli keşifleri gerçekleştiren İber Yarımadası'ndaki ülkeler tarafından başlatılmış oldu<sup>55</sup>.

Ancak Portekiz'in İspanyollara kıyasla Asya'da sahip olduğu topraklar Tordesillas Antlaşması sebebiyle daha fazlaydı. Tordesillas Antlaşması, İspanyollar ve Portekizliler arasında 1494 yılında imzalandı. Dönemin deniz güçleri Portekiz ve İspanya arasında gerçekleşen bu antlaşma Yeşilburun Adaları'nın 1770 km batısında bir sınır meridyeni çizildi. Bu sınır Avrupa'nın haricindeki dünyayı Portekiz ve İspanya'ya ait iki imtiyazlı parçaya ayıran sınır kabul edildi. Sınırın batısında kalan bütün bölgeler İspanya'ya, doğusunda kalan bütün bölgeler ise Portekiz'e aitti<sup>56</sup>. Tordesillas Antlaşmasıyla İspanya ve Portekiz arasında Atlantik Okyanusu sınırları belirgin olmasına karşın Pasifik Okyanusuyla ilgili belirgin bir sınır çizilmemişti. Bu durum kimi zaman Portekizli ve İspanyol kaptanlar arasında problemler yaşanmasına neden oluyordu. Bu problemlerin başlıca sebebi Baharat Adaları olarak bilinen, Güneydoğu Asya'da bulunan ve bugünkü Endonezya'ya bağlı Molukka Adaları'ydı. Bu sorunu halletmek üzere İspanya ve Portekiz arasında yeni bir antlaşma yapılarak doğu Asya sınırı yeniden çizilmiş oldu. Portekiz kralı III. Joao ve İspanya kralı V. Karel arasında 1529 yılında Zaragoza Antlaşması imzalandı. Bu antlaşmaya göre Portekizliler İspanyollara 350.000 duka altını tazminat ödeyerek sınırların Molukka Adarı'nın doğusuna kadar genişlettiler<sup>57</sup>.

Başlangıçta İspanya, geniş bir coğrafyaya yayılan toprakları ve buralardan getirdikleriyle büyük kazançlar elde etti. Sevilla, Avrupa'nın baharat, mısır, fasulye, şeker ve kakao ihtiyacını karşılayan en büyük limanı oldu. İspanya ve Portekiz Limanları, baharat başta olmak üzere Asya'da getirilen ürünlerin yeni pazarı oldular. Hollandalılar 1501 ve İngilizler 1504 yılından itibaren İber Yarımadası ticaretine daha çok yöneldiler. 1503 yılında ise Augsburglu Anton Welser ve Konrad Wöhl'in Portekiz limanlarına yönelmesiyle Alman ticareti de büyük ölçüde İtalya'dan İber Yarımadası'na kaydı. 1512-1513'de Viyanalı tüccarlar Venedik'te yeteri kadar karabiber bulamadıklarından, karabiberi Antwerp, Frankfurt veya Nürnberg'den temin edilebilmek için devletten müsaade istiyorlardı. Bu gelişmeler neticesinde Venedik 1503 yılında kara sınırını hem Cenova'dan hem de diğer bölgelerden gelen ürünlere

<sup>55</sup> Stephen J. Lee, Avrupa Tarihinden Kesitler, s. 131.

<sup>56</sup> Arie Bos, Het Paviljoen Van Porselein, Nederlandse Literaire Chinoiserie en Het Westerse Beeld Van China( 1250- 2007), Leiden, 2008, s. 37.

<sup>57</sup> Arie Bos, Het Paviljoen Van Porselein, s. 58.

kapattı. 1514 yılında ise baharat gelişlerini arttırmak için bunların her türlü tekneyle taşınmalarına izin verdi ve bunlardan alınan gümrük vergilerini kaldırdı. Ancak tüm bu önlemlere rağmen ticaret bir türlü istenilen düzeye ulaşamadı. 1527 yılında Venedik senatosu Portekiz kralı III. Joao'ya Portekiz'e gelen tüm karabiberden Portekiz'in ihtiyacı alındıktan sonra Venedik'e satılmasını önerdiyse de bu öneri Portekizliler tarafından kabul edilmedi<sup>58</sup>.

İspanyol ve Portekiz yayılmacılığının ilk evreleri kişisel girişimciliğe çok şey borçluydu. Amerika ve Afrika'da, yöneticilerine İspanya kralı tarafından büyük hareket serbestisi tanınan yarı feodal devletler belirmişti. Örneğin Hernando Cortes 25 bin mil karelik bir toprağa ve yüz bin yerliye sahipti. Benzer bir yöntem 1532'den sonra Brezilya'da da uygulandı. Bu sistem bazı yerleşmecilerin bazen Portekiz'den bile daha büyük olan ve *donatarios* denen sahiplerinin aşırı boyutlarda siyasal, hukuki ve askeri güce sahip olduğu devletler meydana getirdi. Ancak Asya'daki topraklar bu sistemin bir parçası olmadı. Bu bölgelerdeki Portekiz faaliyetleri temelde ticari nitelikteydi ve söz konusu boyutlardaki toprak imtiyazlarının da pratikte imkânsız olması bu sonucu doğurmuştu. Diğer bir engel ise bölgedeki yerli toplulukların askeri gücüydü. Ancak daha sonra kişisel girişimcilik giderek devletin yönetimi altına girdi. İspanya tüm Amerika'da aynı sistemi uygularken Portekiz XVII. yüzyılın başlarında İspanyol sistemini kendi sömürgelerinde adapte edinceye kadar değişik yöntemler denedi<sup>59</sup>. İspanyol İmparatorluğu'nun Amerika'daki en büyük kazancı, Meksika'nın San Juan de Ulua ve Panama'nın Nombre de Dios bölgelerinden elde edilip, yıllık seferlerle ülkeye taşınan altın külçeleri oldu.<sup>60</sup> Ayrıca İspanyol sömürgelerindeki gümüş madenleri de önemli rezervlere sahipti. 1550'den XIX. yüzyıla kadar bu sömürgelerden dünya gümüşünün % 80'inden fazlası üretildi. Bu dönemde Bolivya'daki Potosi bölgesi Kolombiya ve Mexico önemli gümüş üretim merkezleriydi. Ancak 1545 yılında keşfedilen Potosi'deki gümüş madenleri XVI. yüzyılın ikinci yarısına gelindiğinde dünya gümüş üretiminin yaklaşık % 60'ını karşılıyordu<sup>61</sup>.

Önceleri kraliyete ait olan altın ve gümüş madenleri, kraliyetin sadece belli bir pay almayı kabul etmesiyle bireylerin ve şirketlerin zenginlik kaynakları arasına girdi. Böylece her geminin taşıdığı mallar, kraliyet ve özel mülkiyet arasında bölündü. Kısmi

<sup>58</sup> Fernand Braudel, Akdeniz ve Akdeniz Dünyası, ( çev. M. Ali Kılıçbay), İstanbul 1989, s. 368.

<sup>59</sup> Stephen J. Lee, Avrupa Tarihinden Kesitler, s. 135.

<sup>60</sup> Stephen J. Lee, Avrupa Tarihinden Kesitler, s. 139.

<sup>61</sup> Ümit Koç, Savaştan Sanata İpek, s. 19.

dalgalanmalara rağmen Amerika'dan gelen gemilerin taşıdıkları ganimetler 1530– 1570 arasında düzenli olarak arttı. 1571– 1580 arasında daha da artarak 1586- 1600 yılları arasında en büyük miktarlara ulaşarak XVII. yüzyılın başında da bu özelliğini korudu. Başta maceracı gemiciler İspanya'ya büyük kazançlar sağladı. Sevilla Avrupa'nın en büyük oldu ve deniz seferlerinin artışı ile Kuzey İspanya'daki gemi yapımı hız kazandı. İspanya bilinen altın rezervlerinin çoğunu kontrol eden dünyanın belli başlı güçlerinden biri olmuş gibi gözükse de sonuç tam tersi oldu. Avrupa da kısa süreli bir refah döneminin ardından, fetihlerin getirdiği altın rezervleri 1580-1590'larda iktisadi bir krize neden oldu. Başlangıçta altının İspanya'ya akışı, bu deniz seferlerinin taşımacılığını sağlayan ve gemi yapımı gibi belli başlı sanayi kollarının işine yaradı. Altınlar kullanılıp bazı ürünler diğer ülkelerden satın alınarak diğer sanayi kollarının gelişimi engellendi. Bu yanlış uygulamalar neticesinde sonuç var olan iktisadi yapının güçlenmesi değil daha da tahrip edilmesi oldu. İspanya bilinen altın rezervlerini çoğunu kontrol eden bir güç haline geldi. Ancak İspanya sömürgelerinde genellikle zorlayıcı ve zarar verici politikalar uyguluyordu. Dayandığı ticari sistemde yanlıştı. Bu dönemde İspanya sömürgelerinden elde ettiği ham madde karşılığında merkezin sömürgelerin ihtiyaçlarını karşılamasını bekliyordu. Yeni İspanya'dan getirilen altın külçeleri, buralardan taşınan malların % 80'ini ve hatta bazı yıllarda % 95'ini oluşturuyordu. Ancak bunun yanında getirilen malların çeşitliliğiyle ilgilenilmedi. Bu durum ilerleyen yıllarda pazar üstünlüğünün Hollanda'ya kaptırılmasına neden olacaktı<sup>62</sup>.

1521–1560 yılları arasında Amerika'dan İspanya'ya 18.000 ton gümüş ve 200 ton altın getirildi. Bu değerli maden akışının en önemli ekonomik etkisi fiyatların artması oldu. Değerli maden miktarındaki artış değerinin düşmesine neden oldu. Bu dönemdeki fiyat artışının diğer bir sebebi paranın değerindeki resmi değişimlerdi. Örneğin V. Charles 1527'de ve sonrasında 1539'da gümüş paranın değerini arttırmak için altın paraların değerini % 10 oranında düşürdü. Fiyat artışının diğer bir sebebi de bu dönemde gerçekleşen kıtlık olaylarıydı. 1554-1555 yıllarında hasatın verimsiz olması İngiltere'de fiyatların dört katına çıkmasına neden oldu. Böylece İspanyollar ekonomisi değerli madenlerden elde ettiği olumlu etkileri kısa sürede yitirdi. Fiyatlardaki bu artış sadece İspanya'yı değil Avrupa'nın diğer ülkelerini de etkiledi. İspanya'da XVII. yüzyılın başında fiyatlar yüzyıl öncesine oranla üç kat arttı. Fransa'da gümüş olarak fiyatlar XVI. yüzyılın son çeyreğinde ilk çeyreğine oranla 2,2 kat, İngiltere'de XVII.

<sup>62</sup> Stephen J. Lee, Avrupa Tarihinden Kesitler, s. 139- 140.

yüzyılın başında bir önceki yüzyıla oranla 2,6 kat artış yaşandı. Hollanda'nın dokumacı kenti Leiden'de fiyatlar 1520– 1580 yılları arasında % 300 arttı. Fiyat artışının önüne geçmek için Avrupa'da çeşitli tedbirler alındıysa da bu tedbirlerin istenilen tesirleri olmadı. Örneğin; fiyat artışlarının engellenmesi için İspanya yasal narh fiyatları belirledi. Fransa fiyat ve ücretleri dondurdu. İngiltere de İspanya örneğinde olduğu gibi narh sistemine başvurdu. Simsarlara ve stokçulara kısıtlamalar getirdi. Hatta kimi zaman bazı tüccarlar meslekten dahi atıldı. Ancak Avrupalıların aldıkları tedbirler fiyat artışını engelleyemedi<sup>63</sup>.

İspanya'da kötü gidişatın bazı siyasi sebepleri de bulunmaktaydı. II. Filips'in Habsburg- Valois çatışmalarına dahil olması, Osmanlı Devlet ile yaptığı savaşlar, Protestanlara karşı giriştiği harekâtlar ve bu dönemde İspanya egemenliği altındaki Hollandalıların isyanı İspanya'nın ekonomik yapısına büyük zararlar verdi. 1586–1588 yılları arasında donanmanın güçlendirilmesine ve Hollanda isyanının bastırılmasına 10 milyon düka harcandı. Hâlbuki 1586– 1590 yılları arasında II. Filips 28,6 milyon dükalık kazancın ancak 9,6 milyonluk kısmını hazineye aktarabilmişti. Bu miktar Hollanda isyanına ve donanmaya harcanan miktarın bile altında olmuştu. II. Filips, İspanyol sömürgelerinden daha fazla altın geleceğini ümit ederek bankerlerden borç alıyordu. Nihayet bu borçlar ödenemeyecek boyuta ulaştı ve II. Filips, 1557, 1560, 1575 ve 1596 yıllarında olmak üzere dört defa iflas etti<sup>64</sup>.

1580 yılında İspanya kralı II. Filips kendisini aynı zamanda Portekiz kralı ilan etti. II. Filips'nin Portekiz kralı olmasından sonra İber Yarımadasında ticaret yapan bütün yabancı tüccarların karşısına bir takım güçlükler çıkardı. Asya ürünleri üzerine Portekiz ticaret sistemi 1580 yılında bir takım kontratlar şeklinde karakterize edildi. Bir grup tüccar tarafından Hindistan ve Malakka'dan satın alınan karabiber ve baharat "Hint Biber Sözleşmesi" (*Asya Sözleşmesi*) gereği Lizbon'da Portekiz idaresince belirlenmiş bir fiyat karşılığında Portekizlilere satılıyordu. Bunun yanında bir de "Avrupa Sözleşmesi" vardı ki bu da Portekizlilere satılan biberin "Contradores" denilen tüccarlar tarafından yine Portekizlilerce belirlenmiş fiyatlar karşılığında onlardan satın alınıp Avrupa'nın çeşitli yerlerine satılması şeklinde idi<sup>65</sup>. Asya sözleşmesi Giraldo Paris adında bir Alman tarafından 1585'te II. Filips'e önerilmişti. II. Filips Avrupa

<sup>63</sup> Herbert Heaton, *Avrupa İktisat Tarihi*, s. 220- 221.

<sup>64</sup> Stephen J. Lee, *Avrupa Tarihinden Kesitler*, s. 142.

<sup>65</sup> Femme Simon Gaastra; *De Geschiedenis van de VOC*, Zutphen, 2002, s. 13.

sözleşmesini İtalyanlara öneriyordu. Bunun sebebi ise Hollandalıları ve İngilizleri Lizbon baharat ve karabiberinden mahrum etmek istemesidir. Bu sözleşmeler sistemi 1586'da Valencia'da II. Filips tarafından imzalanarak yürürlüğe kondu. Bu işi ilk olarak Alman Fugger<sup>66</sup> ve Welser<sup>67</sup> aileleri üstlendi. Bu sözleşme gereğince Contradoresler getirdikleri baharat 16 Cruzado'ya<sup>68</sup> devlete satılıp ve 37 Cruzado'ya tekrar geri alınmaktadır. Ayrıca nakliye riski de tamamıyla contradorese aittir. 1591 yılına gelindiğinde Avrupa Sözleşmesi uluslararası bir sendikanın eline geçti. Bu sendika Almanya'dan Fugger ve Welser aileleri, İtalya'dan Rovaesca ve Giraldo Paris, İspanya'dan Fransisco ve Pedro Malvenda ve Portekiz'den Andres ve Thomas Ximenes ortaklığından oluşuyordu. Bu ortaklığın Anvers, Middelburg, Zeeland, Hamburg, Lübeck ve Venedik'te temsilcilikleri bulunmaktaydı<sup>69</sup>.

XVI. yüzyılın sonlarına gelindiğinde İber Yarımadası'nda bulunan iki krallık bu yüzyılın başında sahip oldukları ihtişamı büyük oranda kaybetmelerine rağmen hala güçlüydüler. Ancak XVII. Yüzyılın başından itibaren özellikle Avrupa ticaretindeki üstünlük Hollanda ve İngiltere'nin eline geçecekti.

---

<sup>66</sup> Güney Almanya'nın Augsburg şehrinde bulunan Fugger Ailesi, bu dönemin en önemli tüccar ailelerinden biridir. Kumaş, baharat ve maden ticaretinde çok etkin olan Fuggerler, özellikle XVI. Yüzyılda İspanyol Habsburglarıyla çok yakın ilişkiler içerisinde olmuşlardır.

<sup>67</sup> Welser Ailesi de Augsburglu bir tüccar ailesidir. Özellikle XVI. yüzyılda Fuggerler ile birlikte Güney Almanya ticaretinde ve sonrasında Lizbon'da oldukça etkindirler.

<sup>68</sup> Eski Portekiz madeni parası.

<sup>69</sup> Fernand Braudel, Akdeniz ve Akdeniz Dünyası, s. 378.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### 1. BİRLEŞİK DOĞU HİNDİSTAN ŞİRKETİ ÖNCESİNDE HOLLANDA TİCARETİ

#### 1.1. Ortaçağ'da Hollanda Ticareti

Avrupa kıtasının kuzeybatısında yer alan Hollanda, kuzeyde ve batıda Kuzey Denizi ile çevrilidir. Doğuda Almanya ve güneyde Belçika ile komşudur. Yeraltı kaynakları bakımından önemli bir zenginliğe sahip olmayan Hollandalılar, günümüz Hollanda topraklarının % 40'ını da polder denilen denizden kazanılmış arazilerden elde etmişlerdir. Ancak Batı Avrupa'daki en önemli nehirlerden olan Ren, Maas ve Schelde Nehirleri'nin Hollanda'nın güneybatısında birleşerek denize dökülmeleri bu topraklar için önemli bir kazançtır. Özellikle Ren Nehri'nin Hollanda topraklarına girdikten sonra Waal, Lek ve İjssel isimleriyle yeni kollara ayrılmasıyla Hollanda toprakları önemli bir su yolu ağıyla örülmüştür<sup>70</sup>.

Ortaçağ'da Felemenk ülkesinin özellikle Holland bölgesinde bulunan topraklar, çoğunlukla su ve kumdan meydana gelen az da olsa balıkçılık yapılabilen verimsiz topraklardı. Ancak bu topraklarda bulunan nehirler ve kanalların doğru kullanılması Felemenklere büyük getiriler sağladı. Bu nehirler ve kanallar sayesinde nakliye daha kolay ve daha ucuz hale geliyordu. Çünkü üretim merkezlerine daha kolay bir ulaşım sağlanıyordu. Ayrıca Kuzey Avrupa'da önemli bir balık yatağı olan Kuzey Denizi'nin de Hollanda ekonomisine önemli katkıları vardı. Böylece Felemenkler ülkelerindeki verimsiz topraklarla uğraşmak yerine bu imkânları fırsata çevirdiler<sup>71</sup>. Özellikle Flandre'nin coğrafi konumu burayı kuzey denizlerindeki ticaretin odak noktası olmasını sağlayan çok elverişli bir duruma soktu. Flandre, Kuzey İngiltere'den veya Baltık Denizi'nden yola koyulan gemilerin yolculuklarının son noktasını oluşturuyordu. Flandre Bölgesi'nin erken tarihlerden itibaren başlayan bu ticari öneminin nedenleri arasında oraya uğrayan gemilere dönüş için değerli yük sağlayabilecek bir yerli sanayinin varlığıydı. Lys ve Scheldt Nehirleri vadilerinde yaşayan Moriniler ve Menapiler<sup>72</sup> besledikleri büyük koyun sürülerinden yün elde ediyorlardı. Romalılar

<sup>70</sup> Emin Atasoy, Kıtalar ve Ülkeler Coğrafyası, Bursa, 2003, s. 256- 257. Bkz. Harita: 2, s. 121.

<sup>71</sup> Herbert Heaton, Avrupa İktisat Tarihi, s. 241.

<sup>72</sup>Moriniler ve Menapiler Kuzey Galya'da Roma öncesi ve Roma döneminde yaşamış yerli topluluklardır.

döneminden hatta belki de daha öncesinden başlayarak bu bölgede yünlü kumaşlar dokuyorlardı<sup>73</sup>. Bu toplulukların imalat yöntemleri uzun süren Roma egemenliği sırasında, Romalılardan Akdeniz'in teknik yöntemlerini öğrenmeleriyle daha da gelişti. Öyleki Flandre daha II. yüzyılda, İtalya'ya bile kumaş ihraç edebilecek düzeye ulaştı. Burada üretilen tunik ve pelerinler Alplerin ötesine kadar gönderiliyordu. Hatta imparatorluğun son dönemlerinde Tournai'de bir askeri giysi fabrikası bile kuruldu. Roma İmparatorluğu'nun dağılması ve Germen istilası bu sanayii olumsuz etkiledi. Ancak V. yüzyılda Flandre'yi istila eden Franklar bu sanayii devam ettirdiler. IX. yüzyılda İskandinavların gelişine kadar Frieslandlı gemiciler *palia fresonica* adıyla Flandre'de dokunan kumaşları Hollanda'daki nehirler boyunca düzenli olarak taşımaya devam ettiler. Güzel renkleri ve yumuşaklıkları ile meşhur olan bu kumaşlar Charlamagne tarafından Harun Reşid'e gönderilen hediyeler arasında bulunuyordu. İskandinavların Hollanda'yı istila etmesi bu ticareti olumsuz etkiledi. Ancak İskandinavlar da bu kârlı ticareti devam ettirdiler. Böylece kumaş imalatı da yeniden canlanmış oldu. X. yüzyıl boyunca Maas ve Scheldt Nehirleri'nde ticaret aksamadan devam etti. İskandinavların uğradıkları kıyılara bu kumaşları taşımasıyla birlikte bu kumaşlara olan talep daha da arttı. Artan bu talep karşısında üretim o zamana kadar görülmemiş boyutlara ulaştı. Hatta X. yüzyılın sonunda Felemenk yünü ihtiyaçlar için yetersiz kalınca Felemenkler, İngiltere'den yün ithal etmek zorunda kaldılar. İngiliz yününün daha üstün olan kalitesi kumaşın kalitesini de arttırdı. Bu durum kumaşların ünüyle birlikte satışlarının da artmasına neden oldu. Nitekim bu dönemde Flandre kumaşları, Arap ve Bizans ipeklileri ve kuzey ülkelerinin kürkleri ile birlikte en çok değer verilen ürünler arasında yer alıyordu<sup>74</sup>.

Bu ticaret X. yüzyılda Flandre'nin ekonomik gelişmesine büyük katkılar sağladı. XI. yüzyılda da Flandre ticaretinde önemli gelişmeler meydana geldi. Flandre Fransa'dan şarap alıyor ve karşılığında onlara kumaş satıyordu. Bu dönemde Brugge'nin yanı sıra Gent, Ypres, Lille, Douai, Arras, Tournai ve Messines gibi yeni ticaret merkezleri de ortaya çıktı. Ayrıca kuzey gemiciliğinin olumlu etkilerinden yararlanan tek Felemenk bölgesi Flandre de değildi. Bu dönemde Holland'da da ekonomik gelişmeler görülmeye başlandı<sup>75</sup>.

<sup>73</sup> Henri Pirenne, Ortaçağ Kentleri, Kökenleri ve Ticaretin Canlanması, s. 76.

<sup>74</sup> Henri Pirenne, Ortaçağ Avrupa'sının Ekonomik ve Sosyal Tarihi, s. 47.

<sup>75</sup> Henri Pirenne, Ortaçağ Kentleri, Kökenleri ve Ticaretin Canlanması, s. 76.



XII. Yüzyılda ise Flandre dokumacılar ülkesi haline geldi. O zamana kadar kırsal alanda sürdürülen kumaş imalatı, giderek artan bir ticareti besleyen tüccar kentlerinde yoğunlaştı. Gent, Brugge, Ypres, Lille, Douai ve Arras gibi şehirlerde ortaya çıkan zenginliğin en önemli kaynağı kumaştı. Deniz ticaretinin artık en önemli ticari maddesi olan kumaş bu dönemde kara yoluyla sürdürülen son derece önemli bir ticaretin de ortaya çıkmasını sağladı. XII. yüzyılın başından itibaren artık İtalyan tüccarlar, baharat, ipek ve ziynet eşyaları karşılığında kumaş satın almak için Flandre'ye geliyordu. Flandre kumaşı, deniz yoluyla Novgorod Panayırına da götürülüyordu. Ayrıca Champagne Panayırı'na gelen Lombardiya ve Toskanya'lı tüccarlar çok miktarda Flandre kumaşını Cenova limanına taşıyorlardı. Aslında Flandre, Felemenk ülkesinde kumaş imal eden tek yer değildi. XIII. yüzyılda Ceneviz noterlik kayıtlarında buraya gelen kumaşın menşei hakkında Flandre gibi diğer bir Felemenk bölgesi olan Brabant'ın da adı geçiyordu<sup>76</sup>.

XV. yüzyılın ikinci yarısında ise İtalyanlar ipek endüstrisini Flandre'ye getirdiler. Venedikli ve Cenevizli tüccarların ticaret yapmak için ipeği Brugge'e getirmelerinden sonra ipek endüstrisi bu bölgede gelişmeye başladı. Buradaki dokumacılar yüksek kalitedeki İtalyan ipekleriyle rekabet edememe endişelerinden dolayı kaliteli ve İtalyan tarzı ipekli dokumalar yerine yün ve ipeğin karışık dokunmasıyla elde edilen, Brugge'a has bir çeşit saten kumaş üzerine uzmanlaştılar. Bundan sonra Brugge'deki saten kumaş dokuyucularının sayısının artması üzerine bu dokumacılar 1496 yılında kendi loncalarını kurdular<sup>77</sup>.

Tekstil sanayinin yanı sıra balıkçılık da Felemenk ülkesinde devam eden önemli bir ekonomik faaliyetti. Bu nedenle de mühim bir balık yatağı olan Kuzey Denizi, Hollandalılar için önemliydi. Hollandalılar bu durumdan yararlanmasını bildiler. Bu konuda ilk önemli adım balıkçılık faaliyetlerinin Kuzey İngiltere açıklarındaki Doggerbank'a kadar genişlemesi oldu. Hollandalılar bu işte kullanmak üzere 30 tona kadar yük taşıyabilen ve Busse adı verilen tekneler geliştirdiler. Bu teknelerde genellikle 10-15 kadar kişi bulunuyordu. Busseler ilk kez 1400 yılı civarında kullanıldı. Balıkların özellikle Güney Avrupa'da pazarlanması büyük bir filo gereksimini de beraberinde getirdi. Bu konudaki ikinci adım ise İskandinavya ve Baltık ülkelerine doğru kıyı ticaretinin genişlemesi oldu. Hansa Birliği tüccarlarına yapılan her engelleme

<sup>76</sup> Henri Pirenne, Ortaçağ Kentleri, Kökenleri ve Ticaretin Canlanması, s. 76.

<sup>77</sup> Ümit Koç, Savaştan Sanata İpek, s. 125.

ve saldırı, Hollandalı tüccarlara yaradı. Böylece Hansa tüccarlarında boşalan bölgelerde Hollandalılar görülmeye başladı. Felemenkler zamanla Baltık ülkelerindeki tahıl ve kereste ticaretinde önemli bir paya sahip oldular. 1524 yılında Bergen'e ticaret yapan Hollandalı tüccarlar böylece Norveç pazarına da girdiler. Norveç balık avcılığı açısından olduğu kadar inşaat kerestesi açısından da önemliydi. Çünkü Hollanda'nın gemi inşa hammaddesi Norveç'ten getiriliyordu. Üçüncü adım, bu dönemde Hollanda gemi yapım endüstrisinin gelişmesidir. Bu dönemde Hollanda'da gemi yapım endüstrisi gelişmeye başlamış ve özellikle yük gemisi olarak tasarlanmış olan *fluitschip* denilen gemilerin üretimi artmıştır. 1600 yılından itibaren Venedikliler de 700 tondan büyük Hollanda gemileri satın almaya başlamışlardır. XVII. yüzyılda Hollandalılar Fransız Doğu Hindistan Kumpanyası'nın da gemilerini inşa etmişlerdir. Hatta Hollanda gemilerinin taliplileri arasında o dönemde rakipleri olan İngilizler ile Ruslar da bulunmaktadır<sup>78</sup>. Bu dönemde Hollanda gemi endüstrisi öylesine büyük bir gelişme gösterdi ki 1669 yılında Hollanda tüm dünyada o dönemde mevcut olan gemilerin % 64'üne sahipti<sup>79</sup>.

Henüz XVI. yüzyıl başındaki Holland ve Zeeland ticaretine bakıldığında bir sonraki yüzyıl Hollanda ticareti hakkında fikir edinmek mümkündür. Holland ve Zeeland Eyaletleri ticaretine dair ilk veriler 1497-1503 yılları arasındaki Sont Geçiş Ücreti Kayıtları'nda<sup>80</sup> görülür. Bu kayıtlara göre söz konusu yıllar arasında geçiş ücreti vermek zorunda olan gemiler arasında Hollanda gemileri % 70'lik bir oranla ilk sırada yer alıyordu. Bu Hollanda gemilerinin ise % 78'lik bir kısmı Holland Eyaleti menşeli gemilerdi<sup>81</sup>. Bu durum bundan bir asır sonra da değişmeyecekti. Nitekim 1600 yılında

<sup>78</sup> Herbert Heaton, Avrupa İktisat Tarihi, s. 242.

<sup>79</sup> "Colbert'in verdiği bilgiye göre 1669'da Hollanda, bütün dünyada mevcut 2500 gemiden 1600'üne, yani yüzde altmış dördüne sahip bulunmakta idi." Bkz. Bekir Sıtkı Baykal, Yeni Zamanda Avrupa Tarihi II. Cilt, I. Kitap, Otuz Yıl Savaşları Devri, Ankara, 1988, s. 112.

<sup>80</sup> \*İng. *The Sound ve Fl. Kattegat* denilen ve Baltık Denizi ile Kuzey Denizi'ni birbirine bağlayan üç boğazdan biridir. Baltık Denizi ticaretinden elde ettiği geliri arttırmak isteyen Danimarkalılar 1429 yılında buradan geçen gemilerden geçiş ücreti almaya başlamıştır. Bu seferlere ait veriler Kopenhag Kraliyet Arşivi'nde muhafaza edilmektedir. Bu kayıtlarda gemicilerin isimleri, menşeleri, taşıdıkları yük ve bu yükü nereden aldıklarına dair iktisadi tarih ve denizcilik tarihi ile alakalı önemli bilgiler bulunmaktadır.

<sup>81</sup> Jan de Vries– Ad van der Woude, Nederland 1500- 1815, De Eerste ronde Van Moderne Economische Groei, Amsterdam, 1995, s. 411.

Sont Boğazı'ndan geçen 430 İngiliz, 147 Lübeck gemisine karşın, bu boğazdan geçen Hollandalılara ait gemi sayısı 1600 idi<sup>82</sup>.

Bununla birlikte 1500 yılından itibaren Holland ve Zeeland eyaletlerinde küçük liman şehirleri de ortaya çıkmaya başladı. Bu dönemde Kuzey Hollanda'da kıyıya yakın birçok şehir daha güneydeki endüstri ve ticaret merkezlerinden ve Kuzey Denizi ile Baltık Denizi ticaretini uzun bir süre elinde tutan Hansa ticaretinden fayda sağlamaya çalışıyordu<sup>83</sup>. Ortaçağ'ın geç dönemlerinde Brugge şehri Felemenk topraklarındaki en önemli uluslararası ticaret şehriyken, XV. yüzyılın sonlarında bu durum Antwerp lehine değişme gösterdi. Özellikle Schelde Nehri'nin Antwerp'e kazandırdığı bu ticari önem, Brugge şehrinin sahip olduğu ticari potansiyelin Antwerp'e kaymasına neden oldu. Schelde Nehri büyük gemilerin kolayca Antwerp'e yaklaşıp yük almalarını veya getirdikleri yükleri burada bırakmalarına olanak sağlıyordu<sup>84</sup>. Ticari olarak önemli bir gelişme gösteren Antwerp, XV. yüzyılın sonlarında, özellikle tekstil endüstrisi açısından çok önemli bir şehir haline geldi. Nitekim 1407 yılından itibaren İngilizler buraya tekstil ürünlerini getirmekteydiler<sup>85</sup>. Bu dönemden itibaren İngilizlerin yanı sıra Fransız, İspanyol ve Alman tüccarlar da Antwerp'e daha sık gelmeye başladılar. İngiltere'den kumaş, Portekiz'den baharat, İtalya'dan ipek ve ipekli kumaşlar, İspanya'dan yün, Fransa'dan şarap, İspanya ve İtalya'dan boya yapımında kullanılacak maddeler, Holland ve Zeeland'dan ise arpa, balık, tuz, süt ürünleri ve deri Antwerp'e en çok gelen ürünlerdi. Almanya'dan ise en çok zengin tüccarlar ve doğal olarak bol miktarda gümüş geliyordu<sup>86</sup>.

Antwerp aynı zamanda Avrupa içerisindeki birçok ticari yolun başlangıç ve bitiş noktasıydı. Bu yollardan Almanya içlerine uzanan Köln yolu buradan Frankfurt, Neurenberg, Augsburg ve ötesinde St. Gotthard'e ve buradan Milan ve Venedik'e uzanan yoldu. Diğer bir önemli yol ise Paris, Lyon, Bordeaux ve Pireneler'den İspanya şehirlerine ve oradan Lizbon'a ulaşıyordu. Antwerp'in bu ticari öneminden dolayı daha

<sup>82</sup> Bekir Sıtkı Baykal, Yeni Zamanda Avrupa Tarihi II. Cilt, I. Kitap, Otuz Yıl Savaşları Devri, Ankara, 1988, s. 112.

<sup>83</sup> Jan de Vries- Ad van der Woude, Nederland 1500- 1815, De Eerste ronde Van Moderne Economische Groei, Amsterdam, 1995, s. 411.

<sup>84</sup> Jan De Vries- Ad Van Der Woude, Nederland 1500-1815, s. 422.

<sup>85</sup> Leonard Blusse- Jaap de Moor, Nederlanders Overzee, De Eerste Vijftig Jaar 1600- 1650, Franeker, 1983, s. 12.

<sup>86</sup> Oscar Gelderblom, Zuid-Nederlandse Koopliden en de Opkomst van de Amsterdamse Stapelmarkt, 1578-1630, Hilversum, 2000, s. 38.

1431 yılından itibaren burada bir Hansa Birliği merkezi de bulunuyordu. Ancak Antwerpliler kendileri denizcilik yapmıyorlardı. Denizciler genellikle Hollandlılardı<sup>87</sup>.

Asya'dan getirilen ürünlerin Antwerp'e taşınması bu dönemde gelişmeye başlamış olan Antwerp ekonomisine büyük katkılar sağladı. Antwerp, İspanyol ve Portekizlilerin okyanus ötesi ticarete başlamasından sonra daha da gelişti. Özellikle Asya ürünlerinin ticareti Portekizlilerin elindeydi ve onların en önemli müşterileri ise Orta ve Kuzeybatı Avrupa'da yaşayanlardı<sup>88</sup>. Asya ticareti başladıktan sonra ise Portekizlilerin Asya'dan Lizbon'a getirdikleri baharatı Avrupa'nın diğer bölgelerine nakliyesi ve dağıtımını Hollandalıların en önemli ticari etkinliği haline geldi<sup>89</sup>. Bazen 350 geminin bir gün içerisinde Antwerp iskelesine yanaşıp yük aldığı veya bıraktığı oluyordu<sup>90</sup>. Portekizlilerin yaklaşık onbeş bin kilometrelik bu yolculuğu sırasında istenmeyen kazalar meydana gelebiliyordu. Bazen bu gemi kazaları ve hastalıklar neticesinde mürettebatın yarısı hayatını yitirebiliyordu. Çok az sayıda gemi ve mürettebat bu yolculuğu tamamlayabiliyordu. Bu yüzden Lizbon'daki Casa Da Índia<sup>91</sup> ve Kuzey Avrupa arasındaki Asya ürünlerinin finansmanını ve nakliyesini sağlayan yeterli miktarda gemi ve eleman bulmak zorlaşıyordu. Bu nedenle Portekizliler getirdikleri ürünlerin başka ülke gemileri tarafından Kuzey Avrupa'ya özellikle Antwerp'e taşınmasına müsaade ediyorlardı<sup>92</sup>. Ayrıca Portekizliler de Kuzey Denizi kıyılarında ticari bir şube açma gereği duydular. Seçtikleri yer ise önemli bir ticaret merkezi olan Antwerp'ti. 1509 yılında Antwerp'te "*Feitora de Flandres*" adıyla bir Portekiz ticaret üssü açıldı. Portekiz kralı yılda üç kere Lizbon'a gelen baharatı, satılmak üzere Antwerp'e gönderiyordu. Örneğin Haziran 1538'de 130 tekneden oluşan bir filo 1.200 tondan fazla baharatı Antwerp'e getirmişti<sup>93</sup>.

Bu dönemde Antwerp özellikle Alman tüccarlar için Asya'dan getirilen ürünlerin bulunduğu bir pazar olmasından dolayı önemliydi. Portekizliler içinse

<sup>87</sup>Leonard Blusse- Jaap de Moor, *Nederlanders Overzee, De Eerste Vijftig Jaar 1600- 1650*, Franeker, 1983, s. 12.

<sup>88</sup>Herbert Heaton, *Avrupa İktisat Tarihi*, s. 238.

<sup>89</sup>Susanto Zuhdi, "*VOC: Het Begin Van De Koloniale Overheersing (In Indonesie)*", *De V.O.C. in De Indonesische Archipel: Handel Drijven en Koloniseren* (ed. T.R. Andi Lolo), Cakarta, 2002, s. 2.

<sup>90</sup>Wim Wennekes, *Gouden Handel, De Eerste Nederlanders Overzee en Wat Zij Daar Haalden*, Amsterdam, 2001, s. 68.

<sup>91</sup>Casa Da Índia Lizbon'da doğuya gönderilen filoların hazırlandıkları ve Asya'dan geri dönen gemilerin getirdiklerinin kaydedildikleri ve vergilendirildiği resmi kuruluştu.

<sup>92</sup>Gerrit Knaap- Ger Teitler, *De Verenigde Oost-İndische Compagnie Tussen Oorlog en Diplomatie*, Leiden, 2002, s. 110.

<sup>93</sup>Herbert Heaton, *Avrupa İktisat Tarihi*, s. 238.

Antwerp, ürünlerini satabildikleri ve gümüş başta olmak üzere Almanların değerli madenlerini elde edebilecekleri bir pazardı<sup>94</sup>. Tüm ticari faaliyetlerde ön plana çıkanlar Augsburglu Fuggerler'di. Bankerlik yanında birçok ticari faaliyeti olan Fuggerler'in aynı zamanda Habsburg İmparatoru ile de yakın münasebetleri bulunmaktaydı<sup>95</sup>. Fuggerlerin yanı sıra Antwerp'teki ticari faaliyetleri çoğunlukla De Haro, Gualterotti, Buonvisi, Spinola, Schetz, Hochstetter, Welsler, Unsellinx, De Geer, De Moucheron ve Le Maire gibi Flaman, Fransız, İngiliz, İspanyol, Portekiz, Güney Almanya ve İtalyan kökenli bankerler ve tüccarlar yürütüyorlardı<sup>96</sup>.

Tejo Nehri kıyısından Portekizlilerin Asya'dan getirdikleri baharat, tahta, tekstil vb. ürünleri alan Hollandalı tüccarlar bu yüklerini Flandre, İngiltere Almanya ve Baltık Denizi kıyılarına taşıyorlardı<sup>97</sup>. İspanya'dan gelen tekneler yün ve şarap getirmekte ayrıca kolonilerin ihtiyaç duyduğu malların karşılığını ödemek üzere altın ve gümüş de taşımaktaydılar. Hollandalılar, Danzig'ten İspanya'ya ve İtalya'ya kadar tahıl, İskandinavya'dan birçok ülkeye kereste, bakır ve demir, yine Güney Avrupa'ya balık ile İngiliz yünlerini, Alman ketenlerini ve Fransız şarap ve konyaklarını taşıyorlardı. Güneyden alınan yükler ise Doğu Akdeniz ipeği, Akdeniz meyve ve şarapları, İspanyol yünü, tuz ve Lizbon veya Cadiz'den alınan yarımadura ürünleriydi. Bu seferler Hollanda'yı Avrupa içerisindeki deniz yollarının merkezi durumuna getirdi. Hollandalılar Ren Nehri üzerinden Köln'e kadar gidebiliyordu. Yüklerini burada satıyor ya da daha küçük tekne veya arabalarla Leipzig ve Frankfurt gibi büyük fuarlara taşıyorlardı. Böylece Akdeniz'den ve kolonilerden getirilen ürünleri burada Kuzey ve Orta Avrupa'dan getirilen ürünlerle değiştiriliyorlardı<sup>98</sup>. Böylece Hollandalılar bu dönemde Avrupa'nın en önemli tüccarları haline geldiler<sup>99</sup>.

## 1.2. Hollanda Bağımsızlık Hareketi ve Hollanda Ticaretine Etkisi

XVI. yüzyılda Felemenk topraklarında Kutsal Roma-Germen İmparatorluğu'na bağlı yerel feodal beyler fiilen etkin durumdaydılar<sup>100</sup>. Felemenk toprakları İspanya kralı ve Kutsal Roma-Germen İmparatoru olan V. Karel'e bağlıydı. İspanyol

<sup>94</sup>Jan De Vries- Ad Van Der Woude, Nederland 1500- 1815, s. 422.

<sup>95</sup>Leonard Blusse- Jaap de Moor, Nederlanders Overzee, 1983, s. 13.

<sup>96</sup>Wim Wenckes, Gouden Handel, De Eerste Nederlanders Overzee en Wat Zij Daar Haalden, Amsterdam, 2001, s. 68.

<sup>97</sup>Gerrit Knaap- Ger Teitler, De V.O.C. Tussen Oorlog en Diplomatie, s. 110.

<sup>98</sup>Leonard Blusse- Jaap de Moor, Nederlanders Overzee, 1983, s. 13.

<sup>99</sup>Gerrit Knaap- Ger Teitler, De V.O.C. Tussen Oorlog en Diplomatie, s. 110.

<sup>100</sup>J.W. Berkelbach van der Sprenkel, De Vader des Vaderlands, Haarlem, 1941, s. 5.

Habsburglarına bağlı on yedi eyalet olarak idare edilen bu yerel devletçiklerin en önemlisi Flandre Kontluğu idi. Flandre'nin yanı sıra Henegouven, Namen, Loon, Holland, Zeeland, Gelderland Kontlukları, Brabant ve Limburg Düklikleri ile Liege ve Utrecht Piskoposlukları bulunuyordu<sup>101</sup>. Flandre dışındaki devletler Kutsal Roma-Germen İmparatorluğu'nun nüfusu altındaydı<sup>102</sup>.

Ticari olarak büyük öneme sahip olan bu topraklar maddi refah içerisindeydi. Her ne kadar Brugge ve Gent şehirleri ticari açıdan eski önemlerini yitirmişler de Antwerp şehri Amerika'nın keşfi ve Asya ticaretinin başlamasıyla Avrupa ticaretinin merkezi durumuna gelmişti<sup>103</sup>. 1555 yılında babası V. Karel tarafından Felemenk topraklarının idaresi kendisine verilen II. Filips<sup>104</sup> 1559 yılında kral olarak İspanya'ya giderken Felemenk topraklarının idaresini üvey kız kardeşi Margaretha Van Parma'ya bıraktı. Mechele başpiskoposu Kardinal Granvelle'yi ise kız kardeşine yardımcı olarak görevlendirdi. Bu dönemde on yedi eyalet halinde idare edilmekte olan bu topraklarda her eyaletin başında askeri bir güç olarak Margaretha Van Parma'ya bağlı bir stadhouder<sup>105</sup> bulunuyordu.

Willem Van Oranje<sup>106</sup> bu dönemde Holland, Zeeland ve Utrecht'te, stadhouder olarak görevliydi<sup>107</sup>. 1533 yılında Dillenburg'da bir Alman asilzadesi olarak doğan Willem Van Oranje soylu Alman ailelerinden Van Nassau'lara<sup>108</sup> mensuptu. Willem Van Nassau, amcası III. Hendrik Van Nassau'nun oğlu olan René Van Chalon'un vârisi olarak 1544 yılından itibaren aynı zamanda Oranje<sup>109</sup> prensi oldu. Bundan sonra Willem, Prens Willem van Oranje olarak anılmaya başlandı. Willem önce V. Karel ve

<sup>101</sup> Bkz. Harita: 3, s. 122.

<sup>102</sup> Cevdet Küçük- İsmail Hakkı Göksoy- Abdullah Sevinç- Alexander H. De Groot; "Hollanda", *DİA*, c.18, İstanbul, 1998, s. 220.

<sup>103</sup> J.W. Berkelbach van der Sprenkel; *De Vader des Vaderlands*, s. 6-7.

<sup>104</sup> İspanya Kralı ve Kutsal Roma- Germen İmparatoru olan II. Filips'in ismi bazı kaynaklarda II. Philipp, II. Felipe veya II. Philip olarak da geçmektedir.

<sup>105</sup> Felemenkçe kaynaklarda *Stadhouder* olarak geçen bu kelime, ülke, şehir anlamlarına gelen *Stad* ile tutmak, muhafaza etmek anlamına gelen *Houden* fiilinin birleşmesiyle oluşan bu kelime o dönemde kullanılan askeri ve idari bir terimdir. Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi, Batı Dilleri ve Edebiyatı Bölümü Hollanda Dili ve Edebiyatı Ana Bilim Dalı Öğretim Üyesi Yard. Doç. Dr. Mustafa GÜLEÇ, *stadhouder* kelimesini vali olarak tercüme etmiştir. Bkz. Mustafa Güleç, *Ana Hatlarıyla Hollanda Tarihi* (De Canon), Ankara, 2008, s. 36.

<sup>106</sup> İng. William of Orange, Fr. Guillame D'Orange olarak geçmektedir. Ancak bu çalışmada Prens Willem'in ismi Felemenkçe haliyle Willem Van Oranje olarak kullanılmıştır.

<sup>107</sup> J.W. Berkelbach van der Sprenkel, *De Vader des Vaderlands*, s. 9.

<sup>108</sup> Nassau, Almanya'nın batısında tarihi bir bölgedir. Laureng kontu Walram'ın aynı zamanda Nassau kontu olmasından sonra yerine gelenler *Nassau Kontu* anlamında Graaf Van Nassau unvanını kullanmaya başladılar.

<sup>109</sup> Oranje prensliği (İng. Prinsdom of Orange) Fransa'nın güneyinde önceleri kontluk sonrasında prenslik seviyesinde idare edilen tarihi bir bölgedir ve Charlamange tarafından oluşturulmuştur. Willem amcazadesi René van Nassau'nun varisi olarak Oranje prensi olmuştur.

daha sonra II. Filips döneminde İspanyol ordusuna bağlı olarak nam yapmış biriydi. Ancak II. Filips'in Protestanlığın yayılmaya başlamasından sonra Hollandalılara karşı takındığı mutlakıyetçi tutum ve başvurduğu sert tedbirler, zamanla soylulara karşı da aynı yönde değişmeye başlayınca 1560 yılından itibaren Willem van Nassau ve kral arasındaki ilişkiler de olumsuz yönde değişmeye başlayacaktı<sup>110</sup>.

1550'den sonra Hollandalı tüccarların bazı Alman iş ortaklarıyla münasebetleri neticesinde Hollandalı tüccarlar arasında özellikle Güney Hollanda'da Protestanlık yayılmaya başladı. Calvin'in öğretileri özellikle tüccarlar arasında önemli sayıda taraftar buluyordu. Gayret ve çaba Calvin'in öğretilerinde esas erdemi oluşturuyordu ki bu tüccar mantelitesine çok uygun bir durumdu. Ayrıca reformist tüccarlara göre Calvinizm ticaret işlerine bir kutsallık da atfetmekteydi. 1560 yılına gelindiğinde Calvinizm'im Hollanda'da yayılması konusunda önemli bir gelişme yaşandı. Bu tarihte Calvin'in başyapıtı olan *Christiane Religionis Institutio* Hollandaca'ya çevrildi ve yayınlandı<sup>111</sup>. Aynı yıl Protestan bir vaiz Hollanda'ya çağrıldı. Ancak bu durum o dönemde Hollanda'ya egemen olan Katolik İspanyollar arasında infiale neden oldu. Bu dönemde İspanya tahtına oturan II. Filips Protestanlara karşı sert tedbirlere başvurdu. Engizisyon yargıçları ve idareciler yoğun bir Protestan avına giriştiler ve pek çok Protestan yakalanıp idam edildi<sup>112</sup>. 1523-1566 yılları arasında 1300'den fazla Hollandalı sapkınlıkla suçlanıp öldürüldü<sup>113</sup>.

