

**T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**16.YY' DA AVRUPA'DAKİ FİYAT DEVRİMİ İLE
OSMANLI'DAKİ FİYAT DEVRİMİNİN
KARŞILAŞTIRILMASI**

Yüksek Lisans Tezi

BORA DEMİRCİ

İSTANBUL, 2018

T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ERKEN DÖNEM OSMANLI TARİHİ

16.YY' DA AVRUPA'DAKİ FİYAT DEVRİMİ İLE
OSMANLI'DAKİ FİYAT DEVRİMİNİN
KARŞILAŞTIRILMASI

Yüksek Lisans Tezi

BORA DEMİRCİ

Tez Danışmanı: PROF. DR. HEATH W. LOWRY

İSTANBUL, 2018

T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

Tezin Adı: 16. YY' da Avrupa'daki Fiyat Devrimi ile Osmanlı'daki Fiyat Devriminin Karşılaştırılması

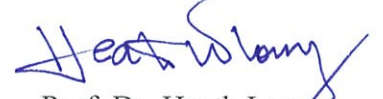
Öğrencinin Adı Soyadı: Bora Demirci

Tez Savunma Tarihi: 28 Mayıs 2018

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğu Sosyal Bilimler Enstitüsü tarafından onaylanmıştır.

Doç. Dr. Burak KÜNTAY
Enstitü Müdürü

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğunu onaylarım.


Prof. Dr. Heath Lowry
Program Koordinatörü

Bu Tez tarafımızca okunmuş, nitelik ve içerik açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak yeterli görülmüş ve kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri

Tez Danışmanı
Prof. Dr. Heath Lowry

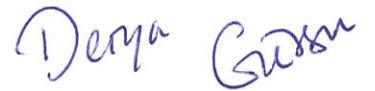
Üye
Doç. Dr. Kahraman Şakul

Üye
Dr. Öğretim Üyesi Derya Gürses Tarbuck

İmzalar







Rahmetli Babaannem ve Dedem,

Bahriye ve Muharrem Demirci'nin,

Aziz hatıralarına ithafen...



TEŐEKKÜR

Hayatımdaki en büyük Őansım ve en büyük destekçim olan aileme, yani Ablam İnci, Annem Kudret ve Babam Yusuf Demirci'ye, bu çalıŐmamı yaparken bana destek olan, Arif ve Akif Bakır'a, Can Dostum Gürhan Turan'a, değerli arkadaşlarım Deniz Çolak ve Erdem Gökdemir'e, özellikle İSAM arşivlerinde beni yalnız bırakmayan, Osmanlıca çevirilerde her daim bana yardım eden canım abim Hasan Doğan'a ve Yüksek Lisans eğitim sürecimden tez çalıŐmamın sonuna kadar bana hep yardımcı olan üstadım, çok değerli hocam Prof. Dr. Heath W. Lowry'ye en içten teşekkürlerimi bir borç bilirim. Osmanlı Tarihine verdikleri büyük hizmetler için rahmetli Ömer Lütfi Barkan' a ve rahmetli Mustafa Akdağ' a da teşekkürleri borç bilirim. Son olarak en büyük teşekkürlerim ise bizleri bilim yolunda aydınlatan Ulu Önderimiz Mustafa Kemal Atatürk'e dir.

ÖZET

16.YY' DA AVRUPA'DAKİ FİYAT DEVRİMİ İLE OSMANLI'DAKİ FİYAT DEVİRİMİNİN KARŞILAŞTIRILMASI

Bora Demirci

Tarih Yüksek Lisans Programı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Heath Lowry

Mayıs 2018, 101 Sayfa

Bu çalışmanın amacı coğrafi keşiflerin yaşanmasıyla birlikte yeni keşfedilen kıta ve ülkelerden getirilen ticarete söz konusu ürünlerin, iktisadi dengeleri değiştirmesiyle birlikte “fiyat devrimi” olarak nitelendirilen olayların Osmanlı İmparatorluğuna ekonomik ve siyasi bağlamda yansımalarını incelemektir. Bu çalışma 16.yüzyıl dönemiyle sınırlıdır.

Bu araştırma “siyasi” ve “ekonomik” bağlamlarda incelemeler yapılmıştır. Genelde araştırmacılar iki bağlamdan birine veya bir bağlama daha çok önem vererek diğer bağlamı daha az incelemişlerdir. Belirtilen bağlamlarda incelemeler yapılırken 1. El kaynakları temel alarak hazırlanan 2.el kaynak kitapları kullanılmıştır, arşiv belgeleri ve akademik makalelerden yararlanılmıştır.

Belirtilen iki bağlama sadık kalınarak yapılan araştırmaların sonucunda, iktisadi olarak Osmanlı İmparatorluğunda arz talep dengesindeki dalgalanmalardan dolayı iç pazar iaşesini sağlamak amacıyla tedbirler (narh gibi.) aldığı, ithalatı teşvik ettiğini ihracatı ise belli durumlara bağlı olarak zorlaştırıp yasakladığını göreceğiz. Yine aynı nedenlere bağlı olarak İmparatorluk içinde büyük oranlarda enflasyonlar yaşandığını çözüm olarak

parada taşışler yapıldığı göreceğiz. Bunlardan dolayı Osmanlı ekonomik sistemi ve önemli kurumlarının nasıl olumsuz etkilendiğini inceleme fırsatı bulacağız.

İktisadi bağlamda yaşanan gelişmelerin siyasi bağlamada etki ettiğini, bu etkilerin sonucunda Akdeniz de ve özellikle Hint deniz yolları üzerinde Portekizlilerle savaşlar yaşandığını ve Osmanlıların siyasi önlemler alıp iktisadi sorunlara etki edecek eylemler içinde olduğunu inceleyeceğiz. Akdeniz üzerinde ticaret yollarını genişletmek ve güvenliğini sağlamak ve özellikle Hint deniz yollarında Portekizlilerin ticaretlerini ve kurmaya çalıştıkları egemenliğini önlemeye çalışmak amacıyla yaptıkları eylemler bu açıdan önemlidir.

Anahtar Kelimeler: Fiyat Devrimi, Coğrafi Keşifler, Akdeniz, Hint Deniz Yolları

ABSTRACT

COMPARISON OF PRICE REVOLUTION IN OTTOMAN PRICE IN EUROPE IN 16TH CENTURY

Bora Demirci

Institute of Social Sciences

Ottoman History Master Programme

Thesis Supervisor: Prof. Dr. Heath Lowry

May 2018, 101 Pages

The aim of this study is to examine the reflection of the events that are described as "price revolution" caused by change of economic balances due to introduction of commercial products from the newly discovered continents and countries as a result of geographical discoveries to the Ottoman Empire. This work is limited to the 16th century. This research was conducted in the context of "political" and "economic" perspectives. Examinations are based on books as secondary sources that depend on first-hand information at the same time archival documents and academic articles. As a result of the research carried out being faithful to the two perspectives mentioned above, it will be recognizable to the reader that the Ottoman Empire took measures in order to provide internal market subsidies due to the fluctuations in supply and demand balance, and imports are incentivized and exports are made harder depending on certain situations. It will also be recognizable to the reader that high inflation had been experienced within the Empire due to same reasons. As a result of these influences in the development of economic context, political affects have also been experienced and it will be recognizable to the reader that Ottomans took political measures and act on such

economic problems politically which could be exemplified by wars with the Portuguese on the Mediterranean and especially the Indian maritime routes.

Key Words: Price Revolution, Geographical Discoveries, Mediterranean, Indian Sea Roads



İÇİNDEKİLER

1. GİRİŞ	1
2. AKDENİZ.....	8
2.1 AKDENİZİN COĞRAFYASI.....	8
2.2 16.YÜZYILDA AKDENİZDE TİCARETİN GENEL DURUMU	9
3. COĞRAFİ KEŞİFLER	12
3.1 COĞRAFİ KEŞİFLERİ HAZIRLAYAN EKONOMİK NEDENLER	12
3.2 COĞRAFİ KEŞİFLERİ HAZIRLAYAN TEKNOLOJİK NEDENLER.....	14
3.3 PORTEKİZİN GERÇEKLEŞTİRDİĞİ COĞRAFİ KEŞİFLER.....	16
3.4 İSPANYANIN GERÇEKLEŞTİRDİĞİ COĞRAFİ KEŞİFLER	18
3.5 COĞRAFİ KEŞİFLERİN SONUÇLARI	20
3.6 FİYAT DEVRİMİ	23
4.FİYAT DEVRİMİNİN OSMANLI İMPARATORLUĞU EKONOMİK SİSTEMİNE ETKİLERİ.....	26
4.1 KISACA 16.YÜZYIL OSMANLI İMPARATORLUĞU İKTİSADİ SİSTEMİ	26
4.1.2 OSMANLI İMPARATORLUĞUNDA İÇ TİCARET	27
4.1.3 OSMANLI İMPARATORLUĞUNDA DIŞ TİCARET	30
4.2 OSMANLI İMPARATORLUĞU PARA SİSTEMİ	32
4.3 OSMANLI İMPARATORLUĞUNDA YAŞANAN FİYAT ENFLASYONU	35
4.4 16.YÜZYILDA PARADA YAPILAN TAĞŞIŞLER VE EKONOMİK SIKINTILAR	38
4.5 TIMAR SİSTEMİ	44
5. OSMANLI İMPARATORLUĞUNA SİYASAL ETKİLERİ	51
5.1 GENEL HATLARIYLA OSMANLILARDA DENİZCİLİK.....	51
5.2 GENEL HATLARIYLA OSMANLILARIN AKDENİZ SİYASETİNE BAKIŞI....	54
5.2.1 RODOSUN FETHİ	56
5.2.2 BARBAROS HAYREDDİN PAŞANIN OSMANLIYA KATILMASI.....	58
5.2.3 PREVEZE DENİZ SAVAŞI	60
5.2.4 OSMANLI FRANSIZ İTTİFAKI.....	61
5.2.5 İNEBAHTI SAVAŞI	62
5.3 HİND DENİZ SEFERLERİ	63

5.3.1 KEMAL REİS	63
5.3.2 SELMAN REİS VE RAPORU.....	64
5.3.3 SÜLEYMAN PAŞA	68
5.3.4 PİRİ REİS.....	70
5.3.5 SEYDİ ALİ REİS	71
5.4 HİND DENİZ SEFERLERİNİN SONUCU.....	72
6. SONUÇ	76
KAYNAKÇA.....	81



TABLÖLAR

4.1 Karşılaştırmalı Fiyatlar.....	32
4.2 Yüzdesel Artış Oranı.....	33
4.3 Akçe Gümüş Oranları.....	35



1. GİRİŞ

Bu çalışmanın konusu 16.yüzyılda coğrafi keşiflerle birlikte yaşanan fiyat devriminin yani fiyat hareketlerinin Osmanlı İmparatorluğuna yansımalarını araştırmaktır. Fiyat devriminin yaşanmasıyla birlikte Osmanlı İmparatorluğunda yaşanan “ekonomik” ve “siyasal” yansımalarını incelemek amacıyla bu tez konusu ele alınmıştır.

Bu konu üzerinde yapılan çeşitli araştırmalar bulunmaktadır. Fakat bu konuya Türkiye’de “iktisadi” bağlamda en doğrudan eğilen üstat Ömer Lütfi Barkan¹ olmuştur. Barkan konuyla ilgili ekonomik bağlamda yazdığı makalesinde doğrudan bu konuya eğilmiş ve detaylı incelemelerde bulunmuştur.

Özellikle 1. El kaynaklarını kullanarak verdiği rakamlar ve yaptığı yorumlar kendisinden sonraki tarihçilere bir yol ve yeni bir tartışma alanı açmıştır. Barkan çalışmasında İstanbul’daki bazı imarethanelerin 15.yüzyıl sonu, 16.yüzyıl ortasında ve 17.yüzyıl hemen başındaki gider kayıtlarını inceleyerek enflasyon oranlarını ortaya çıkartarak fiyat devriminin iktisadi bağlamdaki yansımalarını incelemiştir.

Zaten Barkan özellikle 16.yüzyıl ekonomisini arşiv kayıtlarında yıllarca incelemiş ve değerlendirmelerde bulunmuştur. Ömer Lütfi Barkan, 16. Yüzyıl içerisindeki bu fiyat hareketlerini özellikle Osmanlı İmparatorluğunu temel alarak incelemiştir.

Yaptığı araştırmalarda gıda ürünlerinde ve hammadde fiyatlarının çok ciddi bir şekilde yükseldiğini ortaya koymuştur. Bununla birlikte Barkan’a göre fiyatlardaki bu hareketlerin Akdeniz üzerinden yapılmakta olan ticaret yolları ile Avrupa’daki hareketlerin Osmanlı ekonomisine girdiğini ileri sürmüştür bu tezini savunmuştur.

Halil İnalçık ise bu konuya ilk olarak Belletende yayınladığı makalesinde geniş kapsamlı değinmiştir. İnalçık makalesinde Ömer Lütfi Barkan’a oranla biraz daha geniş çerçeveden ele alarak Akdeniz bölgesindeki ekonomik gelişmeleri daha detaylı incelemiştir.

Halil İnalçık daha sonraki birçok eserinde ve araştırmalarında bu konuya bazen dolaylı bazen de doğrudan değinerek incelemelerde bulunmuştur. Halil İnalçık’a göre Osmanlı

¹ Barkan, Ömer Lütfi, “XVI. Asrın İkinci Yarısında Türkiye’de Fiyat Hareketleri”, Belleten, Ekim, 1970, 557-607

imparatorluğunda yaşanan gümüş darlıklarının Avrupa ve doğu Akdeniz bölgesinde yaşanan darlıkların bir parçası niteliğindedir.

Bununla birlikte Halil İnalçık özellikle bu darlıkların yani gümüş darlıklarının nedenini ekonominin büyümesiyle birlikte para kullanımının da gümüş miktarından daha büyük oranda büyümesi olduğunu ileri sürerek açıklıyordu. Aynı şekilde Halil İnalçık'a göre Osmanlı devletinin yaptığı para tağşışleri ve gümüş yasakları bu konularda yaşanan darlıkları azalttığını belirtiyordu.

Halil İnalçık özellikle Osmanlı İmparatorluğu Ekonomik ve Sosyal tarihi ile ilgili çıkarttığı kitabında konuya daha derinlere inerek ele almış fakat bu sefer siyasal olaylara daha fazla değinmiştir.

Mehmet Genç yaptığı araştırmalarında arşiv belgelerini kullanarak olayları biraz daha farklı açıdan ele almıştır. Mehmet Genç konuyu ele alırken önce Osmanlı ekonomik sistemini ve devletin ekonomiye bakışını ele almıştır.

Mehmet Genç Osmanlı iktisadi sistemini açıklarken kendi deyimi ile iki temel prensibe dayandırmıştır. Bu prensipleri provizyonizm ve fiskalizm olarak ifade etmiştir. Yani iase ve nakdi gelir olarak iki temele ayırmıştır. Mehmet Genç'e göre Osmanlı imparatorluğunda ticarete verilen önem halkın refahını artırmak ve bu amaç doğrultusunda imparatorluk içerisinde mal ve hizmetin olduğu kadar çok, kaliteli ve olabildiği kadar ucuz olmasını sağlamaktır. Çünkü Mehmet Genç'e göre Osmanlılar için ticaret başlı başına bir amaç değil bir araçtır.

Bu yüzden Mehmet Genç, devletin elindeki tüm imkânlar ile bu aracı yani ticareti desteklediğini belirtmekle birlikte, ikinci prensip olarak belirttiği fiskalizm e de katkı sağladığı çünkü ticaret artıkça Osmanlıların ticaret üzerinden aldığı vergilerin yükseldiğini bununla devletin hazinesine çok önemli bir oranda nakdi giriş sağladığı belirtmektedir.

Bu nedenlerden dolayı Mehmet Genç devletin özellikle 15 ve 16. Yüzyıllarda yüksek oranlarda kervansaraylar, bedestenler ve çarşılar yaptırdığını bununla devletin ticarete verdiği önemi ispatladığı belirtmiştir. Ticarete verilen önemden dolayı Osmanlılar, Portekizlilerin Hint deniz yollarına girmesine önlem olarak önce Memlük'lülere yardım ederek sonra ise bölgede yaptığı önemli fetihlerle dünya ticaret yollarında yaşanan bu

değişikliğin yıkıcı etkilerini ortadan kaldırmaya çalıştığını ve yine bu amaç ile doğu transit ticaret deniz yolunun batıya akmasını önlemek için mücadele ettiğini ve büyük ölçüde başarılı olduklarını belirtmektedir.

Ahmet Tabakoğlu ise bu konuyu iki temel üzerinden incelemiş, incelediği temellerden biri, dünya ticaret yolları üzerindeki değişimdi diğeri ise güney ve doğu arasındaki kıymetli maden fiyatlarındaki farklılığı yüzünden para akımının oluşması olarak belirtiyordu. Ahmet Tabakoğlu'na göre Osmanlılar için transit ticaret bölgesi olmak aldığı vergiler nedeniyle yani nakdi para kazanımları nedeniyle çok önemliydi. Bu yüzden devletin savaş halinde olduğu ülkelerden bile aralarındaki ticareti engellememelerini istediğini belirtmektedir.

Ahmet Tabakoğlu, kıymetli madenlerde yaşanan bu değişimin yani kendi belirttiği şekilde oluşan bu para akımının olumsuzluklarını önlemek için Osmanlıların önlem olarak doğuya yapılan ticaretlerde değerli maden yani gümüş, altın kaplar, külçeler ve nakit paraları yasakladığını bu sayede iç pazardaki nakit para oranını korumaya çalıştığını belirtmiştir.

Aynı şekilde ihracatı yasaklayıp ithalatı kolaylaştırmanın da bu olumsuz etkileri kırmak için kullanılan bir yöntem olduğunu belirterek dünya ticaret yollarında yaşanan değişimin ve keşiflerle gelen değerli madenlerin olumsuz etkilerine karşı önlemlerin bu şekilde alındığı belirtmiştir.

Şevket Pamuk ise bu konu hakkında yaptığı araştırmalarında Avrupa literatürünü de işin içine katmış ve konu hakkında Avrupa literatüründe önemli bir şekilde yer bulan savları belirtmiştir.

Bununla birlikte Türkiye literatürünü incelemeye ilk olarak Ömer Lütfi Barkan'ın yazdığı eser ile başlayarak derinlemesine incelemiştir. Şevket Pamuk eserinde Barkan'ın yöntem ve bulgularına eleştiriler getirmiştir.

Şevket Pamuk yaptığı araştırmalar sonucunda çıkarttığı yeni fiyat endekslerine dayanarak fiyat artışlarının Barkan'ın belirttiği fiyatlara oranlara altında kaldığını bu yüzden fiyat devrimi yüzünden Osmanlılarda yaşanan mali sorunların daha sınırlı olduğu eleştirisinde bulunmuştur.

Şevket Pamuk' a göre Osmanlı imparatorluğunda bu dönemde yaşanan mali sorunların çok daha önemli nedenleri bulunmaktaydı. Bu önemli nedenleri bütçe açıkları ve yapılan tağşişlerle birlikte savaş teknolojilerinde yaşanan gelişmeler yüzünden merkezde bulundurulması gereken merkezi ordu ve bu ordunun sayısının artmasıyla birlikte sürekli eğitmek zorunda olduğu gibi nedenleri sıralıyordu.

Aynı şekilde askeri alanda yaşanan değişikliklerin yarattığı mali sorunların sadece Osmanlılara özgü olmadığını da belirtmekteydi. Şevket Pamuk tüm bunlarla birlikte artan nüfusu ve bunun tüketim ve ticarete olan etkilerini de belirtiyordu.

Şevket Pamuk' a göre toprak rejimi konusunda Barkan yanılıyordu. Çünkü Barkan'a göre toprak rejiminde yaşanan çözümlenin ana nedeni fiyat devrimi yüzünden yaşanan fiyat artışları iken Şevket Pamuk aslında bunun nedenini savaş teknolojilerinde yaşanan değişikliklere bağlıyordu.

Bunun nedeni ise Şevket Pamuk'a göre vergilerin miktarları fiyat artışlarının bir hayli gerisindeydi, özellikle 1585'de parada yapılan tağşiş sonrasında sipahiler orduya katılmaktan vazgeçmeye başlamış ve merkezi devlet sipahilerden topladığı vergilerden vazgeçip yerine avarız-ı divaniye ve tekalif-i örfiye diye anılan vergileri toplamaya başladığını bu nedenden dolayı sipahilerin yani taşra ordularına büyük olumsuzluk doğurması yüzünden devletin bu süreç içerisinde tımar düzeninden vaç geçmesine neden olduğunu belirtmektedir. Aynı şekilde Tımar sisteminden iltizam düzenine geçişinden ana nedenin bu olduğunu da ileri sürmekteydi.

Şevket Pamuk, Osmanlı sanayisinde yaşanan olumsuz etkileri fiyat devrimine bağlayan Barkan'ın yanıldığını belirterek, bu olumsuz etkilerinin nedenlerini fiyat devriminde değil Osmanlı sanayisinin içyapılarında veya iç etkenlerde aramanın daha doğru olduğunu ileri sürüyordu.

Şevket Pamuk bu konuda literatürde sadece Ömer Lütfi Barkan'ın savlarını değil aynı zamanda Halil İnalıcık'ında özellikle devletin yaptığı tağşiş ve gümüş yasakları konusunda ki savlarını da eleştiriyordu. Şevket Pamuk'a göre, Halil İnalıcık tağşişlerin ve gümüş yasaklarının bu alanda yaşanan darlıkları azalttığı ileri sürerek aslında devletin bu müdahaleleri yüzünden gümüş darlıklarının ağırlaşabileceği ihtimalini gözden kaçırdığı belirtiyordu. Devletin bu müdahaleleri her otuz yılda bir uygulayarak (tağşiş

uygulamasını) aslında yarar sağlayarak ana amacının mali gelir sağlamak olduğunu ileri sürüyordu.

Özetle Şevket Pamuk yaptığı incelemeler sonucunda hem Earl J. Hamilton'un hem de Ömer Lütfi Barkan'ın savlarının bir hayli abartılı olduğunu ileri sürmüştür. Bununla birlikte literatürde Hamilton'un savlarını takip edip fiyat devriminin Avrupa'da kapitalizmin yükselişine neden olduğunu ileri sürenlerin bu sonuca ulaşmak için bir hayli aceleci davrandıklarını belirtmiştir.

Kayhan Orbay ise konu hakkında yaptığı araştırmalarda Ömer Lütfi Barkan ve Şevket Pamuk'un yaptıkları fiyat endekslerinin uzun bir süre konuyu değerlendirmenin tek kaynağı olarak kullanıldığını fakat bu endekslerin sadece İstanbul temel alınarak hazırlandığını için imparatorluğu diğer bölgeleri olan Balkanlar ve diğer bölgelerdeki hareketlerin henüz bilinmediğini ileri sürmektedir.

Bunlarla birlikte Kayhan Orbay iki araştırmacının yapmış olduğu fiyat endekslerindeki ürün rakamının az olduğunun aslında yeterli olmadığını altını çizmekteydi.

Aynı şekilde Orbay muhasebe defterleri üzerinde yaptığı araştırmalar sonucunda defterlerde yer alan ürünleri doğal yapısı gereği farklı dönemlerde satın alındıklarını belirtmiştir. Bu noktayı özellikle vurgulayarak et gibi kısa sürede bozulacak ürünlerin günlük alındığı fakat buğday gibi ambarlarda uzun süre bozulmadan saklanacak ürünlerin daha az kere de daha uzun dönemlik alındığını belirtmiş.

Bu nedenden dolayı ilgili defterlerin tutulduğu dönemler içinde satın alımların bitmediğini bu yüzden mevsimsel farklar yüzünden ortaya çıkan fiyat dalgalanmalarının önemli bir faktör olduğunun unutulmamasını gerektiğini vurguluyordu.

Kayhan Orbay ilgili fiyat endekslerinin yapıldığı defterlerin İstanbul'daki fiyatların baz alınarak yapıldığını belirtmiş, bu yapılırken hububatın balkanlardan pirinç gibi ürünlerin ise Mısır'dan İstanbul' a geldiğinden dolayı bölgelerde yaşanan doğal koşullarının olumsuz etkilerinin de unutulmamasının gerektiğini ifade etmiştir.

Aynı şekilde Türkiye literatüründe Ömer Lütfi Barkan'ın fiyat devrimini Osmanlı İmparatorluğu için bir dönüm noktası olarak görmesini de abartılı bir sav olduğunu ileri sürmüştür.

“Siyasi” bağlamda ise bu konuya doğrudan eğilen Salih Özbaran² olmuştur. Özbaran “Ummanda Kapışan İmparatorluk Osmanlı ve Portekiz” isimli eserinde özellikle 16.yüzyıl içerisinde Osmanlı ve Portekiz İmparatorluğunun giriştiği siyasi mücadeleyi anlatmaktadır. Özbaran eserinde konuyla doğrudan ilgili 1.el kaynaklara da başvurmuş ve bu kaynakları iki devlet arşivlerinden almıştır.

Mehmet Genç ve Şevket Pamuk gibi akademisyenler eserlerini iktisadi bağlamda ele alarak fiyat devriminin yansımalarını daha farklı bir bakış ile ele almaya çalışmışlardır. Halil İnalçık, Feridun Emecen ve Mesud Küçükkalay gibi akademisyenler ise siyasi bağlamda (Ekonomik bağlamı Genç ve Pamuk’a oranla daha az inleyerek) incelemeler yapan eserler vermişlerdir.

Dünya literatüründe ise bu konuyu yani fiyat devrimini ilk olarak Earl J. Hamilton 1933 yılında yazdığı *American Treasure and The Price Revolution in Spain, 1501-1650*³ eserinde ele almıştır. Hamilton eserinde farklı zamanlarda bile enflasyonun en kolay kıyaslanabileceğini düşündüğü İspanyol hastanelerinde ki kayıtları incelemiş ve 16.yüzyıl ve 17. Yüzyıl kayıtlarını kıyaslamıştır.

İspanyol hastanelerinin genelde bağış sistemi ile ayakta kaldığını bu yüzden tüm gider kalemlerinin kayıt altında olduğundan bu kurumları inceleyerek yola çıkmıştır.

Hamilton yaptığı araştırmalarda yenedünyadan gelen değerli madenlerin İspanyanın özellikle Andes bölgesinde keşfedilen civa yatakları sayesinde çok hızlı bir şekilde işlenip piyasa sürülmesinin ve vebadan sonra nüfusun büyük bir hızla artıp tüketiminde aynı oranda yükselmesine neden olduğu için fiyatların yükseldiğini, daha doğrusu kendi deyimi ile fiyat devrimine neden olduğunu belirtmektedir.

Özetle Hamilton bu fiyat hareketleri sayesinde Avrupa’nın kapitalist ekonomiye geçişine katkıda bulunduğunu düşünerek bu hareketlerin devrimci olduğunu savunmuştur.

Fernand Braudel ünlü eseri Akdeniz’de Hamilton’ın görüşünü benimsemiş ve yenedünyadan gelen değerli madenlerin ve nüfusun bu fiyat artışlarına neden olduğunu ifade etmiştir.

² Özbaran, Salih, *Ummanda Kapışan İmparatorluklar Osmanlı ve Portekiz*, (İstanbul: Tarihi Kitapevi, 2013)

³ Hamilton, Earl, J., *American Treasure and The Price Revolution in Spain, 1501-1650*, (Harvard University Press:1965)

Bir diğer iktisat tarihçisi Dennis Flynn ise yaptığı araştırmalar sonucunda (bu konu ve bu konuyu ilgilendiren çok fazla araştırmaları bulunmaktadır) yenedünya üzerinden İspanya ülkesine gelen değerli maden akışı ülke içinde kalmış olsa bile enflasyonu başka ülkelere taşıyabileceğini belirtmiştir. Flynn bu iddiasını diğer ülkelerin parasında Potosi (Güney Amerika'daki bir gümüş madeni) gümüşüne az rastladığını belirterek açıklamaya çalışmıştır.

Michel Morineau ise Belçika ve Hollanda'daki gazete kayıtlarını incelemiş ve yaptığı diğer araştırmalarında ise Hamilton'un hesaplarında yanıldığını, 17 yüzyılda değerli madenlerin daha çok gelmeye başladığını fakat fiyatların düştüğünü belirtmiştir.

Harry Miskimin ise tüm bu fiyat artışların ana nedeninin nüfus artışı olduğunu savunmuştur. Miskimin'e göre artan nüfus ile birlikte ticaretin artmasının doğal sonucu olarak paranın tedavül hızı da yükselmiştir. Özetle son dönemde yapılan araştırmaların merkez noktası paranın tedavül hızının artmasına ve paraya duyulan talebe doğru değermiştir.

Genelde araştırmacılar en çok ekonomik bağlam üzerinden konuyu incelemiş ve buna göre değerlendirmelerde bulunmuşlardır. Siyasi bağlam ise ekonomik bağlama oranla daha az incelenmiştir. Bu nedenlerden dolayı çalışmamda iki bağlamı da ayrı ayrı inceleyip değerlendirmelerde bulunuyorum. Aynı zamanda ikisi arasında bağlantıları ve birbirlerine olan etkilerini de incelemeye çalıştım.

2. AKDENİZ

2.1 AKDENİZİN COĞRAFYASI

Akdeniz, Avrupa Kıtasını Afrika Kıtasından ayıran, batısında Atlas Okyanusu doğusunda ise Asya Kıtasına kadar uzanan bir kıtalararası denizdir. Akdeniz’i diğer denizlerden ayıran özelliklerden biri de, “dünyanın en büyük iç denizidir.”⁴ Bu açıdan bakıldığında Braudel’ in ünlü eserinde belirttiği gibi “Akdeniz bir deniz bile değildir, o bir denizler bütünüdür.”⁵ Akdeniz’in batısında yer almakta olan, sığ ve dar bir coğrafi özelliği bulunan Cebelitarık boğazı ile Atlas Okyanus’una açılmaktadır. Aynı zamanda güneydoğu bölgesinde 1869 yılında kullanıma açılan Süveyş Kanalı ile Kızıldeniz’ e bağlanıp Hint Okyanusuna ulaşım imkânı vermektedir.

Akdeniz havzası tektonik anlamda bakıldığında aktif bir yapısı bulunmaktadır ve bu nedenden dolayı bu bölgede depremlere sık bir şekilde rastlanmaktadır. “Akdeniz’in dikkat çekici özelliklerinden biri de iç denizlerin en derini olmasıdır. Bu denizde 3000 metreden ve özellikle Doğu Akdeniz’de 4000 metreden daha fazla derinliği olan birçok çukur bulunmaktadır.”⁶ Akdeniz’in iklimi genel olarak ılıman bir iklimdir. Akdeniz’de kış ayları diğer iklimlere nazaran daha ılıman rüzgârlı ve daha yağışlı (Akdeniz de yağış oranı bölgeleri arasında farklılık göstermektedir) geçmektedir.

