

Halil İnalçık “Osmanlı İmparatorluğunun Kuruluş ve İnkişaf Devrinde Türkiye'nin İktisadi Vaziyeti Üzerinde Bir Tetkik Münasebetiyle” Belleten, Cilt: XV - Sayı: 60 - Yıl: 1951 Ekim
İdris Bostan, ” Kadırgadan Kalyona Osmanlı Gemi Teknolojisinde Değişim” Osmanlılar ve Deniz Ist, 2007 s.37-52
Feridun Emecen, “Yeniçağ Avrupa Tarihi” ders Notları, İstanbul Üniversitesi 2008-2009

‘ndan kısmen özetlenmiştir

Coğrafi Keşifler Çağı ve Sonrası

14. asır Avrupa’ında, Dünyanın yuvarlak ve küre şeklinde olduğu fikri Paris Üniversitesi Rektörü tarafından geliştirildi. Bu fikir Avrupa’da coğrafi keşiflere giden yolu aralamış oldu. Ancak Dünyanın yuvarlak olduğu ve bir noktadan hareket ile diğer noktaya ulaşılabilceği görüşü dillendirilirken arada başka bir kıta olduğu henüz bilinmiyordu. Bu münasebetle Kolomb batıya giderek Çin’e ve Hindistan’a ulaşabileceğini düşünmekteydi.

Ancak Avrupa’dan Asya’ya ulaşmak için ilk fiili düşünce Kuzey Afrika kıyılarını dolaşmak sureti ile Asya’ya varmak şeklinde tezahür etti.

Fakat bu hususta önemli bir süreç de bu seyahatlere çıkmak için teknik gelişmelerin müsait hale gelmesiydi. Pusula ve usturlab’ın Avrupa’ya intikâli, bunun yanında gemi tekniğindeki gelişmeler de bu yolu açtı. O zaman değin kadırga adı verilen küçük gemiler kullanılmaktaydı. Ancak bu gemiler uzak denizlere açılmaya müsait değildi. Bu ihtiyacı karşılayabilecek Karevela (Caravel) tipi gemiler yapıldı. Böylece Avrupa artık uzak denizlere açılmaya müsaitti.

Osmanlı gemi teknolojisinin ise 16. asır başlarına kadar daha çok bir oluşum süreci yaşadığı ve bir geçiş özelliği yansıttı tespit görülmektedir. Bu dönem de Osmanlı donanmasının geleneksel olarak Akdeniz de yaygın olan ve esas itibariyle kürekle hareket eden kadırga türü gemilere önem verdiği diğer denizci devletlerin özellikle Venedik’in etkisinde olduğu görülmektedir. Bununla beraber zaman zaman okyanus tecrübesi olan ve Akdeniz de en büyük düşmanı kabul ettiği İspanyanın gemi teknolojisini örnek aldığı, bunun sonucu olarak da “ Göke ” denilen barça türü büyük yelkenli gemiler inşa ettiği tespit edilmektedir. Bu oluşum süreci Barbaros Hayrettin Paşanın 1534 de Mirmiran-ı Derya olarak Osmanlı deniz beylerbeyliğine getirilmesine kadar devam etmiştir. Esas itibariyle Venedik gemi inşa tekniklerini uygulayan Osmanlılar, Barbaros ile birlikte bu sahada bazı değişiklikler yaptılar. Bu yeni, döneme özellikle Osmanlı gemi teknolojisine kendi bilgi ve becerileri ilave eden Barbaros Hayrettin paşa damgasını vurdu. Barbaros ve adamları denizlerde dolaştıkları uzun yıllar boyunca sadece denizci olarak kalmamışlar, savaşlarda zapt ettikleri İspanya kalyonlarını, Napoli kadırgalarını ve çeşitli milletlere ait büyük ticaret barçarlarını ayrıntıları ile inceleyerek gemi inşa ve onarım konusunda uzmanlaşmışlardı.

Barbaros çektirilerin en etkili savaş tekneleri olduğu kanaatindeydi. Çünkü yelkenli büyük gemiler rüzgâr estiğinde hızlı yol alsalar bile Akdeniz de yaz mevsiminin uzun sürmesi ve bu aylarda havanın durgun gitmesi sebebiyle hayli zaman adeta hareketsiz kalıyorlardı. Yine bu gemiler kürek ağırlıklı kadırgalar gibi koylarda ve küçük limanlarda kullanılmaya elverişli değildi. Savaş sırasında da hızlı hareket edip düşman gemilerini sıkıştırıyorlardı. Bu sebeple 17. Asrın 2. Yarısına kadar Osmanlı donanmasının esas kürekle hareket eden ve yelkeni yardımcı olarak kullanan çektiri sınıfı gemiler teşkil etmiştir.