O dönemde İspanya ile Hollanda arasında önemli bir ticari aktivite bulunuyordu. 1560 yılında Sevilla başta Antwerp, Brugge, Haarlem ve Middelburglu olmak üzere Felemenk tüccarların en fazla uğradığı şehirlerin başında geliyordu<sup>114</sup>. Ancak İspanyolların katı tutumları nedeniyle bu ilişkiler değişmeye başladı. 1565 yılında Hollandalı soylular bu duruma karşı çıktılar. Willem Van Oranje ve Hendrik Van Brederode'nin liderliğinde Hollandalı soylular 1565 yılının sonunda bir birlik kurdular. Soylular Birliği<sup>115</sup> denen bu oluşum Nisan 1566 yılından itibaren *Geuzen*<sup>116</sup>

<sup>110</sup> Wim Wennekes, *Gouden Handel*, s. 66.

<sup>111</sup> J.W. Berkelbach van der Sprenkel; *De Vader des Vaderlands*, s. 11.

<sup>112</sup> Wim Wennekes, *Gouden Handel*, s. 66.

<sup>113</sup> Judith Pollmann, *Een andere weg naar God, De reformatie van Arnoldus Buchelius (1565-1641)*, Amsterdam, 2000, s. 15.

<sup>114</sup> E. Stols, *De Zuidelijke Nederlanden en de oprichting van de Oost en Westindische Compagnieën*, Nederlands- Belgisch Historisch Congres te Rotterdam, Rotterdam 21 mei 1971. s.3

<sup>115</sup> Felemenkçe kaynaklarda *Het Verbond der Edelen* şeklinde geçmektedir.

<sup>116</sup> Fransızca dilenci anlamında ki Gueux kelimesinden türetilmiştir. O dönem de asilzadeler tanınmamak için gizli toplantılarına tebdili kıyafetle katılmalarından dolayı bu adı almışlardır. Gueux kelimesi aynı

adını alarak İspanyollara karşı özgürlük mücadelesi de vermeye başladı<sup>117</sup>. Bu dönemde Katoliklere büyük öfke duyan Hollandalı Protestan asilerin arasında yaygın olarak kullanılan sloganlardan birisi de “*Katolik Olmaktansa Türk Olmak*” anlamında “*Liever Turks dan Paaps*” idi. Hollandalılar bu sloganın yazılı olduğu Hilal şeklinde tasarlanmış kolyelerde taşıyorlardı<sup>118</sup>.

Bu gelişmeler üzerine Alva Dükü Don Fernando Alvarez de Toledo, II. Filips tarafından Ağustos 1567’de on binden fazla askerle Hollanda’ya gönderildi<sup>119</sup>. Alva dükü idaresindeki bu ordunun Hollanda’ya gönderilmesinden sonra Katoliklerin gerçek yüzü de ortaya çıkmaya başladı. Don Alvarez, Hollanda’ya varduktan kısa bir süre sonra Hollandalı reformistleri sindirmek için sert tedbirlere başvuracaktı. Alva dükü artık Hollanda’daki en önemli gücü<sup>120</sup>. Hollanda’ya geldiğinde halk arasında bir korku yayarak onları kontrol altına almayı planlıyordu. Ancak bunu yaparken de kan dökmek istemiyordu. Hollanda’ya geldikten daha bir ay sonra 9 Eylül 1567 tarihinde Egmont ve Hoorne kontlarını tutukladı. Bunun üzerine halk yeni yönetimi protesto etti. Artan protestolar Alva dükünün tavrının değişmesine neden oldu. Bundan sonra Alva dükü daha sert tedbirlere başvurdu. Dük asileri yargılamak üzere bir mahkeme kurdu. Bu mahkeme de Hollandalı yargıçlar da bulunuyordu. Ancak esas karar verme yetkisi iki İspanyol yargıcın elindeydi. İspanyollar ilk etapta asileri tutuklayıp mallarına el koymaya başladılar. Bu ilk zamanlarda sıkça yaşanan bir durumdu. Bu mahkemede 1567-1571 yılları arasında 12.000 davaya bakıldı. Bu davalardan dokuz bin ile on bin arasında ki dava ceza ile sonuçlandı. 1300 civarında kişi de idam edildi<sup>121</sup>.

İspanyollar Engizisyon mahkemelerinin ve Hollanda’daki İspanyol ordusunun masraflarını karşılamak için vergileri arttırdılar. Çok sayıda reformist tüccar Hollanda’yı terk ederek Embden, Bremen, Danzig ve Koningsbergen’e yerleştiler. Bu tüccarlar gemilerini ve tüm ticari etkinliklerini de bu şehirlere taşıdılar<sup>122</sup>. 1568 yılında

---

zamanda serseri, dolandırıcı ve yoldan çıkmak gibi anlamlara da gelmektedir. Bkz. Tahsin Saraç, Büyük Fransızca- Türkçe Sözlük, İstanbul, 2005, s. 688.

<sup>117</sup>Henk F. K. Van Nierop; “De troon van Alva, Over de interpretatie van de Nederlandse Opstand”, Bijdragen en Mededelingen Betreffende de Geschiedenis der Nederlanden, Amsterdam, 1995, s. 215.

<sup>118</sup> Hollandalı asilerin kullandıkları hilal formunda yapılmış kolyeleri onların Katolik İspanyollara duydukları öfkenin de en önemli göstergesiydi. Hollandalı asilere ait “Katolik olmaktansa Türk Olmak” (Fl. *Liever Turks Dan Paaps*) sloganının yazılı olduğu bu kolye Hollanda bağımsızlık hareketinin önemli sembollerinden biriydi. Bkz. Resim: 1, s.132.

<sup>119</sup> Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 66.

<sup>120</sup> Joost van der Ruijt, Prins Willem van Oranje en zijn relatie met de Duitsevorsten tussen 1567- 1572, Utrecht, 2008, s. 33; J.W. Berkelbach van der Sprenkel, De Vader des Vaderlands, s. 14.

<sup>121</sup> Joost van der Ruijt, Prins Willem van Oranje en zijn Relatie met de Duitsevorsten, s. 53.

<sup>122</sup> Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 66.



Willem Van Oranje Hollanda'yı dükün baskısından kurtarmak için Alman Protestan prensliklerden yardım istedi. Bu bağlamda ilk olarak Willem van Hessen ve August van Saksen'a mektuplar gönderdi<sup>123</sup>. Bu iki prens aynı zamanda Willem van Oranje'nin karısı Anna van Saksen'in akrabalarıydı. Bunlardan başka Willem'i Fransız ve İngiliz Protestanlar da desteklediler<sup>124</sup>. Mayıs 1568'de önemli bir gelişme oldu. Willem van Oranje'nin kardeşi Adolf Van Nassau ve kuzeni Lodewijk van Nassau komutasında ki Hollandalılar, 23 Mayıs'ta Groningen yakınlarında ki Heiligerlee'de bir İspanyol ordusunu yendiler<sup>125</sup>. Willem van Oranje liderliğinde İspanyollara karşı elde edilen ilk zafer ile Hollanda bağımsızlık hareketi ve Hollanda tarihinde Seksen Yıl Savaşları (1568-1648) denen mücadele başlamış oldu<sup>126</sup>.

1570 yılında Fransa Willem van Oranje'ye bağlı *Watergeuzen* denen deniz korsanlarını Hollanda'nın resmi deniz gücü olarak kabul etti<sup>127</sup>. 1 Nisan 1572 yılında Lumey<sup>128</sup> idarecisi olan Willem van der Marck idaresinde ki Hollandalılar Den Briel şehrini ele geçirdiler. Hollandalıların bu zaferinde çoğunluğu Holland, Zeeland ve bazı Güney Felemenk eyaletlerinden gelen radikal Kalvinistler, asilzadeler, hükümlüler, işsizler ve biraz da Fransız ve İngiliz Protestanlardan oluşan deniz korsanlarının büyük başarısı vardı<sup>129</sup>. Nihayet 1572 yılından itibaren Holland Eyaleti şehirleri tamamen Willem van Oranje'nin başlatmış olduğu bu mücadeleye katılma kararı aldılar. İsyanın diğer liderleri Egmont Kontu I. Lamoraal van Gavere, Horne kontu II. Filips van Montmorency ve Hendrik van Brederode, 1568 yılında idam edilmişlerdi. Böylece 1572 yılına gelindiğinde Willem 1568 yılında başlamış olan bu isyanın yaşayan tek lideri durumundaydı<sup>130</sup>.

1572'de Den Briel'in alınması halkın isyana olan desteğinin ve katılımının artmasına neden oldu. Böylelikle daha da güçlenen Hollandalı asiler başta liman şehirlerini ele geçirmeye başladılar. 1573 yılında Alva dükü Don Fernando Alvarez de Toledo geri çekilerek yerine Don Luis de Requesens Y. Zustinga Hollanda'ya gönderildi. Ancak bu yeni genel valinin mutedil siyaseti de Hollandalıların bağımsızlık mücadelesinin engelleyemedi. 1576'da İspanyolların yeni genel valisi Don Juan

<sup>123</sup> Joost van der Ruijt, Prins Willem van Oranje en zijn Relatie met de Duitsevorsten, s. 37.

<sup>124</sup> J.W. Berkelbach van der Sprenkel, De Vader des Vaderlands, s. 16.

<sup>125</sup> Joost van der Ruijt, Prins Willem van Oranje en Zijn Relatie met de Duitsevorsten, s. 53.

<sup>126</sup> Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 66.

<sup>127</sup> J.W. Berkelbach van der Sprenkel; De Vader des Vaderlands, s.16.

<sup>128</sup> Bugün Belçika'nın Limburg Eyaleti'ne bağlı bir şehir.

<sup>129</sup> Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 67.

<sup>130</sup> Joost van der Ruijt, Prins Willem van Oranje en zijn relatie met de Duitsevorsten, s. 53

D'Austria'da, Hollandalı asileri kontrol altına alamadı<sup>131</sup>. Bunun üzerine 4 Kasım 1576 tarihinde Antwerp İspanyollarca tahrip edildi. Hollanda tarihinde *Spaanse Furie* olarak geçen bu dönemde yaklaşık 7 bin Hollandalı reformist öldürüldü<sup>132</sup>. Bundan sonra Antwerp'te yaşayan pekçok reformist kuzeye göç etmek zorunda kaldı. 1578 yılına gelindiğinde Amsterdam'da mücadeleyi desteklemeye başladı<sup>133</sup>. 1578 yılında Amsterdam'ın da İspanyollara karşı mücadele eden Willem van Oranje tarafına geçmesinden sonra ise Amsterdam, Antwerp'ten kaçan reformistlerin yerleştikleri başlıca şehir oldu. 1579 yılında yine yüzlerce tekstil çalışmanı Amsterdam yakınlarındaki Haarlem ve Leiden'e yerleşti<sup>134</sup>.

1578 yılında İspanyollar Parma dükü Aleksander Farnese'yi yeni genel vali olarak Hollanda'ya gönderdiler. Parma dükü başlangıçta Hollandalılar ile bu konuyu müzakere etmeye çalıştıysa da Hollandalılar bağımsızlık konusunda ısrar ettiler<sup>135</sup>. Ancak tüm bu mücadeleler sonucunda Protestan halk çoğunlukla Hollanda topraklarına göçmüştü ve Felemenk eyaletleri arasında bir ayrışma meydana gelmişti. Bu ayrışmada Parma dükünü izlediği politikaların da büyük etkisi vardı<sup>136</sup>. Bu durum 1579 yılında kendini daha net bir şekilde ortaya koyacaktı. Nitekim 1579 yılında Protestan kuzey eyaletleri Utrecht Birliğini kurarken, daha güneydekiler Atrecht Birliği'ni kurdular<sup>137</sup>. Atrecht Birliği'ni kuran eyaletler Katolik İspanya'ya bağlılığın devamını, Utrecht Birliği ise bağımsızlık mücadelesinin devam etmesini istiyordu. Daha sonra Birleşik Eyaletler Cumhuriyeti olarak şekillenecek olan bu birlik, Holland, Zeeland, Friesland, Utrecht, Groningen, Gelderland ve Overijssel eyaletlerinin İspanya yönetimine karşı koymak maksadıyla güçlerini birleştirmesiyle oluştu<sup>138</sup>. Bu birliğe katılan eyaletler savaşta ve barışta, ülke savunmasıyla alakalı bütün finansal konular ve ülkenin büyümesi ve gelişmesiyle alakalı konularda birlikte hareket edeceklerdi. Bunun dışında bu eyaletler bağımsız kalacaklardı. Birleşme anlaşmasının 5. maddesine göre Birleşik Eyaletler Cumhuriyeti'nin savunma ihtiyacından meydana gelen maddi sıkıntıların birlikte ödenecekti. Ülke askerleri eyaletler tarafında verilen ödeneklerle finanse

<sup>131</sup> Bekir Sıtkı Baykal, Yeni Zamnada Avrupa Tarihi, s. 99.

<sup>132</sup> J.W. Berkelbach van der Sprenkel; De Vader des Vaderlands, s. 25.

<sup>133</sup> Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 67.

<sup>134</sup> Oscar Gelderblom, Zuid- Nederlandse Kooplieden, s. 24.

<sup>135</sup> Bekir Sıtkı Baykal, Yeni Zamanda Avrupa Tarihi, s. 99.

<sup>136</sup> Stephen J. Lee, Avrupa Tarihinden Kesitler, s.153.

<sup>137</sup> Henk F. K. Van Nierop; De troon van Alva, s. 215; Gerrit Knaap, Ger Teitler, De Verenigde Oost-İndische Compagnie, s. 36.

<sup>138</sup> Stephen J. Lee, Avrupa Tarihinden Kesitler, s. 153.

ediliyordu. Bölgeler arasında belirlenen bir kota sistemiyle hangi eyaletin ne kadar ödeyeceği belirlenmişti. Utrecht Birliği bu haliyle egemen bölgelerden oluşan bir federasyon görünümündeydi<sup>139</sup>. Bu eyaletler Staten-Generaal dedikleri Genel Meclis içerisinde birlikte hareket edeceklerdi. Genel Meclis kararların alındığı konsensüs olarak çalışacaktı<sup>140</sup>.

1580 yılında İspanya kralı II. Filips, Portekiz tahtını ele geçirerek kendini I. Felipe namıyla Portekiz kralı ilan etti. Bu durum Hollanda ile Güney Avrupa arasındaki ticaretin bozulmasına neden oldu. Çünkü II. Filips, Hollanda gemilerinin İspanya ve Portekiz limanlarına gelişini yasakladı. Lizbon'dan Hollanda'ya ve Avrupa'nın diğer bölgelerine yapılan nakliye ve dağıtım Hollandalılara büyük kazançlar sağlıyordu. Bundan sonra Hollanda ile Lizbon arasındaki ticaret büyük oranda bozuldu. II. Filips Hollanda'daki refah ve zenginliğin büyük ölçüde Hollandalıların Portekizlilerle yaptıkları ticaretten kaynaklandığını biliyordu. Bu yasak ile İspanya kralı II. Filips Hollanda'nın bu kazançlı ticaretini bitirmek istiyordu<sup>141</sup>.

1581 yılında siyasi mücadele o zamana kadar ki en yüksek seviyesine ulaştı. Hollandalılar 26 Temmuz 1581 tarihinde II. Filips'nin Hollanda'daki hükümlerini tanımadıklarını ve ona bağlı olmadıklarını ilan ettiler<sup>142</sup>. Bu aslında bir bağımsızlık bildirgesiydi ve Kalvinizmin de aynı zamanda Hollanda'da resmi bir statü kazanmasıydı. Hâlbuki 1568 yılında başlayan bu isyanın başlangıçtaki temel fikri bağımsızlık değil, İspanya kralının göndermiş olduğu genel vali Alva düküne karşı olmasıydı<sup>143</sup>. Hollandalıların bağımsızlıklarını ilan etmesinden sonra II. Filips, Hollandalı asi lider Willem van Oranje'yi aforoz edip, başına ödül koydu. 10 Temmuz 1584 tarihinde Delft şehrinde gerçekleştirilen bir suikast sonucunda Willem van Oranje, Balthasar Gerards adında biri tarafından öldürüldü<sup>144</sup>. Bundan sonra İspanyollar, İngilizlerin müdahil olmasından dolayı duruma egemen olamadılar. Bunun üzerine İspanya yenilmez armadasını İngiltere üzerine yolladıysa da İngiltere bu savaştan galip çıktı. Bu durum Hollandalıların bağımsızlık hareketinin daha da canlanmasına neden

<sup>139</sup> Bkz. Harita: 4, s. 123.

<sup>140</sup> Gerrit Knaap- Ger Teitler, De Verenigde Oost-İndische Compagnie, s. 36.

<sup>141</sup> Susanto Zuhdi, VOC: Het Begin Van De Koloniale Overheersing, s. 2.

<sup>142</sup> Wim Wennekes, Gouden Handel, Amsterdam, 2001, s. 67.

<sup>143</sup> J.W. Berkelbach van der Sprenkel; De Vader des Vaderlands, s.18; Bekir Sıtkı Baykal, Yeni Zamanda Avrupa Tarihi, s. 99.

<sup>144</sup> Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 67.

oldu. Hollandalılar Willem Van Oranje'nin öldürülmesinden sonra oğlu Maurits Van Oranje etrafında birleştiler<sup>145</sup>.

1585 yılında Antwerp yeniden İspanyollarca tahrip edildi. Sayıları binleri bulan Flaman tüccar, usta, banker ve armatör, Hollanda'ya kaçmak zorunda kaldı.<sup>146</sup> Bunlar genellikle Middelburg, Leiden, Haarlem ve Amsterdam'a yerleştiler<sup>147</sup>. Öyle ki 1560 yılında Antwerp nüfusu 100 bin civarındayken<sup>148</sup>, 1589 yılına gelindiğinde 42 bine kadar düşmüştü<sup>149</sup>. Antwerp'in bir kez daha tamamen İspanyolların eline geçmesinden sonra ise şehir artık Avrupa ekonomisinin merkezi pazarı olma konumunu yitirmişse de daha uzun bir süre kültürel önemini devam ettirmiştir<sup>150</sup>.

II. Filips'in Hollandalılara karşı başvurduğu tedbirler sadece siyasi ve askeri tedbirler değillerdi. II. Filips 1580 yılından itibaren İberya'ya getirilen baharatın satışını belli şartlara bağlayıp bunları bir takım sözleşmelerle belli bir sisteme bağlamaya çalışmasının sebeplerinden biri de Hollandalıları ve İngilizler bu ticaretten men etme çabasıydı. Bu sözleşmeler sisteminin 1586 yılında II. Filips tarafından imzalanarak yürürlüğe girmesinden sonra bu işi ilk olarak Almanya'dan Fugger ve Welser aileleri üstlenmişlerdi. 1591 yılında ise İberya'ya getirilen baharatın Avrupa'daki dağıtım hakkındaki Avrupa Sözleşmesi yine Fugger ve Welserler'in de içerisinde olduğu uluslararası bir sendikanın eline geçti. Bu sendika Fugger ve Welser ailelerinin yanısıra İtalya'dan Rovaesca ve Giraldo Paris, İspanya'dan Fransisco ve Pedro Malvenda ve Portekiz'den Andres ve Thomas Ximenes ortaklığından oluşuyordu. Bu ortaklığın Anvers, Middelburg, Zeeland, Hamburg, Lübeck ve Venedik'te temsilcilikleri bulunmaktaydı<sup>151</sup>. Bu dönemde Lizbon'da faaliyet gösteren Cunertorf & Snel adında bir Hollanda ticaret şirketi de bulunuyordu. Lizbon'da Antwerpliler tarafından temsil edilen bu şirket o dönemde Kuzey Avrupa pazarında önemli bir yere sahipti<sup>152</sup>.

Ancak Felemenkler ekonomik açıdan güçlüydüler. Hollandalı tüccarlar bundan sonra yabancı bayraklar ve sahte evraklarla da olsa bir şekilde İberya kıyılarındaki ticari faaliyetlerini devam ettirdiler. Ayrıca İspanya yönetimi altındayken daha deniz

<sup>145</sup> Bekir Sıtkı Baykal, Yeni Zamanda Avrupa Tarihi, s. 100.

<sup>146</sup> Els M. Jacobs, De Verenigde Oost-Indische Compagnie, Utrecht, 1997, s. 13; Leonard Blusse- Jaap de Moor; Nederlanders Overzee, s. 14.

<sup>147</sup> Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 72.

<sup>148</sup> Leonard Blusse- Jaap de Moor, Nederlanders Overzee, s. 14; Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 68.

<sup>149</sup> Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 71.

<sup>150</sup> Els M. Jacobs, De Verenigde Oost-Indische Compagnie, s. 13; Leonard Blusse- Jaap de Moor; Nederlanders Overzee, s. 14.

<sup>151</sup> Fernand Braudel, Akdeniz ve Akdeniz Dünyası, s. 378.

<sup>152</sup> Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s.13.

eyaletleri olan Holland ve Zeeland; Ren, Maas ve Scheldt Nehirlerinin ağızlarını kontrol altına alarak güçlü bir ticari potansiyele ulaşmışlardı. 1560 ve 1570'lerdeki ekonomik krizden etkilenseler bile 1590'lı yıllara gelindiğinde ekonomik olarak çok güçlendiler. Özellikle 1590'larda hasatların yeterince verimli olmaması Hollandalıların işine yaradı. Bu dönemde Avrupa'da hızlı bir nüfus artışı da yaşanmaktaydı. Bu durum hasatların yeterli olmamasıyla da birleşince özellikle Güney Avrupa'da kıtlık felaketi ortaya çıktı. Ancak Polonya başta olmak üzere Baltık kıyılarındaki ülkeler yeterli miktarda ürün elde edebildiler. Bundan ticari olarak faydalanmak isteyen Hollandalı tüccarlar Baltık ülkelerinin tahıllarını Güney Avrupa'ya özellikle İspanya ve İtalya'ya taşıdılar. 1591 yılında 200 gemi dolusu tahıl Hollandalı tüccarlar tarafından Akdeniz'e gönderildi. Böylece Amsterdam ve Rotterdam'da taşımacılık üzerine kurulu çok büyük bir ticari faaliyet alanı meydana geldi. Aynı zamanda diğer malların ticaretinde de büyük bir artış yaşandı. Kereste, demir ve bakır, Baltık kıyılarından Batı ve Güney Avrupa'ya taşınıyordu. Fransa ve Portekiz'den özellikle tuz alınıyordu. Böylece Felemenk Cumhuriyeti Avrupa'nın en büyük limanı oldu<sup>153</sup>. Hollandalıların bu başarılarının arka planında Antwerp'ten kaçıp çeşitli Hollanda şehirlerine yerleşen tüccarların büyük katkısı vardır. Özellikle Antwerp'in düşmesinden sonra buradan kaçan Protestanların bu başarıdaki katkısı büyüktür. İspanyol baskısından kaçıp çeşitli Hollanda şehirlerine yerleşenler arasında sadece Flamanlar yoktur. Hollanda'da bu dönemde var olan dini hürriyetten yararlanmak isteyen pekçok Valon, İngiliz, Alman ve Fransız Protestan Hollanda'ya göç etmek zorunda kaldı. Bunların yanısıra İspanya ve Portekiz'den Hollanda'ya gelip yerleşen Yahudiler de vardı<sup>154</sup>. Özellikle 1593 yılında Yahudilere vatandaşlık hakkı verilmesi İspanya'dan ve Portekizden kaçan Yahudilerin büyük bir kısmının Hollanda'ya yerleşmelerine sebep oldu<sup>155</sup>.

XVI. yüzyılın sonlarında Hollandalı tüccarlar artık Asya'ya kendi seferlerini yapma fikrini tartışıyorlardı. Böylece biber ticaretini de ellerine almayı hedefliyorlardı. Ancak bu konuda hâlâ kararsız olanlar da vardı. Lizbon'dan Kuzey Avrupa'ya yapılan Hollanda baharat ticaretinin engellenmesi Hollandalıları baharata aracısız ulaşmaya sevk etti. Bundan sonra Hollandalılar baharatı aracısız temin edebilmenin yollarını aramaya başladılar.

<sup>153</sup> Stephen J. Lee, Avrupa Tarihinden Kesitler, s. 154.

<sup>154</sup> Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 72.

<sup>155</sup> Herbert Heaton, Avrupa İktisat Tarihi, s. 246.

### 1.3. Hollandalıların Asya'ya Ulaşma Çabaları: Kuzey Keşif Seferleri

Yenidünyaya açılan tüm yolların Portekiz ve İspanyolların elinde olmasından rahatsızlık duyanlar yalnız Hollandalılar değildi. Fransızlar ve İngilizler de bu durumdan hoşnut değillerdi. Onlar da Yenidünya'ya açılmak istiyor Asya'ya gidecek yeni yollar arıyorlardı. Ayrıca İngilizler arasında Hollandalılardan çok önce kuzeyden Asya'ya ulaşma fikri de ortaya çıktı. İngilizler bu konuda bazı teşebbüslerde bulundular. Bu bağlamda Cenova doğumlu Giovanni Caboto ya da nam-ı diğer John Cabot daha 1497 yılında İngilizler adına bir keşif seferi düzenledi. John Cabot 24 Haziran 1497 yılında ulaştığı Newfoundland'a bir haç ve bir İngiliz bayrağı dikti. İlginçtir ki Cabot burasını Çin'in kuzeyi olduğunu düşünüyordu. 1498 yılında yine John Cabot idaresinde yapılan bir kuzey seferinden ise dönen olmadı<sup>156</sup>.

Ancak İngilizlerin Ümit Burnu'na alternatif bir Asya yolu arayışları devam ediyordu. 1553 yılında Hugh Willoughby ve Richard Chancellor idaresindeki iki İngiliz gemisi Kuzey Kutbu'ndan Asya'ya ulaşacak yolu keşfetmek ümidiyle yelken açtı. Bu seferde Nova Zembla<sup>157</sup> keşfedildikten sonra dönüş yolunda Hugh Willoughby'nin gemisi Lapland'da<sup>158</sup> buzullara çakıldı. Kışı burada geçirmek zorunda kalan mürettebatın büyük çoğunluğu yaşamını yitirdi<sup>159</sup>. Ancak bu sefer sonunda Richard Chancellor idaresindekiler ise Willoughby'nin mürettebatına kıyasla daha şanslıydılar. Çünkü Chancellor, Rusya'nın kuzeyine ulaştı. Buradan Moskova'ya giden Chancellor burada Muskovy Company adında bir şirket kurdu ve böylece İngilizler ile Rusya'nın kuzeyi arasında bir ticaret başlamış oldu<sup>160</sup>. İngilizler burada getirdikleri yünlü kumaşlarına karşılık, kürk, deri, keten, yağ, balmumu gibi ürünleri satın alabiliyorlardı. Bundan sonra da Stephen Burrough, Arthur Pet ve Charles Jackman idaresinde kuzeyden Asya'ya giden yolu keşfetmeye çalışan İngilizler her defasında buzullara saplanıp ilerleyemediler<sup>161</sup>. Ancak Stephen Burrough idaresinde 1556-1557 yıllarında gerçekleşen bir seferde Nova Zembla'nın güney kıyılarına ulaşıldı. Buradan anakara ile Vaygaç Adası arasındaki boğazı keşfeden ve buradan geçen Stephen Burrough buzullar

<sup>156</sup> Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 49.

<sup>157</sup> Nova Zembla ya da Novaya Zemlya, Avrupa Kıtası'nın en kuzey uçlarında, Arktik Okyanusu'nda bulunan Nova Zembla günümüzde Rusya Federasyonu'na bağlıdır. Bkz. Harita: 5, s. 124.

<sup>158</sup> Lapland ya da Laponya, İskandinav yarımadasının kuzeyinde Norveç, İsveç, Finlandiya ve Rusya (Kola Yarımadası) arasında kalmış bölge.

<sup>159</sup> Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 49.

<sup>160</sup> Vibeke Roeper– Diederick Wildeman, Om De Noord, De Tochten van Willem Barentsz en Jacob Van Heemskerck en De Overwintering op Nova Zembla, zoals opgetekent door Gerrit De Veer, Nijmegen, 1996, s. 9.

<sup>161</sup> Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 50.

yüzünden ilerleyemedi ve geri dönmek zorunda kaldı. 1580 yılında Arthur Pet ve Charles Jackman idaresindeki seferlerde ise İngilizler Kara Denizi'ne<sup>162</sup> kadar ilerlediyse de buradan yine buzullardan dolayı geri dönmek zorunda kaldılar. Geri dönüş yolunda ise Charles Jackman idaresindeki gemi gözden kaybolup, İngiltere'ye geri dönemezken Arthur Pet gemisini İngiltere'ye ulaştırmayı başarmıştır<sup>163</sup>.

İngilizler kadar Fransızlar da bu dönemde Asya'ya ulaşan yeni yollar bulmak için çabalıyorlardı. Bu nedenle daha 1524 yılında De Florentijn Giovanni Da Verrazano Fransız kralı adına Kuzey Amerika'nın doğu kıyılarında Florida ve Cod Burnu arasındaki bölgeyi keşfetti. Bundan on yıl kadar sonra Jacques Cartier idaresinde ki Fransız gemileri Newfoundland ve Labrador'a ulaştılar. Bundan başka Fransızlar Karaib Adaları'na, Brezilya'ya ve Afrika'nın batı kıyılarına kadar seferler yapıyorlardı<sup>164</sup>.

İngilizle ve Fransızlar gibi artık Hollandalılar da Asya'ya ulaşmak için çaba sarfedeceklerdi. II. Filips'in Hollandalıların İbery kıyılarındaki ticaretlerini engellemesi, Hollanda gemi sanayiindeki gelişmeler ve başta Antwerp olmak üzere güneyden Hollanda'ya göçen Flaman ve Yahudi tüccarlar sayesinde ekonomik açıdan daha da güçlenen Hollandalılar Asya'ya kendi seferlerinin düzenleyeceklerdi. Ancak Hollandalılar da kendilerinden önce Fransız ve İngilizlerin yaptığı gibi Portekiz ve İspanya tesirinden uzak bir kuzey yolu aramaya başladılar. Bu konuda ilk girişim yılında Balthasar De Moucheron'dan geldi. Balthasar De Moucheron soylu bir Norman ailesine mensup Antwerp'te yaşayan bir tüccardı. 1580 yılında Olivier Brunel ile Balthasar De Moucheron tanışmasından sonra Brunel, De Moucheron'u Asya'ya yapılabilecek bir sefer konusunda ikna etmeye çalışıyordu. Oliver Brunel uzun bir süre İngiliz şirketlerinde çalışmış, İngilizler adına Rusya'da ticari faaliyetlerde bulunmuştu. 1567 yılında Ruslar tarafından hapsedilmiş ve 1570 yılında serbest bırakıldıktan sonra 1570-76 yılları arasında dönemin önemli Rus tüccar ailelerinde Straganovlar'dan Jakoff ve Gregorei Straganov'un yanında çalışmıştı. Burada Straganovlar yanında deri ve kürk tüccarlığı yapmıştı. Bu işin yanı sıra Sibiry kıyılarına keşif gezileri yapıp buralarda farklı hayvan kürkleri aramakta işleri arasındaydı<sup>165</sup>.

<sup>162</sup> Arktik Okyanusu'nun bir uzantısı olan Kara Denizi, Sibiry'nın kuzeyinde Nova Zembla ile Severnaya Zembla arasında yer alır. Bkz. Harita: 5, s. 124.

<sup>163</sup> Vibeke Roeper– Diederick Wildeman, Om De Noord, s. 9- 10.

<sup>164</sup> Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 49.

<sup>165</sup> Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 83.

Nihayet 1584 yılında Brunel, Balthasar De Moucheron'un desteğini de alarak Balthasar'ın kardeşi Melchior de Moucheron ile birlikte kuzeyden Asya'ya ulaşmak için yola çıktı. Ancak buzullardan dolayı ancak Dwina Nehri'ne kadar ilerleyebildi. Buradan Melchior de Moucheron ile birlikte Moskovalı tüccarlar ile temasa geçip bir ticaret yapmaya başladılar. Bu Hollandalıların buraya ilk gelişleri değildi. Antwerpli Gillis Hoofman onlardan birkaç yıl önce buraya gelmiş ve Çar I. Feodor'un izniyle burada Nieuw-Kholmogouri adında bir şirket kurmuştu<sup>166</sup>.

Balthasar De Moucheron 1585 yılında Antwerp'in düşmesinden sonra Middelburg'a yerleşti. Bu dönemde De Moucheron'un Beyazdeniz kıyılarındaki ticari faaliyetleri devam ediyordu. Bunun için Arhangelsk'de bir merkez kurdu ve buranın idaresini kardeşi Melchior'a bıraktı. De Moucheron'un gemileri Beyazdeniz kıyılarına düzenli seferler yapmaktaydılar. 1590 yılına gelindiğinde De Moucheron kuzeye doğru bir keşif seferinin yapılması gerektiğini düşünüyordu. Bu seferi yapabilmek için bilgi toplamaya başladı. Bu konuda Arhangelsk'deki kardeşi Melchior ve Londra'da yaşayan kardeşi Pieter'ında yardımlarına başvurdu<sup>167</sup>.

Aynı yıllarda Hollanda'ya İspanya ve Portekiz limanlarından gelen tüm ürünlerin nakliyesi engellenmeye başlanmıştı. Artık yeni bir deneme yapmak için tüm şartlar olgunlaşmıştı. Ancak böylesine büyük bir girişim için De Moucheron maliyetin tamamını karşılayamayabilirdi. Bu nedenle uzun bir süre aklında ki bu keşif seyahatine destek verecek girişimciler aradı. Bu arada kendisi bu seferin tüm maliyetinin dörtte birini karşılamayı taahhüt ediyordu. Özellikle Middelburg ve diğer Zeeland şehirlerinden finansör bulmak için uğraştıktan sonra 10 Mart 1594 tarihinde Lahey'de Holland ve Zeeland Eyalet Meclisi temsilcileriyle ve Başmüsteşar<sup>168</sup> Johan van Oldenbarnevelt ile görüşme fırsatı buldu. Johan van Oldenbarnevelt aslında Genel Meclisinde başkanı konumundaydı. Görüşmeler sonunda De Moucheron kuzeyden Asya'ya ulaşacak yolun bulunması girişiminin özel bir teşebbüs olmasını isterken Genel Meclis bunu devlet tekeline almaya karar verdi<sup>169</sup>.

<sup>166</sup> Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 84.

<sup>167</sup> Vibeke Roeper– Diederick Wildeman, Om De Noord, s. 11.

<sup>168</sup> Felemenkçe *raadspensionaris* denilen bu tabir özellikle o dönem Holland Eyaleti Meclisi'nde en yetkili kimseler için kullanılmıştır. "Ana Hatlarıyla Hollanda Tarihi" adlı çalışmada *Raadspensionaris* kelimesi *Başmüsteşar* olarak tercüme edilmiş ve görevleri; "... aynı zamanda bir tür başbakan, maliye bakanı ve dışişler bakanı olarak görev yapıyordu." şeklinde açıklanmıştır. Bkz. Mustafa Güleç, Ana Hatlarıyla Hollanda Tarihi ( De Canon), s. 36.

<sup>169</sup> Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 86.



Bunun için Hollandalılar Mercator ve Plancius<sup>170</sup> gibi en iyi coğrafyacıları gerekli bilgileri toplamak, dünya haritası yapmak ve denizcilere gereken bilgileri sağlamakla görevlendirdiler<sup>171</sup>. Flaman haritacı Gerardus Mercator ve öğrencilerinden coğrafyacı Petrus Plancius Asya ticaret yolları hakkında çalışmalar yapmışlardı. Plancius aynı zamanda Holland Eyalet Meclisi'nin denizcilik faaliyetleri konusundaki en önemli danışmanıydı<sup>172</sup>. Bunun yanında Dirck Gerritz<sup>173</sup> adındaki bir Hollandalı denizci Portekiz gemilerinde çalışmış ve uzak doğuya seferler yapmıştı. Daha sonra bu tecrübelerini 1592 yılında *Tresoor Der Zeevaert* adlı kitapta toplamıştı. Bu kitapta özellikle Çin ile alakalı bilgiler yer alıyordu. Ancak Hollandalıları Asya ticaret yollarını öğrenmesine en önemli katkıyı sağlayacak olan eser Jan Huigen Van Linschoten adlı Hollandalı bir denizcinin yazmış olduğu *Itinerario* adlı eseri idi. 1580 yılında Portekiz'e taşınan Jan Huigen Van Linschoten, Goa'ya yeni atanan başpiskoposun çalışanlarından biri olarak 1584 yılında Lizbon'dan Hindistan'a hareket etmişti<sup>174</sup>. O günlerde bir Hollanda gemisinin Avrupa suları dışına çıkabilmesi pek de mümkün değildi. Van Linschoten bu seyahatinde Asya'daki Portekiz hegemonyasını yerinde gördü ve doğudaki Portekiz yerleşimlerini hakkında tüm bildiklerini kaydetti<sup>175</sup>. Bu seyahat sırasında Asya yollarını ve Portekizliler tarafından gizli tutulan bir takım seyahat bilgilerini de öğrenmişti. Van Linschoten Hollanda'ya geri döndüğünde seyahati ile ilgili tüm bilgileri yayıncı Cornelis Claesz'e satmış o da bu bilgilere bir takım haritalarda ekleyerek daha sonra 1596 yılında *Itinerario* adlı kitabı yayımlamıştır. Bu kitap yalnız Asya ticaret yolları hakkında bilgiler vermekle kalmıyordu, aynı zamanda tüccarlar için rehber bir kitap ve Asya için bir araştırma niteliğindedeydi<sup>176</sup>. *Itinerario*, Asya kıtası Hindistan ve Endonezya'daki Portekiz gücü hakkında bilgiler içeriyordu. Bu

<sup>170</sup> Asıl adı Pieter Platevoet olan Petrus Plancius Hollandalı astronom, haritacı ve papazdır. Brüksel, 1585'te İspanyolların eline geçince, Engizisyonca yargılanma korkusu sebebiyle Amsterdam'a kaçmıştır.

<sup>171</sup> Susanto Zuhdi, VOC: Het Begin Van De Koloniale Overheersing, s. 3.

<sup>172</sup> Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 86.

<sup>173</sup> Dirck Gerritszoon 1566–1590 yılları arasında Portekiz gemilerinde çalışmış bu süre içinde iki defa Çin'e gitmiştir. Aynı zamanda 1585 yılında Japonya'ya da giden Gerritz, Japonya'ya giden ilk Hollandalıdır. Goa'da Jan Huigen van Linschoten ile tanışan Gerritz, Malabar'da eşini kaybettikten sonra Hollanda'ya geri dönmüştür. Bkz. “<http://www.kb.nl/galerie/100hoogtepunten/041.html>”

<sup>174</sup> Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s. 15.

<sup>175</sup> L.P. Van Putten, Ambitie en Onvermogen ( Gouverneur- General van Nederlands-Indie 1610–1796), Rotterdam, 2002, s. 16.

<sup>176</sup> Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s. 15

kitap Hollandalıların baharat ve bibere ulaşmaları konusunda en önemli rehber ve ilham kaynağı oldu<sup>177</sup>.

Böylece Hollandalılar baharata ulaşmak için Portekizlilerin kullandığından farklı bir rota arayışına girdiler. Daha kısa, daha güvenli ve düşman gemilerince engellenmeyecek bir yol arıyorlardı. Bu dönemde Hollandalılar arasında eğer kuzeydoğuya gidilirse de uzak doğuya varılacağı fikri yaygın idi. Nova Zembla'dan öte de Asya'ya açılan yeni bir yol aranması gerektiğini düşünen Plancius da bu fikre destek veriyordu<sup>178</sup>. Bu nedenle Hollandalılar Asya'ya ulaşabilmek için ilk seferlerini Portekiz ve İspanyolların kullandığı yoldan daha farklı bir yöne yapacaklar ve Kuzey Buz Denizi'nden doğuya doğru ilk seferlerini gerçekleştireceklerdi. Bundan sonra Hollandalılar, Asya ticaretine dahil olabilmek için Kuzey Buz Denizi, Rusya ve Sibirya üzerinden Baharat Adaları olarak bilinen Molukka Adaları'na ulaşmanın yollarını aradılar<sup>179</sup>.

### 1.3.1. Birinci Kuzey Keşif Seferi

Dönemin Hollanda idarecileri İspanya ve Portekiz ile olan ticareti olabildiğince engellemeye çalışıyor ve kendi dinamikleriyle Asya'ya seferler düzenlemek istiyordu. De Moucheron'un bu fikrinin kabul edilmesinden sonra Zeeland Eyaleti Meclisi *De Zwaan* adındaki bir gemiyi bu işe tahsis etti. De Moucheron'da hem bir tüccar olarak planlarının yolunda gitmesini sağladı hem de bu gemiye ortak oldu. Enkhuizen şehri de bu sefere destek verdi ve *Mercurius* adındaki gemisini bu sefer için tahsis etti. Amsterdam şehri de bu gelişmelerden geri kalmadı. O dönemde meşhur bir coğrafyacı ve aynı zamanda din adamı olan Petrus Plancius da bu gelişmeleri destekleyerek Amsterdam Meclisi'nin bu konuda destekleyici karar almasında etkili oldu. Plancius'un tesiriyle Amsterdam Meclisi'de ismi bilinmeyen iki gemisinin bu sefere katılmasına karar verdi<sup>180</sup>.

Bu sefere katılan gemiler Avrupa kıyı ticareti standartlarında orta büyüklükte gemilerdi ve sadece 120 ton yük taşıyabilirlerdi. Büyük gemiler özellikle tercih edilmemişti. Çünkü bu sefer her şeyden önce bir keşif seferi olacaktı. Ayrıca küçük gemiler, büyüklere kıyasla daha az derine batmaktaydılar ve manevra kabiliyetleri

<sup>177</sup> Susanto Zuhdi, VOC: Het Begin Van De Koloniale Overheersing, s. 3.

<sup>178</sup> Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s. 15.

<sup>179</sup> Susanto Zuhdi, VOC: Het Begin Van De Koloniale Overheersing, s. 3.

<sup>180</sup> Vibeke Roeper– Diederick Wildeman, Om De Noord, s. 11.

büyük gemilere kıyasla daha kolay ve daha hızlıydı. Böylece küçük gemiler daha az risk anlamına geliyordu. Ayrıca bu seferin başlıca hedefi ticaret değildi. Bu bir keşif seferiydi ve amaç Asya'ya ulaşılabilir Tabin Burnu'nun bulunmasıydı. Kuzeyde var olduğu düşünülen Tabin Burnu'na ulaşılmasından sonra buradan güneye gidilerek sorunsuz bir şekilde Çin'e ulaşılabilir tahmin edilmekteydi. Bu sefer sırasında Nova Zembla'dan Tabin Burnu'na ulaşan yolun bulunabilmesi önemli bir gelişme olacaktı. Ancak Amsterdamlı denizciler ile diğer denizciler arasında Tabin Burnu'na giden yol konusunda bir fikir ayrılığı bulunmaktaydı<sup>181</sup>.

5 Haziran 1594 tarihinde her dört gemi Cornelis Nay liderliğinde Hollanda'nın Texel Limanı'ndan hareket ettiler. 13 Haziran'da Norveç kıyılarına varan Hollandalıların ilk durakları Kola Yarımadası yakınlarındaki Kildin Adası'ydı. 29 Haziran'da buradan ayrılan Hollandalılar iki farklı güzergâhta ilerlemeye başladılar. Amsterdam gemileri Nova Zembla'ya doğru ilerlerken Zeeland ve Enkhuizen gemileri Beyazdeniz'e doğru yol aldılar<sup>182</sup>. Çünkü Zeelandlı ve Enkhuizen'li denizciler Nova Zembla'nın güney ucundan gidilmesi gerektiğini düşünürken, Amsterdamlılar Plancius'un teorilerine güvenmekteydiler. Plancius, Nova Zembla'dan kuzeye doğru gidilmesi gerektiği fikrindeydi. Çünkü Plancius'a göre Nova Zembla'nın güney ucu başka bir iç denize açılıyordu. Bu konuda Amsterdamlılar ile Zeeland ve Enkhuizenliler arasında bir fikir birliği sağlanamadı ve gemiler birbirlerinden farklı rotalarda yol almaya başladılar. Bu noktadan itibaren Amsterdamlılar Willem Barentsz idaresinde Nova Zembla'nın batı kıyıları boyunca kuzeye doğru yol aldılar. Zeeland ve Enkhuizenliler ise Cornelis Nay idaresinde Nova Zembla'nın güneyinden ilerlediler. Kara Boğazı'ndan geçen Hollandalılar buradan Kara Denizi'ne ulaştılar<sup>183</sup>.

Bu sefer esnasında Amsterdam gemilerini idare eden Willem Barentsz ile Zeeland ve Enkhuizen gemilerini idare eden Cornelis Nay o dönemin meşhur Hollandalı denizcileriydiler. Ayrıca Enkhuizen gemisinde Asya'ya yolculuk yapmış olan Jan Huygen Van Linschoten'da bulunuyordu. Van Linschoten bu gemide bir kaptan gibi görev yapıyor ve seyahat oldukça iyi geçiyordu. Van Linschoten, Plancius'un Nova Zembla'nın batı kıyısından kuzeye doğru gidilmesi gerektiği fikrini onaylamıyordu. Amsterdam gemilerinin kaptanı ve Hollanda'da tecrübesine güvenilen bir kaptan olan Willem Barentsz ise hocası Plancius'un bu fikrini destekliyordu. Willem Barentsz

<sup>181</sup> Vibeke Roeper– Diederick Wildeman, *Om De Noord*, s. 11.

<sup>182</sup> Wim Wennekes, *Gouden Handel*, s. 90.

<sup>183</sup> Vibeke Roeper– Diederick Wildeman, *Om De Noord*, s. 13

Terschelling’li bir denizciydi ve bu seyahat sırasında kırk yaşındaydı. Daha genç yaşlarından itibaren Avrupa’nın tüm denizlerini dolaşmış ve hatta Akdeniz’de dahi çalışmıştı. Willem Barentsz daha sonra tüm bu tecrübelerini 1595 yılında yayınlıyacaktı. Bu keşif seferi onun gelecekte yayınlıyacağı bu eseri için aynı zamanda bir ön hazırlık olacaktı. Ayrıca Barentsz, Grönland hakkında yazılmış bir sefer kılavuzunu Felemenkçe’ye çevirmiş ve Kuzey İskandinavya’nın bir haritasını da yapmıştı. Willem Barentsz kendisinden o dönemde var olan tüm yön bulma aletlerinden haberdar ve bunları mükemmel olarak kullanabilen biri olarak bahsediyordu. Ancak Nova Zembla’nın kuzeyine doğru ilerleyen Amsterdam gemileri buzul tabakaları arasından geçerek büyük zorluklarla içerisinde geçen bir yolculuktan sonra Nova Zembla Adası’nın kuzey ucuna varabildiler. Ancak buradan daha doğuya gidemediler. Temmuz ayı sonunda geri dönmeye karar verdiler. Her şey Plancius’un öngördüğünden farklıydı. Bu yön büyük buzul kütleleriyle kaplıydı. Bu nedenle Willem Barentsz güneye doğru hareket ederek geldiği yolu geri döndü ve diğer gemileri aramaya başladı. Ancak bu sefer sırasında Nova Zembla’nın batı kıyılarının haritasını yaptı<sup>184</sup>.

15 Ağustos’ta Willem Barentsz liderliğindeki gemiler Kara Boğazı girişine vardılar. Burada diğer iki Hollanda gemisi ile karşılaştılar. Bu diğer iki geminin seyahati onlara kıyasla daha başarılı geçmişti. Bu gemiler 21 Temmuz da Kara Boğazını geçerek Kara Denizi yolunu keşfettiler. Burada bir ada keşfeden Hollandalılar adını Stateneiland koymuşlardı. Daha sonra Kara Denizi’nden Kuzeydoğu yönünde ilerlemişlerdi. Bir süre yol aldıktan sonra yeniden kara görüldü. Bu yeni ulaştıkları kara onları Tabin Burnu’na yakın olduklarına inandırdı. Kıyı kesimlerinden yaptıkları iki günlük keşiften sonra elde ettikleri bilgiyi yeterli bularak Kara Boğazı’na doğru geri döndüler. Asya yolu tamamen açıktı. Artık Hollandalılar Asya’ya farklı bir yoldan ilerleyebilirlerdi. Kara Boğazı’ndan Amsterdam gemileriyle birlikte 16 Ağustos’ta Hollanda’ya doğru hareket ettiler<sup>185</sup>. Geri dönüş yolunda Norveç sularında Danimarka balıkçılarıyla karşılaşan Hollandalılar, seyahatlerini gizli tuttular. 16 Eylül’de ise üç ay on gün süren seyahatlerinin ardından Hollanda’ya ulaştılar<sup>186</sup>. Hollanda’ya önemli bir haber ile dönmüşlerdi. Çin yolu bulunmuştu<sup>187</sup>. Ancak bu seyahat ve içeriği bir müddet

<sup>184</sup> Vibeke Roeper– Diederick Wildeman, Om De Noord, s. 14.

<sup>185</sup> Bkz. Harita: 6, s. 125.

<sup>186</sup> Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 93-94.