Akdeniz’de yaz mevsimleri ise sıcak ve kurak geçmektedir. Akdeniz bölgesinde genel olarak sonbahar ve ilkbahar mevsimleri ise daha çok geçiş mevsimi özelliği taşımaktadır. Akdeniz bölgesinde çeşitli farklılıklar gösteren mevsimsel durumlara göre bitki örtüsü (genellikle maki hâkim olsa da farklı ağaç çeşitleri de bulunmaktadır) de çeşitlilik kazanmış, bölgelere göre kısmen farklılaşmıştır.

Akdeniz’de genel olarak sıcaklık ortalamasının yüksek olması yüzünden deniz suyundaki buharlaşma oranı da yüksektir. Bu bağlamda Cebelitarık boğazı Akdeniz için hayati bir

⁴ AnaBritannica Ansiklopedisi, “Akdeniz”, C1, S.256, Ana Yayıncılık, İstanbul, 1986

⁵ Braudel, Fernand, 2. Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası, çev., Mehmet Ali Kılıçbay (Ankara: Doğu Batı Yayınları, 2017), 22.

⁶ Tuncel, Metin “Akdeniz”, İslam Ansiklopedisi, (İstanbul: DİA, C2) 229.

önem taşımaktadır. Atlantik okyanusundan gelen su akıntısı Cebelitarık boğazından giriş yaparak Akdeniz’i beslemektedir. Dünyanın şekillenme evrelerinde Avrupa ve Asya kıtasının milyonlarca yıl ilerlemesiyle birlikte iki kıta birbirine çarpmış ve Cebelitarık boğazı kapanmıştı. Bunun bir sonucu olarak hızla (bilim insanları 2000 yıl olarak tahmin ediyor) Akdeniz’in suları buharlaşmış ve geriye sadece tuz kalmıştı.

Akdeniz’i bir enlem çizgisi ile iki eş parçaya bölecek olursak, kuzey tarafında daha çok iç deniz ve daha çok adaların bulunduğu görülecektir. Aynı zamanda kuzey tarafında ki kıyılarda girintiler oldukça fazladır, bu girintili kıyı şeridi birçok doğal limana ev sahipliği yapmaktadır. Bu doğal limanlar hem ticaret filoları için hem de askeri donanmalar için barınak görevi görmektedir.

Bu girintili ve çıkıntılı coğrafi şekiller bahsettiğimiz coğrafi özellikleri sağlaması sayesinde, insanlar için bir çekim alanı haline gelmiş ve etrafında liman kasabaları veya liman şehirlerinin kurulmasına neden olmuşlardır.

Bununla birlikte bu gibi yerleşim yerleri hinterlandlarıyla ticari ve sosyal olarak derin bağlar kurmuşlardır tarihsel süreç içerisinde. Bu gibi bölgelere verilebilecek en iyi örnek şüphesiz Adriyatik denizin kıyılarıdır. Sonuç olarak baktığımızda Akdeniz’in coğrafi yapısı sayesinde onu diğer denizlerden ayıran özelliklerin oluşmasına ve kendisine has durumların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu özellik ve durumların etkilerini Akdeniz etrafında kurulan birçok farklı medeniyetin farklı yapılarında gözleyebiliyoruz.

2.2 16.YÜZYIL’ DA AKDENİZDE TİCARETİN GENEL DURUMU

16.yüzyılda Akdeniz dünyasında gerçekleşen ticaretin genel durumuna değinmeden önce, ticaretin en temel unsuru olan “nüfus” unsurunun ve nüfus hareketlerini kısaca incelememiz gerekmektedir.

16.yüzyıla kadar olan zaman dilimlerinde, özellikle 14.yüzyıl ve 15.yüzyıl da “geçim bunalımları, veba ve savaşların yıkıcı biçimde bir arada var olması önceki nüfus artış eğilimlerini tersine çevirirken” ⁷ nüfus sayısında düşümlere neden olmuştur. 16.yy

⁷ Price, Roger, *Fransa’nın Kısa Tarihi*, çev., Özkan Akpınar (İstanbul: Boğaziçi Üniversitesi Yayınevi, 2012) 40.

öncesinde ki zamanlarda tarım 16.yüzyıl'a oranla çok daha geri de ve verimsiz olmasından dolayı nüfusları doyuracak yâda bir yerleşim bölgesinin nüfusunu besleyecek yiyecek bulmakta çok zorlaşıyordu özellikle iki yıl üst üste topraktan verim alınamayıp kötü hasat yapıldığında bu durum daha acımasız olarak ortaya çıkıyordu.

16.yüzyıl öncesine kadar Avrupa'da sadece veba hastalığı yoktu, veba “*Avrupa'yı silip süpüren pek çok ölümcül hastalığı da beraberinde taşıdı. Avrupalılar sadece vebadan değil, tifüs, grip ve çiçek yüzünden ölüyordu*”⁸ Bununla birlikte 16.yüzyıl' a gelindiğinde vebanın önemli oranda azalması ve tarımsal alanda yaşanan olumlu gelişmeler özellikle nüfusun artmasına neden olan olumlu değişimlere neden olmuştur.

Elimizde yeterli oranda ampirik veri olmadığı için nüfus hareketleri hakkında net ve kesin veriler bulamamak da genel olarak artış eğilimi ve ortalama oranlar üzerinden çıkarımlar yapılabilmektedir.

Yukarı da genel hatlarıyla değindiğimiz nüfus hareketlerinde yaşanan değişim durumlarına göre Akdeniz bölgesinde ticarete dalgalanmalar meydana gelmiştir, özellikle yaşanan büyük salgın (veba, çiçek, vb.) dönemlerinde veya tarımsal olarak geçen verimsiz dönemlerde. 15. Yüzyılın ortalarından sonra Akdeniz ticaretinde olumlu yönde bir artış ve gelişim yaşanmaya başladı.

16. yüzyılın ticari yapısını bir bütün olarak düşündüğümüzde belki de kısa bir genelleme ile iki kısma ayırmamız gerekmektedir. 16. Yüzyılın ilk yarısına kadar Akdeniz'de ticareti ağırlık İtalyan şehir devletleri üzerinden ilerlerken keşifler ve yeni deniz yollarının kullanılmasıyla birlikte ticari trafik git gide okyanuslara doğru kaymaya başladığı görülmektedir. Bu bağlamda belki de Antwerp liman şehri 16. Yüzyılın en önemli ticari anlamda başarı öykülerinden biridir.

16. Yüzyılın ilk yarısında doğudan gelen ticarete söz konusu emtiaların lojistiği yeni deniz yolları üzerinden sağlanmaya başlandı ve bu yeni deniz yollarıyla birlikte 16.yüzyılın ilk yarısında “*Lizbon'a Ümit Burnu yoluyla 30 bin kental baharat*”⁹ gelmesi sağlandı.

⁸ J.M. Roberts, *Avrupa Tarihi*, çev., Fethi Aytuna (İstanbul: İnkılap kitapevi, 2015), 202.

⁹ İnalçık, Halil, *Osmanlı ve Avrupa*, (İstanbul: Kronik Kitap,2017), 134.

Fakat 16.yüzyılın ikinci yarısında ise çeşitli siyasi nedenlerden dolayı Akdeniz’de geçici bir süre için bile olsa bir canlanma yaşandı. Baharat ticareti ile ilgili şunu da belirtmek gerekir ki, “*Baharat ticareti dendiği zaman aklımıza sadece biber, sinameki gibi şeyler gelsin. Baharatın çok çeşitlerinden başka doğu ülkelerinde yetişen kokular, eczacılıkta kullanılan ve ilaç yapılan birçok kök, yaprak gibi şeyler, değerli taşlar, kuyumculuğa ait süs eşyası gibi birçok şeyler girer.*”¹⁰

Kısa sürelik canlanma yaşanmış olsa bile uzun vade de denizaşırı ticaret çok canlı bir şekilde büyüdü ve gelişimini sürdürerek devam etti. Yukarıda başarı öyküsü olabilecek bir örnek olarak belirttiğimiz liman şehri Antwerp’in yerini 17.yüzyılda Amsterdam’ın olması Akdeniz ticaretinde yaşanan değişimlerin örneğidir. Öyle ki 17.yüzyılda Amsterdam “*Avrupa kredi ağlarına çok parlak biçimde egemen olacak*”¹¹ti. Ticaretin iki farklı dönemde kısmen de olsa yön değiştirmesini çalışmamızın ileriki başlıklarında daha detaylı inceleyeceğiz.

Aynı zamanda Akdeniz ticaretinin önemini kısaca şu şekilde ifade edebiliriz ki bu ifade ile 16.yüzyılda yaşanan Akdeniz siyasi mücadelelerini daha iyi anlayabiliriz. “*Asya ile Avrupa arasında çok eskiden beri bağlantı yollarının gelip birbirlerine kavuştukları en önemli alan olarak bildiğimiz Akdeniz’de özellikle bu denizin doğu bölgesinde, o sıralarda dünya ticaretinin kaynaştığı büyük limanlar bulunuyordu ve uluslararası alışverişin yapıldığı başlıca pazarlarda bu limanlarda yâda gerilerinde kurulmuş bulunmaktaydı.*”¹²

Bu bağlantılı ve büyük çaplı ticari bölgeye kim hâkim olursa, bu hâkimiyetin doğal bir sonucu olarak bu ticaretin zenginlikleri ve ekonomik avantajları doğal olarak o devletin hazinesine girmektedir. Sonuç olarak baktığımızda 16.yüzyıl Akdeniz dünyasında ticaret, devletlerin siyasi çabalarına göre olumlu ve olumsuz yönde değişimler yaşamıştır.

¹⁰ Berkes, Niyazi, *Türkiye İktisat Tarihi*, (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2016), 133.

¹¹ Braudel, Fernand, *Kapitalizmin Kısa Tarihi*, çev., İsmail Yerguz, (İstanbul: Say Yayınları, 2015), 60.

¹² Akdağ, Mustafa, *Türkiye’nin İktisadi ve İçtimai Tarihi*, (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2017), 480.

3. COĞRAFİ KEŞİFLER

3.1 COĞRAFİ KEŞİFLERİ HAZIRLAYAN EKONOMİK NEDENLER

15.yüzyılın ortalarına doğru başlayan coğrafi keşiflerin birçok farklı nedenleri ve keşifleri yapanlar için farklı isteklendirme kaynakları vardır. Genel olarak coğrafi keşiflerin nedenlerine bakıldığında, ana nedenlerden biri ekonomiktir. Coğrafi keşifler öncesinde bilinen dünyada doğudan gelen baharat (karabiber, kimyon, karanfil, zencefil vb.), ipek ve çeşitli lüks emtialar, ticaret yolu üzerinde bulunan ülkeler tarafından vergilendirilerek son alıcısına doğru yoluna devam ediyordu ve sistemde emtiaların fiyatının da gitgide artmasına neden oluyordu.

“Bilhassa Mısır’ın gelir kaynaklarından birisi olan transit ticareti üzerine koyduğu vergiler tahammül edilemeyecek kadar ağır bir hal aldı. Onun için bu işle meşgul olan tacirler ve bilhassa Portekizliler, batı ile doğuyu başka bir yönden birbirine bağlayacak bir yol aramaya başladılar. Ümit Burnu yolunun keşfedilmesi sebepleri arasında Memluk hükûmetinin transit vergisini artırmasını da zikredebiliriz.”¹³ Ticarete söz konusu olan diğer önemli ürün ise “köle” idi. Özellikle Afrika bölgesinden esir olarak alınan kölelerin ticareti de çok yüksek gelir getiriyordu ki genelde aynı vergi yüküne maruz kalıyordu.

Tarıma ve değerli maden sistemine dayanan ekonomiler için bu durum daha da zor bir hale geliyordu. Coğrafi keşifleri destekleyen siyasi iktidarlar için amaç doğudan gelen bu ticari mallara doğrudan ulaşım aracı ülkeleri ve onların bir yük haline gelen yüksek oranda ki vergilerini aradan kaldırmaktı. Aynı zamanda bu zengin kaynaklara sahip olup ticaret üzerinden hâkimiyet kurmaktı.

Özetle ekonomik nedene bir anlamda baskın neden diyebiliriz. Bu baskın neden hem iktidarlar hem de kâşifler içinde geçerliydi. Coğrafi keşifler tarihine damgasını vuran büyük kâşif Kristof Kolomb ‘un seyir defterlerinde bu ekonomik motivasyonu şu şekilde görebilirsiniz

¹³ Tansel, Selâhattin, *Yavuz Sultan Selim*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2016), 142.

“ Yüce efendimiz bu amaçla bana çok büyük ödüller verdiler; bundan böyle bana “don” denilerek Okyanus’un Büyük Amirali, bulup ele geçirebileceğim ve daha sonraları bulunup ele geçirilecek bütün karalara ve adalara kral naibi ve değişmez vali olmamla, ayrıca aynı sanları kuşaktan kuşağa sonsuza dek geçerli olmak üzere oğluma da aktarma hakkını vermekle beni pek onurlandırdı. ”¹⁴

Genel olarak siyasi iktidarlar ekonomik hırslarını dinsel söylemlerle gizlemeye çalışmışlardır, bunu birbirlerine yakın zamanlarda yaşamış olan iki büyük denizci olan Kristof Kolomb ve Barbaros Hayreddin Paşa’nın hatıratlarında görebiliriz.

Barbaros Hayrettin Paşa hatıratın sürekli dinsel motifler ve dinsel referanslar vererek yaptıklarını meşrulaştırmaya çalışmıştır, örnek olarak Hayreddin Paşa, kendi tabiri ile bir “kâfir” ile yaptığı görüşmeyi şu şekilde anlatmaktadır;

“Behey kâfirler! Yuf sizin aklınıza! Benim sadakatim, imanım şunadır ki, Allah’a ve Resulüne yapışan kimse mahrum kalmaz. Yakında sizin içinde halas olurum. ”¹⁵

Aynı tarzda dinsel motif ve referanslar ile meşrulaştırma çabalarını büyük kâşif Kolomb’un hatıratında da geçen şu satırlardan görebiliriz

“Siz Yüce efendimiz Katolik Hristiyan oluşları nedeniyle, kutsal dinimize ve onun savunmasına gönül vermeleri, Muhammed inanişına ve her türlü zındıklıkla putperestliğe düşman olmaları nedeniyle beni, ben Kristof Kolomb’u adı geçen hükümdarlarla ülkelerini ziyaret edip durumlarını ve bütün başka ayrıntıları incelemek ve onları kutsal dinimize döndürmek için. ”¹⁶

Sonuç olarak ekonomik ihtiyaçlar yâda ekonomik hedefler coğrafi keşiflerin ana nedenlerinden olmuştur.

¹⁴ Kolomb, Kristof, *Seyir Defterleri*, çev., Sait Maden, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2016), 4.

¹⁵Düzdağ, M. Ertuğrul, *Barbaros Hayreddin Paşa’nın Hatıraları*, (İstanbul: Kapı Yayınları 2014), 14.

¹⁶Kolomb, Kristof, *Seyir Defterleri*, çev., Sait Maden, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2016), 4.

3.2 COĞRAFİ KEŞİFLERİ HAZIRLAYAN TEKNOLOJİK NEDENLER

Ortaçağ'ın karanlık yıllarında Katolik kilisesinin baskıcı tutumu ve yaptığı katliamlar, bilimin gelişip ilerlemesini büyük ölçüde engelliyordu. Özellikle “*kilise babalarının evrenin sırlarını mantıksal bir spekülasyon dayanağı bulma çabaları*”¹⁷ engellerin başında geliyordu. Bu baskı kırılmaya başlayıp insanoğlu merak etme arzusuna yenik düşüp sorgulamaya başladıkça yeni fikirler ve yeni teoriler gelişmeye devam etti. Bunlar coğrafi, astroloji ve gemicilik teknolojileri gibi alanlarda ilerlemeler gösterilmesine neden oldu.

Özellikle mevcut bilgiyi yok sayarak dünyanın şekli hakkında yapılan tartışma ve araştırmalar hem baskının kırılması hem de fen bilimlerinde yaşanan en önemli gelişmelerdir. Kilise baskının kırılması Martin Luther'in 1517 yılında başlattığı olay¹⁸ ve olaylar zinciri kadar olmasa da, yaşanan her kırılma gelişmeye neden oluyordu. Bununla birlikte yukarı da baskın neden olarak belirttiğimiz ekonomik gelişmeler ve belki bir anlamda ekonomik zorunluluklar, gelişimin katalizörü oldu.

Bununla birlikte yunan coğrafyacı (aynı zamanda matematikçi ve astronomdur) Ptolemaios tarafından yazılan ve uzun yıllar sonra tekrardan keşfedilen coğrafya kılavuzu¹⁹ eseri²⁰ sayesinde birçok denizci yeni ufuklar keşfetti. Birçok eksik ve hatalı bilgisine karşın bu eser sayesinde birçok denizci keşifler de bu eserde yer alan haritaları sıklıkla kullandı. Bu eser sayesinde “*yeryüzünün yuvarlaklığına birçok kimselerce*

¹⁷ Bloch, March, *Feodal Toplum*, çev., Mehmet Ali Kılıçbay (Ankara: Doğu Batı Yayınları, 2015), 115.

¹⁸ Luther, Martin, *Doksan Beş Tez*, çev. C. Cengiz Çevik, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2018)

¹⁹ Felsefe Ansiklopedisi, “*Ptolemaios*”, C2, S.169, Remiz Kitapevi, İstanbul, 2005

²⁰ Ayrıca bakınız: Topkapı sarayında Fatih Sultan Mehmet'in koleksiyonu içerisinde bulunan, dünyanın günümüze kadar ulaşan ilk atlasıdır. 13.yüzyılda Bizanslı din adamları tarafından 3 nüsha olarak çoğaltılmış, bu nüshalardan 1'i Danimarka'da diğeri Vatikan'da en okunaklı olan nüshası ise Topkapı sarayı arşivlerinde bulunmaktadır. Orijinal nüshalar parşömen yani koyun derisi üzerine yazılmıştır. Aynı zamanda eser Fatih Sultan Mehmet'in emri ile Arapçaya tercüme ettiriliyor. Topkapı sarayında bulunan orijinal nüsha günümüze kadar toplamda 2 kere yenileme çalışması geçirmiştir. İlk çalışma Cumhuriyet yıllarında Ulu Önder Atatürk'ün emri ile 1926 yılında Topkapı sarayının envanteri çıkartılırken bu eser keşfediliyor ve eser bulunduğu bakımsız, yıpranmış ve çok kötü bir halde bulunuyor. Ulu Önder Atatürk'ün emri ile yurtdışında gelen bir bilim adamı sayesinde eser kısmen yenileniyor. Sonrasında 2000'li yılların başında tekrardan gün ışığı gören eser Prof. Dr. Celal Şengör'ün maddi katkılarıyla ve 7 sene süren devletten izin bekleme süreci sonunda eser tekrardan yenilendi, 7 sene beklenen izin sürecinde Prof. Dr. İlber Ortaylı'nın da destekleri olmuştur. Eser Boyut Yayınları tarafından 2017 yılında basılıp, kazandırıldı. (Topkapı Sarayı Müzesi İstanbul/Türkiye Gayri İslami Eserler (Gİ) 57 numara ile kayıtlı Codex Seragliensi Gİ 57

inanılmıştı.”²¹ Hatta eski Yunan eserlerine verilen değeri ve hakkında yapılan akıl yürütmelerini Kristof Kolomb ’un seyir defterlerinde şu cümlelerle görebiliriz;

*“Evet, Aristo güney kutbunun yâda onun altındaki karaların yeryüzündeki en yüksek ve güneşe en yakın bölge olduğunu düşünüyor, biliyorum bunu ama başka bilginler ona karşı çıkıyor, bunun kuzey kutbunun altında olduğu ileri sürüyorlar.”*²²

Ekonomik zorunlulukların bir getirisi olarak hem de teknik gelişmenin bir sonucu olarak gemicilik teknolojisi hızla değişmeye ve olumlu anlamda gelişmeye başlamıştı, özellikle 15.yüzyıl’da Portekiz’in bu anlamda yaptığı katkılar ile İç denizlerde kürek gücüne dayanan gemiler yoğunlukla kullanılıyordu, fakat açık denizlerde kürek gücü ile ilerlemenin zorluğu, bunun getirisi olarak uzun yolculuklar da doyurmak zorunda olunan fazla hatta gereksiz tayfa sayısı ve tüm bunlara ek olarak okyanus seyahatine karşı dayanıklı olmayan gemiler, uzun ticari yolculuklar için birer engel ve değişmesi gereken zorunluluklardı.

Avrupalı devletlerin kullandığı “barcas” ve “barinels” şeklinde isimlendirilen uzun yıllar denizlerde hizmet verdi. Fakat bu gemiler hem yukarı da belirttiğimiz nedenlerden dolayı hem de hantal olmasından dolayı çok yavaştı. *“Portekiz açık sularda yolculuk yapabilmek için yeni bir gemi ve yelken tipine ihtiyaç duydu. Yeni dizayn edilen gemiler Caravel’lerdi.”*²³ Aslında gemicilik tekniklerinde değişen sadece gemi tipleri ya da yelken direk sayıları değildi, kullanılan gövde kaplama malzemeleriyle birlikte özellikle yelkenli gemiler için hayati değere sahip olan yelken kumaş kalitesiydi. Teknolojik anlamda yaşanan gelişmeler sadece gemici yapım teknolojileriyle sınırlı kalmıyor, yol ve yön bulma konusunda denizcilere yardımcı olan aletlerde de geliyordu.

Bunun en önemli örneği Usturlap’dır. Temel amacı yüksekliği ölçmektedir. “Usturlap, yükseklik ölçme aletiyle birlikte keşiflerin yapılmasını sağlayan başlıca denizcilik

²¹ Kemalist Eğitimin Tarih Dersleri, (İstanbul: Kaynak Yayınları, 2005), C3, 83.

²² Kolomb, Kristof, *Seyir Defterleri*, çev., Sait Maden, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2016), 211.

²³ Küçükkalay, A, Mesud, *Coğrafi Keşifler ve Ekonomiler*, (Konya: Çizgi Kitapevi, 2001),154.

donanımlarındandı”.²⁴ Bununla birlikte barutun ateşli silahlarda kullanılıp ardından gemilerde kullanılmaya başlaması çok önemli bir gelişme idi,

*“ağır silahlarla donatılan savaş gemileri çok uzun mesafelerden gelen saldırılara karşı kendilerini etkin bir şekilde savunabiliyorlardı. Bunun bir sonucu olarak, Avrupalı denizciler, 1500’lü yıllardan önce, uzak mesafelerdeki okyanuslarda seyretmeyi öğrendikleri zaman, onların gemilerinin, deniz savaşında, diğer gemilere nazaran daha dayanıklı, daha dirençli, olduğunun ispatlanması olmuştur.”*²⁵

Pusulanın geliştirilip yaygınlaşması ve cep saati gibi önemli buluşlar diğer teknik gelişmeler ve ilerlemeler olarak devam etti.

Özetlemek gerekirse artık yeni tip gemilerde yelkenler için direk sayıları arttırıldı ve bu direklerin dönüş açıları geliştirildi. Yelkenler için kullanılan kumaş tipi geliştirildi, geminin yüksek dalgalarda su almaması ve sağlam kalabilmesi için gövde güçlendirilip su geçirmez (karasakız, katran ve halatlar kullanıldı) oranları daha da azaltıldı, bunun sonucu olarak insan gücüne olan ihtiyaç azaldı ve gemideki tayfa sayısı azaldı.

Artık gemiler okyanuslar arası yolculuklara eskiye oranla çok daha fazla hazırды. Fen bilimlerinde yaşanan gelişmeler sayesinde artık gemi hızı ölçme ve yön bulma teknikleri iyiden iyiye gelişmeye başlamış ve okyanuslar da yol alan gemilerin işlerini kolaylaştırarak başarılı sonuçlar almasında faydalı birer araçlara dönüşmüştür.

3.3 PORTEKİZİN GERÇEKLEŞTİRDİĞİ COĞRAFİ KEŞİFLER

Yukarı da belirttiğimiz başlığın konusunu detaylandırmadan hemen önce şunu belirtmeliyim ki, çalışma konumuzun merkez noktasına Osmanlı İmparatorluğunu yerleştirdiğimiz için ve çalışma konumuzun zaman cetveli 16.yüzyılı kapsadığından dolayı yapılan tarihte yapılan tüm keşifleri veya 16.yüzyılda yapılan keşiflerin hepsini ve tüm detaylarını incelemeyeceğiz.

²⁴ Gelişim Ansiklopedisi, Gelişim Yayınları, İstanbul 1976 “Keşifler Çağı”, C6, 201.

²⁵ McNeil, William, Avrupa Tarihinin Oluşumu, çev., Yusuf Kaplan, (İstanbul: Külliyyat Yayınları, 2015), 140-141.

Çalışma konumuzu doğrudan etkileyen ve önemli gördüğüm konuları genel hatları ile inceleyeceğiz. Aynı zamanda bazı kâşifler çeşitli sebeplerden ötürü mensubu oldukları ülkelerin değil, destek gördükleri ülkelerin bayrağı altında seferlere çıkmıştır, çalışmamızda keşifleri devletler ölçeğinde incelediğimiz için keşifleri yapan ülkelerin bayrağına göre sınıflandırdık.

Portekiz adına büyük keşifler yapan ve bir anlamda tarihin seyrinin değişmesine sebep olan “*Portekizli Gemici Henrique (1394-1460) dünyanın ilk denizcilik okulunu*”²⁶ kurarak aslında keşiflerin temelini atmıştı. Denizcilik okulunun bir amacı da Afrika kıtası güneyde doğru ilerleyip dolaşarak Hindistan’a ulaşmaktı. Bu amaçla yola çıkan Portekizli kâşiflerden Gilianes 1433 yılında Afrika’nın batı sahillerinde yol alarak Bojador burnunu aştı. Ardından gelen bir diğer Portekizli kâşif Diogo Cam 1483-1486 yıllarında biraz daha ileriye giderek Afrika’nın batı kıyılarında yer alan bir takım yerleri keşfetti. Bu iki Portekizli kâşifin cesur deniz seferlerine karşın istenilen yâda hedeflenen sonuca yani Hindistan’a ulaşılammıştı.

Bu hedef doğrultusunda en büyük sıçramayı şüphesiz bir şekilde Portekizli Bartolomeu Dias kendi verdiği isimle “fırtınalar burnu ”nu bulmasıyla olmuştur. Bu cesaret verici deniz seferinden sonra fırtınalar burnunun adı ümit burnu olarak değiştirilmiştir.

Bir diğer ünlü Portekizli denizci Vasco Da Gama ise 1497-1498 yıllarında yaptığı deniz seferi ile keşifleri bir adım daha ileri taşıdı ve Afrika’nın doğu sahilinde yer alan Malindiye oradan Hint okyanusunda yer alan Calicut’a varmıştı. “*Vasco de Gama’nın ilk Hindistan yolculuğunda kar yüzde 6.000 olmuştu*”²⁷ ve bu sayede Portekiz amaçladığı hedeflere çok yaklaşmıştı. Portekiz’in tek amacı Hindistan’a ulaşmak değildi ve sonrasında yapılan birçok deniz seferi ile yeni yerler keşfedilmeye başlanmıştı.

Portekiz’in soylu ailelerinden birine mensup olan Pedro Alvares Cabral yaptığı seferle Brezilyaya ulaşmış ve Brezilyanın kâşifi olarak kabul edilmiştir. Hem insanı kaynak hem de sağladığı doğal kaynak açısından bakıldığında Brezilyanın keşfi gerçekten çok değerlidir. Portekiz’in yaptığı keşifler sadece yeni ve daha önceden bilinmeyen yerleri

²⁶ Hermann Kinder, Werner Hilgemann, *Dünya Tarihi Atlası*, çev., Leyla Uslu (Ankara: ODTÜ Yayıncılık, 2012) C1, 221.

²⁷ Huberman, Leo, *Feodal Toplumdan Yirminci Yüzyıl’a*, çev., Murat Belge, (İstanbul: İletişim Yayınları, 2018), 105.

keşfetmek ile sınırlı değildi, yapılan seferler sonunda Hindistan'a ulaşmayı başardılar. Portekiz'in doğuda yani Hindistan yoluna ulaşip üstünlük kurması Alfonso d' Albuquerque sayesinde olmuştur.

Portekizli gemici Alfonso Hindistan'a ulaşmak ve bu deniz yoluna hâkim olmak amacıyla yaptığı deniz seferleri sayesinde 1510 yılında Goa adasını ve 1511 yılında ise Malakka'yı ele geçirmişti. Bu iki fetih sayesinde doğu Hint deniz yollarında çok önemli iki üs kazanmış oldular. Bu üslerin varlığı sayesinde Portekiz gemileri gerektiğinde ikmal ve korunma sağlıyorlardı. Aynı zamanda bu limanları üst olarak kullanıp diğer gemileri tehdit edip üstünlük kazanıyorlardı. Zaten diğer devletler bu doğu yolunun önemini kavrayıp seferler yapana kadar Portekiz bu yola hâkim olacaktı.

Portekiz bu doğu deniz yolunda kazandığı üstünlük sayesinde Hindistan, Çin ve Japonya arasında ticari deniz seferleri yapmaya başladı. Tabi ki bu süre içerisinde karşısına birçok düşman devlet çıktı ki bunların arasında en önemlisi Osmanlı İmparatorluğu idi. Bu bağlamda gerçekleşen Portekiz ile Osmanlı İmparatorluğu arasındaki siyasi mücadeleyi ilerleyen bölümlerde daha detaylı inceleyeceğiz.

Sonuç olarak daha sonraları Portekiz bayrağı altında keşfedilen bu yerlere birçok kez seferler düzenlenip başka kâşiflerde destek buldukları takdirde Portekiz bayrağı altında keşif seferleri yapmaya devam ettiler. Her yeni bulunan keşif ve her keşfedilen yeni şey bir sonraki keşif seferi için isteklendirme kaynağı olmaya ve keşiflerin önemini artırmaya devam etti. Tabi ki bunların ana isteklendirme kaynağı ekonomik kazançlardır. Yapılan keşiflerin ülkeler açısından getirilerini ilerleyen başlıklar altında daha detaylı inceleyeceğiz.

3.4 İSPANYANIN GERÇEKLEŞTİRDİĞİ COĞRAFİ KEŞİFLER

Özellikle 15.yüzyıl sonlarına doğru büyük ölçüde Portekiz'in başlattığı Coğrafi keşifleri, ardından İspanya'nın keşifleri ve deniz seferleri izledi. İspanya siyasi organizasyon açısından bir anlamda Portekiz'e göre daha gelişkin olduğu ve insan gücü gibi birçok kaynak açısından daha fazla imkâna sahip olmasıyla birlikte, keşiflerin önemini hızlıca kavrayıp gerekli desteği sağladı. İspanya yönetici elitinin bu durumu kavrayıp destek vermesi de, en az diğer etkenler kadar olumlu yönde katkı sağladı.

