

Piri Reis'in Haritası'nın Ticari Açidan Önemi ve Özellikleri

Doç.Dr. Gürol ÖZCÜRE
Ünye İİBF Öğr. Üyesi

ÖZET

16. Yüzyıl'da büyük oranda Çin'den İtalya'ya uzanan İpek Yolu üzerinde gerçekleşen dünya ticareti, Akdeniz'in fethedilmesiyle Osmanlıların kontrolüne girmeye başlayınca, dünyanın düz değil yuvarlak olduğunun keşfedilmesiyle, Avrupalılar devamlı batıya giderek Hint ve Çin'den gelen mallara daha kolay ulaşabilecekleri rotalar aramaya başladılar.

Devamlı batıya dümen kırarak, "Yedi İklim Dört Bucak" Hindistan Rotası aramalarının asıl nedeni elbette ucuz ve karlı mallara ulaşabilecekleri Osmanlı'nın kontrolünde olmayan yeni bir deniz yolu bulmaktı. Böylece, zenginlik ve ticaret bu keşif çabalarının itici gücü haline geldi. Çünkü, bu seferler o zamanın ünlü kraliyet ailelerince finanse ediliyor ve seferlerden elde edilen maliyetin 4 katına ulaşıyordu. Sonunda, Kristof Kolomb, 1492'de yeni kıta, Amerika'ya ulaştı. Ancak, karşılaştığı Amerikan Yerlilerini Hintli sanıyordu. Çünkü, vardığı yerin Hindistan olduğunu sanıyordu. Elbette Osmanlıyı bu şekilde devre dışı bırakmaya dönük deniz keşifleri ve ticaret yolları arayışları karşısında Osmanlıların da denizcilikte onlarla rekabet içinde olduğunu görüyoruz.

Osmanlıyı Avrupa devletleri karşısında geriletken de bu yeni deniz yolları keşifleri sayesinde, Avrupa'ya getirilen değerli ticaret mallarının, kıymetli madenlerin ve kölelerin oluşturduğu gemilerle getirilen zenginlikti. İşte bu rekabetin sonunda üstün gelen Avrupalılar ile Osmanlı arasındaki deniz savaşları Piri Reis'in de hayatına mal olmuştur. Piri Reis'in Portekizliler ile Hürmüz Boğazi'nda geçen savaş ve mücadelesini bu yazının sonunda bulacaksınız.

Tarihsel Arka Planda Yer Alan Gelişmeler

Osmanlı'nın gerilemesinde Avrupalılar'ın Pîrî Reis'in yaşadığı dönemden sonra ticaret yollarını değiştirmelerinin çok büyük etkisi bulunmaktadır.

Özellikle Ümit Burnu'nun keşfi, Akdeniz'den Süveyş Kanalı ile Hint Okyanusu'na ulaşılması ve bu yolların kontrolünün elimizden çıkışı ile matbaanın keşfedilmesine rağmen kitap basımında kullanılmaması ve kitap ile eğitime geçilememesinin büyük etkisi vardır.

Avrupalının Afrika ve Asya'ya ayak basarken ilk karşılaştığı başta Osmanlı olmak üzere İslam ve onun devletleridir. Portekizlilerle İspanyollar, İslamı kuşatmak amacıyla denizlerle açılmışlar ve Avrupalılar görmüşlerdi ki İslam gördüklerinden de büyük bir gücü ve yayılışını sürdürüyordu. İslam Asya ve Afrika'da hızla yayılmaya başlıyordu.

Asya'da ise Sonda adalarıyla Baharat adalarına kadar ulaşmıştı. Çin de var olan Müslümanların sayısı günden güne artış gösteriyordu. Öyle ki imparatorluğunun İslamı kabul ettiğine fakat açıklamaya cesaret edemediği düşüncesine kapılanlar olmuştu. Avrupa'da İslam fethi Viyana kapılarına değin dayanmakla kalmıyor, yığınla insan İslama dönüyordu.

İslam tüm doğuda tacirler aracılığıyla yayılmıştı. Örneğin Portekizliler Hint Okyanusu'na vardıklarında, Arap ve İranlı Müslüman tacirlerle karşılaştılar; bu tacirler Mozambik kanalından Malakka boğazına dek ticareti ellerinde tutuyorlar. Limanlarda koloniler kurmuşlar. Hindistan'a ise beş-altı yy'dan beri kuzey güney yönlü olarak geliyor ve çoğu ülkelerde kalıyorlardı. Portekizliler Müslüman ticaretini kendilerine bağımlı hale getirmiş ondan yararlanmış ve sonra o tacirleri kovmamışlardır. Bu tacirlerde Hint Okyanusu'nda ticaretini sürdürmüşlerdir.

Müslüman etkisi fetihlerle yeni bölgelere yayıldıkça bu durum onları birer çekim merkezi haline getiriyordu. İçlerinde en güçlü ve Avrupalıların en çok korktuğu da Osmanlı İmparatorluğu. Osmanlılar, Avrupa buluşlarını kabul etmekte büyük hüner gösterdiler; onların askeri üstünlerini sağlamada da büyük katkısı oldu. Ateşli silahları ve topçuluğu ilk kez Osmanlılar kullandı ama İnebahtı deniz savaşında yenilince silah bakımından eksik olduklarını ve Hristiyanlara gereksinim duyduklarını fark ettiler.

Teknik üstünlüğe sahip Avrupa'dan maden ve barut gelmeliydi ve, Y. Sultan selim 1514de İran'ın o zamanki merkezi Tebriz'i ele geçirip dönemin en iyi top dökümcüleri, silahçıları gibi zanaatçıların bir çoğunu İstanbul'a gönderdi. Kanuni 1523 de Rodos'u fethetti. Rodos o yıla

değin, Haçlıların bunun yanı sıra da Ege Denizi'nde Hıristiyan korsanlığına bir merkezdi; öyle olduğu için de İstanbul, Mısır arasında ki deniz yolunda bir engeldi. (Osmanlılılar bu dönemde bütün Akdenizi temizlediler.) Öte yandan Türkler, Akdeniz'de ne Fransızları, ne de Magriplileri –tam anlamıyla- hiçbir zaman desteklemediler. Türkler, eğer 1543'te Fransa'da Nice'i alıp da Toulan Limanında üslendikten sonra, Messina ile Nopoli'ye köklü bir saldırıda bulunup, bu önemli merkezleri ele geçirselerdi, Haabsburg İmparatorluğunun bütün yollarını keserlerdi; yani buğday yolu, İspanyol birliklerini taşıyan kadırgaların yolu, gümüş yolunun başlarını tutulmuş olur ve Şarlken'in İmparatorluğu belkide çökerdi.

1516-18 yılları, Yavuz Selim'in Mısır Memlûklerine karşı giriştiği seferlerle geçti; zafer ile Suriye, Filistin ve Mısır fethedildi ve ardından Yemen'e el koydu.

1516' da, Barboros Oruç, Cezayir kentine sahip oldu ve içeriye boyun eğdirmeye başladı. 1518'de ölümünden sonra, kardeşi Barbaros Hayreddin, eserini sürdürdü ve Cezayir Naipliğini kurdu. Cezayir'de bir liman yaptı; bu liman, Cebelitarık'tan doğru Akdeniz'e Güney İspanya'dan, Güney İtalya'ya ve Sicilya'ya giden yolları gözetleyip kesmekte pek uygun olduğu için, Türklerin başlıca üssü oldu.

Portekizli Albuquerque Hürmüz adasını alıp oraya bir kale yaptırmıştır (1515). Ve böylece bütün İran körfezinin ticaretini denetliyordu. Ancak güneyde Portekizliler vardı ve ilerleyen yıllarda İran ordusu ile İngiliz donanmasının ortak çabası sonucu, Portekizlilerin elimdeki Hürmüz düşmüştü ve böylece Hürmüz'de bir İngiliz ve Hollanda ticaret şubesi kurulup yerleşti. Şah Abbas, Hıristiyan tacirlere ayrıcalık tanıyor ve ticaretin gelişmesi için elinden geleni yapıyordu. Bu sayede İran ipeği, ta Hindistan'a Cova'ya o Pilipinler'e ve Batıda da Avrupa'ya kadar yayıldı. Karşılığında da Hollanda ve İngiliz kumaşları, Venedik cam eşyası, saatler vb. İran'a akıyordu...

Hindu Dünyası ve Avrupa

Asya dünyasını Hıristiyanlaştırmak ve Müslümanların elinden ticaret üstünlüğünü çekip almak amacıyla hareket eden Portekizliler, Karayı Moğollarla Hindulara bırakıp, denizleri de Avrupalılara olacak şekilde Hindistan'ı bölüşmüştür. 1498 yılında Hint Okyanusu'nda ticaret olabildiğine örgütlenmişti.

Deniz ticareti, Arap ve İranlı olmak üzere Müslümanların elindeydi; gemilerin çoğu onların ve kara ticaretinin hatırı sayılır bölümüne de onlar egemendi. Onları ardından da Çinliler ve Japonlar izliyordu. Ticaret iki aşamada yapılıyordu: üstünde en önemli limanın olduğu Malabar Hint Kıyıları ve Malakka. Malakka; Hint Okyanusu ile Çin denizleri arasındaki tüm ticaretin deposuydu. Araplar, İranlılar, Parsiler ve Şettler, Çinliler ve Japonlar orada buluşuyorlardı. Herkes değişik tokuşunu orda yapardı. Daha sonraları Uzak Doğu'nun ürünleri, Malabar'daki Kalikut Limanında ve komşu limanlarda toplanmaya başladı. Ve tüm bunlar Kızıl Deniz ve İran Körfezi yoluyla, Akdeniz İslam Dünyası'na ve Avrupa'ya dağılıyordu ve oralardan başka şeyler alıp getiriliyordu.

Portekizliler geldiğinde Hint Okyanusu'nda ticaret durumu bu şekildeydi, hemen hiçbir değişiklik yapmadılar. Sadece, Hint'le Afrika'nın doğu kıyıları ya da Çin'le Japonya arasında ticareti yasaklaması şeklinde bir kural konuldu. Ayrıca Portekizliler deniz üslerini ele geçirdiler ve sıra büyük ticaret merkezlerinin kilit noktalarına geldi. İran Körfezi'nde gördükleri her yana küçük kaleler serpiştirdiler. Afrika'nın doğu kıyılarında Arapların yerine geçtiler. Molük adalarında, Baharat adalarında da aynı şey oldu. Ve Portekiz İmparatorluğu, Umut Burnu ile İran Körfezi arasında 7 ila 8.000 km ve Afrika kıyılarından Molük adalarına kadar da 11000 kilometrelik alan üzerinde yayıldı. Portekiz geleneğine göre İmparatorluk, Tacın geniş bir ticaret işletmesiydi. Kral, krallığının en büyük taciriydi ve baharat, boyama maddeleri ve ilaçlar üzerinde tekel kurmuştu. Kazançlar korkunçtu.

XVII.yy da Hollandalılar, Hint Okyanusu'nda yükselen bir güç olarak Portekizlilerin yerine geçtiler. 1594'te II. Philippe, Lizbon limanını, Hollandalılara ve İngilizlere kapamıştı. Bu durum Hollandalıları ve İngilizleri, Hint Okyanusu ile doğrudan ilişkilerinde, birleşmeye götürdü. Ne var ki Hollandalılar, Portekizlilerle bir süre sonra uyuşmazlığa düştüler. 1605'te Hollanda Kumanyası, kimi kaleleri ele geçirdi; bir baharat ülkesiyle yaptıkları anlaşmayı da yenilediler.

1620'li yıllara gelindiğinde Hollanda İmparatorluğu, genel yönetici Coenin görüşlerine göre gelişti. Coen, İmparatorluğun gönencini, Avrupa- Asya ticareti üzerine kurmak yerine, bir Asya ticareti kurmayı öneriyordu. Avrupa- Asya ticareti, bu Asya ticaretinin bir dalı olacaktı. Hollandalılar, 1617'de Jacarta Limanı'nı ele geçirdiler. Avrupalıların Asya ticareti üzerindeki etkisi, özellikle Hindu ekonomisine yaptıkları 'değerli maden ve para şıngası' yoluyla derin

olmuştur. Bu para şıngası XVI. yy boyunca arttı durdu. Bunun büyük bir bölümü Hind'e gidiyordu. Avrupalılar birkaç ticaret akımının yerini değiştirdiler; XVII.yy boyunca, öyle görünüyor ki, Hollandalılar, İngilizler, Fransızlar daha önce Portekizlilerin ellerinde tuttıkları ticareti aralarında paylaştılar. 1660 yılından sonra bu paylaşım bir artış gösterdi belki de: çünkü Bengal, Avrupa'ya ipek yollamaya başladı ve Avrupa'da musline rağbet başladı.

Hint'ten Hind'e ticaret, kumpanyalar için, Asya'dan Avrupa'ya ticaretten daha çok kazanç sağlayıcı oldu. Bunun bir örneği de, Doğu Hint Hollanda Kumpanyası'dır. Hollandalılar, İran'dan Japonya'ya değin arayıp durdukları tüm malları, Batavia'da topluyorlardı.

1630'dan sonrasında Hollandalılar, Portekizlilerle İngilizleri silah zoruyla saf dışı edince, Hint'ten Hind'e ticaret, pek ciddi kazançlar bırakmaya başlamıştır. Böylece metropolün baharat ticaretinden elde ettiği kazanç, orta halli olmuştur. Çoğu kez tekrarlananın tersine, XVII.yy'da Pay-Bas'ın zenginliği, Asya ile olan ticaretinden gelmiyordu; onların Avrupa'da ve Amerika'daki deniz taşımacılığından doğmuştur bu zenginlik. Bunu kuşkusuz XVI.yy ın ilk yarısındaki Portekizlileri bir yana bırakmak koşuluyla, bütün öteki Avrupa ülkeleri için de söyleyebiliriz. Avrupa'nın Asya'yla ticareti, Avrupa ekonomisinde az önem taşıdı; ve Avrupalı ülkelerin kendi içlerinde, olsun, kendi aralarında olsun, ağırlıkta da bir ürün olarak sadece buğday ticaretinin yol açtığından çok daha az bir hareketlilik getirdi paraya. Avrupalıları zenginleştiren, önce "Avrupa'daki Avrupa" ticareti oldu; onu Avrupa'nın Amerika ile olan ticareti izledi. Avrupa ticaretinin ise en çok Asyalılara yaradığını söyleyebiliriz.

...Ve Piri Reis Tarih Sahnesinde

Piri Reis, çağındaki denizcilik biliminin en ileri düzeyine ulaşmış ünlü bir Amiraldir. XVI. Yüzyıl Osmanlı Bahriyesi için hazırladığı haritası ve kitabı hepimiz açısından bir gurur kaynağı olması dolayısıyla birkaç yönü açısından dikkati çekmektedir. 1513 yılında Osmanlı Amiralî Piri Reis tarafından çizilmiştir ve İstanbul'da Topkapı Sarayı'nda muhafaza edilmektedir. Piri Reis'in haritaları, tarihi eser ve en eski haritalar olmalarının yanı sıra bazı ilginç nitelikler de taşıyor. Bunlar;

1. Kitab-ı Bahriye denizcilere rehberlik etmek üzere, bugün birçok ülke tarafından kendi dillerinde yayınlanmakta bulunan, denizcilik literatüründeki "sailing direction" ve "sea

pilot” yayımlarının öncüsüdür. Piri Resin çizdiği aslında bir harita-kılavuzdur. Üzerinde bulunan 17 rüzgargülü, pusulanın haritaya belirli noktalarda yerleştirilmiş halidir. Ayrıca, ülke bayrakları, kırallık armaları, büyük kentler, gemiler ve bazı semboller yardımı ile o yılların tarihi hakkında çok değerli bilgiler taşımaktadır.

2. Yüzyılda ve daha öncesinde, Türk Denizciliğinin Okyanusların enginliklerine, o zamanki uygarlığın üstünde bir yetenekle açıldığının, devamlılığının sağlanmasında büyük bir yarar bulunduğunun ve teknik bir gelişmişlik göstergesidir.
3. Kitab- Bahriye’de yer alan Dünya Haritası, bütün otoritelerce “Dünyanın İlk Haritası” olarak kabul edilmiştir. Çünkü, bugün bile üzerinde düşünmemizi gerektiren bir doğruluk ve mükemmellikte hazırlanmıştır.
4. Seyir esnasında uğradığı limanlarda buldukları yerin doğasını, kültürel yapısını ve iklimini genel nitelikleri açısından özenle not alıp oluşturduğu haritaya işlemiştir. Haritanın kenar notlarında eski haritalardan ve Kristof Colomb’un haritalarından yararlandığını yazarak ta günümüzde bilimsel etik ihlali olarak değerlendirilebilecek bir olumsuzluğun da önüne geçmiştir.
5. Varsayımlara göre bu haritanın, bir kısmı Akdeniz’de ele geçirilmiş İspanyol ve Portekiz gemilerinde bulunmuş olan, yaklaşık 20 haritanın bir birleşimi olduğu yönündedir. Bunların arasında sekiz 'Caferiye' haritası, dört Portekiz haritası, güney Asya'ya ait bir Arap haritası ve Kristof Kolomb'a ait bir Amerika haritası vardır. Caferiye haritaları, çok eskiye dayanan, Abbasi halifelerinden Me'mun zamanında kopyalanmış olan, Büyük İskender zamanına ait haritalardır.

6. Harita 1513'te Avrupalıların sahip olduğundan çok daha fazla detay içeriyor. Öyle ki Pizarro henüz Peru'yu keşfetmemiş olmasına rağmen Piri Reis Ant Dağları'nı Güney Amerika kıyıları, 16'ncı yüzyılda çizilen bir harita için oldukça detaylıdır. Denizcilüğümüzün öncü ve temel Kitabı "Kitab-ı Bahriye" Harita, dünyayı uzaydan görünüyormuş gibi çizilmiş. Bu iddia ise dünya dışı savına atfediliyor. Harita, Grönland'ın buzul altı topografik haritasını da gösteriyor. Harita, Antartika'nın buzul altı topografik haritasını da gösteriyor. Harita, günümüzde kullanılan enlem-boylamlar yani paraleller ve iki kutuplu meridyenler ile hizalanması yerine kilit noktalarda odaklanmış "enerji ızgaraları" ile hizalanmış. Enerji ızgaraları bilimsel bir terim değil, parapsikolojik bir terim.
7. Piri Reis'in haritalarının 1513 tarihinde çizildiği düşünülürse, koordinat çizgilerinden, topografik detaylara kadar birçok sıra dışı bilgiye sahiptir. Günümüzde "Piri Reis Haritası" olarak bilinen harita, Piri Reis'in 1513 yılında yapıp 1517'de padişaha sunduğu dünya haritasının halen mevcut olan bir parçasıdır. Bu parça, Amerika'nın doğu kıyıları, Atlantik Okyanusu, Afrika ve Avrupa'nın batı kıyılarını gösterir. Orijinali Topkapı Sarayı'nda olan harita, deve derisi üzerine 9 renkte boyanıp resimlenmiş olup 86cm boyundadır. Üst kısmı 61cm, alt kısmı 41 cm'dir ve sağ yanı boydan boya kopmuştur. Üzeri efsanevi ve gerçekçi resimlerle süslüdür. Haritada üçü küçük, ikisi büyük 5 rüzgargülü bulunur. Haritanın oluşumu, keşif tarihi ve çeşitli efsaneler hakkında notlar haritada yer alır. Osmanlı Sultanı'na sunulacak olması nedeniyle görselliğe çok önem vererek hazırlanmıştır. Sunulan haritaya göz atan Yavuz Sultan Selim "Dünya ne kadar da küçük" demiştir ve haritayı ikiye bölerek "Biz doğu tarafını kontrol edeceğiz" şeklinde devam etmiştir. Haritanın diğer yarısı hala bulunamamıştır.
8. Harita,9 Kasım 1929'da Topkapı Sarayı'nda sarayı müzeye dönüştürme sırasındaki envanter tespit çalışmaları sürerken tesadüfen bulundu. Esasen 5 parça olduğu ve geriye son parçasının kaldığı söylenir. O son parçayı da Topkapı Sarayı'nı restore eden işçilerin öğle yemeklerini yerken gazete gibi yere serdiklerini gören biri kurtarmış. Haritanın kayıp

parçalarını arama çabası sırasında Topkapı Sarayı Müdürü Tahsin Öz tarafından dünya haritası olduğu sanılan bir başka Piri Reis haritası bulunmuştur.

9. Alman bilim adamı Adolf Deismann (1866-1937), dönemin Milli Müzeler Müdürü Halil Ethem Eldem'in kendisine verdiği parçaları inceleyip düzenlerken eline geçen harita takımının içindeki folyoyu o sırada İstanbul'da bulunan ve Türk denizciliği hakkında uzman olan Alman bilim adamı Paul Kahle'ye göstermişti. Eserin Piri Reis'in ilk dünya haritası olduğunu teşhis eden Paul Kahle oldu. Kahle, harita ile ilgili inceleme sonuçlarını 1931 yılında 18. Doğubilimleri Kongresi'nde sundu. Haritanın üzerindeki notları Hasan Fehmi Bey latin harflerine aktardı. Türk Tarih Kurumu başkanı Yusuf Akçura'nın 1937 tarihli 'Piri Reis Haritası' adlı kitabında haritayı yayımladı. Cumhurbaşkanı Atatürk, haritayı Ankara'ya getirtip bizzat inceledi ve devlet matbaasında çoğaltılmasını sağladı. Çizimde Batı Avrupa, Batı Afrika ve Güney Amerika'nın doğusu kolayca tanınabilir.
10. **Atlas Okyanusu'**nda Kanarya Adaları, Kap Verde Adaları ve Azor Adaları'nın konumları doğrudur ama biraz orantısızdırlar. **Avrupa'**da Fransa ve İber Yarımadası iyi çizilmiştir. İber Yarımadası'nda gösterilen dört nehirden üçü Tagus, Guadalkivir ve Ebro olarak tanınabilir, ancak bu nehirlerin yukarı kısımlarında hatalar vardır.
11. **Afrika** kıtasında Senegal, Gambia ve Guinea ve Fildişi Sahili'ndeki Sassandra nehirlerini tanımak mümkündür. Nijer Nehri'nin kaynağı olarak, Sahra Çölü'nde görünen göller vardır.
12. **Kuzey Amerika'**nın ayrıntıları, gerçek ayrıntılarına hiç uymamaktadır. Hispanyola olarak adlandırılan ada, kuzey-güney doğrultusunda çizilip, görünüm olarak Japonya'nın 15. yy'da bilinen şekline benzer.
13. **Güney Amerika'**da Brezilya'nın kuzey kıyıları gerçekte oldukça uyumludurlar. Orinokove Amazon nehirleri, Trinidad adası kolaylıkla tanınabilir. Amazon'un denize döküldüğü noktanın açıklarında çizilmiş olan büyük ada ise gerçekte yoktur. Güney Amerika'nın iç bölgelerinde dağlar görünür. Rio de la Plata nehri olması muhtemel bir nehrin güneyindeki kıyı ayrıntıları Brezilya kıyılarıyla çeşitli noktalarda uymaktadır ama kıyı çizgisinin doğrultusu güney yerine doğuya doğru uzanır.

Piri Reis'in İdamı

Mısır Kaptanı Piri Reis 1552'de Umman ve Basra üzerine 30 gemiyle çıktığı seferde, Hürmüz Kalesi'ni kuşatmıştı. Portekizlilerden aldığı haraç karşılığı kuşatmayı kaldırdı ve donanmasıyla Basra'ya döndü. Tamire muhtaç donanmayı orada bırakıp ganimet yüklü üç gemi ile Mısır'a döndü, gemilerden birisi yolda battı. Donanmayı Basra'da bırakması kusur sayıldığı için Mısır'da hapsedildi. Basra valisi Kubat Paşa'ya ganimetten istediği haracı vermemesi, Mısır Beylerbeyi Mehmet Paşa'nın politik hırsı yüzünden hakkında padişaha olumsuz rapor verildi ve dönemin padişahı Kanuni Sultan Süleyman'ın fermanı üzerine 1554'te boynu vurularak idam edildi. İdam edildiğinde 80 yaşının üzerinde olan Piri Reis'in terekesine devletçe el konuldu.