Kadırga Osmanlı donanmasının bel kemiğini teşkil etmiş olsa da kalyonun da kullanılması oldukça eski dönemlere kadar gitmektedir. Gerek savaş gemisi gerekse nakliyyede ticaret gemisi olarak kalyonlardan yararlanılmış, ama hiçbir zaman bu durum yaygınlık kazanmamıştır.

16 asır sonralarında Girit seferinin başladığı 1645 senesine kadar ise Osmanlı donanmasının büyük çapta bir sefer için Akdeniz'e çıkmadığı ve sadece muhafaza hizmetinde olduğu bilinmektedir. Hatta Karadeniz'e donanma çıkartıldığı halde bunları da önceki deniz seferleri ile karşılaştırmak mümkün değildir. Buna rağmen donanmanın sahilleri korumak amacıyla denizlere açılması sebebiyle yaklaşık yarım yüzyıl boyunca Osmanlı tersanelerinde yeni gemi inşasına devam edilmiştir.

1645-1669 seneleri arasında yaklaşık 25 yıl süren Girit seferi Osmanlı denizciliğinde önemli bir dönüm noktası teşkil eder. O zaman kadar donanmanın bel kemiğini teşkil eden kürekli gemiler yani kadırgalar ile ilgili kanaatler değişmeğe ve artık Akdeniz'e görülmeye başlayan yelkenli gemilerin yani kalyonların şöhreti artmaya başlamıştır. Bu sebeple Girit savaşı sırasında Osmanlılar kalyon'a geçme teşebbüslerinde bulundularsa da donanmanın esasını yine kadırgalar oluşturuyordu. Buna karşılık daha çok korsanlık ve ticaret için Akdeniz'e gelen İngiltere ve Hollanda'nın yelkenli gemileri çok geçmeden üstünlük sağlanmaya başladı. Nitekim Venedik bu devletlerin gemilerini kiralamak sureti ile Girit'i kuşatan Osmanlı donanmasını engellemeye hatta Çanakkale boğazının ablukaya alarak asker ve malzeme naklini önlemeye çalışarak, aradaki güç dengesini kendi lehine bozdu.

Bu dönemde Osmanlı donanmasının ikmal yolunu kapatmak üzere Çanakkale boğazı önüne gelen Venedik donanması bu stratejisini ısrarla sürdürmeye devam etti. Nitekim Nisan 1646 da İstanbul'dan çıkan donanma, Çanakkale önünde yolunu kesen 26 kalyonluk Venedik donanmasını küçük bir çatışma ile aşarak Girit'e ulaşmış olsa bile arkasından Venedik donanması bozca adayı kuşattı ve bundan sonra Girit seferine yardım için gidecek bütün Osmanlı kuvvetlerini engellemeğe başladı. Yinede 1648 Girit'e yardım için malzeme ve mühimmat taşıyan bir başka Osmanlı donanması boğaz hisarları önünden geçerken Venedik donanmasının ablukasına takıldığı için yardım Ege de bulunan bey gemilerine kara yolu ile taşınmak zorunda kalındı. Ancak bu şekilde Girit'e ulaştırılabildi. Kendisi tersane kethüdalığından geldiği halde bu husustaki başarısızlığı kapudan Ammarzadenin hayatına mâl oldu (Haziran 1648)

İstanbul'dan Girit'e yardım için giden donanmanın Çanakkale boğazından çıkışına mani olacak kadar etkili olan Venedik donanmasındaki kalyonlar, Osmanlı denizcilerini bu gemiler konusunda ciddi olarak düşündürdü. Neticede bazı müzakere ve istişarelerden sonra devlet adamları süratle çok sayıda kalyon inşasına karar verdiler.

Coğrafi keşifler bâbında ise , Avrupa da Cenovalılar ve Fransızlar Afrika açıklarına kadar ilerlemişlerdi. Bu meyanda Azor ve Kanarya adalarına kadar ulaşmayı başardılar. Fransız gemiciler ise Fildişi sahillerine kadar sokulabilmişlerdi. Ancak yüzyıl savaşları bu seferleri kesintiye uğrattı.

Bundan sonra Afrika'yı dolaşma düşüncesi Portekizlikler tarafından benimsendi.1419'dan itibaren Portekizliler harekete geçtiler. Buradaki öncelikli gayeleri Fas Müslümanlarını arkadan vurmak ve büyük sahradaki altınlara ulaşmaktı. Nitekim Portekiz Kralı gemici Henry 1460'lı yıllarda bu düşünce ile ilk büyük filosunu denize indirdi. Portekizlilerin bu keşifleri her sene biraz daha ilerledi. 1471 senesinde Ekvator çizgisi geçildi. Ardından Bartolomeu Dias 1487'de “ Ümit Burnu “ denilen Afrika'nın en güney ucunu dolaştı. Bundan 11 yıl sonrada 1498'de Kalküt açıklarında Hindistan'a ulaştı.