Aslen Cenovalı olan ünlü gemici ve kâşif Kristof Kolomb kafasında tasarladığı keşif projelerini önce Portekizli yöneticilere, ardından beklediği desteği ve ilgiyi göremeyince İngiltere ve sonra da Fransa devletine sunmuştu. Fakat bu iki devletten de beklediği desteği göremeyince “İspanya Kraliçesi olan İsabella’ya başvurmuştu.”²⁸ Umduğu desteği Kraliçe İsabella’dan bulan Kolomb yapmış olduğu dört farklı sefer ile çok önemli keşiflerde bulunmuştur. Yaptığı seferler ile farkında olmadan Cuba adasına ve etraftaki diğer adaları keşfetmiştir.²⁹

1499 – 1500 yılları arasında Alonso de Ojeda yaptığı deniz seferi ile Güney Amerika’ya yöneldi ve bu yolcuğunun sonunda kuzey sahillerini (Güney Amerika’nın) keşfetti. Bir diğer önemli İspanyol kâşifi olan Vicente Yanez Pinzon ise 1499-1500 yılları arasında yaptığı deniz seferi ile Brezilya sahillerine oradan da Amazon nehrinin ağzına doğruna yönelmiş ve oradan da Guyana’ya ulaşmıştır. 1501 yılında ise bir diğer önemli kâşif Rodrigo de Bastidas Amerika’nın orta bölgesine ulaşmıştır.

1513 yılında Juan Ponce de Leon ise keşfettiği yerin isim babası olmuş ve bu yerin adını Florida koymuştur. Vasco Nunez de Balboa ise Panama’yı keşfetmiş ve Pasifik Okyanusunun isim babası olmuştur. İspanyol keşifleri adına yaptığı deniz seferi ile tarihte yerini alan Juan Sebastian del Cano ise 1519-1522 ise deniz yollarını kullanarak dünyayı turlayan ilk denizci olmuştur. Hernan Cortes 1519-1522 yılları arasında yaptığı keşif deniz seferleri ile Meksika’nın doğu sahillerinde yer alan Yucatan’ a ulaşmış ve Meksika’yı fethetmiştir.

1523-1535 yılları arasında yaptığı deniz seferleri ile Güney Amerika’nın batı bölgesinde bulunan Peru’yu Francisco Pizarro keşfetmiştir. Pizarro ve kuvvetlerinin karaya çıktığı topraklarda İnka İmparatorluğu bulunmakta idi. Pizarro’nun Peru’ya çıktığı dönemde İnka İmparatorluğu iç savaş yaşadığından dolayı Pizarro’nun işi daha da kolaydı. Önce iç savaşta taraf tuttu ve İmparatorluğu ele geçirerek çok büyük oranda altın etti. Hem köle

²⁸ Murat Hanılçe, *Coğrafi Keşiflerin Nedenlerine Yeniden Bakmak*, Tarih Okulu Mayıs-Ağustos, 2010, 60.

²⁹ Ayrıca Bakınız: Kolomb, Kristof, *Seyir Defterleri*, çev., Sait Maden, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2016) eserinde Kolomb yapmış olduğu seferleri anlatmaktadır. Bu eser tabiatı gereği sübjektif olsa da, kâşifin bakış açısını, yeni keşfedilen yerlerdeki insanları ve bu insanlara Batılı kâşiflerin yaptıklarıyla birlikte düşünce yapılarını daha net görebilirsiniz. Bununla birlikte bu keşifle birlikte kurulan sömürü düzeniyle birlikte, bu seferler ile yaşanan ve karşılaşılan umulmadık zorluklarını da öğrenebilirsiniz.

ticareti hem de altın akışı açısından Peru'nun keşfi ve ele geçirilmesi İspanya açısından şüphesiz ki çok önemli idi.

Hernando de Soto 1539-1542 Amerika'nın içlerine doğru yaptığı keşifler sonucunda Mississippi vadisini, Henando de Alarcon 1540 yılında Colorado Nehrini, Francisco Vasques de Coronado 1540-1542 yıllarında Colorado Nehrinden ilerleyerek New Meksiko, Güney Kaliforniya, Kuzey Arizona, Kuzey Teksas, Oklahoma ve son olarak Doğu Kansas'ı keşfetmiştir. 1540-1552 yılları arasında Pedro de Valdivia Şili'yi keşfetmiştir. İspanya'nın yaptığı daha birçok keşif bulunmaktadır. Yapılan her keşif bir anlamda yeni bir fetih, yeni sömürü sahaları ve beraberinde birçok zenginlik demek olduğu için İspanya bu anlamda keşiflerin etkilerini yoğun bir şekilde hissetmiştir.

Sonuç olarak Amerika kıtasının keşfi ile İspanya devleti gemicilerini bu yenedünyanın birçok bölgesine göndermiş ve birçok yerinin keşfedilmesine neden olmuştur. Tabii ki bunun karşılığını köle, altın, yeni gıda maddeleri ve büyük bir ticaret hacmi olarak almışlardır. Amerika kıtasının yerlileri açısından ise olay tamamen farklı bir boyuttaydı. *“Çiçek, kabakulak, grip, tifüs, hıyarcıklı veba gibi Avrupa'da her zaman görülen bulaşıcı hastalıklar başka kıtalarda pek çok insanın ölümüne yol açarak Avrupalıların fetihlerinde önemli rol oynadılar.”*³⁰

İler ki bölümlerde daha detaylı inceleyeceğimiz gibi, İspanya batıdan yani yenedünyadan sağladığı avantajı kullanırken güçleniyor ve doğuda ki en büyük rakibi olan Osmanlı İmparatorluğu ile çatışyordu. İspanyanın yenedünyaya yaptığı bu seferler ve elde ettiği ticaretin sonuçları ve Osmanlıya etkisi zaten çalışma konumuz olduğu için ekonomik etki ve sonuçlarını da ilerleyen başlıklar altında inceleyeceğiz. Ama şu bir gerçekçi tüm bu keşiflerden sonra dünya (bilinen eski dünya) birçok anlamda eskisi gibi kalmadı.

3.5 COĞRAFİ KEŞİFLERİN SONUÇLARI

15. yüzyıl ortalarına doğru başlayan ve 16.yüzyılda büyük bir hızla devam eden coğrafi keşiflerin birçok farklı bağlamda sonuçlar doğurmuştur. Fakat bizim çalışma konumuz

³⁰ Diamond Jared, *Tüfek, Mikrop ve Çelik*, çev., Ülker İnce, (Ankara: TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları, 2013), 84.

sadece coğrafi keşifler olmadığı için bu başlık altında genel hatları ile çalışma konumuzu ilgilendiren kısımlarına ve özellikle fiyat devrimine değineceğiz.

Coğrafi keşiflerle birlikte bilimin ve dolayısıyla bilginin önemi bir kez daha kavranmış oldu. Amerika'yı keşfeden ünlü kâşif Amerigo Vespucci, Lorenzo di Pietro de Medici'ye gönderdiği mektupta “*Birkaç gün önce o yeni diyarlardan dönüşümü size yazmıştım... O diyarları yenedünya diye adlandırmak uygun olur, çünkü atalarımızın bu konuda hiçbir bilgisi yoktu, bütün dinleyenler içinde anlattıklarım yeni şeylerdi*”³¹ diyordu ve artık bu diyarın adı “yenedünya” olarak isimlendirilmişti.

Bilimi ve bilgiyi ret eden, dogma düşüncelerine bağınazlık boyutunda bağlı kalan ve bunu korumaya çalışan her türlü dinsel otorite bu yeni gelişmelerle derinden sarılmaya başlamıştı. Bu sarsılma ile bilimin önemi ortaya çıktıkça günümüz adı ile üniversiteler daha da önem kazanarak ortaya çıkmaya başladı.

Yenedünyanın keşfi bilinen eski dünya düzenine dair birçok bilginin (dünya bir öküzün boynuzlarında olduğu, dünyanın düz olduğu vb.) değişmesine neden oldu. Bununla birlikte yenedünyanın savunmasızlığı ve bakir kaynakları Avrupalı devletler için birer açık pazar, belki de zorla el konulmayı bekleyen sermaye haline geldi.

Yukarı da başlıklarda keşifleri başlatıp büyük bir hızla devam eden iki ülke olan Portekiz ve İspanya'nın yaptığı keşiflerden bahsetmiştik, bu iki devletin keşifleri yenedünyaya o kadar fazla sefer yapmaya başladılar ki artık yenedünyayı paylaşamaz hatta anlaşmazlık yaşar hale geldiler.

Bu iki Hristiyan sömürgeci devlet arasında yaşanan anlaşmazlık iyice somut hale gelince Tordesillas anlaşması ile “*Papa IX. Alexander, Portekizlilerle, İspanyollar arasındaki uyumsuzluğa set çekmek için, 1493'te dünyayı bir boylam çizgisi ile bu iki ülke arasında bölüştürüvermişti. Asor adalarının 370 mil batısından geçen bu çizginin doğusunda kalan ülkeler (Afrika ve Asya) Portekizlilerini batısında kalan ülkeler de (Amerika) İspanyolların olacaktı.*”³² Her ne kadar bu anlaşma pratikte uygulanamasa da, keşiflerin

³¹ Ginzburg, Carlo, *Peynir ve Kurtlar*, çev., Ayşen Gür, (İstanbul: Metis Yayınları, 2016), 124.

³² Tanilli, Server, *Uygarlık Tarihi*, (İstanbul: Alkım Kitapevi, 2007), 76.

önemini ve bu keşiflerin kazançlarının doğurduğu büyük çaptaki siyasi anlaşmazlıkları göstermektedir.

Bu anlaşmanın diğer bir anlamı ise yenedünyaya sadece bu iki devletin sahip olabileceği başka devletlerin yeterli güce sahip olmadığı bakış açısıdır. Tabii ki diğer Avrupalı devletler keşfettikleri yerlerde hak iddia ettiler. Vatikan'a bağlılığını bildirmiş olan Katolik Fransa bile Papa'nın İspanya ve Portekiz arasında yapmış olduğu bu anlaşmayı görmezden geliyordu. (Protestan reformu ile Papalık Avrupa üstündeki siyasi gücünün neredeyse yarısını kaybediyordu zaten)

Bir diğer önemli sonucu ise literatürde tarihçilerin "Kolomb Takası" ismini verdikleri, Atlas Okyanusunun iki yakası arasında getirilip götürülen hayvan ve diğer gıdalardır. "Avrupalılar, Avrupa'dan Amerika'ya at, sığır, domuz, koyun ve tavuk götürdüler"³³ alışveriş yâda literatürdeki ismi ile Kolomb takası sadece bu ürünlerle sınırlı kalmadı, "ayrıca Amerika'ya buğday, üzüm ve zeytin de götürdüler; bu ürünler Kuzey ve Güney Amerika ovalarında iyi yetişiyordu. Afrika'dan da muz, kahve ve Hindistancevizi götürdüler. Avrupa'ya ise mısır ve patates götürdüler."³⁴ Kolomb takası yer değiştiren ürünler tabii ki bunlarla sınırlı değildi, şeker, tütün, domates gibi birçok ürün yer değiştirmiş ve Avrupa pazarlarında yerini almıştı.

Pazarlarda yerini alan birçok yeni üründe kendi içinde farklı neden ve sonuçlara sebep oluyordu, örnek olarak tütünün ve kahvenin Osmanlı İmparatorluğu sınırlarında hızlıca yayılması 16. yüzyılda ve 17. yüzyılın başlarında yeni problemlere ve yasaklara neden oluyordu.

Yenedünyadan gelen bu gıda ürünleri doğrudan yâda dolaylı yoldan öyle sorunlara neden oluyordu ki Amerika'dan gelen patates yüzünden İngiltere'de işçi sınıfının oluşmasının bir yüz yıl geç gerçekleştiğini savunan tezler³⁵ bile ileri sürüldü. Bununla birlikte yenedünyadan gelen yeni gıda maddeleri sayesinde Avrupalı insanlar yeni besin

³³ Wiesner-Hanks, Merry, *Erken Modern Dönemde Avrupa*, çev., Hamit Çalışkan, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2016), s-375.

³⁴ Wiesner-Hanks, Merry, *Erken Modern Dönemde Avrupa*, çev., Hamit Çalışkan, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2016), 376.

³⁵ Edward Palmer, Thompson, *İngiliz İşçi Sınıfının Oluşumu*, çev., Uygur Kocabaşoğlu, (İstanbul: Birikim Kitapları, 2015) 388.

maddeleriyle tanışması sonucu veba ve diğer hastalıkların azaldığı³⁶ bile ileri sürülmektedir.

3.6 FİYAT DEVRİMİ

Tüm bunlarla birlikte dünyada ticaret hacmi eskisine oranla (keşifler öncesi) daha fazla büyüdü, yenedünya üzerinden gelen altın, gümüş ve diğer değerli madenler Avrupa üzerinden dünya ticaretinde kullanıldı. Yenedünyadan kasalar dolusu hatta gemiler dolusu değerli madenler geliyordu ve her gelen değerli maden eritilip paraya dönüştürülüyor ve piyasa sürülüyordu.

Piyasa sürülen bu yeni paralar ise doğal olarak ticarete kullanılıyor dolayısıyla ticaretin söz konusu olduğu pazarlarda bu paraların izini sürebilirdiniz. Piyasalarda kullanıma sürülen bu yeni paralar arz talep dengesini derinden sarıyor ve yeni sorunlara neden oluyordu.

Yenedünya üzerinden gelen değerli maden büyüklüğü ile ilgili şu şekilde örnek verebiliriz. *“Yalnız İspanya darphanesinin 1500 ile 1520 arasında 45.000 kilo gümüş bastığı halde, 1545 ile 1560 arasındaki 15 yıl içinde darphanenin para olarak çıkardığı gümüş 6 misline yani 270.000 kiloya çıkmış, 1580’den 1600’e kadarki 20 yıl içinde 340.000 kiloya yani 1520’dekenden 8 misli fazlasına çıkmıştı.”*³⁷

Belirttiğimiz örnek değerli maden bolluğunu kavramada yeterli olsa da, bazı tarihçilerin yaptığı hesaplamalar ve tahminler ile bu rakamı yani 1493 yılından 1800’lü yıllara kadar olan ki değerli maden akışını iki buçuk milyon kilo altın ve yüz milyon kilo gümüş olarak tahmin etmekte. Bu değerli madenlerden de farklı ayar ve gramajlarda paralar darp edildiğini kabaca düşünecek olursak yenedünyadan gelen değerli maden hacminin ne kadar yüksek olduğunu anlayabiliriz.

Sömürüye açılan Amerika kıtasının değerli madenleri ile birlikte eş zamanlı olarak yeni deniz yollarının kullanıma açılması ve okyanuslarda dolaşımda olan gemilerin yük taşıma tonajının büyümesiyle ticaret hacmi de iyiden iyiye ve gün be gün artıyordu. Kırsal

³⁶ Yılmaz, Fikret. 16.yy’da Fiyat Devrimi. *Klasik Çağ Osmanlı Tarihi Dersi*, Bahçeşehir Üniversitesi, Türkiye, 23 Mart, 2017.

³⁷ Berkes, Niyazi, *Türkiye İktisat Tarihi*, (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2016), 110-111.

bölgelerde bile para kullanımını artmaya başlamıştı, buda eş zamanlı olarak değerli maden ihtiyacını artırıyordu. 16. Yüzyıl tahrir defterlerine de bu durum yansımıştır, “*Devlet kırsal nüfustan hem aynı hem de nakit vergi toplamaktaydı.*”³⁸

Şunu da belirtmek gerekir ki, 16. Yüzyıl için bahsettiğimiz değerli maden bolluğu durumu, önceki yüzyıllarda tam tersi konumda olduğu yapılan birçok araştırma belirtilmiştir. “*Avrupa’da 15. Yüzyılın hemen başlarında yirmi yıl süreyle ve yüzyılın ortalarında otuz yıl süreyle yaşanan ve oldukça iyi belgelendirilmiş olan gümüş kıtlıkları, 7. Yüzyıldan beri yaşanmış olanların tümünden daha şiddetliydi*”³⁹çünkü mevcut değerli madenler ticaret arzına cevap veremeyecek durumdaydı. Yukarı da sıraladığımız olaylarla birlikte bu gibi değerli maden kıtlığı durumu ortadan kalkmaya başladı.

Ticaret hacminin artması bir yandan da dolaşımda olan değerli maden miktarının artması birbirini dengelemiyor aksine fiyat devrimine yani dünyada özellikle Avrupa kıtasındaki devletlerde ve Osmanlı İmparatorluğu sınırlarında ticarete söz konusu ürünlerin ve diğer birçok şeyin fiyatlarının çok fazla yükselmesine neden oluyordu.

Hollandalı gezgin Nicolas Cleynaerts yazdığı mektupta “*Salamanka’da tıraş olmak için yarım real vermek gerekiyor ki bu da niçin İspanya’da Flandr’da olduğundan daha fazla sakallı adam görüldüğünü açıklar heralde*”⁴⁰ diye belirtiyor ve sadece ticarete söz konusu ürünlerin değil genel olarak her şeyin çok pahalı olduğunu işaret ediyordu.

Unutmamak gerekir ki, bahsettiğimiz zaman diliminde henüz sanayi devrimi olmamıştı, yani üretim genel olarak insan emeğine bağlıydı buda üretim kapasitesinin sınırlı tutuyordu. Her ne kadar 16. Yüzyılda genel olarak nüfus artış eğiliminde ki yükseklikten bahsedilse de üretim kapasitesi tüketim isteğine cevap veremiyordu nüfus artışı artan iş gücü anlamına gelse de bir yandan da tüketimi artıran diğer etmenin kendisi oluyordu.

16. Yüzyılda İspanya, yenedünyadan yüklü miktarda değerli maden getirirken Portekiz’de Hint deniz yolları üzerinden başta baharat olmak üzere birçok değerli ürünü ithal ederek ticaret hacmini yükseltiyor ve Avrupa pazarlarında bu ürünleri satıyordu. Yeniz deniz

³⁸ Pamuk, Şevket, *Osmanlı İmparatorluğunda Paranın Tarihi*, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2017), 70.

³⁹ Pamuk Şevket, *Osmanlı İmparatorluğunda Paranın Tarihi*, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2017), 40.

⁴⁰ Huberman, Leo, *Feodal Toplumdan Yirminci Yüzyıla*, çev., Murat Belge, (İstanbul: İletişim Yayınları, 2017), 117.

yollarının keşfinden önce ise doğudan gelen emtialar bir anlamda transit ticaret vergilerine maruz kalıyor ve Avrupa'daki alıcılarına ulaşana kadar ticari malların fiyatları misliyle artıyordu.

Özellikle Portekiz'in doğuya ulaşarak, bu deniz yollarında egemen olma ve doğu ticaretine doğrudan girmeleri, transit ticaret vergisinden büyük gelir elde eden birçok devleti olumsuz yönde etkilemeye başlamıştır. Bu devletlerin başında Osmanlı İmparatorluğu gelmektedir. Yine aynı şekilde yaptığı keşiflerle güçlenen İspanya siyasi egemenliğini genişletmek amacıyla yeni hamleler yapıyor ve bunun sonucunda Portekiz gibi Osmanlı İmparatorluğu ile özellikle Akdeniz'de karşı karşıya geliyordu.

Özetlemek gerekirse, Coğrafi keşiflerin sonucu olarak ortaya çıkan yeni deniz yolları ve yenedünyadan gelen değerli madenler piyasalardaki ürün fiyatlarının çok fazla yükselmesine yani bir anlamda enflasyona neden olmakla birlikte birçok ülkenin ekonomisinin sarsılmasına yâda olumsuz etkilenmesine neden olmuş ve siyasi olarak yeni anlaşmazlıklar doğurmuştur.

Kimi ülkeler fiyat artışlarından kimi ülkeler ise (örnek olarak Osmanlı İmparatorluğu) hem fiyat artışlarından hem de transit ticaret gelirlerinin azalmasından etkilenmiştir. Hint deniz yollarında önce Memlük'lüler ile Portekiz, ardından Osmanlılar ile Portekiz'in karşı karşıya gelmiştir.

Akdeniz'de ise doğrudan İspanya ile Osmanlı'nın karşı karşıya gelmesine neden olmuştur. Sonuç olarak yenedünyanın keşfi ve yeni deniz yollarının kullanılması ekonomik ve siyasi bağlamda birçok sonuç ortaya çıkarmıştır. Osmanlı İmparatorluğu ise tez çalışmamıza söz konusu olduğu gibi hem siyasi hem de ekonomik anlamda etkilendiğini düşünmekteyiz. Bu düşüncemizi ekonomik ve siyasi olarak iki farklı bağlam altında ayrı ayrı inceleyeceğiz.

4.FİYAT DEVRİMİNİN OSMANLI İMPARATORLUĞU EKONOMİK SİSTEMİNE ETKİLERİ

4.1 KISACA 16.YÜZYIL OSMANLI İMPARATORLUĞU İKTİSADİ SİSTEMİ

Sanayi devrimi öncesinde birçok toplum ve devlet gibi Osmanlı İmparatorluğunun ekonomik sisteminin temelinde tarım ve tarımsal faaliyetler bulunmaktaydı. Bununla birlikte Osmanlı ekonomik sisteminde ticaretin özellikle Transit Ticaretinde önemli bir yeri vardı. “İmparatorluk hazinesi, gümrük resimlerinden sağlanan büyük nakit akışına her zaman şiddetle muhtaçti. İşte bu nedenlerle sultanlar, kapitülasyon hükümlerine uyulmasına özen gösterirlerdi.”⁴¹ Bununla birlikte tarım ve tarımsal faaliyetlerinde çok önemli bir yeri vardı.

16.yy Osmanlı İmparatorluğuna ait kesin nüfus verileri olmasa da, nüfusun yaklaşık olarak %90’lık bir kısmı kırsal alanlarda yaşamaktaydı. Kırsal alanda yaşayan toplum doğal olarak tarımla uğraşmakta ve kendi ihtiyaçlarını kendileri karşılamakta (büyük çoğunluğu) ve ürün fazlalarını çeşitli bölgesel merkezlerde bazen mal karşılığı bazen de para karşılığı satmaktaydı. Kırsal kesimde tarımsal faaliyetle uğraşan nüfusun çok büyük bir bölümü devletin mülkü sayılan topraklar üzerinde tarımla uğraşıyorlardı.

Kırsal nüfus ürettikleri ürünler üzerinden vergilendiriliyor ve özellikle Tımar sisteminin uygulandığı bölgelerde vergi karşılığı düzenli asker sağlanıp hem de vergi toplama maliyeti neredeyse sıfıra indiriliyordu. Kırsal alanda yaşayan nüfusun önemli bir bölümü de göçebe olarak aşiretler halinde yaşayarak hayvancılıkla uğraşıyordu. Kırsal nüfus dışında kalan (tahmini) %10’luk kesim ise merkezlerde yaşayıp genelde tarım dışı (ticaret, zanaatkârlık veya devlet görevi vb.) işlerde uğraşıyorlardı.

Temelde Osmanlı Ekonomik sistemi tarım ve tarımsal faaliyetlere dayanan bu sayede imparatorluktaki iâşe sorununu çözen veya çözmeye çalışan ve tarımsal üretim vergileri sayesinde önemli bir askeri gücü maliyeti olmadan bulundurmaya dayalı ve transit ticarete çok önemli gelirleri olan bir sistemdi. Yine tarımsal üretime dayalı vakıf arazileri

⁴¹ İnalçık, Halil, *Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi – I*, çev., Halil Berktaş, (İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2016), 229

sayesinde toplumun sosyal ihtiyaçları karşılanıyor yâda karşılanmaya çalışılıyordu, hatta esnaflara faizli⁴² para karşılığında destek sağlanıyordu.

Tarımsal üretime dayalı miri araziler sayesinde hanedana gelir veya gelirler sağlanıyordu. Aynı zamanda Transit Ticaretten yani Osmanlı İmparatorluğu sınırlarına gelip başka limanlara giden ticari emtialardan elde edilen çok büyük bir gelirden özellikle devletin harcamalarında kullanılıyor ve nakit para ihtiyacının çok önemli bir kısmını karşılıyordu.

Sonuç olarak Osmanlı İmparatorluğunda iktisadi sisteminin temelini tarım oluştururken transit ticarete ve iç-dış ticaret bu sistemde önemli bir yer tutmaktaydı.

4.1.2 OSMANLI İMPARATORLUĞUNDA İÇ TİCARET

Osmanlı imparatorluğunda iç ticaretin önemli bir yeri bulunmaktadır. İç ticaret, hem bölgesel panayırlar, hem mal satışları veya mal takası sayende hem de büyük kentlerin iâşe sorunu çözmek adına önemli bir yeri bulunmaktadır.

İç ticaret sayesinde büyük kentlere hammadde (loncalar için) akışı ve yaşayan yoğun nüfus için gıda ürünleri sağlanıp bu ihtiyaç sorunu ortadan kaldırılıyordu (bu sayede ithalat hacmi ve ithalatta söz konusu olan ürünlerin üretim içindeki oranı sınırlı kalıyordu). Bu yöntemle özellikle imparatorluğun merkezi olan İstanbul'un iâşe sorunu ve ordunun temel gıda gereksinimleri sağlanıyordu.

“Yurt içi ihtiyaçların tümü karşılandıktan sonra, fazla kalan mal varsa, onun ihraç edilmesine müsaade edilirdi. Görülüyor ki iâşe ilkesine dayanan iktisadi politika için ihracat, üretim faaliyetinin hedefi değildir. Üretimin hedefi yurtiçi ihtiyacın karşılanmasıdır.”⁴³

Tarım temelli iç ticaret tabi ki her zaman sorunsuz devam etmiyordu, ilkel metotlar ile tarım yapıldığından dolayı, iklim faktörü ve yaşanan doğa olayları doğrudan üretimi etkiliyor bunun sonucunda ise üretim fazlası veya üretim eksikliği gibi durumlar ortaya çıkabiliyordu. Aynı şekilde demografik yapıdaki değişimlerde iç ticaretteki arz talep

⁴² Demirtaş, H. Necati, *Fetvalar ile Şeyhülislam Ebüssü'üd Efendi*, (İstanbul: Akıl Fikir Yayınları, 2016), 152.

⁴³ Genç, Mehmet, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, (İstanbul: Ötüken Neşriyat, 2015), 43.

dengesini doğrudan etkileyen sorunlardan biridir. Üretim azlığı olduğu dönemlerde imparatorluk içerisinde önemli iâşe ve fiyat sorunu baş gösteriyordu. Bu sorunlarda genel olarak mutsuzluk ve huzursuzluğa neden oluyordu, mühimme defter kayıtlarında yaşanan iâşe sorunu ile ilgili birçok kayıt bulmak mümkündür, örnek vermek gerekirse,

*“Mısır Beylerbeyine: İstanbul’da pirinç sıkıntısı çekildiğinden, bol miktarda pirinç tedarik edilerek seferden önce İstanbul’a ulaştırılması.”*⁴⁴

Bu sorunu çözmek amacıyla narh sistemi uygulanıyordu. Narhın etimolojik açıklamasını *“Kelimenin aslı Farsça nirh (kıymet, fiyat) olup halk ağzında nark şeklinde de kullanılır.”*⁴⁵ Şeklinde ifade edebiliriz. Osmanlı ekonomik sistemine, İslam geleneğinden miras olarak gelen narh sistemini tarihsel olarak ise *“Narh mal ve hizmet fiyatlarında devletçe tesbit edilen üst sınırı ifade eder. Narhla ilgili olarak İslâm âlimleri farklı görüşlere sahiptir. Bir kısmı narhı câiz bulurken bir kısmı da karaborsayı teşvik edici olduğu görüşündedir.”*⁴⁶ Şeklinde ifade edebiliriz.

Narhın bir görüş olarak karaborsayı teşvik edici olduğu kısmen düşünülse de, narhın *“belirlenme işini kadı başkanlığındaki bir komisyona bırakmakla, adaleti amaçlar. Bu komisyon, fiyatı saptadıktan sonra, tespit edilen fiyat kadı siciline geçer.”*⁴⁷ Narh sistemi Osmanlı devletinde çok dikkatle uygulanan bir kuraldı özellikle incelediğimiz dönem için, bu önem Lütfi Paşa’nın Asafnamesinde şu şekilde vurgulanmıştır;

*“Rivâyet: Sultân Selim Hân hazretleri zaman-ı şerîflerinde et ahvâli ‘arz olundukda yeniçeri eti bazarda satılan narhdan eksîğe verilmek lâzım geldi deyü vezir-i a’zamn i’lam eyledükde sa’âdetlü Padişâh buyurmuşları ki: Cümle nar birdir, eğer yeniçeri ve eğer sâir nas. Şöyle ki narhın hilâti zuhur ede. Vezir-i a’zama buyurmuşlar ki seni katl ederim. Hemân tedârük üzere olasin. Deyü kelâm etmişlerdi”*⁴⁸

⁴⁴ 5 Numaralı Mühimme Defteri (973/1565/1566), (Ankara: BOA Yayın No:21,1994),s 134.

⁴⁵ Kallek, Cengiz, “Narh”, DİA, 2006, C32, 387-389.

⁴⁶ Kütükoğlu, S., Mübahat, “Narh”, DİA, 2006, C32, 390-391.

⁴⁷ Kenan Mortan, Önder Küçükerman, *Çarşı Pazar, Ticaret ve Kapalıçarşı*, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2011), 94.

⁴⁸ Akgündüz, Ahmet, *Osmanlı Kanunnâmeleri ve Hukukî Tahlilleri*, (İstanbul: Fey Vakfı Yayınları, 1992), 268.

Özetle sistem amaç olarak İslami geleneğin mirası olarak adaletli olmayı almıştır, tabi ki sistemin yozlaştığı dönemler yâda olaylar da bulmak mümkündür.

Narh sisteminin uygulandığı bir devlette iç ticarete söz konusu olan tarımsal ürünlerin devamlılığını sağlamak ve bu ürünlerin iç pazarda dolaşımını engelleyecek her türlü soruna çözüm bulmak çok önemli ve kilit bir noktaydı Osmanlı ekonomik sistemi için. Osmanlılar bu İslam geleneğinden gelen bu sistemin devamı ve düzenli çalışması için önemli derecede hassasiyet göstermiş, zaman zaman sadrazamlar sistemin denetimi için çarşıya çıkmış ve sisteme uymayanları cezalandırdıkları görülmüştür.

İç ticaret akışının düzenli sağlanabilmesi açısından, devlet eliyle kervansaraylar yaptırılmış, ticari yolların güvenliğinin korunması için önemli tedbirler alınmıştır. Bu yollar üzerinden kurulan kervansaraylarda ticaret kabilelerine üç güne kadar bedava konaklama imkânı sunularak çeşitli kolaylıklar sağlanmış ve *“bu yolların güvenliğini sağlamak için derbentçi adı verilen yarı askeri bir örgüt kurulmuştur.”*⁴⁹ Bu kervansaraylar aynı zamanda dış ticaret ve transit ticaret içinde kullanılıyordu ama temel olarak şunu ifade edebiliriz ki, ticarete her zaman önem verilmiş, ticaretin düzenli bir şekilde devam edip gelişmesi için çaba sarf edilmiştir. Kervansaraylara verilen önem I. Selim’in kanunnamelerine de şu şekilde yansımıştır;

*“Ve eger karban-saray içiçnde nesne ugurulınsa karban-saray içiçnde olanlara bulduralar amma karban-saraycılar emin ve mu'temed kimesne olalar her sabah yoklyya kimesnenin esbabı sirka olundumu göre ve dahi kapusun açib destür vire eger bu vechle itdikten sonra bir kimesne benim esbabım gitdi dirse 'amel olunmaya ve eger karban-saraycı yoklamadan destür virse giden esbabın kıymetin vire ve eger karban-saray taşradan delinüb esbab alındı ise taşradan mazinna ve muttehem olanı tutup teftiş idel.”*⁵⁰

Yukarı da I. Selim’in kanunnamesinden verdiğimiz örnek detaylı bir şekilde devam etmektedir. Özetle Osmanlıların kervansaraylara verdiği önemi güçlendirecek bir örnek bulmak mevcuttur.