<sup>187</sup> Vibeke Roeper– Diederick Wildeman, Om De Noord, s. 14.

gizlendi. 1601 yılında Van Linschoten'ın bu seferle ilgili bilgileri yayınlanmasına kadar Hollanda halkı da bu konuda hiçbir bilgiye sahip değildi<sup>188</sup>.

### 1.3.2. İkinci Kuzey Keşif Seferi

İlk seyahati gerçekleştiren gemiler Hollanda'ya döndükten sonra Genel Meclis'in kurduğu bir komisyonda seyahat etraflıca ele alındı. Hollandalılar arasındaki Çin'e giden yolun bulunmuş olması fikri onları yeni bir sefer yapmaya sevketti. Hemen yeni bir sefer hazırlığı yapıldı. Ama bu defaki bir keşif seyahati değil yedi gemiden oluşan gerçek bir ticari sefer olacaktı. Ayrıca filoda küçük gemiler de olacaktı. Bunlar keşif turları yapacaklardı. Büyük ticaret gemileri yanında bu filoyu korumakla görevli iki de pinas denilen gemilerden bulunuyordu ki bu gemiler o dönem savaşlarında kullanılan önemli gemilerdi. Ayrıca bu yeni seferde Van Linschoten'de bulunacaktı. Willem Barentsz de bu sefere iştirak edecek diğer bir Hollandalı denizciydi. Çünkü Barentsz'in kaptanlık deneyimi çok önemliydi. Bu sefer Hollandalılar Plancius'un teorileri bir kenara bırakarak Nova Zembla Adası'nın güneyinden geçerek Kara Denizi'ne ulaşacaklar ve Kara Denizi boyunca devam edeceklerdi. Hollandalılar bu seferin başarıyla tamamlanacağına inanıyorlardı. Asya'ya ulaştıklarında ise küçük gemilerden biri sonucu bildirmek için Hollanda'ya geri dönecekti. Kalan gemiler ise bir yıl kadar bir süre Asya'da kalıp ticaret yaptıktan sonra Hollanda'ya geri dönecekti<sup>189</sup>.

Bu ikinci seferde lider olarak Cornelis Nay, kaptan olarak Willem Barentsz ve bu seferi kaleme almak içinse Van Linschoten ve Gerrit De Veer görevlendirilmişlerdi. Yedi geminin ikisi Zeeland, ikisi Enkhuizen, ikisi Amsterdam ve biri de Rotterdam gemilerinden oluşmaktaydı<sup>190</sup>. İkinci sefer için hazırlıklar planlanandan uzun sürdü. Hazırlıklar ancak 1595 yılı Haziran ayı sonunda tamamlanabildi. 2 Temmuz 1595 tarihinde Cornelis Nay idaresindeki filo Texel Limanı'ndan hareket etti. Bu aynı zamanda kötü gidecek bir seferinde başlangıcıydı. Daha seyahatin başlangıcında Barentsz ve Van Linschoten'ın gemileri çarpıştılar. Her ikisinde bu kazada karşı tarafı suçlu buluyordu. Bu çarpışma sırasında görevli mürettebatlar sarhoştü ve gemiler için bu büyük hasar kaçınılmaz olmuştu. Yine de kısa bir süre sonra Kara Boğazı girişine kadar ulaşabildiler. Burada mürettebattan bir grup karaya indi. Bunlar bir grup Samoyed ile karşılaştılar ve onları öldürdüler. Ancak Cornelis Nay karşılaşılabilecek tüm halklar ile

<sup>188</sup> Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 94.

<sup>189</sup> Vibeke Roeper– Diederick Wildeman, Om De Noord, s. 14.

<sup>190</sup> Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 96.

dostça, iyi niyetle muamele edilmesi gerektiğine inanıyordu. Bu nedenle failler cezalandırılmalıydı. Bu suçlulara gemi omurgasının alt kısmını silme cezası verildi. Bu ceza faillerden birinin hayatına mal oldu. Bu kişi üçüncü kez omurganın altına indiğinde yukarıya belden aşağısı olmadan çıktı. Kara Boğazı'na gelindiğinde ise buranın buzullarla kaplı olduğu görüldü. Buradan Kara Denizi içlerine doğru ilerleyemediler<sup>191</sup>. Küçük bir keşif gemisi bile buradan devam edemezdi. Denizin ileride ne miktarda buzulla kaplı olduğuna bakmak için mürettebattan bir grup burada karaya çıktı. Ancak bu grubun getirdiği haberlerde Hollandalılar için hiç cesaret verici olmadı. Birkaç haftalık çabadan sonra ancak boğazın diğer tarafına geçebildiler ve Stateneiland'a varabildiler. Burada karaya çıkan bir kısım mürettebattan iki Hollandalı kutup aylarınca saldırıya uğradı ve arkadaşlarının gözleri önünde parçalandı. Bundan kısa bir süre sonra mürettebat arasında bir isyan başladı. Kolaylıkla bastırılan bu isyan beş kişinin hayatına mal oldu. Bu isyana önderlik eden beş kişi Stateneiland'da asılarak öldürüldüler<sup>192</sup>.

Amsterdamlılar Willem Barentsz idaresinde biraz ilerlemeye çalıştılsa da başarılı olamadılar. Cornelis Nay içinse Kara Denizi'nin buzullarla kaplı olması tam bir hayal kırıklığı idi. Üstelik yılın geri kalanında havalar gittikçe soğumaya devam edecekti. Enkhuizen, Zeeland ve Rotterdam gemileri geri dönmeye karar verdiler. Ancak Amsterdam gemilerini idare etmekte olan Willem Barentsz her iki Amsterdam gemisinin de Stateneiland'da kışlamasını önerdi. Gemiler erzak yönünden dayanabilecek durumdaydı. Kışı orada geçirmeleri hâlinde bir sonraki yaz erkenden yeni bir sefere başlayabileceklerdi. Ancak bu teklif Cornellis Nay tarafından kabul görmedi ve Hollanda'ya geri dönmek üzere yola koyuldular. Geri dönüş yolunda buzullar ve yoğun sis yüzünden gemiler arasındaki irtibat koptuysa da gemilerin çoğu 26 Ekim'de Hollanda'ya ulaştılar. Ancak Amsterdam gemileri kasım ayı başında Hollanda'ya geri dönebildi<sup>193</sup>.

### 1.3.3. Üçüncü Kuzey Keşif Seferi

Başta Balthasar De Moucheron olmak üzere ülkede büyük bir hayal kırıklığı vardı. Bu sefere destek vermiş olan şehir idareleri bu desteklerini geri çektiler ve yeni bir sefer düzenlemekten de vazgeçtiler. Büyük umutlar bağlanmış olan bu ikinci seferde hiçbir olumlu sonuç alınmadan sona ermişti. Bundan sonra Hollandalılar artık

<sup>191</sup> Els M. Jacobs, *De Verenigde Oost-Indische Compagnie*, s. 18.

<sup>192</sup> Vibeke Roeper– Diederick Wildeman, *Om De Noord*, s. 17.

<sup>193</sup> Wim Wennekes, *Gouden Handel*, s. 96.

Portekizlilerin kullandığı Ümit Burnu yolundan Asya'ya ulaşmaya çalışacaklardı. Artık tüm umutlar Asya gönderilmiş olan diğer bir filoya bağlandı. Cornelis De Houtman idaresinde Mart 1595'te dört gemiden oluşan diğer bir filo Amsterdam'dan Asya'ya gitmek üzere yola çıktı. Ancak diğerlerinden farklı olarak bu filo kuzeyden değil Portekizlilerin kullandığı Ümit Burnu'ndan Asya'ya gitmek üzere yola çıktı. Bir grup maceracı girişimcinin düzenlediği bu filonun öncelikli amacı Asya yolunda önemli bir durak olan Ümit Burnu'nu keşfetmekti. Ayrıca Hollanda Genel Meclisi de bu konuda 25.000 Florinlik bir ödül koymuştu. Ancak başarısız geçen ikinci sefer sonunda dahi Petrus Plancius kuzeyden Asya'ya gidilebileceği ihtimaline olan inancını yitirmedi. Çünkü Plancius Nova Zembla'nın güneyinden Asya'ya gidilebileceğine inanmıyordu. Ayrıca Willem Barentsz ve ikinci sefere iştirak etmiş olan bir grup denizci de yeni bir sefer düzenlenmesini istiyorlardı. Nihayet yeni seferi destekleyecek girişimciler bulunabildi. Yeni bir sefer için ancak iki gemi hazırlayabildiler. Bu gemilerden birincisi, ikinci kuzey seferine iştirak etmiş olan ve daha 26 yaşındaki Jan Cornelisz. Rijp idaresine verildi. Diğer gemi ise 29 yaşındaki Jacob van Heemskerck idaresindeydi. Jacob Van Heemskerck aslında bir tüccardı. Bu seferdeki en tecrübeli denizci olan Willem Barentsz de yine kaptan olarak bulunuyordu<sup>194</sup>.

Bu seferdeki gemiler öncekilere göre daha küçüktü. Çünkü sefer de bir keşif seferiydi ve gemilerin tonajı da azdı. Çok sayıda girişimcinin ve yeterli paranın bulunamaması da mürettebatın ve yükün az olmasının diğer bir sebebiydi. Yine de bu iki gemi Asya'ya vardıklarında ticaret de yapabilirlerdi. Bu nedenle bu gemiler değerli eşyalar, biblolar, sanat eserleri gibi emtialar ile yüklüydüler. 18 Mayıs 1596'da Amsterdam gemileri yine Texel'dan hareket ettiler. Bu kez ikinci seferden farklı bir rota izleniyordu. Gemiler Norveç'in kuzeye doğru hareket edeceklerdi. Bu kez rota Kuzey Kutbu'ydu<sup>195</sup>. Plancius bu seferin tam bir keşif seferi olması için denizcilere gerekli bilgileri verdi. Plancius'a göre Kuzey Kutbu açık bir denizdi. Böyle olması durumunda burada yelkenler de kullanılabilirdi. Plancius, Kuzey Kutbu'na doğru gidildikçe artan soğuk ve yukarı enlemlerde karşılaşılabilecek buzullar için endişelenmiyordu. Çünkü Plancius kutup çevresini de Ekvatora yakın bölgeler gibi olacağını düşünüyordu. Plancius'a göre kutup bölgesi 23 °C'den daha soğuk olamazdı. Üstelik kutup çevresinde tüm yaz boyunca sürecek uzun günler yaşanacaktı. Bu durumda burada var olabilecek

<sup>194</sup> Vibeke Roeper– Diederick Wildeman, Om De Noord, s. 18.

<sup>195</sup> Els M. Jacobs, De Verenigde Oost- Indische Compagnie, s. 18.

buzullarda eriyecekti. Plancius Nova Zembla'nın güneyindeki buzulların Kara Denizi'ne büyük Rus nehirlerinden geldiğini düşünüyordu. Çünkü o bölgelerde karalar uzun süre donmaktaydılar ve buzullar daha çok kıyı kesimlerine yapışıp kalıyorlardı. Denizciler ilk iki seferde bu soğuğa tanık olmuşlardı. Açık denizlerin üzeriyse hissedilir derecede daha sıcaktı. Öyleyse gemiler bu bölgeden yani karalardan uzak gitmeliydiler<sup>196</sup>.

Ancak kısa bir süre sonra Barentsz ve Rijp yön konusunda fikir ayrılığına düştüler. Rijp Plancius'un dediği gibi dosdoğru bir şekilde kuzeye doğru ilerlemek istiyordu. Barentsz ise kuzeydoğu yönünde ilerleme fikrindeydi. Uzun süreli bir tartışmadan sonra Rijp'ın yani Plancius'un dediği yönde ilerlemeye devam ettiler. Bir kaç haftalık seyir ve keşiflerden sonra buzullardan dolayı geri dönmek zorunda kaldılar. Ancak bu yol üzerinde iki yeni ada keşfettiler. Bu adalardan küçük olanı kayalık bir adaydı. Norveç'in 400 km. kuzeyindeki bu adaya Bereneiland (*Ayiadası*) adını verdiler<sup>197</sup>. Bunun sebebi ise buraya ilk vardıklarında burada bir kutup ayısı ile karşılaşmalarıydı. Buradan biraz daha kuzeye doğru gittiklerindeyse daha büyük bir ada keşfettiler. Bu kayalık koyları, kıyılarında buzulları ve yüksek dağlarının keskin zirveleriyle bu ada daha önce hiç uğranmamış gibi görünüyordu. 19 Haziran'da keşfettikleri bu adaya Hollandalılar Spitsbergen adını verdiler<sup>198</sup>. Aslında bu adanın Grönland'ın bir parçası olduğunu düşünüyorlardı. Ancak bundan birkaç yıl sonra aslında bu adanın Grönland'dan ayrı bir ada grubu olduğu anlaşılacaktı. Bu başarısız denemeden sonra yine tartışmalar başladı. Rijp yine Plancius'un dediği yönde devam etmek istiyordu. Ama Barentsz kuzeydoğu yönünde ilerlemesi gerektiği konusunda kararlıydı. Bunun üzerine Bereneiland'da bu gemiler birbirlerinden ayrıldılar. Rijp Kuzey Kutbu'na doğru ilerlemek istiyordiyse de buzullardan dolayı bunu yapamadı. Bir süre sonra geri dönmek zorunda kaldı. Nova Zembla civarında Barentsz ve Heemskerck'in gemisini aradıysa da onlara ulaşamadı. Nihayet sonbaharda Hollanda'ya geri dönmek zorunda kaldı. Barentsz ise Nova Zembla'nın kuzey ucuna doğru ilerledi. Kuzey kıyılarının buzullarla çevrili olmasına rağmen buradan doğu kıyılarına geçebildiler. Buradan doğuya doğru ilerleyen Barentsz Kara Denizi'ne ulaştı. O an için doğu kıyıları boyunca güneye doğru ilerleyip Kara Boğazına ulaşmayı düşündüler.

<sup>196</sup> Vibeke Roeper– Diederick Wildeman, *Om De Noord*, s. 19.

<sup>197</sup> Els M. Jacobs, *De Verenigde Oost-Indische Compagnie*, s. 19; Vibeke Roeper– Diederick Wildeman, *Om De Noord*, s. 19.

<sup>198</sup> Wim Wenekes, *Gouden Handel*, s. 98; Els M. Jacobs, *De Verenigde Oost- Indische Compagnie*, s. 19.



Ancak bu da mümkün değildi. Nova Zembla'nın güneyine ulaşmaya çalıştılar. Ancak buzullardan dolayı ilerleyemediler. Çünkü Nova Zembla'nın doğu kıyıları da güneye doğru buzullarla çevriliydi. Buradan güneye doğru bir körfez buldular ve adını Buzul Körfezi koydular. Kuzeye doğru geri dönmek istedilerse de bu da mümkün olmadı. Çünkü kuzey yönü buzullarla kaplıydı. Barentsz ve Heemskerck daha fazla ilerleyemeyeceklerini anladılar ve kışı orada geçirmeye karar verdiler<sup>199</sup>.

Ancak gemi şiddetli soğuklara ve kutup ayılarına karşı yeterince güvenli değildi. Bu yüzden hemen bir barınak yapmaya karar verdiler. Bu barınağı yapmak için gemiden yararlanmayı düşündülerse de Van Heemskerck buna razı olmadı. Nihayet gemiden çok uzak olmayan bir mesafede karaya vurmuş pek çok ağaç buldular. Üstelik bu ağaçlar onlara kış boyunca yakacak olarak yetecek kadar boldu. Bunlar Nova Zembla'ya ait değildi. Nitekim Nova Zembla tamamen ağaçsız ve orman üst sınırının üzerinde kalan bir yerdir. Bu ağaçlar çok daha güneyden, Sibiry'a'dan gelmişlerdi. Çünkü ilkbaharda büyük ırmaklar çok sayıda ağacı Arktik Okyanusu'na sürüklüyordu. Batıdan gelen akıntılar sayesinde ise bu ağaçlar Nova Zembla kıyılarına ulaşıyorlardı. Akıntıların buraya sürüklediği bu ağaçlar yıllardır öylece duruyorlardı. Hollandalılar burada buldukları ağaçları kullanarak kendilerine bir ev yaptılar. Behouden Huis dedikleri bu ev Norveç tarzında yapıldı. 24 Ekim'de evi tamamlayıp gemiden almaları gereken son eşyalarını da aldılar. Artık kışı burada geçirmeye hazırlardı. Kasım ayı sonunda son kez güneşi görebildiler. Küçük ama güvenli bu evde tam 16 kişi kışın bitmesini beklediler. 8×5 metre ölçülerinde yapılan bu ev aslında 16 kişi için çok küçüktü ve yeterince kalacak yerleri yoktu. Evin ortasında ısınmak için ateş yakabilecekleri bir yer ve bacasını da yapmayı ihmal etmemişlerdi. Burada hem ısınmak için oturuyorlar hem de yemeklerini hazırlıyorlardı. Dışarıda evin etrafına kurdukları tuzaklarla 25 tilki yakaladılar. Böylece bir süreliğine et ihtiyaçlarını da karşılamış oldular<sup>200</sup>.

Çok sık görülen fırtına havanın daha da soğuk hissedilmesine neden oluyordu. Bu soğuğa karşı tek korumaları ise ince tahta duvarlı evleriydi. Van Heemskerck tüm kış boyunca katı disiplin kuralları uyguladı. Kimin ne yapacağı belliydi. Kimisi sürekli ateşi canlı tutmakla, kimi dışarıdan yakacak getirmekle, kimi yemek hazırlamakla, kimi temizlik yapmakla görevliydi. Böylece tüm kışı ve dolayısıyla Noel, yeni yıl, Maria-Lichtmis gibi birçok kutsal gün ve gecelerini de burada geçirmek zorunda kaldılar.

<sup>199</sup> Els M. Jacobs, De Verenigde Oost-Indische Compagnie, s. 20.

<sup>200</sup> Vibeke Roeper– Diederick Wildeman, Om De Noord, s. 21- 22.

Beklentiler doğrultusunda şubat ayından sonra havalar ısınmaya başladı. Bu arada erzakları da azalmaya başlamıştı. Giderek daha az ve tek yönlü beslenmeye başlamışlardı. Diğer bir problem de havanın ısınmasıyla birlikte kutup ayları ve tilkilerin daha sık görülmesiydi. Nisan ve mayıs aylarında geri dönüş yolu açılmaya başlamıştı. Mürettebat Van Heemskerck'ten çekindikleri için Barentsz ile ne zaman geri dönecekleri hususunu konuşmaya başladılar. Ayrıca Van Heemskerck daha beklemekten yanaydı. Nihayet Van Heemskerck haziran ayı içerisinde geri dönüş için, hazırlıklar yapılmasına karar verdi. Bu arada yetersiz ve tek yönlü beslenmeden dolayı hepsi güçsüz ve zayıf durumdaydılar ve Willem Barentsz hastalanmıştı. 13 Haziranda yolculuk için tüm hazırlıklar tamamlandı. Mürettebat zor geçen bir kışın ardından kolay bir yolculuk sonrasında eve kavuşacağını ümit ediyordu. Ancak bir haftalık yolculuktan sonra Barentsz öldü. Barentsz'in ölmesi mürettebat arasında telaşa neden oldu. Çünkü aralarında en tecrübelisi Barentsz'di. Nihayet ağustos ayı sonunda Kildin'e ulaşmayı başardılar. Kola'da üç tane Hollanda gemisiyle karşılaştılar. Üstelik bu gemilerden birinde Jan Cornelis Rijp vardı. Rijp arkadaşlarını Maassluis Nehri'ne kadar götürdü. Buradan Den Haag, Haarlem ve Amsterdam'a ulaşabilirlerdi. Nihayet 1 Kasım 1597'de zorlu bir seyahatten sonra eve ulaşabildiler<sup>201</sup>.

Amsterdam'a ulaşıp ulaşmaz hemen Amsterdamlı tüccar Peter Hasselaer'a götürüldüler. Yine aynı gün Amsterdam belediye başkanı tarafından çağrıldılar. Burada başkana ve misafirleri olan Danimarka ve Norveç elçilerine başlarından geçen olayları anlattıktan sonra ayrıldılar. Böylece üçüncü kuzey seferi de yine olumlu bir sonuç alınmadan neticelenmişti<sup>202</sup>. Kuzeye yapılan bu üç başarısız seferden sonra herkes Ümit Burnu rotasına yöneldi. Hollandalılar kısa süre sonra aslında Portekizlilerin düşündükleri kadar önemli bir rakip olmadığını farkına vardılar. Bundan sonra Hollanda'da 1602 yılında Hollanda Birleşik Doğu Hindistan şirketi kurulana kadar büyüklü küçüklü birçok şirket kuruldu.

<sup>201</sup> Vibeke Roeper– Diederick Wildeman, Om De Noord, s. 23- 24.

<sup>202</sup> Vibeke Roeper– Diederick Wildeman, Om De Noord, s. 27.

## İKİNCİ BÖLÜM

### 2. HOLLANDA BİRLEŞİK DOĞU HİNDİSTAN ŞİRKETİ'NİN KURULUŞU

#### 2.1. Birleşik Doğu Hindistan Şirketi Öncesi'nde Kurulan Şirketler

##### 2.1.1. Compagnie Van Verre\* (Uzak Ülkeler Şirketi) ve İlk Asya Seferi

Hollandalılar için artık Portekiz ve İspanyolların egemenliğinde olan Ümit Burnu yolunu kullanmaktan başka çare kalmamıştı. Daha ilk kuzey seferini yapan gemilerin Hollanda'ya geri dönmesinden sonra Hollandalılar Ümit Burnu yolundan Asya'ya gidebilmek için hazırlıklar yapmaya başladılar.<sup>203</sup>

Aslında Portekizlilerin kullandığı Ümit Burnu yolundan Asya'ya ulaşmak için Hollandalılar uzun süreden beri bir takım araştırmalar yapmaktaydılar. Ümit Burnu güzergâhı hakkında yeterli donanımı elde etmeye çalışan Hollandalılar bu konuda büyük gayret gösteriyorlardı. Flaman haritacı Gerardus Mercator ve öğrencilerinden coğrafyacı Petrus Plancius, Asya ticaret yolları hakkında çalışmalar yapmışlardı. Nitekim 1592 yılında Hollandalılar, Portekizlilere ait olan ve Asya'ya giden yolu gösteren 25 önemli haritayı ele geçirmeleri<sup>204</sup> bu alanda yapılan çalışmalara önemli katkılar sağlamıştı. Yine 1592 yılında Portekiz gemilerinde çalışmış ve bu süre zarfında Portekizliler ile Çin'e yolculuk yapmış olan Dirck Gerritz tüm tecrübelerini 1592 yılında yayınladığı *Tresoor Der Zeevaert* adlı kitapta toplamıştı<sup>205</sup>. Bu kitapta özellikle Çin ile alakalı bilgiler yer alıyordu. Aynı yıl Hollandalılar çalışmalarını daha da hızlandırdılar. Bir grup Amsterdamlı tüccar Goudalı Cornelis De Houtman'ı, Asya'ya giden yollar ve Portekiz faaliyetleri hakkında daha fazla bilgi elde etmesi için Portekiz'e gönderdi<sup>206</sup>. Birleşik Eyaletler Genel Meclisi'nin Kuzey Kutbu'na doğru keşif seferleri düzenlediği sıralarda De Houtman'ı Lizbon'a casusluk maksadıyla gönderen bu kişiler dokuz kişiden oluşan bir tüccar grubuydu. Lizbon'dan elde ettikleri bilgiler, kuzey keşif seferlerinden bir netice alınamaması, İspanyolların Hollanda- İberya arasındaki ticareti

---

\*Ver kelimesi Hollanda dilinde "Uzak" anlamına gelmektedir. Compagnie van Verre şirketi Uzakların Şirketi şeklinde tercüme edilebilir. Bunun yanı sıra bazı kaynaklarda Uzak Ülkeler Şirketi şeklinde Türkçe'ye çevrilmiştir.

<sup>203</sup>Wim Wennekes, *Gouden Handel*, s. 107.

<sup>204</sup>Vibeke Roeper– Diederick Wildeman, *Om De Zuid, De Eerste Schipvaart Naar Oost-İndië onder Cornelis de Houtman, 1595-1597*, Nijmegen, 1997, s. 11.

<sup>205</sup>Femme Simon Gaastra, *De Geschiedenis van de VOC*, s. 15; Els M. Jacobs, *De Verenigde Oost-Indische Compagnie*, s. 13.

<sup>206</sup>Vibeke Roeper– Diederick Wildeman, *Om De Zuid*, s. 11.

yasaklaması, Plancius'un çalışmaları ve Van Linschoten'in İtinerario adlı kitabı Hollandalıları artık Asya'ya kendi seferlerini yapma konusunda kararlı hale getirdi. Bu nedenle Amsterdam'da bir araya gelen Hendrick Hudde, Reynier Pauw<sup>207</sup>, Pieter Hasselaar, Arent Ten Grotenhuis, Hendrick Buyck, Syvert Sem, Jan Poppen, Jan Karel ve Dirck Van Os gibi Hollandalı tüccarlar 1594 yılının başında Ümit Burnu yolundan Asya'ya ticari seferler yapmak maksadıyla "Compagnie Van Verre" şirketini kurdular<sup>208</sup>. Bu tüccarlardan sadece uzun bir zamandan beri Rusya ile ticaret yapmakta olan Dirck van Os Antwerpliydi ve yaklaşık bir yıldan beri Amsterdam'da yaşamaktaydı<sup>209</sup>. Jan Poppen Alman kökenliydi. Bu girişimcilerden üçü ise belediye meclisinde görevliydi<sup>210</sup>.

Compagnie Van Verre 290.000 Florinlik<sup>211</sup> bir sermaye ile kuruldu<sup>212</sup>. Bu sermaye ile o dönemde Amsterdam'da 60-70 kadar büyük ev alınabilirdi<sup>213</sup>. Bu tüccarlar Compagnie Van Verre adlı şirketi kurduktan sonra ellerindeki sermaye ile bu seferin hazırlıklarını yapmaya başladılar. Gemiler yaptırıldılar, ihtiyaç duydukları personeli istihdam ettiler ve Asya'ya taşıyacakları eşyaları temin ettiler. Yapacakları bu sefer sonunda gemileri satacak, personeli işten çıkaracak ve Asya'dan getirecekleri emtiayı satıp, bu işe yatırdıkları sermayeyi geri alacaklardı. Eğer bir kazanç elde edilmişse bunu da kendi aralarında paylaşacaklardı<sup>214</sup>.

Compagnie Van Verre'ya ait bu sermayenin 2/3'lük bir kısmı gemi yapımı, ticari emtia ve personel temini için kullanıldı. Diğer kısmı ise mürettebat ihtiyacı için kullanılacaktı. Hollanda Birleşik Eyaletler Genel Meclisi'de bu sefere yardımcı oldu. Prens Maurits Van Oranje bu tüccarlara Hollanda adına ticaret yapma hakkı verdi<sup>215</sup>. Elde ettikleri bu imtiyazla gidecekleri Asya ülkelerinde kendilerini daha rahat bir şekilde tanıtabileceklerdi. Ayrıca başta Holland Eyaleti olmak üzere Birleşik Eyaletler

<sup>207</sup>Bazı kaynaklarda Reinier Pauw şeklinde geçmektedir. Bkz. Leonard Blusse- Jaap de Moor, *Nederlanders Overzee, De Eerste Vijftig Jaar 1600-1650*, Franeker, 1983, s.39,

<sup>208</sup>Els M. Jacobs, *De Verenigde Oost-Indische Compagnie*, Utrecht, 1997, s. 23; Leonard Blusse- Jaap de Moor *Nederlanders Overzee, De Eerste Vijftig Jaar 1600- 1650*, Franeker, 1983, s. 39.

<sup>209</sup>Jonathan I. Israel, *Nederland Als Centrum Van de Wereldhandel, 1585- 1740*, Franeker 1991, s. 84. Leonard Blusse- Jaap de Moor, *Nederlanders Overzee*, s. 39.

<sup>210</sup>Leonard Blusse- Jaap de Moor, *Nederlanders Overzee*, s. 39.

<sup>211</sup>Bazı kaynaklarda bu miktar 276.000 florin olarak geçmektedir. Bkz. Menno Witteveen, *Een Onderneming van Landsbelang*, s. 31.

<sup>212</sup>Femme Simon Gaastra; *De Geschiedenis van de VOC*, s.25; Wim Wennekes, *Gouden Handel*, s. 107; Jonathan I. Israel, *Nederland Als Centrum Van de Wereldhandel*, s. 84; Leonard Blusse-,Jaap de Moor, *Nederlanders Overzee*, s. 39.

<sup>213</sup>Jonathan I. Israel, *Nederland Als Centrum Van de Wereldhandel*, s. 84.

<sup>214</sup>Els M. Jacobs, *De Verenigde Oost-Indische Compagnie*, s. 24.

<sup>215</sup>Els M. Jacobs, *De Verenigde Oost-Indische Compagnie*, s. 25.

tarafından silahlandırıldılar. Holland Eyaleti cephaneliklerinden top, tabanca, barut, mühimmat karşılığında herhangi bir bedel ödemedi aldılar<sup>216</sup>. Bu bağlamda Holland'dan 18.000 pond barut, yüz tüfek, en az 400 mızrak ve çok sayıda mermi aldılar. Bunun yanında getirecekleri ürünlere gümrük vergisi de uygulanmayacaktı<sup>217</sup>.

1594 yazında gemiler hazırlanmıştı. İlk hazırlanan gemiye Prens Maurits Van Oranje'ye ithafen *Mauritius* adı verildi. İkinci gemi Holland Eyaleti'nin bu sefere katkısından dolayı *Hollandia*, üçüncü gemiye ise sefer hazırlıklarının yapıldığı şehrin ismi yani *Amsterdam* adı verildi. Bu sefere iştirak edecek bir de küçük bir saldırı gemisi yapıldı ki buna Hz. Nuh (a.s.)'ın güvercini<sup>218</sup> düşünülerek *Duyfken* adı verildi<sup>219</sup>. Nihayet tüm hazırlıklar tamamlandı ve Ümit Burnu yolundan Asya'ya gidecek olan ilk Hollanda ticaret filosu 2 Nisan 1595 tarihinde Hollanda'nın Texel Limanından hareket etti<sup>220</sup>. Bu gemilerde 249 mürettebat bulunmaktaydı<sup>221</sup>. Bu filonun idaresi Cornelis De Houtman ve Gerrit Van Beuningen'a verilmişti. Gemilerdeki tüm emtianın yanı sıra 100.000 Florin değerinde İspanyol Reali Asya'ya vardıklarında kullanmak için kendilerine verilmişti<sup>222</sup>.

Asya'ya ulaştıklarında Portekiz nüfus alanından uzak bölgelere varmak bu filonun öncelikleri arasındaydı. Bu bağlamda Hollandalılar, iki önemli hedef belirlemişlerdi. Bunlarda birincisi Cava Adası'nda o dönemde önemli bir ticaret şehri olan Bantam'a varmak istiyorlardı. Bantam o dönemde Arabistan'dan Çin'e kadar birçok farklı coğrafyadan tüccarın uğradığı önemli bir bölgeydi. İkinci hedef bölge ise Baharat adaları olarak da bilinen Molukka Adaları'ydı. İdarecilerin yaptıkları planlar 6 etaptan oluşuyordu. Bu plana göre<sup>223</sup>;

1. Hollandalılar ilk olarak Bantam idarecileriyle görüşüp ticari bir anlaşma sağlamalı ve diğer tüm karabiber alıcılarının ödediğinden biraz daha fazla ve

<sup>216</sup>Jonathan I. Israel, *Nederland Als Centrum Van de Wereldhandel*, s. 84.

<sup>217</sup>Menno Witteveen, *De oprichting van Oost-İndische Compagnie*, s. 31.

<sup>218</sup>“Hz. Nuh gemiden dışarımın ne durumda olduğunu öğrenmek için bir güvercin göndermiştir...”  
Hollanda dilinde güvercine *duif* denmektedir.

<sup>219</sup>Vibeke Roeper–Diederick Wildeman, *Om De Zuid*, s. 16.

<sup>220</sup>Els M. Jacobs, *De Verenigde Oost-İndische Compagnie*, s. 25; Wim Wenekes, *Gouden Handel*, s. 107; Susanto Zuhdi, *VOC: Het Begin Van De Koloniale Overheersing*, s. 3; Vibeke Roeper–Diederick Wildeman, *Om De Zuid*, s. 16; Femme Simon Gaastra, *De Geschiedenis van de VOC*, s. 15.

<sup>221</sup>Bazı kaynaklarda mürettebatın 248 kişi olduğu belirtilmektedir. Bkz. Menno Witteveen, *De oprichting van Oost-İndische Compagnie*, s. 31.

<sup>222</sup>Femme Simon Gaastra, *De Geschiedenis van de VOC*, s. 16.

<sup>223</sup>Vibeke Roeper–Diederick Wildeman, *Om De Zuid*, s. 13.

sabit bir fiyat ödeyerek tüm tüccarlar karşısında biber satın alımında imtiyaz elde etmelilerdi.

2. Biber sadece Avrupalılar için değil Çinli tüccarlar içinde önemli bir emtia idi. Ayrıca Çinli tüccarlar her yıl Bantam'a gelip ve buradan karabiber satın alıyorlardı. Hollandalılar karabiber arzını ellerine alabilirlerse Çinlilerden ödemeyi para yerine ipek ve porselen olarak yapmalarını isteyeceklerdi.
3. Çinliler gibi Araplar da önemli miktarda baharatı Bantam'dan temin etmekteydiler. Araplar buradan satın aldıkları baharatı Ortadoğu'ya ve Akdeniz'e ulaştırıyorlardı. Hollandalıların Bantam ticaretini ele geçirmeleri Hollanda'yı Avrupa ticaretinde daha önemli bir konuma getirecekti. Çünkü Araplar baharat elde edemezse Venedikliler, Akdeniz kıyılarından baharat satın alamayacaklardı. Böylece Hollanda, İtalya, Fransa ve Almanya'nın baharat pazarı durumuna gelecekti.
4. Bantamlıların elinde olan Sunda Boğazı'ndan geçen gemilerden % 8 oranında bir vergi alınıyordu. Hollandalılar Bantam'a giderken buradan geçeceklerdi. Böylece hem bölgeyi hem de geçiş kurallarını öğrenmiş olacaklardı. Çünkü Hint Okyanusu'ndan o bölgeye giden diğer bir yol olan Malakka Boğazı Portekizlilerin elindeydi ve Sunda Boğazının kontrolünü ele geçirmek Hollandalılar için stratejik bir öneme sahipti.
5. Bantam'dan Molukka Adaları'na geçişte batı muson rüzgârları önemli bir kolaylık sağlayacaktı. Böylelikle buradaki müskat<sup>224</sup> ve foeli<sup>225</sup> denilen kurutulmuş müskat kabuğu ile kuru karanfile kolaylıkla ulaşılabilecekti. Bu baharatlar yerel tüccarlar tarafından Bantam'a da getiriliyordu. Ancak bunlara yerinde ulaşırsa daha düşük fiyattan elde edileceklerdi.
6. Bu planın son parçası uzak bir ihtimal olmasına karşın Hollandalılara İspanyollar karşısında bir üstünlük sağlayabilirdi. Eğer Hollandalılar bu bölgede egemen olabilirlerse İspanyolların elinde olan Filipinler üzerinde bir

<sup>224</sup> “Özellikle et yemekleri ile çorbalarda kullanılan küçük Hindistan cevizi, (Fr. Muscade)”. Bkz. [http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com\\_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.509e1dd2896a62.09851504](http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.509e1dd2896a62.09851504)

<sup>225</sup> Güneşte bekletilen müskat kabuğunun, sarı ve açık kahverengine yakın bir renk almış kurutulmuş hali. Bkz. <http://www.historici.nl/Onderzoek/Projecten/VocGlossarium/vocoutp>; “Bazı ürünler aynı meyveden elde ediliyordu. Müskat meyvenin çekirdeği, foeli ise kabuğuydu.” Bkz. Leonard Blusse-Jaap de Moor; *Nederlanders Overzee*, s. 114.

baskı kurabilecekler ve hatta Filipinler ile İspanyol Amerikası arasındaki irtibatı engelleyebilirlerdi.

Ancak yolculuk iyi başlamadı. Cornelis De Houtman ve Gerrit Van Beuningen arasında bir çatışma ortaya çıktı<sup>226</sup>. Bu durum Van Beuningen'in gemideki odasına hapsedilmesiyle sonuçlandı<sup>227</sup>. Ümit Burnu'na varıncaya kadar her şey yolunda gitti. Bundan sonra mürettebat arasında İskorbüt Hastalığı<sup>228</sup> görülmeye başlandı. Hollanda'dan hareket edilmesinin üzerinden üç ay geçmişti ki mürettebat arasında ilk ölüm gerçekleşti. Bundan dolayı Hollandalılar Ümit Burnu'nun biraz doğusundaki Mosselbaai'de yolculuklarına kısa bir ara verdiler. Burada taze içme suyu ve et tedarik ettiler. Ancak meyve ve sebze bulamadılar. Bu nedenle İskorbüt hastalığına bir çare bulamadılar. Hollandalılar Mosselbaai'den ayrıldıktan sonra mürettebat arasında ölümler devam edince Madagaskar'da duraklamak zorunda kaldılar. Madagaskar'ın güney kıyılarına ulaştınca burada bir ay kadar durakladılar. Ancak onlar bu adanın kuzeydoğusundaki Antongil'e ulaşmak istiyorlardı. Nihayet Ocak 1596'da buraya ulaşabildiler. Burada başta ihtiyaç duydukları meyveler olmak üzere, pirinç, tavuk ve keçi eti temin ettiler. Şubat 1596'da Cava'ya ulaşmak üzere buradan ayrıldılar. Güneydoğudan esen rüzgârlar gemilerin oldukça yavaş ilerlemelerine neden olduysa da nihayet 5 Haziran'da Sumatra'nın güneybatısındaki Engano Adası'na ulaştılar<sup>229</sup>. 10 Haziran'da Sunda Boğazı'ndan geçerek Sumatra'ya vardılar. 15 Haziran'da ise Bantam'a ulaşabildiler<sup>230</sup>. Bu arada Hollanda'dan hareket etmelerinin üzerinden bir yıl gibi bir zaman geçmiş ve 249 kişilik mürettebatın yarısından daha azı hayatta kalabilmişti<sup>231</sup>.

Hollandalılar Bantam'da çok farklı ülkelerden gelmiş olan insanlar ile karşılaştılar. Burada Cavalılar'ın yanı sıra Portekizliler, Araplar, Farslar, Bengalliler, Çinliler ve Türkler de bulunmaktaydı<sup>232</sup>. 27 Haziran'da Cornelis De Houtman Bantam valisi ile görüşmesinde kendisine yeşil kadifeler, kristal bardaklar ve yaldızlı ayna gibi hediyeler sundu. Bunun sonucunda Portekizlilerin engelleme çabalarına karşın

<sup>226</sup> Femme Simon Gaastra, *De Geschiedenis van de VOC*, s. 16; Els M. Jacobs, *De Verenigde Oost-Indische Compagnie*, s. 25.

<sup>227</sup> Els M. Jacobs, *De Verenigde Oost-Indische Compagnie*, s. 25.

<sup>228</sup> C vitamini eksikliğinden kaynaklanan ve özellikle uzun süre denizde kalan denizcilerde görülen bir hastalıktır. Taze meyve sebze olmadan, kuru gıda ile uzun süre idare etmek durumunda olan denizcilerde C vitamini eksikliğinden dolayı iskorbüte rastlanmaktaydı.

<sup>229</sup> Vibeke Roeper– Diederick Wildeman, *Om De Zuid*, s. 17.

<sup>230</sup> Wim Wennekes, *Gouden Handel*, s. 114.

<sup>231</sup> Vibeke Roeper– Diederick Wildeman, *Om De Zuid*, s. 17.

<sup>232</sup> Wim Wennekes, *Gouden Handel*, s. 114.

Hollandalılar Bantam'da ticaret yapma hakkı elde ettiler<sup>233</sup>. 3 Temmuz'da bir anlaşma imzaladılar. Buna göre Hollandalılar hiçbir engellemeyle karşılaşmadan Bantam'da ticaret yapma hakkına sahip olacaklardı. Buna karşılık Hollandalılar savaş zamanlarında onlara yardım edeceklerdi<sup>234</sup>.

Ancak burada işler Hollandalıların planladıkları gibi yolunda gitmedi. Portekizliler, buradaki halka, Hollandalıların korsan olduklarını aslında buradaki biberi yağmalamak için geldiklerini telkin etmeye başladılar<sup>235</sup>. Bunun yanında De Houtman'ın kibirli davranışları, Portekizlilerin entrikaları ve en çok da Hollandalıların tutumlu hatta cimri tavırları, buradaki halkın Hollandalılara karşı mesafeli durmasına ve baharat ticaretinin engellenmesine neden oldu. De Houtman baharat için olabildiğince az ödeme yapmak istiyordu. Hollandalıların ödemelerini gümüş paralarla yapmaları da yerli halkın hoşnut olmadığı bir durumdu. Sonunda Portekizlilerin halk arasında yaydıkları düşünceler de karşılık buldu. Hollandalılar artık baharat satın alamıyorlardı. 28 Ağustos'ta De Houtman ile Bantam valisinin görüşmesinden sonra De Houtman ve bazı arkadaşları tutuklandılar. Bunun üzerine Hollanda gemileri Bantam'ı topa tuttu. Ancak Hollanda topları yeterli uzaklığa atış yapamadı ve şehre neredeyse hiç zarar verilemedi. Ancak De Houtman ve arkadaşları daha sonra fidye karşılığında serbest bırakıldılar<sup>236</sup>.

Nihayet De Houtman Bantam'da istediği miktarda baharatı elde edemeyeceğini anlayınca buradan Molukkalara doğru hareket etmeye karar verdi<sup>237</sup>. 24 Ekim'de Bantam valisinin Hollandalıların getirmiş oldukları Reallerin bundan sonra geçerli bir ödeme aracı olmayacağını ilan etmesinden ve bir Portekiz filosunun Bantam'a geleceğinin haber alınmasından sonra 6 Kasım 1596 tarihinde Hollandalılar depoları yarıya kadar biber dolu olarak Bantam'dan ayrıldılar<sup>238</sup>.

Bantam'dan ayrıldıktan sonra mürettebat arasında artık eve gitme isteği uyandı. Bu nedenle Hollandalılar uğradıkları adalarda çok kalmadılar. Madura Adası'na uğrayan Hollandalılar burada da yerli halk ile problem yaşadılar. Madura'dan, Bali Adası'na hareket eden Hollandalılar Bali halkı tarafından hoş karşılandılar. Burada pirinç, zencefil, pamuklu kumaşlar alan Hollandalılar, arkalarında gönüllü olarak

<sup>233</sup> Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 115.

<sup>234</sup> Vibeke Roeper–Diederick Wildeman, Om De Zuid, Nijmegen, 1997, s. 19.

<sup>235</sup> Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 115.

<sup>236</sup> Vibeke Roeper–Diederick Wildeman, Om De Zuid, s. 20; Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 115.

<sup>237</sup> Els M. Jacobs, De Verenigde Oost- Indische Compagnie, s. 25.

<sup>238</sup> Vibeke Roeper–Diederick Wildeman, Om De Zuid, s. 20; Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 116.



Bali'de kalmak isteyen iki kişiyi bırakarak nihayet 21 Şubat 1597 tarihinde Hollanda'ya geri dönmek üzere hareket ettiler. Ancak Amsterdam adlı gemi hasar gördüğünden Hollandalılar tarafından ateşe verilerek terkedildi<sup>239</sup>.

Altı aylık bir yolculuktan sonra gemiler ancak 1597 yılı Ağustos ayı sonunda ve mürettebatın üçte ikisinden yoksun olarak Hollanda'nın Texel Limanı'na varabildiler. Hollanda'ya vardıklarında mürettebattan ancak 87 kişi sağ kalabilmişti<sup>240</sup>. Bu ilk seferin önemli bir ticari başarısı olmadı. Çünkü Asya'dan getirilen emtia ancak bu seferin maliyetini karşılayabilmişti. Bunun yanında bu seferin en büyük başarısı Hollandalıların her şeye rağmen Portekizlilerin kullandığı yoldan<sup>241</sup>, Ümit Burnu'ndan geçerek Asya'ya ulaşabilmiş olmalarıydı<sup>242</sup>.

Compagnie van Verre adlı şirkete ait bu ilk Asya filosunun Hollanda'ya geri dönmesinden sonra Hollandalılar Asya'ya ulaşma konusunda daha hırslı davranmaya başladılar. Özellikle Holland ve Zeeland eyaletlerinde Amsterdam, Rotterdam, Veere ve Middelburg gibi şehirlerde birçok yeni şirket kurulmaya başlandı. Hemen hemen Asya'ya gönderilecek her yeni filo için yeni bir şirket kuruluyordu. Bazen iki şirket birleşerek ortak bir sefer gerçekleştirebiliyorlardı. 1595 yılında gönderilen bu ilk seferle birlikte 1602 yılında Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin kurulmasına kadar geçen zamanda Hollandalılar Asya'ya farklı şirketlere ait 15 sefer düzenlediler ve bu seferlerde Asya'ya toplam 65 gemi gönderildi<sup>243</sup>. Birleşik Doğu Hindistan Şirketi tarihinde bu şirketlere ilk şirketler anlamında *Voorcompagniën* denilmektedir<sup>244</sup>.

### 2.1.2. Oude Compagnie te Amsterdam (Eski Amsterdam Şirketi) ve Seferleri

Cornelis de Houtman'ın geri dönmesinden sonra Amsterdamlılar yeni bir sefer hazırlığına başladılar. Asya ticaretinin getirisinden pay almak isteyen yeni tüccarlar Compagnie van Verre'nin yanı sıra Amsterdam'da *Nieuw Compagnie te Amsterdam*

<sup>239</sup> Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 116.

<sup>240</sup> Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s. 16; Els M. Jacobs, De Verenigde Oost-Indische Compagnie, s. 26; Joris Moes, Amsterdam en de VOC, Amsterdam, 2002, s. 17.

<sup>241</sup> Bkz. Harita: 7, s. 126.

<sup>242</sup> Els M. Jacobs, De Verenigde Oost-Indische Compagnie, s. 26; Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s. 16.

<sup>243</sup> Bkz. Tablo: 1, s. 129.

<sup>244</sup> Leonard Blusse- Jaap de Moor; Nederlanders Overzee, s. 39; Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s. 19; Joris Moes, Amsterdam en de VOC, s. 16.

(Yeni Amsterdam Şirketi) adında yeni bir şirket kurdular. Ancak bu iki Amsterdam şirketi bir süre sonra birleşerek *Oude Compagnie te Amsterdam*<sup>245</sup> adını aldılar<sup>246</sup>.

Oude Compagnie hemen yeni bir sefer hazırlığına başladı. 1 Mayıs 1598 tarihinde 8 gemiden oluşan bir filo yine Texel Limanında Asya'ya gitmek üzere hareket etti<sup>247</sup>. Bu gemileri Amiral Jacob van Neck ve Wybrant van Warwijck idare ediyordu<sup>248</sup>. Ancak bu gemilerin hareketinden daha önce Mart 1598'de Zeeland'ın Veere şehrinde kurulan Veerse Compagnie ve Middelburgse Compagnie adlı şirketler Compagnie Van Verre'dan sonra ikinci Hollanda filosu olarak Asya'ya yelken açmışlardı. Ancak Oude Compagnie'ye ait gemiler diğerlerinden önce Hollanda'ya geri döndükleri için Oude Compagnie'nin bu seferi *İkinci Asya Seferi* olarak kabul edilmektedir<sup>249</sup>.

Oude Compagnie'ye ait gemiler Hollanda'dan hareket ettikten sonra Jacob Van Neck idaresinde Madagaskar'da durakladılar. Ancak Wybrant Van Warwijck idaresindeki gemiler burada durmayıp daha doğuya doğru ilerlediler. Madagaskar'ın daha doğusunda ıssız bir ada buldular. Mauritius<sup>250</sup> adını verdikleri bu adadan ihtiyaç duydukları temiz içme suyu, balık, et ve meyve tedarik ettiler. Hollandalılar yeni keşfettikleri bu adanın kendilerine ait olduğunu belirtmek için buradaki ağaçlara Holland, Zeeland ve Amsterdam armalarını kazıdılar<sup>251</sup>. Oysaki o dönemde kimsenin yaşamadığı bu ada Portekizliler tarafından bilinmekte ve Asya yolunda ihtiyaçların tedariki için kullanılmaktaydı. Portekizliler yaptıkları haritalarda bu adayı "Diego de Reys" olarak adlandırmışlardı<sup>252</sup>.