Asıl Portekiz macerası bundan sonra başlamıştır. Portekizliler bu Hind ticaret yolunu kendi hâkimiyetlerine almak için Arap tacirlerini Basra körfezine, Süveyş'e ve Hint yoluna sokmadılar. Basra körfezi ve kızıl denizin ağını tuttular. Bu noktada gaye Akdenize açılan ticaret yolunu keserek Hind mallarını uzak bir yoldan Avrupa'ya taşımaktı. Fakat bu sırada Kızıldeniz'i elde etme faaliyetlerini de sürdürdüler.

Bu suretle İslam'ın mukaddes mekânları, uzun bir aradan sonra ilk defa Hristiyan tehdidi altına girmiş oldu. Zayıf Memlukların bu Portekiz saldırıları ile baş etmeleri pek mümkün değildi. Nitekim Kansu Gûri,II. Bayezid'den Portekizlilere karşı yardım talebinde bulunmuştur. 1510'lara doğru Osmanlılar bu yardım talebine gerekli cevabı verdiler.

Diğer taraftan Portekizliler 1510 senesinde Hindistan'ın batısındaki Goa'yı zapt ettiler. Burası önemli bir liman şehriydi ve 16. Asr sonralarına kadar Portekizliler tarafından Hind sömürgelerinin ana üssü olarak kullanılmıştır. Portekiz valisi Alkuenk Malaya adalarına ve Java'ya kadar uzanarak Hind-Çin ticaret yolunu kontrolüne aldı. Hatta Çin sahillerinde Kanton bölgesini de ele geçirdiler ve uzun bir müddet burada tutundular.

Portekiz Kızıldeniz'in ağzını kontrolleri altında tutabilmek için Adem limanını zapt etti.. Hatta iç kesimlere yönelerek Cidde'ye kadar ilerledi. Temel gayeleri Basra körfezine kadar ulaşmaktı. 1515 senesine geldiğinde bu maksatla Hürmüz'ü ele geçirdiler. Böylece Baharat yolu (Akdeniz yolu – İskenderiye – Suriye) tamamen ticari akıştan tecrit edilmiş oldu. Portekiz bu uzak denizlerden elde ettiği bütün emtia'yı Lizbon'a taşımaya başladı. Böylece Baharat'ın kadim yolu da değişmiş oldu. Portekiz bu yolla çok büyük kazançlar elde etti.

Bu durum çok büyük sıkıntılara sebep oldu. Levant'daki ticari akışın baharat yolu neredeyse kitlendi. Birçok kişi Memluk Sultanlığına ve Osmanlılara müracaat ederek durumdan yakındılar. Memlukların tam Portekizlere boyun eğmek üzere olduğu bir dönemde, 1515'de Osmanlıların devreye girdiklerini görüyoruz.

Önceden Selman Reis Bölgeye yardım için gitmişti. Bu yıllarda faaliyetlerini genişletti.1517'de Portekiz valisi Cidde üzerine ilerlediği sırada Osmanlılar Bölgeye hâkim oldular. (II. Selim dönemi)

Bundan sonra Portekizliler zayıf memluklar yerine güçlü Osmanlılarla karşı karşıya kaldılar. Osmanlıların Portekizlilere karşı girişmiş olduğu deniz seferleri çok başarılı olmamakla beraber, onlara bu sulara rahat olmadığı mesajı da verilmiş oldu. Nitekim eldeki veriler 16. Asırda Akdeniz de ticari faaliyetin yeniden canlandığını göstermektedir.

1548 yılında Portekizlilerin Osmanlılara karşı Safeviler ile anlaştığı ve Safeviler'e ateşli silah yardımı yaptıkları bilinmektedir.

Osmanlı devletinin Portekiz'e karşı mücadelesi karada da devam etti. Fransız ve İspanyol yardımcı kuvvetleriyle iç çekişmeye kapılan Fas Sultanlığına müdahalede bulunan Portekiz'e karşı, Osmanlılar kendi namzetlerini desteklediler. Buradaki savaşta Portekiz kralı öldü ve Portekiz derin bir krize girdi.

Portekiz'i takiben Kristof Kolomb'un 1492 deki harekâtı ise bilinmeyen bölgelere ulaşması açısından ayrı bir önem teşkil etmektedir.

Kolomb sürekli batıya ilerleyerek yeni bölgelere ulaşmak düşüncesindeydi. Ceneviz asıllı gemici bu sefere çıkmak için birçok yere başvurdu. Başvurdukları arasında II. Bayezid dahi olduğu da bazı müelliflerce ileri sürülmektedir.