⁴⁹ Pamuk, Şevket, *Osmanlı İktisadi Tarihi*, (İstanbul: İletişim Yayınları, 2015), 66.

⁵⁰ Yaşar Yücel, Selami Pulaha, *I. Selim Kanunnamesi*, (Ankara: TTK, 1995), 35.

Sonuç olarak baktığımızda imparatorluk içerisinde ki iç ticarete verilen önem düzeyi her zaman yüksek olmuş ve iç ticaret akışının sağlanması ve korunması devlet açısından her zaman önemli bir konu ve görev olmuştur.

4.1.3 OSMANLI İMPARATORLUĞUNDA DIŞ TİCARET

Osmanlı İmparatorluğunun dış ticaret sisteminde ithalat yöntemi, yani imparatorluk sınırları dışarısından ürün satın alınımı ihracata oranla birçok zaman için daha fazla gerçekleşmiştir. Yine aynı şekilde transit ticaret sisteminin de önemli bir yeri bulunmaktaydı.

İmparatorluk sınırları içerisinde üretim fazlası olduğu zamanlarda ihracata izin verilir, öncelik her zaman için büyük kentlerin iâşesi, halkın ihtiyacının karşılanması, ordunun gereksinimlerinin giderilmesi ve iç pazarlar için gerekli ürünün sağlanması şeklinde olmuştur. Yaşanan aksi durumlar ve alınan tedbirlerle ilgili mühimme defterlerinde bolca kayıt olmakla birlikte şu şekilde örneklendirebiliriz,

“Akdeniz sahilinde olan kadılara; Mirali adasında sakin bazı reislerin İstanbul’a zahire getirmek için görevli oldukları halde zahireyi ülke dışına sattıkları duyulduğundan yakalanarak sicilleriyle birlikte Dergâh-ı Mualla’ya gönderilmeleri.”⁵¹

Yine aynı mühimme defteri kayıtlarında ve diğer mühimme defterleri kayıtlarında bu durumun düzenli bir şekilde kontrol edildiğini, nüfus yoğun şehirlerin iâşelerinin sağlanması için, sistem içerisinde yani imparatorluk içerisinde ki diğer bölgelerden gönderilmesi gereken ürünlerin takibi yapılmak ve gerekli görüldüğü takdirde ihracatı yasaklanmaktadır, aşağıda belirteceğimiz mühimme kayıtları bunu doğrulayan bir örnektir;

”Hükm-i şerif-i vacibü’l-ittiba’um varıcak, min-ba’d kefereye hamreylemek için üzüm bey’ itdürmeyüp taht-ı kazanuzda vakı’ olan bağların üzümün satmalu oldukda sahibelerine İstanbul zahiresiyçün varan gemilere bey’ itdürüp emr-i şerifüme muhalif kimesneye iş

⁵¹ 5 Numaralı Mühimme Defteri (973/1565/1566), (Ankara: BOA Yayın No:21,1994),s 167.

itdirmeyesiz. Şöyle ki; emr-i şerifüme muhalif kefereye üzüm satılup sıra eyledükleri istima' oluna özrinüz makbul olmak ihtimali yokdur. Mu'ateb olmanız mukarrerdür; bilmiş olasız."⁵²

Yukarı da mühimme defterlerinden verdiğimiz tedbir örnekleri ile sonuç alınmadığında yani iâşe sorunu ortaya çıktığında ise ithalat yöntemi ile imparatorluk içerisine eşya (ithalata söz konusu olan her türlü ürün) akışı sağlanır ve kolaylaştırılmaya çalışılırdı.

Bu bağlamda Osmanlılar ithalat önem vermekle birlikte genelde serbestçe yapılması için gerekli izinleri verirdi. "Çünkü ithalat yurtiçinde ihtiyaç duyulan, ama ya hiç üretilmeyen veya az miktarda üretilen malların getirilmesi anlamında, iâşe ilkesine göre arzu edilen bir faaliyetti."⁵³ Aynı zamanda siyasi sebepleri bir kenara bırakırsak Osmanlı Devletinin dış ticarete başka ülkelere kapitülasyon vermesinin (16. Yüzyıl için bu şekilde ifade edebiliriz, daha sonraki yüzyıllarda durum değişmiştir) bir diğer nedeni olarak bu durumu düşünebiliriz.

İç ticaret başlığı altında belirttiğimiz kervansaray sistemine ek olarak, Osmanlı Devleti kapitülasyon verdiği yani imtiyaz verdiği ülkelerin tüccarlarına, imparatorluk sınırları içinde serbest bir şekilde mal alıp satma izni, can ve mal güvenliği ve mallarını serbestçe istedikleri pazarlarda satma izni vermiştir. Bununla birlikte yabancı tüccarların aralarında çıkacak problemler ise kendi kanunlarına göre halledilmesi garantisini vermekteydi. Bu tüccarlar genel olarak %2 ile %5 arasında gümrük vergisi verirlerdi ki buda oldukça düşük bir oran diyebiliriz.⁵⁴

Özellikle 16.yy taşımacılık teknolojisinin şartlarını ve zorluklarını dış ticareti sınırlayan unsurlardan biri olduğunu gözden kaçırmamak gerekmektedir. Transit ticaret Osmanlı imparatorluğu dış ticaret sistemi içerisinde bir gelir kapısı olarak önemli bir yeri bulunmaktaydı. İmparatorluğun sınırlarını, sahip olduğu ticari limanları, Akdeniz'deki üstünlüğünü ve üzerinde bulunduğu ticaret yollarını düşündüğümüzde çok bir büyük bir

⁵² 6 Numaralı Mühimme Defteri (972/1564/1565), (Ankara: BOA Yayın No:21,1995), 25.

⁵³ Genç, Mehmet, *Devlet ve Ekonomi*, (İstanbul: Ötüken Neşriyat, 2015), 43.

⁵⁴ Ayrıca Bakınız: Tabakoğlu, Ahmet, *Osmanlı Mali Tarihi*, (İstanbul: Dergâh Yayınları, 2016), 380.

İlgili eserde kapitülasyonların belli bir tarih sıralamasında siyasi olarak neden ve niçin verildiği ve ileri ki yıllarda kısmen nasıl şekilde değiştirdiği hakkında detaylı bilgiler yer almaktadır.

ticaret hacmi ve bu hacme bağılı olarak çok yüksek oranda vergi geliri kazanıldığını unutmamalıyız.

“Bugün herkes coğrafi keşiflere kadar Osmanlı'nın transit ticaretin en büyük kontrolörü olduğunu ve bundan önemli gümrük gelirleri elde ettiği gibi aktif olarak katılarak da gelirlerini arttırdığını ve sonuçta dünya ekonomik sisteminde egemen güç olduğunu kabul etmektedir.”⁵⁵

Sonuç olarak Osmanlı imparatorluğu dış ticaret sisteminde ithalat, imparatorluk içi refahı sağlama yöntemi olarak kabul görüp teşvik edilmiş, ihracat üretim fazlası olduğu durumlarda kontrollü bir şekilde gerçekleştirilmiş ve transit ticaret ise devletin önemli gelir kaynaklarından olup bunun denetimi ve gelişmesini sağlamaya çalışmışlardır.

4.2 OSMANLI İMPARATORLUĞU PARA SİSTEMİ

Osmanlı imparatorluğu içerisinde ki para sistemini kısaca şu şekilde özetlemek mümkündür. Osmanlı İmparatorluğunda 16. Yüzyıla kadar kullanılan gümüş akçeye ve altın sultaniye temelli para düzeni bulunmaktaydı. Tabi ki tüm ticari işlerde özellikle günlük hayatın ufak tefek alım satım gibi işlemlerinde bu paralar kullanılmıyordu, bunların yerine para sisteminin en altında yer alan bakır mangır kullanılıyordu.

16. Yüzyıla kadar bu sistem çeşitli merkezi müdahalelerle korunmaya çalışıldıysa da, özellikle 16. Yüzyıl boyunca yapılan fetihlerle imparatorluğun sınırları genişleyip farklı kıtalara, farklı para bölgelerine ve farklı ticari bölgelere dayanıp kapsayınca başka paralarda sisteme dâhil olmaya başladı. Şunu da belirtmekte fayda var ki, 16. Yüzyıl öncesinde de Osmanlı İmparatorluğu ticari bölgelerinde yabancı paralara ulaşmak mümkündü.

Siyasi ve iktisadi politikalardan dolayı Osmanlı altın sikkesi olan “Sultani” imparatorluk içinde tek altın sikke pozisyona getirildi veya getirilmeye çalışıldı. 16. Yüzyılda özellikle Akdeniz ticaretinde en yaygın (Venedik parası 16.yüzyıl boyunca hüküm sürmemiş, yenedünyadan gelen altın ile İspanyol parası da sıklıkla Akdeniz pazarlarında

⁵⁵ Küçükkalay, A, Mesud, *Coğrafi Keşifler ve Ekonomiler*, (Konya: Çizgi Kitapevi, 2001), 115.

görülecektir) ödeme aracı Venedik Dükasıydı ki bu yüzden Osmanlı sultanisinin ağırlığı bu para birimine eşitlenmişti.

Osmanlılar bu paranın yani sultaninin mevcut durumunu korumak için çok özen gösterdiler⁵⁶. Bu paranın sultaninin imparatorluk içinde hangi bölgelerde darp edilip edilmeyeceğine kadar gösterdikleri duyarlılık bunun bir anlamda kanıtıdır diyebiliriz. Aynı zamanda Osmanlılar uzun zaman boyunca uluslararası piyasalarda sultaninin yerini sağlamlaştırmak için değerini sabit tutmaya çalıştılar. Paranın unutulmaması gereken bir diğer önemi ise siyasi açıdan egemenlik anlamı taşımaktadır.

Altın sultani parası için tekleştirme çabası verilirken gümüş sikke için aynı ölçüde bir politika söz konusu değildi ve bunun birçok nedeni vardı. İmparatorluk geneline bakıldığında altın sultaniden daha çok dolaşımda olan ve daha çok kullanılan gümüş sikkeleri sultani gibi tek tip yapmaya çalışmak birçok riskli unsuru beraberinde getirebilirdi.

Gümüş sikkenin bir diğer önemi ise Yeniçerilerin maaşları bu para üzerinden hesaplanıp dağıtılıyordu bu da gümüş akçede yapılacak olumsuz bir değişiklikte olaylara siyasi bir boyut katıyordu. Siyasi boyutun dışında, yeniçeri ordusu yani merkezi orduda yaşanan gelir darlığı doğrudan İstanbul esnafını da olumsuz etkiliyordu.

Para kullanımını sadece İstanbul gibi büyük şehirlerde yâda liman kentleriyle sınırlı değildi. *“Para kullanımını özellikle 16. Yüzyılda, hem değerli madenlerin bollaşması hem de kırlarla kentler arasındaki iktisadi bağlantıların güçlenmesi nedeniyle çok yaygınlaşmıştı.”*⁵⁷ Bu yaygınlıkla birlikte kırsal bölgelerde paraya duyulan ihtiyaç artmış (ekonominin para talebi), gümüş akçe ve bakır mangır parasının kullanımı yoğunlaşmıştır.

Para kullanımının artmasıyla birlikte esnafa faizli kredi sağlayan para vakıflarının artması da bunun bir göstergesidir. Her ne kadar İslam dinine göre faiz almak yasak olsa da değişen dünyanın şartlarına ve problemlerine karşı Osmanlılar dönemin şartlarına göre

⁵⁶ Ayrıca bakınız: Artuk, İbrahim, *Kanuni Sultan Süleyman Adına Basılan Sikkeler*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2000) eserinde Kanuni Sultan Süleyman döneminde basılan sikkeler örnekleri, darp edilme yılları ve değerli maden gramajlarıyla belirtilmiş, gümüş ve bakır paralarda yıllara göre önemli farklar görülürken altın para yani sultani genel olarak değerini korumuştur.

⁵⁷ Pamuk, Şevket, *Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları*, (Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2016), 26.

pragmatik bir çözüm sayılabilecek “muamele” kavramı ile bu yasağı aşmaya çalışmışlardı. Kanuni Sultan Süleyman döneminin ünlü Şeyhülislamı Ebüssü’üd Efendinin bu konuda fetvasını örnek olarak verebiliriz;

“*Sıhhat üzere muamele-i şer’iyye ne veçhiledir?*

Beyan buyrula.

El-Cevap: Mütevellî Zeyd, bir metai şer’le Amr’a bin yüz (1.100) akçeye bey’ eyüb metai Amr’a teslim itdükden sonra; Amr dahi ba’de’l-kabz ol metai Bekr’e bin (1000) akçeye tuta mütevellîye virse câiz görülmüştür.

Ebüssü’ud-Câmiü’l-fetâvâ”⁵⁸

Para kullanımının yaygınlaşmasının olumlu yanları olmasıyla birlikte para sisteminde yâda paranın kendisinde yaşanacak herhangi bir olumsuz etkinin aynı şekilde tüm para bölgelerini de etkileyeceğini unutmamak gerekmektedir.

Yukarıda yer alan coğrafi keşifler başlığı altında ifade ettiğimiz gibi coğrafi keşiflerin ve yeni deniz yollarının keşfedilmesiyle birlikte genişleyen ticaret sistemine ek olarak Amerika kıtasından gelen yüksek miktardaki değerli maden Osmanlı para sistemine de dâhil oluyor ve Osmanlı imparatorluğu içerisinde bolca görülmesine neden oluyordu.

Bu durumda Osmanlı İmparatorluğu para sisteminin içerisinde önemli bir yeri ve rolü olan gümüş akçeyi bir anlamda olumsuz etkiliyordu. “*Memlekette Osmanlı sikkelerinden ziyade ecnebi sikkeleri tedavül ediyordu. Devlet bunların Osmanlı sikkesine tahvilini düşünmüyor, bilâkis Osmanlı paralarının ayarlarını ve sıklıklarını azaltarak bu suretle istifade çareleri aradığından, altının ve eşyanın kıymeti o nisbette artıyordu.*”⁵⁹

Değerli maden oranında ki artış ile birlikte hammaddeye olan talep aynı oranda artıyordu. Artan talebi karşılamak için Avrupalı devletler tarafından Osmanlı topraklarından yapılan resmi ithalat (verilen kapitülasyonlar ile yapılan ithalat buna örnektir) ve kaçak diye tabir edebileceğimiz ithalat yöntemi (iç pazar iaşesi için ihracatı yasaklanan ürünler) ile

⁵⁸ Demirtaş, H. Necati, *Fetvalar ile Şeyhülislam Ebüssü’üd Efendi*, (İstanbul: Akıl Fikir Yayınları, 2016), 152.

⁵⁹ Karamursal Ziya, *Osmanlı Malî Tarihi Hakkında Tetkikler*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1989), 85.

iç piyasada ki ürünlerin azalmasına ve fiyatlarının da bu oranda yükselmesine neden oluyordu.

Bunların haricinde uzun vadeli olumsuz etki olarak “*özellikle kıyı bölgelerindeki loncalar, hammaddelerin ihracından doğan kıtlıklar nedeniyle önemli bir darbe alıp üretime ara vermek zorunda kaldılar.*”⁶⁰

Özetle, genel hatları ile değindiğimiz 16. Yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu para sistemi her en kadar pragmatik çözümler bulunsa da yaşanan gelişmelerden birçok yönlü olarak olumsuz etkilendiğini belirtebiliriz.

4.3 OSMANLI İMPARATORLUĞUNDA YAŞANAN FİYAT ENFLASYONU

Yukarıda yer alan başlıklar altında ayrı ayrı incelediğimiz hususlarda yaşanan ekonomik problemin ve değişimin bir sonucu olarak 16.yüzyılda fiyat enflasyonu yaşanmıştır. Yaşanan fiyat enflasyonunu yani fiyatlardaki yükselmeyi aşağıda yer alan grafik ile gözler önüne sermek mümkündür. Fakat bundan önce enflasyonun ne demek olduğunu şu şekilde ifade edebiliriz; “*Dolaşımdaki paranın dolaşımdaki mal hacmine göre artmasının ileri gelen para şişkinliği. Aslı Lâtincenin şişkinliği anlamındaki inflare sözcüğüdür. Para ve para yerine geçen her türlü senedin mal hacmine göre şişkinliğini diler getirir. Ne var ki bu şişkinlik belli bir ölçüye kadar enflasyon doğurmaz. Enflasyondan söz edebilmek için para değerinin düşmesi ve fiyatların yükselmesi gerekir.*”⁶¹

Belirttiğimiz sözlük anlamını genişletmek yâda geliştirmek mümkündür fakat bizim açımızdan önemli kısmı paranın değerinin düşüp fiyatların yükselmesidir.

Aşağıda hazırlanan grafikte rahmetli Ömer Lütfi Barkan, II. Bayezid İmaretinin 1489 ve 1616 yılına ait mutfak masraflardan oluşturduğu fiyatlar çalışması yer almaktadır⁶². Dolayısıyla grafiği analiz ederken ürün satın alımı yapan vakfın aynı şehirde olduğunu sadece zaman diliminin farklı olduğunu gözden kaçırmayalım çünkü Osmanlı

⁶⁰ Pamuk, Şevket, *Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları*, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2016), 100.

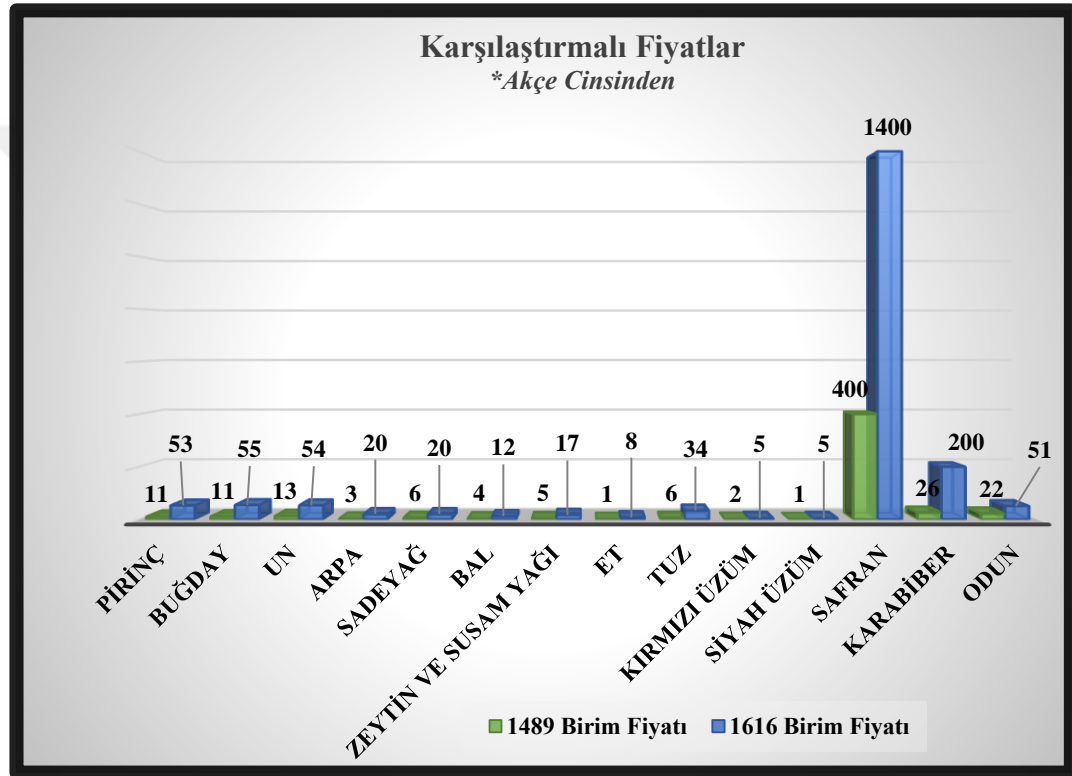
⁶¹ Haçerlioğlu, Orhan, *Ekonomi Sözlüğü*, (İstanbul: Remzi Kitabevi, 2006), 106.

⁶² Barkan, Ömer Lütfi, “*XVI. Asrın İkinci Yarısında Türkiye’de Fiyat Hareketleri*”, *Belleten*, Ekim, 1970, 557-607

İmparatorluğunda çeşitli nedenlerden dolayı şehirlere göre farklılık gösteren fiyatlar mevcuttu.

Grafikte akçe cinsinden fiyat karşılaştırılması yapılmış ve ürünlerin ağırlık birimleri aynı olması dikkate alınarak hazırlanmıştır. Fiyatları incelediğimizde 15.yüzyıl sonu ve 17.yüzyıl başı itibariyle fiyatlar arasındaki çok fazla yükselme bulunmaktadır. Grafikte yer alan gıda maddelerinin birçoğunun temel ihtiyaç maddesi olduğunu unutmamalıyız.

Tablo 4.1 Karşılaştırmalı Fiyatlar

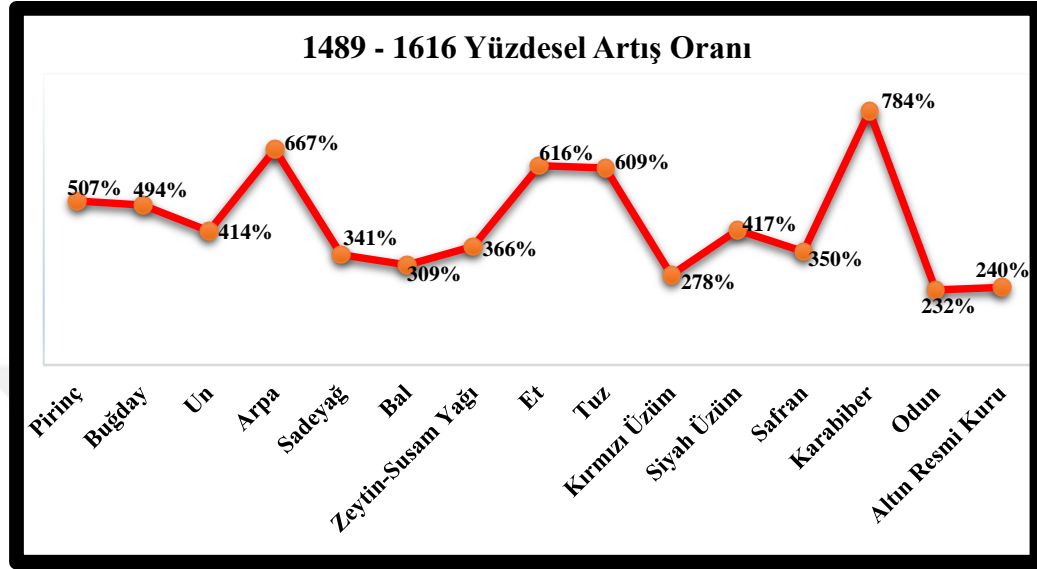


Yaşanan fiyat devrimi, iaşe sorunu ve hızlı yükselen nüfus hareketlerinin ortaya çıkarttığı sorunlar gıda fiyatlarına olumsuz olarak yansımış ve fiyatları yükseltmiştir. İlgili dönemlerde yaşayan tüketicilerin (son tüketici, esnaf, lonca, tüccar, asker sınıfı, tımar sahipleri, vb.) yaşadıkları zorluk sadece fiyatların yükselmesi değil aynı zamanda devletin bu soruna bir çözüm olarak akçede yaptığı taşışi de unutmamak gerekir.

Çünkü her yapılan taşışi sonrasında tüketicinin cebindeki akçenin gümüş oranı küçültülüyor ve parası aynı oranda değersizleşiyordu, buda tüketicilerin piyasadaki

ihtiyaç pozisyonuna göre alım güçlerine darbe vuran çok önemli bir etkidir. Devletin yaptığı tağışları bir sonraki bölümde detaylı olarak ele alacağız.

Tablo 4.2 Yüzdesele Artış Oranı



II: Bayezid imaretinde ki aynı fiyatları⁶³ oransal artış olarak incelediğimizde yaşanan enflasyon daha net göze çarpacaktır. Özellikle “altın resmi kuru” oranıyla yukarıda bahsettiğimiz akçenin değersizleşmesi (akçenin içindeki gümüş oranı azaldıkça altın kuru yükselmektedir) konusu daha net anlaşılacaktır.

İki grafikte incelenirken gözden kaçırılmaması gereken önemli unsurlardan biri de “karabiber” fiyatı/oranıdır. Bununla birlikte halkın temel gıda maddesi olan pirinç %507, buğday %494, et %616 yükselmiştir.

Aynı zamanda birçok gıda yapımı için önemli bir madde olan tuzun fiyatı ise %609 oranında yükselmiştir. Özetlemek gerekirse yukarıda yer alan verilerden de açıkça anlaşılacağı gibi fiyatlar ciddi ve sert bir şekilde yükselmiş.

Özellikle yükselen ürünlerin birçoğunun insanlar için temel gıda maddeleri olduğunu ve bazı ürünlerinde yemek kültürleri açısından önemli olduğunu düşünürsek, bu artış birçok açıdan insanları olumsuz etkilemiştir. Bu artışlar ile birlikte ters orantılı bir

⁶³ Barkan, Ömer Lutfi, “XVI. Asrın İkinci Yarısında Türkiye’de Fiyat Hareketleri”, Belleten, Ekim, 1970, 557-607

şekilde akçenin değer kaybettiğini de düşünürsek ekonomik olarak olumsuz etkileri katlanarak artmıştır.

4.4 16.YÜZYILDA PARADA YAPILAN TAĞŞIŞLER VE EKONOMİK SIKINTILAR

Bu başlık altında yapacağımız “tağşışler hakkında ki incelemeden önce, Osmanlı para sisteminde çok önemli bir yeri olan ve tağşışe konu olan akçeyi kısaca incelemek gerekmektedir. “*Osmanlıların ilk gümüş para birimi ve ilk sikkesi. Osmanlılar tarafından başlangıçta “gümüş sikke”, XV. yüzyıldan itibaren de genel anlamda “para” karşılığı olarak kullanılan akçe “beyaz, parlak, temiz” mânalarına gelen ak kökünden türemiş olmalıdır. “Ak akçe kara gün içindir” atasözü de şayet bir rastlantı değilse bu adlandırmanın renkten ileri geldiğini göstermektedir.*”⁶⁴

Elde verilerden yola çıkıldığında tarihte ilk Osmanlı akçesinin ne zaman ve hangi tarihte üretildiği kesin olarak bilinmemektedir. Elimizde bulunan en eski Osmanlı sikkesi Orhan Gazi dönemine ait olduğu bilinmektedir. Padişahlar için önemli egemenlik göstergelerinden biri adına hutbe okutmak diğeri ise adına para kestirmektir, bu açıdan da bakıldığı zaman sikkelerin siyasi önemi de anlaşılacaktır.

Bu bağlamda Osmanlı padişahları tahta geçer geçmez yaptıkları ilk işlerin başında adlarına hutbe okutmak ve adına para kestirmek olurdu. Adına kesilen para ile selefi dönemine ait paranın kullanımını yani tedavülünü de yasaklardı. Siyasi olarak baktığımızda bu hareket sayesinde imparatorluk sınırında ki para bölgelerinde kendi ismi dolaşırdı.

Ekonomik olarak ise eski akçenin yasaklanması ile birlikte Osmanlı darphanelerinde çok yoğun bir çalışma dönemi başlar ve yasakçılar paraları kontrol ederdi (her dönem yasakçı uygulaması çok sert uygulandığı söylenemez). Eski paraların darphanelerden geçmesi Osmanlı devletine önemli bir gelir

⁶⁴ Sahillioğlu, Halil, “Akçe”, DİA, 1989, cilt: 2, sayfa: 224-227.

getirmesine de neden olmuş olurdu. Çünkü ne kadar fazla oranda eski para darphaneye girer ve işlenirse ayar düşürülmeden kazanan gümüş oranı da o kadar artardı. Bu olaya bir açıdan da tabiri caizse servet vergisi olarak bakılmasına da mümkündür.

Ama bu açıklama selef dönemi para yasağında devletin akçenin içinde ki gümüş oranını ciddi olarak düşürdüğü anlamına gelmemeli. Devletin ekonomik gücüne göre bu oranın değiştiği görülmektedir.

Osmanlı devletinde sadece padişah değişikliklerinde değil, değerli maden kıtlığı, ekonomide daralmaya veya nakit para ihtiyacı olduğu dönemlerde “tağşiş” yani ekonomik anlamda ayarını düşürme manasına gelmektedir.

Biraz daha detaylandırmak gerekirse, paranın içerisinde ki değerli maden oranını düşürmek olarak ifade edebiliriz. Örnek olarak 1 akçenin içinde ki gümüşün ağırlığının dürülmesi olarak ifade edebiliriz.

Bu uygulama ile devlet ciddi oranda kâr sağlıyordu ve bütçeye nakit para girişi elde edilmiş oluyordu. Çünkü devlet tedavülde kullanılan paraları yasaklatıp topluyor içinde ki gümüş ağırlığını düşürterek daha düşük gümüş gramajlı para ile değiştiriyordu, aradaki fark ise tabi ki devletin kasasına nakdi gelir olarak giriyordu. Aslında bir açıdan şunu da söylemek mümkündür ki “*toprak rejiminin timar sistemine dayanması, ta baştan bir sikke darlığı olduğunu gösterir. Çünkü nerede gümüş nakit darlığı varsa orada devlet, harcamalarında mümkün olduğu kadar nakitle ödemedi başka yollarla hizmetlerini gördürmeye çalışır.*”⁶⁵

Tablo 4.3 Akçe Gümüş Oranları

Yıl	Yüz Dirhemden Adet	Gümüş Gram Oranı.
1431	260	1,181
1460	330	0,931
1480	400	0,768
1491	420	0,731
1572	450	0,682
1584-1586	800	0,384
1600	950	0,323

⁶⁵ Berkes, Niyazi, *Türkiye İktisat Tarihi*, (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2016), 210.

Yukarıda⁶⁶ yer alan tabloda çeşitli yıllarda çıkarılan fermanlar ile akçede yapılan tağşiş olayını göstermektedir. II. Mehmet'in müdahaleciliğiyle başlayan tağşişler özellikle 16.yüzyılda sonlarına doğru doruk noktasına ulaşmıştır. Özellikle coğrafi keşiflerle birlikte yaşanan fiyat devriminin etkilerini Osmanlı'ya ekonomik yansımalarını bu tabloda görmek mümkündür. Devletin yaşadığı fiyat enflasyonu ve nakdi sıkıntılara karşı uyguladığı çözüm tağşiş olmuştur. Mustafa Akdağ Osmanlının yaşadığı nakdi sıkıntılarının kökenini 15.yüzyılda bulurken, Halil İncalcık⁶⁷ ve birçok tarihçi ise 16.yüzyılın ikinci yarısında özellikle son çeyreğinde zirveye çıktığını belirtir.