Jacob van Neck 26 Kasım 1598 tarihinde Bantam'a ulaştı. Hemen iyi ilişkiler kurmaya çalışan Van Neck, kısa sürede önemli miktarda biber satın aldı. Ancak Cavalılar durmadan fiyat arttırıyorlardı. Çünkü tercümanlardan biri biberin Avrupa'da inanılmaz fiyatlarla satıldığını ağzından kaçırmıştı. Mauritius Adası'nda uzun süre duraklayan Wybrant Van Warwijck idaresindeki gemiler 1598 yılının son günlerinde Bantam'a ulaştığı sırada Jacob Van Neck idaresindeki gemiler neredeyse depolarını

<sup>245</sup>Oude Oost-İndische Compagnie olarak da geçmektedir. Bkz. Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 117.

<sup>246</sup>Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s. 17; Menno Witteveen, Een Onderneming van Landsbelang, De oprichting van Oost-İndische Compagnie in 1602, Amsterdam, 2002, s. 37.

<sup>247</sup>Menno Witteveen, Een Onderneming van Landsbelang, s. 37.

<sup>248</sup>Els M. Jacobs, De Verenigde Oost-Indische Compagnie, s. 26; Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s. 19.

<sup>249</sup>Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 117.

<sup>250</sup>Madagaskar'ın yaklaşık 900 km. doğusunda günümüzde Mauritius Cumhuriyeti'nin bulunduğu ülke.

<sup>251</sup>Els M. Jacobs, De Verenigde Oost-Indische Compagnie, s. 27; Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 119.

<sup>252</sup>Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 119.

baharatla doldurmuşlardı<sup>253</sup>. Jacob Van Neck idaresinde Mauritius, Hollandia, Vriesland ve Overijssel adlı gemiler biber dolu olarak 11 Ocak 1599 tarihinde Hollanda'ya dönmek üzere Bantam'dan ayrıldı<sup>254</sup>. Bu tarihten altı ay kadar sonra 17 Temmuz 1599 tarihinde mürettebat arasında ortaya çıkan iskorbüt hastalığından başka hiçbir problemle karşılaşmadan Hollanda'ya geri döndüler<sup>255</sup>.

Jacob van Neck'in idaresindeki dört gemi ile Hollanda'ya dönmesi coşkuyla karşılandı. Bu sefer Cernelis De Houtman'ın ilk seferini gölgede bıraktı. Bu sefer hem rekor bir zamanda tamamlanmış hemde gemiler Hollanda'ya depoları, biber, kuru karanfil, tarçın, foeli ve muskat yüklü olarak dönmüşlerdi. Bu seferin girişimcilerine getirisi de büyük oldu. Bu gemilerde toplam 760 000 florin değerinde yük bulunmaktaydı. Bu da % 400 oranında bir kâr anlamına geliyordu<sup>256</sup>.

Wybrant Van Warwijck ise idaresindeki diğer dört gemi ile birlikte 9 Ocak 1599 tarihinde Bantam'dan ayrılarak Molukka Adaları'na doğru hareket etti. İlk olarak Ambon Adası'na uğrayan Hollanda gemileri, burada Ambonlular tarafından kuşatıldıysa da aralarında herhangi bir çatışma olmadı. Hollandalılar Ambon idarecilerine yine yün kumaşlar, kadifeler, cam eşyalar ve yaldızlı aynalar hediye ettiler. Ambonlular Hollandalıların ne maksatla geldiklerini öğrendikten sonra onları iyi karşıladılar. Hollandalılara satın aldıkları emtiayı koyacak bir depo verildi. Burada her şey yolunda gittikten sonra Wybrant Van Warwijck idaresinde iki gemi Ternate Adası'na doğru yelken açarken diğer iki gemi ise Jacobs Van Heemskerck idaresinde Banda Adalarına doğru hareket ettiler<sup>257</sup>.

Wybrant Van Warwijck 23 Mayıs 1599'da Ternate'ye ulaştı. Ternate, palmiyeleriyle, badem ağaçlarıyla ve kuru karanfilleriyle Hollandalıların dikkatini çekti. Ayrıca burada fiyatlar da çok uygundu. Wybrant Van Warwijck buradan ayrılmadan önce Franck van der Does liderliğinde altı kişiyi burada bırakıp, bir depo yapmaları ve bir sonraki filoya ürün toplamaları için görevlendirdi. Hollanda'ya dönmek üzere buradan ayrılan Wybrant van Warwijck idaresinde ki Hollandalılar rüzgâr ve aksi yöndeki dalgalardan dolayı çok yavaş ilerlediler. 19 Ağustos 1599 tarihinde Ternate'den

<sup>253</sup> Els M. Jacobs, *De Verenigde Oost-Indische Compagnie*, s. 27; Wim Wennekes, *Gouden Handel*, s. 120.

<sup>254</sup> Wim Wennekes, *Gouden Handel*, s. 120.

<sup>255</sup> Els M. Jacobs, *De Verenigde Oost-Indische Compagnie*, s. 27; Wim Wennekes, *Gouden Handel*, s. 120.

<sup>256</sup> Menno Witteveen, *Een Onderneming van landsbelang*, s. 38.

<sup>257</sup> Wim Wennekes, *Gouden Handel*, s. 120- 121.

ayrılan Hollandalılar ancak bir sonraki yılın ağustos ayı sonunda Hollanda'ya varabildiler. Jacobs Van Heemskerck idaresinde Banda Adaları'na giden Hollandalılar ise buradan özellikle muskat ve foeli satın aldılar. Jacobs Van Heemskerck'de Banda Adaları'ndan ayrılmadan önce Banda-Neira ve Lontor (*Büyük Banda*) Adalarında Adriaen Van Veen liderliğindeki 20 kişiyi bıraktı. Bunlar da bir sonraki Hollanda ticaret filosuna hazırlık yapmakla görevlendirilmişlerdi. Buradan Hollanda'ya hareket eden Jacobs Van Heemskerck idaresindeki iki gemi Wybrant van Warwijck'dan daha önce 19 Mayıs 1600 tarihinde Hollanda'ya ulaşabildi<sup>258</sup>.

Holland Eyaleti'nin bu Asya seferi de müthiş bir başarı ile sonuçlanmıştı. Bu gemiler 600 000 pond biber, 250 000 pond kuru karanfil, 20 000 pond foeli ve bunun yanı sıra diğerleri kadar büyük miktarlarda olmasa da tarçın, ipek ve porselen yüklü olarak Hollanda'ya geri dönmüştü<sup>259</sup>. Bu gemilerin getirdikleri yük bir buçuk milyon florin değerindeydi. Bu dönemde yazılmış eserlerde, "Holland, Holland olalı buraya, böylesi zenginliklerle yüklü gemiler gelmedi" denilmektedir<sup>260</sup>.

Bundan sonra Oude Compagnie 1599 yılında Steven Van Der Haeghen komutasındaki üç gemiyi Asya'ya gönderdi. Yine aynı yıl bu şirketin Jacob Wilkens komutasındaki dört gemisi Asya'ya gitmek üzere yelken açtı. 1600 yılında daha önce 1598'de başarılı bir seyahat gerçekleştirmiş olan Jacob Van Neck idaresindeki altı gemi Asya'ya gönderildi. Oude Compagnie 1601 yılında Nieuw Brabantse Compagnie ile birleşmeden önce Wolfert Harmensz idaresinde Asya'ya göndermiş olduğu beş gemi ancak 1603 yılında yani Birleşik Doğu Hindistan Şirketi kurulduktan sonra ülkeye geri dönebildi<sup>261</sup>.

### 2.1.3. Holland Eyaleti'nde Kurulan Diğer Şirketler ve Asya Seferleri

Bu başarılı seyahatlerin yanı sıra 1598 yılında Rotterdam'da iki yeni şirket kuruldu<sup>262</sup>. Magellaanse Compagnie ve Rotterdamse Compagnie<sup>263</sup> adlı bu şirketler 1598 yılında birer sefer gerçekleştirdiler. Bunlardan Rotterdamse Compagnie'nin

<sup>258</sup> Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 122- 124.

<sup>259</sup> Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 124.

<sup>260</sup> Menno Witteveen, Een Onderneming van Landsbelang, s.38; Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 124; Els M. Jacobs, De Verenigde Oost-Indische Compagnie, s. 29; Femme Simon Gaastra; De Geschiedenis van de VOC, s.17; "Soo langhe als Hollant Hollant is gheweest waren er so ryckelyk gheladen schepen niet aangekomen"

<sup>261</sup> Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s. 19.

<sup>262</sup> Jonathan I. Israel, Nederland Als Centrum Van de Wereldhandel, s. 85.

<sup>263</sup> Rotterdamse Compagnie'nin adı bazı Magellaanse Compagnie olarak ta geçmektedir. Bkz. Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s. 19.

kurucularının neredeyse tamamı Brabantlıydı ve Pieter Van Der Haegen etrafında toplanmışlardı<sup>264</sup>. Bu şirketin en büyük katılımcısı ise Mechelenli tüccar ve banker olan Johan Van Der Weken idi. Pieter van der Haegen ve diğer küçük ortaklar birlikte bu sefere 250.000 florin yatırmışken, Van Der Weken onlar kadar parayı tek başına yatırmıştı<sup>265</sup>.

Rotterdamse Compagnie'ye ait beş gemi batıya doğru yelken açarak Macellan Boğazı'ndan Asya'ya ulaşmak üzere hareket etti. Bu gemileri Jacques Mahu ve Simon De Cordes komuta ediyorlardı<sup>266</sup>. Hollandalıların amacı, İspanyolların elindeki Güney-Amerika kıyılarına varıp, buradaki gümüş kaynaklarına ulaşmaktı. Buradan elde edecekleri gümüşle Asya'dan daha fazla baharat getireceklerdi. Böylece daha fazla kâr elde edeceklerdi. Ancak bu seyahat esnasında işler yolunda gitmedi. Bu gemilerden sadece biri Hollanda'ya geri dönebildi. Diğer gemiler Güney Amerika'da İspanyolların ve Molukka Adaları civarında Portekizlilerin saldırılarına uğradılar. Mürettebatın çoğu öldürüldü veya hapsedildi. Sadece De Liefde isimli gemi İngiliz kılavuz William Adams'ın yardımıyla Japonya kıyılarına ulaşabildi. Burada Japonlar tarafında iyi karşılanan Hollandalılar hayatlarının geri kalanını burada geçirdiler. 1605 yılında denizci Quaeckernaek ve tüccar Van Santfort Patani'ye ulaştıklarında burada bazı Hollandalılar ile karşılaştılar. Bunların yardımıyla Japonlardan ticaret izni alabildiler. Böylece Hollandalılar ile Japonlar arasında ilk ticari ilişkiler başlamış oldu<sup>267</sup>.

Magellaanse Compagnie ise yine 1598 yılında Olivier Van Noort idaresindeki 4 gemiyi batıdan Asya'ya ulaşmak üzere Macellan Boğazı'na doğru gönderdi<sup>268</sup>. Bu gemiler Macellan Boğazı'nı aşıp buradan Meksika'ya kadar kuzeye doğru ilerlediler. Bu yolculuk sırasında karşılaştıkları bazı İspanyol gemilerini yağmaladılar. Bu gemilerden önemli miktarda şarap, meyve, yağ, deri ve üç at elde ettiler. Bundan sonra Filipinlere doğru yelken açan Hollandalılar burada İspanyollardan kaçarak Java'ya ulaştılar. 27 Ağustos 1601 tarihinde Ümit Burnu yolundan Hollanda'ya geri dönen bu gemiler, Hollandalılar tarafından yapılmış olan ilk dünya turunu da gerçekleştirmiş oldular<sup>269</sup>.

<sup>264</sup>Jonathan I. Israel, *Nederland Als Centrum Van de Wereldhandel*, s. 85.

<sup>265</sup>Wim Wennekes, *Gouden Handel*, s. 286.

<sup>266</sup>Femme Simon Gaastra, *De Geschiedenis van de VOC*, s.19.

<sup>267</sup>Els M. Jacobs, *De Verenigde Oost-Indische Compagnie*, s.30- 32.

<sup>268</sup>Femme Simon Gaastra, *De Geschiedenis van de VOC*, s. 19; Wim Wennekes, *Gouden Handel*, s. 288.

<sup>269</sup>Wim Wennekes, *Gouden Handel*, s. 288.

Bunlardan başka Amsterdam'da 1599 yılında Flaman tüccarlar *Nieuw Brabantse Compagnie*'yi (Yeni Brabant Şirketi) kurdular<sup>270</sup>. Amsterdamlı Gerards Reynst dışında, bu şirketin kurucusu Isaac Le Maire ve arkadaşlarının çoğu Brabantlı'ydılar<sup>271</sup>. Nieuw Brabantse Compagnie aynı yılın Aralık ayında dört gemiden oluşan bir filoyu Bantam'a gönderdi. Bu Amsterdam gemilerini Pieter Both adlı denizci komuta etmekteydi<sup>272</sup>. Nieuw Brabantse Compagnie 1600 yılında yine iki gemisini Asya'ya gönderdiyse de daha bu gemiler geri dönmeden Amsterdam'da Oude Compagnie ile birleşme kararı aldılar<sup>273</sup>. Guillame Senescal idaresindeki bu ikinci Nieuw Brabantse Compagnie filosu ancak 1602 yılında ülkeye geri döndü. Bu iki şirketin birleşmesiyle kurulan *Verenigde Compagnie te Amsterdam* (Birleşik Amsterdam Şirketi), Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin kurulmasına kadar geçen sürede 1601 yılında Asya'ya sadece bir ticaret filosu gönderebildi. Jacob Van Heemskerck idaresindeki bu filo sekiz gemiden oluşmaktaydı ve bu gemilerin tamamının dönüşü 1604 yılını buldu<sup>274</sup>.

Holland'da kurulmuş olan diğer bir şirket de Delftse Compagnie ya da Delftse Vennotschap adıyla anılan Delft ortaklığıydı. Delftli tüccarlarda diğer şehirlerdeki tüccarlar gibi Asya ticaretinin nimetlerinden faydalanmak istiyorlardı. Bunun için bir araya gelen tüccarlar diğer şirketleri örnek alarak bir girişimde bulundular. Tüccar ve fabrikatör 12 kişiden oluşan bu grup ilk toplantısını 1 Ekim 1601 tarihinde yaptı. Bu toplantıdan sonra *De Haai* adında bir gemiyi kiralayan Delftli ortaklar Asya'ya gönderecekleri bu gemi için hazırlıklar yapmaya başladılar. Adriaan Cornelisz Haai adındaki denizciyi kaptan olarak görevlendirdiler. Haai aynı zamanda kiraladıkları geminin de sahibiydi. 17 Ekim'de Delftli ortaklardan Jasper Meerman, Rotterdamse Compagnie idarecileriyle birlikte hareket etmek için görüştü. Ancak bu hazırlıklar devam ederken diğer yandan Birleşik Eyaletler Genel Meclisi, Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'ni kurmak için girişimlere başlamıştı. Bu nedenle Delft Şirketi Asya'ya bir sefer gerçekleştiremeden bir süre sonra kurulacak olan Birleşik Doğu Hindistan Şirketi bünyesine dâhil oldu<sup>275</sup>.

<sup>270</sup>Menno Witteveen, *Een Onderneming van Landsbelang*, s. 40.

<sup>271</sup>Jonathan I. Israel, *Nederland Als Centrum Van de Wereldhandel*, s. 85.

<sup>272</sup>Femme Simon Gaastra, *De Geschiedenis van de VOC*, s. 19.

<sup>273</sup>Menno Witteveen, *Een Onderneming van Landsbelang*, s. 40.

<sup>274</sup>Femme Simon Gaastra, *De Geschiedenis van de VOC*, s. 19.

<sup>275</sup>L.L.M. Eekhout, "Een Bedrijf In Bedrijf: Organisatie en Werkverdeling van De Kamer Delft" *Delft En De Oostindische Compagnie*, Amsterdam, 1987, s. 14.

#### 2.1.4. Zeeland Eyaleti Şirketleri ve Asya Seferleri

Cornelis De Houtman'ın Ağustos 1597 tarihinde Hollanda'ya dönmesiyle başarılı bir şekilde tamamlanmış olan Hollandalıların ilk Asya seyahatinden sonra yalnız Hollandlılar arasında değil Zeeland Eyaleti'nde de bir an önce Asya'ya gitme isteği uyandı. Bu konuda bir araya gelmiş olan Zeelandlı girişimciler Asya'ya kendi ticari filolarını göndermek için şirketler kurmaya başladılar. 1597 yılında Zeelandlılar adına Doğu Hindistan ticaretini gerçekleştirmek için Middelburg ve Veere şehirlerinde olmak üzere iki yeni şirket kuruldu. Compagnie Van Verre örneğinde Holland Eyaleti'nin bu şirkete sağladığı, silah ve mühimmat yardımı gibi, Zeeland Eyalet Meclisi de yeni kurulmuş bu şirketleri silah ve mühimmat ile destekledi.

Cornelis de Houtman'ın geri dönmesinden sonra, daha Hollandlılar ikinci seferlerine çıkmadan önce, Zeeland'ın Veere şehrinde kurulmuş olan Veerse Compagnie'ye ve Middelburse Compagnie'ye<sup>276</sup> ait gemiler Mart 1598' Asya'ya yelken açtılar<sup>277</sup>. Balthasar de Moucheron ve arkadaşlarının ortaklığıyla kurulan Veerse Compagnie adlı şirkete ait Leeuw ve Leeuwin adlı gemiler 233 kişiden oluşan personeliyle 30 Haziran 1599'da Açe'ye ulaştılar. Ancak burada işler yolunda gitmedi. Portekizlilerinde kışkırtmalarıyla Cornelis de Houtman ve onlarca arkadaşı Açeliler tarafından öldürüldü.<sup>278</sup> Cornelis De Houtman'ın kardeşi Frederik ve bazı arkadaşları burada hapsedildi. Geri kalanlar De Moucheron'un kuzeni Guyon Le Fort liderliğinde kaçmak zorunda kaldılar. 8 Ağustos 1600 tarihinde her iki gemi Asya'dan hiçbir ürün getiremeden Hollanda'ya geri döndüler<sup>279</sup>.

Middelburgse Compagnie ise 25 Mart 1598 tarihinde *De Langebark*, *De Zon* ve *De Man* adlı gemiler, Zeeland'dan ayrıldılar.<sup>280</sup> Bu gemileri Gerard Le Roy idare etmekteydi.<sup>281</sup> De Man adlı geminin yolculuğu çok kısa sürdü. Daha Dover yakınlarındayken alabora olup yolculuğa devam edemedi. Diğer iki gemi Bantam'a ulaşabildiler. Ancak bu gemiler Bantam'a ulaştınca da bir talihsizlik yaşadılar. Çünkü onların Bantam'a ulaşmasından bir süre önce buradaki bütün biberi Hindistanlı ve Çinli tüccarlar satın almışlardı. Bir sonra ki biber hasadıysa sekiz ay sonraydı ve

<sup>276</sup>Middelburgse Compagnie Ten Haeff olarak ta geçmektedir. Bkz. Menno Witteveen, Een Onderneming van landsbelang, s. 40.

<sup>277</sup>Wim Wenkes, Gouden Handel, s. 117.

<sup>278</sup>Menno Witteveen, Een Onderneming van Landsbelang, s. 34; Wim Wenkes, Gouden Handel, s. 125.

<sup>279</sup>Wim Wenkes, Gouden Handel, s. 125.

<sup>280</sup>Menno Witteveen, Een Onderneming van landsbelang, s. 34.

<sup>281</sup>Femme Simon Gastra, De Geschiedenis van de VOC, s.19.

Hollandalılar bunu beklemeliydiler. Nihayet Hollanda'dan hareket etmelerinden iki yıl kadar sonra depoları önemli miktarda dolu olarak geri dönebildiler<sup>282</sup>.

1600 yılında Veerse Compagnie'nin bazı ortakları Middelburgse Compagnie ile birleşme kararı aldılar. Bu iki Zeeland şirketi'nin birleşmesiyle Verenigde Zeeuwse Compagnie (Birleşik Zeeland Şirketi) kuruldu. Ancak Balthasar De Moucheron ve birkaç arkadaşı bu birleşmenin dışında kaldı<sup>283</sup>. Bu şirketin başına Balthasar Van Vlierden görevlendirildi<sup>284</sup>. Verenigde Zeeuwse Compagnie 28 Ocak 1601 tarihinde Gerard Le Roy idaresinde ki dört gemiyi Açe'ye gönderdi<sup>285</sup>. Zeelandia, Middelburg, Langebark ve De Zon adlarındaki gemilerden oluşan bu filonun tüm hazırlıkları Balthasar Van Vlierden, Everart Becker, Geeraert Van Schoonhoven ve Laurens Bacx tarafından oluşturulan bir komisyonun öncülüğünde hazırlandı<sup>286</sup>.

Bu filonun idaresinde Gerard Le Roy'un yanı sıra Leurens Bicker'de görevlendirilmişti<sup>287</sup>. Gerard Le Roy, Veerse Compagnie'nin kendilerinden önce Açe'ye gerçekleştirmiş olduğu seyahatin kötü izlerini silmek için Açe sultanına çeşitli hediyelerle gitti. Ayrıca Le Roy'un yanında Prins Maurits Van Oranje tarafından Açe sultanına Portekizce yazılmış bir de mektup vardı. Bundan sonra Hollandalılar ile Açeliler arasında ilişkiler olumlu yönde değişmeye başladı. Ayrıca Açe'de hapsedilmiş olan Frederik De Houtman ve arkadaşları serbest bırakıldı. Hollandalılar burada rahatça ticaret yapma imtiyazı elde ettiler. Bu sırada Açe'de Zeelandia ve Langebercke adlarındaki iki gemi depoları biber dolu olarak 29 Kasım'da Hollanda'ya doğru hareket ettiler. Yanlarında hürriyetine yeniden kavuşmuş Frederik De Houtman'da vardı. Diğer iki gemiyse Açe'den Bantam'a doğru yola çıktı. Bu gemiler Bantam'a ulaştıklarında burada bir Portekiz filosunun demirlediğini görünce hemen Ambon'a yöneldiler. Ancak Ambon'a ulaştıklarında bir Portekiz filosunun buraya varmak üzere olduğunu haber alınca burada da durmadılar. Patani'ye doğru yelken açan Hollandalılar burada iyi ilişkiler kurdular. Patani'de bir takım imtiyazlar elde eden Hollandalılar ticaretlerini rahatça devam ettirebilmek için burada bir ticaret üssü kurdular. 1603 yılı mayıs ayının sonunda bu gemiler de Hollanda'ya geri döndüler<sup>288</sup>.

<sup>282</sup> Menno Witteveen, Een Onderneming van landsbelang, s. 33.

<sup>283</sup> Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s. 20.

<sup>284</sup> Roelof Van Gelder– Lodewijk Wagenaar, Sporen van De Compagnie, De VOC in Nederland, Amsterdam, 1988, s. 123.

<sup>285</sup> Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 126.

<sup>286</sup> Roelof Van Gelder– Lodewijk Wagenaar, Sporen van De Compagnie, s. 123.

<sup>287</sup> Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s. 19.

<sup>288</sup> Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 126- 127.



Veerse Compagnie ve Middelburgse Compagnie'nin birleşmesiyle kurulan Verenigde Zeeuwse Compagnie'ye katılmayan Balthasar De Moucheron ve birkaç arkadaşı De Moucheron etrafında birleşerek 1601'de *Compagnie Van De Moucheron*'u kurdular. Compagnie van de Moucheron 1601 yılında Joris van Spilbergen idaresinde üç gemiyi Asya'ya gönderdi<sup>289</sup>. 5 Mayıs 1601 tarihinde Veere'den hareket eden Ram, Scaap ve Lam adlarındaki bu üç gemi 31 Mayıs 1602'de Seylan'a ulaştı. Enkhuizenli denizci Cornelis Vennip'in yazdıklarından elde edilen bilgilere göre bu filo 31 Mayıs'ta Batticoala'ya ulaştı. Van Linschoten'in İtinerario'sundan elde edilen bilgilere göreyse Seylan'da çok kaliteli tarçın, yakut ve diğer değerli taşlar bulunuyordu. Seylan'da kral ile de görüşme imkânı bulan Hollandalılar burada da hoş karşılandılar. Seylan'da önemli miktarda karabiber, zencefil, zerdeçal, muskat, foeli ve kakule gibi baharatlar bulunuyordu. Hollandalılar 2 Eylül 1602'de buradan bir daha geleceklerine dair söz vererek ayrıldılar. Buradan ayrıldıktan sonra Açe ve Bantam'a uğrayan Hollandalılar ancak 24 Mart 1604 tarihinde Hollanda'ya geri dönebildiler. Onların geri dönmelerinden iki yıl kadar önce Birleşik Doğu Hindistan Şirketi kurulmuştu. Bu nedenle Balthasar de Moucheron Asya'ya yeni bir ticaret seferi düzenleyemedi<sup>290</sup>.

Birleşik Doğu Hindistan Şirketi öncesinde kurulan şirketlerin Asya'dan tedarik ettikleri ürünler, ilk önce Hollandalıların taleplerine cevap verdikten sonra bu şirketler, ürünlerini Avrupa pazarına sunuyorlardı. Ancak Asya ticaret mallarının Avrupa pazarına bolca sürülmesi fiyatların düşmesine neden oluyordu. Bundan sonra Johan van Oldenbarnevelt<sup>291</sup> Hollandalıların birlikte çalışmasını teşvik etti. Bu şirketlerin birleşmesi Asya seferlerinde sermayenin ve Portekiz ve İspanyollara karşı askeri gücün birleşmesi demektir. Ancak bu birleşmenin gerçekleşmesi ilk etapta çok zor görünüyordu. Özellikle Zeelandlılar, Amsterdamlılar ile birleşmek istemiyorlardı. Ancak 1600 yılında birleşmenin ilk adımları atılarak Zeeland'da faaliyet göstermekte olan kumpanyalar birleşerek Verenigde Zeeuwse Compagnie'yi (Birleşik Zeeland Şirketi) kurdular. Ancak Balthasar de Moucheron bu birleşmenin dışında kalarak kendi şirketini kurdu. Ayrıca Amsterdam'da da Oude Compagnie ve Nieuwe Brabantse

<sup>289</sup> Femme Simon Gaastra, *De Geschiedenis van de VOC*, s. 19.

<sup>290</sup> Wim Wennekes, *Gouden Handel*, s. 130- 133.

<sup>291</sup> Johan van Oldenbarnevelt (1547-1619); 1570 yılında avukat olan Van Oldenbarnevelt, 1572 yılında Willem van Oranje'nin yanında görev almış onun ölümünden sonra oğlu Prens Maurits'in idareye gelmesinde etkili olmuş ve özellikle 1584-1619 yılları arasında önemli görevlerde bulunmuş Hollandalı devlet adamı ve hukukçudur.

Compagnie bir araya gelerek “Birleşik Amsterdam Doğu Hindistan Şirketi”ni kurdular<sup>292</sup>. Bu şirket Amsterdam şehri ticaret tekeli elde etti<sup>293</sup>.

1595-1602 yılları arasında Hollandalılar seyahatlerini genellikle bugünkü Endonezya Adaları’na yoğunlaştırdılar. Burada Java, Sumatra, Molukka ve Banda adalarında önemli ticari faaliyetlerde bulundular. Buralardan en çok biber, tarçın, muskat ve foeli satın aldılar. Buradan Çin kıyılarına ulaşan Hollandalılar, Makao ve Patani’de de ticari faaliyetlerde bulundular. Ancak birçok şehirde farklı şirketlerin kurulması ve bunların birbirleriyle rekabet halinde olmaları Hollanda Birleşik Eyaletler Genel Meclisi’ni, bu konuda bir düzenleme yapmaya sevk etti. Bu nedenle tüm şirket idarecileriyle görüşülüp, bu şirketlerin birleştirilmesi ve bu yeni şirkete ticaret yapma tekeli verilmesi düşünülüyordu.

## **2.2. Birleşik Doğu Hindistan Şirketi’nin Kuruluşu ve Şirketin Hollanda İdaresi**

### **2.2.1. Birleşik Doğu Hindistan Şirketi’nin Kuruluşu**

1601 yılı sonuna gelindiğinde Hollandalılar 1595 yılından beri Asya’ya on beş sefer düzenlemiş ve bu seferlerde toplamda altmış beş gemiyi Asya’ya göndermişlerdi. Bu altı yıl sonunda Hollandalıların Asya ticareti Portekiz ticaretine kıyasla daha başarılı oldu. Özellikle ilk zamanlarda önemli kazançlar elde edildi. Bunun sonucunda Amsterdam’ın yanı sıra Rotterdam, Middelburg, Veere’da şirketler ortaya çıktı. Bunlardan sonra Hoorn, Enkhuizen, Delft ve Dordrecht gibi şehirlerde de bazı yatırımlar yapılmaya başlandı. Mevcut şirketler arasında önemli bir rekabet bulunuyordu. Dönemin kayıtlarına göre bu rekabet sonucunda Endonezya’da karabiber fiyatları altı yıl öncesine kıyasla % 100 oranında artmıştı. Ayrıca Hollanda’da gerçekleşen büyük karabiber ve baharat arzı neticesinde fiyatlarda da önemli miktarda düşüş meydana gelmişti. Bu durumdan tüccarlar da hoşnut değildi. İlk olarak Van Oldenbarnevelt ve Holland Eyaleti Hollandalıların Asya ticaretinin kısa zaman sonra bozulacağı hususunda ikna edildi. Bu ticaretin bozulması hâlinde Hollandalılar üstünlüğü yine Portekizlilere kaptıracaklardı. Devletin bu duruma el koyması ve bu şirketlerin idarecileriyle görüşüp bu duruma bir çözüm bulması gerekiyordu<sup>294</sup>.

<sup>292</sup> Bkz. Tablo: 2, s. 130.

<sup>293</sup> Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s. 20.

<sup>294</sup> Jonathan I. Israel, Nederland Als Centrum Van de Wereldhandel, s. 86.

Daha 1598 yılı ocak ayında ilk Asya seferinden hemen sonra Amsterdam ve Zeeland Şirketleri, Birleşik Eyaletler Genel Meclisi tarafından Asya ticareti konusunda uyumlu bir şekilde hareket etmeleri hususunda uyarıldılar. Ama her iki tarafta bu konuda özgür davranmaktan yanaydı. Ancak 1599 yılında Oude Compagnie, Holland Eyalet Meclisi'ne başvurup altı yıl süreyle Holland adına Bantam'da ticaret yapma tekeli almak istedi. Bundan sonra diğer bir Holland şehri olan Hoornlu bazı tüccarlar da kuracakları şirkete Holland Meclisi'nin Amsterdamlılara sağladığı imkânlar gibi imkânlar sunmasını talep ettiler. Bunu üzerine Holland Meclisi Van Oldenbarneveltd başkanlığında bir komisyon kurup bu durumu değerlendirdi. Bu komisyon 25 Ağustos-9 Eylül tarihleri arasında oturumlar düzenledi. Ancak bu görüşmeler sonucunda herhangi bir gelişme sağlanamadı. 1600 sonbaharında bu konu yeniden gündeme geldi. Bundan sonra Holland Meclisi yeniden bir komisyon kurup, Amsterdam, Rotterdam, Delft, Dordrecht, Hoorn ve Enkhuizen temsilcileriyle görüştü. Bu görüşmeler 15 Mayıs 1601 tarihinde sonuçlandı. Bu şirketler eyaletten sadece koruma amaçlı silah ve mühimmat istemiyorlardı. Bunun yanı sıra Asya'ya ticaret yapacak tüm şirketlerin bir çatı altında toplanmasını ve bu birleşmeyle ortaya çıkacak şirkete ise meclis tarafından ticaret tekeli ve Asya'da özgürce hareket etmek gibi haklar verilmesini istiyorlardı. Görüşmeler olumlu geçmesine rağmen kesin bir neticeye ulaşamadı<sup>295</sup>.

Bundan sonra Amsterdamlılar 1601 yılı Eylül ayında yeniden Holland Meclisi'ne başvuruda bulundular. Amsterdamlılar bu kez yirmi veya yirmi beş yıllık bir imtiyaz verilmesini ve bunun tüm ülke adına olmasını istiyordu. Holland temsilcileri ise Ekim ayında Genel Meclise bu talebi iletiler. Ancak Amsterdamlıların yanı sıra Middelburg, Rotterdam ve diğer kuzey Holland şehirlerinin bir araya getirilmesi ve bu haklardan yararlanmalarını talep ettiler. Aslında Holland Meclisi mayıs ile ekim ayları arasında ileride oluşacak Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin yapısını şekillendirmişti<sup>296</sup>. Genel Meclis'de bu hakların sadece bir şehir veya bir eyalete verilmesinden yana değildi. Bu nedenle Genel Meclis 1600 yılından önce kurulan İngiliz Doğu Hindistan Şirketi örnek alınarak yeni bir oluşumdan tavır aldı<sup>297</sup>.

7 Kasım'da 1601 tarihinde Birleşik Eyaletler Genel Meclisi, Holland Meclisi'nin ülke genelinde bir şirket kurulması fikrini desteklediğini açıkladı<sup>298</sup>. Prens Maurits bu

<sup>295</sup> Menno Witteveen, *Een Onderneming van Landsbelang*, s. 46.

<sup>296</sup> Menno Witteveen, *Een Onderneming van Landsbelang*, s. 47.

<sup>297</sup> Wim Wennekes, *Gouden Handel*, s. 134.

<sup>298</sup> Menno Witteveen, *Een Onderneming van Landsbelang*, s. 48.

birleşmeyi gerçekleştirmek için aracı oldu ve bizzat ikna çabalarına katıldı<sup>299</sup>. Ancak bu konuda en büyük çabayı Johan Van Oldenbarnevelt gösteriyordu. Aslında bu birleşme isteğinin arka planında İspanyollara karşı olan mücadele vardı<sup>300</sup>. Bundan sonra Zeeland Eyaleti birleşme hususunda o zamana kadar ki ki olumsuz tavrından vazgeçmek zorunda kalacaktı. Aslında Zeelandlılar, yeni kurulacak şirkette Amsterdamlılar üstün durumda olmalarından endişe duyuyorlardı. Çünkü tüm şirketlerin ortaya koyduğundan daha fazla bir miktarı Amsterdamlılar tek başlarına bir araya getirebilirlerdi<sup>301</sup>. Genel Meclis bir komisyon kurup ilgili şirket temsilcileriyle görüştü. 15 Ocak 1602 tarihindeki görüşmede Johan Van Oldenbarnevelt, birlikte hareket etmenin sorunlarını gidereceğini ve bu birlikteliğin Hollanda'nın varlığının bir güvencesi olduğunu söylüyordu.<sup>302</sup> Tüm bu çabalar sonunda nihayet herkesin kabul edebileceği bir formül bulundu. Zorlu görüşmelerden sonra nihayet 20 Mart 1602 tarihinde görüşmeler sonuç vermiş ve yapılan görüşmelerden sonra “ octroy opte Vereniging der Compagnieen” denen nizamname ile Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi, kısa adıyla VOC (*Verenigde Oost Indische Compagnie*) resmen kuruldu<sup>303</sup>.

Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin yapısı bu nizamname ile sağlandı. 46 paragraftan oluşan bu nizamname ile Birleşik Eyaletler Meclisi, şirkete ticari, askeri, hukuki ve hatta özerk bir takım imtiyazlar verdi. Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi yirmi bir yıllık bir süre için Hollanda adına Ümit Burnu, Macellan Boğazı ve Güney Amerika'nın güneyinden olmak üzere Hindistan'a ulaşan tüm yollarda serbestçe ticaret yapma hakkı elde etti. Bu şirket ulaştığı tüm ülkelerde o ülkenin idarecileriyle ticari görüşmeler yapma, askeri ve sivil personel istihdam etme, gerektiğinde kale inşa etme ve hatta şiddet kullanma, savaşma ve anlaşma yapma haklarına sahipti<sup>304</sup>. Ayrıca Doğu Hindistan ticareti bu şirketin tekelindeydi. Şirket ihraç edeceği mallar ve sermayesi üzerinden devlete yıllık % 3 oranında vergi verecek, ithalatı ise serbestçe yapabilecekti. Şirket idarecileri yukarıdaki haklarının yanı sıra buldukları yerlerde

<sup>299</sup> Femme Simon Gaastra, *De Geschiedenis van de VOC*, s. 19.

<sup>300</sup> Joris Moes, *Amsterdam en de VOC*, s. 17.

<sup>301</sup> Femme Simon Gaastra, *De Geschiedenis van de VOC*, s.21.

<sup>302</sup> Wim Wennekes, *Gouden Handel*, s. 134.

<sup>303</sup> Leonard Blusse- Jaap de Moor, *Nederlanders Overzee*, s. 40; Femme Simon Gaastra, *De Geschiedenis van de VOC*, s. 20; Wim Wennekes, *Gouden Handel*, s. 135; Menno Witteveen, *Een Onderneming van Landsbelang*, s. 57.

<sup>304</sup> Wim Wennekes, *Gouden Handel*, s. 134; Femme Simon Gaastra, *De Geschiedenis van de VOC*, Zutphen, s. 21- 23; Roelof Van Gelder- Lodewijk Wagenaar, *Sporen van De Compagnie*, s. 11.

mahkemeler kurarak adaleti sağlamak ve para basmak gibi imtiyazlara da sahipti<sup>305</sup>. Bunun yanı sıra şirket gemileri Hollanda bayrağı üzerine şirketin Felemenkçe isminin kısaltması olan VOC ibaresinin bulunduğu bir de bayrak kullanacaklardı<sup>306</sup>. Ancak şirket idarecileri Genel Meclis'e karşı sorumluydular ve Asya'daki faaliyetleri konusunda Genel Meclisi bilgilendirmeleri gerekiyordu<sup>307</sup>. Hollanda'dan, Birleşik Doğu Hindistan Şirketi dışında Asya'ya giden olursa gemisinin ve eşyalarının haczedilmesiyle karşı karşıya kalırdı<sup>308</sup>.

Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin kuruluş nizamnamesinin içeriğinde ki pekçok madde bu yeni şirketin Hollanda'daki konumu ile alakalıydı. Birleşik Şirket'ten önceki ilk kumpanyaların bulunduğu şehirlerde şirketin bir merkezinin olması kararlaştırıldı. Buna göre şirketin Hollanda'nın altı farklı şehrinde birer merkezi bulunacaktı. Bu şehirler ilk şirketlerin kurulduğu şehirlerdi. Bunlar Amsterdam, Middelburg, Rotterdam, Hoorn, Enkhuizen ve Delft şehirleriydi<sup>309</sup>. Bu merkezlerin her biri personel edinme, kendi gemilerini yapma ve bunların ekipmanlarına sahip olma gibi haklara sahiptiler. Ancak yaptıkları tüm işlerde merkezi idareye karşı sorumluydular ve onların koydukları sınırların dışına çıkamazlardı<sup>310</sup>. Bu merkezlerin toplamda yetmiş altı idarecisi bulunuyordu. Şirketin idaresi ise *Heren XVII*<sup>311</sup> adlı bir kurula bırakıldı. On yedi idarecinin bulunduğu bu kurulun üyeleri yukarıdaki altı farklı merkez idarecileri arasından görevlendiriliyorlardı<sup>312</sup>.

Şirketin kurulması için gerekli olan sermaye ortak katılımı bir araya geldi. Bu farklı şehirlerde bulunan merkezler buldukları şehirlerde bir araya getirdikleri sermayeyi şirket idaresine sunacaklardı. Bu merkezler topladıkları parayı katılımcıların yatırdıkları sermayenin miktarına göre yukarıdan aşağıya doğru sıraladılar. Nihayet şirket kurulduğu sırada altı milyon florinden daha fazla bir sermaye bir araya gelmiş oldu<sup>313</sup>. Her biri 2.000 florin değerindeki yaklaşık 3300 hissedeni<sup>314</sup> oluşan şirket

<sup>305</sup> Raimondo Luraghi, Sömürgecilik Tarihi, (çev. Halim İnal), İstanbul, 2000, s. 141. Bkz. Resim- 2, s. 133.

<sup>306</sup> Bkz. Resim: 3, s. 134.

<sup>307</sup> Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s. 23.

<sup>308</sup> Roelof Van Gelder– Lodewijk Wagenaar, Sporen van De Compagnie, s. 11.

<sup>309</sup> Joris Moes, Amsterdam en de VOC, s.17; Roelof Van Gelder– Lodewijk Wagenaar, Sporen van De Compagnie, s. 11.

<sup>310</sup> Roelof Van Gelder– Lodewijk Wagenaar, Sporen van De Compagnie, s. 12.

<sup>311</sup> Onyeddi kişiden oluşan bu kurula Heeren 17 deniyordu. Heer kelimesi Felemenkçe'de *Bey, beyefendi, efendi* gibi anlamlara gelmektedir. Heren ise bu kelimenin çoğul halidir.

<sup>312</sup> Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 134; Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s. 23; Joris Moes, Amsterdam en de VOC, s. 17.

<sup>313</sup> Roelof Van Gelder– Lodewijk Wagenaar, Sporen van De Compagnie, s. 12.

sermayesinin sermayedarları arasında bankerler, tüccarlar olduğu gibi sıradan halktan da bir çok kimse bulunmaktaydı<sup>315</sup>. Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin kuruluş zamanındaki toplam sermayesi olan 6.424.588 florinin<sup>316</sup>, 3.679.915 florinlik kısmı Amsterdamlılar tarafından karşılanmıştı. Zeeland'ın bu sermayede ki payı 1.300.405 florindi. Zeeland'ı 540.000 florinle Enkhuizen, 469.400 florinle Delft, 266.868 florinle Hoorn ve 173.000 florinle Rotterdam takip ediyordu<sup>317</sup>.

Bundan sonra gemi inşaatı, gerekli ekipmanların ve personelin temini ve getirilecek ürünlerin satılması vb. tüm yükümlülükler için bu merkezler arasında görev paylaşımı yapıldı. Amsterdam tüm işlerin yarısını aldı. Zeelandlılar tüm yükümlülüklerin dörtte birinden sorumluydu. Diğer merkezlerin tamamı da kalan dörtte birlik kısımdan sorumluydu. Bu görev taksimi kuruluş nizamnamesinde tespit edilmişti. Zeeland'ın birleşme hususundaki endişesi bu birleşmeden sonra Amsterdam'ın önlenemeyecek yükselişiyle alakalıydı. Nitekim Zeelandlılar bu endişelerinde haklıydılar. Çünkü Birleşik Şirket'in toplam sermayesinin yarısından fazlası Amsterdamlılara aitti<sup>318</sup>.

### 2.2.2. Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin Hollanda İdaresi

Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin kurulmasından sonra kendinden önceki şirketlerin bulunduğu şehirlerde birer merkezinin bulunması kararlaştırılmıştı. Buna göre başta Amsterdam olmak üzere, Middelburg, Rotterdam, Delft, Enkhuizen ve Hoorn şehirlerinde birer şirket bürosu bulunacaktı. Bu aslında Birleşik Doğu Hindistan Şirketi bünyesinde ilk şirketlerin devamlılığı niteliğindedir. Ayrıca her bu merkezler Birleşik Şirketin kuruluş aşamasında kendi sermayelerini kendileri toplamış ve o şehir veya bölgelerde yaşayıp Birleşik Şirket'e ortak olmak isteyen halk kendi şehrindeki merkeze müracaat etmişti.

Yukarıda belirtildiği gibi Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin kuruluş nizamnamesi Hollanda Birleşik Eyaletler Meclisi tarafından onaylanmıştı. Bu nizamnameye göre şirket diğer ülkelerde Hollanda idaresinin müdahalesi olmadan

<sup>314</sup> Raimondo Luraghi'nin Sömürgecilik Tarihi adlı eserinde şirketin 2.000 florin değerindeki 3300 hissedenden oluştuğunu ve toplam sermayesinin 6.600.000 florin olduğunu belirtmişse de bu miktar Hollanda dilinde yazılmış birçok kitapta 6.424.588 florinin olarak gösterilmektedir.

<sup>315</sup> Raimondo Luraghi, Sömürgecilik Tarihi, s. 141.

<sup>316</sup> Bkz. Tablo: 3, s.131.

<sup>317</sup> Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s. 26; Jonathan I. Israel, Nederland Als Centrum Van de Wereldhandel, s. 87; Menno Witteveen, Een Onderneming van Landsbelang, s. 62.

<sup>318</sup> Jonathan I. Israel, Nederland Als Centrum Van de Wereldhandel, s. 88.

toplantılar yapabilecek kararlar alabilme, şirket adına sermaye biriktirme ve bu sermayeyi istediği gibi sarfetme, kendi askeri gücüne sahip olma ve gerektiğinde bu gücü istediği gibi sevk ve idare etme, Hollanda idaresinin onayını almadan diğer ülkelerde savaş, barış ve antlaşmalar yapma gibi haklara sahipti<sup>319</sup>.

Kuruluş nizamnamesi 46 maddeden oluşuyordu. İlk madde, altı farklı merkezlerinin şirketteki konumlarıyla alakalıydı. Buna göre Amsterdam idarede % 50, Zeeland % 25 oranında temsil edilecekti. Rotterdam, Hoorn, Enkhuizen ve Delft şehirleriye kalan % 25'lik oranda eşit olarak temsil hakkına sahiplerdi. Kuruluş nizamnamesinde bundan sonraki beş madde *Heren XVII* adı verilen şirketin en üst yönetim birimi ile ilgiliydi. İkinci madde bu kurulun nasıl toplanacağı ve kurul içerisindeki oy dağılımıyla alakalıydı. Üçüncü madde *Heren XVII* kurulunda alınan kararların diğer merkezler tarafından kabul edilmesi zorunluluğu hakkındaydı<sup>320</sup>. *Heren XVII* kuruluyla alakalı diğer bir problem ise bu kurulun merkezinin nerde olacağı, hangi şehirde ve ne kadar süreyle bulunacağı hususuydu. Zeelandlıların daha şirketin oluşum aşamasında görüşmeler sırsadında en çok üstünde durduğu konulardan biriyde buydu. Çünkü Zeelandlılar, Amsterdamlıların yeni oluşacak şirket içerisinde hakimiyeti ele geçirmelerinden çekiniyorlardı. Görüşmeler sonunda alınan karara göre *Heren XVII* kurulunun dönüşümlü olarak 6 yıl Amsterdam'da ve sonra 2 yıl boyunca Zeeland'da toplanmasına karar verildi<sup>321</sup>. Buna göre kurul, ilk altı yıl Amsterdam şehrinde sonraki iki yıl Zeeland'da toplanacak ve bu durum bundan sonra böyle devam edecekti. Kurulun toplanması ile ilgili bu husus nizamnamede dördüncü madde ile belirlendi. Altıncı madde ise *Heren XVII* içerisinde karar bağlanamayan durumlarda Genel Meclis'e başvurulması gerektiği hakkındaydı<sup>322</sup>.

Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin kuruluş nizamnamesine göre 76 yöneticisi bulunuyordu. Ancak bazı yöneticilerin zamanla ölmesi ve yerine yeni yöneticilerin atanmamasıyla sayı 60'a düştü<sup>323</sup>. Bu merkezlerde kaç yöneticinin bulunacağı kuruluş nizamnamesinin 18-33 maddelerinde karar bağlanmıştır<sup>324</sup>. 60 kişiden oluşan bu idare kurulunun üyeleri, farklı şehirlerdeki merkezler tarafından belirlenecekti. Bu bağlamda en büyük ortak Amsterdam olduğu için, Amsterdam bu kurulda 20 üye, Middelburg 12

<sup>319</sup>Susanto Zuhti, VOC: Het Begin Van De Koloniale Overheersing, s. 4-5.

<sup>320</sup>Menno Witteveen, Een Onderneming van landsbelang, s. 82.

<sup>321</sup>Els M. Jacobs, De Verenigde Oost-Indische Compagnie, s. 44.

<sup>322</sup>Menno Witteveen, Een Onderneming van Landsbelang, s. 82.

<sup>323</sup>Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s. 21.

<sup>324</sup>Menno Witteveen, Een Onderneming van landsbelang, s. 82.

üye, diğer merkezlerin her biri ise 7 üye bulundurma hakkına sahipti. Bu üyeler arasından seçilen on yedi kişi ise şirketin üst yönetim kurulunu oluşturuyordu. Bu merkezlerden yönetim kuruluna Amsterdam'dan 8, Middelburg'dan 4, Rotterdam, Delft, Hoorn ve Enkhuizen merkezlerinden ise birer üye yönetim kuruluna katılıyordu. On yedinci üye ise Amsterdam dışındaki merkezler arasından dönüşümlü olarak atanıyordu. Böylece Heren XVII denen üst yönetim kurulu belirlenmiş oluyordu<sup>325</sup>.

Heren XVII, Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin tüm işlerinin yürütülmesinden sorumluydu. Gemilerin Asya'da nereye gidecekleri, Asya'ya satmak için neler götürüp karşılığında neler satın alacakları, personelin idaresi, gemilerin yapımı, idari, hukuki ve askeri tüm işler bu kurula bağlıydı. Ancak uygulamada herşey şehir merkezlerinde bulunan bürolardan yapılıyordu. Başlangıçta yılda üç kez toplanan Heren XVII kurulu daha sonraki dönemlerde yılda iki kez toplanmaya başladı. Bu toplantılar genellikle bir kaç hafta sürmekteydi. Bu toplantılarda genellikle yeni seferlerin ne zaman düzenleneceği ve Asya'ya gitmiş olan gemilerin ne zamna geri dönecekleri ile alakalı konular görüşülürdü<sup>326</sup>.