Kolomb neticede Gırnata Arap Sultanlığına henüz son vermiş olan İspanyanın desteğini alarak Kastilya kraliçesi adına 3 Ağustos 1492'de ilk seferine çıktı. 9 gün sonra İspanya'ya ait Kanarya adalarına vardı. 2 ay 9 günlük bir yolculuktan sonra Küçük Antiller'e ulaştı (Bahama, Dulda , Tofoago, Trinidad, Virgin, Dulda, Martinique adaları) Kolomb'un ilk gördüğü ve ayak bastığı ada Bahama takımadalarından Guanahani (Watling)'dir.Batıya doğru hareket ederek Büyük Antillere (Küba, **Haiti**, Porto Rico, Jamaika) vasıl oldu. Burada **Haiti'ye** çıkarak bu adaya “ Hispanioa “ adını verdi. Kolomb batan gemisi ” Santa Maria'nın tahtalarından Haiti'de tahta bir kale yaptırdı. Buraya 44 tayfasını bıraktı. Bu suretle beyazların Yeni Dünyada ilk yerleştikleri yer burası olmuştur.. Fakat Kolomb bu ulaştığı bölgeleri doğu Hindistan adaları zannetti. Bu sebeple bura halkına “ Hindi “ dedi. Bu tabir zamanla yerleşerek günümüze değin yanlış olarak kullanıla gelmiştir. Biraz daha ilerlediğinde Küba'ya ulaştı. Burayı da Japonya zannederek “Zipango” adını verdi. Kolomb İspanya – Haiti yolunu 3 ay 12 günde kat etti. Böylece 1. Amerika seferi 7 ay 13 gün sürmüştür.

Bu tarihten sonra bölgeye 1493'de 2. bir sefer daha yaptı. 3 Yıl bölgede kaldı.1496'da İspanya'ya döndü. 1498 yılından İspanyadan hareketle 3. Seferine çıktı. Bu yolculukta Güney Amerika kıtasına ulaştı (Venezuela kıyıları). Böylece ancak 3. seferinde Güney Amerika kıyılarını keşfetmiş oldu. Fakat hala Doğu Asya da dolaştığını sanıyordu. İspanyaya dönerek 1502 yılında 4. ve sonuncu Amerika seferine çıktı ve bu sefer de Kuzey Amerika kıtasına ulaştı. 2 yıl sonra 1506'da öldü.

Kolomb hiçbir zaman yeni bir kıta keşfettiğinin farkında olmadı. Buranın yeni bir kıta olduğunu Güney Amerika'nın doğu sahillerine yaptığı keşif gezilerinden sonra Amerigo Vespucci anlamıştır.

Bu bulgulardan kısa bir müddet sonra Portekizliler vakit kaybetmeden bölgeye geldiler.1494'de Portekizlilerle İspanyollar hayali bir çizgi oluşturarak keşif bölgelerini paylaştılar. (Tordesillas anlaşması) 1513 yılında İspanyol kâşif Balbao Panama dağlarına tırmanarak bu kıtanın da batısında yeni bir okyanus olduğunu görmüş oldu (Pasifik).

1520'de Macellan Portekizliler adına Güney Amerika'yı dolaştı. Macellan boğazını geçerek büyük okyanusa (Pasifik) çıktı. Buradan hareketle Filipinlere vardı. Burada yerliler tarafından öldürüldüyse de adamları bu seyahati devam ettirerek Lizbon'a ulaştılar. 1519-22 arasını kapsayan bu yolculukla ilk defa batıdan hareketle doğuya ulaşan seyyah oldu.

Fakat bu yeni keşif edilen bölgelerde, Avrupa için çok büyük öneme haiz baharata ulaşılamayınca iş altına döndü. İspanyanın Küba valisi meşhur Cortes 1519 yılında Meksika'ya çıktı. Bu sırada Meksika'nın hakimi Azteklerdi.Cortes kısa sürede Aztekleri yok ederek Meksika'ya hakim oldu.Cortes'in az sayıda askeri ile bu büyük ülkeyi ele geçirmesinde Azteklerin dini metinlerinin de etkisi olmuştur. (Bahs olunan beyaz adam) Bu sebeple ciddi bir direniş ile karşılaşmadı. Avrupalıların ateşli silahlara sahip olması bunun yanında bağışıklık sistemlerinin alışık olduğu ancak yerlilere hiç nüfuz etmemiş mikropları da bu kıtaya taşınmaları yerlilerin aleyhine oldu.