Kısmen de olsa 16.yüzyıl para istikrarının 1584 yılında yapılan tağşiş ile kesin bir şekilde ortadan kalktığı ve akçeyi itibarsızlaştırdığını belirtmek çok yanlış olmayacaktır. Tağşişlerle ilgili farklı bir görüşü de aktarmak gerekirse, tağşişlerin zamanlamasını ve mali sorunları etkileyen başka bir konunun sıvış yılları⁶⁸ olduğunu belirten tarihçilerde mevcuttur.

İki ayrı görüşte zengin Osmanlı arşivlerinden örneklerle doludur. İki görüşünde ortak kümesi aslında devletin ekonomik sıkıntı yaşadığında çözüm olarak tağşiş yöntemini tercih etmesidir. Yapılan tağşişlerin etkilerini çok yönlü incelemek fayda vardır, çünkü bu tağşişlerle devlet ekonomik fayda sağlasa da, sabit maaşlı

⁶⁶ Sahillioğlu, Halil, "Akçe", DİA, 1989, cilt: 2, sayfa: 226.

⁶⁷ Ayrıca bakınız: İncalcık, Halil "Türkiye'nin İktisadi Vaziyeti", Belleten, 1951, C15, S656. Makalesinde Mustafa Akdağ' çok sert üslup ile eleştirmekte ağır ithamlarda bulunmaktadır. İncalcık Akdağ'ın görüşüne karşı arşiv belgelerinden, Avrupa'daki benzer örneklerden ve Doğu Akdeniz'deki örneklerle yola çıkarak yaptığı yorumlarla karşı tezler üretmiş ve olaya biraz daha geniş açıdan fakat yeteri kadar geçmiş yıllara inmeden bakmıştır. Aynı zamanda Mustafa Akdağ'ın görüşüne göre yapılan tağşişler devletin yaşadığı mali problemlerin bir sonucuydu ve bu sorunun kökenini daha da geriye giderek aramaktaydı. İki değerli tarihçinin bu konuda yapmış olduğu araştırma ve fikirler oldukça değerlidir. Fakat Halil İncalcık Osmanlıların ekonomiye doğrudan yaptığı müdahalelerin değerli maden kıtlığını artırmış olabileceğini pek dikkate almıyordu.

⁶⁸ Halil Sahillioğlu'na göre Osmanlı devleti tarımdan elde ettiği vergi kazancını güneş takvimini kullanarak tahsil etmekte idi fakat Osmanlı devletinin en büyük gider kalemleri olan maaşlar ve merkezi ordunun maaşları ise ay yılı üzerinden hesaplanan İslami hicri takvim kullanılarak hesaplanıyor ve bu zamanlamaya göre ödeniyordu. İslami hicri takvim güneş yılına göre 11 gün daha kısa olması sebebiyle yapılan hesaplara göre 34 yılda bir devlet sene de 1 defa vergi toplayıp iki defa maaş ödüyordu, bu bağlamda Halil Sahillioğlu bu 34 yıllık periyotlarda devletin ciddi mali sorunlar yaşadığını işaret ediyordu.

kesimi derinden etkilemektedir, buda dolaylı yoldan olumsuz olarak esnafa yansımıştır.

Özellikle bu sabit gelirli kesimin başında devletin nakdi giderlerinin önemli bir bölümüne neden olan yeniçeri ordusu⁶⁹ gelmektedir. Bununla birlikte tımarlı askerlerde etkilenmektedir ki bu etkileri bir alttaki bölümde detaylı olarak ele alacağız.

Yeniçeri ordusunun etkilenmesi huzursuzluklara yol açarak çeşitli siyasi gelişmelere (kazan kaldırmak ve sorumluların idamlarını istemeleri gibi.) kadar olayların yaşanmasına neden olmuştur. Özetle tağşişler defasında orduya mensup insanlara zarar vermiştir.

16. yüzyılda fetihlerin zirve yaptığı dönemlerde bile nakdi para sıkıntı yaşanmış ve bu yaşanan sıkıntının örnekleri arşiv belgelerine şu şekilde yansımıştır.

“Sureti hükmü şerif

*Mefâhiru'l – kuzât ve'l hükkam ma'denü'l – fazl vel- kelâm
Hüdavendigâr sancağı kadıları zîde fazlıhum Tevkî'i refî'i hümayün
vasıl olacak malum ola ki.....*

Taht-ı kazanızda hassa mukâta'atdan gayri mevk'ufatdan ve hassa beytûlmaldan vesair emvâl-i mutasarrıfadan ne kadar akçe hâsıl olmuş ise ânı dahı defteriyle mühürleyüb eminler ile bile gönderesiz ve yazub bildiresiz. Olbabda dahı malımdan bir akçe ve bir habbe zâyî' etdirmeyesiz ve bir cümle malım babında her hususta kemâliyle vukkût-u itl'a' tahsil eylesesizki inşallah nevrüzda ba'zı mühimmatla dergâh-ı mu'allâma gelsenüz gerekdir. Ol mu'ayyende gelüb mufassal ve meşrûh bâb'ı sâadete 'arz edesiz bu zamanı sayir ev kâata kıyas eylemeyüb ihmaliniz sebebi ile malıma zarar olmaktan hazer idesiz, şöyle bilesiz alâmeet-i şerîfe 'itimâd kılasız. Tahrîren fi'l yevmi's-sâdis şehr-i

⁶⁹ Sahillioğlu, Halil, *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, C. 41, S. 1-4, (1985)

Recebü'l mürecceb li-sene erba'a ve erba'in ve tisâmie. (6 Receb 944/ 9 Aralık 1537) ”⁷⁰

Yukarıda belirttiğimiz Sultan Süleyman'a ait hükmü şeriften anlaşılacağı gibi devletin içine düştüğü para darlığını görmek mümkündür. Paraların acil olarak İstanbul'a gelmesi aksi halde bunu geciktirecek olanlara karşı verileceği belirtilen cezadan durumun vahameti anlaşılmaktadır.

Nakdi sıkıntı diğer alametleri değerli maden ihracatının yasak olması fakat diğer paraların (örnek olarak alman thaleri, Fransız real'i) ülkeye girişinin teşvik edilmesidir.

Tez konumuz olan dönemi incelediğimiz zaman bu alametleri görmek mümkündür, özellikle fiyat devrimi olarak nitelediğimiz olaylar ile fazlasıyla görülmektedir. Kalitesiz para, yâda eksik para (kenarları ufaltılmış Osmanlıdaki kalp parayı örnek olarak gösterebiliriz), ve sahte para yani kalpazanlık ki bunları örnekleriyle ifade edeceğiz.

Belirttiğimiz olayların örneklerini arşiv belgelerinde sıklıkla bulmak mümkündür. Kalpazanlık yaptıkları anlaşılan ve idam cezası olanlara mühimme defterinden örnek vermek gerekirse;

“Yazıldı.

Vezzân Mahmûd Çavuş' virildi. Fî 15 L., sene 972

Vezzân beğine ve kâdîsına hüküm ki:

Sen ki sancakbeyisin, Selanik nâyibinün suret-i sicilli ile mektûb gönderüp Lankaza(?) nâm karyede sâkin Manol nâm zimmînün yanında kalb akça bulunup ve evinde dört kıt'a sikke bulunup kendü kesdüğün ikrâr idüp; “Hristol ve Todor nâm zimmîlerle Laskari nâm zimmînün evinde keserdük; Kadi ve şadi nâm Yehûdiler harciderlerdi”: diyü cevâb virüp mezkûrlar inkâr idüp cümlesin Südde-i Sa'âdetüm'e gönderdüğünüz ecilden Mezkûrûn Manol ve Lazkari ve Hristol ve

⁷⁰ Bursa (A) siciller A040-23

Todor'ya örf olunup; "Kalb akça keserdük; kadi ve şadi ve Selanik'de Şabana ve Yehûdî Aslan'un oğlu Kasa ve Lazari oğlu Kasa ve Harun oğlu İsak ve İsak oğlu Yakob ve Çukacı Manol oğlu Dimo ve Hayin Yehûdî ve İsrâyil Sarrâf ve İshak Frençes ve Baruh Todor nâm Yehûdîler harciderlerdi." Diyü cevap virüp ve mahbûs olan Kasa ve Şadi nâm Yehûdîlere sü'âl olundukda; "Kalb akça kesmeğe biz mübâşürleriz. Selanik'de olup bi'l-fi'l kâfir nâyibi olan Receb ve Kara Mustfâ nâm kimesneler harcidicilerdür." Diyü haber virüp mezkûrlara şer'le lâzım gelen icrâ olunup zikrolunan kimesneler ele gelüp Südde-i Sa'âdetüm'e gönderilmesin emridüp buyurdum ki:

*Hükm-i şerîfüm varıcak, bu bâbda mukayyed olup mezkûrları ale'l-gafle hüns-i tedbir ile ele getirüp mukayyed ü mahbûs yarar âdemlerle Dergâh-ı Mu'allâm'a gönderüp yolda onat hıfzıdürüp gaflet ile gaybet itdürmekden hazer eylesiz. Ammâ; bu bahâne ile celb ü ahz için kendü hâllerinde olanlara dahl ü tecâvüz olunmakdan ihtiyât eylesiz. Sonra özrinüz makbul olmaz; bilmiş olasız."*⁷¹

Mühimme defteri kayıtlarında yer alan bu örneği fazlalıkla çoğaltmak mümkündür, özellikle devletin ekonomik sorunlarla birlikte yaptığı tağşiş olaylarından ve ekonomik daralmanın yoğun yaşandığı dönemlerde. Yukarıdaki örneği aldığımız aynı mühimme kayıtlarında "*İstanbul'daki Yahudilerin kalp ve yaramaz akçaları toplayarak yük ile Ankara'daki Yahudilere gönderip piyasa sürdükleri bildirilmekle, Anadolu ve Ankara kadısının kallâbları yoklayıp yakalayarak Südde-i Saâdet'e göndermeleri.*"⁷² diye belirtilen kayıt bir başka örnek olarak karşımıza çıkmaktadır.

Özetle Osmanlı ekonomisi yukarıda sıralayıp örneklendirdiğimiz gibi çok ciddi sorunlar yaşamıştır. Osmanlılar dünyada ticaret hacminin genişlemesi, Amerika'dan gelen değerli madenlerin piyasada dolaşması, transit ticaretten elde edilen vergi gelirlerinin azalması gibi birçok problemle karşılaşmış ve buna

⁷¹ Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, Yayın Nu:28 ,6 Numaralı Mühimme Defteri (972/1564-1565), C2, 174.

⁷² Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, Yayın Nu:28 ,6 Numaralı Mühimme Defteri (972/1564-1565), C2,98.

çözüm olarak tağşişler yapmıştır. Fakat tağşişlerde istenilen çözümü sunamamış bununla birlikte birçok problemi de beraberinde getirmiştir.

4.5 TIMAR SİSTEMİ

Tımar sistemi klasik dönem Osmanlı İmparatorluğunun en önemli ekonomik sistemlerinden biri olmakla birlikte imparatorluk sisteminin ana katalizörü olmuştur. Sözlük anlamı ise; “*Vaktiyle sipahilere malikâne verilen arazi-i emiriyye ki harbe sevkine mecbur oldukları mu’ayyenü’l-mikdar askere mukabil o arazinin öşrünü ahz ve istifa ederlerdi.*”⁷³ Şeklinde dir. Tımar sisteminin anlamı ve önemi sözlükte belirtilen ifadelerde çok daha fazlasıdır, Prof. Dr. Halil İnalçık tarafından yapılan tanımda tımar sistemi;

“*Tımar sistemi imparatorlukta sadece askeri-idari teşkilatlanmasının temel direği olmakla kalmamış, aynı zamanda miri arazi sisteminin işleyişinde köylü-çiftçilerin statüleri ve ödeyecekleri verginin belirlenmesinde ve imparatorluğun klasik çağında (1300-1600) tarımsal ekonominin yönteminde esas belirleyici faktör olmuştur.*”⁷⁴

şeklinde dir ve bu tanımları da çoğaltmak da mümkündür. Yukarı da belirttiğimiz tanımlara aksi bir görüş olarak Mustafa Akdağ Tımarı şu şekilde tanımlamaktadır, “*Tımar kelimesi, birçoklarının sandığının tersine, köylünün ziraatını geliştirmesine dirlik sahibinin kanat gemesi kavramını ifade etmeyip, sadece sipahinin atının bakımı masrafi anlamına geliyordu. Arpalık, yaşmalık, salariye, saliyane gibi deyimler de aynı türden terimlerdi.*”⁷⁵ Genel hatları ile tımar’ın tanımı birçok tarihçi için aynı yâda benzer olsa da literatürde farklı görüşlerde mevcuttur.

Tımar sistemi birazda ortaçağ tipi bir ekonomik düzenin ürünü olmakla birlikte aynı zamanda imparatorluk ordusunu ayakta tutup devamlılığını sağlamak kaygısı da taşımaktadır. Özellikle 16.yüzyılda imparatorluğun sınırları, yapılan askeri seferler ve

⁷³ Sami, Şemseddin, *Kamus-ı Türki*, “*Tımar*”, (Ankara: Türk Dil Kurumu Yayınları, 2015), 1244.

⁷⁴ İnalçık, Halil, *Osmanlı İdare ve Ekonomik Tarihi*, (Ankara: İSAM Yayınları, 2017), 133.

⁷⁵ Akdağ, Mustafa, *Türkiye’nin İktisadi ve İçtimai Tarihi*, (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2017), 573.

ordunun çeşitli sınıflar halinde ki mevcudiyeti düşünüldüğünde bu sistemle Osmanlıların askeri ihtiyaçlarına karşılık verme gayretini görebilirsiniz.

Bu sistemin bir diğer avantajı ise, vergi toplama maliyetidir. Bu sistem olmasaydı, imparatorluğun geniş coğrafyasından belirli zaman dilimleriyle sürekli bu paraların merkeze güvenli bir şekilde gelmesi gerekecekti. Bu hem maliyet hem de iş yükü olmasına neden olacaktı.⁷⁶ “*Bilhassa askerî veya idarî görevlerinin karşılığı olan maaşları veya yapılacak diğer masrafları, ilgililerin buldukları yerlerdeki vergileri kendi nâm ve hesaplarına bir devlet tahsildarı gibi toplamaları imkânını sağlayan, dirlik berâtları ile temin edilmekte idi.*”⁷⁷

Aynı zamanda dünya genelinde ki mevcut ekonomi nedeniyle para darlığı yaşandığı belirtilmektedir (Fiyat devrimi ile farklı bir boyut kazandı), altın ve gümüş darlığı yaşandığı bir dönemde, merkezi orduyu veyahut sürekli savaşa hazır bir orduyu beslemek ve gerekli ödenekleri karşılamak gerçekten de çok zor bir durumdu. Tımar sistemi aynı zamanda bu zorluğa da bir çözümdü.

Bu sistemi elbette ki Osmanlı İmparatorluğu keşfetmemişti eski ve farklı kültürlerden benzer ve farklı ihtiyaçlara göre üretilmiş bir sistemdi. Osmanlılarda bu sistemi kendi ihtiyaçları ve gerçekleri doğrultusunda kendilerine uygun yâda o gün ki ihtiyaçlarına uygun bir şekilde düzenlediler ve değiştirdiler.

Bu sistem yani Tımar sistemi Osmanlı ordusunun en büyük bölümü olan sipahi (Tımarlı Sipahi) askerini finanse ediyordu. 16.yüzyıl boyunca Osmanlı ordusunun asker sayısı duruma ve ihtiyaca göre birçok farklı nedenden dolayı değişiklik göstermiştir fakat tımarlı sipahi sınıfı asker genel olarak daha fazla asker sayısına sahip olmuştur. 16.yüzyılın başından bir örnek vermek gerekirse (ki bu örnekleri çoğaltabiliriz), Firdevsi-i Rumi'nin ünlü eseri Kutub Name'den verebiliriz;

⁷⁶ Yılmaz, Fikret. 16.yy'da Fiyat Devrimi. *Klasik Çağ Osmanlı Tarihi Dersi*, Bahçeşehir Üniversitesi, Türkiye, 23 Mart, 2017.

⁷⁷ Ömer Lütfi Barkan, Enver Meriçli, *Hüdavendigâr Livası Tahrir Defterleri*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1988), 4.

“On iki bin var idi yiniçeri, bağlamıdı sadd u alay kamran, elli bin ola sipahi zadeler, nev-cevan u tuğ-zen azaler, on bin artuk var idi sekban solan, altı bin hacip götürür zer çomak.”⁷⁸

Yukarı da kısmen de olsa detaylarından bahsedip önemini vurguladığımız Tımar sisteminin temeline inmek gerekirse şu şekilde ifade edebiliriz;

Bu toprak sistemi “İslam ülkelerinde ise ikta veya tımar diye bilinirdi.”⁷⁹ Bu sistemin benzeri, Bizans (Doğu Roma) İmparatorluğu ve çeşitli balkan devletlerinde de görünmekteydi. İslam devletlerinde ise Hz. Peygamber ile başlayan bu sistemin yani ikta sisteminin kaynağı ve sonra ki yıllarda uğradığı değişikliği şu şekilde ifade edebiliriz, “önceleri boş toprakları işletmeye açma amacıyla yapılan ikta’lar önemliyen, sonraları kamu görevlilerine ve giderek askerlere maaşları karşılığında yapılan toprak ikta’ları önem kazanacaktı. Bu sistem İslam devletlerinin en önemli kurumlarından biri olacaktı.”⁸⁰ Aynı zamanda İslam iktisat tarihçileri bu sistemin yani ikta sisteminin Büyük Selçuklular, Harzemşahlılar, Musul Atabeyleri ve Eyyubiler tarafından da kullanıldığı ifade edilmektedir.”⁸¹

Osmanlı İmparatorluğu eyalet sistemi ile yönetiliyordu ve Tımar sistemi sayesinde merkezin otoritesi en uç bölgelere kadar hissedilebildiği belirtiliyordu. Avusturya Kralı I. Ferdinand tarafından İstanbul’a gönderilen elçinin günlüğünde yer alan şu sözler ile merkezi otoritenin nasıl hissedildiğini anlayabilirsiniz

“Türlere gelince bunların çoğu savaşı ve yönetici olarak bulunuyorlar. Bunlar aynı zamanda Türk padişahından hizmetleri karşılığında bir miktar para alıyorlar. Buna tımar deniyor.”⁸²

⁷⁸Rumi, Firedevsi-i, *Kutb-Name*, çev., İbrahim Olgun, İsmet Parmaksızoğlu, (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2011), 91.

⁷⁹İnalçık, Halil, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ*, çev., Ruşen Sezer (İstanbul: YKY Yayınları, 2007), 112.

⁸⁰Tabakoğlu, Ahmet, *İslam İktisadına Giriş*, (İstanbul: Dergâh Yayınları, 2016), 146.

⁸¹Ayrıca bkz: Tabakoğlu, Ahmet, *İslam İktisadına Giriş*, (İstanbul: Dergâh Yayınları, 2016), 147. Eserinde ikta sisteminin İslam devletlerinde ilk nasıl ortaya çıktığını ve ardından devam eden süreçte diğer İslam devletlerinin bu sistemi nasıl kullandığını, kendi ihtiyaçlarına göre bu sistemi nasıl evirdiklerini anlatıp, sistemin devamını Osmanlı İmparatorluğuna kadar kısaca getirmektedir. Aynı kitabın farklı bölümlerinde bu sistem ile ilgili daha farklı bilgilerde mevcuttur.

⁸²Curipeschitz, Benedict, *Yolculuk günlüğü 1530*, çev., Özdemir Nutku, (Ankara: TTK, 1988), 32.

Şunu da belirtmek gerekir ki, tımar sistemi imparatorluğun her bölgesinde başarı ile uygulanabilmiş kusursuz bir sistem değildi, olumsuz örnek olarak Mısır'ı verebiliriz, Yavuz Sultan Selim'in Memlük topraklarını fethinden sonra bu bölgede tımar sistemini denediğini ama başarılı olamadığı bilinmektedir.

Yani tımar sisteminin kusursuz veyahut İmparatorluğun tüm bölgelerinde aynı başarı ile çalıştığını düşünmek yanıltıcı olabilir. Tımar sistemi ile ilgili birçok detay ve farklı konular bulmak mümkündür ama çalışma konumuzun bir parçası olduğu için, bu sistemi detaylı incelemeyeceğiz.

Özetle sistemin hedeflenen ana amacı (Mustafa Akdağ'ın görüşü gibi farklı görüşler olsa da) olarak; tarımsal üretimin devamlılığını sağlamaya çalışmak (doğa koşullarına göre değişkenlik gösteriyordu), tarımsal üretimi fazlaştırmak (İslam kültüründen gelen halkın iâşesini sağlamak çok önemliydi), boş toprakları değerlendirmek, düzenli vergi toplamak, ordunun ihtiyacı olan sipahi askerlerinin maliyetini bu vergiler ile karşılamak. Savaşa hazır asker mevcudu sağlamak ve sipahilerin kendi bölgelerinde güvenliği sağlanmasıyla birlikte değerli maden kıtlığı olduğu bir dönemde, değerli madene olan ihtiyacı azaltmak şeklinde sıralayabiliriz.

Yukarıda detaylarıyla değindiğimiz konularda sıklıkla Osmanlıların en önemli gelir kaynaklarının başında zirai ekonominin geldiğini belirtmiştik. Aynı zamanda yukarıdaki açıklamalardan da anlayabileceğimiz gibi tımar sistemi imparatorluk sınırları içerisindeki insanların büyük bir bölümünü kapsamaktadır. Dolayısıyla bu sistemde yaşanabilecek olumsuzlukların etkisi de bu oranda geniş olmaktadır.

Coğrafi keşif ve yeni deniz yolları ile ticaret yollarının yer değiştirmesi ve değerli maden bolluğu ile oluşan fiyatların yükselmesi (fiyat devrimi) sonucunda imparatorluk genelinde altın ve gümüşün azalmasıyla birlikte mali darlığa neden olmuştur. Bu darlığın doğal sonucu olarak yukarıda belirttiğimiz olaylar yaşanmış yani taşşış, kalpazanlık ve kalp para yani kırık akçeler ortaya çıkmıştır. Bu gibi sorunlara toplanacak vergi ile çözüm bulmaya çalışıldığında imparatorluğun büyük bir bölümünü oluşturan köylüye çok ağır mali yükler binmiştir. Bu mali yük yüzünden köylünün büyük zorluklar çektiğini görmekteyiz.

Öncelikle yaşanan para darlığı yüzünden faiz ile para satanlar belirlenen oranları (Şeyhülislam Ebüssu'üd Efendinin faiz ile ilgili verdiği fetvayı yukarıda belirtmiştik) yükseltmiştir. Ortalama olarak yüzde 10 ile 15 arasında değişen faizler iki katına bazı yerlerde 4 katına yükseldiği belirtilmektedir.

Bu durumda faizcilik yapanların ellerinde sermaye birikmesine fakat birçok köylünün nakit para alabilmesi için tarım yaptıkları bağ ve bahçeleri rehin olarak vermesine neden olmuştur. Osmanlı devleti faizcilikle mücadele etmeye çalışmışsa da kesin olarak önünü alamamıştır. “1600’de para darlığının ve onunla birlikte yürüyen faizciliğin ne hale geldiğini Tokat’tan yapılan bir şikâyet bize anlatmaktadır. 1602’de Tokat ve civarında oturan yeniçeri ve acemi oğlanları reayaya ve esnafa, yüz kuruşun bir aylığını 30 kuruşa faize vermekte idiler, burada faiz fiyatının yüzde 360 olduğu görüliyor. Bazıları da selem namıyla akçe verip fakara edaya kadir olmayup ekserinin bağ ve bahçe ve davarlarını ve tarlalarını zapt etmekte idiler.”⁸³

Tarımsal ekonomide unutulmaması gereken önemli bir etmende iklim ve doğal felaketlerdir. Özellikle incelediğimiz dönemin teknolojik şartlarını düşünürsek tarımsal ve hayvansal üretim bu koşullardan doğrudan etkilendiğini düşünmek yanlış olmayacaktır. Bununla birlikte nüfus artışı, şehirlerin iâşe sorunları ve nakliyenin zorluğu gibi etmenlerin hepsi maliyetleri de artırmaktaydı.

Fiyatların çok fazla yükseldiği ve paranın değer kaybedip genel zenginliğin artmadığı bir dönemde narh sistemi ile pazarları kontrol altına almaya çalışmakta ayrı bir olumsuz etmen ve halk aleyhine ortaya çıkan karaborsacı gibi fırsatçıların türemesine neden oluyordu. Özellikle incelediğimiz dönemde “küçük buzul çağıının geri döndüğü süreç olarak kabul edilen 1550-1670 yılları arasında yaygın kuraklıkla mücadele edilmiştir.”⁸⁴ Kuraklık yüzünden tarımsal üretim azalıyor, hayvanları besleyecek yemi bile zar zor buluyorlardı dolayısıyla fiyatların iyice yükselmesine ve özellikle İstanbul yani başkent in iâşe sorunu yaşamasına neden oluyordu.

Örnek olarak “payitahtın artan ve ona bağlı ürünlere taleplerinin bir yansıması olarak şehrin verimli arazileri hayvanların otlığına dönüşürken mandıra işletmelerinin

⁸³Akdağ, Mustafa, *Türk Halkının Dirlik ve Düzenlik Kavgası*, (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2017), 61.

⁸⁴Karademir, Zafer, *İmparatorluğun Açlıkla İmtihanı*, (İstanbul: Kitap Yayınevi, 2014), 45.

sayısının artması Osmanlı üreticilerinin toprak tarımı yerine hayvancılığa yönelmesi şeklinde ciddi bir değişimi ifade ediyordu.”⁸⁵

Bu gibi yaşanan krizler sadece köylüyü veyahut büyük şehirlerde yaşayan insanları değil, Osmanlı İmparatorluğu için en önemli unsurlardan biri olan orduyu da doğrudan etkiliyordu. Sefere çıkılacağı zaman doğal olarak ordu nüfusunu ve nakliye kollarında kullanılan birçok hayvanı beslemek gerekmektedir, aksi halde ordu savaş alanına ile ulaşmadan bozguna uğrayabilir. *“Hükümet herhangi bir anda sefer açıp açmamayı görüşürken, o yıl ülkede buğday ve arpanın bol mu, kıt mı olduğu üzerinde ciddiyetle dururdu.”⁸⁶* Örnek vermek gerekirse Mısır eyaletinin hayat kaynağı olan Nil nehrinde yaşanan kuraklıkların tüm bölgeyi olumsuz etkilediği görülmüştür, 1565 yılında Mısırdaki yaşanan kuraklık kıtlık yaşanmasına ve pahalılığın iyice artmasına neden olmuş ve bu problem birkaç yıl boyunca devam edince sadece halkı değil, askerleri de etkilemiştir. *“Öyle ki kul taifesi dahi kıtlık ve pahalılık nedeniyle geçinmekte zorlanmıştı. Yeterince beslenememenin verdiği enerji kaybından dolayı o sıralarda bölgede faal olan asi Arap aşiretleriyle dahi mücadele edememekteydiler.”⁸⁷*

Belirttiğimiz örnekte unutulmaması gereken bir diğer önemli konu da Mısır hazinesinin Osmanlı ekonomisi için önemi çok fazladır, dolayısıyla Mısırdaki yaşanan bu gibi durumlar hazine gelirlerinin de düşmesine neden oluyordu. Kuraklık ve doğal afetler (çekirge sürüleri ve farelerin tarlaları istila etmesi gibi.) yukarı da belirttiğimiz birçok alanda olumsuzluklara neden oluyordu.

Fiyat devrimini de bu genel olumsuz tabloya dâhil ettiğimizde çiftçilerin tarlalarını terk edip şehirlere göçmesine neden oluyordu. Bu durumda tımar sisteminin sarsılması ve ciddi bir şekilde olumsuz etkilenmesine neden oluyordu. Sistemin temeli düzenli üretime dayalı gelir kaynağının hizmet karşılığı verilmesi olduğunu unutmamak gerekir. Eş zamanlı olarak Avrupa’da zahire ihtiyacının artması ve fiyat devriminin o bölgede hissedilmesi bununla birlikte değerli maden fazlalığı (Avrupa’daki bazı ülkeler için) yüzünden kaçak ihracat olaylarına neden oluyordu.

⁸⁵Karademir, Zafer, *İmparatorluğun Can Damarları: Osmanlı Ülkesinde Hayvancılık İşletmeleri*, (İstanbul: Libra Kitapçılık ve Yayıncılık, 2016), 123.

⁸⁶İnalçık, Halil, *Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi – I*, çev., Halil Berktaş, (İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2016), 123.

⁸⁷Karademir, Zafer, *İmparatorluğun Açlıkla İmtihani*, (İstanbul: Kitap Yayınevi, 2014), 49.

Özetle fiyat devriminin getirisi olarak yaşanan nakit para sıkıntısı, değerli maden darlığı (Osmanlı İmparatorluğu için), narh sistemi, yüksek faizcilik ve doğal afetler (kuraklık gibi.) gibi birçok olumsuz etmen Tımar sistemini derinden etkilemiş, çift bozanların artmasına neden olmuş, “*Anadolu'nun hemen her yerinde tam çift sahibi ailelerin oranı çarpıcı bir biçimde düşerken, kayıtlara az topraklı yada topraksız olarak geçen kişilerin sayısı artan bir hızla yükseldi.*”⁸⁸ Ekilebilir alanlar faizcilerin elinde toplanmış ve ehli kişiler tarlaları terk etmiştir.

Bu durumda tımar sistemine bağlı ehli ve savaşa hazır durumda beklemesi gereken tımar askerlerinin niteliğini derinden etkilemiş, artık orduya katılım azalmış yâda katılan askerlerin kalitesinin düşmesine neden olmuştur. Bu askeri niteliğin azalmasının doğal bir sonucu olarak savaş alanlarına yansımıştır. “*Yine 16. Yüzyılın ikinci yarısında tüm Osmanlı sınırlarında tarımdan geçinenlerin oranı yüzde 90*”⁸⁹ olduğunu düşünürsek, devletinde bütçe açıklarını vergilerle ile kapamaya çalıştığıında olayların isyanlara kadar ilerlediğini takip etmek mümkündür.⁹⁰ Son olarak tımar sisteminde yaşanan bu bozulmalar ileri de sistemin değişerek iltizam gibi usullere evrilmesine neden olup düzenli ve merkezi ordu ihtiyacının artmasına dolayısıyla giderlerin iyice yükselmesine neden olacaktır.

⁸⁸White, Sam, *Osmanlıda İsyân İklimi*, çev., Nurettin Elhüseyni, (İstanbul: Alfa Tarih, 2013), 63.

⁸⁹Karademir, Zafer, *İmparatorluğun Açlıkla İmtihanı*, (İstanbul: Kitap Yayınevi, 2014), 217.