### **2.2.3. Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin Hollanda'daki Faaliyet Merkezleri**

#### **2.2.3.1. Amsterdam**

Amsterdam daha Doğu Hindistan şirketleri kurulmadan evvel büyük ticari öneme sahip bir şehirdi. XIII. yüzyılda küçük bir balıkçı köyü olan Amsterdam 1300'lü yılların başında otonom bir şehir statüsü elde ettikten sonra burada ki ticarete giderek gelişmeye başladı. Amsterdam'a gelen küçük balıkçı teknelerinin yerini Kuzey denizi ve Baltık Denizi'nden gelen büyük gemiler almaya başladı. Bu nedenle Amsterdam'da ticari ürünlerin sergilendiği bir pazar dahi yapıldı.<sup>327</sup> Ticari önemi giderek artan Amsterdam 1358 yılında Hansa üyesi bir şehirdi.<sup>328</sup> Bundan sonra Amsterdam ticareti daha da gelişti. Amsterdamlı denizciler İngiltere ile Baltık Denizi arasında ve Fransa ile İngiltere arasında ticaret yapmaya başladılar. Bu dönemde Amsterdam'daki ticari ürünlerde giderek çeşitlenmeye başladı. Kaliteli İngiliz yünlerinden yapılan kumaşlar, yağ, sabun, bira, kürk, deri başlıca Amsterdam ürünleriydi. Ringa balığı, kurutulmuş

<sup>325</sup>Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s.21; Els M. Jacobs, De Verenigde Oost-Indische Compagnie, s. 44; Roelof Van Gelder– Lodewijk Wagenaar, Sporen van De Compagnie, s. 12.

<sup>326</sup>Roelof Van Gelder– Lodewijk Wagenaar, Sporen van De Compagnie, s. 16- 17.

<sup>327</sup>Joris Moes, Amsterdam en de VOC, s. 5.

<sup>328</sup>Herbert Heaton, Avrupa İktisat Tarihi, s. 241.



balık, alabalık, tuz, katran, tahıl, şarap, tahta ve keten de en çok ticareti yapılan ürünler arasındaydı<sup>329</sup>.

Amsterdam bu dönemde Brugge veya Antwerp'in sahip olduğu ticari öneme sahip değildi. 1568 yılında Hollanda bağımsızlık hareketi başladığında Amsterdamlılar, İspanyollara bağlı kalmış ve Amsterdamlılar Bağımsızlık hareketine katılmamışlardı. Ancak 1578 yılına gelindiğinde Amsterdam'da Willem Van Oranje liderliğinde ki bağımsızlık hareketini destekleme kararı aldı. Bundan sonra başta Antwerp olmak üzere Flaman şehirlerinden kaçan Protestanların yoğun olarak yerleşmelerinden dolayı Amsterdam daha hızlı bir şekilde gelişmeye başladı<sup>330</sup>. Antwerp'ten Amsterdam'a gelenler sadece Protestan Flamanlar değildi. Özellikle 1580 yılında II. Filips'in kendini aynı zamanda Portekiz kralı ilan etmesinden sonra Portekizli Yahudiler de Amsterdam'a yerleşmeye başladılar. Diğer bir önemli gelişme ise 1585 yılında yaşandı. 1585 yılında İspanyolların Antwerp'i işgal etmelerinden sonra 20.000 Antwerpli Protestan Amsterdam'a yerleşti<sup>331</sup>. Bunların arasında çok sayıda zengin tüccar bulunuyordu. Bundan sonra Amsterdam ekonomisi öncesinde hiç olmadığı kadar büyük bir gelişme gösterdi. Bundan sonra Amsterdamlı tüccarlar artık Asya'ya ulaşmak istiyorlardı. Çünkü Amsterdam'a yerleşen Yahudilerin çoğu için Asya, Amerika ve Akdeniz bilindik rotalardı. İspanya ve Portekiz'den kaçan Yahudilerin önemli bir bölümü Hollanda'ya geldi. Yahudilerin yerleşmek için Hollanda'yı tercih etmelerinin altında yatan sebep Hollanda'da onlara gösterilen hoşgörü ve 1593 yılından itibaren kendilerine vatandaşlık verilmesidir. Buna karşılık Hollanda'ya gelen Yahudi ve Flamanların Hollanda nüfusuna ve ekonomisine çok önemli katkıları oldu. Örneğin Leiden nüfusu dört katına çıktı. Buradaki dokuma endüstrisinin üretim hacmi arttı. 1584 yılındaki üretim miktarı 27.000 parça kumaş iken 1610 yılında bu miktar 110.000 parçaya çıkacaktı. Şeker tasfiyesi, elmastraşlık, gözlük camı imalatı gibi farklı iş kolları da Antwerp'ten Amsterdam'a taşındı<sup>332</sup>.

Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi öncesinde kurulan şirketlerin ilki olan Compagnie Van Verre Amsterdam şehrinde kurulmuş bir şirketti. Compagnie Van Verre ve onun devamı olan Oude Compagnie ve Verenigde Compagnie te Amsterdam, 1595-1601 yılları arasında Asya'ya birçok sefer gerçekleştirdiler. Bu seferlerde 1595

<sup>329</sup>Joris Moes, Amsterdam en de VOC, s. 7.

<sup>330</sup>Roelof Van Gelder– Lodewijk Wagenaar, Sporen van De Compagnie, s. 16- 17.

<sup>331</sup>Joris Moes, Amsterdam en de VOC, s. 16.

<sup>332</sup>Herbert Heaton, Avrupa İktisat Tarihi, s. 246.

yılında 4, 1598 yılında 8, 1599 yılında 7, 1600 yılında 6, 1601 yılında 13 gemi Asya'ya ticari seferler gerçekleştirmek üzere gönderilmişti. Amsterdamlılar bu ticaretten büyük miktarlarda kâr elde ediyorlardı. Öyleki 1595 yılında Compagnie Van Verre'nin Asya'ya gerçekleştirmiş olduğu ilk seferin toplam maliyeti 290 000 florindi. Bu miktar 1598 yılında Van Neck idaresinde gerçekleşen seferde 768 466 florine çıktı. 1601 yılında Van Heemskerck idaresindeki filonun değeri ise 1 334 473 florindi<sup>333</sup>.

Birleşik Doğu Hindistan Şirketi 6.424.588 florinlik bir sermaye ile kuruldu<sup>334</sup>. Şirketin kuruluş sermayesi başta tüccarlar ve bankerler olmak üzere halktan toplandı. Zengin iş adamlarının yanı sıra halktan da bu şirketin kuruluş sermayesine iştirak eden çok sayıda kişi vardı<sup>335</sup>. Bu miktarın 3.679.915 florinlik kısmını sadece Amsterdamlılar bir araya getirmişti<sup>336</sup>. Böylece altı farklı merkezi olan şirkette en büyük ortaklığı Amsterdamlılar oluşturuyordu. Bu miktar toplamda 1143 Amsterdamlı'ya aitti<sup>337</sup>. Amsterdamlı katılımcıların 785'i Amsterdam'ın yerlisi<sup>338</sup> iken 301 katılımcı Flaman'dı<sup>339</sup>. Buna rağmen bu miktarın yarısından fazlası Flamanlar tarafından bir araya getirilmişti<sup>340</sup>. Bu katılımcılar arasında Alman kökenli Amsterdamlılarda vardı ki bunların sayısı 39'du. On bir kişi ise İspanyollardan çekindiği için sadece isimlerinin başharflerini yazdırmışlardı<sup>341</sup>.

Amsterdamlı katılımcıların sadece 184'ü, 5.000 florin ve üzerindeki bir miktarı yatırabilmişlerdi. Amsterdamın yerlisi tüccarlarından Reiner Pauw 30.000, Geerit Bicker 21.000, Jonas Witsen 12.000, Gerard Reynst 12.000, Jan Huydecoper 12.000, Pieter Hasselaer 12.000 florin yatıran büyük işadamlarıydı. Göçmen olarak Amsterdam'a gelmiş olanlardan ise İsaac Le Maire 85.000, Jan van Der Straeten 57.000, Dirk Van Os 47.000, Jasper Quingetti 45.000, Marcus De Vogelaar 18.000, Balthasar Coymans 18.000, Gaspar Coymans 18.000, Jacques De Velaer 57.000 florin yatırarak şirkete ortaklık etmiş olan yeni Amsterdamlılardı. Bunların bir ortak noktası

<sup>333</sup>Femme Simon Gaastra; De Geschiedenis van de VOC, s. 25.

<sup>334</sup>Jonathan I. Israel, Nederland Als Centrum Van de Wereldhandel, s. 87; Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s. 26.

<sup>335</sup>Raimon Luraghi, Sömürgecilik Tarihi, s. 141.

<sup>336</sup>Bazı kaynaklarda bu miktar 3.674.915 florin olarak geçmektedir. Bkz. Jonathan I. Israel, Nederland Als Centrum Van de Wereldhandel, s. 87.

<sup>337</sup>Roelof Van Gelder– Lodewijk Wagenaar, Sporen van De Compagnie, s. 60; Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 136.

<sup>338</sup>Jonathan I. Israel, Nederland Als Centrum Van de Wereldhandel, s. 88; Roelof Van Gelder– Lodewijk Wagenaar, Sporen van De Compagnie, s. 60.

<sup>339</sup>Jonathan I. Israel, Nederland Als Centrum Van de Wereldhandel, s. 88.

<sup>340</sup>Menno Witteveen, Een Onderneming van Landsbelang, s. 62.

<sup>341</sup>Roelof Van Gelder– Lodewijk Wagenaar, Sporen van De Compagnie, s. 60.

ise hepsinin Antwerpli olmasıdır<sup>342</sup>. Tüm Amsterdamlı katılımcılar arasından Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'ne en fazla parayı yatıran ise Flaman İsaac Le Maire'dir<sup>343</sup>. Le Maire'den sonra en fazla parayı yatıran Amsterdamlılar sırasıyla 60.000 florinle Pieter Lintgens ve 57.900 florinle Jacques De Velaer'dir. En fazla parayı yatıran ilk yedi katılımcıdan altısı Flamandı<sup>344</sup>.

Amsterdam'dan elde edilen 3.679.915 florinlik sermaye 1143 katılımcı tarafından bir araya getirilmişti. Ancak sadece 84 katılımcı 10.000 florin ve üzerindeki bir miktarla bu sermayeye iştirak edebilmişlerdi<sup>345</sup>. Tüm Holland'da 5000 florinden daha fazlasını yatırabilenlerin sayısı 184 kişiyken, Zeeland'da ise ancak 69 kişi bu miktarın üzerine çıkabilmişti<sup>346</sup>.

Amsterdamlı katılımcıların 466'sı 1000 florinden daha az para yatırabilen ortaklardı. Bunlar 3 tahıl tüccarı, 3 kuyumcu, 1 demirci, 5 şarap satıcısı, 4 sabun imalatçısı, 6 şeker imalatçısı, 1 bira imalatçısı, 2 matbaacı, 2 kitap ciltçisi, 1 pasta imalatçısı, 3 fırıncı, 3 kasap, 6 terzi, 5 ayakkabı imalatçısı, 1 çorap imalatçısı, 1 kürkçü, 1 çömlekçi, 2 yelken imalatçısı, 3 marangoz, 2 fiçi imalatçısı, 1 tekerlek imalatçısı, 1 sepet imalatçısı, 1 nişasta imalatçısı ve 1 fener imalatçısı bu ortaklığa çok az bir sermaye katılan ortaklardı. 2 amele, 1 kadın terzi ve 7 memur ise daha az bir sermayeyle de olsa bu ortaklığa katılmışlardı. ancak 60 florinle bu ortaklığa katılan bir kaç dul kadın en az sermaye ile katılan ortaklardı<sup>347</sup>.

1602 yılında şirket kurulduğu zaman 76 idarecisi bulunuyordu. Şirket içerisinde Amsterdam merkezinin 23 idarecisi vardı. Daha sonraki yıllarda bu sayı 20'ye düştü. Şirketin kuruluş aşamasındaki idarecileri aslında Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin kurulmasından önceki şirketlerin idarecileriydi. Bunlar buldukları şehirlerde şirketlerini feshedip kuruluş nizamnamesi uyarınca şirketlerini Birleşik Doğu Hindistan şirketinin o şehirde ki merkezi haline getirdiler. 1602 yılında Amsterdam merkezinin idarecileri,<sup>348</sup>

1. Reynier Adriaensz. Pauw
2. Jan Jansz. Kaerel

<sup>342</sup>Jonathan I. Israel, *Nederland Als Centrum Van de Wereldhandel*, s. 88.

<sup>343</sup>Roelof Van Gelder– Lodewijk Wagenaar, *Sporen van De Compagnie*, s. 60; Menno Witteveen, *Een Onderneming van Landsbelang*, s. 62; Leonard Blusse- Jaap de Moor, *Nederlanders Overzee*, s. 41.

<sup>344</sup>Leonard Blusse- Jaap de Moor, *Nederlanders Overzee*, s. 41.

<sup>345</sup>Wim Wenckes, *Gouden Handel*, s. 136.

<sup>346</sup>Jonathan I. Israel, *Nederland Als Centrum Van de Wereldhandel*, s. 88.

<sup>347</sup>Wim Wenckes, *Gouden Handel*, s. 134.

<sup>348</sup>Femme Simon Gastra, *De Geschiedenis van de VOC*, s. 25.

3. Pieter Dircksz. Hasselaer
4. Hendrick Cornelisz. Buyck
5. Syvert Pietersz. Sem
6. Arent ten Grotenhuys
7. Jan Poppen
8. Dirck van Os
9. Gerrit Pietersz. Bicker
10. Geurt Dircksz. Van Beuningen
11. Albert Symonsz. Joncheyn
12. Jan Harmansz.
13. Isaac Le Maire
14. Jacques De Velaer
15. Marcus De Vogelaer
16. Louis de le Becque
17. François van Hove
18. Gerard Reynst
19. Hans Hunger
20. Bernard Berrewijns
21. Elbert Lucasz. Helmer
22. Lenaert Raey
23. Huybert Wachtmans

Bu idarecilerden ilk sekizi Asya'ya ilk seferi gerçekleştirmiş olan Compagnie Van Verre'nin kurucularıydı. Dokuzuncu sıradaki Gerrit Pietersz. Bicker Van Verre Şirketi'nin kurucularından Hendrick Arentsz. Hudde'nin ölmesinden sonra yerine getirilmişti.10, 11 ve 12. sıralardaki, Geurt Dircksz. Van Beuningen, Albert Symonsz. Joncheyn ve Jan Harmansz. ise Compagnie Van Verre'nin, Cornelis De Houtman idaresinde ki ilk Asya seferini başarıyla tamamlamasından hemen sonra Amsterdam'da kurulmuş Nieuw Compagnie te Amsterdam'ın kurucularıydı. Ancak bu şirket daha hiç bir sefer gerçekleştiremeden Compagnie Van Verre ile birleşerek Oude Compagnie'yi kurmuşlardı. Oude Compagnie'nin başka idarecileri de vardı. Bunlardan Vincent Van Bronkhorst öldüğünden dolayı yeni listeye girememişti. Symon Jansz. Fortuyn, Cornelis Van Campen ve Jacob Thomasz. Van Dalen gibi isimler cezalandırılarak idare tarafından dahil edilmemişlerdi. Geriye kalan isimler ise Doğu Hindistan Şirketi öncesi

Amsterdam'da kurulmuş şirketlerden olan Brabantse Compagnie adlı şirketin yöneticileriydiler<sup>349</sup>.

Heren XVII içerisinde de en fazla söz hakkı olanlar yine Amsterdamlıydı. 17 kişiden oluşan bu kurulda Amsterdamlılar 8 kişiyle temsil ediliyorlardı. Diğer merkezlerden Zeelandlılar 4, Hoorn, Enkhuizen, Rotterdam ve Delft merkezleri birer kişiyle temsil ediliyorlardı. 17. üye ise Zeelandlılar ile Amsterdam dışında ki diğer merkezler arasında dönüşümlü olarak değişiyordu. Yine Heren XVII Kurulu 6 yıl Amsterdam'da 2 yıl Middelburg'da toplanacaktı<sup>350</sup>.

1603 yılında Amsterdam merkezi Kloveniersburgwal'deki şehir top deposunun bir kısmını şirket ambarı olarak kullanmak üzere kiraladı. İki yıl sonra ise Bushuis denilen bu binanın tamamı burada kalan toprakların başka yere taşınmasıyla tamamen şirketin eline geçti. Bunun üzerine deponun kirası da 2.000 florinden, 3.500 florine yükseldi. Ancak bu bina şirketin ihtiyaçlarına tam olarak cevap vermiyordu. Bu nedenle binaya ek kısımlar yapıldı. 1606 yılında yapılan değişiklikle bina L formunda bir şekil aldı. Bu değişiklikten sonra şirketin kendi toplantı salonu, muhasebecilerin ve memurların bürolarına da yer verildi. Ancak binaya ek kısımların yapılması kiranın da zamanla artmasına neden oldu. Bu değişiklikten sonra binanın kirası da yıllık 3.200 florin arttı. 1634 yılında ve 1658- 1661 yılları arasında da bir takım değişiklikler yapıldıktan sonra Bushuis denilen bina 1722 yılında 275.000 florine satın alındı. Böylece Bushuis yıllarca Amsterdam merkezinin deposu ve Heren XVII toplantılarının yapıldığı mekân oldu<sup>351</sup>.

### 2.2.3.2. Zeeland (Middelburg)

Zeeland Eyaleti'nin bu dönemde ticari öneme sahip üç ayrı şehri vardır. Bunlar Middelburg, Veere ve Vlissingen şehirleridir. Bunlardan Middelburg şehri daha ortaçağda Brugge şehrinin, XV. yüzyıldan itibaren ise Antwerp'in ön kapısı niteliğindedir. Öyleki halk arasında "*Antwerp için iyi olan, Zeeland içinde iyidir*" şeklinde yaygın bir kanı vardır<sup>352</sup>. 1500- 1650 yılları arasında Hollanda'da satılan şarabın büyük çoğunluğu Middelburg'dan tedarik ediliyordu. Middelburg'a bu ticari

<sup>349</sup>Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s. 25.

<sup>350</sup>Els M. Jacobs, De Verenigde Oost-Indische Compagnie, s. 44.

<sup>351</sup>Roelof Van Gelder- Lodewijk Wagenaar, Sporen van De Compagnie, s. 64.

<sup>352</sup>Leonard Blusse- Jaap de Moor, Nederlanders Overzee, s. 16.

önemi kazandıran diğer bir olay ise tüm Walcheren<sup>353</sup> Bölgesi'nin özellikle tarım ürünlerinin burada pazarlanıyor olmasıydı. Tarım ürünlerinin yanı sıra kereste ve demir gibi maddelerin Hollanda içerisine ve dış ülkelere satışı da yine Middelburg üzerinden gerçekleşiyordu. Bu dönem de Zeeland ticareti Antwerp'e olabildiğince bağlıdır. Seksen Yıl Savaşları başladığı sırada Middelburg, Zeeland Eyaleti'nde ki diğer tüm şehirlere ticari olarak üstün bir durumdaydı. Veere ve Vlissingen şehirleri 1572 yılında İspanyollara karşı ayaklanan Willem Van Oranje tarafına geçmişlerse de Middelburg ancak 1574 yılından itibaren bu mücadeleye katılmıştı. Savaş nedeniyle ekonomik bir kayıp yaşandıysa da kısa bir süre sonra Antwerp başta olmak üzere İspanyol baskısından kaçan Flamanların yeni yerleşim yerlerinden birinin de Middelburg olması nedeniyle, Middelburg kısa zamanda eski ticari gücünün daha ötesinde bir ekonomik güce sahip oldu. 1580- 1594 yılları arasında aralarında Merchant Adventurers<sup>354</sup> tüccarlarının da bulunduğu 1200 kişi Güney Hollanda'dan Middelburg'a yerleşti. Bundan sonra da Middelburg ve Veere şehirlerinin nüfusu artmaya devam etti. Bunda kurulan doğu hindistan şirketlerinin de payı büyüktür. Öyle ki 1575 yılında 7.000 olan Middelburg nüfusu 1675 yılında 27.000'e yükseldi<sup>355</sup>.

Compagnie Van Verre'nin Cornelis De Houtman idaresinde Asya'ya gönderdiği ilk ticaret filosunun Hollanda'ya geri dönmesinden hemen sonra Zeelandlılar da Asya'ya bir ticaret filosu göndermeye karar verdiler. Bu hususta Zeeland'da Middelburgse Compagnie ve Veerse Compagnie adlı şirketler, Hollandlılar daha Asya'ya ikinci ticaret filosunu göndermeden harekete geçtiler. Veerse Compagnie, Cornelis De Houtman ile anlaşıp 1598 yılında Asya'ya gönderdiği iki gemiyi onun idaresine bıraktı. Bundan sonra Zeelandlılar yine 1598 yılında Middelburgse Compagnie adlı şirket bağlı 3 gemiyi Gerard Le Roy idaresinde Asya'ya gönderdiler. Bu gemiler 1600 yılında geri döndükten sonra ise 1601 yılında bu iki şirketin birleşmesiyle oluşa Verenigde Zeeuwse Compagnie adlı şirkete bağlı dört gemi Gerard Le Roy ve Laurens Bicker idaresinde Asya'ya gönderildi<sup>356</sup>.

Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin kuruluşu aşamasında Zeelandlılar, Amsterdamlıların gücünden çekindikleri için başlangıçta bu birleşmeye karşı çıktılarsa da sonunda Birleşik Şirket'in bünyesinde yer aldılar. Zeelandlılar Birleşik Doğu

<sup>353</sup> Zeeland Eyaleti'nde Middelburg, Veere ve Vlissingen şehirlerinin olduğu bölgeye verilen isim.

<sup>354</sup> Merchant Adventurers İngiliz yün ticareti tekeline sahip bir tüccarlar birliğiydi.

<sup>355</sup> Roelof Van Gelder– Lodewijk Wagenaar, Sporen van De Compagnie, s. 122.

<sup>356</sup> Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s. 19.

Hindistan Şirketi'ne, şirket sermayesinin yaklaşık dörtte biri oranında bir miktarla katıldılar. Toplamda 6.424.588 florin olan şirketin kuruluş sermayesinde Zeelandlıların payı 1.300.405 florindi<sup>357</sup>. Zeeland sermayesi toplamda 264 kişi tarafından bir araya getirilmişti. Bu sermayenin 770.100 florinlik kısmı 37 kişi tarafından yatırılan miktardı. Bu miktar sermayenin yaklaşık 3/5'lik bir kısmıydı. Geriye kalan 2/5'lik kısmı ise 227 katılımcı tarafından bir araya getirilmişti<sup>358</sup>. Zeelandlı katılımcılar arasında en yüksek miktarı veren Cornelis Frans Wittensone idi. Wittensone 53.000 florinle en yüksek miktarı yatıran katılımcıyken, en düşük miktarı yatıran Zeelandlı ise bir hizmetçiydi. O da 72 florinle bu sermayeye ortak olmuştu<sup>359</sup>. Zeelandlılar arasında sadece 69 katılımcı 5.000 florinden daha fazla bir miktar ile bu sermayeye ortak olmuşlardı.<sup>360</sup> Cornelis Frans Wittensone'den sonra en fazla miktarı yatıranlar ise Pieter Lintgens 45.000 florin, Cornelis Lampsins 9.000 florin ve oğlu Lieven 12.000 florin yatırmışlardı. Pieter Lintgens Amsterdam merkezine de 60.000 florin yatırmıştı. Böylece tüm Birleşik Şirket ortakları arasında en büyük sermayedar 105.000 florin ile Pieter Lintgens'di<sup>361</sup>.

Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin idari yapısı kuruluş nizamnamesi ile belirlenmişti. Buna göre 1602 yılında şirketin kuruluş aşamasında 76 olan idareci sayısı daha sonra bazı idarecilerin ölmesi ve yerlerine yenilerinin atanmamasıyla bu sayı 60 kişiye düştü. Altmış kişilik idare kurulunda Zeelandlılar 12 kişi ile temsil ediliyordu. Heren XVII içerisindeyse Zeeland, Amsterdam'dan sonra en çok temsil hakkına sahip şirket merkeziydi. Zeelandlılar 17 kişilik bu kurulda 4 üye ile temsil ediliyordu. Bu kurulda diğer dört şehir bir temsilci bulunduruyordu. Onyedinci temsilci ise Zeeland, Rotterdam, Delft, Enkhuizen ve Hoorn idarecileri arasında dönüşümlü olarak seçiliyordu<sup>362</sup>. Heren XVII toplantıları ise dört yıl ard arda Amsterdam'da, sonraki iki yıl Middelburg'da toplanmaktaydı. 1602 yılında Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin kuruluşu sırasında Zeeland merkezinin 14 idarecisi vardı. Bunlar,<sup>363</sup>

1. Adriaen Hendricksz. Ten Haeff
2. Jacob Boreel
3. Jan Lambrechtsz. Coolen

<sup>357</sup>Jonathan I. Israel, *Nederland Als Centrum Van de Wereldhandel*, s. 88; Femme Simon Gaastra, *De Geschiedenis van de VOC*, s. 26.

<sup>358</sup>Femme Simon Gaastra, *De Geschiedenis van de VOC*, s. 34.

<sup>359</sup>Leonard Blusse- Jaap de Moor, *Nederlanders Overzee*, s. 41.

<sup>360</sup>Jonathan I. Israel, *Nederland Als Centrum Van de Wereldhandel*, s. 88.

<sup>361</sup>Leonard Blusse- Jaap de Moor, *Nederlanders Overzee*, s. 41.

<sup>362</sup>Femme Simon Gaastra, *De Geschiedenis van de VOC*, s. 29.

<sup>363</sup>Femme Simon Gaastra, *De Geschiedenis van de VOC*, s. 30.

4. Jacob Pieter de Waert
5. Cornelis Muenicx
6. Adriaen Bommenée
7. Laurens Bacx
8. Everart Becker
9. Arnoult Le Clerq
10. Aernout Verhoeven
11. Geeraert van Schoonhoven
12. Nicolaes Pietersz.
13. Balthasar van Vlierden
14. Balthasar de Moucheron

Bunlardan Adriaen Hendricksz. Ten Haeff daha önceden Middelburg'da kurulmuş olan Middelburgse Compagnie adlı şirketin kurucularından ve Middelburg belediye başkanıydı. Laurens Bacx, Balthasar van Vlierden, Geeraert Van Schoonhoven ve Everart Becker ise Zeeland'da Middelburgse Compagnie ve Veerse Compagnie adlı şirketlerin birleşmesiyle oluşan Verenigde Zeeuwse Compagnie'nin yöneticileriydiler<sup>364</sup>.

Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi kurulduktan sonra Middelburg'daki şirket işlerinin idaresi ve ürünlerin depolanması için bir bina kiralandı. Daha sonra Mayıs 1628 tarihinde Biggekercke adı verilen bina şirket tarafından satın alındı. Zamanla bu bina ilave kısımlar inşa edildi. Örneğin 1630'da yapılan ilavede sonra bu binanın ilk katında idarecilerin odası bulunuyordu. Diğer tüm kısımlar ise ürünler için kullanılmak üzere ayrılmıştı. Middelburg şirket merkezi XVIII. Yüzyılın sonuna kadar Middelburg'da ki en önemli iş kaynağıydı.

### **2.2.3.3. Rotterdam**

Rotterdam, Delft, Hoorn ve Enkhuizen şehirleri, Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin ticari ve idari merkezlerinin bulunduğu diğer şehirlerdi. Bu şehirlerde daha Birleşik Şirket kurulmadan öncesi ilk şirketler döneminde ticari faaliyetler bulunmaktaydı. Bunlardan özellikle Rotterdam'da 1598 yılında Magellaanse

---

<sup>364</sup>Roelof Van Gelder– Lodewijk Wagenaar, Sporen van De Compagnie, s. 123.



Compagnie ve Rotterdamse Compagnie adlı şirketler kurulmuştu ve bu şirketler aynı yıl içerisinde ticari seferlere başlamışlardı<sup>365</sup>.

Seksen Yıl Savaşları başladığı zaman Rotterdam şehri, İspanyollara karşı mücadele veren Willem Van Oranje tarafını seçti. 1572 yılında Holland Eyaleti'nin ilk bağımsız toplantısı Rotterdam'da yapıldı. Amsterdam'ın 1578 yılında Van Oranje tarafına geçmesine kadar geçen altı yıllık sürede Rotterdam şehri az da olsa ekonomik olarak gelişti. Çünkü Amsterdam henüz İspanyolların yanında yer aldığı için buradaki bazı ticari aktiviteler Rotterdam'a kaydı. 1586 yılında Hollandalıların ilk amiralliği Rotterdam'da oluşturuldu. Aynı yıl İspanyollardan kaçan pekçok Güney Hollandalı protestan Rotterdam'a yerleşti. Öyle ki 1600 yılına gelindiğinde Rotterdam nüfusunun 1/5'i Flamanlar'dan oluşuyordu<sup>366</sup>.

Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi kurulduğu zaman Rotterdam, daha önce de bu şehirde kurulmuş olan şirketler bulunmasına rağmen Birleşik Şirket'in en az parayı yatıran ortağı oldu. Toplam sermayesi 6.424.588 florin olan şirkette, Rotterdamlıların payı sadece 173.000 florindi<sup>367</sup>. Rotterdam sermayesinin büyük çoğunlu yine buradaki Flamanlar tarafından biraraya getirildi<sup>368</sup>.

1602 şirket kuruluş nizamnamesine göre Rotterdam şehrinde şirketin bir merkezi bulunacak ve bu merkezin yedi tane idarecisi bulunacaktı. Ayrıca Rotterdam Heren XVII'de bir üye ile temsil edilecekti<sup>369</sup>. Birkaç yılda bir ise onyedinci üye sırası Rotterdam'a gelince temsilci sayısı ikiye çıkıyordu. Rotterdam merkezinin şirketin kuruluş aşamasında dokuz idarecisi bulunmaktaydı. Bunlar;<sup>370</sup>

1. Fop Pietersz. Van der Meyden
2. Willem Jansz. Franck
3. Gerrit Huygensz.
4. Pieter Lenartsz. Busch
5. Johan van der Veken
6. Willem Jansz. Van Loon

<sup>365</sup>Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s. 19; Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 117.

<sup>366</sup>Roelof Van Gelder– Lodewijk Wagenaar, Sporen van De Compagnie, s. 104.

<sup>367</sup>Jonathan I. Israel, Nederland Als Centrum Van de Wereldhandel, s. 88; Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s. 26.

<sup>368</sup>Roelof Van Gelder– Lodewijk Wagenaar, Sporen van De Compagnie, s. 105.

<sup>369</sup>Els M. Jacobs, De Verenigde Oost-Indische Compagnie, s. 44; Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s. 21.

<sup>370</sup>Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s. 30.

7. Jan Jacobsz. Mus
8. Adriaen Spierinck
9. Cornelies Matelieff de Jonge

Bu dönemde diğ er Hollanda şehirleri gibi Rotterdam'ın nüfusu da artmaya devam etti. 1561 yılında 10.000 civarında olan nüfus 1622 yılına gelindiğinde 20.000'e kadar yükselmişti. Rotterdamlılar şirketin kurulmasından sonra şirket işlerinde kullanmak üzere bir bina kiraladılar. 1623 yılında satın alma yoluna giderek kendi binalarına sahip oldular. Doğu Hindistan Şirketi ile birlikte Rotterdam ekonomisi daha da canlandı. Örneğin 1635 yılında Mechant Adventures tüccarları işlerini Rotterdam'a taşıdılar. Bu dönemde balıkçılık kısmen önemini yitirse de özellikle Fransa, İspanya ve Portekiz ile ş arap ticareti giderek önem kazandı. Ticaretin yanı sıra özellikle gemi yapımı, balıkçılık ve sanayileş me giderek geliş me gösterdi<sup>371</sup>.

#### 2.2.3.4. Enkhuizen

Enkhuizen şehri Ortaçağda Güney Denizi ringa balıkçılığının merkezi durumundaydı. Enkhuizenliler ellerindeki ringayı Baltık kıyılarına, İngiltere'ye ve Flandre'ye ulaştırırlardı. Bu durum XVI. Yüzyılın ortalarına kadar böyle devam etti<sup>372</sup>. XVI. yüzyılın ilk yarısında Kuzey Holland'dan Enkhuizen ve Hoorn şehirlerinin de aralarında olduğu birçok şehir ve köy, Baltık Denizi kıyılarında ticaret yapıyordu<sup>373</sup>. Bu dönemde Enkhuizenliler için büyük önem taşıyan diğ er bir ticaret maddesinde tuzdu. Güzey Denizi ve Kuzey denizi'nde yakaladıkları balıklar için gerekli olan tuzu sağlamak için birçok Enkhuizenli tüccarlar Fransa, İspanya ve Portekiz'den tuz ithalatı yapıyordu. Ancak Hollanda bağımsızlık hareketinin başlamasından sonra tuz çok arana bir ürün haline geldi. Enkhuizen Willem van Oranje liderliğindeki isyanın başlamasından ardından Holland Eyaleti içerisinde Willem Van Oranje tarafına geçen ilk şehirdi. 1572 yılında Hollandalı asilerin Den Briel şehrini ele geçirmelerinden sonra Willem van Oranje'yi destekleme kararı alınmıştı. 1572- 1578 yılları arasında Amsterdam daha İspanyolların safında yer aldığından, Amsterdam ticareti Geuzen birlikleri tarafından engellenmişti. Bu yıllarda pekçok Amsterdamlı tüccar Enkhuizen merkezli çalışmaya başladı<sup>374</sup>.

<sup>371</sup>Roelof Van Gelder– Lodewijk Wagenaar, Sporen van De Compagnie, s. 105- 106.

<sup>372</sup>Roelof Van Gelder– Lodewijk Wagenaar, Sporen van De Compagnie, s. 24.

<sup>373</sup>Jan de Vries– Ad van der Woude, Nederland 1500- 1815, s. 411.

<sup>374</sup>Roelof Van Gelder– Lodewijk Wagenaar, Sporen van De Compagnie, s. 25.

1584 yılında Willem Van Oranje nin ölümünün üzerinden çok geçmeden Enkhuizen de önemli bir kitap yayımlandı. *Spiegel Der Zeevaerdt* adında ki bu kitabın yazarı Lucas Jansz. Waghenaer idi. Bu kitap dünyanın ilk deniz atlasıydı. Bu kitapta Batı Avrupa kıyılarını gösteren 1:240.000 ölçekli 43 önemli harita bulunmaktaydı<sup>375</sup>. Bu Enkhuizenliler için önemli bir gelişmeydi. Bundan sonra Enkhuizenliler Hollandalıların, Asya'ya ulaşma çabalarını desteklemeye başladılar. Çünkü Hollandalıların İberya kıyılarıyla ticareti yasaklanmış ve balık ticareti için gerekli olan tuz giderek daha çok aranan bir ürün haline gelmişti. Enkhuizenliler Hollandalıların kuzey kutbundan Asya'ya ulaşma çabalarını da destekleyen şehirler arasındaydı. Bu bağlamda Enkhuizenliler Hollandalıların ilk kuzey seferine Mercurius adlı gemileriyle destek vermişlerdi. Bu geminin tüm finansmanı da Enkhuizenlilere aitti<sup>376</sup>. Enkhuizenliler aynı zamanda ikinci kuzey seferini de desteklemiş ve bu sefere iki gemi ile katılmışlardı<sup>377</sup>.

Compagnie Van Verre'nin Asya'ya ilk seferini gerçekleştirmiş olmasından sonra, Hollanda'nın birçok şehrinde yeni şirketler kurulmaya başladı. Bu sırada Enkhuizen şehrinde de bazı tüccarlar da bir araya gelerek bir girişimde bulundular.<sup>378</sup> Ancak Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin kuruluş aşaması da başladığından Enkhuizenlilerin bu girişimi, Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi bünyesinde ki merkezlerden biri olarak teşekkül etti. Enkhuizenliler bu şirkete 540.000 florin ile katıldılar<sup>379</sup>. Bu miktar şirketin toplam sermayesinin yaklaşık 1/ 7' si oranındaydı. Amsterdam ve Zeelandlılar'dan sonra şirkete en çok parayı yatıranlar Enkhuizenlilerdi. Bu sermaye çoğunlukla marangozlar, balıkçılar, bakırcılar, schuit adı verilen teknelerin ustaları, pusula üreticileri, bir kitap satıcısı ve bir noter tarafından bir araya getirilmişti. En az parayı yatıran Enkhuizenlinin yatırdığı miktar 25 florindi. Jan Huygen Van Linschoten ise bu 1500 florin ile bu sermayeye katılmıştı<sup>380</sup>.

Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin Enkhuizen şehrinde de bir merkezi olacak ve bu merkezin 7 tane idarecisi olacaktı. Ancak kuruluş nizamnamesine göre şirket kurulduğu zaman Birleşik Şirket öncesi şirketlerin idarecileri direkt olarak

<sup>375</sup>Roelof Van Gelder– Lodewijk Wagenaar, Sporen van De Compagnie, s. 24.

<sup>376</sup>Vibeke Roeper– Diederick Wildeman, Om De Noord, s. 11.

<sup>377</sup>Wim Wenkes, Gouden Handel, s. 96.

<sup>378</sup>Jonathan I. Israel, Nederland Als Centrum Van de Wereldhandel, s. 85.

<sup>379</sup>Menno Witteveen, Een Onderneming van Landsbelang, s. 62; Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s.26; Jonathan I. Israel, Nederland Als Centrum Van de Wereldhandel, s. 87.

<sup>380</sup>Roelof Van Gelder– Lodewijk Wagenaar, Sporen van De Compagnie, s. 27.

Birleşik Şirketin idarecileri olarak kabul edilmişti<sup>381</sup>. Şirketin kuruluş aşamasında toplam da 76, Enkhuizen şehrinin ise 11 idarecisi bulunmaktaydı. Bunlar;<sup>382</sup>

1. Lucas Gerritsz.
2. Willem Cornelisz. De Jonge
3. Jan Pietersz. Schram
4. Hendrick Gruytter
5. Jan Laurensz. Van Loosen
6. Dirck Dircksz. Pelser
7. Gijsbrecht van Beerensteryn
8. Barthout Jansz. Steenhuysen
9. Jacob Jacobsz. Hinloopen
10. François de Gardijn
11. Willem Brassier

Şirketin en üst yönetim kurulu olan Heren XVII içerisinde Enkhuizenliler de Rotterdam, Delft ve Hoorn şehirleri gibi bir üye ile temsil edileceklerdi. Yine onyedinci üye Amsterdam dışındaki şehirlerden dönüşümlü olarak seçileceğinden bazı yıllarda Enkhuizenlilerin de bu kurulda iki temsilcisi olacaktı<sup>383</sup>.

Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin kurulmasından sonra Enkhuizen şehri daha da gelişmeye başladı. O dönemde büyük kazanç kaynağı olan sığır pazarı Hoorn'dan Enkhuizen'e taşındı. Her yıl başta Sleeswijk-Holstein'den<sup>384</sup> getirilmiş ve batı Friesland otlaklarında semirtilmiş binlerce sığır Enkhuizen'e getirildi ve bu pazardan satıldı. 1622 yılında Enkhuizen nüfusu 21.000 kişi oldu. Enkhuizen o dönemde nüfus olarak Amsterdam, Leiden, Haarlem ve Delft'ten sonra Hollanda'nın en büyük şehri oldu. 1630 yılında Kuzey Denizi'nde Ringa balıkçılığı yapan yaklaşık 500 Hollanda teknesinin en azından 270'i Enkhuizenlilere aitti. Bu dönemde Ketendijk'ta 63 tuzla ve 16 halat imalatçısı bulunuyordu. Bu yıllarda Enkkhuizen en ihtişamlı günlerini yaşıyordu. Hollanda İngiliz Deniz savaşları'nın başlaması Enkhuizen ticaretine zarar verdi. İlk olarak 1660 yılında sığır pazarı Enkhuizen'den Amsterdam'a

<sup>381</sup>Menno Witteveen, Een Onderneming van Landsbelang, s. 82.

<sup>382</sup>Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s. 31.

<sup>383</sup>Els M. Jacobs, De Verenigde Oost- Indische Compagnie, s. 13.

<sup>384</sup>Almanca Schleswig-Holstein; Almanya'nın en kuzeydeki eyaletidir, güneyde Hamburg Eyâlet'inden, kuzeyde Danimarka'ya kadar uzanır ve Jutland Yarımadasının güney yarısını kaplar.

taşındı. 1700 yılına gelindiğinde Enkhuizen de hala 227 ringa teknesi ticarete devam ediyordu. Ancak bu tarihte nüfus 14.000 kişiydi. 1730 yılında nüfus 10.400 kişiye, ringa balıkçılığı yapanların sayısı ise 83'e düştü. 1795 yılına gelindiğinde ise Enkhuizen'in eski ihtişamından geriye neredeyse bir şey kalmamıştı. Şehir nüfusu ise 6800 kişiye kadar düşmüştü<sup>385</sup>.

### 2.2.3.5. Delft

Ortaçağ'ın sonlarına doğru giderek büyüyen Delft 1246 yılında şehir statüsü kazanarak Holland'ın üçüncü şehri oldu. Bundan sonra özellikle kumaş sanayii ve bira üretiminde önemli bir statü kazanan Delft, 1389 yılında Delft limanının da giderek işlev kazanmasından sonra Hollanda'nın ulusal ve uluslararası ticaretinde önemli bir yere geldi<sup>386</sup>. Bu durumu sağlayan diğer bir etken de Delft'in şehir statüsü kazanmasından sonra etrafında ki köylerde yaşayan çiftçilerin ürünlerini burada pazarlamak zorunda olmalarıydı. Seksen Yıl Savaşları'nın başlamasından sonra çok sayıda Protestan Hollanda'ya kaçmıştı. Güneyden gelen zengin Protestan tüccarlar özellikle Holland ve Zeeland eyaletlerine yerleşiyorlardı. Bu durum tüm Holland ticaretine katkı sağladığı gibi Delft'te ticari olarak gelişmeye başladı. Delft'te özellikle 1585 yılında Antwerp'in düşmesinden sonra yoğun göç alan şehirlerden biriydi. Bu dönem de Delft'e yerleşen en önemli kişilerden biri de, 1592 yılında Delft'e gelen Antwerpli halı dokumacısı François Spiering'di<sup>387</sup>.

Hollandalıları Asya'ya seferler düzenlemeye başlamalarından sonra Delftliler de, Amsterdam, Middelburg ve Rotterdamlılar gibi Asya'ya ticari maksatla bir sefer düzenlemeye karar verdiler. Bu bağlamda ilk olarak 1 Ekim 1601 tarihinde Delftli bir grup tüccar bu amaçla toplandı. Bunlar okyanus ötesi ticaretten nasibini almak isteyen tüccar ve fabrikatör 12 kişiydiler. İlk olarak bu girişimlerine öncülük edecek birini atadılar. Bu kişi hem idareci hem de muhasebeci gibi çalışacaktı. Ekim ve kasım aylarında Delft Şirketi gerekli gemi ve personel temin etmeye başladı. Daha ilk toplantıları sırasında Delft Limanı'n da ki de Haai adlı gemiyi kiraladılar. Daha sonra gemini sahibi Adriaan Cornelisz Haai de bu ggemiye kaptan olarak görevlendirildi. 17 Ekim 1601 tarihinde Delftli Jasper Meerman, Rotterdamse Compagnie idarecileriyle

<sup>385</sup>Roelof Van Gelder– Lodewijk Wagenaar, Sporen van De Compagnie, s. 27.

<sup>386</sup>L. L. M. "Eekhout, Een Bedrijf In Bedrijf: Organisatie en Werkverdeling van De Kamer Delft" *Delft En De Oostindische Compagnie*, Amsterdam, 1987, s. 13.

<sup>387</sup>Roelof Van Gelder– Lodewijk Wagenaar, Sporen van De Compagnie, s. 84.

birlikte seyahat ve fiyatlar gibi konularda bir görüşme yaptı. Ancak bu sırada Hollanda Birleşik Eyaletler Genel Meclisi mevcut şirketleri bir araya getirip Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'ni kurmaya çalışıyordu. Böylece Delft Şirketi Asya'ya hiçbir sefer gerçekleştirilmeden yeni kurulan Birleşik Şirketin bünyesine dahil edildi. De Haai adlı geminin adı da bundan sonra Eendracht olarak değiştirildi<sup>388</sup>.

Birleşik Şirket'in kuruluş aşamasında Delftliler şirket sermayesine 469.400 florinle katıldılar<sup>389</sup>. Delft, Amsterdam, Zeeland ve Enkhuizen'den sonra en fazla parayı yatıran dördüncü şehirdi. Delft'in yatırdığı miktar toplam sermaye in yaklaşık 1/8'i oranındaydı. Birleşik Doğu Hindistan Şirketinin kuruluş nizamnamesinin 18.- 33. Maddeleri şirketin idaresi hakkındaydı. Buna göre Birleşik Şirketi'n kuruluş aşamasında ki, önceki şirketlerin tüm idarecileri aynı zamanda Birleşik Şirket idarecileri olarak kabul edilmişti. Ancak 24. ve 25. maddeler şirket yöneticilerinin 60 kişiye düşürüleceği hakkındaydı. Buna göre 60 kişilik idare heyetinde şirketin Delft merkezinin 7 idarecisi olacaktı.<sup>390</sup> Ancak kuruluş aşamasında Delft'in 12 idarecisi vardı. Bunlar;<sup>391</sup>

1. Jan Jansz. Lodesteyn
2. Arent Jacobsz. Lodesteyn
3. Dirck Bruynssen van de Dussen
4. Gerrit dircksz. Meerman
5. Cornelisz. Adriaensz. Bogaert
6. Michiel Jansz. Sasbout
7. Willem Joosten Dedel
8. Dirck Gerritsz. Meerman
9. Jan Raet
10. Jacob Sandersz. Balbiaen
11. Heendrick Otte
12. Jaspas Meerman

Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin kurulmasından sonra Delft ekonomisinde de bir canlanma olduysa da Delft, Amsterdam, Middelburg veya yakın komşusu Rotterdam gibi hiçbir zaman uluslararası bir ticaret merkezi olamadı. 1602

<sup>388</sup>L. L. M. "Eekhout, Een Bedrijf In Bedrijf: Organisatie en Werkverdeling van De Kamer Delft" *Delft En De Oostindische Compagnie*, Amsterdam, 1987, s. 13.

<sup>389</sup>Jonathan I. Israel, *Nederland Als Centrum Van de Wereldhandel*, s. 87. Femme Simon Gaastra, *De Geschiedenis van de VOC*, s. 26; Menno Witteveen, *Een Onderneming van Landsbelang*, s. 62.

<sup>390</sup>Menno Witteveen, *Een Onderneming van Landsbelang*, s. 82.

<sup>391</sup>Femme Simon Gaastra, *De Geschiedenis van de VOC*, s. 30.

yılında Delft'in toplam nüfusu 19.000 kişiydi ve bunun sadece 1200'ü Delft Limanı civarında ikamet ediyordu. Birleşik Şirketi'n kurulmasından hemen sonra Van Waarwijck idaresinde Asya'ya gönderilen ve ondört ticaret gemisinden oluşan ticaret filosu içerisinde Delftlilere ait olan Eendracht adlı gemi de bulunuyordu<sup>392</sup>.

1602- 1680 yılları arasında Delft, Birleşik Şirket bünyesinde 82 gemisini Asya'ya ticaretine gönderdi. Delft gemilerinin geri dönüş yeri Delft Limanı'ydı. Asya'dan dönen gemilerin yükleri buradan Delft'e taşınıyordu. Delft gemilerinin getirdiği ürünler arasında en büyük pay baharatlara aitti. Bu baharat çoğunlukla Delft'ten tüm Avrupa'ya satılıyordu. Ancak çok az bir kısmı Delft içerisinde pazarlanıyordu. Bu baharatlar sadece gıda sektörüne satılmıyordu. Baharata yoğun ilgi gösterenler arasında aynı zamanda bazı eczacı ve kimyacılar da bulunuyordu<sup>393</sup>.

Bu dönemde Delft'te İtalyan çinileri büyük ilgi görmekteydi. Delft seramik sanayisi özellikle Flamanların etkisinde şekillendi. 1660'lardan itibaren Hollandalılar Çin porseleni satın almaya başladılar. İtalyan çinileri hala önemini korurken Delftliler Çin porselenini taklit etmeye başladılar. 1680 ekonomik olarak büyümenin artık son zamanlarıydı. Bu dönemde Delft nüfusu da 24.000 kişiye kadar yükselmişti. 1700'den itibaren Delft ticari önemini yitirmeye başladı. Öyle ki 1780'li yıllara gelindiğinde Delft nüfusu % 40 oranında azaldı ve 14.000 civarına düştü<sup>394</sup>.