Bu olaylar cereyan ederken öte taraftan Avrupa'nın gündemine Alman imparatorluk seçimi meselesi oturmuştur. Seçime Fransa kiralı Fransua ile daha önceki imparator Maximillien ile aynı hanedandan (Habsburg) V. Karl (Karlos /Charkes Quin/ Şarlken) aday olmuştu. V. Karl annesi

tarafından İspanya, Napoli – Sicilya tahtının varisi olmasının yanında baba tarafından da Avusturya arşidükalığı titrine malikti. Neticede seçimi V.Karl kazandı. Kutsal Roma Germen İmparatorluğu denilen yapının başına V.Karl'ın geçmesi ile Avrupa'nın büyük bölümü, (İspanya, Napoli, Sicilya, Hollanda, Belçika, Almanya, Avusturya, Fransa'nın bir kısmı) V. Karl'ın dolayısı ile Habsburgların idaresi altında toplandı. V. Karl aynı zamanda henüz keşf edilen yeni dünyanın da hâkimi sayılıyordu. Kısa bir süre sonra Fransa'yı da hâkimiyetine almak için harekete geçecek ve Fransua'nın Osmanlılardan yardım istemesi ile de bir Osmanlı müdahalesi başlayacaktır. Bu Osmanlı ilerleyişinin ilk aşamasında Macaristan, Roma-Germen imparatorluğundan koparılırken, henüz filizlenmeye başlamış olan Protestanlık hareketine de destekte bulundu. Bu dönemde Akdeniz'de V.Karl'ın donanmasının başında Andrea Doria, Osmanlı donanmasının başında da Barbaros Hayreddin Paşa faaliyet gösteriyordu. [Osmanlı müdahalesi sonucunda bu yapı 1558 yılında parçalanacaktır. (Dolayısı ile İlber hocanın sıklıkla bahsettiği bir galat-ı meşhur olarak nitelediği “ Biz Avusturya imparatorluğu ile değil Almanya imparatorlu ile savaştık, Avusturya imparatorluğu ile ancak 1. harpte müttefik olduk “ lafzının menşei budur.)]

Bu sırada İngiliz tahtında meşhur 8. Henry bulunmaktaydı.

Diğer yandan coğrafi keşifler de bütün hızıyla devam ediyordu. Yeni dünyada Meksika'dan sonra altın ülkesi olan İnka imparatorluğu da (Peru, Ekvator, Bolivya, Şilinin kuzeyi) Pizarro ve Almagro (conquistadores olarak nitelenirler) tarafından İnka'ların taht mücadelesinden de faydalanarak ortadan kaldırıldı. 2 yıl içerisinde İnka'ların merkezi Peru tamamen ele geçişildi.

Roma - Germen İmparatoru V. Karl (Karlos /Charkes Quin/ Şarlken) aynı zamanda bu bölgenin de hâkimi olduğundan coğrafyaya yeni valiler tayin ederek faaliyetlerini genişletti. 1547'de Peru'ya yeni bir vali atadı. Venezüella, Şili, Kolombiya, kısa süre sonradan Arjantin ve Paraguay zapt edildi. Güney Amerika'da ise Amazon bölgesi Portekizliler tarafından ele geçirildi ve buraya “ Brezilya “ adı verildi.

Bu feth edilen yerlerde baharat bulunamadı ancak birçok kıymetli maden keşf edildi. (Misalen 1540'da bulunan Potosi gümüş madeni çok büyük rezerv içeriyordu.) Bölgeden elde edilen kıymetli madenler İspanyaya aktı ve buradan tüm Avrupa'ya dağıldı. Asrın 1. Yarısında 3 milyon kuruşluk bir kıymetli maden Avrupa'ya girerken 2. yarısında bu rakam 11 milyon kuruşa yükseldi. 1620'de 22 milyon, 1624 de 28 milyon kuruş gibi dehşetli bir seviyeye ulaştı.

İlk anda piyasada bulunan kıymetli madenler üzerine 12 kat bir artış yaşandı. Avrupa piyasasına sürülen bu kıymetli madenler piyasada derin bir enflasyon dalgası hasil etti. Bu enflasyon dalgası kısa zamanda Osmanlı Piyasasını da tesirine almıştır.

Şöyle ki; o zamana değil Osmanlı piyasasında görülen kıymetli madenler darlığı sebebi ile bu madenler ucuz olan taraftan pahalı olan tarafa, Avrupa'dan Osmanlı piyasasına doğru akmaya başladı. Bu para akışının ilk basamağını Ceneviz teşkil etti. 1550-70 sıralarında başlayan bu kıymetli maden akışı gittikçe artan bir tempo ile devam etti. Asrın sonuna doğru Fransız tüccarlar kumaş vs ticareti yerine kendilerini tamamen para ticaretine verdiler. Bunlar İspanyadan düşük fiyata Meksika gümüşü alıyor bunu daha pahalı olan Osmanlı piyasasında satarak farktan kolayca büyük karlar elde ediyorlardı.

1580'lere gelindiğinde Amerikan gümüşünün Avrupalı tüccarlar tarafından Osmanlı piyasasına fazla miktarda sürülmesi piyasayı hepten sarstı. Arz talep dengesini bozdu. Büyük bir enflasyon dalgası açığa çıktı. Paranın değeri düştü fiyatlar yükseldi. Bu fiyat artışından en çok etkilenen zümre sabit gelire sahip dirlik ve ulufe sahipleri (Tımarlı sipahiler, Kapıkulları, Vakıflara bağlı bazı dini zümreler) oldu. Askeri

sınıf sabit kalan ulufelerinin karınlarını doyurmaya yetmemesi sorucu hert türlü suiistimale giriştiler. Devletin topladığı deftere kayıtlı vergilerde de değişme olmadığı için bu neviden vergiler önemini yitirdi. Tımarlılar da aynî olarak alınması gereken öşür vergisi yerine köylüden, “ **Kesim**“ olarak para istemeye başladılar. Bunun yanında devlet birçok hizmetleri ve cezaları nakdî bedele çevirdi. Ayrıca parayı tağşiş etmek sureti ile akçenin içerisindeki gümüş miktarını düşürdü. Bu kalp para (mağşuş akçe) Kapıkullarına dağıtılınca isyan çıktı (1589 - Beylerbeyi Vakası / III. Murad devri)

Binaenaleyh 1578 Osmanlı-İran, 1593-1606 Osmanlı-Avusturya savaşlarının aynı döneme tesadüf etmesi devlet hazinesini iyice hırpaladı. Bir taraftan yeni vergiler ihdas edilirken diğer yandan da olağanüstü hallerde toplanan “ Avarız-ı divaniye “ süreklilik kesp etti. Aynı zamanda beylerbeylerine de “ salma“ yolu ile vergi toplama izni verildi. Artan vergiler ve gayrimüşru şekilde öşrün “**Kesim**“ olarak tahsili geniş bir memnuniyetsizlik hâsıl etti.

Bahis olunan amiller celalcilerin etrafında toplanan gayrimemnun kitleleri arttırmıştır. Bu dönemde Anadolu büyük celali isyanları ile yangın yerine döndü. Anadolu'nun çeşitli yerlerinde, peş peşe, muhtelif bahanelerle, etraflarına topladıkları gayrimemnun zümrelere dayanarak isyan eden celaliler Osmanlı merkez – taşra düzenini altüst ettiler.

Bu sırada İran tahtına geçen şah Abbas eski bir doğu–batı ananesine tabi olarak (Memluk devletine karşı, İran'a gelen Moğollarla - Batı Hristiyan alemi arasında, Yıldırım Beyazid'e karşı Timur ile Fransa arasında, Fatih Sultan Mehmed'e karşı Uzun Hasan ile Venedik arasında olduğu gibi) Osmanlılara karşı onların düşmanı Habsburglarla ittifak yapma yoluna gitti. Diğer taraftan Osmanlı devleti için mühim bir servet kaynağı olan İpek ticaretini kesti. İran'a gelen çeşitli malların ve ipeğin Osmanlı memleketine girmesini men ederek bunu Avrupa ülkelerine başka yollardan satmak, böylece Osmanlı ülkesinin transit vazifesine son vermek gayesi ile büyük bir diplomatik faaliyete girişti. Bu durum zaten sıkıntıda olan Osmanlı maliyesini büsbütün dara düşürdü. Gelişmeler İstanbul da endişeye sebep oldu ve derhal 1590 senesinde İran ile bir sulh akd olundu. Böylece İran üzerinden gelen ticari akış yeniden başlamakla beraber bu barış devresi kısa ve geçiciydi.

Mamafih Şah Abbas Avrupa nezdinde giriştiği diplomatik faaliyetlerde, Osmanlı ülkesinden transit geçen ticaret yollarına alternatif yollar teşkili ve bunlara hayatiyet kazandırılması bağlamında çalışmalarını sürdürdü. O sırada Karadeniz ve Kafkaslara doğru ilerleyen Moskof çarlığı (Rus) ile Osmanlılar arasındaki gerginlikten istifade ile İran – Moskova arasında dostça münasebetler tesis etti. Avrupa'ya İran transit ticaretinin akışını sağlamak için Moskova ticaret yolu yeni ipek yolu güzergâhı olarak benimsenmesi kararı alındı. Bu suretle Osmanlı ülkesinden geçen yola kuzeyden ve güneyden 2 alternatif oluşacak daha az gümrük vergisi ile daha çok emtia Avrupa'ya ulaşacaktı.

Az sonra, 1603'de Osmanlılar ile İran arasında harp yeniden başladı. Bu sırada Şah Abbas Avrupa'ya heyetler göndermeye devam etmekteydi. Hatta 1610'da Avrupa'ya giden bir İran elçi heyeti beraberinde Portekiz deniz yoluyla (Afrika'yı dolaşmak sureti ile Avrupa'ya çıkan yol) Lizbon'a 200 balya ipek getirmiş ve böylece Portekiz deniz yolunun daha ucuz olduğunu göstermişti.

Venedik arşiv vesikalarından anlaşıldığına göre, dönemin Venedik elçisinin istihbaratınca İranlıların başlıca maksadı Osmanlıları ipek üzerinden aldıkları büyük gümrük varidatından mahrum etmektir. Osmanlı ülkesinden transit geçen ipekten 3 defa vergi alınmaktaydı. Hâlbuki Portekiz yoluyla

gelirse (Afrika'yı dolaşmak sureti ile Avrupa'ya çıkan yol) yolun uzun olmasına rağmen tek vergiye tabi tutulacak ve tek taşerondan Avrupa'ya intikal edecekti.

Söz konusu İran teşebbüsleri Akdeniz'in denizci tüccar devletlerini bilhassa Venedik'i telaşlandırdı. Bu ticari akışın yönünün değişmesiyle hiç şüphesiz Venedik de derim bir zarara girecekti.

Diğer yandan İngiltere'ye giden İran elçilik heyeti Türklere karşı ittifak talep ettilerse de heyet Kral tarafından kabul olunmadı. Böylelikle Türklere dostluk mesajı verildi. İstanbula da Londra'dan elçiler geldi. Bundan başka o yıl Türkiye'ye mühim miktarda İngiliz çeliği ve kılıç gönderildi.

Fakat aynı İngilizler çok geçmeden diğer cihetten Hollandalılarla beraber Osmanlı ticaretini baltalamaya başladılar. 1617 senesinde İngilizler devreye girerek Portekiz yolundan (Afrika'yı dolaşmak sureti ile) İran ipeğini taşımaya talip oldular. Dönemin İngiliz arşiv vesikaları, İngilizlerin; 1620'ye doğru İran'dan geçen İpek ve Baharat ticaretinin kesilmesi ile Osmanlı hazinesinin yılda en az 300 bin altın gümrük hâsılatı kaybettiğini hesapladıklarını göstermektedir.

Aynı yıl Hindistan'daki İngiliz elçisi Sir Thomas Roe İpek ticaretinin tamamen Osmanlı ülkesinden Okyanuslara çevrilmesi için müzakerelere girişti. Bu suretle Osmanlı ülkesinden geçenden güzergâhtan daha ucuz bir İpek yolu tesis edilmesi düşünüüyordu.

(Bu sırada Hindistan Babür tahtında Cihangir Şah bulunmaktadır)

İspanya, bu İngiliz – İran yakınlaşmasını türlü entrikalarla engellemeye çalışıyor bu suretle söz konusu ticari akışı kendi tekeline almayı amaçlıyordu. Venedik ise bu durumdan dolayı dehşetli bir endişe içerisindeydi. İstanbul'daki Venedik balyozu Osmanlı hükümetini ikaz ediyor, Suriye ipek ve diğer eşya ticaretinin tamamıyla duracağını bildiriyordu. Veziriazam, bilhassa deniz yolunun uzunluğunu öne sürerek bu endişeye iştirak etmez göründü. Fakat bu sırada İran ile sulh imzalandı. (1618 Serav Sulhu) Böylece Halep pazarına, Bağdad yoluyla büyük miktarda ipek ve diğer emtia gelmeye başladı.

Fakat artık ipeğin bir kısmı Güney İran'dan Avrupa'ya İngiltere aracılığı ile (Afrika'yı dolaşmak suretiyle) gidiyordu. Bu sırada yanlış bir politika ile Halep'de ipek üzerinden başka vergiler de alınmaya başlanması, yeni ipek yolu tesisine çalışanların gayretlerini arttırdı. Böylece İran – İngiliz Dostluğu ilerledi.

Ancak çok geçmeden Osmanlılar ile İran yeni bir harbe tutuştu. Hind ticaret yolunun çok mühim merkezlerinden Bağdad İran'ın eline geçti. Bağdad ve Halep'in aynı elde bulunması, Hürmüz-Basra-Bağdad hattından geçen Hind ticaret yolunun işlenmesi için zaruriydi. İşte Osmanlıların Bağdad'ı geri almak için o kadar büyük gayret göstermelerinin en mühim sebeplerinden birisi şüphesiz budur.

Bağdat ancak Kanunun fethinden 1 asır sonra, 1638'de IV. Murat tarafından geri alınacaktır.

Böylece Hind denizinde İngiltere ve ardından Hollandalılar, İspanyol ve Portekizlilerin yerini aldılar. Bu devletler şimdi Şah ile işbirliği yapmakla kalmıyor Hind denizinde hac ve ticaret gemilerini de vuruyorlardı.1627 Yılında bazı Arap tacirler Divan-ı Hümayuna çıkarak İngilizlerin ve İranlıların Basra körfezinde gemilerini ve mallarını yağmaladıklarından şikayet ettiler. Osmanlı devleti içerisinde bulunduğu güçlükler münasebeti ile bazı ehemmiyetsiz tedbirler almakla kaldı.

Şah'ın kurduğu Bender-Abbas limanı İngiliz ve Hollanda ticareti sayesinde süratle inkişaf ederek güney Asya'nın en büyük limanlarından biri haline geldi. Bu suretle İran ticareti kısmen Hint denizine intikal etti ve Osmanlı transit ticaretinde de o nispette bir kayıp hâsıl oldu.

Binaenaleyh, Osmanlı - İran arasındaki bu uzun ve yıpratıcı mücadeleye 1639'da Kasr-ı şirin anlaşmasıyla uzun bir müddet için son buldu. Haleb'de rakip bir ipek ticareti canlanır endişesi ile İngilizler bu sulhun imzalanmasına mâni olmaya çalıştılar.

1628 de ölen Şah Abbas'ın yerine halefi (Şah I. Sâfi) onun ipek siyasetini terk etmişti. Böylece Osmanlı devleti İpek ticaretini kısmen kurtarabildiyse de Hind baharat ticaretini 1630'lara doğru tamamıyla kaybetmiş sayılabilir. Bağdat, Halep, Kahire , İskenderiye doğu ve batı dünyası arasındaki transit ticaretin merkezi olmaktan çıktılar. Servet ve kudretini bu ticarete borçlu olan Venedik bu tarihte ticari sukutunu itiraf etmekte idi. (Nitekim 1645'de Venedik'e tabi Girit üzerine Osmanlılar sefer açmıştır.)

Bundan sonra İngiliz ve Hollandalılar sadece Hind Okyanusunda değil Akdeniz'de de bahri ticari üstünlüklerini kurmaya başladılar. Diğer yandan Akdeniz ticaretinin doğrudan doğruya mahiyeti değişti. Şimdi İngiliz ve Hollandalılar baharatı kendileri Akdeniz'e getirmekteydiler. Böylece faaliyet bir transit akıştan ziyade, Osmanlı devletinin üretimi ile batının taşıdığı emtia ve sanayi mamulâtı arasında bir mübadele mahiyeti kazandı.

Bütün bu keşiflerle yeni ticari güzergahların teşkili ile iktisadi olarak Avrupa'nın çehresi değişti. Avrupa'da refaha ve dikkat çekici bir ilerlemeye yol açtı.

Ortaçağda Akdeniz ticareti ve Venedik, Floransa, Ceneviz, ön plana çıkmıştı. Bunun yanında Almanya'da Ausburg, Regensburg, Köln gibi şehirler ticari olarak faal durumda idi. Fakat keşiflerle ticari hayatın yönü değişti. Lizbon, Amsterdam, Bordo gibi şehirler ön plana çıktı. Akdeniz ticareti tam anlamı ile ölmedi ancak önce okyanusların gölgesinde kaldı ardından mahiyeti farklılaştı. Roller değişmişti. Akdeniz'in bahri tacir devletleri sukuta gitmeye başlarken bunların yerini İngilizler Hollandalılar aldılar.

Yeni Keşf edilen dünya hiç şüphesiz iskân için değil sömürmek için kullanıldı.

Belki bu keşiflerin en renkli sonuçlarından birisi yeni dünyadan getirilen mahsuller olmuştur. Mısır, patates, Tütün, ananas, domates eski dünyaya taşındı. Pamuk, şeker kamışı kahve gibi ürünlerde Eski dünyadan yenedünyaya intikal etti. Bu mahsuller yeni dünyada o kadar yerleşti ki mesela bu gün kahve deyince pek çok kişinin aklına Brezilya gelmekte, neredeyse kimse Yemen'i hatırlamamaktadır.

Keşf edilen bölgelerde büyük tarım çiftliklerinde, maden ocaklarında çalıştırmak için yeni insan gücüne ihtiyaç duyuldu. Böylece gözler Afrika'ya yöneldi. Siyah Abanoz ticareti adıyla zenci köle ticareti başladı İmparator V. Karl (ki Osmanlıklar tarafından hiçbir zaman imparator olarak tanınmamıştır) köle ticareti imtiyazını ilk olarak flaman asıllı birisine verdi ve bu ticaret 1815'de yasaklanana değin artarak sürdü.