⁹⁰Akdağ, Mustafa, *Türk Halkının Dirlik ve Düzenlik Kavgası*, (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2017), eserinde belirttiğimiz olayları detaylarıyla incelemiştir, fiyat devriminin etkileri dâhil tüm bu olayların sonucunda halkın kaldığı zor durum, tımar sisteminin yaşadığı büyük olumsuzluklar ve yaşanan isyanları derinlemesine incelemiştir.

5. OSMANLI İMPARATORLUĞUNA SİYASAL ETKİLERİ

5.1 GENEL HATLARIYLA OSMANLILARDA DENİZCİLİK

Aslında Osmanlılar ilk kurulduğu yıllarda bir kara devletiydi buldukları coğrafyanın doğal bir sonucu olarak, bununla birlikte sınırları genişleyip denizlere ulaştınca bu daha da değişmeye başladı. Kuruluşundan 16. Yüzyıla kadar olan ortalama 150 yıllık süreçte Osmanlı denizciliğinin birçok önemli dönüm noktaları oldu.

Genel hatlarıyla 16. Yüzyıla gelene kadar denize kıyısı olan beyliklerin ele geçirilmesini saymazsak ilk önemli ve büyük gelişme olarak Yıldırım Bayezid'in 1390'da Kapudan-ı deryalık görevine Saruca Paşa'yı atayıp Gelibolu'yu bir deniz üssü olarak kurma amacıyla görevlendirdiğini ve bu amaç doğrultusunda sağlam bir tersane kurmaya çalıştığını kabul edebiliriz.

Bundan sonraki önemli büyük girişim ise Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethinden sonra Karadeniz ve Akdeniz'de yaptığı seferlerdir. Özellikle Fatih Sultan Mehmet İstanbul'u fethi sırasında donanmasının ne kadar önemli olduğunu ve Osmanlı donanmasının istediği düzeyde olmadığını gözlemleyebildi. İstanbul'un fethi sırasında boğazın Osmanlı donanması tarafından ablukaya alınmasına karşın, bu abluka sadece 5 gemi ile yarılmıştı,

“Sultan ise bu hezimetini gururuna yediremeyerek at üstünde bulunduğu halde denize doğru atıldı. At ile beraber yüzerek ve denizi yarararak kadirgalara kadar gideceğini zannediyordu. Kendi bahriyelilerinin hareket tarzlarına kızılıyordu. Silahlı kara askerlerinin de bu halde canları sıkılıyordu. O sıralarda rüzgâr esmeye başladı, yelkenler doldu, kadirgalar limana giden yolu kat ediyorlardı. Mehmed'in gemileri de karşılarında duruyordu. Bu beş kadirga 300 gemiyi batırabilirler

miydin? Sultan deniz fennine aşına bulunmadığından yalnız avazı çıktığı kadar bağıyordu. Sultanın seslerine kendi amirali kulak asmıyordu.”⁹¹

Daha detaylı bilgileri ayrıntılarıyla birlikte Dukas kroniğinde yer alan bu olaydan da anlayabileceğimiz gibi Osmanlı donanması belki gemi sayısı olarak önemli bir aşama yakalamıştı fakat tecrübe olarak çok önemli eksikleri bulunduğu belliydi. Zaten izleyen yıllarda yaşanan benzer başarısızlıklar bunun birer göstergesi konumundaydı ki buna örnek olarak Hamza Paşa'nın sakız adayı alamamasından sonra Fatih Sultan Mehmet'in sinirlenip kendisini azletmesi⁹² benzer bir örnektir. Kapudan Hamza Paşa tarafından gerçekleştirilen bu başarısız sakız adası seferinin detayları Dukas⁹³ kroniğinde detaylıca anlatılmıştır.

Fatih Sultan Mehmet'ten sonra halefi Sultan II. Bayezid döneminde bu farkındalığa devam edilmekle birlikte denizlerdeki gelişmeler yakından takip edildi. Özellikle İspanya'nın ve Portekiz'in denizlerdeki hareketleri takip edildi ve bu devletlerin izledikleri politikalara karşı çeşitli aksiyonlar ve önlemler alındı ve donanmanın yetişmiş insan gücü açığını kapatmak için yeni kazanımlar sağlandı.

Bunun en önemli göstergesi olarak “*Osmanlı donanması, Kemal Reis denilen meşhur Türk korsanının devlet hizmetine alınmasıyla yeni bir devreye girmiş ve bu çok değerli denizcinin tecrübelerinden çok istifade etmiştir.*”⁹⁴ Sultan II. Bayezid Mısır'ı zor durumda bırakan Portekizlilere karşı “*Kemal Reis, denizcilik malzemeleri ve uzmanlarla iyi donatılmış küçük bir donanmayla İstanbul'dan İskenderiye'ye gönderilmesiyle*”⁹⁵ önlem almaya çalışmıştır.

Bir yandan denizlerdeki gelişmeler takip edilirken diğer yandan da sürekli donanmanın ve tersanelerin geliştirilmesinin yolları aranmış ve bunun için ciddi girişimler yapılmıştır.

Çok güçlü bir kara ordusuna sahip olan Osmanlılar aynı oranda güçlü bir deniz gücü bulunmuyordu. Deniz gücü hem deryalardaki savaşlarda, hem savunma amacıyla, kara yolu ile sefere giden orduya ikmal sağlamada hem de ticareti kontrol altına almak için

⁹¹Dukas Kroniği, çev., V. Mirmiroğlu, *İstanbul'un Fethi*, (İstanbul: Kabalcı Yayıncılık, 2013), 184.

⁹²Tansel, Selâhattin, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Fatih Sultan Mehmed'in Siyasî ve Askerî Faaliyetleri*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu 1999), 235

⁹³Dukas Kroniği, çev., V. Mirmiroğlu, *İstanbul'un Fethi*, (İstanbul: Kabalcı Yayıncılık, 2013), 216-221.

⁹⁴Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C2. (Ankara: TTK, 1995), 202.

⁹⁵Fisher, Nettleton Sydneth, çev., Hazal Yalın, *Sultan Bayezid Han*, (İstanbul: Kitap Yayınevi, 2014), 131.

çok önemliydi. Yukarı da Fatih Sultan Mehmet dönemi donanma ile ilgili yaşanan olumsuz örneği ifade etmiştik. Aradan geçen yıllara ve yapılan yatırımlara karşın Yavuz Sultan Selim zamanında da bu olumsuzluklar tamamıyla giderilmiş değildi.

Sultan Selim'in Şah İsmail üzerine yaptığı seferde Osmanlı donanması "*Trabzon yoluyla gelmekte olan zahire kifayet etmiyordu*"⁹⁶ yani donanma lojistik destek görevini tam anlamıyla yerine getiremiyordu. Osmanlı donanmasının Hristiyan donanmalara karşı istenilen başarıyı sağlayamaması da ayrı bir sıkıntıya neden oluyordu. Bununla birlikte İstanbul'da Bizans döneminden kalanlar dışında yeni tersanelerde bulunmuyordu.

Yavuz Sultan Selim ve Veziri Piri Paşa arasında geçen donanmanın sorunları ile ilgili husus J. Von Hammer'ın eserine şu şekilde yansımıştır, "*Eğer bu akrepler (Hristiyanlar) denizi gemilerle örtüyorlarsa, eğer Venedik Doç'unun, Papa'nın, Fransa ve İspanya Krallarının bayrakları Rumeli kıyılarında dalgalanıyorsa, buna sebep, ancak senin tembelliğin ve benim müsamahamdır. Fakat ben artık herhâlde güçlü ve çok sayıda bir donanma sahibi olmak isterim.*"⁹⁷ Devamında ise Piri Paşa sabah yapılacak divanda kendisini donanma hususunda azarlamasını ve hemen yeni tersane ve donanma girişimlerinin başlatılmasının emrinin verilmesini ister Yavuz Sultan Selim'den.

Yavuz Sultan Selim döneminde, donanma ile ilgili yaşanan bu olumsuz gelişmeler ve belki de savaş konusunda aktif ve gözü pek olan bu Sultan'a uyum sağlayamayan donanmanın gelişmesi konusunda çok ciddi gelişmeler yaşandı. "*Tersane gözlerinin inşasının padişah İstanbul'da kaldığı bu iki ay içerisinde tamamlandığı söylenebilir. Zira Venedik elçisinin 1513 tarihli bir raporunda padişahın her biri yüz gözlü olmak üzere iki yüz kadırgayı inşa edebilecek kapasitede tersane yapımı emrini verdiği yazılıdır.*"⁹⁸

Bu gelişmeden de anlaşılacağı gibi, Osmanlılar denizciliğe büyük önem veriyordu ki aynı gelişme dönemin tanıklarından olan Lütfi Paşa'nın Asâfname isimli eserinde şu şekilde belirtilmektedir, "*Bir gün Sultan Selim Han ki, merhum selâtînin akl ü iz'ân ve âdl ü ihsân ile ekremidür, hâdimü'l-haremeyni' ş-şerifeyn olmak sa'âdetine vâsıl 'azîz-i Mısır olmağa nâil olmuş sâhib-kırândur, Kemal Paşa-zâde merhuma demiş ki: Tersaneyi*

⁹⁶Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C2. (Ankara: TTK, 1995), 265.

⁹⁷J. Von, Hammer, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, çev., A. Basad Kocaoğlu, (İstanbul: İlgi Kültür Sanat Yayınları, 2014), C1, 491.

⁹⁸Emecen, Feridun, *Yavuz Sultan Selim*, (İstanbul: Kapı Yayınları, 2016), 184.

üç yüz âded yaptırmak isterüm, tâ Galata Hisârından Kâğıthane'ye dek olmak gerek deyü buyurmuş."⁹⁹

Bu örnekten de net bir şekilde anlaşılacağı gibi Osmanlı denizciliği alt yapı olarak devamlı (incelediğimiz dönemin sonuna kadar) bir gelişim gösterdiğini ifade edebiliriz. Yavuz Sultan Selim döneminde özellikle "1515'den itibaren tersane faaliyetlerinin Gelibolu'dan İstanbul'a intikaliyle merkez üs haline gelen Galata tersanesinde" önemli faaliyetler olsa da,"¹⁰⁰ Osmanlı imparatorluğu sınırlarında incelediğimiz dönemde aktif olan diğer tersaneleri şu şekilde sıralayabiliriz.

Gelibolu tersanesi, Sinop Tersanesi, İznikmid (İzmit) tersanesi, Süveyş tersanesi, Birecik tersanesi, Basra tersanesi, Rusçuk tersanesi, Samsun tersanesi ve Kefken tersanesidir.

Zaten Yavuz Sultan Selim' in halefi olan oğlu Sultan Süleyman kendi dönemine kadar yapılan alt yapı gelişmelerini takip ederek üst yapıya yani yetişmiş insan gücüne yatırım yapmış (büyük korsanları Osmanlı donanmasına kazandırarak) ve 16. Yüzyıla gelindiğinde Osmanlı deniz gücünü özellikle Akdeniz'de çok önemli bir güç haline gelmiştir.

5.2 GENEL HATLARIYLA OSMANLILARIN AKDENİZ SİYASETİNE BAKIŞI

Osmanlıların Akdeniz'e olan ilgileri ve verdikleri önem 16.yy öncesinde başlamaktadır, "Osmanlıların Akdeniz'e ve bir deniz gücü olmaya yönelik artan ilgileri, İstanbul'un 1453'teki fethinin ve tam belirgin olmayan Bizans deniz sınırlarının Osmanlılara miras kalıp onları açık deniz politikalarının içine derinlemesine sürüklemesinin doğrudan bir sonucudur."¹⁰¹

İstanbul'un fethinden sonraki yıllarda, Osmanlılar İtalyan şehir devletleriyle ticari antlaşmalar yaparak, Akdeniz'deki ticari faaliyetlerini canlı tutmaya çalışmışlardı. Tabi ki bu gayretler her zaman barış yöntemiyle devam etmeyecek, uzun yıllar Venedik şehir devletiyle savaşlar yapılacaktı. Özellikle Fatih Sultan Mehmet Devrinde "Osmanlılar

⁹⁹Akgündüz, Ahmet, *Osmanlı Kanunnâmeleri ve Hukukî Tahlilleri*, (İstanbul: Fey Vakfı Yayınları, 1992), 281.

¹⁰⁰Bostan, İdris, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1992), 4.

¹⁰¹ Kunt, Metin, *Christine Woodhead. Kanuni ve Çağı*, (İstanbul: Alfa Tarih, 2015), 58.

temkinli bir siyaset takip ediyorlardı. Bunun başlıca sebeplerinden birisi Osmanlı Devletinin henüz kuvvetli bir donanması bulunmaması idi.”¹⁰² Osmanlılar Akdeniz’in öneminin farkında ve bu deniz üzerinde siyasi ve ticari hedefleri bulunmakta idi.

İzleyen yıllarda Osmanlılar donanmalarına daha fazla önem (bir önceki bölümde genel hatlarıyla belirtmiştik) vermeye başlamış, bununla birlikte Osmanlılar Akdeniz’e ve Akdeniz ticaretine daha da fazla eğilmişti. Fatih Sultan Mehmet döneminde¹⁰³ Akdeniz ticaret yollarının korunması için bir takım deniz seferleri yapılmakla birlikte Ege Denizinde bazı adalar ele geçirilerek bu ticaret yollarının güvenliğini sağlamak hedeflenmişti. Akdeniz siyasetinin bir parçası olarak önce Ege denizin fethi ve güvenliği sonrasında ise güçlü bir donanma ile Akdeniz siyasetinde başarılı olma planları bulunmakta idi.

Yavuz Sultan Selim döneminde kara fetihleri her ne kadar çok ve önemli zaferlerle dolu da olsa, Yavuz Sultan Selim, Memlük seferi öncesinde “*Venedik’ten gelmesi muhtemel olan tehlikeleri önlemek Adriyatik, Ege ve Akdeniz kıyılarındaki topraklarının güvenliğini sağlamak istiyordu.*”¹⁰⁴Doğu baharat ticaretinde Venedik önemli bir tekel kurmuştu. Yavuz Sultan Selim’den sonra tahta geçen oğlu Sultan Süleyman döneminde ise Osmanlı donanmasının gücü Akdeniz’de zirve noktasına ulaşacaktı.

Fetih hedefi olarak Avrupa bölgesini seçen Sultan Süleyman, Akdeniz’de önemli bir güç olmayı Akdeniz siyaseti olarak benimsemiş ve ardından Habsburgluların deniz güçleriyle mücadeleye başlamıştır. “*Osmanlılara bağlı olarak faaliyet göstererek gaza, cihat ve ganimet peşinde koşan Türk deniz akıncıları Osmanlı deniz gücünün etkili bir hale gelmesinde rol oynadı. Özellikle Barbaros Hayreddin Paşa’nın donanmayı yeniden düzenlemesiyle.*”¹⁰⁵

Özetle Osmanlılar, genişleyen sınırlarıyla birlikte Akdeniz kıyılarında daha çok sahil şeridine sahip oluyorlar ve her geçen gün bu denizin önemi kendileri için daha da artıyordu. Özellikle Yavuz Sultan Selim döneminde Mısır’ın alınmasıyla birlikte doğu

¹⁰² Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C1. (Ankara: TTK, 1995), 228.

¹⁰³ Ayrıca Bakınız: Tansel, Selâhattin, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Fatih Sultan Mehmed’in Siyasî ve Askerî Faaliyetleri*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu 1999), 233. Fatih’in Ege denizine verdiği önem detaylıca anlatılmaktadır.

¹⁰⁴ Tansel, Selâhattin, *Yavuz Sultan Selim*, (Ankara: TTK, 2016), 271.

¹⁰⁵ Emecen, Feridun, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Kuruluş ve Yükseliş Tarihi*, (İstanbul: İş Bankası Yayınları, 2016), 256.

ticaret yolları üzerinden Mısır limanlarına ulaşan ticaretten önemli bir pay sahibi olmuşlardı. Bu gelir hem çok büyük bir ekonomik güç hem de siyasi güç sağlıyordu. Yeni deniz yollarının keşfi ile değişmeye başlayan ticaret yolları ile birlikte yenedünya üzerinden gelen altın ve gümüşler fiyatların yükselmesine sebep olmakla birlikte dünyada ki ticaret hacminin de önemli bir oranda artmasına neden olmuştu.

Osmanlılar bu değişim ve gelişmelerin farkında olarak Akdeniz siyasetine ayrı bir önem veriyor ve Akdeniz ticaretini tekrardan canlandırmaya çalışıyorlardı. Bunun için önce Akdeniz’de hâkimiyeti önemli ölçüde sağlayıp Venedik’in ticari tekeli kırarak, deniz ticaret yollarını güvenli hale getirip, limanlar arası mal akışının sağlanmasını amaçlıyorlardı. Bunun içinde eş zamanlı olarak Hint deniz yollarında Portekizlilere karşı gerekli tedbirleri almaları gerekiyordu.

5.2.1 RODOSUN FETHİ

İstanbul’un fethini izleyen yıllarda Osmanlılar denizciliğe daha çok önem verip Ege denizinde önemli fetihlerde bulunmaya başlamışlardı, bunun birlikte Akdeniz ticaretinin çok önemli bir gelir kaynağı olduğunu fark ettiklerinden Venedik ile egemenlik mücadelesine girmişlerdi. Osmanlılar Ege denizine hâkim oldukça ve deniz ticaretine verdikleri önem arttıkça Rodos adasının önemi daha da artmaya başlamıştı. Rodos adasının coğrafi konumunu düşündüğümüzde Ege denizinden Akdeniz’e açılan önemli bir noktada ve Osmanlı’nın güney sahillerine (Marmaris) çok yakın olduğundan dolayı bu adanın önemi daha da artmaktaydı.

Fatih Sultan Mehmet döneminde donanmanın yeterli güçte olmadığını İstanbul’un fethi ve sakız adası kuşatmasında yaşanan olumsuz örneklerle belirtmiştik. Bu olumsuz örnekler aynı şekilde Osmanlı donanmasının imajını da olumsuz yönde etkilemiş ve Rodos Şövalyeleri’ndeki Osmanlı donanması algısı Ziver Bey’in “cezirenin ahvâl-i sabıkasından ‘Osmanlıların târih-i zabtına değın vukû’atı musavverdir’ eserinde şu şekilde ifade edilmişti,

“Rodos Şövalyeleri, Venedikliler’den Bahr-ı Sefid ele almış ve donanmaca bütin akvâm u milele fâ’ik bulunmuş olduklarından Fâtih Hazretleri’ni yalnız karalarda kahrımân bir padişâh gibi telâk-ki ile tebrike, ve lâzım gelen hedâyâyı takdîme tenezüzül etmemişlerdi.

*Gûya bu da İstanbul'ın fethi esnâsında 'Osmânlı gemilerinin ba'zı güne yanlış manevra icrâ etmelerinden neşet ediyorlardı.'*¹⁰⁶ Fatih Sultan Mehmet, Mesih Paşayı bir donanma ile adayı fethetmesi için gönderse de bu kuşatma başarısızlıkla sonuçlanacaktı.

Yukarı da ki ifadede belirtildiği gibi, Osmanlı donanmasının başarısızlıkları yüzünden Osmanlı donanmasının gücü dikkate alınmıyor ve Osmanlı devletinin sadece karada güçlü bir orduya sahip olduğunu algısına neden oluyordu. Bu olumsuz algıyla birlikte Rodos şövalyeleri, adanın tahkimli bir kale olması, şövalyelerinin denizlerdeki başarıları Papa'nın kendilerini desteklemelerinden dolayı bölgede rahatça korsanlık yapıp Memlûk ve Osmanlı sınırlarına baskınlar yapıp ticaret filolarına saldırıyorlardı.

Fatih Sultan Mehmet'in ölümünden sonra Cem Sultan ile II. Bayezid arasında yaşanan taht mücadelesini kaybeden Cem Sultan, Rodos şövalyelerine sığınmış ve uzun yıllar siyasi bir koz olarak Osmanlılara karşı kullanılmıştı. Cem Sultan'ın ölümünden sonra ise oğlu Murat aynı şekilde siyasi bir koz olarak kullanılmaya çalışılmıştı.

Yavuz Sultan Selim'in Mısır'ı fethinden sonra Doğu Akdeniz'in güvenliği ve ticareti Osmanlılar için çok daha önemli bir hale gelince Rodos adasının alınması bir anlamda zorunluluk haline gelmişti. Yavuz Sultan Selim'in sadrazamı olan Piri Mehmet Paşa, Rodos şövalyelerinin sebep olduğu zararların farkında olup konuyla ilgili Sultan Selim'i Çaldıran seferi öncesinde yapılan bir konuşmada şu şekilde uyardığı ifade edilmektedir, *"Batılı devletler karadan, Rodos şövalyeleri denizden nüfusumuzu kırmakta iken, Çaldıran kaçağına bu kadar önem vermenize anlam veremiyorum."*¹⁰⁷

Kanuni Sultan Süleyman, Rodos Şövalyelerinin yarattığı tüm olumsuzlukların farkında olmakla birlikte, Mısır üzerinden gelen doğu ticaretinin Akdeniz ayağında güvenliği de sağlamak için bu seferinde kaçılmaz olduğunun farkındaydı, aksi halde Mısır üzerinden elde edilen ticari gelirler iyice azalacak ve bu deniz yolu güvensiz hale gelecekti. Sultan Süleyman Rodos adasının alınması için gerekli hazırlıkları başlattı, ardından donanması sefer için İstanbul'dan yola çıktı. Sultan Süleyman ise karadan yola çıkıp çeşitli yerlere uğradıktan sonra Marmaris limanından Rodos adasına yöneldi.

¹⁰⁶ Ziver Bey, *Rodos Târîhi*, çev., Harid Fedai, (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2013), 96.

¹⁰⁷ Celalzade Mustafa Çelebi, haz., Ayhan Yılmaz, *Tabakâtü'l Memâlik ve Derecâtü'l-Mesâlik*, (İstanbul: Kariyer Yayıncılık, 2011), 41.

Rodos adası güçlü tahkimlere ve top yerleştirilmiş yüksek kulelere sahip olduğu için alınması çok zor bir ada ve kale idi. Denizden kuşatılan ada güçlü topları sayesinde kolay alınamayacağını göstermişti. Osmanlı ordusu karaya çıkarak lağımlar kazmaya ve gemilerden karaya çıkarttıkları toplar sayesinde karadan da kaleyi topa tutmaya başladılar. Osmanlı donanmasının sayıca üstünlüğüne karşın şövalyeler adayı çok iyi savunuyor, yapılan tüm genel taarruzlara karşı ada bir türlü alınamıyordu.

Osmanlı ordusu büyük kayıplar vermiş olsa da Sultan Süleyman adayı almak için direniyordu. Tüm yapılan seferlerin sonunda Şövalyeler ağır kayıplar vermiş ve kaleleri çok ağır hasarlar görmüştü. Büyük kayıp ve hasarlardan sonra Rodos adası teslim olmuş ve “*kalenin yöneticisi Megalo Mastori denilen Grand Maître de l’Isle Adam, İstanköy (Kos) hâkimi Sir Giovanni’yi elli kadar maiyeti ile Padişah’a aman dilemek üzere gönderildiler.*”¹⁰⁸ Sultan Süleyman Rodos Şövalyelerinin adayı güvenle terk etmeleri için garanti verdi.

1521 yılında Rodos adası Osmanlı İmparatorluğu topraklarına katıldı. Bu sayede Osmanlı İmparatorluğunun doğu Akdeniz sınırları da daha güvenli hale gelmiş oldu, kimi tarihçiler için “*Doğu Akdeniz bir Osmanlı gölü olmuştu.*”¹⁰⁹ En önemli kazanç ise Mısır üzerinden yapılan doğu ticaretinin (Hindistan tarafından gelen ticaret) deniz yolları daha güvenli hale gelerek ürünlerin Osmanlı’nın birçok limanına kadar ulaşmasının önü açıldı.

5.2.2 BARBAROS HAYREDDİN PAŞANIN OSMANLIYA KATILMASI

Yenidünyanın keşfi ile başlayan süreçte Portekiz ve İspanya devletleri önemli ölçüde güçlerini artırmaktaydı, her iki devlette bu doğrultuda Osmanlı İmparatorluğuna ait farklı bölgelerde varlık göstermek zorunda kalıyordu. Kutsal Roma İmparator’u unvanı ile kendisini Avrupa’nın hamisi olarak gören İspanya Kralı, bu amaçla Osmanlılara hem karadan hem de denizden saldırıyordu.

İspanyollar, Rodos’un Sultan Süleyman tarafından alınmasından sonra Osmanlı ilerlemesini önlemek için farklı cephelerde savaşlar açmışlardı. Okyanuslarda ki

¹⁰⁸ Celalzade Mustafa Çelebi, haz., Ayhan Yılmaz, *Tabakâtü’l Memâlik ve Derecâtü’l-Mesâlik*, (İstanbul: Kariyer Yayıncılık, 2011), 78.

¹⁰⁹ Mantran, Robert, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, çev., Server Tanilli, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 2016), 181.

donanması ve yaptığı fetihler ile hem ekonomik hem de siyasi açıdan güçlü bir haline gelen İspanya bu başarıyı Akdeniz üzerinde de sağlamak istiyor ve bu amaçla Osmanlı ile denizlerde de mücadeleye girmişlerdi. Hem Avrupa’da hâkimiyet sağlayabilmek hem de Kızıldeniz üzerinden doğu ticaretinin yapılabilmesi için Osmanlıların denizlerde ve özellikle Akdeniz’de üstünlük sağlaması gerekmekteydi.

Donanma için yapılan tüm geliştirme çabalarına karşın, yetişmiş insan eksikliği ve güçlü donanma liderliğinin eksikliği hissediliyordu. “*Yabancı gözlemcilerin ifadesiyle, Fransa ve İspanya krallarının onu kendi taraflarına çekebilmek için teşebbüslerde bulunmuşlar, Barbaros ise Osmanlı hizmetine girmeyi Cezayir Sultanı olmaya tercih etmişti.*”¹¹⁰ Aslında Barbaros Hayreddin Paşa Osmanlılarca uzun yıllardır çeşitli vesileler ile destekleniyordu “*Yavuz Sultan Selim, “Hızır Reis nasrüddîndir, hayrüddîndir” diye memnuniyetini ifade ederek onun Cezayir hâkimi olarak tanındığını belirten bir hatt-ı şerif gönderdi. Ayrıca kendisine Anadolu’da gönüllü asker toplama imtiyazı tanınarak yeniçerilerle topçulardan oluşan 2000 kişilik bir yardımcı birlik gönderilmesi kararlaştırıldı.*”¹¹¹

Bu destekten sonraki yıllarda Barbaros Hayreddin 1533 yılında İstanbul’ a gelerek Sultan Süleyman’ın emrine girmiş ve Osmanlı donanmasının Kapudan Paşası olmakla birlikte Cezayir Beylerbeyliğine atanmıştır. Barbaros Hayreddin Paşa yıllarını denizlerde korsanlık yaparak geçirmiş, zeki ve çok tecrübeli bir kaptan olmasıyla birlikte aynı zamanda gemicilik teknolojileri konusunda da çok başarılı ve pek tecrübeliydi. Zaten bu amaçla yeni görevine İbrahim Paşa tarafından memur edildikten sonra “*bütün kış İstanbul tersanesinde ve bizzat Barbaros gözetimi altında, gemi yapılmasına önem verildi.*”¹¹²

Barbaros Hayreddin Paşa’nın Osmanlı donanmasının kaptanı olması, Osmanlıların Akdeniz’deki hedefleri doğrultusunda atılmış çok önemli bir adımdı. Özellikle karada ve Akdeniz’de İspanya ile savaşan Osmanlılar bu adım ile öncelikle doğu Akdeniz’deki varlıklarını güçlendirecek ardından da, İspanyollarla düşmanlığı bulunan Fransızlara

¹¹⁰ Bostan, İdris, *Osmanlılar ve Deniz*, (İstanbul: Küre Yayınları, 2017), 31.

¹¹¹ Turan, Şerafettin, “*Barbaros Hayreddin Paşa*”, İslam Ansiklopedisi, (İstanbul: DİA, 1992), C5, 65.

¹¹² J. Von, Hammer, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, çev., A. Basad Kocaoğlu, (İstanbul: İlgü Kültür Sanat Yayınları, 2014), C1, 628.

destek vererek kendi yanlarına müttefikleri olarak çekeceklerdi. Tüm bu siyasi maveralar Barbaros Hayreddin Paşa'nın denizlerdeki başarıları sayesinde kolaylıkla yapılabilecekti.

5.2.3 PREVEZE DENİZ SAVAŞI

Osmanlı donanmasının Akdeniz'de ki varlığının iyice güçlenmesi ve özellikle doğu Akdeniz'de tesis ettiği egemenlik özellikle İspanya'yı rahatsız ediyordu. Aynı zamanda “*Şarlken, bir deniz gücü olan Venedik'in gerilemeye başlamasından faydalanarak Akdeniz'i kendi hâkimiyeti altına almak istemiştir.*”¹¹³ Osmanlıların Akdeniz'deki ilerleyişine karşın Katolik İspanya Papanın ve çeşitli Katolik devletlerin desteği ile büyük bir birleşik Katolik donanması kurmuş ve başına ise Cenevizli Andrea Doria'yı getirmişlerdi.

Akdeniz'deki Osmanlı egemenliğini durdurmak amacıyla yelken açan Amiral Andrea Doria, Osmanlı donanması ile karşılaşmak için özellikle Adriyatik denizine doğru yelken açmıştı. 1538 yılında Adriyatik denizinde yer alan Preveze kalesinin açıklarında iki kuvvet yani Andrea Doria ile Barbaros Hayreddin Paşa karşı karşıya gelmişti.

Andrea Doria'ya bağlı birleşik Katolik donanması sayıca Osmanlı donanmasından sayıca üstünde konumda olmasına karşın “*Katolik kuvvetleri ağır bir bozguna uğradı. Bağlaşık donanmasından otuz altı gemi ele geçirildi, 3000 dolayında denizci tutsak edildi, Doria utançla kaçarak Korfu kentine sığınmak zorunda kaldı.*”¹¹⁴ Bu savaştan sonra birleşik Katolik donanması ağır ve net bir yenilgiye uğradı.

Papalığın ve İspanya'nın çeşitli baskıları ile bu savaşta Andrea Doria tarafında saf tutan Venedik ise en çok kaybeden taraf oldu. Savaşın ardından Osmanlılar Akdeniz'deki üstünlüklerini uzun bir süre daha perçinlemiş ve özellikle doğu Akdeniz'de üstün bir güç haline gelerek Hindistan tarafından gelen baharat ticaretinin güvenliğini de doğu Akdeniz bölgesinde daha da sağlamışlardı.

Bu savaştan sonra Venedik şehir devleti, askeri güçsüzlüğünün iyice farkına varmış ve doğu Akdeniz'den gelen baharat ticaretinden kopmamak adına İstanbul merkezli

¹¹³ Yıldız, Yusuf, *Osmanlı-Habsburg İlişkileri*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2013), 78.

¹¹⁴Goffman, Daniel, *Osmanlı Dünyası ve Avrupa*, çev., Ülkü Tansel, (İstanbul: Kitap Yayınevi, 2014), 198.

diplomatik bir ađ kurmasına neden olmuştu. Unutulmamalıdır ki Venedik'in en önemli gelir kaynaklarından biri doğudan gelen baharat ticaretinin Avrupa'ya ulaştırılıp satılmasından elde etmektedir.

5.2.4 OSMANLI FRANSIZ İTTİFAKI

Kızıl deniz ve Hint okyanusu tarafında Portekizliler mücadele eden Osmanlılar batıda ise Katolik dünyası ile özellikle de Habsburg'lularla mücadele ediyor, doğu da ise fırsat buldukları anda saldırıya geçen İran tehlikesi ile uğraşıyordu.

Fransa ile İspanya arasında İtalya hâkimiyeti yüzünden savaş ve savaşlar meydana gelmişti. Bununla birlikte iki devletin lideri yani Fransa Kralı Fransuva ve İspanya Kralı Şarlken arasındaki diğer önemli mücadele ise kimin Kutsal Roma Cermen imparatoru tacını elde edeceği üzerineydi. Kutsal Roma Cermen İmparatoru tacını Şarlken'in alması ve Fransuva'nın savaşlar yenilmesiyle, Osmanlı devletine daha da çok yaklaşmıştı, aslında yakınlaşmak zorunda kalmıştı, çünkü Şarlken'i durdurabilecek yegâne gücün Osmanlı olduğunun bilincindeydi.

Gücü artarak devam eden Şarlken'in karşısında durabilecek en önemli güç Osmanlı İmparatorluğu ve geniş kaynaklarıydı ve bu yakınlaşma aynı zamanda Osmanlılarında lehine oluyordu. Fransa ile yapılan anlaşma ve verilen kapitülasyonlar, Avrupa'da Osmanlılara karşı oluşabilecek siyasi bir Katolik birliğini de önlüyordu. Bu amaçla Fransa'nın İspanya ile olan savaşında askeri destek verilerek çeşitli zamanlarda Kutsal Roma İmparatorluğuna karşı ortak sefer düzenlenmişti.

Fransa Kralı 'da çeşitli nedenlerden ötürü Osmanlılara elçiler göndererek askeri destek isteğinde bulunuyordu. Fransa'ya yapılan askeri yardımlar Peçevi tarihinde şu şekilde ifade edilmiştir. *“Bu defa yine Fransa Kralı, Padişaha layık hediyelerle elçiler göndererek, donanmadan bir miktar gemi ile yardım olunması rica edilmişti. Bunun üzerine derya korsanlarının namlılarından ve Karlı ili sancağından vali bulunan Turgutça Bey, yirmi kadar seçme kadirga ile gönderilmiştir”*¹¹⁵

Tüm bunlarla birlikte doğu Akdeniz'deki ticari canlandırmayı hedefleyen Osmanlılar, Fransa'ya verdikleri kapitülasyonlar ile ticaretin canlılığını sağlamak ve ticaretin hacmini

¹¹⁵ Peçevi, İbrahim, *Peçevi Tarihi*, haz., Murat Uraz, (İstanbul: Neşriyat Yayınları, 1966), 184.

de artırmayı amaçlıyorlardı. Özetle Akdeniz’de egemen güç olup bu bölgedeki ticareti canlandırmak ve gelirlerini artırmak isteyen Osmanlılar için Fransa ile yapılan anlaşma tam olarak bu amaçlara hizmet ediyordu.

5.2.5 İNEBAHTI SAVAŞI

Akdeniz’deki siyasi ve ekonomik hedefleri doğrultusunda önce Rodos adasını alan Osmanlılar ardından başarılı korsan faaliyetleri, Preveze zaferi, Barbaros Hayreddin Paşanın katkıları ve Fransa ile ortak yapılan seferler ile bu amaçlarına ulaşmaya doğru ilerliyordu. Tüm bunlarla birlikte Hristiyan korsan gemileri tarafından üst olarak kullanılan ve Mısır üzerinden doğu ticaretini yapan gemilere¹¹⁶ büyük zarar veren Kıbrıs adasının 1571 yılında Osmanlı İmparatorluğu sınırlarına kesin olarak katıldı.

Kıbrıs adasını geri almak amacıyla Papalığın öncülüğü ile Venedik ve İspanya gibi Akdeniz’ de önemli deniz gücü olan devletler tarafından haçlı donanması oluşturuldu. Osmanlı donanması ile Haçlı donanması 7 Ekim 1571 tarihinde İnebahtı körfezinde karşı karşıya geldi. Savaş sırasında kullanılan ve kaybedilen donanması sayıları farklı olsa da, Osmanlı donanmasının büyük bir bölümü bozguna uğrayarak savaş dışı kaldı. Osmanlı donanmasından sadece Uluç Ali paşa yapmış olduğu başarılı manevralar ile savaş alanından otuza yakın gemi ile kaçmayı başardı.

Her ne kadar altı ay içerisinde Osmanlı tersaneleri yeni bir donanma gücü yapmış olsa da İnebahtı yenilgisi ile birlikte uzun süredir Akdeniz’de devam eden Osmanlı üstünlüğü ve 15. Yüzyılda başlayan Osmanlı yenilmezlik algısı¹¹⁷ derin yara almış oldu. Bunların hepsinden öte Osmanlı donanması bu savaşta çok tecrübeli kaptan tayfalarını kaybetmişti. Bir anlamda kaybedilen gemilerin ve topların yenisi yapmak Osmanlı kaynakları için kolaydı fakat tecrübeli insan eksikliğini gidermek aynı ölçü de kolay değildi.

Avrupalı devletler tarafından ise bu savaş aslında büyük bir galibiyet değildi çünkü Kıbrıs adası geri alınamamış, Osmanlılar kısa sürede tekrardan büyük bir donanma inşa etmiş ve 1574 yılında Tunus tamamen Osmanlı topraklarına katılmıştı. 16. Yüzyılın sonlarına

¹¹⁶ Bostan, İdris, *Osmanlı Akdenizi*, (İstanbul: Küre Yayınları, 2017), 214.

¹¹⁷ Barbero, Alessandro, *İnebahtı*, çev., Erdal Turan, (İstanbul: Alfa Tarih, 2017), 597.

doğru ise “İngiliz korsanlarının Akdeniz’de verdikleri zarar önemli derecede artmış, Venedik gemileri bunların başlıca kurbanı olmaya başlamıştı.”¹¹⁸

5.3 HİND DENİZ SEFERLERİ

5.3.1 KEMAL REİS

Osmanlılar coğrafi keşiflerden ve onların etkilerinden habersiz değil aksine haberleri olduğu ve önlemler alıp takip ettikleri bir durumdu. Bunun en önemli işareti Yavuz Sultan Selim’in selefi olan II. Bayezid döneminde Kemal Reis’i Portekizlilere karşı Memlük’lülere yardım etmesi için göndermesi olarak kabul edebiliriz. Bu olay iki İslam devleti arasındaki basit bir yardımlaşmadan daha da ötesindedir.

Belirtmekte fayda vardır ki bu değişen ticaret yollarının ve Portekiz’in sağlayacağı üstünlüğün farkında olan ve bu yüzden Memlük Sultanı ile görüşüp tedbir almasını isteyen bir devlet daha vardı, Venedik. “1504 senesinde Venedik’ten yola çıkan mücevher alıcısı rolündeki özel elçi Francesco Teldi’nin başlıca görevi Memlük Sultan’ı Kânsûh el-Gâvrî’ye ulaşıarak Portekiz tehdidi altındaki Venedik-Memluk ticaretinin geleceğini tayin etmek üzere ne gibi önlemler alınacağı üzerine mütalaada bulunmak ve Hindistan’dan yola baharat yüklü on dört geminin Lizbon’a ulaştığını, on iki geminin yolda olduğunu, on altı tanesinin de Portekiz’de hazırlandığı haberlerini vermektir.”¹¹⁹

Kızıldeniz üzerinden Akdeniz’e uzanan ticaret “Doğu ticaretinin en mühim yolu Kızıldeniz’den geçiyordu. Bu ticaret Malaka boğazından, Malabar sahili limanlarından başlayarak Hindistan’a oradan Basra körfezine ve Irak’taki Dicle, Fırat nehirleri ve kervansaraylar vasıtasıyla Suriye limanlarına gelmekte idi. İskenderiye ile İskenderun arasındaki Akdeniz limanları bu ticaretin vardığı en mühim mahreçlerdi. Sahiplerine büyük menfaatler sağlayan bu ticaretin maddeleri şeker, hurma, fildişi, kıymetli taşlar, sinameki, turunçgiller, pamuk ve baharat teşkil ediyordu.”¹²⁰

¹¹⁸ Bostan, İdris, *Adriyatik’te Korsanlık*, (İstanbul: Timaş Yayınları, 2009), 47.

¹¹⁹ Gani, Burak Erol, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 2013, C6, S24.

¹²⁰ Orhonlu, Cengiz, "16. Asrın İlk Yarısında Kızıldeniz Sahillerinde Osmanlılar". *Tarih Dergisi / Turkish Journal of History* 12 (2011): 1-24

Bu ticaret sadece bunlar ile sınırlı kalmıyor aynı zamanda köle ticareti de önemli bir yer teşkil ediyordu ve başta Venedik olmak üzere birçok Akdeniz ticareti yapan devletin olumsuz yönde etkileneceği bu gelişmeye Osmanlıların önlem almaları gerekiyordu. Portekizlilerle problem yaşayan Yemen Sultanı Amir Tâhriir ve Gücerât Sultanı olan Muzaffer Şah'ın Mısır Sultan'ı Kansu Gavri'ye yardım çağrısı yaptılar.

5.3.2 SELMAN REİS VE RAPORU

*“Osmanlı kaynaklarına göre ise levent tayfasından Cezâyir-i Garb'da yetişmiş, denizcilik bilgisine sahip, Akdeniz'de pek çok savaşa katılmış ünlü bir korsan denizci”*¹²¹ olan Selman Reisin 1511 yılında bu yardım çağrısı veya yardım talebinden sonra Osmanlılar görevlendirmesi ile Mısıra gitti. Kâtip Çelebi Selman Reis'i ve görevi dolayısıyla yaptıklarını şu şekilde aktarır;

*“Bundan önce geçmiş Osmanlı sultanları zamanında, geçmişinde birçok zafer destanları bulunan askerinin Hind Denizi'ne varması gerçekten olmamışken dokuz yüz otuz iki yılında (1525/1256) yeri yüce padişah, Selman Reis adındaki korsanı o tarafa kapudan ve serdar edüp yirmi parça kadırgayla Süveyş limanından Yemen diyarına gönderdi. Bu Selamn Reis de Yemen ve Aden kıyılarına varup din ve devletin kötülüğünü isteyen kötü düşüncelileri yağma ve talan ett; o diyarın kabile reisleri ve Arapları onların korkusundan türlü armağanlarla peşkeşlerle kulluklarını arz ettiler, baş ve haraç göndermeyi üzerlerine aldılar.”*¹²²

Selman Reis 1515 yılında donanması ile birlikte Hindistan'a doğru yola çıktı, Portekizlileri bölgeden uzaklaştırmak amacıyla. Selman Reis, Diu limanına vardığında Gücerat Sultanı ile ittifak yaparak Portekizlileri bölgeden göndermek amacıyla faaliyetlere başladı. Fakat Portekiz'de olası saldırılara karşı tedbir almış, Gola kalesini güçlendirmiş, yeni kuleler inşa edip toplar yerleştirerek kaleyi eskisinden daha sağlam

¹²¹ Bostan, İdris, “Selman Reis”, İslam Ansiklopedisi, (İstanbul: DİA, 2009), C36, 97.

¹²² Çelebi, Kâtip, haz, Seda Çakmakçıoğlu, *Tuhfetü'l Kibâr Fî Esfâri'l – Bihâr*, (İstanbul: Kabalcı Yayınevi, 2007), 43.

konuma getirmişti. Kalenin savunma hattını aşamayan Osmanlı donanması Yemen'e döndüler.

Selman Reis hem güvenlik amacıyla hem de cephanesinin bir kısmını bırakmak amacıyla Kamaran adasında bir kale inşasında bulundu. Portekizlilere karşı yardım dilenen Yemen Sultanı Âmir b. Tâhir', erzak sorunları yaşayan Osmanlı donanmasının yardım çağrısına olumsuz karşılık verince, Yemen sahilleri Osmanlı donanması tarafından yama edilerek gerekli erzak sağlandı.

Yemen Sultan Âmir'in bu hareketine ceza olarak, Hüseyin Bey Sultanın düşmanları olan zeyidilerin yardımıyla 20 Haziran 1516'da Zebid'i fethetti. Yemen limanından Hindistan'a doğru yola çıkmaya hazırlanan iki kalyon yakalandı, bu kalyonların içerisinde Yemen Sultanına ait eşyalar olduğu ortaya çıkınca el konuldu.

El konulan bu iki kalyona Osmanlı donanmasında görevli askerler yerleştirilip Muzaffer Şah'a mektup gönderildi. Bu mektup bölge hükümdarlarının çeşitli nedenlerden dolayı taraf değiştirerek Portekizlilerin tarafına geçmesini önlemek amacıyla yazılıp, Osmanlının Yemen fethi ile birlikte bölgedeki gücü ve Portekizlilere karşı girişeceği mücadele anlatılmaktaydı. Selman Reis zorluklarla geçen Aden kuşatmasının ardından başarılı olamayacağını anlayınca Cidde'ye dönmek zorunda kaldı.

Bu sırada Mısır'da bulunan Yavuz Sultan Selim tarafından Selman Reis Kahire'ye çağırıldı. Selman Reis Cidde'den Kahire doğru yola çıkacağı sırada Portekizlilerin büyük bir donanma ile Cidde'ye saldıracağı bilgisi gelince bir süre daha bekleme kararı aldı.

Güçlü bir donanma ile kararlı bir şekilde Portekizliler Cidde'ye saldırdı, Selman Reis Portekiz donanmasını kesin olarak mağlup edemese de, Portekizlilerin karaya çıkarak şehri ele geçirmesini engellemiş oldu. Bu savaşlar aynı zamanda iki farklı gemi teknolojisinin karşı karşıya geldiği önemli bir deniz savaşı olmuştur. Akdeniz bölgesine uygun olan Osmanlı donanmasına ait kadırgalar ile Okyanus donanmaları karşı karşıya geldi. 1523 yılında Cidde Beyi Hüseyin ile birlikte Selman Reis tekrardan Yemen'e doğru yola çıktı.

Donanmasının sefer için gerek duyduğu hazırlıkları tamamlamasının ardından Selman Reis Kamaran adasının Portekiz donanması tarafından işgal edildiğini anlayınca donanması ile birlikte adaya çıkarak kontrollü tekrardan ele geçirdi. Selman Reis bu

seferinde de bir önceki seferinde olduğu gibi sadece Portekizlilerle değil, yerel hükümdarların bazılarıyla da mücadele etmek hatta savaşmak zorunda da kalıyordu. 1525 yılında Mısırda Ahmet Paşa tarafından çıkan isyanı bastırmak için bölgeye İbrahim paşanın geldiği bilgisini alan Selman Reis, Vezir-i âzam ile görüşmek üzere tekrardan Kahire'ye döndü. Selman Reis Kahire'deki buluşmada İbrahim Paşa'ya bölge hakkında detaylı bilgiler vererek hazırladığı raporu sundu.

Selman Reis, 2 Haziran 1525 tarihinde hazırladığı raporda, Kızıldeniz'deki Osmanlı Donanmasının varlığını özetleyerek bir an önce Osmanlı donanmasının Hint okyanusunda boy göstermesinin gerektiğini aksi halde Portekizlilerin güçlenerek Osmanlıya saldıracağı ön görüşünde bulunmuştur. Aynı zamanda raporda Hint deniz yollarının ticari olarak önemi de vurgulanmaktadır.

Selman Reis raporunda Portekizliler Hint deniz yollarındaki üstünlüğü ile sağladığı faydaları da anlatmıştır. Selman Reis raporunda Osmanlı donanmasının mevcudunu bildirirken başarda, kadirga, kalyata ve kayık mevcutlarına kadar bildirmekle kalmamış aynı zamanda farklı top çeşitlerini sayılarına kadar ve bu toplar için kullanılacak gülle ve baruta kadar belirtmiş, emrinde ki insan gücü sayısına da raporunda yer vermiştir.

Yine aynı raporda Portekizlilerin karadaki mevcut askeri gücüyle ilgili tahminlerde bulunmaktadır. Osmanlı donanmasının mevcudunu özetledikten sonra mücadeleye hazır olduklarını ve başarı sağlayacaklarını vurguladığı şu cümlesinden anlayabiliyoruz,

“Hak alimü'l-allamdır ki her bir gemi ağız açmış birer ejderhadır. Bu diyara gelüb ve bu yarakları ve bu gemileri görmeyen ahvaline muttali olmaz dillerle tabir değildir. Ve mezkûr gemilerün ve yarakların Cidde'de zelil olub yattuğun görüp ve ol canibde Portakal melunun cünbüşün ve harekâtın işitdükte bi-ihtiyar acımamak mümkün ve müyesser değildir. Ve mezkûr gemiler ve yaraklar bunda mevcut olduğu cihetten Portakal gelüb Tur denizine dahilmemişdir. Tur denizine gelmemeğe bais bu gemiler ve bu yaraklar havfından olmuştur. Amma amele gemeyüb bu gemilerle sefer olmadığın malum olacak (veya edinecek!) büyük cemiyetle bu diyara gelmek mukarrer ve mübeyyendir.

*Zira ki melun Portakalın bu gemilerden ve bu yaraklardan gayri adûsı kalmamışdır.*¹²³

Selman Reis raporunda civardaki Portekiz güçlerini, kontrolleri altındaki limanları, kaleleri ve tüm bunlardan elde ettiği tahmini geliri de raporunda detaylı bir şekilde belirtmektedir. Portekizlilerin limanlardaki asker ve tüfekli asker mevcuduna kadar raporda belirtilmiştir.

Aynı zamanda Selman Reis raporunda bölgenin özellikleri hakkında bilgiler ve müttefiklerin kaç günlük mesafede olduğundan Mısır'da çok talep gören ticari ürünlere kadar birçok detayı da belirtmiştir. Rapor dikkatli incelendiğinde Osmanlıların Hint deniz yolunu önemle takip ettiğini ve hem tedbir hem de bu bölgede Portekizlilere karşı eylem planlarının olduğunu anlayabiliriz.

Selman Reis bölgede yerel hükümdarlarla ve kabilelerle yaptığı savaşlar sonucunda Yemen'in kalan yarısını ve Aden'i ele geçirdi ki bu Hint deniz yollarında ticaret yapan Portekizlilere karşı önemli bir üstünlük anlamına gelmektedir. Portekizliler ne kadarda Okyanuslarda yolculuğa uygun tipte gemiler kullansalar da, fırtına zamanında korunmak, uzun yolculuklarda ikmal yapmak, hem korsanlara hem de bölgesel devletlere karşı savunma amacıyla bu hat üzerinde ki ada ve limanlara şiddetle ihtiyaç duymaktaydı. İstanbul'dan Selman Reis'e gönderilen yardım aslında bir anlamda da raporun ciddiyetle dikkate alındığı anlamına da gelmektedir.

Bir süre daha bölgede kalarak Portekizlilerle çeşitli kere karşı karşıya gelip bir takım zaferler kazanmıştır Selman Reis. Yemen serdari Hüseyin Bey ile yaşadığı anlaşmazlık sonucunda Selman Reis öldürülmüştür. Selman Reis'in öldürülmesi Osmanlılar açısından çok olumsuz bir olay olmuştur. Bölgede yıllarca verdiği çetin ve sabırlı mücadeleler ile Portekizlilerin bölgede ki varlığını ciddi oranda önlemiş, aynı zamanda bu yıllar içerisinde çok önemli tecrübeler kazanmıştı.

Yazdığı rapor ve İbrahim Paşa ile yaptığı görüşme sayesinde Osmanlıların dikkatini bu bölgeye ve dolayısıyla Portekiz tehlikesine çevirmeyi de başarmıştı.

¹²³ Özbaran, Salih, *Ummunda Kapışan İmparatorluklar Osmanlı ve Portekiz*, (İstanbul: Tarihçi Kitapevi, 2013), 53.

Selman Reis yaptığı seferler ile kısmen başarılı olmuş olsa da Portekiz donanması mevcut deniz ticaret yollarının yönünü değiştirmek ve eski yollar üzerindeki rakiplerine zarar vermek için özellikle Kızıldeniz bölgesinde ve bu bölgedeki limanları denetim altına almaya çalışıyor, doğu Akdeniz limanlarına gitmeye çalışan tüccarların gemilerine engel olmaya çalışıyordu. Bu durum şüphesiz Osmanlı'nın Akdeniz'de sürdürdüğü ticari gücünü zarara uğratiyordu. Çünkü doğu Akdeniz limanlarına ulaşamayan her gemi Osmanlı transit ticareti için birer maddi zarardı.

5.3.3 SÜLEYMAN PAŞA

Aynı zamanda Kızıldeniz bölgesindeki yerel sultanlıklardan bazıları da Portekizlilerle mücadele içinde oldukları için Osmanlıları yardım çağırıyorlar ve Portekiz' karşı bir sefer düzenlenmesini tekrar tekrar istiyorlardı. Portekizlilerden çok zarar gören Gücerat¹²⁴ padişahı Sultan Süleyman'dan yardım isteyenlerin başında geliyordu.

Osmanlı İmparatorluğu Akdeniz üzerinden çok güçlü bir donanmaya sahip olsa da bunları Kızıldeniz' e geçirmek mümkün değildi, bu nedenden dolayı Kızıldeniz üzerinde çeşitli tersaneler kurdurdular.

Fakat kurulan tersanelere hammadde ihtiyacı sağlamak bir o kadar zordu. Tüm zorluklara karşın Süveyş tersanesinde yapılan gemilerle birlikte Osmanlı'nın Kızıldeniz mevcudu iyice güçlenmişti. *“Hazırlıkların tamamlanmasından sonra burada inşa edilen seksen parçalık donanma, aralarında 7.000 yeniçerinin de bulunduğu 20.000 kadar muharip ve kale muhasarasında kullanılacak büyük toplarla 30 Muharrem 945'te (28 Haziran 1538) Süveyş'ten ayrıldı.”*¹²⁵

Osmanlı donanmasında yaşanan bu gelişmeler *“Portekizlileri Hint Okyanusu'ndan kovmak için Süveyş'te yeni bir Türk donanmasının inşa edildiğine dair kayı verici haberler Venedik yoluyla Lizbon'a 1537 yılının sonlarına doğru ulaşmıştı.”*¹²⁶ Süleyman Paşa komutası altındaki donanma ile Korondil ve Cide gibi limanlara uğrayarak Aden

¹²⁴ Çelebi, Kâtip, haz, Seda Çakmakçıoğlu, *Tuhfetü'l Kibâr Fî Esfâri'l – Bihâr*, (İstanbul: Kabcacı Yayınevi, 2007), 75.

¹²⁵ Afyoncu, Erhan, *“Süleyman Paşa”*, İslam Ansiklopedisi, (İstanbul: DİA, 2010), C38, 97.

¹²⁶ ÖNALP, Ertuğrul, *“Hadım Süleyman Paşa'nın 1538 yılındaki Hindistan Seferi”*, Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi OTAM 23 (2015): 195-239.

limanına ulaştı. Süleyman Paşa Aden'e vardığında ilk iş olarak daha önceden Portekizlilerle antlaşma imzalayan Aden hükümdarını öldürttü.

Bu harekatiyle Portekizlilerle ticaret yapmak isteyen veya düşüncesinde olan bölge sakinlerine bir mesaj iletliyordu. Bu olayın ardından Süleyman Paşa, Aden'i ele geçirerek Osmanlı topraklarına kattı. Aden'e bir sancak beyi ve 500 kişilik asker ve üç kadırga bırakarak yoluna devam etti.

Süleyman Paşa bir sonraki hedefi olarak Diu'yu seçmişti. Çünkü Diu Portekizliler'in Hint deniz yolculukları için önem teşkil eden stratejik bir bölgeydi. Süleyman Paşa emrindeki donanmayla birlikte 1538 yılında Diu önlerine ulaştı. Diu'daki (Diu Portekizlilerin Hindistan bölgesinde sahip oldukları en kuvvetli bölgeydi) kale karadan ve denizden kuşatma altına alındı.

Hem Portekizlilere karşı yerel Gücerat kuvvetlerinin desteğini alan Süleyman Paşa yoğun topçu atışlarıyla birlikte savaşı başlattı. Süleyman Paşa Gücerat kuvvetlerine kara desteği sağlamak için askerlerinin bir kısmını denizden karaya çıkartmak istese de, çıkan fırtına yüzünden başarılı olmadığı gibi donanmasını güvenli bir koyda demirletmek zorunda kaldı. Fırtınanın dinmesiyle birlikte tekrardan Diu önlerine gelen Süleyman Paşa savaşa kaldığı yerden devam etti.

Yoğun topçu atışıyla devam eden savaş adada önemli hasarlara neden oldu. "*Öbür taraftan Diu'nun yeni hükümdarı Mahmud'da Portekizlilerin çıkarlarına hizmet etti ve Osmanlılara erzak vermedi.*"¹²⁷

Dış kale ve dış surlar iş görmez hale gelince Portekizliler iç kaleye çekilmek zorunda kaldılar. Savaş tüm şiddetiyle devam etse de iç kale bir türlü ele geçirilemedi ve Süleyman Paşa 6 Kasım 1538 gecesini Diu'dan ayrıldı.

Dönüş yolu sırasında birçok limana uğrayan Süleyman Paşa, en son Yemen'e uğrayarak bu eyaleti düzene soktu ve Portekizlilere karşı tedbirler aldı. Osmanlıların ilk büyük Hint deniz seferleri istenildiği gibi geçemese de bölgede birçok limanın kontrolü sağlandı ve Kızıldeniz'de Portekizlilere karşı önemli tedbirler alındı.

¹²⁷ İnalçık, Halil, *Rönesans ve Avrupa*, (İstanbul: İş Bankası Yayınları, 2016), 136.

5.3.4 PİRİ REİS

1547 yılında bölgedeki Osmanlı donanmasının başına Portekizlilere karşı mücadeleye kararlı bir şekilde devam etmek için Piri Reis atandı. Yukarı da farklı örneklerle belirtmiş olsak ta, Osmanlıların tek düşmanı Portekiz değil sürekli taraf değiştiren yerel yöneticilerin de olduğunu unutmamak gerekir. Çünkü bu yerel yöneticilerin taraf değiştirmesi Osmanlı donanmasının Portekizlilerle savaşmadan çözmesi gereken yeni problemler ve kazanması gereken yeni savaşlar anlamına gelmektedir.

1547 yılında toplamda 60 gemiden oluşan donanması ile sefere çıkan Piri Reis, Aden açıklarına ulaştı. Bu sırada adanın açıklarında 3 Portekiz gemisi görünmesiyle birlikte bu gemileri yakalatıp içindekileri esir aldı ve Portekizlilere ait gemileri yaktırdı. Piri Reis Aden’i kuşattı ve bu kuşatma yaklaşık 18 gün sürdü fakat ada sonunda fethedildi. 3 Şubat 1549 yılında gerçekleşen bu fetih haberi İstanbul’a ulaşınca “*Divan-ı Hümayûn, Pîrî Bey’in bu başarısından dolayı, yıllık tahsisatını 100.000 akçaya çıkardı.*”

“*Kanunî Sultan Süleyman, İran’a karşı yaptığı savaşta kesin bir sonuca varabilmek için Süveyş ile Basra arasında doğrudan irtibat kurmanın gerekli olduğunu idrak etmişti. Bunu gerçekleştirmek için önce Hürmüz’deki Portekizlileri bertaraf etmeye karar verdi.*”¹²⁸

Osmanlılar 1552’de Piri Reis komutasın altındaki donanmayla tekrar sefere çıkıp Hürmüz’ü kuşatsalar da Akdeniz’deki gibi kesin bir zaferler dönemediler. Piri Reis bölgede önemli başarılar elde etse de farklı nedenlerden dolayı tam anlamıyla arzu edilen kesin zafere ulaşamamıştır. Tüm bunlara karşın bölgede yerel hükümdarlara karşı Osmanlı hâkimiyetini sağlamada çok önemli başarılar kazanmış ve Portekizli gemilere rahat vermeyerek büyük zararlara yol açmıştır.

1553 yılında Kanuni Sultan Süleyman’ın emriyle Piri Reis’in boynu vurulmuştur. Ölüm nedeniyle ilgili kesin bir fikir birliği olmasa da, dönemin nişancısı olan Celal-zâde Mustafa Çelebi eserinde bu olayı şu şekilde açıklamaktadır. “*Pîrî Bey donanmayı alıp Basra’ya götürdükten sonra rüşvet meselesi duyuldu ve donanma komutanı Mısır’a*

¹²⁸ Önalp, Ertuğrul, Tarih Araştırmaları Dergisi Cilt: 29 Sayı: 47 Sayfa: 001-021 Yayın Tarihi: 2010

alınarak idam edildi ve yerine donanma işlerinden iyi anlayan Sîdî Ali Bey tayin edilerek Basra'ya gönderildi ve oradaki donanmanın Mısır'a getirilmesi kendisine emredildi.”¹²⁹

5.3.5 SEYDİ ALİ REİS

Süveyş'e doğru yola çıkan Seydi Ali Reis, Umman sahillerine yaklaştığı sırada Portekizliler tarafından Hindistan Genel Valisi olarak görevlendirilen Alfonso de Noronha'nın oğlu Fernando'nun komutasında ki Portekiz gemileriyle karşılaştı.

Seydi Ali Reis komutasında ilk defa düşmanla karşılaşan Osmanlı donanması bu mücadele de gösterdiği başarı sayesinde Fernando komutasında ki Portekiz donanması geri çekilmek zorunda kaldı. Sonrasında tekrardan Fernando komutasında ki Portekiz donanması ile karşılaşan Seydi Ali Reis, Portekizliler ile zorlu ve yıkıcı etkileri olan savaş yaşadı, iki tarafta önemli kayıplar vermiş olsa da, Seydi Ali Reis çekilmek zorun kaldı. Seydi Ali Reis sonunda Sûret Limanına ulaştı ve karayolu ile İstanbul'a doğru yola çıktı. Yaklaşık dört yılın süren uzun ve mecaralı yolculuk sonunda önce İstanbul'a ardından padişahın bulunduğu Edirne'ye ulaştı ve yolculuk boyunca başından geçenleri aktardığı kitabını padişaha sundu.

Seydi Ali Reis'in bu yaklaşık olarak dört yıl süren yolculuğu sırasında kendisinden haber alınamayınca öldüğü düşünülerek yerine yani Süveyş Kaptanlığına Hızır Reis atanır. Portekizliler kendilerine karşı yapılacak olası saldırılara karşı büyük bir hızla Hint denizinde bulunan ve stratejik önem arz eden irili ufaklı birçok adayı işgal etmeye başlar. Bu saldırılar karşısında Açe hükümdarı Sultan Alâüddin, Kanuni Sultan Süleyman'dan yardım istemek üzere elçisini gönderir fakat elçi İstanbul'a ulaştığında Sultan Süleyman Zigetvar seferinde vefat etmiştir.

Osmanlılar tekrardan yardım göndermeyi kabul eder ve bu amaçla Kurdoğlu Hızır Reis yirmiden fazla gemi ile sefere çıkar. Hızır Reis esas görev bölgesine varmadan Yemen'de isyan çıktığı haberi gelir ve donanma isyanı bastırmak ile görevlendirilir. Yemen isyanı yüzünden Hindistan'a yapılması planlanan Osmanlı deniz seferi yapılamaz ve sonuncusu olur.

¹²⁹ Celalzade Mustafa Çelebi, haz., Ayhan Yılmaz, *Tabakâtü'l Memâlik ve Derecâtü'l-Mesâlik*, (İstanbul: Kariyer Yayıncılık, 2011), 331.

5.4 HİND DENİZ SEFERLERİNİN SONUCU

Portekizliler de Osmanlı kuvvetlerini bölgeden kesin olarak atamadıkları için Osmanlı bölgesine giden ticaret gemilerini yakalamaya veyahut batırmaya çalışarak, o bölgedeki ticaret ağını zayıflatmaya çalışmışlardı, bunun örnekleri mühimme kayıtlarına şu şekilde yansımıştır,

“[Yev]mü'l-Hamîs, fî 13 Rebî'u'l-evvel, sene: 972, Kostantiniyye

Yazıldı.

Sefer Beğ âdemi Ca'fer'e virildi. Fî 14, mâh-ı mezbûr.

Mısır beğlerbeğisine hüküm ki:

Bundan akdem cenâb-ı emâret-me'âb Mekke-i Mükerrerme Şerîfi Hasan dâmesa'dühû ile Dergâh-ı Mu'allâm'a mektûb gönderüp; "Portugal-ı bed-fi'âlün ba'zı gemileri diyâr-ı Hind'den gelen tüccâra deryâda zarar u ziyân itmekden hâlî olmadukların" i'lâm idüp melâ'in [ü] hâsirînün def'-ı zararı için Aden cânibine Donanma-i Hümayûnum varmak lâzım olduğu ecilden sancağ-ı hümayûnumla Süveyş Kapudânlığı Seferdâme izzühûya tevcîh olunup ol cânibe irsâl olunup kadirge ve kaliteden on pâre onanma gemileri hâzır olmasın emridüp buyurdum ki

Hükm-i şerîfüm varıcak, kadirge ve kaliteden on pâre gemiyi cemî'-ı âlât üesbâbı ve sâyir yat u yarağıyla hâzır u müheyâ idüp mahrûse-i Mısır'da bulunan kallâb ve sâyir siyâsete müstehik olmayan mücrimlerden kürekcinin tedârük idüp âdet-i kadîme üzre maslahatların ve havâyecilerin eger peksimad ve eger gayridür, cümle tedârük idüp ve her gemiye yiğirmi beşer tüfenkci ve yirmi beşer oklu ve yaylu Çerâkise ve tüfenkçilerden ve azeblerden pîr olmayup sefere ve darbe ve harbe kâdir olanlarından cengci ta'yîn idüp vakti ve mevsimi ile Aden tarafına irsâl idesin ve gönderilen donanma gemileri kifâyet kadar zahîre götürmeğe mütehammil olmamağın kifâyet idecek mikdârı bir kalyona azıkların oyup Aden'e bile gönderesin ki, inşâ'llâhü'l-E'azz ol câniblere varup mülâkî oldukdaümmîzdür ki, Hak sübhânehû ve te'âlâ

hazretlerinin ulüv-i inâyeti ile feth u nusret ve envâ'-ı yüz akılları müyesser olup a'dâ-yı makhûrun ol taraflardan mazarrat u fesâdları mündefi' olmağla eyyâm-ı sa'âdetümde deryâ tarafı emn ü emân olmağla diyâr-ı Hind'den gelen tüccârın ve vâridîn ü sâdirînün âsûde-hâl olmalarına sebep ü bâ'ıs ola; şöyle bilesin."¹³⁰

Deniz seferlerinin istenilen başarıya ulaşamamasının en büyük nedenlerinden biri de denizcilik teknolojisinde Osmanlıların Portekizlilere oranla nispeten daha geri kalmasıdır. Coğrafi keşifler bölümünde aktardığımız gibi özellikle Portekiz denizcilik konusuna uzun yıllardır büyük yatırımlar yapmıştı, 15.yüzyılın ortalarına doğru açılan denizcilik okulu bunun en net örneğidir.

Osmanlılar kadirga tipi gemiler ve Portekizlilere oranla menzili daha kısa ve daha ağır toplar kullanırken, Portekizliler daha büyük, hafif ama uzun menzilli toplar taşıyan gemilere sahipti. Bununla birlikte okyanus denizciliği tecrübesi daha eski ve daha çok olan Portekizliler özellikle Hint okyanusunda Muson yağmurlarını ve buna olarak çıkacak rüzgâr ve fırtınalar hakkında Osmanlılara oranla daha çok bilgi sahibi konumuna gelmişlerdi.

Fırtına ve rüzgâr bilgisi okyanus bölgesi için o kadar önemliydi ki, bunun en net örneğini çıkan fırtına da donanmasının büyük bir bölümünü kaybeden ve gemilerin önemli bir kısmı da karaya oturan¹³¹ Seydi Ali Reis örneğinde somut bir şekilde bulabiliriz. Detaylarıyla birçok kere açıkladığımız gibi Osmanlıların bölgede başarı kazanmasını engelleyen önemli olumsuzluklardan biri de, sürekli çıkan isyanlar ve taraftar değiştiren güvenilir yerel müttefiklerdi.

Bu durum Osmanlı donanmasının Portekizlilerle karşılaşmadan birçok kere başka görevlerde zaman ve insan kaybetmesine neden olmakla birlikte bölgede kalıcı konum sağlayamamasına neden olmuştur. Yaşanan tüm bu olumsuzluklar yüzünden bölgeye kesin olarak hâkim olamayacağını anlamalarının ardından Portekiz ile barış yapmayı denediklerini mühimme defteri kayıtlarından görebiliyoruz;

¹³⁰ 6 Numaralı Mühimme Defteri (973/1564/1565), (Ankara: BOA Yayın No:28,1995), 142.

¹³¹ Seydi Ali Reis, haz., Mehmet Kiremit, *Mar'Âtül-Memâlik*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1999), 24.

“Portugal kralına nâme-i şerif

İki devlet arasındaki dostluk tesisi amacıyla gönderilecek Portekiz elçisinin çeşitli sebeplerden gecikmiş olmasının Osmanlı tarafında, Portekiz’in dostluk tesisinden vazgeçtiği şüphesine yol açmaması, elçinin gönderilmek üzere olduğu hususunda göndermiş olduğu mektubun alındığı, Portekiz elçi gelip dostluk tesisi hususu kara bağlanana kadar Portekizliler’in gerek Cezayir ve gerekse Hindistan taraflarında güvenlik içinde olmaları, iki devlet arasındaki dostluğa aykırı herhangi bir harekette bulunulmaması hususunda bu bölgelerdeki Osmanlı hâkimlerine tenbihte bulunulduğu, ancak buralardaki insanların bir an önce sıkıntı ve tereddüitten kurtulmaları için de elçinin biran önce gönderilmesi.”¹³²

Osmanlılar Kızıldeniz üzerinden Hint okyanusuna yaptıkları büyük deniz seferlerinden başarı alamayınca artık bu tip harekâtlardan eskiye oranla kısmen vazgeçerek daha çok korsanlık hareketleri, bölge halkına silah desteği, liman ve kalelerin korunması gibi yöntemleri kullanarak Portekiz’e karşı bölgede önemli bir savunma gücü oluşturdular.

Zaten 16. Yüzyılın sonlarında ve 17. Yüzyılın başlarında Hint denizine iki yeni ve güçlü donanma devreye giriyordu, İngiliz ve Hollanda donanmaları Hint ticaretinden pay almak için bu deniz yollarında boy göstermeye çalışıyordu.

Aynı zamanda bu iki devlet şunu kesin olarak biliyordu ki, bu deniz yollarında istedikleri başarıyı sağlamak için öncelikle Portekiz donanmasını mağlup etmeleri gerekmektedir. Portekiz’in yenedünya keşifleri ve Hint deniz yollarında başarıları sayesinde ekonomik ve siyasi olarak güçlenmişti ve bu durum Osmanlıları olduğu kadar İngiliz ve Hollandalıları da rahatsız ediyordu.

16. Yüzyılın sonlarına doğru Osmanlılar korsan faaliyetleriyle birlikte sınır koruma faaliyetlerine yönelmişti, Hollanda ve İngiliz donanmasının varlığı

¹³² 5 Numaralı Mühimme Defteri (973/1565/1566), (Ankara: BOA Yayın No:21,1994), 31.

nedeniyle Portekizlilerde eskisi kadar Osmanlı topraklarına yoğun saldırımlarını sürdürdüler.

16. Yüzyılın başlarında Kızıldeniz ve Mısır üzerinden yapılan ticaretin hacminde Portekizlilerin Hinde deniz seferleri yüzünden ciddi oranda azalmaya başlamıştı, bunlara önlem olarak Osmanlılar tarafından başlatılan Hint deniz seferleri sonucunda kazanılan başarılar sayesinde hem Hint denizinde Portekizliler rahat ticaret yapması ve kesin egemenlik kurması önlenmişti hem de bir süre daha da olsa mısır üzerinden yapılan ticaret olumlu yönde gelişmeler yaşanmıştı. *“1588’de İngiltere’ye karşı hareket eden İspanya Armadasının Kuzey denizinde bozguna uğramasından sonra İngiliz korsanları İspanyol-Portekiz gemilerine karşı saldırılarını artırdılar; sonuçta Lizbon’a baharat ithalinde hızlı bir düşüş başladı.”*¹³³

¹³³ İnalçık, Halil, *Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi – I*, çev., Halil Berktaş, (İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2016), 436.

6. SONUÇ

Coğrafi keşiflerle birlikte yeni kıtalar keşfedilmiş ve bu kıtalardaki bakır kaynaklar Avrupalı devletlerin kullanımına ve sömürüsüne açılmıştı. Bu kaynakların ilk akla gelenleri yüksek oranda altın, gümüş ve bakır gibi değerli madenler, köle ticareti için uygun ve savunmasız kadın ve erkekler, yeni topraklardaki doğada yetişen hayvan ve besleyici gıda ürünleriydi.

Aynı zamanda keşiflerle birlikte daha önce denenmemiş ve bilinmeyen deniz yolları denenmiş, Afrika kıtası dolaşarak Hindistan'a kadar ulaşılmıştı. Bu yeni deniz yolları keşfedilmeden önce doğudan gelen ticarete söz konusu değerli maden ve baharatlar çeşitli kara yolları ve çeşitli iç deniz yolları üzerinden Akdeniz bölgesinde ki limanlara ulaşıyordu. Buradan Avrupa'daki alıcılarına doğru yola çıkıyordu, dolayısıyla bir anlamdaki bu dağıtım limanlarını kontrol altında tutan devlet veya devletler bu ticareten yüksek gelir elde ediyordu.

Yeni deniz yollarının keşfi ile 16. Yüzyılda uzun bir süre Portekiz ve yüzyılın sonlarına doğru ise Hollanda ve İngiltere gibi diğer Avrupalı devletler bu yeni deniz yollarını kullanıp hâkimiyet kurmaya çalışmış ve doğu ticaretinin kaynağına doğrudan ulaşıp daha ucuz maliyet ile ürünleri Avrupa'da satmaya çalışmışlardı.

Ortaçağ boyunca özellikle Avrupa'yı kasıp kavuran veba hastalığı nüfusu büyük ölçüde kırmış buda tüketimin dolayısıyla üretimin ve ticaretin azalmasına neden olmuştu. 16. Yüzyılın başlarından itibaren yüzyıl boyunca Avrupa ve Osmanlı genelinde önemli ölçüde nüfus artışları yaşanmıştı, bunun doğal sonucu olarak artan ihtiyaç maddeleri ile birlikte üretimde ve ticaret hacminde çok önemli oranda artışlara neden olmuştu.

Tüm bunlarla birlikte yenedünyadan getirilen gemiler dolusu değerli maden pazarlara sürüldüğünde arz talep dengesinde ciddi oranda değişimlere neden oluyor, artan talebe karşılık verecek üretim kapasitesi ve teknolojisi olmadığı için fiyatlarda ciddi oranda artışlar yaşanıyordu. Amerika kıtasından gemiler dolusu

değerli maden getirmesine karşın İspanya'da bile büyük oranda fiyatlarda devalüasyon yaşanıyordu.

16. Yüzyıl boyunca yaptığı savaşlarla fetih siyasetinde neredeyse altın çağını yaşayan Osmanlı İmparatorluğu ise bu gelişmelerden ekonomik olarak ziyadesiyle etkileniyordu. Her şeyden önce Akdeniz ve Hint okyanusu tarafında sınırları olmakla birlikte doğu ticaretinin iki bölgesi yani Hint okyanusu tarafı ve Akdeniz tarafında önemli limanlarla ticaret bölgelerine sahip olduğu için, bu ticaret yollarında Osmanlılar aleyhine yaşanacak tüm gelişmelerden fazlaca etkileniyordu. Doğru mallarına doğrudan ulaşılması ve Akdeniz üzerinden bu ticaretin yani Hint malları ticaretinin önem kaybetmesi, transit ticaret gelir kaynaklarının önemini belirttiğimiz Osmanlılar için çok büyük bir gelir kaybı anlamına geliyordu.

Aynı şekilde 16. Yüzyıl boyunca Osmanlı İmparatorluğu sınırlarında da nüfus önemli oranda artıyor (paralel olarak Avrupa nüfusunda da artış gözlemleniyor) ve piyasalardaki arz talep dengesinde yaşanan dalgalanmalar da doğrudan Osmanlı İmparatorluğuna olumsuz olarak yansıyor fiyatların yüksek oranda artmasına neden oluyordu.

Fiyat artışlarıyla birlikte Osmanlılar için çok önemli bir gelir kaynağı olan ve Akdeniz sınırlarından sağlanan transit ticaret vergisi de hayati bir önem kazanıyordu. Bu gelirden elde edilen para devletin nakit para ihtiyacını karşılamak için kullanılıyordu. Yeni denizyolları ile Portekiz doğrudan Hint ticaretinin kaynağına ulaşarak Osmanlıyı ve diğer vergi koyan Akdeniz devletlerini (Venedik gibi.) aradan çıkartıp bu ticareti kendileri yapmaya başlayınca Osmanlılar için hayati öneme sahip transit ticaret gelirleri azalmaya başlamıştı.

Gelirlerin azalması ve fiyatların yükselmesi Osmanlı ekonomik sistemini doğrudan ve önemli ölçüde zarara uğratiyordu. Gelirlerin azalmasıyla birlikte nakit para sıkıntısı baş gösteriyor, buna karşılık parada taşış yapılıyor fakat fiyatlardaki yüksek orandaki artış yüzünden halk ve sabit gelirli kesimler olumsuz olarak etkileniyordu.

Bütçe açıklarının çeşitli vergiler ile kapatılmayı denemesi ile Osmanlı ekonomik sistemi içerisinde çok önemli bir yeri olan tımar sistemini dolaylı yoldan olumsuz olarak etkiliyor, insanlar toprakları terk ediyor, üretimde ki istikrar bozuluyor ve Osmanlı ordusunun önemli bir bölümünü oluşturan tımar askerlerinin masrafı karşılanamadığından çoğu zaman yerlerine tecrübesiz askerler gidiyor yâda kimse gidemiyordu. Diğer bir yandan ise git gide büyüyen merkezi ordu mevcudu ve artan seferlerde nakit para ihtiyacını artırıyordu.

Ekonomik alanda yaşanan bu gelişmelere karşın Osmanlılar siyasi ve ekonomik olarak kategorize edebileceğimiz alanlarda kendilerince tedbirler almaya çalışmışlardı. Ekonomik alanda vergileri artırmak veya yeni vergiler uygulamak ki parada yapılan tağşişler aslında bunu ifade etmektedir. Fiyatların yükselmesi ve iâşe sorununa çözüm olarak ithalatı kolaylaştırmak gibi uygulamalarda bulunmuşlardır.

En önemlisi ise Akdeniz ticaretini canlandırmaya çalışıp bu ticarete elde edecekleri vergi gelirlerini artırmayı amaçlıyorlardı. Bunun yapabilmeleri için ise Osmanlılar çeşitli siyasi önlemlere başvurmuşlardı.

Önce Portekizlilere karşı Memlûk devletini askeri olarak desteklemiş ardından bu devleti kendi bünyesine kattıkları zaman doğrudan kendi sınırlarında yani Kızıldeniz ve Hint okyanusu tarafında büyük bir donanma inşa etmişlerdi. Bölgedeki Müslüman devlet ve kabilelerden gelen yardım çağrılarını¹³⁴ da dikkate alarak bölgede uzun bir süre boyunca Portekizlilerle mücadele etmişti ve bölgedeki birçok Müslüman devlete teknolojik destek sağlamıştı.

Bu mücadele ile Portekizlileri Hint okyanusunda önemli ölçüde rahatsız etmiş ve bu güzergâhta kolay hâkimiyet kurmalarını engellemişlerdi. Akdeniz tarafında ise öncelikle doğu ticaret yollarının güvenliğini sağlamaya yönelik olarak donanmasına önemli yatırımlar yapmış ve tersanelerini geliştirmişti. Ardından

¹³⁴ Özellikle Açe Sultanının, Osmanlı padişahlarına mektup yazdıklarını bilinmektedir. Örnek olarak II. Selim ile Açe Sultanının mektuplaşmaları tarih araştırmaları dergisinde 1967 yılında yayınlanmıştır. Yayınlanan bu mektupta açık bir şekilde Osmanlı Sultanından yardım istenmektedir.

önemli başarılar kazanan korsanları Osmanlı donanmasına kazandırarak kendi insan gücüne katmıştı.

Bununla birlikte Ege denizindeki adalar, Rodos adası ve Kıbrıs adası gibi önemli adaları ele geçirerek hem bu bölgedeki Hristiyan korsanları atmış, hem de kendi ticaret yollarının güvenliği açısından önemli bölgeleri ve yeni ticari limanları kazanmıştı. Yine de bu kazanımlar yetmiyordu, Akdeniz’de önemli bir güç haline gelmek ve Akdeniz ticaretinde kalıcı başarı yakalaması için İspanya donanmasını Akdeniz’de yenmesi ve Venedik tekeline kırması gerekiyordu.

Bu amaçla yukarıda belirtilen fetihler yapılmakla birlikte Fransa ile ittifak yapılmış ve yüzyılın sonlarına doğru ise İngiliz ve Hollandalılarla yapılan ticari anlaşmalar ile Akdeniz’e yeni oyuncuları sokarak güçlerin lehine dengelenmesi için hamleler yapılmakla birlikte olası haçlı birliği önlenmeye çalışılmışlardır.

Aynı zamanda yapılan bu ittifaklarla yani ticari anlaşmalarla ithalatı teşvik ederek ticaretten elde edilecek gelirin artması ve iâşe sorununa çözümde amaçlanmıştır. Son olarak incelediğimiz dönem olan 16. Yüzyıl için Osmanlılar yaptıkları bu ekonomik ve siyasi hamleler sayesinde kısa vadede durumu çağdaşlarına oranla çok büyük zararlar almadan bir anlamda geçiştirmişler diyebiliriz. Ama net bir şekilde Osmanlılar bu gelişmelerden olumsuz yönde etkilenmişlerdir. Altını çizerek belirtmekte fayda vardır ki bu tamamen 16. Yüzyıl için geçerli olacaktır.



KAYNAKÇA

Kitaplar

Akdağ, Mustafa, *Türk Halkının Dirlik ve Düzenlik Kavgası*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2017.

Akdağ, Mustafa, *Türkiye'nin İktisadi ve İctimai Tarihi*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2017.

Artuk, İbrahim, *Kanuni Sultan Süleyman Adına Basılan Sikkeler*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2000.

Barbero, Alessandro, *İnebahtı*. çev., Erdal Turan, İstanbul: Alfa Tarih, 2017.

Berkes, Niyazi, *Türkiye İktisat Tarihi*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2016.

Bloch, March, *Feodal Toplum*. çev., Mehmet Ali Kılıçbay, Ankara: Doğu Batı Yayınları, 2015.

Bostan, İdris, *Adriyatik'te Korsanlık*. İstanbul: Timaş Yayınları, 2009.

Bostan, İdris, *Osmanlı Akdeniz'i*. İstanbul: Küre Yayınları, 2017.

Bostan, İdris, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1999.

Bostan, İdris, *Osmanlılar ve Deniz*. İstanbul: Küre Yayınları, 2017.

Braudel, Fernand, *2. Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*. çev., Mehmet Ali Kılıçbay, Ankara: Doğu Batı Yayınları, 2017.

Braudel, Fernand, *Kapitalizmin Kısa Tarihi*. çev., İsmail Yerguz, İstanbul: Say Yayınları, 2015.

Demirtaş, H. Necati, *Fetvalar ile Şeyhülislam Ebüssu'üd Efendi*. İstanbul: Akıl Fikir Yayınları, 2016.

Diamond Jared, *Tüfek, Mikrop ve Çelik*. çev., Ülker İnce, Ankara: TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları, 2013.

Edward Palmer, *Thompson, İngiliz İşçi Sınıfının Oluşumu*. çev., Uygur Kocabaşoğlu, İstanbul: Birikim Kitapları, 2015.

Emecen, Feridun, *Yavuz Sultan Selim*. İstanbul: Kapı Yayınları, 2016.

Fisher, Nettleton Sydneth, *Sultan Bayezid Han*. çev., Hazal Yalın İstanbul: Kitap Yayınevi, 2014.

Genç, Mehmet, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*. İstanbul: Ötüken Neşriyat, 2015.

Ginzburg, Carlo, *Peynir ve Kurtlar*. çev., Ayşen Gür, İstanbul: Metis Yayınları, 2016.

Goffman, Daniel, *Osmanlı Dünyası ve Avrupa*. çev., Ülkü Tansel, İstanbul: Kitap Yayınevi, 2014.

Hamilton, Earl, J., *American Treasure and The Price Revolution in Spain, 1501-1650*. Harvard University Press:1965.

Hermann Kinder, Werner Hilgemann, *Dünya Tarihi Atlası*. çev., Leyla Uslu, Ankara: ODTÜ Yayıncılık, 2012.

Huberman, Leo, *Feodal Toplumdan Yirminci Yüzyıl'a*. çev., Murat Belge, İstanbul: İletişim Yayınları, 2018.

İnalcık, Halil, *Osmanlı İdare ve Ekonomik Tarihi*. Ankara: İSAM Yayınları, 2017.

İnalcık, Halil, *Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi – I*. çev., Halil Berktaş, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2016.

İnalcık, Halil, *Osmanlı ve Avrupa*. İstanbul: Kronik Kitap, 2017.

İnalcık, Halil, *Rönesans ve Avrupa*. İstanbul: İş Bankası Yayınları, 2016.

J. Von, Hammer, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*. çev., A. Basad Kocaoğlu, İstanbul: İlgı Kùltür Sanat Yayınları, 2014.

J.M. Roberts, *Avrupa Tarihi*. çev., Fethi Aytuna, İstanbul: İnkılap kitapevi, 2015.

Karademir, Zafer, *İmparatorluğun Açlıkla İmtihanı*. İstanbul: Kitap Yayınevi, 2014.

Karamursal Ziya, *Osmanlı Malî Tarihi Hakkında Tetkikler*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1989.

Kemalist Eğitimin Tarih Dersleri. İstanbul: Kaynak Yayınları, 2005.

Kenan Mortan, Önder Küçükerman. *Çarşı Pazar, Ticaret ve Kapalıçarşı*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kùltür Yayınları, 2011.

Kunt, Metin, Christine Woodhead. *Kanuni ve Çağı*. İstanbul: Alfa Tarih, 2015.

Küçükkalay, A, Mesud, *Coğrafi Keşifler ve Ekonomiler*. Konya: Çizgi Kitapevi, 2005.

Mantran, Robert, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*. çev., Server Tanilli, İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 2016.

McNeil, William, *Avrupa Tarihinin Oluşumu*. çev., Yusuf Kaplan, İstanbul: Külliyyat Yayınları, 2015.

Özbaran, Salih, *Ummında Kapışan İmparatorluklar Osmanlı ve Portekiz*. İstanbul: Tarihçi Kitapevi, 2013.

Pamuk, Şevket, *Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları*. Türkiye İş Bankası Kùltür Yayınları, 2016.

Pamuk, Şevket, *Osmanlı İktisadi Tarihi*. İstanbul: İletişim Yayınları, 2015.

Pamuk, Şevket, *Osmanlı İmparatorluğunda Paranın Tarihi*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kùltür Yayınları, 2017.

Price, Roger, *Fransa'nın Kısa Tarihi*. çev., Özkan Akpınar, İstanbul: Boğaziçi Üniversitesi Yayınevi, 2012.

- Tabakoğlu, Ahmet, *Osmanlı Mali Tarihi*. İstanbul: Dergâh Yayınları, 2016.
- Tanilli, Server, *Uygurlık Tarihi*. İstanbul: Alkım Kitapevi, 2007.
- Tansel, Selâhattin, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Fatih Sultan Mehmed'in Siyasî ve Askerî Faaliyetleri*. Ankara: Türk Tarih Kurumu 1999.
- Tansel, Selâhattin, *Yavuz Sultan Selim*. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2016.
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, *Büyük Osmanlı Tarihi*. C1. Ankara: TTK, 1995.
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, *Büyük Osmanlı Tarihi*. C2. Ankara: TTK, 1995.
- White, Sam, *Osmanlıda İsyân İklimi*. çev., Nurettin El hüseyini, İstanbul: Alfa Tarih, 2013.
- Wiesner-Hanks, Merry, *Erken Modern Dönemde Avrupa*. çev., Hamit Çalışkan, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2016.
- Yıldız, Yusuf, *Osmanlı-Habsburg İlişkileri*. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2013

Basılı Metin ve İncelemeler

5 Numaralı Mühimme Defteri (973/1565/1566), Ankara: BOA Yayın No:21,1994

6 Numaralı Mühimme Defteri (972/1564/1565), (Ankara: BOA Yayın No:21,1995

6 Numaralı Mühimme Defteri (973/1564/1565), Ankara: BOA Yayın No:28,1995

Akgündüz, Ahmet, Osmanlı Kanunnâmeleri ve Hukukî Tahlilleri, İstanbul: Fey Vakfı Yayınları, 1992

Bursa (A) siciller A040-23

Celalzade Mustafa Çelebi, haz., Ayhan Yılmaz, *Tabakâtü'l Memâlik ve Derecâtü'l-Mesâlik*, İstanbul: Kariyer Yayıncılık, 2011

Curipeschitz, Benedict, *Yolculuk günlüğü 1530*, çev., Özdemir Nutku, (Ankara: TTK, 1988

Çelebi, Kâtip, haz, Seda Çakmakçioğlu, *Tuhfetü'l Kibâr Fî Esfâri'l – Bihâr*, İstanbul: Kabalcı Yayınevi, 2007

Dukas Kroniği, çev., V. Mirmiroğlu, İstanbul'un Fethi, İstanbul: Kabalcı Yayıncılık, 2013, Akgündüz, Ahmet, *Osmanlı Kanunnâmeleri ve Hukukî Tahlilleri*, İstanbul: Fey Vakfı Yayınları, 1992

Düzdağ, M. Ertuğrul, *Barbaros Hayreddin Paşa'nın Hatıraları*, İstanbul: Kapı Yayınları, 2014

Kolomb, Kristof, *Seyir Defterleri*, çev., Sait Maden, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2016

Luther, Martin, *Doksan Beş Tez*, çev. C. Cengiz Çevik, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2018

Ömer Lütfi Barkan, Enver Meriçli, *Hüdavendigâr Livası Tahrir Defterleri*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1988

Peçevi, İbrahim, *Peçevi Tarihi*, haz., Murat Uraz, İstanbul: Neşriyat Yayınları, 1966

Rumi, Firedevsi-i, *Kutb-Name*, çev., İbrahim Olgun, İsmet Parmaksızoğlu, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2011

Seydi Ali Reis, haz., Mehmet Kiremit, *Mar'Âtül-Memâlik*, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1999.

Tabakoğlu, Ahmet, *İslam İktisadına Giriş*, İstanbul: Dergâh Yayınları, 2016

Yaşar Yücel, Selami Pulaha, *I. Selim Kanunnamesi*, Ankara: TTK, 1995

Ziver Bey, *Rodos Târîhi*, çev., Harid Fedai, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2013

Ansiklopediler

Afyoncu, Erhan, “*Süleyman Paşa*”, İslam Ansiklopedisi, (İstanbul: DİA, 2010), C38, 97.

Ana Britannica Ansiklopedisi, “*Akdeniz*”, C1, S.256, Ana Yayıncılık, İstanbul, 1986

Bostan, İdris, “*Selman Reis*”, İslam Ansiklopedisi, (İstanbul: DİA, 2009), C36, 97.

Felsefe Ansiklopedisi, “*Ptolemaios*”, C2, S.169, Remiz Kitapevi, İstanbul, 2005

Gani, Burak Erol, Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, 2013, C6, S24.

Gelişim Ansiklopedisi, Gelişim Yayınları, İstanbul 1976 “*Keşifler Çağı*”, C6, 201.

Hançerlioğlu, Orhan, *Ekonomi Sözlüğü*, (İstanbul: Remzi Kitabevi, 2006), 106.

Kallek, Cengiz, “*Narh*”, DİA, 2006, C32, 387-389.

Kütükoğlu, S., Mübahat, “*Narh*”, DİA, 2006, C32, 390-391.

Sahillioğlu, Halil, “*Akçe*”, DİA, 1989, cilt: 2, sayfa: 224-227

Sami, Şemseddin, Kamus-ı Türki, “*Tımar*”, (Ankara: Türk Dil Kurumu Yayınları, 2015)

Tuncel, Metin “*Akdeniz*”, İslam Ansiklopedisi, (İstanbul: DİA, C2) 229

Turan, Şerafettin, “*Barbaros Hayreddin Paşa*”, İslam Ansiklopedisi, (İstanbul: DİA, 1992), C5

Sürekli Yayınlar

Barkan, Ömer Lutfi, “*XVI. Asrın İkinci Yarısında Türkiye’de Fiyat Hareketleri*”, Belleten, Ekim, 1970, 557-607

İnalçık, Halil “*Türkiye’nin İktisadi Vaziyeti*”, Belleten, Ankara, 1951, C15, S656

Murat Hanılçe, *Coğrafi Keşiflerin Nedenlerine Yeniden Bakmak*, Tarih Okulu Mayıs-Ağustos, 2010, 60.

Orhonlu, Cengiz, "*16. Asrın İlk Yarısında Kızıldeniz Sahillerinde Osmanlılar*". Tarih Dergisi / Turkish Journal of History 12 (2011): 1-24

Önalp, Ertuğrul, *Tarih Araştırmaları Dergisi* Cilt: 29 Sayı: 47 Sayfa: 001-021 Yayın Tarihi: 2010

Sahillioğlu, Halil, *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, İstanbul C. 41, S. 1-4, (1985)