### 2.2.3.6. Hoorn

Hoorn şehri 1572 yılında Enkhuizen'in İspanyollara karşı Prens Willem van Oranje tarafına geçmelerinden kısa bir süre sonra bağımsızlık hareketini destekledi. Bundan bir yıl sonra Hoorn Koyu'nda İspanyollara karşı savaşı Hoornlular bu saldırıdan zaferle ayrıldılar. 1576 yılında Hoorn şehri, IJ Nehri'nin kuzeyinde kalan Enkhuizen, Medemblik, Alkmaar, Edam, Monnickendam ve Purmerend şehirlerinin yer aldığı birliğe katıldı. Medemblik, Enkhuizen ve Hoorn şehirleri 1586 yılında kendi paralarını bastılar. Hoorn şehrinin Baltık Denizi'nden Portekiz ve İspanya kıyılarına ve 1591 yılından itibaren İtalya kıyılarına varan bir ticari deneyimleri ve buna bağlı olarak gelişen bir sermayeleri vardı. Öyleki daha 1600'lü yıllara girilmeden Hoornlu denizciler

<sup>392</sup>Roelof Van Gelder– Lodewijk Wagenaar, Sporen van De Compagnie, s. 86.

<sup>393</sup>H.L. Houtzager, "De Invloed Van De Delftse Kamer der VOC Op Het Medisch Leven In Delft", *Delft en De Oostindische Compagnie*, Amsterdam, 1987, s. 57- 59.

<sup>394</sup>Roelof Van Gelder– Lodewijk Wagenaar, Sporen van De Compagnie, s. 85- 86.

tuz getirmek için Karaib Adalarına kadar gittiler<sup>395</sup>. Hollanda bağımsızlık hareketinin başlamasından sonra tuz çok aranan bir ürün haline gelmişti. Enkhuizenliler gibi Hoornlular için de tuz bu dönem de çok ihtiyaç duyulan bir maddeydi. Çünkü XVI. yüzyılın ilk yarısında Kuzey Holland'dan Enkhuizen ve Hoorn şehirlerinin de aralarında olduğu birçok şehir ve köy, Baltık Denizi kıyılarında ticaret yapmaktaydı<sup>396</sup>. Tuz bu ticarete önemli payı olan ringa balıklarının tuzlanması için gerekliydi.

Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin kurulması sırasında Hoornluların Karaib Adaları'na gidebilecek bir tecrübeye sahiptiler. Ayrıca Amsterdam, Middelburg ve Veere gibi şehirlerin gemilerini Asya'ya ulaştırabilmeleri Hoornluları bu konuda teşvik eden diğer bir unsurdu. Kaldığı İspanya ve Portekiz ile olan tüm ticaret te İspanya kralı tarafından yasaklanmıştı. Bu gelişmeler sırasında 1602 yılında Hoornlular Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketinin kuruluşuna destek verdiler. Hoornlular Birleşik Şirket sermayesine 266.868 florin ile katıldılar<sup>397</sup>. Hoorn, Rotterdam'dan sonra şirket sermayesine en az para ile katılan şehirdi. Birleşik Şirket'in kuruluş nizamnamesine göre Hoorn şehrinde şirketin Hollanda'da ki altı merkezinden biri olacaktı. Aynı zamanda Hoorn gemilerin yapımı, seferler için gerekli hazırlıkların yapılması, Hollanda'ya getirilen ürünlerin satılması vb. tüm şirket işlerinin 1/16'sından sorumluydu<sup>398</sup>. Bunun yanında 60 kişi olarak tanzim edilen şirketin idare heyeti içerisinde Hoorn'un Rotterdam, Delft ve Enkhuizen şehirleri gibi sadece 7 temsilcisi olacaktı<sup>399</sup>. Yine şirketin kuruluş nizamnamesine göre şirketin kuruluş aşamasında ki tüm idarecileri Birleşik Şirket'in idarecisi olarak kabul edilmişlerdi. Buna göre Delft, Rotterdam ve Enkhuizen şehirlerinin yedi kişi olması gereken idareci sayısı bundan fazla iken, Hoorn'un daha kuruluş aşamasında da sadece yedi tane idarecisi vardı. Bunlar;<sup>400</sup>

1. Claesz. Jacobsz. Sijms
2. Cornelis Cornelisz. Veen
3. Willem Pietersz Krap
4. Pieter Jansz. Liorne

<sup>395</sup>Roelof Van Gelder– Lodewijk Wagenaar, Sporen van De Compagnie, s. 42.

<sup>396</sup>Jan de Vries– Ad van der Woude, Nederland 1500-1815, s. 411.

<sup>397</sup>Menno Witteveen, Een Onderneming van Landsbelang, s. 62; Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s.26; Jonathan I. Israel, Nederland Als Centrum Van de Wereldhandel, s. 87.

<sup>398</sup>Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s. 20.

<sup>399</sup>Menno Witteveen, Een Onderneming van Landsbelang, s. 82.

<sup>400</sup>Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s. 30.



5. Vrerich Gerritsz. Schilder
6. Outger Jacobsz.
7. Pieters Jansz. Schock

Hoorn'da Birleşik Şirket idarecileri toplumun en üst tabakasında yer alan insanlardı. Genel olarak şehir idaresinde söz sahibi olanlar şirkete yönetici olarak atanırlardı. Bu nedenle Hoorn şirket idaresinde genellikle Veen, Sonck, De Groot, Van Bredehoff, Van Akerlaken ve Van Foreest gibi soy isimleri olurdu. Hoorn idaresi Birleşik Şirket'ten bazı masrafları ve sayahat yanında yıllık olarak 1200 florin alırlardı. İdareciler için önemli iki husus da vardı. Bunlardan birinci idareciler şirket işlerini kime yaptıracaklarını, kimlerin devamlı şirketle bağlantılı olacağına karar verirlerdi. Bu hususta genellikle kendi yakınlarına öncelik verirlerdi. Böylelikle istedikleri birini şirketin en alt kademesinden idare heyetine kadar yükseltebilirlerdi. İkinci husus ise şirkette elde ettikleri üstünlük ile şirketi kendilerinin veya yakınlarının ihtiyaçları ve istekleri doğrultusunda yönlendirirlerdi<sup>401</sup>.

Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin kurulmasından sonra Hoorn daha da gelişti. 1514 yılında 5400 civarında olan Hoorn nüfusu 1622 yılında 14.000'e kadar yükselmişti. Bu dönemde Hoorn şehrindeki diğer bir önemli gelişme de İsaac Le Maire'nin<sup>402</sup> Hoorn şehrinde Australische Compagnie'yi (Avustralya Şirketi) kurmasıdır. 1615 yılında bu şirkete bağlı iki gemi İsaac le Maire'nin oğlu Jacob'un idaresinde batıdan Asya'ya gitmek üzere yola çıktı. Jacob Le Maire ve denizci Willem Cornelisz Schouten idaresindeki bu gemiler Boynuz Burnu'na ulaştılar. Buraya geldikleri şehir olan Hoorn'un adını ve geçtikleri boğaza da Le Maire Boğazı adını verdiler<sup>403</sup>. Bu iki gemiden biri okyanusta kaybolurken diğeri Ternate'ye ulaşabildi. Ancak bu dönemde Hollandalılar Endonezya'ya yerleşmiş ve Hollandalıların buradaki idare merkezi olan Batavia kurulmuştu. Batavia idarecisi olan Jan Pietersz. Coen, Hollanda adına Asya ticareti yapma tekeli Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'ne verildiğinden bu gemiye el koydu<sup>404</sup>.

Hoorn şehrindeki diğer bir önemli gelişme de 1614 yılında kurulan Noordse Compagnie'nin Hoorn'da da bir merkez açmasıydı. Noordse Compagnie (Kuzey Şirketi) Nova Zembla ve Davis Boğazı arasındaki sularda balina avcılığı yapmak üzere

<sup>401</sup>Roelof Van Gelder– Lodewijk Wagenaar, Sporen van De Compagnie, s. 48.

<sup>402</sup>İsaac Le Maire şirketin Amsterdam merkezinde en çok parayı yatıran katılımcıydı.

<sup>403</sup>Felemenkçe Kaap Hoorn, Boynuz Boğazı anlamına gelmektedir.

<sup>404</sup>Roelof Van Gelder– Lodewijk Wagenaar, Sporen van De Compagnie, s. 43.

kurulmuş bir şirketti. XVII yüzyıl ekonomik açıdan Hoorn için çok olumlu geçtiyse de Hoorn'da Enkhuizen gibi Amsterdam rekabeti ile başa çıkamadı. XVII yüzyılda Hoorn giderek eski ihtişamını yitirmeye başladı. 1740 yılında 13.000 olan Hoorn nüfusu 1790 yılında 9500'e kadar geriledi<sup>405</sup>.

---

<sup>405</sup> Roelof Van Gelder– Lodewijk Wagenaar, Sporen van De Compagnie, s. 43.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### 3. BİRLEŞİK DOĞU HİNDİSTAN ŞİRKETİ'NİN ENDONEZYA'DAKİ İLK FAALİYETLERİ

#### 3.1. Hollanda ile Endonezya Arasındaki Ticaretin Başlaması

Hollandalılar'ın Asya ticaretine başlamalarının başlıca nedeni bibere ve diğer baharatlara ulaşma arzusu idi. Bu nedenle Asya'da ilk olarak ulaşmak istedikleri yer baharatın en çok getirildiği bölge olan Endonezya Adaları'ydı. Bu bölgedeki en önemli ticaret merkezi Bantam'dı. Üstelik Bantam, Portekiz egemenliğinde olmayan bir şehirdi<sup>406</sup>. Hollandalılar, Portekizlilerin burada egemen olmadıklarını Portekiz gemilerinde Asya'ya gitmiş olan Jan Huygen Van Linschoten'in İtinerario adlı kitabından öğrenmişlerdi<sup>407</sup>. 1595 yılında Hollanda'nın Texel Limanından hareket eden Compagnie Van Verre adlı şirketin gemileri 5 Haziran 1596 tarihinde Sumatra'nın güneybatısındaki Engano adasına ulaştılar<sup>408</sup>. Sumatra Adası da yine Van Linschoten tarafından Cava Adası ile birlikte biberin kaynağı olarak tarif ediliyordu. Van Linschoten'a göre Hollandalılar bibere ulaşmak istiyorlarsa eğer kesinlikle bu iki adaya gitmeliydiler<sup>409</sup>. Sumatra Adası'nın baharat kaynağı olarak gösteren sadece Van Linschoten değildi. Marco Polo da, Van Linschoten'den daha önce Asya yolculuğu sırasında uğradığı Endonezya Adaları'ndan bahsederken Sumatra Adası'nda Avrupalıların hiçbir zaman ulaşamayacakları kadar çok miktarda baharatın bulunduğunu söylüyordu<sup>410</sup>. Bu nedenle Hollandalılar Asya'ya ulaştıklarında hedeflerinde dört farklı bölge vardı. Bunlar Sumatra, Cava, Molukka ve Banda Adaları'ydı<sup>411</sup>. 1595 yılında Cornelis De Houtman idaresinde Asya'ya gitmek üzere Hollanda'dan hareket eden ilk Hollanda gemileri uzun süren bir yolculuğun sonunda ilk defa 5 Haziran 1596 tarihinde Sumatra'nın güneybatısındaki Engano Adası'na ulaştılar<sup>412</sup>. Sunda Boğazı'ndan geçen Hollandalılar 10 Haziran 1596 tarihinde Sumatra Adası'na çıktılar. Hollandalılar, burada çok iyi karşılandılar. Çünkü Sumatralılar uzun

<sup>406</sup>Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s. 39; Vibeke Roeper– Diederick Wildeman, Om De Zuid, s. 17.

<sup>407</sup>Leonard Blusse- Jaap de Moor, Nederlanders Overzee, s. 103.

<sup>408</sup>Vibeke Roeper– Diederick Wildeman, Om De Zuid, s. 17.

<sup>409</sup>Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 36.

<sup>410</sup>Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 43.

<sup>411</sup>Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 80.

<sup>412</sup>Vibeke Roeper– Diederick Wildeman, Om De Zuid, s. 17.

zamandan beri Portekizliler ile ticaret yapmalarından dolayı yabancılara alışkındılar. Ayrıca baharat, sarımsak, muz ve kabak gibi yüklerle dolu dört Portekiz gemisi henüz Sumatra'dan yeni ayrılmıştı. Renkli kıyafetler içindeki Sumatralılar, tülbentte takıyorlardı<sup>413</sup>. Sumatralılar arasında İslamiyet de yayılmıştı. Bölgede İslamiyet'in ilk ulaştığı yer Sumatra'nın Açe kıyılarıydı<sup>414</sup>. Ancak bu ilk gelişlerinde Hollandalılar Sumatra Adası'nda çok durmadılar. Çünkü Hollandalıların hedefinde Cava Adası'ndaki Bantam'a gitmek vardı. Sumatra'dan yanlarına, kendilerine Bantam yolunu gösterecek yerli bir rehber olarak<sup>415</sup>, nihayet 26 Haziran'da<sup>416</sup> Bantam'a vardılar. Bantam bu seyahatte varılması amaç edinilen son noktaydı<sup>417</sup>.

Hollandalılar Bantam'a geldiklerinde Bantam küçük bir liman şehriydi. Şehir yaklaşık iki metre yüksekliğindeki ahşap bir duvar ile örülüydü<sup>418</sup>. Hollandalılar Bantam'a gelen ilk yabancılar değillerdi. Buraya vardıklarında kendilerinden önce Arap, Bengalli, Cavalı, İranlı, Çinli, Portekizli ve hatta Türk gibi çeşitli milletlerden insanları burada ikamet eder halde buldular<sup>419</sup>. Müslüman tüccarlar genellikle bu duvarın iç kısmında yaşıyordu. Dışarıda ise çoğunlukla Çinliler oturmaktaydılar<sup>420</sup>. İranlılar tarafından buraya çeşitli mücevher ve ilaçlar getiriliyordu. Hindistan'ın Gucarat şehrinden keten ve demirhindi<sup>421</sup> Cambay'dan pamuklu giysiler ve beyaz kumaşlar, Bengal'den değerli taşlar ve bazı günlük yaşamda kullanılacak eşyalar geliyordu. Güney Burma'dan gelen tüccarlar fil ve köleler getiriyorlardı. Çinlilerse Bantam'daki en önemli tüccarlardı. Çünkü Çinli tüccarlar buraya porselen, ipekli, yünlü ve kadife kumaşlar, altın, ahşap sepetler, Japon kılıçları, gözlük, şemsiye, ayna ve yelpaze gibi günlük hayatta kullanılabilecek farklı çeşitlerde ürünler ve çok sayıda ürün getiriyorlardı<sup>422</sup>.

<sup>413</sup> Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 114

<sup>414</sup> İsmail Hakkı Göksoy, vd.; "Endonezya", *DİA*, c. 11, İstanbul, 1995, s. 197.

<sup>415</sup> Vibeke Roeper– Diederick Wildeman, *Om De Zuid*, s. 17.

<sup>416</sup> Bu tarih bazı eserlerde 23 Haziran 1596 olarak verilmiştir. Bkz. Susanto Zuhdi, *VOC: Het Begin Van De Koloniale Overheersing*, s. 3; *Nederlanders Overzee* adlı eserde ise Hollandalıların 22 Haziran 1596 tarihinde Bantam'a ulaştıkları belirtilmiştir. Bkz. Leonard Blusse- Jaap de Moor, *Nederlanders Overzee*, s. 104.

<sup>417</sup> Vibeke Roeper– Diederick Wildeman, *Om De Zuid*, s. 17.

<sup>418</sup> Leonard Blusse- Jaap de Moor, *Nederlanders Overzee*, s. 104.

<sup>419</sup> Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 115.

<sup>420</sup> Leonard Blusse- Jaap de Moor, *Nederlanders Overzee*, s. 104.

<sup>421</sup> "*Tamarindus indica*". Baklagillerden, odunu oldukça sert olan, sıcak iklimlerde yetişen bir ağaçta bu ağacın meyvesi. Demirhindi ağacının olgunlaşmış meyveleri baharat olarak kullanılır. Bkz.

"[http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com\\_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.50a0bb289477c2.88368363](http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.50a0bb289477c2.88368363)

<sup>422</sup> Leonard Blusse- Jaap de Moor, *Nederlanders Overzee*, s. 106.

Şehrin daha geride kalan kısımlarında, Bantam'ın büyük öneme sahip olmasına neden olan biber yetiştiriliyordu. Bu biber Bantam pazarında tüccarla buluşmaktaydı. Bantam ticaretinde yabancı tüccarlar kadar Bantamlı soylularda yoğun olarak çalışıyorlardı. Bantam pazarına getirilen biber ve diğer pek çok farklı ürün burada Asya'nın çeşitli yerlerinden gelen tüccarların getirdikleriyle takas ediliyordu<sup>423</sup>. Bantam pazarında biber ve baharatın yanı sıra, yiyecek maddeleri, kris denilen her iki tarafı keskin hançerler, aynalar, taraklar, değerli taşlar ve yelpazeler en çok satılan ürünlerdi. Bu dönem de Hollandalılar özellikle mücevher ve halı ticareti yapan İranlı tüccarları diğerlerine kıyasla daha sıcakkanlı ve güvenilir bulmuşlardı<sup>424</sup>.

Cornelis De Houtman liderliğindeki bu ilk Hollandalı grup kısa bir süre sonra Bantam'ın idarecileriyle görüşme fırsatı buldu. İlk görüşme Bantam'ın liman sorumlusu ile oldu. Şahbendar denilen bu liman sorumlusu aracılığıyla Bantam valisi ile görüşme imkânı elde edildi<sup>425</sup>. Cornelis de Houtman Bantam valisi ile görüşmesinde kendisine yeşil kadifeler, kristal bardaklar ve yıldızlı ayna gibi hediyeler sundu<sup>426</sup>. Bundan sonra Bantam idarecileri bu ilk Hollanda filosunda ki dört gemiden biri olan Mauritius adlı gemiyi ziyaret ettiler. Bu gemi aynı zamanda yolculuk boyunca Cornelis De Houtman'ın da içerisinde bulunduğu gemiydi<sup>427</sup>. Bu görüşmeler neticesinde Portekizlilerin tüm engelleme çabalarına rağmen Hollandalılar Bantam'da ticaret yapma hakkı elde ettiler<sup>428</sup>. 3 Temmuz'da bir anlaşmaya vardılar. Buna göre Hollandalılar hiçbir engellemeyle karşılaşmadan Bantam'da ticaret yapma hakkına sahip olacaklardı. Ancak bu imtiyaza karşılık Hollandalılar savaş zamanlarında onlara yardım edeceklerdi<sup>429</sup>.

Hollandalılar burada biber bulmalarına rağmen bu biberi satın almak istemediler. Cornelis de Houtman bir sonraki biber hasatının beklenmesinden taraftı. Böylece pazarda artan biber arzı münasebetiyle biber fiyatlarında bir düşüş yaşanmasının hesabını yapıyordu<sup>430</sup>. Çünkü Cornelis De Houtman burada satın alacağı biber için olabildiğince az ödeme yapmak istiyordu. Ancak burada işler Hollandalıların planladıkları gibi yolunda gitmedi. Portekizliler Hollandalıların aslında korsan

<sup>423</sup> Leonard Blusse- Jaap de Moor, *Nederlanders Overzee*, s. 104.

<sup>424</sup> Wim Wennekes, *Gouden Handel*, s. 115.

<sup>425</sup> Leonard Blusse- Jaap de Moor, *Nederlanders Overzee*, s. 104.

<sup>426</sup> Wim Wennekes, *Gouden Handel*, s. 115.

<sup>427</sup> Leonard Blusse- Jaap de Moor, *Nederlanders Overzee*, 1983, s. 104.

<sup>428</sup> Wim Wennekes, *Gouden Handel*, s. 115.

<sup>429</sup> Vibeke Roeper- Diederick Wildeman, *Om De Zuid*, s. 19.

<sup>430</sup> Leonard Blusse- Jaap de Moor, *Nederlanders Overzee*, s. 104.

olduklarını ve Bantam'ı yağmalamak için buraya geldiklerini yaymaya başladılar<sup>431</sup>. Portekiz entrikaları ve Hollandalıların cimri tavırları nedeniyle Bantam halkı bu yeni tüccarlara karşı daha mesafeli davranmaya başladı. Bantamlıların hoşnut olmadıkları bir diğer durumda Hollandalıların ödemelerini gümüş paralarla yapmak istemeleri idi. Çünkü o dönemde Bantamlı tüccarlar baharatlarını en çok Hint kumaşlarıyla takas etmek istiyorlardı. Nihayet Hollandalılar ile Bantamlıların arası açılmaya başladı. 28 Ağustos'ta De Houtman ile Bantam valisi görüşmesinden sonra De Houtman ve bazı arkadaşları tutuklandılar. Bu gelişme üzerine sahildeki Hollanda gemileri Bantam'ı top ateşine tuttu. Ancak Hollanda gemileri burada derinlik nedeniyle şehre çok fazla yaklaşmamıştı. Bundan dolayı Hollanda topları yeterli uzaklığa atış yapamadı ve şehre neredeyse hiç zarar verilemedi. Bunun üzerine Hollandalılar Bantamlılar ile anlaşma yoluna gittiler. Hollandalılar De Houtman ve beraberindeki diğer tutukluları kurtarmak için Bantamlılara fidye ödemek zorunda kaldılar<sup>432</sup>. Hollandalılar tarafından ödenen 2000 İspanyol reali karşılığında Cornelis de Houtman ve arkadaşları 11 Ekim'de serbest bırakıldılar<sup>433</sup>.

Hollandalılar bundan sonraki iki hafta boyunca devamlı biber satın aldılar. Ancak Hollandalılar ile Bantamlılar arasındaki sorunlar sona ermemişti. 24 Ekim'de Bantam valisi Hollandalılara ait reallerin bundan sonra geçerli ödeme aracı olarak kabul edilmeyeceğini ilan etti<sup>434</sup>. Bu arada Portekizliler ait bir filonun Bantam'a ulaşmak üzere olduğu gelen haberler arasındaydı.<sup>435</sup> De Houtman Bantam'da istediği miktarda baharatı elde edemeyeceğini anlayınca buradan Molukka Adalarına doğru yola çıkmaya karar verdi.<sup>436</sup> Nihayet Bantam'daki bu ilk Hollanda filosu 6 Kasım 1596 tarihinde depoları yarıya kadar biber dolu olarak Bantam'dan ayrıldı<sup>437</sup>.

Hollandalılar buradan ayrıldıktan sonra Madura ve Bali adalarına uğradılar. Bali Adası'nda hoş karşılanan Hollandalılar buradan çok etkilendiler. Öyleki mürettebattan iki kişi Hollanda'ya geri dönmek istemedi. Hollandalılar 11 Ağustos 1597'de ülkelerine geri döndüler. Bu ilk Asya seferi maddi olarak çok başarılı geçmemişti. Hollandalılar 88.000 florin zararla bu ilk seferlerini tamamlamışlardı. Ancak bu seferin maddi

<sup>431</sup> Wim Wenekes, Gouden Handel, s. 115.

<sup>432</sup> Vibeke Roeper– Diederick Wildeman, Om De Zuid, s. 20; Wim Wenekes, Gouden Handel, s. 115.

<sup>433</sup> Leonard Blusse- Jaap de Moor, Nederlanders Overzee, s. 106.

<sup>434</sup> Vibeke Roeper– Diederick Wildeman, Om De Zuid, s. 20;

<sup>435</sup> Wim Wenekes; Gouden Handel, s.116.

<sup>436</sup> Els M. Jacobs, De Verenigde Oost-Indische Compagnie, s. 25.

<sup>437</sup> Vibeke Roeper– Diederick Wildeman, Om De Zuid, s. 20; Wim Wenekes, Gouden Handel, s. 116.

getirisinden çok Hollandalılar Asya'ya ulaşabilmelerini bu seferin en büyük kazancı olarak görüyorlardı. Bu seferden sonra Hollandalılar arasında Asya'ya ulaşma isteği artarak devam etti. Amsterdam'dan sonra başta Middelburg ve Veere'da olmak üzere Hollanda'nın birçok şehrinde Doğu Hindistan şirketleri kurulmaya başladı. Middelburgse ve Veerse Compagnie adlı şirketler Mart 1598'te Asya'ya varmak üzere Hollanda'dan ayrıldılar. İspanyollar ve Portekizliler, Hollandalıların Asya gerçekleştirdikleri ilk seferin sonuçlarından ve yeni sefer hazırlıklarından rahatsızdılar. Bu nedenle İspanya kralı yardımcılarında Dom Francisco Da Gama'yı Goa'ya gönderdi. Da Gama Goa'da Hollandalı davetsiz misafirler için hazırlık yapacak ve bir savaş filosunu hazır bulunduracaktı. 17 Mart 1598 tarihinde kral tarafından Da Gama'ya gönderilen mektupta bu yeni seferlerin kendisine ve okyanus ötesi krallığına muhtemel tehlikesinden bahsedip elinden geleni yapmasını istiyordu<sup>438</sup>.

Ancak İspanyol ve Portekizlilerin aldıkları tedbirler Hollandalıların bu bölgedeki faaliyetlerini engelleyemedi. Cornelis De Houtman Hollanda'ya döndükten hemen sonra yeni bir sefer hazırlıklarına başladı. Oude Compagnie'ye bağlı olarak Wybrand Van Warwijk Molukka Adaları'ndan Celebes'e, Ambon'a ve Ternate'ye ulaştı. Van Warwijk ile birlikte bu yolcuğa çıkan Jacob Van Heemskerck buradan Banda'ya, aynı yıl Cornelis De Houtman Açe'ye kadar gitti. Van Neck ikinci seferinde Malay Yarımadası'nın doğu kıyılarında Patani'ye<sup>439</sup> ulaştı. Burada bir ticaret üssü kurdu. 1600 yılında Portekizliler ile Açeliler arasında gerçekleşen savaş sonunda Portekizlilerin Endonezyalılar ile arası açıldı. Bu durum Hollandalıların lehine bir gelişme oldu. Bu dönemde Hollandalılar Endonezya dışına da açıldılar. Jaques Mahu ve Simon De Cordes idaresinde ki 1598 filosundan bir gemi Jacob Quakernaak idaresinde Japonya'ya kadar ilerledi. Van Neck 1601 yılında Makao ve Kamboçya'ya ulaştı. Joris Van Spilbergen ise 1602 yılında Seylan'a vardı. Spilbergen aynı zamanda Seylan'a ulaşan ilk Hollandalıydı. Ancak Endonezya dışındaki bölgelere yapılan seferler Endonezya'ya olduğu kadar istikrarlı bir şekilde devam etmiyordu<sup>440</sup>.

Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi kurulduktan sonra Hollandalıları bu şirkete bağlı ilk Asya seferleri 18 Aralık 1603 tarihinde gerçekleşti. Bu tarihte Hollanda'dan hareket eden bu filonun idaresinde Steven Van Der Haghen vardı. Bu ilk Birleşik Şirket filosunun amacı sadece ticaret değildi. Ağır silahlarla donatılmış 12

<sup>438</sup>Wim Wennekes, Gouden Handel, s. 117.

<sup>439</sup>Bugün Tayland'a bağlı ve halkı Müslüman olan özerk bir bölgedir.

<sup>440</sup>Femme Simon Gastra, De Geschiedenis van de VOC, s. 39.

gemiden oluşan bu filonun görevleri arasında Asya ticaretinin yanı sıra Goa ve Mozambik'te ki Portekiz üslerine saldırmak da vardı. Bu seferden başka Hollandalılar 1605 yılında Cornelis Matelieff, 1606 yılında Van Caerden ve 1607 yılında Verhoeff idaresindeki Hollanda gemileri Portekiz üslerine saldırmaya devam ettilerse de bu saldırılar sonucunda önemli bir başarı elde edilemedi. Bu saldırılar sonucunda Hollandalıların elde ettikleri en büyük başarı 1605 yılında gerçekleşti. 1605 yılında Van Der Haghen idaresindeki Hollandalılar önemli bir direnişle karşılaşmadan Ambon'daki Victoria Kalesi'ni Portekizlilerden teslim aldılar<sup>441</sup>. 1605 yılında ele geçen Ambon böylece Hollandalıların Asya'daki ilk kolonisi oldu<sup>442</sup>. Ancak Hollandalıların bu bölgede herhangi bir üssü yoktu. Portekizliler gibi yerleşik değillerdi. Nitekim 1606 yılında bir İspanyol filosu Ternate ve Tidore adalarını işgal etti<sup>443</sup>. Hollandalılar Ambon'u ele geçirmişlerdi. Ancak baharat ticareti henüz tamamen Hollandalıların kontrolüne geçmemişti. Bu durum bölgede artarak devam eden Hollanda ticareti için güvenli de değildi. Artık Hollandalılar bölgeye yerleşmeye Asya'ya ulaşan gemileri sevk ve idare edecek bir merkeze ihtiyaç duyuyorlardı. Bunun için Hollandalılar Cava Adası'nı seçtiler. Çünkü o dönemde Hollandalıların Asya ticaretinin merkezinde Endonezya bulunuyordu.

### 3.2. Batavia ve Şirketin Endonezya İdaresi

Birleşik Hollanda Doğu Hindistan Şirketi'nin kurucularından Rotterdamlı Cornelis Matelieff De Jonge Hollandalıların 1605 yılında Asya'ya gönderdikleri filonun amiraliydi. İdaresindeki filo ile Portekiz üslerine de saldıran Cornelis Matelieff uzun süre Asya'da kaldı. 1608-1609 yıllarında Bantam'da kalan Cornelis Matelieff kendinden önceki ve sonraki filoların Portekiz üslerine saldırılarını ve buradaki faaliyetlerini gözlemledi. Uzun yıllar bölgede yaşayan Cornelis Matelieff, Asya'da Hollanda yerleşmesinin, devamlı genişleye ticaret ağının ve sürekli değişen ürün fiyat ve kalitesi üzerinde önemli tespitlerde bulundu. Hollandalıların buradaki sorunlarını Hollanda'ya bildirmek için Heren XVII idaresine bir mektup gönderdi<sup>444</sup>. Cornelis Matelieff Asya'da otoritenin sağlanması için daha fazla imtiyazın verilmesi gerektiğini söylüyordu. Cornelis Matelieff Hollanda'ya döndükten sonra Asya'da edindiği

<sup>441</sup>Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s. 39

<sup>442</sup>Hendrik E. Niemeijer, Batavia, Een Koloniale Samenleving In De Zeventiende Eeuw, Amsterdam, 2005, s. 23.

<sup>443</sup>Susanto Zuhdi, VOC: Het Begin Van De Koloniale Overheersing, s. 7.

<sup>444</sup>L.P. Van Putten, Ambitie en Onvermogen, s. 17.



izlenimlerle ilgili ilk olarak Rotterdam idarecileriyle görüştü. Goa'da kurulmuş olan Portekiz merkezi Asya idaresini ve bunun faydalarına değindi. Ona göre Hollandalılarda Portekizlilerin Asya yapılanmasını örnek alan bir idari merkez oluşturmalıydılar<sup>445</sup>. Cornelis Matelieff bu konuda neler yapılması gerektiği konusundaki önerilerini hazırladığı bir planla şirket idarecilerine sundu. Bu plan temel olarak dört önemli noktadan oluşuyordu. Bunlar;<sup>446</sup>

1. Hollandalılar özellikle Baharat Adaları olarak bilinen Molukka Adaları'na üzerinde yoğunlaşmalıydılar.
2. Asya'da merkezi bir idarenin oluşturulması gerekiyordu.
3. Asya'da kurulacak bu merkezi idare noktasına bir genel vali tayin edilmeli ve şirketin Asya'daki faaliyetleri bu vali eliyle yürütülmeliydi.
4. Sabit bir idare ve toplama merkezinin kurulması gerekiyordu.

Cornelis Matelieff De Jonge'nin bu önerileri şirket yöneticileri tarafından olumlu karşılandı. Bundan sonra Hollandalılar bu plan doğrultusunda Asya'daki faaliyetlerine devam ettiler. İlk olarak 1609 yılında Pieter Both<sup>447</sup> Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin ilk Genel Valisi olarak tayin edildi ve Both 1610 yılında Bantam'a ulaştı. Bantam bu dönemde Hollandalıların Asya ticaretindeki merkeziydi. Ancak Bantam'da Çinliler ve İngilizlerde oldukça aktiftiler. Bu nedenle Hollandalılar 1610 yılında itibaren Cakarta'ya yerleşmeye başladılar. Nitekim Cakarta Cornelis Matelieff tarafından da uygun bulunan bir yerdi. Matelieff Cakarta'yı Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin Asya'daki başkenti olabilecek en uygun yer olarak tarif etmişti<sup>448</sup>.

Hollandalıların Asya'daki ilk Genel Valisi Pieter Both 1614 yılı sonuna kadar bu görevde kaldı. Bu görev süresince Both şirketin faaliyetlerini Molukka Adaları üzerine yoğunlaştırdıysa da şirket merkezi hep Cava Adası olarak kaldı<sup>449</sup>. Çünkü Cava Adası'nın stratejik konumu Molukka Adaları'na kıyasla daha elverişliydi. Ayrıca şirketin Asya merkezinin Molukkalara taşınması halinde yerli halk ve buraya taşınacak

<sup>445</sup> Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s. 39.

<sup>446</sup> L.P. Van Putten, Ambitie en Onvermogen, s. 17.

<sup>447</sup> Birleşik Şirketin İlk Genel Valisi olan Both 1614 yılına kadar bu görevde kaldı. Bir dönem İtalya'da kalan ve burada eğitim alan Both, Birleşik Şirket öncesinde Brabantse Compagnie adlı şirkette görev aldı. 1599 yılında idaresindeki dört gemi ile Asya'ya bir sefer düzenlemiş tecrübeli bir denizciydi.

<sup>448</sup> Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s. 40.

<sup>449</sup> L.P. Van Putten, Ambitie en Onvermogen, s. 27.

Hollandalılar için yeterli miktarda yiyecek de bulunamayabilirdi. Bu dönemde Hollandalılar yerel idareci Aria Ranamanggala'dan depolar yapmak için izin aldılar. Ranamanggala aynı zamanda Bantam şehrinin de idarecisiydi. Ancak Bantam bu dönemde Avrupa'dan gelen tüm gemilerin uğrak yerlerinden biriydi. Bu nedenle Hollandalılar sadece kendilerinin toplanacağı yeni bir yer arayışı içerisindeydiler. Bu nedenle Cakarta Asya'ya ulaşan Hollanda Birleşik Doğu Hindistan gemileri için bir toplanma merkezi haline geldi<sup>450</sup>.

Both, Asya'daki Hollanda idaresini desteklemek için Portekiz yöntemlerine benzer bir uygulama içerisine girdi. Buradaki Hollanda nüfusunu arttırmak için Hollanda'dan Asya'ya insan gönderilmesini istedi. Ancak Amsterdam'daki idareciler Asya'ya sorunlu insanlar göndermeye başladılar. Aslında Both'un istediği bu değildi. Hollanda'dan gelen insanlar arasında daha önce hiç ata binmemiş süvariler, belki de eline hiç çekiç almamış marangozlar, sağır askerler gibi sorunlu insanlar bulunuyordu<sup>451</sup>.

Bu dönemde Hollandalılar Asya'nın birçok yerinde aktif olarak bulunuyorlardı. Özellikle 1609 yılında İspanyollarla yapılan 12 yıllık Ateşkes Antlaşması (1609-1621) Hollandalıların bölgedeki faaliyetlerini arttırarak devam etmelerine olanak sağladı. 1612 yılında Hindistan'ın Pulicat şehrinde bir ticaret üssü kurdular. Pulicat'taki üslerini korumak amacıyla burada bir de kale inşa eden Hollandalılar, bu kaleye Geldria Kalesi adını verdiler. Böylece bölgeye yerleşen Hollandalılar birkaç yıl içerisinde Hindistan'dan Endonezya Adaları'na giden Hint pamuğunun kontrolünü de ele geçirdiler. Bundan sonra Hollandalıların saldırıları artarak devam etti. Hollandalılar Portekizlilerden Solor Adası'ndaki<sup>452</sup> üstünlüğü de ele geçirdiler. Bu dönemde Solor Adası Sandal Ağaçları<sup>453</sup> ile meşhurdu. Buradan getirilen bu ağaçlara Cava Adası'nda, Çin ve Hindistan'da büyük talep vardı<sup>454</sup>.

Bu dönem de Molukka Adaları'nda Hollandalılar kadar İspanyollar da aktif olarak ticarete yapıyorlardı. Aynı zamanda Hollanda ile İspanya arasında ki ateşkes de devam ediyordu. Ancak 1614 yılında Hollanda Birleşik Eyaletler Genel Meclisi İspanya

<sup>450</sup> Hendrik E. Niemeijer, Batavia, s. 24.

<sup>451</sup> L.P. Van Putten; Ambitie en Onvermogen, s. 28.

<sup>452</sup> Timor Adası yakınlarında küçük bir volkanik ada olan Solor Adası bugün Endonezya'ya bağlıdır.

<sup>453</sup> Felemenkçe *sandelhout*, denilen Sandal Ağacı hoş kokulu ve daha çok tütsü çubukları ve parfümeri gibi alanlarda kullanılan bir ağaç türüdür.

<sup>454</sup> Jonathan I. Israel, Nederland Als Centrum Van de Wereldhandel, s. 117.

ile mevcut ateşkesin Asya'da sona erdiğini ilan etti<sup>455</sup>. 1614 yılı sonunda Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin ilk genel valisi olan Pieter Both'un yerine Gerard Reynst<sup>456</sup> bu göreve atandı<sup>457</sup>. Ancak Reynst bu görevde fazla kalamadı. 1615 sonbaharında hastalanan Reynst bir süre sonra öldü. Reynst'ten sonra aynı göreve Laurens Reael (1615-1619) getirildi. Pieter Both'tan sonra yerine genel vali olarak Asya'ya gönderilen Gerard Reynst ve Laurens Reael 'de Both gibi Asya'da Hollanda idaresini tesis etmekle görevliydi<sup>458</sup>. Bu dönemde Hollanda Birleşik Eyaletler Genel Meclisi de Birleşik Şirketi'n Asya'daki gücünü arttırmak için bu şirketi desteklemeye devam etti. Genel Meclis tarafında şirkete verilen ödenek yıllık 200.000 florine yükseltildi<sup>459</sup>.

Ancak Cakarta'nın tam anlamıyla bir Hollanda şehri olan Batavia olarak teşekkülü bunlardan sonraki genel vali olan Jan Pietersz. Coen zamanında oldu. Roma'da Justus Pescatore'nin yanında işletme ve muhasebe öğrendikten sonra Hollanda'ya dönen Coen 1613 yılında beri Hollandalıların Asya'daki Baş Muhasebecisi olarak Bantam ve Cakarta'da çalışmaktaydı<sup>460</sup>.

Jan Pietersz. Coen Bantam dışında bir Hollanda idaresi kurmak istiyordu. Uzun yıllar Bantam'da kalmış olan Coen Bantam'ın karışık yapısını iyi biliyordu. Avrupalı tüccarların yanı sıra Çinli tüccarlarda Bantam'da oldukça aktiflerdi. Bunun yanı sıra Bantam'da sürekli bir şekilde Hollandalı- İngiliz çekişmesi yaşanıyor. Bu aksiliklerin farkında olan Coen genel vali olunca Bantam dışında bir merkez kurmak istedi. Bunun için en uygun yer daha öncesinde Cornelis Matelieff De Jonge'nin de işaret etmiş olduğu Cakarta'ydı. Ancak 1619 yılı başında Bantam açıklarında 17 gemiden oluşan bir İngiliz filosu Hollandalıların *Swarten Leeuw* adlı biber yüklü gemisini yağmaladı. Buradan Cakarta'ya doğru ilerleyen bu İngiliz filosu oradaki Hollanda gemilerine saldırdı. O esnada Cakarta'da yedi Hollanda gemisi bulunmaktaydı. Coen'a göre

<sup>455</sup>Jonathan I. Israel, *Nederland Als Centrum Van de Wereldhandel*, s. 117.

<sup>456</sup>Gerard Reynst'in adı başka bir eserde Gerrit Reynst olarak geçmektedir. *L.P. Van Putten, Ambitie en Onvermogen* adlı eserinde bu valinin adının Gerrit Reynst olduğu ancak bazı kaynaklarda bu isme Gerard Reynst olarak da rastlandığını belirtmiştir. Bkz. L.P. Van Putten, *Ambitie en Onvermogen*; (Gouverneur-General van Nederlands- Indie 1610-1796), Rotterdam, 2002, s. 30.

<sup>457</sup>L.P. Van Putten, *Ambitie en Onvermogen*, s. 30; Femme Simon Gaastra, *De Geschiedenis van de VOC*, s. 40.

<sup>458</sup>Femme Simon Gaastra, *De Geschiedenis van de VOC*, s. 40; L. P. Van Putten, *Ambitie en Onvermogen*, s. 6; Ancak yukarıda ki valilerin görev süreleri başka bir eserde Gerard Reynst (1613-1615) ve Laurens Reael (1616-1619) şeklinde gösterilmiştir. Bkz. Jonathan I. Israel, *Nederland Als Centrum Van de Wereldhandel*, s. 116.

<sup>459</sup>Jonathan I. Israel, *Nederland Als Centrum Van de Wereldhandel*, s. 117.

<sup>460</sup>Leonard Blusse- Jaap de Moor, *Nederlanders Overzee*, s. 158.

İngilizlerin hedefi buradaki Hollanda üssünü ele geçirmektir. Bunun üzerine Coen Hollanda'ya gönderdiği bir mektupta bundan sonra tüm Hint sularında İngiliz gemilerine savaş ilan ettiğini bildiriyordu<sup>461</sup>. Hollandalıların daha önce Cakarta'da yapmış oldukları depolar birbiri ardı ardına İngilizler Cakarta'lılar ve Bantamlılar tarafından işgal ediliyordu. Bu duruma kesin bir son vermek isteyen Coen buradan ayrılarak Molukka Adaları'na gitti. Molukkalardan büyük bir filo ile geri dönen Coen kısa zamanda duruma hakim oldu<sup>462</sup>. 30 Mayıs 1619 tarihinde Coen yanındaki 1000 Hollandalı ile Cakarta'yı ele geçirdi<sup>463</sup>. Bundan sonra Bantamlılar hemen geri çekildiler. Çünkü Coen Bantam'ı da ele geçirmek istiyordu. Bu durumun farkında olan Bantamlılar kendi şehirlerini savunmak için geri çekilmişler<sup>464</sup>.

Jan Pietersz. Coen, Cakarta'yı ele geçirdikten hemen sonra buranın adını değiştirmek istedi. Hollanda'nın Hoorn şehriden olan Coen, Cakarta'nın adını Nieuw Hoorn (*Yeni Hoorn*) olarak değiştirmek istediysede bu isteği Heren XVII tarafından kabul görmedi. Sonunda Cakarta için kimsenin karşı çıkmayacağı Hollanda'daki tüm idarecilerinin kabul edebileceği bir isim bulundu, Batavia<sup>465</sup>. Böylece Hollandalılar yeni şehirlerine herkesin kabul ettiği Batavia ismi verdiler<sup>466</sup>.

Bundan sonra Hollandalıların ilk işi burada bir kale inşa etmek oldu. Ancak Heren XVII, Batavia'nın inşası için yeterli desteği sağlamıyordu. Heren XVII'nin Batavia'yı desteklemek için ilk büyük girişimi 1621 yılı sonunda Batavia'daki Hollandalı denizcilerin ailelerinin buraya gönderilmesi oldu. Çünkü 31 Temmuz 1620 tarihinde Coen, Batavia'nın nüfusu ile ilgili olarak Hollanda'ya bilgi vermişti. O tarihte Batavia nüfusu 2000 kişi civarındaydı ve bu nüfusun büyük çoğunluğu Cavalılar, Çinliler ve Hollandalılar oluşturmaktaydı. Bunların yanı sıra sayısı onlarla ifade edilebilecek Alman, İskandinav, İngiliz, İskoç, Portekizli ve Fransız da bulunmaktaydı. 1621 yılı sonunda Hollanda'dan gelen üç gemi içerisinde Hollandalı denizcilerin ailelerinin yanı sıra, kimsesiz kız çocukları ve çok sayıda kötü şöhretli dul kadın bulunmaktaydı<sup>467</sup>. Coen bu nüfusu dengelemek için Hollanda'dan özellikle yetimhanelerdeki kız çocuklarının buraya gönderilmesini istiyordu. Batavia'ya getirilen bu kız çocukları,

<sup>461</sup>Wim Wenckes, Gouden Handel, s. 160.

<sup>462</sup>Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s. 40.

<sup>463</sup>Hendrik E. Niemeijer, Batavia, s. 24; Wim Wenckes, Gouden Handel, s. 160.

<sup>464</sup>Hendrik E. Niemeijer, Batavia, s. 24.

<sup>465</sup>Bir Batı Germen kabilesi olan Batavlar bugünkü Hollanda'nın güneyinde yaşıyorlardı. Daha sonra Romalılar tarafından onların yaşadıkları bu bölge Batavia olarak adlandırılmıştı.

<sup>466</sup>Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s. 40; Wim Wenckes, Gouden Handel, s. 161.

<sup>467</sup>Wim Wenckes, Gouden Handel, s. 161.

burada diğ er ailelerin yanına verilerek yetiştirilecekti. Bunlara özellikle ev işleri öğ retilecek ve bu çocuklar ileride buradaki Hollandalı denizciler ile evlenmek üzere hazırlanacaklardı<sup>468</sup>. Ancak Coen, kötü nam yapmış kadınların da bunlarla beraber Batavia'ya gönderilmesini beklemiyordu<sup>469</sup>. Çünkü bu kadınların çoğ u çevrelerinde alkolik veya zaniye olarak bilinen kadınlardı<sup>470</sup>.

Bu dönemde İspanyollar ile Hollandalılar arasındaki 12 yıllık ateşkesin de sonuna gelmişti. Bu yüzden Hollandalılar bazı tedbirler düşünüyordular. Bunun için Hollandalılar İngiliz Doğ u Hindistan Şirketi ile bir antlaşma yaptılar. Bu antlaşmaya göre Hollanda Birleşik Doğ u Hindistan Şirketi ile İngiliz Doğ u Hindistan Şirketi Asya'da düşmanlarına karşı birlikte mücadele edecek ve ulaşabildikleri biberi yarı yarıya paylaşacaklardı. Bunun yanı sıra Molukka Adaları'ndan elde edecekleri baharatın ise 2/3'ü Hollandalıların, 1/3'ü ise İngilizlerin olacaktı<sup>471</sup>.

Jan Pietersz. Coen Şubat 1623'te Hollanda'ya geri dönmek üzere Batavia'dan ayrıldı. Yerine Pieter De Carpentier genel vali olarak atandı. Eylül 1623'te Hollanda'nın Texel Limanı'na ulaşan Coen bir süre sonra Heren XVII Kurulu ile görüştü. Asya'daki çalışmalar konusunda onları bilgilendirip, yeni öneriler sundu. Bu öneriler arasında Asya'da çalışan ve burada evlenen Birleşik Şirket elemanlarının görevleri bittiğinde Hollanda'ya geri dönmemeleri, burada ikamet ederek bölgedeki Hollanda nüfusunu arttırmaya yardımcı olmaları da vardı. Böylece bölgede şirket çalışanları dışındaki Hollanda nüfusu artmış olacaktı. Bu, o dönemde Portekizlilerin uyguladığı bir sistemdi<sup>472</sup>. Hollanda'da kaldığı dönemde evlenen Coen 1628 yılının Eylül ayında yeniden genel vali olarak Batavia'ya geri döndü<sup>473</sup>. Onun bu ikinci genel valilik dönemi iki yıl sürdü. Bundan sonra hastalanan Coen, Eylül 1629'da Batavia'da öldü ve yerine Jacques Specx genel vali olarak atandı<sup>474</sup>.

1630 yılında Heeren XVII yeni bir karar alarak bundan sonra Hollandalı kadınların Batavia'ya gönderilmesini yasakladı. Hollandalılar yine Portekizlilerin sömürgelerinde kullandıkları bir metodu uygulamaya başladılar. Bundan sonra Asya'daki Hollandalı erkekler, Hollanda'dan gönderilen kadınlar yerine ya buldukları

<sup>468</sup> Leonard Blusse- Jaap de Moor, *Nederlanders Overzee*, s. 166.

<sup>469</sup> Wim Wenekes, *Gouden Handel*, s. 161.

<sup>470</sup> Leonard Blusse- Jaap de Moor, *Nederlanders Overzee*, s. 165.

<sup>471</sup> Femme Simon Gaastra; *De Geschiedenis van de VOC*, s. 40.

<sup>472</sup> L.P. Van Putten, *Ambitie en Onvermogen*, s. 51.

<sup>473</sup> Wim Wenekes; *Gouden Handel*, s. 169.

<sup>474</sup> L.P. Van Putten, *Ambitie en Onvermogen*, s. 52- 54.

ülkenin kızlarıyla ya da Hindistanlı Hıristiyan kadın köleler ile evleneceklerdi. Ancak bu yeni sistemin de bazı sakıncaları vardı. Çünkü Hindistanlı Hıristiyan kadın kölelerin çoğu Portekizce konuşuyordu<sup>475</sup>. Portekizce zamanla Batavia'daki diğer çeşitli etnik kökenden insanların konuştuğu ortak dil haline geldi. Özellikle Hindistan'dan getirilen kölelerin ve *Mardijklerin*<sup>476</sup> Portekizce biliyor olmasının ve tabii ki Portekizlilerin bu bölgede çok uzun zamandan beri bulunuyor olmaları nedeniyle halkın bu dile daha aşina olmasının büyük etkisi vardı. Ancak Batavia'da konuşulan Portekizce içerisinde çok fazla Felemenkçe ve Malayca kelime de bulunuyordu<sup>477</sup>. Bu sorun XVIII. yüzyılda daha net bir şekilde kendini gösterdi. Bu yüzyılda artık Portekizce Batavia halkının evde konuştuğu dil haline geldi<sup>478</sup>.

1632 yılında 8.000 kişi olan Batavia nüfusu devamlı bir şekilde artıyordu. Öyleki 1650 yılında Batavia nüfusu bu sayının iki katına, 1679'da ise dört katına çıkarak 32.000 civarına yükseldi<sup>479</sup>. 1632 sayımına göre Batavia'daki Hollanda Doğu Hindistan Şirketi personelinin sayısı kadın çocuk ve şahsi köleleriyle birlikte 1912 kişiydi. Avrupalı diğer hür insanların sayısı ise 1254'tü. Avrupalılardan sonra en kalabalık nüfus Çinlilere aitti. Bu tarihte Batavia'da aileleriyle birlikte toplam 2429 Çinli yaşamaktaydı. Bunlardan başka 1373 diğer hür insanlar, 649 Mardijk, 108 Japon ve 340 köle Batavia'da yaşayan diğer gruplardı. Böylece 1632 tarihinde Batavia nüfusu 8065 kişiydi<sup>480</sup>.

XVII. ve XVIII. yüzyıl boyunca Hollanda'dan Asya'ya seyahatler devam etti. Hollanda'dan Asya'ya gitmek isteyen birçok kişi Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi gemileriyle Asya'ya taşındı. Ancak Asya'ya gitmek isteyenler için bazı kurallar vardı. Birleşik Şirket gemileriyle Asya'ya giden kişiler birkaç yıl şirket bünyesinde çalışmak zorundaydı. Şirkete personel olarak alınan bu insanların genellikle üç yıl kadar bir süre denizci olarak çalışmaları gerekiyordu. Bu süre sonunda ise yine şirket personeli olarak başka görevlere veriliyorlardı. Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin kurulduğu 1602 yılından 1610 yılına kadar 8500 kişi Birleşik Şirket gemileriyle Hollanda'dan Asya'ya taşındı. Bu sayı 1610-1620 yılları arasında 19.000

<sup>475</sup>Leonard Blusse- Jaap de Moor; *Nederlanders Overzee*, s. 166.

<sup>476</sup> *Mardayk* şeklinde okunur, özellikle Portekiz kolonilerinden getirilen, Hıristiyanlığı seçen ve azad edilmiş olan kölelerdir.

<sup>477</sup>Hendrik E. Niemeijer, *Batavia*, s. 43.

<sup>478</sup>Leonard Blusse- Jaap de Moor, *Nederlanders Overzee*, s. 166.

<sup>479</sup>Hendrik E. Niemeijer, *Batavia*, s. 47.

<sup>480</sup>Leonard Blusse- Jaap de Moor, *Nederlanders Overzee*, s. 167.

kişiyeye çıktı. 1602 yılından 1610 yılına kadarki dönemde Asya'ya giden 8500 Hollandalının ancak 3.700 kadarı Hollanda'ya geri döndü. 1610-1620 yılları arasında ilk döneme kıyasla Asya'ya giden Hollandalı sayısı ikiye katlanırken bunlardan sadece 4.500 kadarı Hollanda'ya geri döndü. Hollandalıların Batavia'ya kesin olarak yerleşmelerinden ve buradaki iskân faaliyetlerinin dahada arttırıldığı 1620-1630 yılları arasında 23.700 kişi Hollanda'dan Asya'ya taşındı. Aynı dönemde Asya'dan Hollanda'ya geri dönen insanların sayısı ise 6.300 kadardır. XVII. yüzyılda Hollanda'dan Asya giden insanların sayısı 317.800 kişi iken, bunların 114.400 kadarı Hollanda'ya geri dönmüştür<sup>481</sup>.

Hollandalıların Batavia idaresi sadece mutlak bir genel vali eliyle sağlanmıyordu. Hollanda'dan bu göreve atanan genel vali yanında bir de *Raad van Indie* denilen *Hindistan İdare Kurulu* bulunuyordu. Raad Van Indie aynı zamanda Hindistan Yüksek Hükümeti anlamında *Hoge Indiase Regering* olarak da anlandırılıyordu. Genel vali Batavia'nın ve Hollanda Hindistanı'nın idaresinde mutlak egemen değildi. Ancak Yüksek Hindistan Hükümeti'nin başındaki kişiydi. Bunun yanında hükümet dışında önemli kararları tek başına alamazdı. Hindistan İdare Kurulu genel vali ile birlikte altı kişilik bir heyetten oluşuyordu. Genel Direktör<sup>482</sup>, genel validen sonra ikinci önemli görevliydi. Genel Direktör, Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin Asya'daki tüm ticari faaliyetlerinden sorumlu kişiydi. Hindistan Yüksek Hükümeti'nde tam bir görev dağılımı yapılmıştı. Genel vali ve genel direktörden başka bir de bütün muhasebe kayıtlarının kontrolünden sorumlu Genel Muhasip<sup>483</sup> ve hukuki meselelerden sorumlu bir Adalet Kurulu Başkanı bulunuyordu. Bunlardan başka Hindistan Yüksek Hükümeti bünyesindeki diğer üyelere biri askeri işlerden ve öteki şirket gemilerinin sevk ve idaresinden sorumluydu. Hindistan Yüksek Hükümeti'nin görevi, Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin Asya'daki faaliyetlerini yürütmektir. Bu bağlamda para, eşya, gemi, personel ve şirketin tüm gereksinimlerinin temini, ticari faaliyetlerin devamı, Hollanda'dan gelecek ürünlerin talep edilmesi ve Hollanda'ya gönderilecek emtianın temini, şirket gemilerinin sevk ve idaresi gibi işlerin yürütülmesi bu kurula aitti. Genel vali ve Hindistan Yüksek Hükümeti, Heren XVII'ye

<sup>481</sup> Femme Simon Gaastra, *De Geschiedenis van de VOC*, s. 81.

<sup>482</sup> Felemenkçe *Directeur-Generaal* olarak geçmektedir.

<sup>483</sup> Felemenkçe eserlerde *Visitateur-Generaal* olarak geçmektedir. *Visitatie* kelimesi araştırma, teftiş gibi anlamlara gelir. *Visitateur* ise bu işi yapan kişi anlamındadır. Bu nedenle bu kelimenin tercümesi Muhasip veya Müfettiş olmalıdır.

bağlıydılar. Ama Asya'dan Hollanda'ya bu bağı tam manasıyla korumak kimi zaman mümkün olmuyordu. Özellikle savaş durumlarında bu bağdan söz etmek mümkün değildir. Çünkü böylesi durumlarda Hindistan Yüksek Hükümeti Hollanda'ya danışmadan da bazı kararlar almak durumunda kalabiliyordu. Bunun yanında Batavia ile Asya'daki diğer Hollanda üslerinin ilişkileri Hindistan Yüksek Hükümeti'nin kurulları arasında paylaşılmıştı<sup>484</sup>.

### **3.3. Hollandalıların Endonezya Adalarına Yerleşmeleri**

#### **3.3.1. Ambon Adası'ndaki Faaliyetler**

Ambon Adası Endonezya'nın doğusunda Selebes ve Gine adaları arasında kalan bölgede Seram Adası'nın güneyinde yer alan Endonezya Adaları'ndan biridir. 1598 yılında Jacob Van Neck idaresinde Bantam'a ulaşan Hollandalılar, 9 Ocak 1599 tarihinde Ambon'a gitmek üzere Bantam'dan ayrıldılar<sup>485</sup>. Aslında bu Hollandalıların Ambon'a ilk ulaşma çabaları değildi. Hollandalıların ilk Asya seferinde Cornelis De Houtman da Ambon'a gitmek istiyordu. Ancak bu ilk seferde Bali Adası'na ulaşan Hollandalı mürettebat arasında eve gitme isteği uyanınca De Houtman buradan Hollanda'ya dönmek zorunda kalmıştı<sup>486</sup>.

Hollandalılar Ambon'a ilk kez Wybrant Warwijck idaresinde 1599 yılında geldiler. Ambonlular Hollanda gemilerinin etrafını çevirip Hollandalıların ne maksatla geldiklerini öğrenmek istediler. Bu tarihte ticaret amacıyla Ambon'a gelmiş olan Hollandalılar Ambonlular tarafından dostça karşılandılar. Hollandalılar ile Ambonlu soylular arasında yapılan görüşmede Hollandalılar, Ambonlulara ayna, lüks cam eşyalar, kadife kumaşlar gibi hediyeler sundular. Ambonlular da Hollandalılara ekmek, pirinçten yapılmış bir çeşit yemek, şeker, badem ve meyve ikram ettiler. Bu görüşmelerden sonra Hollandalılar Ambon'da ticaret yapma ve bir depo sahibi olma gibi haklar elde ettiler<sup>487</sup>.

1600 yılında Hollandalı Steven Van Der Haghen Ambon Adası'nda Hitu kıyılarına ulaştı<sup>488</sup>. Ambon Adası'nın kuzeyinde bir bölge olan Hitu'da önemli bir Müslüman nüfus bulunuyordu<sup>489</sup>. Van Der Haghen burada Hitulularla bir antlaşma

<sup>484</sup>Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s. 66.

<sup>485</sup>Wim Wenekes, Gouden Handel, s. 120.

<sup>486</sup>Leonard Blusse- Jaap de Moor, Nederlanders Overzee, s. 108.

<sup>487</sup>Wim Wenekes, Gouden Handel, s. 121.

<sup>488</sup>Leonard Blusse- Jaap de Moor, Nederlanders Overzee, s. 133.

<sup>489</sup>Susanto Zuherri, VOC: Het Begin Van De Koloniale Overheersing, s. 10.



yaptı. Bundan sonra Hollandalılar, Hitu'dan karanfil satın alma ve Hitu'da bir kale yapma gibi imtiyazlar elde etti. Hollandalılar Kaitetu köyü yakınlarındaki Hatu Nuku kayalıklarında bir de kale inşa ettiler. Bu kaleye Kata Warwijk adı verildi<sup>490</sup>.

Ambon'un Hollandalılar için stratejik bir önemi vardı. Çünkü Ambon Adası'nın kuzeyinde kalan ve baharat ticareti için büyük önemi olan Molukka Adaları'nın denetimi için Hollandalıların Ambon'u ele geçirmeleri gerekiyordu. 1605 yılında Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi gemileri, Ambon'daki Portekiz üslerine saldırdılar<sup>491</sup>. Portekizliler bu dönemde özellikle Ambon'un Leitimor bölgesinde etkindiler. Burada bir Portekiz kalesi bulunuyordu. Steven Van Der Haeghen idaresindeki Hollandalılar Ambon'daki Portekiz üstünlüğünü kırmak için bu kaleye saldırdılar. Bu kalede 600 Portekiz askeri kalesi bulunuyordu. Buna rağmen Portekizliler önemli bir direnme göstermeden kaleyi Hollandalılara teslim ettiler. Böylece Hollandalılar Victoria Kalesi'ni hiç zorlanmadan ele geçirdiler. Bundan sonra Ambon Hollandalılar için daha önemli olacaktı. Hollandalılar burayı ele geçirdikten sonra Ambon'a bir vali tayin ettiler. Bu ilk Ambon valisi Frederik De Houtman'dı<sup>492</sup>. Ambon'a yerleşen Hollandalılar burayı Asya'daki faaliyetlerinin merkezi haline getirdiler. Böylece Ambon Asya'daki ilk Hollanda kolonisi oldu<sup>493</sup>.

Hollandalılar Ambon'a geldikleri sırada Ambon Adası'nda, Banda Adası'nda olduğu gibi halk arasında bir ayrışma vardı. Halk kabilelerine göre gruplarına ayrılmıştı. Bunlar Uli olarak tabir olunuyordu. Ambon Hitu'da yaklaşık 30 köy vardı. Bunlar Uli-Lima grubunu oluşturuyordu. Leitimor tarafında ki halk ise Uli-Siwa grubunu meydana getiriyordu. Bu gruplar arasındaki belki de en önemli fark Uli-Lima halkının Müslüman, Uli-Siwa'nın ise çoğunlukla Hıristiyan olmasıydı<sup>494</sup>.

1620 yılında Hollandalılar ile İngilizlerin yaptıkları bir anlaşmaya göre İngilizler Ambon'da bir ticaret üssü açma hakkını elde ettiler<sup>495</sup>. Bu anlaşma gereğince Molukka Adaları'ndan elde edilecek baharatın 2/3'ü Hollandalıların, 1/3'ü ise İngilizlerin olacaktı<sup>496</sup>. Hollandalılar ile İngilizler arasındaki bu dostluk kısa sürdü. 1623 yılında gerçekleşen bir olay ile bu anlaşma sona erdi. Bu tarihte 12 İngiliz tüccar Hollandalılar

<sup>490</sup>Leonard Blusse- Jaap de Moor, *Nederlanders Overzee*, s. 134.

<sup>491</sup>Femme Simon Gastra, *De Geschiedenis van de VOC*, s. 39.

<sup>492</sup>Leonard Blusse- Jaap de Moor, *Nederlanders Overzee*, s. 134.

<sup>493</sup>Hendrik E. Niemeijer, *Batavia*, s. 23.

<sup>494</sup>Leonard Blusse- Jaap de Moor, *Nederlanders Overzee*, s. 135.

<sup>495</sup>Susanto Zuhdi, *VOC: Het Begin Van De Koloniale Overheersing*, s. 8.

<sup>496</sup>Femme Simon Gastra; *De Geschiedenis van de VOC*, s. 40.

aleyhine bir komplonun içerisinde oldukları iddiasıyla suçlandılar. Suçlanan İngilizlere korkunç işkenceler yapıldı. Daha sonra 10 İngiliz, 10 Japon ve 1 Portekizli idam edildi. Bunun üzerine Hollandalılar ile İngilizlerin arası açıldı. Bu durum sadece Asya'da değil Avrupa'da da bir kargaşaya neden oldu. Bu durum İngilizlerin, Bantam dışındaki Endonezya Adaları'yla olan münasebetinin de azalmasına neden oldu<sup>497</sup>.

### 3.3.2. Banda Adaları'na Yerleşmeler

Hollandalılar Ambon'dan sonra Banda Adaları'na da uğradılar. Banda Adaları Molukkaların güneyinde kalan küçük adacıklar grubudur. Banda Adaları, Banda Neira, Lontor, Pulau Ai, Pulau Run ve bir volkan adası olan Gunung Api gibi adacıklardan oluşur<sup>498</sup>. Hollandalılar bu bölgeye ilk defa Mart 1599'da<sup>499</sup>, Jacob Van Heemskerck idaresinde geldiler<sup>500</sup>. Banda Adaları müskat ve foelinin çok bulunduğu bir bölge olması nedeniyle ticaret açısından önemliydi<sup>501</sup>. Bu nedenle uzun zamandan beri burada canlı bir ticari hayat bulunuyordu. Banda Neira buradaki en önemli limandı ve her yıl buraya çok sayıda yabancı tüccar gelmekteydi. Cavalılar, Makassarlılar, Gucaratlılar, Araplar ve Türkler buraya en çok gelen tüccarlardı. Koromandel kıyılarından ve Surat'tan tekstil ürünleri, Çin'den ipek ve porselen, Cava ve Timor'dan soğan ve sagu denilen hint irmiği buraya en çok getirilen ürünlerdi<sup>502</sup>.

Hollandalılar Banda Adaları'na geldikleri zaman genellikle dağlık bir bölge olan bu adalarda birkaç köy bulunuyordu. Bu dönemde Banda Adaları'nın nüfusu 15.000 kişi civarındaydı. Burada Hollandalıların temas kurabileceği merkezi bir idare ve herhangi bir idareci de bulunmuyordu. Banda Adalarında çok başlı bir yapı mevcuttu. Bandalılar kendi aralarında bazı gruplar kurmuşlardı. Banda halkının büyük çoğunluğu ya Uli-Lima ya da Uli-Siwa denen birliklere katılmışlardı. Uli-Lima daha çok Müslümanların kurduğu bir birlikti. Uli-Siwa ise daha çok yerel inanışlarını sürdüren ya da Portekizlilerin tesiri ile Hıristiyanlığı seçmiş olan insanların birliğiydi. Hollandalılar burada zengin Bandalılar ile temas kurdular. Ancak Bandalılar, Hollandalılara ticaret tekeli vermek istemiyordu. Çünkü Banda Adaları zaten önemli bir ticari potansiyele

<sup>497</sup>Susanto Zuñdi, VOC: Het Begin Van De Koloniale Overheersing, s. 8.

<sup>498</sup>Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s. 43; Leonard Blusse- Jaap de Moor, Nederlanders Overzee, s. 108.

<sup>499</sup>Leonard Blusse- Jaap de Moor, Nederlanders Overzee, s. 108.

<sup>500</sup>Femme Simon Gaastra; De Geschiedenis van de VOC, s. 39.

<sup>501</sup>Femme Simon Gaastra; De Geschiedenis van de VOC, s. 43.

<sup>502</sup>Leonard Blusse- Jaap de Moor, Nederlanders Overzee, s. 112.

sahiptiler. Ayrıca Bandalılar özellikle müskat ve foelilerini yiyecek, kıyafet, toprak mamülleri gibi emtialarla değiştirmek istiyorlardı. Hollandalılar ise bu ürünlere karşılık gümüş paralar ödüyorlardı. Bu nedenle Bandalılar Gucarat, Makassar ve Cavalı tüccarları Hollandalılara tercih ediyorlardı. Neira’da bir ev kiralayan Hollandalılar ise, buradan eli boş dönmek istemiyorlardı. Herşeye rağmen 4 ay sonra Hollandalılar iki gemi dolusu müskat ve foeli satın almayı başardılar<sup>503</sup>.

Bundan sonra Hollandalılar 1602 yılında Banda Adaları’ndan biri olan Pulau Ai Adası’nda foeli ve kuruyemiş<sup>504</sup> tekeli elde ettiler<sup>505</sup>. 22 Aralık 1607 tarihinde Amiral Pieter Verhoef idaresindeki 13 gemi Banda’ya gitmek üzere Hollanda’dan ayrıldı. Amiral Pieter Verhoef’un görevleri arasında Banda Adaları’nda Hollandalılara ait bir kale inşa etmek de vardı. Ancak bu pek kolay olmadı. Bandalılar Hollandalıların topraklarını ele geçirmelerine sessiz kalmadılar. Bandalılar tarafından tuzağa düşürülen Hollandalılardan 50 kişi öldürüldü. Ölenler arasında Amiral Pieter Verhoef da bulunuyordu. Hollandalıları idaresini devralan amiral yardımcısı Simon Hoen Bandalılara karşı sert tedbirlere başvurdu. Birçok Bandalı kılıçtan geçirildi, evleri ve arazileri ateşe verildi. Ancak Bandalılar yenilgiyi hemen kabul etmediler. Dağlara kaçan Bandalıların fırsat buldukça Hollandalılara saldırıları devam etti. Buna rağmen Bandalılar Amiral Simon Hoen’un Banda- Neira Adası’nı Hollanda Birleşik Eyaletler Genel Meclisi, Birleşik Şirket ve Oranje prensi adına ilhak etmesine engel olamadılar<sup>506</sup>.

Hollandalıların Banda’ya yerleşme çabaları bundan sonra da devam etti. 1615 yılında Gerard Reynst diğer Banda Adaları’nı ele geçirmeye çalıştıysa da başarılı olamadı. Ancak bir yıl sonra Jan Dircksz. Lam, Pulau Ai Adası’nı ele geçirdi<sup>507</sup>. Banda Adaları Hollandalılar için müskat ve foeli ticareti açısından önemliydi. Ancak Hollandalılar, Banda’daki ticareti tam olarak ele geçirmiş değillerdi. Bandalılar, Hollandalılar’dan gizli olarak İngiliz ve Portekizliler ile ticarete devam ediyorlardı. Bu durumu engellemek isteyen Hollandalılar kimi zaman sert tedbirlere başvurabiliyorlardı. Örneğin 27 Şubat 1621 tarihinde Hollanda Hindistanı Genel Valisi Jan Pietersz. Coen 2.000 kişi ile Banda Adaları’na saldırdı. 44 tutuklu başları vurulmak suretiyle

<sup>503</sup> Leonard Blusse- Jaap de Moor, *Nederlanders Overzee*, s. 112- 113.

<sup>504</sup> Burada kullanılan Felemenkçe *noten* kelimesi Hollanda dilinde ceviz, fındık, fıstık, badem gibi kuru yemışlere verilen genel isimdir.

<sup>505</sup> Femme Simon Gaastra, *De Geschiedenis van de VOC*, s. 45

<sup>506</sup> Wim Wennekes, *Gouden Handel*, s. 68.

<sup>507</sup> Femme Simon Gaastra, *De Geschiedenis van de VOC*, s. 45.

öldürüldü. Vücutları dört parçaya bölündü ve kazıklara çakılarak teşhir edildi. Bundan sonra binlerce Bandalı öldürüldü. Yüzlercesi kayalıklardan atlayarak ölmeyi tercih etti. Bandalıların köyleri yakıldı. Genel vali Coen'un zulmü aylarca devam etti. Öldürülen Bandalıların çocuklarına iyi davranılmasını ve okullara verilerek Hıristiyan olarak yetiştirilmelerini telkin eden Genel Vali Coen, 12 Temmuz'da Batavia'ya geri döndü. Bundan sonra Asya'nın diğer bölgelerinden yüzlerce işçi ve tutuklu Banda Adaları'na getirildi. Çünkü Hollandalılar Bandalıları öylesine yok etmişlerdiki Banda'da çalıştıracakları neredeyse kimse kalmamıştı<sup>508</sup>.

### 3.3.3. Molukka Adaları'na Yerleşmeler

Molukka Adaları Endonezya'nın doğusunda Selebes Adası ile Gine Adası arasında kalan bölgedeki Endonezya Adaları'dır. Kimi kaynaklarda Moluk Adaları, Maluku Adaları veya Malukkular olarak da geçen Molukka Adaları aynı zamanda Baharat Adaları olarak da bilinir<sup>509</sup>. XVII. ve XVIII. yüzyılda Molukkalar tabiri sadece Halmaheira ve batısındaki bazı adalar için kullanılıyordu<sup>510</sup>. Bu adalar Halmaheira'nın yanı sıra Ambon Adası'nın 500 km. kuzeyinde bulunan Morotai, Ternate, Tidore, Makian (Makéan), Bacan (Batjan) ve Motir Adaları'ydi<sup>511</sup>. Bu adalar küçük İslami krallıklar tarafından yönetiliyordu. Bu krallıklar arasında en güçlüsü Ternate Sultanlığı'ydi<sup>512</sup>. Ternate Sultanlığı 1498 yılında İslamiyet'e geçtikten sonra İslamiyetin bu bölgede yayılmasına öncülük etmişti<sup>513</sup>.

Portekizliler Hindistan'a geldiklerinde burada Asyalı birçok tüccar Molukka Adaları'ndan Hindistan'a baharat getiriyordu. Portekizliler bir süre sonra baharatın geldiği yer olan Molukka Adalarına gitmeye karar verdiler. 1511 yılında Malakka'ya yerleştikten sonra<sup>514</sup>, ilk kez 1512 yılında Molukka Adaları'na ulaştılar<sup>515</sup>. Bu sırada Molukka Adaları'ndan Ternate ve Tidore Adaları birbirleriyle mücadele halindeydi. Portekizliler Ternate ve Tidore Adaları arasındaki bu mücadeleden faydalandılar. Bu bağlamda önceleri Tidore Adası'na karşı Ternate ile işbirliği yapan Portekizliler

<sup>508</sup>Wim Wennekes, *Gouden Handel*, s. 163- 164.

<sup>509</sup>Sırrı Erinç- İsmail Hakkı Göksoy- Syed Muhammad Naquib Al-Attas; "Endonezya", *DİA*, c. 11, İstanbul, 1995, s. 204; Leonard Blusse- Jaap de Moor, *Nederlanders Overzee*, s. 130; Emin Atasoy, *Kıtalar ve Ülkeler Coğrafyası*, Bursa, 2003, s. 662.

<sup>510</sup>Femme Simon Gaastra, *De Geschiedenis van de VOC*, s. 43.

<sup>511</sup>Leonard Blusse- Jaap de Moor, *Nederlanders Overzee*, s. 126. Bkz. Harita: 8, s. 127.

<sup>512</sup>Femme Simon Gaastra, *De Geschiedenis van de VOC*, s. 43.

<sup>513</sup>İsmail Hakkı Göksoy, vd.; "Endonezya", *DİA*, c. 11, İstanbul, 1995, s. 204.

<sup>514</sup>Leonard Blusse- Jaap de Moor, *Nederlanders Overzee*, s. 99.

<sup>515</sup>Susanto Zuhdi, *VOC: Het Begin Van De Koloniale Overheersing*, s. 1

böylece buradaki karanfil ticaretinin tekeline elde ettiler. Ancak Portekizliler bir süre sonra bu kez Tidore Adası ile işbirliğine gittiler. 1522 yılında stratejik öneminin yanısıra önemli bir baharat kaynağı olan Ambon Adası'na yerleştikten sonra ise her iki adanın da ticaretini de büyük ölçüde ellerine aldılar<sup>516</sup>.

Hollandalılar Molukka Adaları'ndaki baharatı ilk kez Portekiz gemileriyle bölgeye gelen Huyghen Van Linschoten'den duydular. Van Linschoten'e göre sadece Molukka Adaları'nda yetişen karanfil tüm dünyaya yetebilecek kadar fazlaydı<sup>517</sup>. Hollandalılar Molukka Adaları'na ilk kez 1599 yılında Wybrant Van Warwijck idaresinde geldiler<sup>518</sup>. 23 Mayıs 1599 tarihinde Ternate'ye ulaştılar. Hollandalılar Ternateliler tarafından dostça karşılandı. Ternate'deki çok miktarda palmye ve badem ağacı Hollandalıların dikkatini çekti. Hollandalılar burada özellikle aradıkları karanfile ulaştılar. Ternate karanfili çok kaliteliydi. Ayrıca fiyatlar da çok uygundu. Wybrant Van Warwijck buradan ayrılmadan önce Franck Van Der Does liderliğindeki altı kişiyi burada bırakıp, bir depo yapmaları ve bir sonraki filoya ürün toplamaları için görevlendirdi<sup>519</sup>.

1601 yılında Van Neck idaresindeki Hollandalılar yeniden Ternate'ye geldiler. Ancak Hollandalılar burada kötü bir haberle karşılaştı. Portekizliler bu bölgenin idaresini Hollandalılara bırakmak istemiyordu. Van Neck Ternate'de kalan Hollandalıların ne kadar ürün topladıklarına bakmak için Ternate'ye ulaştığında bir süre önce Tidore Adası yakınında Portekizlilerin bir Hollanda gemisine saldırıp mürettebatının neredeyse tamamını öldürdüğü haberini aldı. Bunun üzerine Portekizliler ile savaşmaya karar veren Van Neck, Tidore Adası kıyılarına gelip Portekizlilere saldırdı. Ancak Portekizlilerin karşı koymasıyla birlikte geri çekilen Van Neck yeniden Ternate'ye gitti<sup>520</sup>.

Hollandalılar, Molukka Adaları'ndan vazgeçecek değillerdi. Ancak bu yıllarda İspanyollar'da Molukka Adaları'nda Portekizlilerden boşalan bölgelerde görülmeye başladılar. Herşeye rağmen Hollandalılar, 1606 yılında Amiral Bastiaansz. komutasında Ternate'yi ele geçirdiler. Ancak Filipinlerden gelen İspanyollar da bu dönemde Tidore Adası'nı ele geçirmişlerdi. İspanyolların Ternate Adası'nda da kaleleri vardı.

<sup>516</sup>Leonard Blusse- Jaap de Moor, *Nederlanders Overzee*, s. 99.

<sup>517</sup>Wim Wennekes, *Gouden Handel*, s. 36.

<sup>518</sup>Femme Simon Gaastra, *De Geschiedenis van de VOC*, s. 39.

<sup>519</sup>Wim Wennekes, *Gouden Handel*, s. 121-122.

<sup>520</sup>Wim Wennekes, *Gouden Handel*, s. 128.

Hollandalılar Ternate'yi ele geçirdikten sonra ilk olarak burada bir Portekiz kalesi olan Malayo Kalesi'ne yerleştiler. Bu kalenin adını da Oranje Kalesi olarak değiştirdi<sup>521</sup>. Bundan sonra Hollandalıların Molukka Adaları'ndaki yayılmaları devam etti. 1609 yılında ilk Hollanda Hindistanı Genel Valisi olarak atanan Amiral Pieter Both'un görev süresince Hollandalıların Molukka Adaları ticaretini ele geçirme gayretleri dahada arttı. Pieter Both döneminde Hollandalılar Tidore Adası'na saldırmaya başladılar. Tidore Adası'nda bir Portekiz kalesi olan Mariko Kalesi'ni ele geçirdiler. Bunun yanısıra Molukka Adaları'nda ele geçirdikleri bölgelerdeki nüfuzlarını arttırmak için birçok yeni kale inşa ettiler<sup>522</sup>. Bu bağlamda Molukka Adaları'ndan Makian, Matjan ve Motir Adaları'nı ele geçiren Hollandalılar buralarda hemen kaleler inşa etmeye başladılar<sup>523</sup>.

Molukka Adaları Hollandalılar için çok önemliydi. 1603 yılında ki bir raporda Hollandalıların neden Molukka Adaları ticaretini ele geçirmeleri gerektiği ifade ediliyordu. Ancak Hollanda'dan getirilen ürünlerle bu mümkün değildi. Hollandalıların getirdikleri ürünler burada ilk satışa sunulduklarında alıcı bulabilirken, daha sonra bu ürünlere önemli bir talep olmuyordu. Hollandalıların tekrar tekrar getirdikleri ürünlere sadece buraya yeni gelmiş olan tüccarlar itibar ediyordu. Bu nedenle bir an önce buralarda talep gören ürünlere sahip olunması gerekiyordu. Örneğin Molukka Adaları'na Hindistan'ın çeşitli bölgelerinden kendilerine has renkleri ve özellikleri olan 40 çeşit pamuklu kumaş getiriliyordu. Büyük talep gören bu kumaşların daimi müşterileri vardı. Molukka baharatlarına karşılık bu kumaşlar büyük ilgi görüyordu. Bu nedenle Hollandalıların, Molukka ticaretinde güçlü olabilmeleri için Asya'nın çeşitli bölgelerine ait ürünlerini de buraya getirmeleri gerekiyordu. Nitekim Portekizliler bunu başarmış ve bu bölgede yıllarca etkili olmuşlardı<sup>524</sup>.

### 3.3.4. Mataram Sultanlığı ile Mücadeleler

Bu dönemde Cava'da siyasi bir güç olarak Mataram Sultanlığı bulunuyordu. Hollandalıların daha sonradan Endonezya Adaları'na yerleşmek için güç kullanmaları ve buraları ele geçirmeye çalışması bundan sonraki yıllarda Mataramlıların Hollandalılara karşı daha mesafeli durmasına neden oldu. Ancak Hollandalılar ilk dönemlerde Bantam ve Molukka Adaları'yla daha çok ilgilendilerse de Mataram ile de

<sup>521</sup> Leonard Blusse- Jaap de Moor, *Nederlanders Overzee*, s. 99.

<sup>522</sup> Wim Wenekes, *Gouden Handel*, s. 150.

<sup>523</sup> Leonard Blusse- Jaap de Moor, *Nederlanders Overzee*, s. 137.

<sup>524</sup> Leonard Blusse- Jaap de Moor, *Nederlanders Overzee*, s. 134.

ticaretten geri kalmak istemiyorlardı. Mataram hükümdarı Sultan Agung ise Hollandalıların buraya gelmelerinden hoşnut değildi. Çünkü Hollandalılar gittikleri yerleri ele geçiriyor ve sonrasında sömürgeleştiriyorlardı. Hollandalılar ile Sultan Agung arasındaki ilk görüşme 1614 yılında gerçekleşti. Bu görüşme sırasında Hollandalı heyetin başında Casper Van Surck bulunuyordu. Hollandalılar Mataramlılar ile iyi geçinmek istiyorlardı. Hollandalılar, Mataram Sultanlığı'na bağlı Jepara'da bir ticaret merkezi kurmak istiyorlardı. Bu istekleri, burada ticaret yaparken sultanın egemenlik haklarına zarar vermemeleri koşuluyla kabul edildi. Ancak Hollandalılar bununla yetinmeyeceklerdi. 1615 yılında Andries Soury, 1616'da Garret Frederickx ve 1618'de Cornelis van Maasseyck gibi Birleşik Şirket temsilcileri sultana giderek yapacakları ticaret için daha fazla imtiyaz ve daha fazla özgürlük istediler. Ancak onların bu istekleri her defasında sultan tarafından geri çevrildi<sup>525</sup>.

Hollandalılar bu durumdan memnun değillerdi. Anlaşmayı bozmak için ellerinden geleni de yapıyorlardı. Hollandalılar artık Endonezya Adalarına yerleşmiş ve buradaki etkinliklerini arttırmışlardı. Hollandalılar sık sık Mataram gemilerine saldırıyorlardı. Mataram gemileri yağmalanıyor ve tahrip ediliyordu. Mataramlılar bu durumu dile getirdiklerinde Birleşik Doğu Hindistan Şirketi idarecileri Hollandalı korsanları yargılamak için herhangi bir girişimde bulunmuyordu. Hatta bu korsanları koruyarak İngilizleri bunu yapmakla suçluyorlardı. Bunun yanısıra Birleşik Şirket'in Mataram topraklarındaki idarecisi Balthasar Van Eyndhoven, İslamiyeti ve Mataram Sultanı'nı küçümseyen bir tavır içerisindeydi. Aynı zamanda sık sık Mataramlı kadınlara sarkıntılık yapıyor ve kimi zaman tecavüz de ediliyordu. Bu olaylar neticesinde Mataramlılar, Hollandalılara karşı o zamana kadarki tutumlarını değiştirmek zorunda kaldılar. 8 Ağustos 1618 tarihinde Jepara'daki Birleşik Şirket merkezi Mataramlılar tarafından basıldı. Cornelis Van Maaseyk, Balthasar Van Eyndhoven ve diğer Hollandalılar öldürüldü. Bundan sonra 60 Hollandalı pirinç satın almak amacıyla Jepara'ya gitti. Ancak Hollandalılar bir anda halka saldırdı. 30 Jeparalı öldürüldü. Daha sonra evler ateşe verildi<sup>526</sup>.

Hollandalılar ile Mataramlılar arasındaki çekişme yıllarca devam etti. Hollandalılar bölgedeki ticaretten vazgeçmek istemiyorlardı. 1623 yılında bu kez Mataramlılar karşı saldırıya geçtiler. Bu tarihte Jan. Pietersz. Coen Hollanda Hindistanı

<sup>525</sup> Susanto Zuhdi, VOC: Het Begin Van De Koloniale Overheersing, s. 17.

<sup>526</sup> Susanto Zuhdi, VOC: Het Begin Van De Koloniale Overheersing, s. 18.

Genel Valisi'ydi. Mataramlılar denizden Batavia'yı kuşattılsa da başarılı olamadılar. Bunun üzerine karadan kuşatmaya başladılar. Coen bütün askerlerini kalenin içine topladı. Ayrıca Batavia'daki bütün halk silahlandırıldı. Mataramlılar bu direnme karşısında bir sonuç elde edemediler geri döndüler<sup>527</sup>.

Bundan sonra Mataramlılar ile Hollandalılar arasındaki büyük çatışma 1628 yılında gerçekleşti. 22 ağustos 1628 tarihinde Mataramlılar 59 gemiden oluşan bir donanma ile Batavia'ya saldırdılar. Bu saldırıya Bantamlılar ve Palembangliler de destek veriyordu. Mataramlı askerler ve müttefikleri karada da Hollandalılara karşı başarılı bir savaş gerçekleştirdiler. Ancak Hollandalılar bu saldırı için önceden hazırlık yapmışlardı. Hollandalılar bu saldırıya karşı daha önceden hazırladıkları, 1500 Çinli, 400 Japon ve 70 Mardijk'tan oluşan bir birliği Mataramlılara karşı savaştırdılar. Mataramlılar bir ara Batavia'yı ele geçirdiler. Ancak Hollandalılar sonradan yardıma gelen takviye birlikleri sayesinde şehri geri tekrar aldılar. 1629'da Mataramlılar yeniden Batavia'yı ele geçirmek için saldırıya geçti. Bu kez 130.000<sup>528</sup> kişilik bir orduyla Batavia'ya saldırdılar. Bu saldırıda Hollanda Hindistan'ı Genel Valisi Jan Pietersz. Coen yaşamını yitirdi<sup>529</sup>. Ancak tüm bu saldırılar neticesinde Hollandalıların Batavia'daki varlığına darbeler vurulmuşsa da Hollandalıları Batavia'dan atmak mümkün olmamıştır<sup>530</sup>.

### 3.3.5. Selebes Adası'ndaki Faaliyetler

Borneo Adası'nın doğusunda ve Filipinlerin güneyinde yer alan Selebes Adası Moluk, Banda, Flores ve Selebes Denizleri'yle çevrilidir. Bazı kaynaklarda Sulawesi ya da Sulawesi olarak geçen Selebes Adası, Endonezya'daki büyük adalardan biridir<sup>531</sup>. Borneo Adası'nın hemen doğusunda yer alır. Hollandalılar Endonezya topraklarına geldiklerinde Selebes Adası'nın doğusunda Gowa Sultanlığı bulunuyordu<sup>532</sup>. 1603 yılında Gowa hükümdarının Müslüman olmasıyla Selebes Adası'nın bir bölümü

<sup>527</sup>L.P. Van Putten; *Ambitie en Onvermogen*, s. 52

<sup>528</sup>Bazı eserlerde bu sayının 100.000 civarında olduğu belirtilmektedir. Bkz. L.P. Van Putten; *Ambitie en Onvermogen*, s. 52

<sup>529</sup>Dr. Susanto Zuhdi bu çalışmasında Hollandalıların Genel Vali Coen'un ölümüne salgın bir hastalığın sebep olduğundan bahsettiklerini ancak o esnada böylesine salgın bir hastalığın olmadığından bahseder. Bkz. Susanto Zuhdi; "VOC: Het Begin Van De Koloniale Overheersing, s. 20-22; *Ambitie en Onvermogen* adlı eserde ise Genel Vali Coen'un beklenmedik bir şekilde aniden öldüğü yazılıdır. Bkz. L.P. Van Putten; *Ambitie en Onvermogen*, s. 52.

<sup>530</sup>Susanto Zuhdi, *VOC: Het Begin Van De Koloniale Overheersing*, s. 20- 22.

<sup>531</sup>Emin Atasoy, *Kıtalar ve Ülkeler Coğrafyası*, Bursa, 2003, s. 256- 257. Bkz. Harita: 9, s. 128.

<sup>532</sup>Susanto Zuhdi, *VOC: Het Begin Van De Koloniale Overheersing*, s. 14



İslamiyete geçti. Selebes'in kuzeyinde bazı bölgelerde Hıristiyanlığı seçenler de vardı. Ancak adanın orta bölgelerinde yaşayan halk çoğunlukla eski inançlarını devam ettirdiler<sup>533</sup>.

Bu dönemde Selebes Adası'ndaki Gowa Sultanlığı aynı zamanda önemli bir askeri güce sahipti. Gowalılar, tüm bölgede söz sahibi olmak isteyen Hollandalılara karşı uzun yıllar direndiler. 1615 yılında Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi ile Gowalılar arasında başlayan çatışmalar uzun yıllar devam etti. Özellikle 1641 yılında Portekizlilerin Malakka'dan atılmalarından sonra Portekizliler bir süre daha Hollandalılardan gizli olarak Selebes ile ticareti devam ettirdiler. Bu durum Hollandalılar ile özellikle Gowa Sulatanlığı'nın arasının açılmasına neden oldu. 1660 yılında 31 gemiden oluşan bir Hollanda filosu Gowa'ya saldırdı. Hollandalılar özellikle Gowa kıyılarında bulunan Portekiz gemilerine zarar verdiler. Aynı yılın ağustos ayından aralık ayına kadar Gowa hükümdarı Sultan Hasuniddin ile barış görüşmeleri devam ettiyse de bir sonuç alınmadı. Hollandalılar ile Gowalılar arasındaki çatışma devam etti. 1665 yılında burada karaya oturan bir Hollanda gemisi tahrip edildi. Bu durumu incelemek üzere bölgeye gelen Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi görevlilerinden biri beraberindeki adamlarıyla birlikte öldürüldü. Bunun üzerine Hollanda Hindistanı Yüksek Hükümeti Gowalılar ile bütün görüşmeleri durdurdu<sup>534</sup>. Bu arada Batavia'da Hollanda Hindistanı Genel Valisi olarak Joan Maetsuycker<sup>535</sup> bulunuyordu<sup>536</sup>.

Genel Vali Joan Maetsuycker idaresindeki Hollanda Hindistanı Yüksek Hükümeti Gowa Sultanlığı'na yeniden savaş ilan etti. Corleis Speelman idaresinde 21 gemiden oluşan bir Hollanda Birleşik Şirket filosu Selebes Adası'na saldırdı. Hollanda filosunda 600 Avrupalı askerin yanı sıra çeşitli Asya ülkelerinden insanlarda bulunuyordu<sup>537</sup>. Özellikle Selebes Adası'ndaki diğer bir devletçik olan Boni'nin hükümdarı olan Aroe Palakka bu savaşta Hollandalılara destek verdi<sup>538</sup>.

Birleşik Şirket filosu Aralık 1666'da Gowa Sultanlığı'nın Selebes Adası'nın güneyinde bulunan Makassar şehrine saldırdı. Ancak Gowalılar, Hollandalılara karşı

<sup>533</sup>İsmail Hakkı Göksoy, vd.; "Endonezya", *DİA*, c. 11, İstanbul, 1995, s. 197.

<sup>534</sup>Susanto Zuhdi, *VOC: Het Begin Van De Koloniale Overheersing*, s. 14

<sup>535</sup> 1653-1678 yılları arasında Hollanda Hindistanı Genel Valisi olan Amsterdamlı Joan Maetsuycker Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi tarihinde en uzun süre bu görevde kalan genel validir. Bkz. L.P. Van Putten; *Ambitie en Onvermogen*, s. 81

<sup>536</sup>L.P. Van Putten; *Ambitie en Onvermogen*, s. 81

<sup>537</sup>Susanto Zuhdi, *VOC: Het Begin Van De Koloniale Overheersing*, s. 14.

<sup>538</sup>Femme Simon Gastra, *De Geschiedenis van de VOC*, s. 46.

direndiler. Gerek denizde ve gerek karada savaş bir yıl kadar sürdü. Bu sürede Makassar filosuna Butung yakınlarında Hollandalılar tarafından büyük zarar verildi. Nihayet 18 Kasım 1667 tarihinde Hollandalılar ile Gowa hükümdarı Sultan Hasuniddin arasında Bungaya Antlaşması yapıldı. Ancak bu antlaşmada Hollandalılar ile Gowalılar arasındaki sorunların sona ermesine yetmedi. Nisan 1668’de yeniden başlayan savaş 1669’a kadar devam etti. Bundan sonra barış yapıldı. Hollandalılar nihayet bu adanın ticaretinde de birtakım imtiyazlar elde ettiler<sup>539</sup>. Ancak Hollandalıların Selebes Adası’ndaki etkinliği daha çok Makassar ve çevresiyle sınırlı kaldı<sup>540</sup>.

Hollanda Doğu Hindistan Şirketi’nin Endonezya’daki faaliyetleri İspanyol ve Portekiz örnekleriyle mukayese edildiğinde dikkati çekecek bazı hususlar bulunmaktadır. O dönemde Protestan Hollandalılar Katolik İspanyol ve Portekizliler gibi Hıristiyanlığı yaymaya çalışmamış, sömürgelerindeki halkı zorla Hıristiyanlığı seçmeye zorlamamıştır. Günümüz Endonezyası’nda Müslümanların, Hıristiyanlara sayıca üstünlüğü bunun en önemli kanıtıdır. Bunun temelinde bir zamanlar İspanyolların, Protestanlığı seçen Hollandalılara karşı takındığı şiddete ve zorlamaya dayalı tutumu olabilir. Ayrıca Hollandalılar kendi dillerini de en azından Portekiz, İspanyol veya İngiliz örneğinde olduğu gibi bölgede egemen dil haline getirmemişlerdir. Bir zamanlar İspanyol, Portekiz veya İngiliz kolonisi olan bölgelerin bugün yine kolonistlerin dillerini konuşmaları buna örnek verilebilir. Bununla birlikte Hollandalılar özellikle Endonezya’da egemen olmaya çalışmışlarsa da diğer Avrupa ülkelerinin kolonilerinde sağladığı başarıyı da gösterememişlerdir. Hollandalılar daha çok ticareti ön planda tutmuş ve böylece Endonezya’da birkaç asır kalabilmeyi başarmışlardır.

---

<sup>539</sup>Susanto Zuhdi, VOC: Het Begin Van De Koloniale Overheersing, s. 15.

<sup>540</sup>Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, s.46

## SONUÇ

Tarihi süreçte Roma İmparatorluğu, Frank Krallıkları, Kutsal Roma-Germen İmparatorluğu gibi büyük devletlerin çevrelediği topraklarda yaşayan Hollanda halkının, çevresindeki büyük güçlerden dolayı yeni yayılma alanları bulamaması, onların küçük ve verimsiz topraklarını kullanmaktansa ticarete yönelmelerine neden olmuştur. Bir başka deyişle Aşağı Ülkeler denilen topraklarda yaşayan halk için ticaret aslında bir varoluş mücadelesi haline gelmiştir. Bütün olumsuzluklara rağmen Hollandalılar coğrafi konumlarının kendilerine sağladıkları imkânları kullanma yoluna gitmişlerdir. Nitekim Kuzey Denizi ve Güney Denizi'nden yakaladıkları balıkların ve kendi yetiştirdikleri koyunların yünlerinden elde ettikleri kumaşların ticaretini yapmaya başlayan Hollandalıların işini kolaylaştıran en önemli unsur ülke içerisindeki akarsuların konumudur. Ulaşımı oldukça kolay hale getiren bu akarsuların nakliye işlerinde kullanılması Hollanda ticaretine önemli katkılar sağlamıştır. Hollandalılar için balık kadar önemli diğer bir ticari ürün olan yünlü kumaşların büyük üne kavuşmuş olması Hollandalıların bu kumaşları farklı ülkelere taşıyabilmesi ile mümkün olmuştur. Böylece Hollandalılar Kuzey Avrupa'da İngiltere kıyılarından Baltık ülkeleri kıyılarına uzanan bir alanda ticari faaliyetlerini devam ettirmişlerdir. Ticaret yaptıkları ülkeler ile aralarındaki mesafelerin zamanla artması Hollandalıların daha dayanıklı gemilere ihtiyaç duymasına neden olmuştur. Böylece Hollandalılar ihtiyaç duydukları yeni gemileri de kendileri yapmaya başlamışlardır.

Hollanda topraklarındaki akarsuların ve kanalların ulaşımında sağladığı kolaylığın Hollanda ticaretine diğer bir katkısı ise Duurstede, Brugge ve Antwerp gibi şehirlerin Avrupa'daki önemli ticaret merkezleri haline gelmeleridir. Özellikle Antwerp, Kuzey ve Güney Avrupa'nın farklı ülkelerinden gelen pek çok tüccarın ticaret yaptığı önemli bir şehir haline gelmiştir. Ancak XVI. yüzyılın ortalarından itibaren başta Antwerp olmak üzere Güney Felemenk toprakları için olumsuz bir takım gelişmeler de ortaya çıkmıştır. Bu dönem aynı zamanda özellikle Alman tüccarlar ile münasebetleri sonucunda Hollandalılar arasında Protestanlığın yayılmaya başladığı dönemdir. Hollanda'da Protestanlığın yayılmasıyla birlikte Hollanda ve İspanya arasındaki ilişkiler olumsuz yönde değişmeye başlamıştır. Katolik İspanyollar, Protestanlara karşı oldukça sert tedbirlere başvurmuştur. Hollandalılara yönelik İspanyol baskısı üzerine Hollandalı Protestanlara hapis, malların müsadere edilmesi ve hatta idam gibi cezaların verilmesi

Prens Willem Van Oranje liderliğinde Hollandalıların ayaklanmalarına neden olmuştur. 1568 başlayan bu isyandan sonra Hollandalılar hâkimiyeti elde etmişlerdir. 1648'de yılında İspanyollar tarafından Hollandalıların bağımsızlıklarının tanınmasına kadar bu iki millet arasında çatışmalar devam etmiştir. Nitekim bu çatışmalar Hollanda tarihinde "Seksen Yıl Savaşları" olarak ifade edilir.

Yukarıda değinilen "Seksen Yıl Savaşları"nın Hollanda tarihine çok önemli etkileri olmuştur. Seksen Yıl Savaşları'nın bütün olumsuzluklarına rağmen Hollanda tarihine olumlu katkıları olmuştur. Hollandalılar tarihte ilk defa siyasi bir bütünlük ihtitacı duymuşlardır. Nitekim bunun devamında 1581 yılında bir araya gelerek bağımsızlığını ilan eden Yedi Felemenk Eyaleti, Utrecht Birliğini kurmuştur. Daha sonra Hollanda Birleşik Eyaletler Cumhuriyeti'ni oluşturacak bu birlik Holland, Zeeland, Utrecht, Friesland, Gelderland, Overijssel ve Groningen Eyaletleri'nden oluşuyordu.

Meydana gelen bu yeni siyasi yapı Hollanda Birleşik Eyaletler Cumhuriyeti olarak adlandırıldı. Bu yeni siyasi yapılanmada her eyalet kendi işlerinde birbirlerinden bağımsız hareket etmişlerdir. Ancak başta savunma olmak üzere bütün ülkeyi ilgilendiren konularda federal devlet anlayışının gereği olarak birlikte hareket etme yoluna gitmişlerdir. Bu siyasi organizasyonda Birleşik Eyaletler Cumhuriyeti'nin Staten Generaal denilen bir genel meclisi bulunuyordu. Bu arada yeni devletin askeri teşkilatlanmasının başında da genellikle Oranje-Nassau ailesinden Stadhouder olarak görevlendirilen biri bulunurdu.

Birleşik Eyaletler içerisinde Holland Eyaleti diğerlerinden daha baskın olduğu için Holland Eyaleti'nin ismi kimi zaman tüm cumhuriyeti kapsayan bir isim olarak kabul edilmiş ve böylece birçok dile bu ülkenin adı Hollanda olarak geçmiştir. Bu arada Hollandalılar bağımsızlık için gerçekleştirmiş oldukları isyanın sembolü olan Willem Van Oranje'yi unutmamış, onun ölümünden sonra oğlu Maurits'i Oranje Prensi ünvanıyla stadhouder olarak kabul etmişlerdir. Nitekim bu saygı günümüze kadar devam edegelmiştir. Bugünkü hanedan bahsi geçen ailenin devamıdır. Bu vefanın diğer bir göstergesi de günümüz Hollanda bayrağında olmamasına rağmen ailenin sembolü olan turuncu renge verilen değerdir.

Seksen Yıl Savaşları'nın Hollanda'ya önemli diğer bir etkisi de İspanyol baskısından dolayı Antwerp başta olmak üzere bugünkü Belçika sınırları dâhilindeki şehirlerden kaçan Protestan Flamanlar ile Yahudilerin Hollanda'ya gelmeleridir.

Özellikle Yahudilere vatandaşlık verilmesi buraya gelen Yahudilerin artmasına neden olmuştur. Böylece Hollanda, Katolik, Protestan ve Musevilik gibi farklı din ve mezhepler ile Hollandalı, Alman ve Yahudi gibi farklı etnik kökenden birçok insanın bir arada yaşadığı bir ülke haline geldi. Bu yeni gelen insanlar arasında ticaretle uğraşan ve önemli bir sermaye birikimine sahip olan önemli bir tüccar kesim bulunuyordu. Bu tüccarlar da bütün ekonomik faaliyetleriyle birlikte Hollanda'ya gelmişlerdi. Oysa o dönemde Kuzey Hollanda denilen bugünkü Hollanda sınırları dâhilinde yaşayan halk denizci olmasına rağmen büyük sermaye birikimine sahip değildi. Hollanda sermayesi genellikle Antwerp ve etrafında yoğunlaşmıştı. Bu durum bir yandan Hollanda nüfusunun artmasına neden olurken diğer yandan çoğunluğu tüccar olan bu yeni Hollandalıların ülke ekonomisine katkı sağlamasını ve Hollanda'nın maddi açıdan gelişmesini beraberinde getirdi. Böylece Hollanda, Katolik, Protestan ve Musevilik gibi farklı din ve mezhepler ile Hollandalı, Alman ve Yahudi gibi farklı etnik kökenden insanın bir arada yaşadığı bir ülke haline geldi. Bu farklı etnik köken ve farklı din ve mezheplerden bir araya gelen halkı bir arada tutan önemli bir bağ vardı, sermaye. Özellikle Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin kuruluşunda başta Flaman ve Yahudi sermayesinin etkisi göz ardı edilemez. Çoğunluğu zengin insanlardan oluşan bu yabancıların Hollanda'ya gelmesiyle Hollanda o zamana kadar hiç görmediği zenginlik ve ticari canlılığa kavuştu. Bu durum Hollanda'nın bugün kabullendiği çok kültürlülüğün de temelinde yatan sebeplerden de biri olmalıdır. Bugün hala Hollanda'da din, dil, ırk ve mezhep farkı olmaksızın farklı coğrafyadan farklı insanların bir arada yaşayabildiği bir ülkedir.

Ancak bu gelişmeler bir takım olumsuzlukları da beraberinde getirdi. Çünkü İspanyollar bu olaylar neticesinde, Hollandalıları İberyaya ticaretinden men ettiler. İberyaya Yarımadası Asya ve Amerika'dan getirilen ürünlerin Avrupa pazarındaki merkezi olmasından dolayı bu dönemde Hollandalılar için büyük öneme sahipti. Nitekim Hollanda ticari faaliyetlerinin merkezinde özellikle baharat başta olmak üzere Lizbon'dan alınan ürünlerin Kuzey Avrupa'ya taşınması bulunuyordu. Ayrıca Hollandalıların kendi topraklarında sahip oldukları imkânlar tek başına onları İspanya veya Portekiz'e karşı koyabilmelerine olanak sağlayamıyordu. Bu durum Hollandalıları Asya ticaretine aracılar olarak ulaşma yolunu aramaya sevketti. Hollandalılar da İberyalılar gibi Asya'ya ticari seferler düzenleme gayreti içerisinde oldular. Nitekim Asya ticareti başlı başına önemli bir zenginlik kaynağıydı. Ancak Asya ticaretine

yönelen Hollandalılar Portekiz ve İspanyollardan çekindikleri için onların kullandıkları güzergâhları kullanmayıp farklı bir güzergâh arayışı içerisine girdiler. İlk olarak Sibirya kıyılarından ve Kuzey Kutbu üzerinden Asya'ya ulaşma çabaları olduysa da bu girişimleri başarısızlıkla sonuçlandı. Bunun sonrasında Ümit Burnu'ndan Asya'ya giden Hollandalılar, Hindistan yerine o dönemde Portekiz etkisinin daha az olduğu Endonezya Adalarına ulaştılar.

Bu ilk seferden, Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin kuruluşuna kadar, geçen birkaç yıllık zamanda Hollanda'da birçok Doğu Hindistan şirketi kuruldu. Bu şirketler Asya'ya birçok sefer düzenlediler. Bunun sonrasında Hollanda devleti mevcut şirketleri bir araya toplayıp devlet adına ticaret yapma tekeli vererek Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'ni kurdu. Bundan sonra Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi gemilerinin Asya'ya seferleri artarak devam etti. Ancak Hollandalıların Asya ile olan ticareti Endonezya ile sınırlı kalmamıştır. Güney Afrika, İran, Hindistan, Malezya, Çin ve Japonya'ya kadar uzanan önemli bir ticari potansiyele sahip olmuşlardır. Ama yine de Hollanda'nın Asya ticaretinde Endonezya'nın ayrı bir yeri vardır. Hollandalılar öncelikle ticari maksatlarla yerleştikleri bu adalar ülkesini daha sonra Cakarta'dan başlayarak kendi yönetimlerine aldılar ve burayı Hollanda sömürgesi durumuna getirdiler. Bugünkü Cakarta'ya Hollandalılar Batavia ismini vererek Asya ticaretlerinin merkezi yaptılar. Endonezya Adaları'nı ve dolayısıyla baharat ticaretini ele geçiren Hollandalılar XVII. yüzyıl boyunca en önemli sömürgeci ülkelerden biri oldular. Asya ticaretini önemli bir silah olarak kullanan Hollandalılar, Avrupa'da karşı koyamayacakları İspanyol ve Portekizlilerin Asya ticaretindeki etkinliğini yavaş yavaş yok ederek dolaylı da olsa düşmanlarına büyük zararlar verdiler.

Hollanda tarihinin altın çağı olarak kabul edilen XVII. yüzyılda Hollandalılar, Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'nin gerçekleştirdiği ticaret sayesinde giderek güçlendiler. Öyleki bu şirket Hollanda adına ticari antlaşmalar yapabiliyor, gerektiğinde Asya'da savaş ilan edip veya barış imzalayabiliyordu. Hollanda Hindistanı'nda kendi parasını basma ve kendi bayrağını kullanma gibi imtiyazları olan bu şirket Hollanda'nın en büyük ekonomik gücünü oluşturuyordu. Öyleki kimi kaynaklarda bu döneme ilişkin Hollandalıların deniz gücünü ifade etmek adına XVII. yüzyılda dünyada mevcut gemilerin yarısından fazlasının Hollandalılara ait olduğu belirtilmektedir. Öyleki bu haliyle Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi adeta yüzen bir Hollanda mahiyetindeydi. Ancak XVII. Yüzyılda Hollanda'ya büyük zenginlikler getiren şirket

XVIII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren zayıflamaya başlayan şirket Napolyon'un Hollanda'yı işgal etmesiyle birlikte Birleşik Eyaletler Cumhuriyeti gibi ortadan kaldırılmıştır.

Hollandalılar bir daha XVII. yüzyılda sahip oldukları üstünlüğe ulaşamadılar. Ancak ticaret bu ülke insanları için hep vazgeçilmez oldu. II. Dünya Savaşı'ndan sonra Hollandalılar, 1948 yılında Belçika ve Lüksemburg ile *Benelüks Gümrük Birliği*'ni kurmuştur. 1951 yılı Nisan ayında Hollanda, Belçika, Lüksemburg'un yanı sıra Fransa, İtalya ve Batı Almanya'nın katıldığı *Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu* kurulmuştur. Bu ülkeler 1957 yılında kendi aralarında gümrük birliğini sağlayan Roma Antlaşmasını imzalayarak *Avrupa Ekonomik Topluluğu*'nu kurmuşlardır. 1958 yılında yine Hollandalılar Belçika ve Lüksemburg ile birlikte *Benelüks Ekonomik Birliği*'ni kurmuştur. Bütün bu kuruluşlar, kurucu üyelerinden olan Hollandalılar için ticaretin ne kadar önemli ve vazgeçilmez olduğu ve ticari anlayışın bu milletin karakterine ne denli işlemiş olduğuna kanıt olarak gösterilebilir. Günümüzde de Hollanda Avrupa Birliği'nin ticari anlamda önemli bir ülkesi olma özelliğini devam ettirmektedir.

## KAYNAKÇA

- ANDİ LOLO, T. R.; De VOC İn De İndonensische Archipel: Handel Drijven en Koloniseren, Cakarta, 2002.
- ATALAY, İbrahim; Kıtalar ve Ülkeler Coğrafyası, İzmir, 2001,
- ATASOY, Emin; Kıtalar ve Ülkeler Coğrafyası, Bursa, 2003.
- BAYKAL, Bekir Sıtkı; Yeni Zamanda Avrupa Tarihi, II. Cilt, I. Kitap, Otuz Yıl Savaşları Devri, Ankara, 1988.
- BLUSSE, Leonard – MOOR, Jaap de; Nederlanders Overzee, De Eerste Vijftig Jaar 1600- 1650, Franeker, 1983.
- BRAUDEL, Fernand; Akdeniz ve Akdeniz Dünyası; (çev. Mehmet Ali Kılıçbay), İstanbul 1989.
- BOS, Arie; Het Paviljoen Van Porselein, Nederlandse Literaire Chinoiserie en Het Westerse Beeld Van China (1250- 2007), Leiden, 2008.
- DAVUTOĞLU, Ahmet; Stratejik Derinlik Türkiyenin Uluslararası Konumu, İstanbul, 2012.
- DEMİRKENT, Işın; Haçlı Seferleri Tarihi (Makaleler, Bildiriler, İncelemeler), İstanbul, 2007.
- ERİNÇ, Sırrı- NAQUIB AL-ATTAS, Syed Muhammad- GÖKSOY, İsmail Hakkı; “Endonezya”, *DİA*, c. 11, İstanbul, 1995, s. 192- 209.
- ERTEK, Ahmet- DEMİRCİ, Kürşat- BEYDİLLİ, Kemal- KURTULUŞ, Rıza; “Avrupa”, *DİA*, c. 4, İstanbul, 1991, s. 127- 159.
- GAASTRA, Femme Simon; De Geschiedenis van de VOC, Zutphen, 2002.
- GALLOTA, Aldo; “Ceneviz”, *DİA*, c. 7, İstanbul, 1993, s. 363– 365.
- GELDER, Roelof Van– WAGENAAR, Lodewijk; Sporen van De Compagnie, De VOC in Nederland, Amsterdam, 1988.
- GELDERBLOM, Oscar; Zuid- Nederlandse Koopliden en de Opkomst van de Amsterdamse Stapelmarkt, 1578-1630, Hilversum, 2000.
- GÖZENÇ, Selami; Ülkeler Coğrafyası, İstanbul, 1995.
- GÜLEÇ, Mustafa; Ana Hatlarıyla Hollanda Tarihi (De Canon), Ankara, 2008.
- HEATON, Herbert; Avrupa İktisat Tarihi, (çev. M. Ali Kılıçbay- Osman Aydoğmuş), Ankara, 2005.
- HOUTZAGER, H. L. ; Delft En De Oostindische Compagnie, Amsterdam, 1987.



- ISRAEL, Jonathan I. ; Nederland Als Centrum Van de Wereldhandel, 1585- 1740, Franeker, 1991.
- JACOBS, Els M. ; De Verenigde Oost-Indische Compagnie, Utrecht, 1997.
- KNAAP, Gerrit- TEİTLER, Ger; De Verenigde Oost-İndische Compagnie, Tussen Oorlog en Diplomatie, Leiden, 2002.
- KOÇ, Ümit; Savaştan Sanata İpek (1456–1650), Elazığ, 2009.
- KÜÇÜK, Cevdet- GÖKSOY, İsmail Hakkı- SEVİNÇ, Abdullah- DE GROOT, Alexander H.; “Hollanda”, *DİA* , c. 18, İstanbul, 1998, s. 219- 232.
- LEE, Stephen J. ; Avrupa Tarihinden Kesitler, 1494–1789, ( çev. Ertürk Demirel), Ankara, 2002.
- LURAGHİ, Raimondo; Sömürgecilik Tarihi, (çev. Halim İnal), İstanbul, 2000.
- Mc NEİLL, William H. ; Dünya Tarihi; (çev. Alâeddin Şenel), Ankara, 1989.
- MOES, Joris; Amsterdam en de VOC, Amsterdam, 2002.
- NIEMEIJER, Hendrik E. ; Batavia, Een Koloniale Samenleving In De Zeventiende Eeuw, Amsterdam, 2005.
- NIEROP, Henk F. K. Van; “De troon van Alva, Over de interpretatie van de Nederlandse Opstand”, *Bijdragen en mededelingen betreffende de geschiedenis der Nederlanden*, Volume 110, No:2, Amsterdam, 1995, s. 205- 223.
- PİRENNE, Henri; Ortaçağ Avrupa’sının Ekonomik ve Sosyal Tarihi, (çev. Uygur Kocabaşoğlu), İstanbul, 2010.
- PİRENNE, Henri; Ortaçağ Kentleri, Kökenleri ve Ticaretin Canlanması, (çev. Şadan Karadeniz), İstanbul, 2010.
- POLLMANN, Judith; Een andere weg naar God, De reformatie van Arnoldus Buchelius (1565-1641), Amsterdam, 2000.
- PUTTEN, L.P. Van; Ambitie en Onvermogen (Gouverneur- General van Nederlands-Indie 1610–1796), Rotterdam, 2002.
- ROEPER, Vibeke – WİLDEMAN, Diederick; Om De Noord, De Tochten van Willem Barentsz en Jacob Van Heemskerck en De Overwintering op Nova Zembla, zoals opgetekent door Gerrit De Veer, Nijmegen, 1996.
- ROEPER, Vibeke – WİLDEMAN, Diederick; Om De Zuid, De Eerste Schipvaart Naar Oost-İndië Onder Cornelis de Houtman, 1595-1597, Nijmegen, 1997.

RUIJT, Joost van der; Prins Willem van Oranje en Zijn Relatie met de Duitsevorsten Tussen 1567- 1572, Utrecht, 2008.

SPRENKEL, J.W. Berkelbach van der; De Vader des Vaderlands, Haarlem, 1941.

STOLS, E.; “*De Zuidelijke Nederlanden en de Oprichting van de Oost en Westindische Compagnieën*”, (Rotterdam XXI. Hollanda-Belçika Tarih Kongresi, Rotterdam 21 Mayıs 1971), *Bijdragen en mededelingen betreffende de geschiedenis der Nederlanden*, Volume 88, No: 3, 1973, s. 1- 18.

TUNCEL, Metin- BOSTAN, İdris; “Akdeniz”, *DİA*, c. 2, İstanbul, 1989, s. 229- 234.

VRİES, Jan de- WOUDE, Ad van der; Nederland 1500-1815- De Eerste ronde Van Moderne Economische Groei, Amsterdam, 1995.

WENNEKES, Wim; Gouden Handel, De Eerste Nederlanders Overzee en Wat Zij Daar Haalden, Amsterdam, 2001.

WITTEVEEN, Menno; Een Onderneming van Landsbelang, De oprichting van Oost-Indische Compagnie in 1602, Amsterdam, 2002.

## 2. SÖZLÜKLER

Güneş, E.- Ten Herkel Schonen, G.; Hollandaca – Türkçe, Türkçe Hollandaca Sözlük, İstanbul, 1999.

SARAÇ, Tahsin; Büyük Fransızca- Türkçe Sözlük, İstanbul, 2005.

## 3. WEB-SİTELER

[http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Map\\_of\\_the\\_Netherlands.svg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Map_of_the_Netherlands.svg))

[http://wiki.erepublik.com/index.php/File:Map-islands\\_of\\_maluku.PNG](http://wiki.erepublik.com/index.php/File:Map-islands_of_maluku.PNG)

<http://www.atlasenkaart.nl/nederlands/toonkaart.php?kaart=4800>

<http://www.atlasenkaart.nl/nederlands/toonkaart.php?kaart=4801>

<http://www.historici.nl/Onderzoek/Projecten/VocGlossarium/vocoutp>

<http://www.landkaartnederland.net/wp-content/uploads/2011/11/landkaartnederland-plaatsnamen.png>

[http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com\\_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.50a0bb289477c2.88368363](http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.50a0bb289477c2.88368363)

<http://www.turkcebilgi.com/harita/endonezya/endonezya-bolgeler-harita>

[http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/31/Kara\\_Sea\\_map.png](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/31/Kara_Sea_map.png)

## EKLER

Harita 1. Hollanda Eyaletleri



<http://www.landkaartnederland.net/wp-content/uploads/2011/11/landkaartnederland-plaatsnamen.png> (15.10.2012)

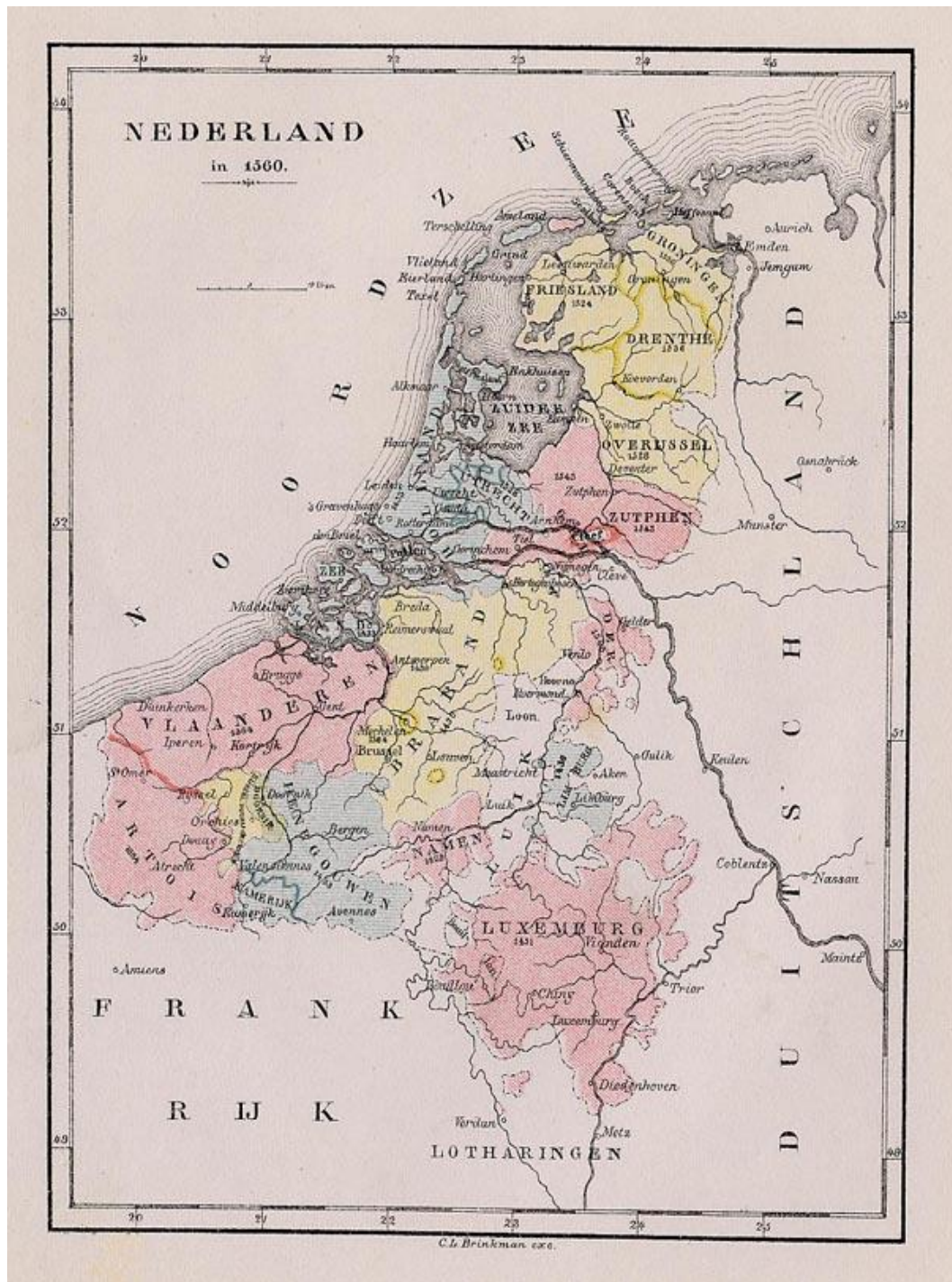
## Harita 2. Hollanda'daki Akarsular



[http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Map\\_of\\_the\\_Netherlands.svg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Map_of_the_Netherlands.svg) (15.10.2012)

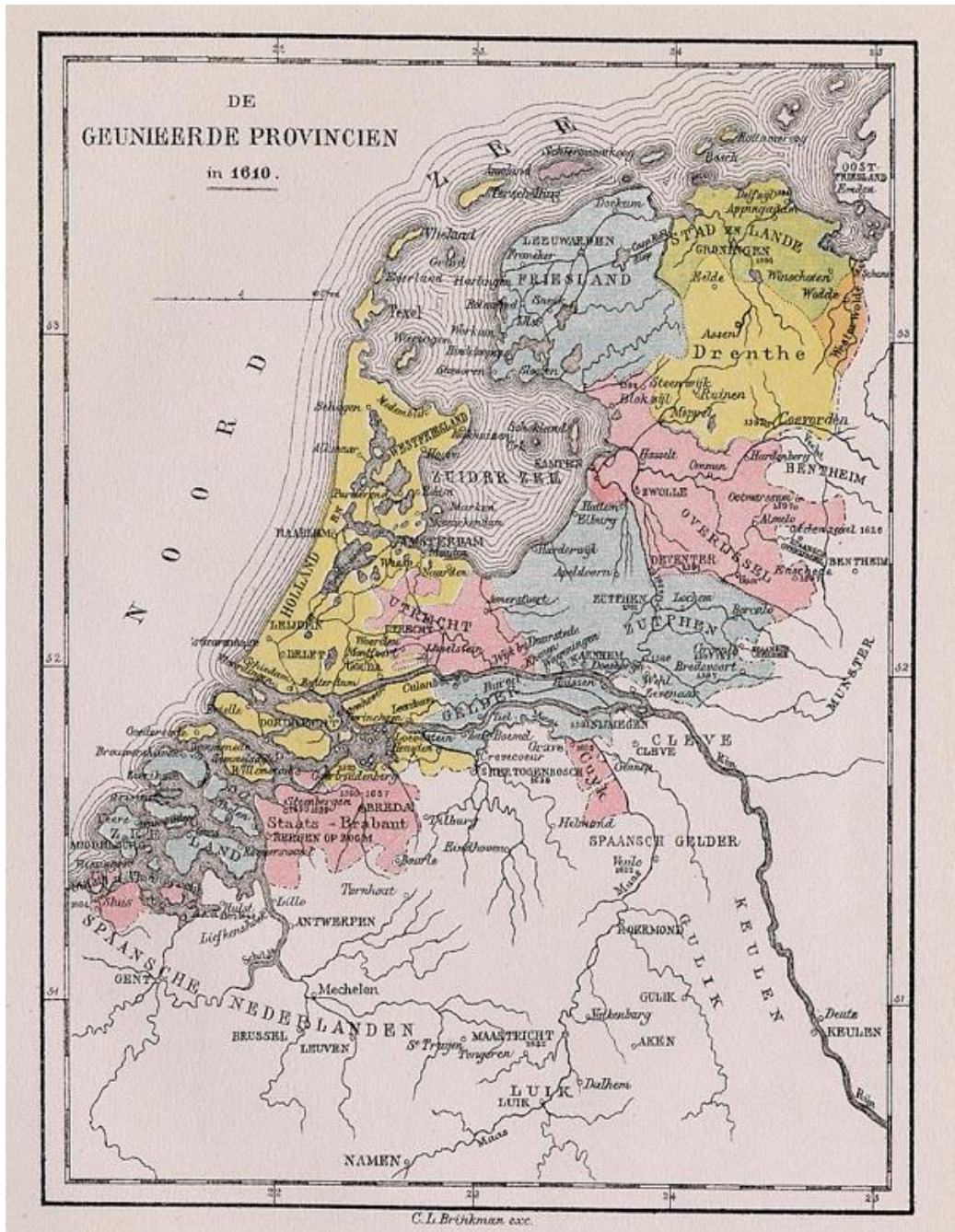


Harita 3. Hollanda 1560



<http://www.atlasenkaart.nl/nederlands/toonkaart.php?kaart=4800> (27.04.2012)

Harita 4. Hollanda 1610, Birleşik Eyaletler Cumhuriyeti

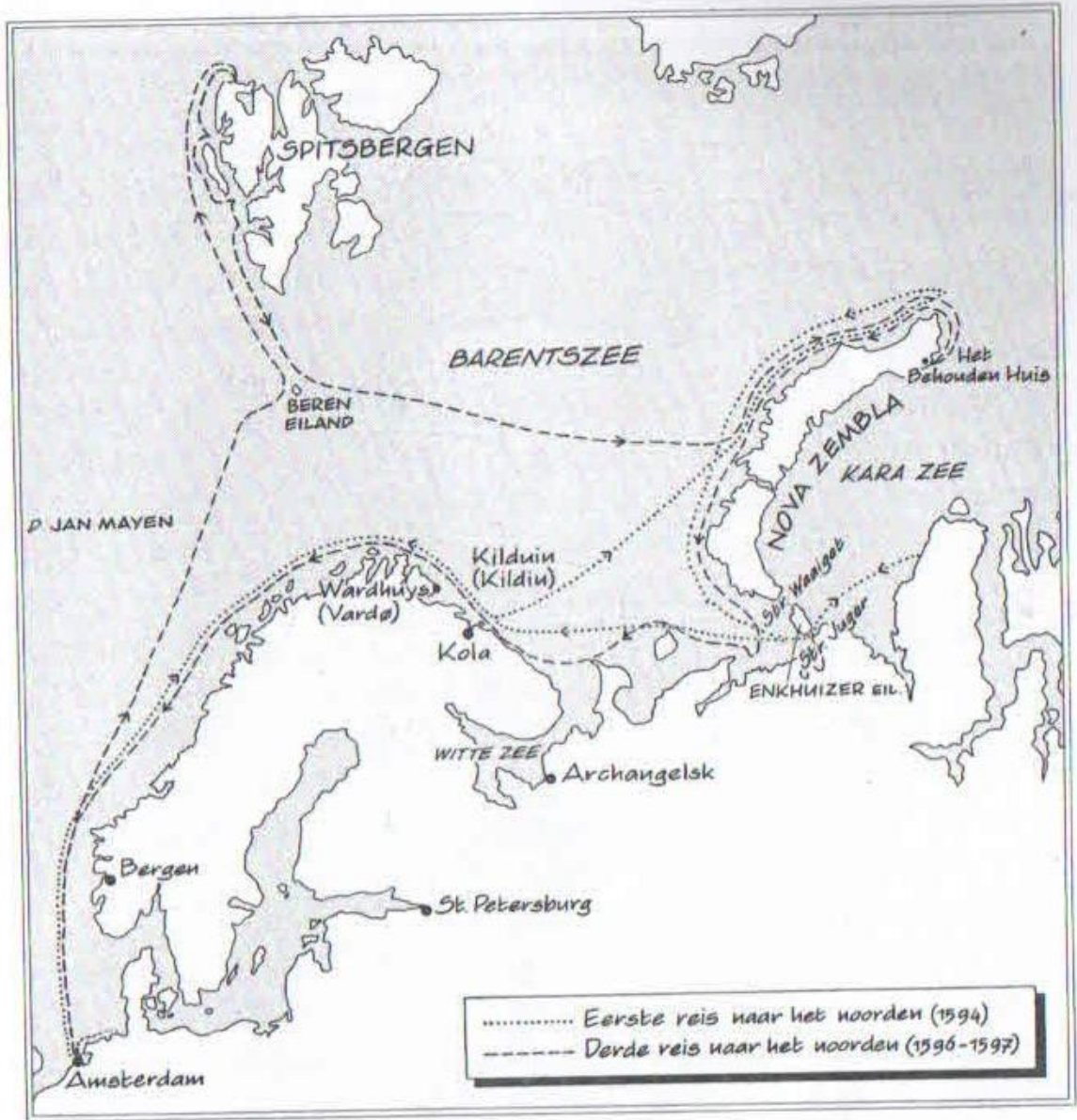


<http://www.atlasenkaart.nl/nederlands/toonkaart.php?kaart=4801> (15.10.2012)



**Harita 5. Kara Denizi ve Nova Zembla**

[http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/31/Kara\\_Sea\\_map.png](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/31/Kara_Sea_map.png) (07.05.2012)

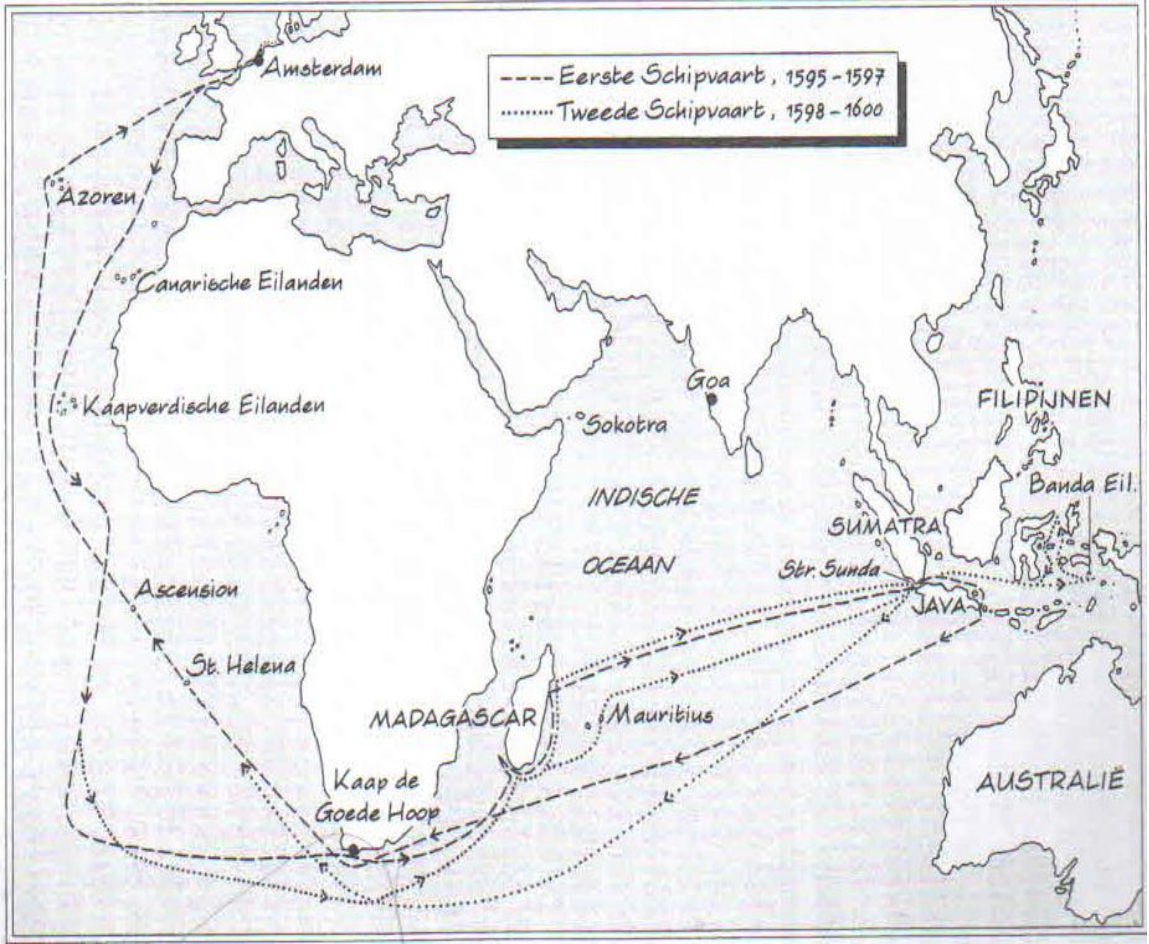
**Harita 6.** Hollandalıların Kuzey Keşif Seferleri\*

.....	İlk Kuzey Seferi (1594)
-----	Üçüncü Kuzey Seferi (1596-1597)

\*Wim Wennekes, Gouden Handel, Amsterdam, 2001, s. 84.



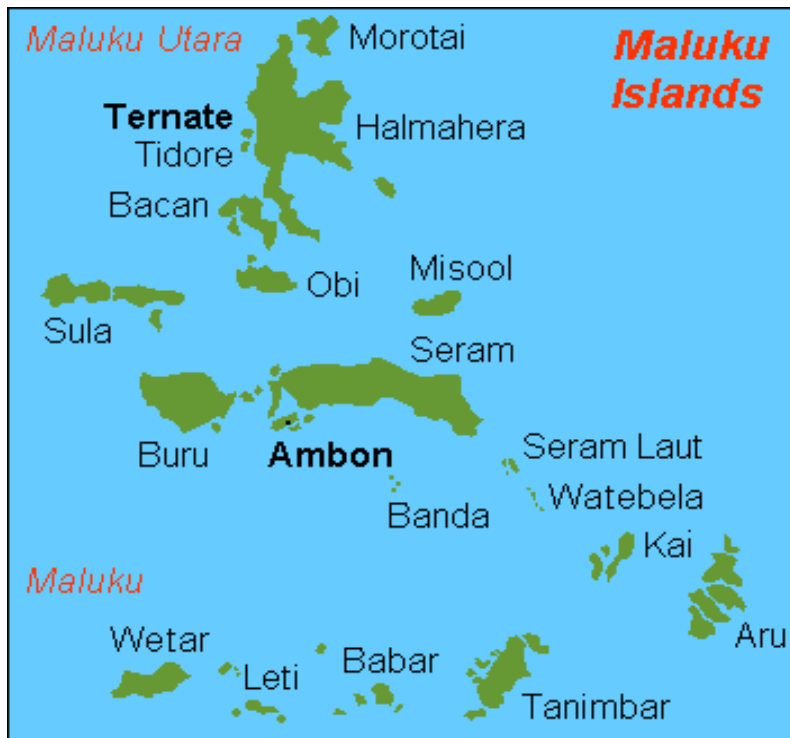
### Harita 7. Hollandalıların İlk ve İkinci Asya Seferleri Rotası\*



----- İlk Asya Seferi, 1595- 1597

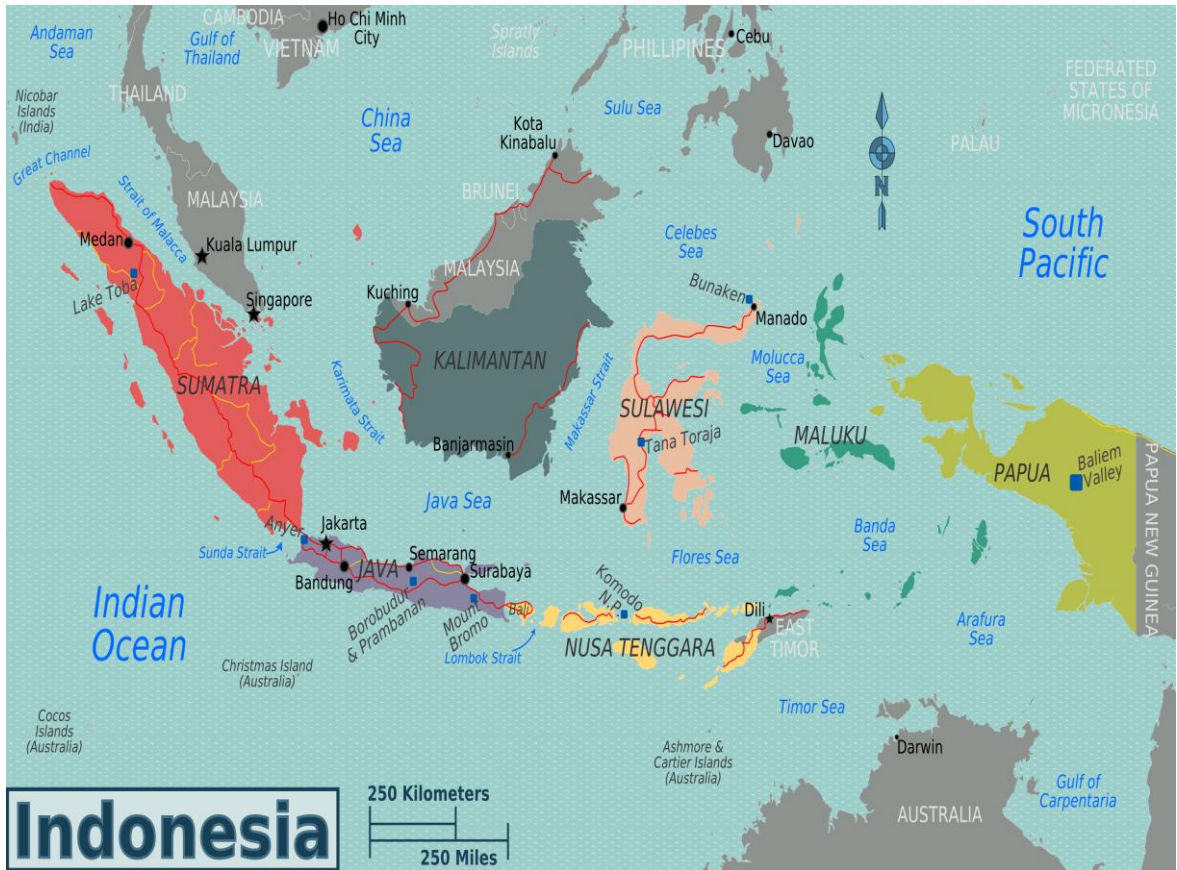
..... İkinci Asya Seferi, 1598- 1600

\* Wim Wennekes, Gouden Handel, Amsterdam, 2001, s.109.

**Harita 8.** Molukka Adaları

[http://wiki.erepublik.com/index.php/File:Map-islands\\_of\\_maluku.PNG](http://wiki.erepublik.com/index.php/File:Map-islands_of_maluku.PNG) (15.10.2012)

### Harita 9. Endonezya Adalari



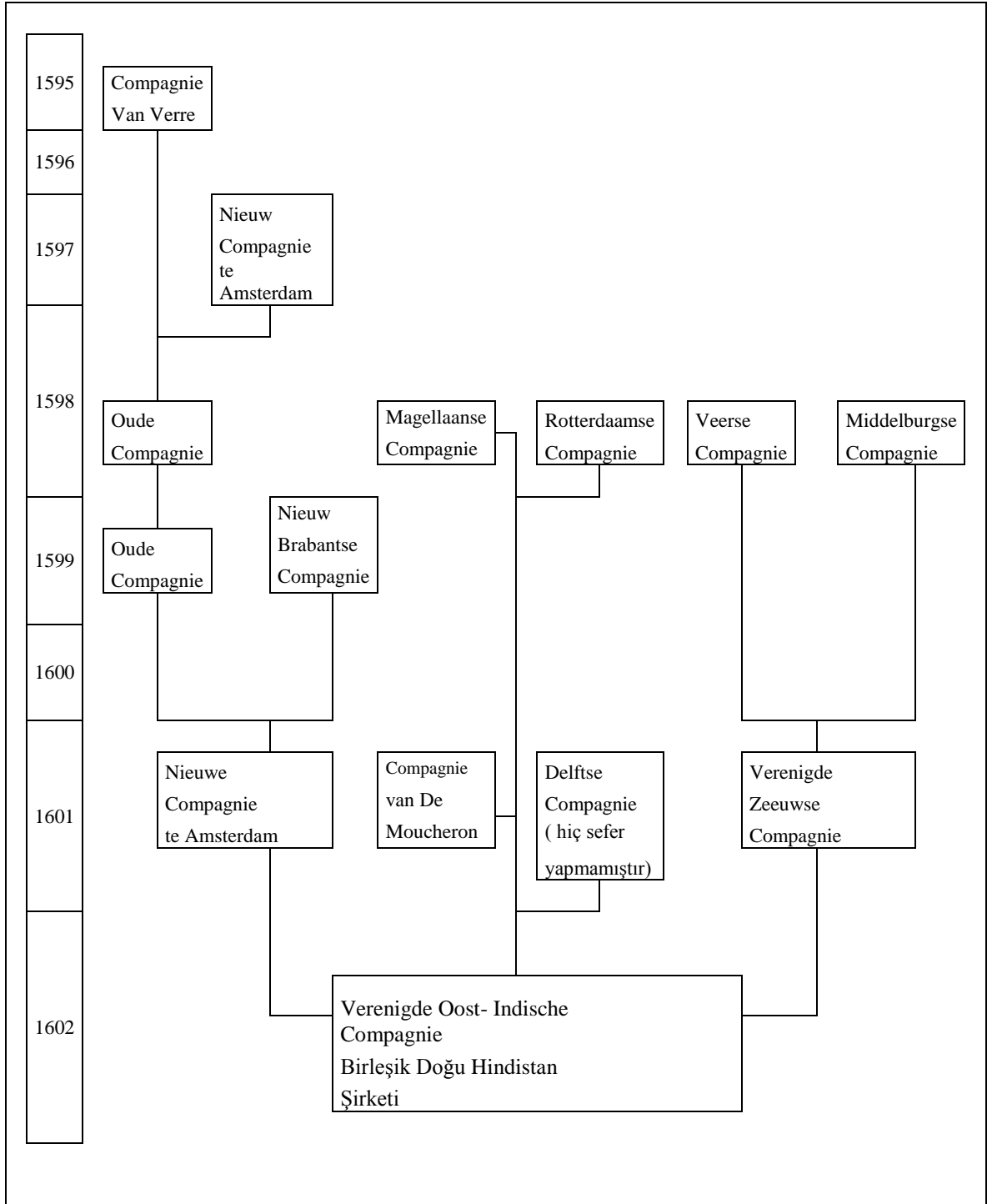
<http://www.turkcebilgi.com/harita/endonezya/endonezya-bolgeler-harita> (15.10.2012)

**Tablo 1.** VOC Öncesi Şirketlerin Asya'ya Gerçekleştirdikleri Seferler\*

Yıl	Gemi Sayısı	Şirket Adı	Kaptan	Dönüş
1595	4	Compagnie Van Verre	Cornelis de Houtman Gerrit van Beuningen	1597
1598	3	Middelburgse Compagnie	Gerard le Roy	1600
	2	Veerse Compagnie	Cornelis de Houtman	1600
	8	Oude Compagnie	Jacob Van Neck Wybrand van Warwijck	1599 1600
	5	Rotterdamse Compagnie	Jacques Mahu Simon de Cardes	
	4	Magellaanse Compagnie	Olivier van Noort	1601
1599	3	Oude Compagnie	Steven van der Haghen	1601
	4	Oude Compagnie	Jacob Wilckens	1601/1602
	4	Nieuwe Brabantse Compagnie	Pieter Both	1601
1600	6	Oude Compagnie	Jacob van Neck	1602 1603 1604
	2	Nieuwe Brabantse Compagnie	Guillaume Senescal	1602
1601	4	Verenigde Zeeuwse Compagnie	Gerard le Roy Laurens Bicker	1602 1603
	5	Oude Compagnie	Wolfert Harmensz	1603
	8	Verenigde Compagnie te Amsterdam	Jacob van Heemskerck	1602/1604
	3	Compagnie van De Moucheron	Joris van Spilbergen	1604

\* Femme Simon Gaastra, De Geschiedenis van de VOC, Zutphen, 2002, s. 19.

**Tablo 2.** VOC Öncesinde Hollanda'da Kurulan Şirketlerin Birleşmesi ve Asya'ya Sefer Gerçekleştirdikleri Yıllar\*



[http://www.vocsite.nl/geschiedenis/schema\\_voorcomp.html](http://www.vocsite.nl/geschiedenis/schema_voorcomp.html) (03.11.2012)

**Tablo 3.** VOC'un Kuruluş Semayesi\*

Amsterdam	<i>f</i> 3.679.915
Zeeland	<i>f</i> 1.300.405
Delft	<i>f</i> 469.400
Rotterdam	<i>f</i> 173.000
Hoorn	<i>f</i> 266.868
Enkhuizen	<i>f</i> 540.000
Toplam	<i>f</i> 6.424.588

\*Femme Simon Gastra, De Geschiedenis van de VOC, Zutphen, 2002, s. 26.



**Resim 1.** İspanyollara Karşı İsyân Eden Hollandalıların Kullandıkları Kolye\*



\*Halil İnalçık, Rönesans Avrupası, Türkiye'nin Batı Medeniyetiyle Özdeşleşme Süreci, İstanbul, 2012.

**Resim 2.** Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'ne ait Madeni Para





**Resim 3.** Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi Bayrağı

<http://www.blikopdewereld.nl/Ontwikkeling/geschiedenis/127-de-geschiedenis-van-nederland/322-part-23-the-history-of-the-netherlands.html> (05.11.2012)

**ÖZGEÇMİŞ**

İlkokul : 12 Eylül İlkokulu (1988-1993)

Ortaokul : Kovancılar Ortaokulu (1993-1996)

Lise : Kovancılar Lisesi (1996-1997)

Johan De Witt College (1997-1999)

Açık Öğretim Lisesi (1999-2001)

Üniversite : Fırat Üniversitesi Fen- Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü (2001-2005)

Yüksek Lisans: Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı