

## XVI. Yüzyılın Sonunda Akdeniz'de Korsanlık ve Venedik

*Dr. Maurice Aymard*

Geleneksel görüş açılarını değiştiren son 25 yıllık araştırmaların sunu açıkça ortaya koymuştur : Akdeniz dünyası, Portekizlilerin Hindistan'a yaptıkları ilk ve başarılı seyahatlerinin hemen ardından bir çöküntüye uğramak şöyle dursun, aksine bu seyahatlerin doğurduğu şok tesiri bir kere hafifledikten sonra, 16. yüzyılın iktisadî ve ticarî hamlesine (Atlantik ülkelerinkinden daha az ölçü ve düzgünlükte de olsa) katılmıştır. Prof. Fernand Braudel'in yönettiği Paris'teki «Tarihî Araştırmalar Merkezi» nin, Venedik'in son derece zengin arşivlerinde bizzat giriştiği yahut desteklediği sistemli araştırmalar o zamanın Akdeniz dünyasının, yani dünyanın kudretli bir merkezi olan Venedik'in 16. yüzyıl boyunca çok yüksek bir refah içinde bulunduğunu meydana çıkarmıştır. Çöküntünün açık belirtileri, ancak yüzyıl sonlarına doğru, Venedik'in Orta-çağda kuvvet kaynağı olmuş bulunan ve «Büyük Keşifler» in kökten sarsamadıkları ekonomik yapısının değişik ve karmaşık faktörlerin etkisi altında bozulmaya başlamasıyla görünür<sup>1</sup>.

Bu koordine çalışmalara denizcilik tarihi uzmanı olarak katılan Alberto Tenenti, 16. yüzyılda Akdeniz'in en önemli olayı telâkki ettiği korsanlığın gelişmelerini ortaya çıkarmaya çalışmaktadır<sup>2</sup>. İyice

[1] Fernand Braudel : «la vita economica di Venezia nel secolo XVI». ( in «La Civillà Veneziana del Rinascimento». Sansoni, Florence, pp. 83-102).

[2] Alberto Tenenti : Gli schiavi di Venezia alla fine del Cinquecento in «Rivista storica italiana», LXVII, (1955), pp. 52-69. «Schiavi e corsari nel Mediterraneo orientale in torno al 1585», in «Miscellanea in onore di Roberto Cessi», Rome 1958, vol. II, pp. 173-85. «Naufrages, corsaires et assurances maritimes à Venise (1592-1609)», Paris. Tome 8 de la collection Ports, Routes, tartifcs, S.E.V.P.E.N., 641 pp. II planches hors textes. «Venezia e i corsari» «1580-1615.» Laterza, Bari, 1961. 208 pp. «Cristofore da Canal et la marine vénitienne, 1542-62» thèse de 3 cycle présentée à Paris, janvier 1961 (non publiée).



belirlenmesi her zaman güç olan bu olay'ın Alberto Tenenti'ye göre, İnebahtı (1571) savaşından ve Müslüman Türk dünyasıyla Hıristiyan âlemi arasında sözde bir sulha varılmasından sonraki devrede kazandığı görülmemiş hamlesiyle 16. yüzyılın sonunda Venedik'in uğradığı derin bünye değişmelerini kesin bir şekilde etkilemiş olduğu gibi, bu değişmeleri iyice ve oluşumu içinde kavramaya yarıyan birinci derecede önemli bir araç olduğu da muhakkaktır.

Gerçekten «Venedik'in faaliyet alanı olan, başta Doğu Akdeniz olmak üzere Ege, İyonya denizi, hattâ Adriyatik denizi ve nihayet Sicilya - Cebelütarık yolu aşağı yukarı savaştan kuvvetlerin karşılaştıkları alandır. Bir yanda, savaş donanmasına ve hâlâ önemini muhafaza eden ticaret filosuna rağmen, yalnız kendi yollarını korumaya çalışarak kesin şekilde tarafsız kalmak isteyen Venedik, diğer yanda, çarpışmakta olan veya çarpışmaları daima beklenen ve birbirleriyle, hattâ çok kere Venedik gemileriyle de savaştan muharip deniz kuvvetleri bulunuyordu<sup>3</sup>.

## I. — KORSANLAR

15. yüzyılın sonuyla, 16. yüzyılın başlangıcında bu « herkesin herkesle savaşı » (omnium contra omnes) nın uzun ve karanlık tarihinde önemli bir dönüm noktası görünmeye başlar<sup>4</sup>. Korsanlık, bu tarihte, geleneksel özelliği olan alelâde yağmacılık karakterini kaybetmeksizin, Hıristiyan ülkeleri yönünden Müslüman'lara ve onlarla ticaret yapan hıristiyan müttefikleriyle Yahudi'lere karşı —Haçlı seferlerinin yerini tutan— bir savaş özelliği kazanarak, Osmanlılar bakımındansa Müslüman Türk âleminin Batıya büyük akınının bir yönü olarak Akdeniz dünyasının yeni siyasî ve dinî yapısına katılmıştı. Her iki tarafta da, din bakımından meşrû olduğu sadece bahane de olsa, yine korsanlar siyasî makamların, resmî olmasa bile yarı-remî desteklerine mazhar olabiliyorlardı.

«Bütün denizcileri, kıyı hattâ iç bölgelerdeki halkları içine alan ve geniş ölçüde insan, mal ve gemi hareketine yol açarak, dinî ve

[3] Alberto Tenenti : «Venezia e i corsari» pp. 8-9.

[4] Alberto Tenenti : «I corsari in Mediterraneo all'inizio del cinquecento».



içtimaî, askerî ve ticarî bir bütün» haline gelen korsanlık 16. yüzyıl boyunca İslâm ve Hıristiyan dünyaları arasındaki münasebetlerin özünü teşkil etmeye başlayacaktır. Korsanlığın hüviyetindeki bu değişiklik önce Doğu Akdeniz'le Adriyatik'te beliriyor; ama az sonra bir yandan Türkler'in Batı Akdeniz'e yerleşmesi, diğer yandan İspanya'nın teşkilâtlanıp kuvvetlenmesi sebebiyle Batıya da yayıldı. Alberto Tenenti'ye göre, Barbaros'un Cezayir'e yerleşmesi ve Mısır'ın ele geçirilmesi (1516-1517) çatışmada Türk'lere üstünlük sağlamıştır.

Bu yeni durum Venedik'i çözülmesi güç problemler karşısında bırakıyordu. Batı ile Doğu arasında mutavassıt rolü oynayan Venedik, kısa süren savaş devreleri dışında Bâbiâli ile resmî münasebetler kurup Osmanlı idaresindeki ülkelerle serbestçe ticaret yapmaktaydı. Ama aynı derecede ticaret yaptığı ve bir savaş halinde aralarında yer alacağı Hıristiyan âlemi ile de hem ticaretini sekteye uğratmak, hem de daima beklenen yeni bir Türk akınına karşı müttetiklerini kaybetmek korkusuyla hoş geçinmek zorunda idi. Bu durumda tek çıkar yol, faal bir diplomasinin hukukî alanda koruyacağı, güçlülük dolu bir tarafsızlığın muhafazasından ibaretti. Ama —meselâ Venedik'in kendi gemileri üzerinde mutlak hâkimiyet ileri süren ve korsan gemilerine, denizlerine giriş hakkı tanımayan— öyle iddialı bir tarafsızlık ki, Venedik'i çok kere iki tarafın da hücumlarına mâruz bırakıyordu.

Bu sıkıcı durum yüzyılın son çeyreğinde daha da vahim bir hal almağa başladı. Bir yandan, 1575 ten sonra Akdeniz'de esasen mevcut korsanların sayı ve faaliyetleri, öteden beri mâlum bir şey olan gemi ve insanların resmî savaştan hususî savaşa kolayca intikalleri dolayısıyla, büyük ölçüde artarken; diğer yandan, özellikle 1575-1580 yıllarından itibaren Kuzeyliler (İngiliz, Hollandalı ve Baltıklılar) Akdeniz'e gelmeye başladılar. Yüzyılın sonunun büyük ticarî olayı olan bu geliş korsan savaşlarının şartlarını tamamen değiştirdi. Kendilerini kabul ettirmeğe azmetmiş olan bu yeni gelenler hem ticaret hem korsanlık yapmakta, ve böylece İslâm-Hıristiyan savaşına Katolik İspanya ile Protestan devletlerin çatışması katılmış olmaktadır. Bu da, korunması hemen hemen imkânsız bir tarafsızlığa bağlanmış olan Venedik gemileri için hem güvensizliğin artması hem de rakiplerin çoğalması sonucunu doğurdu.



### A. Üskoklar.

Güvensizlik, resmî metinlerin «Bizim körfezimiz» diye adlandırılmaya devam ettikleri, fakat gittikçe böyle olmaktan çıkan Adriyatik denizindeki Venedik kapılarına kadar geliyor. Quarnaro körfezinin içinde, Macaristan'ın Türklerin ele geçirmediikleri ve Avusturya'ya geçmiş bulunan bir parçasında yerleşmiş olan Üskoklar Segna'daki ana üslerinde Venedik'in ticaretini baltalıyarak itibarını kıran son derece faal bir korsanlar cemaatı teşkil ediyorlar. Başlangıçta, 1525 ten sonra Avusturya imparatorluğuna sığınan ve Venedik'in 1528-1530 dan beri yağmalarını önlemeye çalıştığı slâvlar söz konusuydu yalnızca; ama hemen ardından, Venedik kadırgalarından kaçmış kürekçilerle Dalmaçya sahilindeki Venedik arazilerinden sürgün olarak çıkarılmış olanlar da hayatlarını idame için Üskok olmak zorunda kalarak bu ilk çekirdeğe katıldılar. O kadar ki, Üskokların çoğunluğunu 1550-56 dan itibaren bu yeni gelenler teşkil etmeye başladı.

6 ilâ 16 kürekli basit kayıklar kullanan ve sayıları 1000'i geçmeyecek kadar az olan bu insanlar güçlerini, yakalanma tehlikesi ile karşılaştıkları takdirde karaya sığınmak üzere kolayca terkedebildikleri, Dalmaçya'nın kayalık kıyılarının en dar geçitlerine girebilen ve en küçük oyuklara saklanabilen bu küçük gemilerin çok yüksek hareket ve sür'at kabiliyetinden almaktadırlar. Başlıca kurbanları Adriyatikte çok rastlanan «Furkata», «Saette» ve «Marciliane» tipindeki küçük gemilerdir. Ama icabında «Nave» ve «Kalyon» gibi daha büyüklerine de saldırıyorlardı. Nitekim 1587 Mayısında Venedik savaş donanmasına mensup bir kadırgayı hile ile dar bir geçide sürükliyerek ele geçirmişlerdir. Quarnaro'dan Ragusa'ya kadar bütün Dalmaçya kıyısı bunların hücumlarına mâruzdu.

Gerçek birer yağmacı olan bu adamlar dışarıdan da destekleniyorlardı. Habsburglar Türk-Venedik münasebetlerini bozabilmekten ve böylece Adriyatik'in hiç olmasa bir kısmı üzerinde hâkimiyetlerini kurabilmekten memnundular. Papalık, Venedik'in şikâyetlerini müsait karşılamakla beraber, Segna'daki, biri Fransızken diğeri Dominiken olan iki manastıra ganimetlerinin onda birini muntazaman ödiyen, yalnız Türklerle Yahudilere saldıran, ayrıca büyük çapta köle temin eden bu son derece dindar ve iyi Hıristiyanları haçlıların devamı sayıyor ve Viyana sarayı nezdinde sözde



müdahalelerle yetiniyordu. Hıristiyan olmiyanlarla savaşma bahanesi Üskokların Venedik ve Ragusa gemilerinden başka Papalığa sâdik Ankona'lılara da saldırmalarına yol açmasına rağmen, Romanın bu tutumu değişmemiştir.

Venedik, diplomasi yoluyla bir sonuç elde edememişti; ama Üskok akınlarından başlıca zarar görenler Dalmaçya'nın kıyı ve iç bölgelerindeki Türk tebaası olduğu için bu yağmacılığa karşı Osmanlı şikâyetleri de hiç eksik olmuyordu. Zira 1574 andlaşmasına göre Venedik Ege denizine savaş donanması yollamıyacak, buna karşılık Adriyatik'te âsayişi temin edecekti. Bu sebepten Babiâli Venedik'i bir türlü önliyemediği bu yağmacılığa karşı kendi donanmasını Adriyatik'e göndermekle tehdit edebiliyordu.

1588-90 dan itibaren durumun gittikçe bozulması karşısında Venedik, sıra ile savaş kadırgaları, «Fusta» lar ve nihayet daha küçük gemileri silâhlendirip göndermek ve bu bir türlü ele geçirilemeyen düşmanlara karşı en uygun mücadele yolunu aramak suretiyle askerî tedbirlerini arttırdı. Fakat bütün bu gayretler ancak 1598-1600 yıllarına doğru sonuç verebildi. Bu tarihte faal bir Avusturya komiseri, korsanların yarısını Segna'dan sürdü. Bundan sonraki on yıl nisbeten daha sakin geçti. Nitekim Catti-Spinelli noterleri Üskokların, 1592-1600 yılları arasında 30 gemiye saldırmalarına karşılık, 1601-1609 yılları arasında yalnız 3 gemiye saldırdıklarını kaydediyorlar. Bununla beraber bu durum pek devam etmedi. Üskoklar Haçlı olmaktan çıkarak, komşu devletlerden kovulup gelenlerin de katıldıkları hakikî bir «Mahdut mes'uliyetli yağmacılık şirketi» halinde tekrar faaliyete geçtiler. Aynı zamanda İspanya da bunları apaçık bir şekilde desteklemeğe başladı. Venedik artık kendi sularında bile düzeni kurmaktan âciz bir haldedir.

### B. Türkler ve Mağripliler.

İnebahtı savaşından sonra «Osmanlı hücumu artık geniş çapta ve etkili deniz seferleri halinde değildir». Bununla beraber, İspanyol ve Türk İmparatorlukları «Artık büyük ölçüde deniz kuvvetleri bulundurmuyor ve filolarını kendi kara sularında veya nüfuz bölgelerinde tutuyorlarsa<sup>5</sup> da», yine Akdenizde Türklerle, Venedik hariç diğer katolik devletler arasında sulh teessüs etmiş dğildir. Ma-

[5] Alberto Tenenti : «Venezia e i corsari», p. 29.



mafih korsan savaşları şeklinde devam eden deniz savaşları daha sınırlı bir ölçü içinde kalmaktadır.

Türkler arasında en tehlikeli ve cür'etli korsanlar Cezayir, Tunus, Cerbe ve Trablus'taki mağriplilerdir. Öyle ki «1580-90 yıllarına doğru başta iyi müdafaa edilmemiş İtalya kıtaları ve hattâ Toskana, Liguria, Sicilya ve Kalaba kıyıları olmak üzere katolik devletlere ait kıyı ve limanlardan bunların hücumuna mâruz kalmıyanı yoktur denebilir». Fakat bunların ün salmış olmaları, Venedik denizciliği için belki de daha tehlikeli olan, özellikle Arnavutluk ve Mora'daki Valona, Dürazzo, Preveze, İnebahtı, Ayamavra ve Modon limanları gibi diğer korsan merkezlerini unutturmamalıdır. Hattâ ayrıca 1615 yılına doğru «Üskoklarla savaşmak bahanesiyle Türkler Naretva, Kastelnuova ve Risano körfezlerinde, yâni Adriyatik denizi içinde küçük fırkateynler donatmağa başlayacaktır».

Arnavutluk ve Yunanistan kıyılarındaki korsanların 15 sıra kürekli ve her sırada 2 kürekçisi bulunan «Fusta» tipi gemileri genel olarak mağripli çekdirmelerinden (Galiotte) hem daha basit hem de daha zayıf şekilde silâhlendirilmiştir; hattâ çok kere topsuzdur. Ama bazan daha büyük olanlarına da rastlanıyordu. Ayrıca buradaki korsanlara, faaliyetleri ve özellikle (Pouilles) kıyılarına yapacakları baskın için İnebahtı, Durazzo veya Valona'da son derece elverişli üsler bulan mağripli korsanların çekdirmeleri de sürekli olarak gelip katılıyordu.

Böylece Korfu, Zante ve Kefalonya'nın sahibi olan Venedik'in ticareti için çok önemli olan İyonya denizi İslâm korsanlığının merkezi haline gelmiş oluyordu. Hattâ bir çok def'a (1582,83,84,87... yıllarında) yanlarında bazen çekdirmeler de bulunan «Fusta» lardan müteşekkil filolar Adriyatik'te tâ Venedik kapılarına kadar gitmekten çekinmemişlerdir. 1585 ilkbaharında bir Venedik kadırgası, Chioggia açıklarına kadar gelen 17 sıra kürekli bir gemiyi tâkip edip ele geçirdi. Korsanların ganimetlerini satmaya çalıştıkları Dalmaçyalı ve İtalyan kıyı halklarının da suç ortaklığından yararlanan Türk «Fusta» larının Adriyatik'e yaptıkları seferler 16. yüzyılın sonlarında daha sürekli bir hale geldi.

Bu korsanlıklara karşı Babıaliye yapılan protestolar neticesiz kalmıyordu. «Türk makamları da Venedik gibi 1574 antlaşmasına daima riayet etmişlerdir. Taraflardan biri bir gemiyi yakaladığı zaman diplomatlar işe karışıyor ve mekanizmanın yavaşlığına rağ-



men mes'ele sulh yoluyla hallediliyordu. Doğrusu Venediklilerin anlaşabildiği biricik devlet Türkiye idi. Ama bu, İstanbul'daki makamlar söz konusu olduğu takdirde böyleydi; Osmanlı imparatorluğunun merkezinden uzaklaştıkça durum değişiyordu<sup>6</sup>. Mağripler bir çeşit yarı-bağımsızlık durumunda idiler. Arnavutluk ve Mora'daki korsanlar da ganimetlerinden daima pay ayırdıkları mahallî makamlar tarafından destekleniyorlardı. Bundan başka bu korsan akınlarının büyük bir kısmı, Venedik gemilerinin çeşitli mallar (özellikle yağ ve buğday) almak üzere sık sık geldikleri «Pouilles» (güney-doğu İtalya) kıyılarında yapıldığı için korsanlar ele geçirdikleri malların Venediklilere ait olmadığını kolayca ileri sürebiliyorlardı. Malın «Menşe» ini tâyin etmekteki bu güçlük hıristiyan korsanları tarafından da aynı şekilde istismar ediliyordu.

Şu halde geriye tek çare olarak askerî faaliyet, yâni Venedik'in kendi kadırgalarıyla denizlerde güvenliği kurması kalıyordu. Bu da hiç merhamet gözetmeden yürütüldü. Babıâli de, Üskoklara yapıldığı gibi, Türk veya dönme olsun, tutulan korsanların muhake-me edilmeden derhal idamına karşı asla itiraz etmiyordu. Çok tecrübeli savaşçı olan mağriplilere karşı zafer kazanmak her zaman mümkün olmadığı için Venedik amiralleri ancak kazanacaklarına iyice emin oldukları zaman savaşa giriyorlardı; ama yine de bu yolda elde edilmiş gerçek başarı örnekleri yok değildi. Hattâ Alberto Tenenti Venedik donanmasının en iyi sonuçları mağriplilerle, Valona ve Durazzo'lu Türk korsanlarına karşı elde ettikleri kanaatinde-dir. Bununla beraber Venedik'in mukabelesi, bir yandan ticarî seferlerin daha ziyade küçük gemilerle ve çok sık, diğer yandan korsan gemilerinin hem çok hızlı hem de üslerinin çok kere yakalanmadan dönülebilecek kadar yakın olması gibi son derece elverişli şartlardan faydalanan korsanların gittikçe artan faaliyetlerine nisbetle yetersiz kalıyordu.

### C. *Maltalılar, Floransalar ve İspanyollar.*

Hıristiyanlığın denizlerdeki savunması en başta Haçlıların mirasçısı olan dinî tarikatlere düşüyordu. Bunların başında Piza ve Livurna'da yerleşmiş olup Toskana Grandük'ünün sıkı idaresi altında bulunan Saint-Etienne tarikati ve bilhassa, din düşmanlarıyla

[6] Alberto Tenenti : «Naufrages, corsaires...» pp. 29-30.



savaşmaktan çok korsanlık yapmaya yönelen ve zamanın gerçek bir «Beynelmîlel Maceracılar Kumpanyası» haline gelmiş bulunan Saitn-Jean de Jerusalem ( Malta Şövalyeleri ) tarikatı geliyor. Hıristiyan olmiyanların mallarını ele geçirme gayreti bunların çok kere Venedik gemilerine de saldırmalarına yol açıyordu. Bundan da sayısız çatışmalar doğuyordu. Ama o zamana kadar Batı ve Orta Akdeniz'in pek dışına çıkmıyan Malta Şövalyeleri akınlarını, özellikle 1580 den sonra, başta İyonya ve Ege denizi olmak üzere Doğu Akdenize yönelttiler. Bundan başka İspanya'nın bunlara yaptığı yardım da İspanya'ya tâbi bulunan Napoli ve Sicilya krallarının bu tarihlerde doğrudan doğruya korsan savaşlarına katılmalarıyla artmış oldu. Bu krallar, korsan gemisi kralın himayesinde donatılmışsa ganimetin yarısını, özel şahıslara aitse dörtte birini hükümdara vermeyi gerektiren eski bir Napoli geleneğini tekrar canlandırdılar. Ayrıca İspanyollar, İslâm'a karşı yaptıkları savaşın yanında, 1580-85 yıllarına doğru, bu sıralarda Akdeniz'e gelmeye başlayan yeni din düşmanlarıyla (İngiliz ve Hollandalılarla) da savaşmak zorunda kalmışlardı.

Böylece Venedik ticaretinin en büyük kısmının cereyan ettiği Doğu Akdeniz sularına «Sistemli bir şekilde iki korsan şebekesi sızmış oluyor» : Mağripliler ve «Batılalar» (Ponentins). Venedik'in Madrid, Napoli, Palermo yahut Roma nezdinde giriştiği diplomatik protestolara rağmen katolik korsanları Venedik gemilerine de —özellikle düzenli filolar halinde bulunmadıkları zamanlarda— saldırmaktan çekinmiyorlardı; zira bu durumda yükün hiç değilse bir kısmının Türk veya Yahudi tüccarlarına ait olduğunu söyleyecek yahut da işkence ile söyletilecek bir tayfa daima bulunabiliyordu. Nicolo Contarini'ye göre bu şekilde yalnız 1603 yılı boyunca Venedik'e ait 12 büyük gemi ve daha da çok sayıda «marciliane» tipi küçük gemi yakalanıp Güney İtalya kıyılarına götürüldü; zarar yaklaşık olarak 8 milyon altın değerinde idi.

Bu yeni korsanlara karşı Venedik, bir yandan tarafsızlığı diğer yandan İspanya ve Papalık temsilcilerinin baskıları yüzünden gereği gibi mücadele edemiyor, hattâ yakaladığı ve küreğe mahkûm edeceği korsanları çok kere serbest bırakmaya mecbur ediliyordu. Venedik neticede katolik cephesine bağlı kalıyordu; çünkü tarafsızlık avantajlı olduğu kadar mahzurlu olmaya da başlamıştı.



#### D. Kuzeyliler.

Bununla beraber Venedik ticaretine asıl büyük ve öldürücü darbeyi Kuzeylilerin gelişi vurdu. 1580 yıllarından önce başlayıp 1590 dan sonra gittikçe önem kazanan bu olayın başka bir özelliği de vardı: Akdenizli korsanlardan farklı olarak bu yeni gelenler, özellikle İngilizler korsanlıkla birlikte ticaret de yapıyorlardı. Çoğu « breton » olan 500 (botte) luk\* orta boyda, 3 direkli, yelkenleri kare şeklinde ve kısları da denizde geçirebilecek derecede geniş ve sağlam tekneli gemileri sayesinde her iki işi de yapabiliyorlardı. Onlar için Akdeniz'de kendilerini tüccar olarak kabul ettirmenin biricik yolu bir bakıma kuvvet kullanmak ve korsanlık yapmaktı. Bu en başta İspanyollara karşıydı; çünkü İngiliz ve Hollandalıların Akdeniz'e gelişi Atlantik'te cereyan eden Katolik-Protestan çatışmasının Akdeniz'e yayılması demektir. Aynı zamanda Akdeniz'de ticaret yapan diğer denizci devletlere de karşıydı.

Kuzeyliler Akdenizde mevcut bütün rekabetlerden de faydalanmasını biliyorlar. İngiltere ile Babıâli arasında 1575 teki ilk temasın arkasından 1578 de görüşmeler yeniden başlıyor ve 1580 de 3 yıl sonra tasdik edilecek olan «Kapitülasyonlar» üzerinde anlaşmaya varılıyor. Mağripliler bu yeni gelenlere Doğu Akdeniz yolunda çok uygun iskele ödevi görecek olan limanlarını daha başlangıçta açıyorlar. Toskana Grandükü Kuzeylilerin ticareti sayesinde büyük hamle yapacak olan ve esasen Yahudi tüccarlarına açık bulunan Livurna'da aynı şekilde hareket ediyor. Venedik'e gelince, o da sırf İspanyollara düşmanlığı yüzünden Kuzeylilerin gelişini müsait karşılayarak bundan faydalanmaya bakıyor. Oysa Kuzeyliler kendi aracılık rolünü de yıkacaklardır. Nitekim İngilizler İstanbul'a Venedik'lilerden daha ucuza kumaş getiriyor ve karşılığında Osmanlı malları almaya başlıyorlar. Venedik senatosunun sürekli yasaklarına rağmen 1580 den itibaren Zante, Kefalonya, Korfu ve Kandiye gibi Venedik'e ait adalara gelip çeşitli yünlu kumaşlar ve kalay satıyor, karşılığında şarap ve kuru üzüm alarak gidiyorlar. 1590 dan itibaren artık Londra ve Southampton'la Venedik arasındaki deniz

[\*] Takriben 1000 litreye tekabül eden eski bir kapasite ve ağırlık ölçüsü.

[7] Fernand Braudel et Reggiero Romano : «Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne (1547-1611)». Paris 1951. Vol. I. de la collection Ports, Routes, Trafics. S.E.V.P.E.N.



hattında kuzeyli gemilerin sayısı Venedik'inkileri çok gerilerde bırakacak derecede artmıştır. Böylece Kuzeyliler 30 yıldan az bir süre içinde, aşağı yukarı 1580-1610 yılları arasında bütün Akdeniz yollarını elde etmeğe muvaffak oldular.

Şu halde Kuzeylilerin korsanlığı daha geniş çaptaki ticarî bir yayılmanın yönlerinden biridir sadece. Zaten Katolik veya Müslüman olmasına pek bakmadan her rastladıklarına saldırıyorlar. Venedik te önceleri İspanya ve Portekizle yaptığı ticareti bakımından Kuzeyli korsanlardan zarar görmekle beraber, asıl 1590-95 yıllarından itibaren bunların başlıca kurbanı olmaya başlıyor. Bu tarihte «Berton» tipindeki İngiliz gemileri Venedik'in ana ticaret bölgesi olan Doğu Akdeniz sularında, Adalarda ve Mora kıyılarında serbestçe gidip gelmeye başlıyorlar. Venedik savaş kadırgaları, daha çok kışın seyrüsefer yapan bu büyük ve silâhları mükemmel gemilere karşı güçlülükle savaşabiliyor. Hattâ Venedik için başlıbaşına bir felâket yılı haline gelen 1603 te Kuzeyli korsanlar en azından 12 büyük Venedik gemisini vurmaya muvaffak oluyorlar.

Diplomatik teşebbüsler mahiyetleri icabı yavaş işlediği için çabuk ve kesin sonuç vermiyordu. Fransız elçisinin de desteklediği Venedik baylos'u (elçi) Kuzeyli korsanları suçlayıp her türlü haktan mahrum etmek için İstanbul'da çok gayret sarfetti. Ama Bâbiâli'nin aldığı sıkı tedbirler, imparatorluğun Cezayir'den Tunus'a, Modon'dan Patras'a kadar uzanan uzak eyaletlerindeki mahallî makamların korsanlarla suç ortağı olmaları yüzünden pek başarılı olmadı. Sonunda Venedik doğrudan doğruya İngiltere ile temasa geçip anlaşmaya karar verdi. Görüşmeler Elizabeth devrinin sonlarında başladı ve ancak Jacques I. zamanında bizzat İngilizlerin kendi korsanlarına karşı gerekli tedbirleri almaları üzerinde anlaşmaya varılmakla sonuçlandı.

Ama çok geç kalınmıştı. Kuzeyliler ele geçirdikleri ticarî mevkiileri sıkı sıkıya ellerinde tutuyorlardı. Korsanlık da hemen azalmadı; aksine, İngiliz korsanları bir süre için Birleşik Eyaletler'in (Provinces-Unies) hizmetine girerek başta mağrip limanlarıyla Livurna olmak üzere bir kısım Akdeniz limanlarına iyice yerleştiler. Vatanından kovularak 300 kişiyle birlikte Tunus ve diğer Kuzey Afrika limanlarına yerleşen ve yavaş yavaş kendi başına bir korsan filosu kuran İngiliz korsanı John Ward 1606-7 yıllarına doğru büyük başarılar kazanmaya başladı. Fransız, Felemenk ve özellikle



İngiliz asıllı bir sürü maceracı John Ward'ı örnek edinerek Kuzey Afrika'daki korsanlığa ikinci bir hamle kazandırdılar. Bu «Yeni Mağripliler» in ortaya çıkışıyla Akdenizdeki korsanlık savaşlarının mahiyeti yeniden değişmeye başladı. Artık Hilâl ile Haç'ın çarpışmasının yerini, bütün Akdenizi kaplıyarak Atlantik'e taşan profesyonel yağmacıların yönettiği gerçek anlamındaki bir korsanlık almaktadır. Bu yeni korsanlar ganimetlerini sattıkları Marsilya ve özellikle Villefranche (Savoie) ile Livurna'daki halk tarafından da destekleniyorlar. Böylece 1610 yılına doğru 16. yüzyıldakine hiç benzemiyen yepyeni bir Akdeniz doğmuş oluyor.

Alberto Tenenti'nin araştırmaları korsanlık savaşları üzerine işte böylesine derin ve aydınlatıcı bir görüş getirmektedir. Korsanlık «garip bir macera», «sosyal bir hastalık» tır belki, ama aynı zamanda Akdeniz kıyılarında yaşayan fakir topluluklara ticarî hayata katılma imkânı veren teşkilâtli ve düzenli bir faaliyettir de. Napoli ve Sicilya kırılları için çalışan Malta ve Saint-Etienne şövalyeleriyle İspanyol asilzadeleri gibi büyük korsan başlarının arkasında asıl iş gören, kürek mahkûmlarının, sabıkalarının ve rızkını denizde arıyan her türlü maceracıların kullandıkları Kalaba yahut Kandiye'li küçük gemilerdir. Bu açıdan ele alınınca korsanlık Akdenizde sürekli bir hayat, daha doğrusu faaliyet kadrosu anlamı kazanır.

Fakat korsanlık faaliyeti hep bu çerçevede kalmamış; 16. yüzyılın sonundaki büyük hamlesiyle, en iyi örneğine Venedik'te rastladığımız psikolojik ve özellikle iktisadî büyük değişmelere de yol açmıştır.

## II. — VENEDİK DENİZCİLİK TEŞKİLÂTI

16. yüzyılın sonunda Venedik denizciliğinin uğradığı değişiklik ve buhrana, 1595-1605 yılları arasında zirvesine ulaşan korsanlık hamlesinin, ne biricik unsur ne de sebep teşkil etmemekle beraber, derin bir şekilde tesir ettiği muhakkaktır. Nitekim korsanlığın bu hamlesi, Venedik'in İslâm dünyasıyla Hıristiyan dünyası arasında İstrie'den Kandiye'ye kadar uzanan bir hudut hattı teşkil eden imparatorluğunun bütünlüğüne, özellikle Doğu Akdeniz'e yönelmiş olan ticaret seferlerine ve nihayet korsanlar faaliyetlerini tercihen, Venedik savaş filosunun inzıbatı temine çalıştığı sularda teksif ettikleri için de askerî gücüne tesir etmek suretiyle can damarlarına



erişmiş oluyor. Bu bakımdan durum Venedik için bir ölüm kalım meselesi teşkil edecek kadar naziktir.

#### A. Ticaret Filosu.

Venedik, korsanların başlıca hedefi olan ticaret gemilerini korumak için teknik alandaki tedbirlerini arttırdı. Silâhsızlanma konusunda çıkarılan kanunlarla her geminin bulundurmamak zorunda olduğu asker ve top sayısı yükseltildi. Bu suretle düzenli ticaret seferlerinin tesisi, meselâ Narenta körfezi için 1586, Korfu ve Zante için 1588, Spalato için 1591 yılları olmak üzere yerine göre değişik zamanlarda da olsa, bir dereceye kadar mümkün oldu. Ama Venedik yine de ticaret gemilerini savaş kadırgalarının himayesinde bulundurmamak mecburiyetini duyuyordu. Hattâ Senato, 1606-10 yıllarına doğru İstanbul, Suriye ve İskenderiye seferlerinin güvenliğini sağlamak üzere ticaret gemilerini konvoy halinde seyrüsefere mecbur tutmayı denedi. Fakat Venedik gemileri bütün bu zorlamalara katlanabilecek güçte değildi. Bir yandan «Ticaret gemileri» (galées de mercato) inhısarı sürekli olarak ihlâl edilmekte, diğer yandan top teçhizat ve levazımı ile askerlerin ücret ve iagesi bakımlarından silâhlanma pahalıya mal olmakta, hattâ ne askerler ne de tayfalar savaşa istekli görünmeyip kendilerine daha iyi muamele edileceği ümidiyle teslim olmayı tercih etmektedirler.

Bu durumda denizciliğin artan rizikolarına karşı en iyi garanti olarak sigorta kalıyordu. O kadar ki, sigortanın gemi yükünün gerçek değerinden daha yüksek değerde akdedilmesi bile mutad hale gelmişti. Ayrıca rizikoyu bölüştürerek azaltmak için, tüccar malını ayrı ayrı gemilere dağıtıyor, genel olarak kendisi de tüccar olan sigortacı da muameleye ancak 50-500 dükaya kadarki —hattâ bazan daha az ve nadiren daha yüksek— meblâğlar için katılıyordu. Bununla beraber, diğer ticarî faaliyetler arasında sigortacılık da yapan bu birçok küçük sigortacı yanında, meselâ «8 sigortacı Kumpanyası» gibi çoğunluğu yabancıların, özellikle Cenova ve Floransalıların teşkil ettiği ve sadece sigortacılıkla uğraşan şirketler de yok değildi. Geminin ziyat halinde kararlaştırılan meblâğ, ihtilâflı durumlar dışında, süresi içinde ödenirdi. Böylece 16. yüzyılın sonunda sigorta, tüccar kayıplarını azaltmakla beraber sigortacılara da büyük kârlar sağlamış bulunan oldukça müessir bir sistem olarak karşımıza çıkıyor. Bununla beraber korsanlık savaşları, kayıpları çoğaltarak sistemin iyi işlemesine engel olmaktan da geri kal-



miyordu. Çok sayıda vak'alara dayanan sistemli bir araştırma yapılmamış olmasına rağmen (ki Alberto Tenenti'nin tetkik ettiği «sigortadan imtinâ» olayları bu konuda aydınlatıcı bilgi vermemektedir) 16. yüzyılın sonuyla 17. yüzyılın başlangıcında, özellikle Doğu Akdeniz seferleri için sigorta primlerinde önemli bir artış olduğu söylenebilir. Venedik ticaret filosunun karşılaştığı diğer malî yüklerle eklenen bu yeni güçlük filonun rekabetlere karşı koyabilmesini daha da zorlaştırıyordu.

Venedik gemi inşaatının bu sırada büyük bir buhran içinde bulunması ticaret filosunun gittikçe ağırlaşan bu yüklere ve dış tehlikelere karşı koyma gücünü büsbütün zayıflatıyordu. Devlet 15. yüzyılın sonundan beri, özellikle 1532-1535 ten itibaren hem Venedikt'te hem de başka şehirlerde büyük gemilerin inşasına sübvansiyonlarla yardım etmeye başlamıştı<sup>8</sup>. Bu yardım da «Gemi tersanede inşa halinde iken armatörlere her yıl bir kısmı ödenen kredilerden ibaretti». 1588 den itibaren bu krediler gittikçe arttırıldı. Böylece, 1559 yılının başında, 300 ilâ 500 «botte» büyüklüğündeki gemiler için «botte» başına 5 düka kredi verildiği halde, 500 «botte» dan büyük olanlarına ayrılan sübvansiyon 1800 dükadan 2700 e yükseltildi. Nitekim aynı yıl iki asılzade armatörün 800-1000 «botte» luk bir gemi için 5400 dükalık bir kredi aldıklarını görüyoruz. 1589 da Venedik senatosu 800-100 «botte» luk gemiler için krediyi «botte» başına 10 dükaya yükseltti. Ancak bu miktar yalnız Venedik tersanelerinde inşa edilen gemiler için olup, Curzola, Cattaro ve Lisesena gibi imparatorluğun diğer şehirlerinde inşa edilen gemilere verilen krediler daha düşüktür.

Yerli gemi inşaatı masraflarında, özellikle 1570 ten sonra görülen önemli artışları karşılama amacı güden resmî sübvansiyonların artmasına muvazi olarak Venedik gittikçe daha çok yabancı memleketlerde inşa edilen gemilere rağbet etmek zorunda kaldı. Dışarıdan gemi satınalmak yasağı da 1584 ten itibaren kaldırıldı. Satın alınmış gemilerin Venedikli sayılması imtiyazı, sürekli talepler karşısında 1595 te çıkarılan genel bir kararla satın alınmış bütün gemilere tanındı. Karar 1597 de temdit edildi. Bütün bu kararla-

[8] Gino Luzzatto : «Per la storia delle costruzioni navali a Venezia nei secoli XV e XVI», in «Micellanea di studi storici in onore di Camillo Maffroni», Padoue 1931; republié in «Studi di Storia economica veneziana» de G. Luzzatto, Padoue, 1954, pp. 37-51.



rın daha önce yapılmış satınalmaları takip ettiği reddedilse de, yeni satınalmalara yol açtıklarına şüphe yoktur. Kaldı ki, Kuzey ülkeleri tarihi uzmanı olan ve başka kaynaklara dayanarak araştırma yapan Pierre Jeannin «1570 ten itibaren Venediklilerin Kuzey Avrupa'dan gemi satınaldıklarına dair sayısız inandırıcı delil» bulunduğunu ve «bu satınalmaların Venedik'te iyi karşılanmadığını, hattâ yasaklandığı sürece satınalınan gemilerin Venedik gemilerine benzetildiğini, hiç değilse, kâğıt üzerinde böyle gösterildiğini» tesbit etmektedir<sup>9</sup>. Önceki durum nasıl olursa olsun, 1590 dan itibaren yabancı gemi sayısının türlü şekillerde çoğalmaya başladığı muhakkaktır. Venedik senatosunun yerli ve yabancı gemileri birbirinden ayırarak yerlileri daha imtiyazlı saymak amacıyla arttırdığı tedbirler bu çoğalmaya engel olamadı. 1 Eylül 1598 den 1 Eylül 1599'a kadarki bir yıllık süre içinde Venedik'e demirleme ücreti ödüyen gemilerin listesi bunu açıkça gösteriyor: 60 kadar büyük gemiden 15'i yabancı yapısı olmak üzere 30 tanesi Venediklilerin, 20 kadarı da yabancılarındır; geriye kalanlar hakkında bir bilgimiz yoktur<sup>10</sup>. Bir kaç yıl sonra yabancılara ait gemilerin sayısı daha da artmış olacaktır.

Yabancıların, özellikle Kuzeylilerin rekabetine karşı koymaya ve korsan savaşlarının sebep olduğu kayıpları kapatmaya artık gücü yetmeyen ticaret filosunun içine düştüğü buhran giderek, Alberto Tenenti'nin tesbit ettiği şekilde, Venedik ticaret yollarının kesin olarak daralması sonucunu doğurdu. «17. yüzyılın ilk yıllarından itibaren tipleri değişik İngiliz, Felemenk ve Alman gemileri klâsik tipteki Venedik gemilerini Atlantik yollarında tamamen bertaraf etmişler, hattâ Venedik'in başlıca faaliyet alanı olan İspanya, Sicilya ve Napoli yollarında bile büyük ölçüde üstünlük elde etmeye başlamışlardı<sup>11</sup>. Venedik gemilerinin Doğu Akdeniz'de güçlülükle tutunabildiğini daha önce görmüştük. Venedik deniz ticareti bu durum karşısında daha çok Adriyatik'te toplanmaya yöneliyor. Gemilerin gitkiçe artan bir kısmı —Alberto Tenenti'nin 1592-1609 yılları üzerinde yaptığı sondajlara göre yarısı— bir yandan Adriyatik'in İtalya kıyılarında Marches, Abruzzes ve Pouilles limanlarına diğer yan-

[9] Pierre Jeannin : «Assurances maritimes à Venise» in «Annales. Economie, Sociétés, Civilisation». 16. année, No. 5, Septembre-octobre 1961, Paris, pp. 1041-1044.

[10] Alberto Tenenti : «Noufrages, corsaires ...» pp. 563-67.

[11] Alberto Tenenti : «Noufrages, corsaires ...» pp. 22-23.



dan da Dalmaçya kıyısındaki limanlarla Venedik adalarına, Korfu, Zante, Kefalonya ve Kandiye limanlarına gidip geliyorlar. Bu alanın dışında çok kere kara yolu tercih ediliyordu. Meselâ Venedik'le Napoli arasındaki alışverişlerin dörtte üçünde mallar Abruzzes ci-varındaki limanlardan birinde, çok kere Fortore ve Ortona'da boşaltılıyordu. İç Balkan ülkelerinden gelen yün, deri, balmumu v.s. gibi mallarla daha da uzaklardan, meselâ İstanbul ve Selânik'ten gelen mallar da Dalmaçya ve Arnavutluk limanlarına kadar kara yolu ile geliyordu. Venedik bu mallar karşılığında yünlü ve ipekli muhtelif kumaşlar, kitap, kâğıt v.s. gönderiyordu. Venedik'in buğday tedariki konusunda yapılan inceleme 1570-90 yıllarında normal iâşe bölgesinin de aynı şekilde Adriyatik denizi sınırları içinde kaldığını göstermiştir. Tuz, yağ, şarap gibi diğer önemli ticarî mallar için de durumun aynı olduğuna şüphe yoktur. Dar bir alan içinde kalan bütün bu seferler için küçük gemiler, özellikle «marciliane» tipi gemiler kullanılıyordu. Eski kanun bu gemilerin Zante'den öteye gitmelerini yasaklamıştı; ama 1602 de, büyük gemilerin azalması ve buna karşılık küçük gemilerin çoğalması sebebiyle, bu küçük gemilerin Kandiye'ye kadar gidebilmelerine izin verildi. Bu izin sayısız kayıplara sebep olduğu için 1606 yılında yeniden yasağa dönüldü. Bununla beraber 1607 Temmuzunda İskenderiye'ye hareket etmek üzere olan «marciliane» tipi iki geminin ihbar edildiğini öğreniyoruz.

Böylece Venedik Cumhuriyetinin denizcilik ve ticaret yapısında derin bir değişme meydana geldi. Bütün Akdeniz yollarında Venedik gemilerinin yerini yavaş yavaş yeni gelen Kuzeyli gemiler almaya başladı. Bu yeni gelenler, Doğu Akdeniz'den gelen zahirelerle Batının işlenmiş mallarına büyük bir antrepo ve pazar yeri ödevi gören Venedik'in önemini başlangıçta daha da arttırdılar. Ama kısa bir zaman sonra Adriyatik'in içinde sapa bir iskele olan Venedik yoluyla dolaşmaktan vaz geçeceklerdir. Bu durumda Venedik «eski deniz yollarını çok kısaltan ve tekелci bir siyaset gütmeyen» Ragusa ile Livurna'nın kendi yerini almaları tehlikesi ile karşı karşıyadır. Böylece 17. yüzyılın daha ilk yıllarında Venedik'in Doğu Akdenizle Batı dünyası arasında öteden beri yüklendiği aracılık görevi, büsbütün ortadan kalkmamakla beraber, anlam ve önemi bakımından kökten değişmiş oldu <sup>12</sup>.

[12] Alberto Tenenti : «Venezia e i corsari», pp. 119.



### B. Savaş Donanması.

Venedik, ticaret yollarını korsan saldırılarına karşı korumak için var gücüyle çabalıyordu. Fakat Cumhuriyet'in bakımına büyük masraflar tahsis ettiği o gurur kaynağı «armata» sı kendisinden beklenen ağır ödevleri gerektiği gibi yapamıyordu. Kaldı ki o bunu yapabilse bile daha önce de söylediğimiz gibi sadece askerî sebeplere bağlı olmıyan bir çöküşü durduramayacağı muhakkaktı. Bununla beraber ticaret filosundaki buhranda dastladıklarımıza oldukça benzeyen buhran belirtilerinin savaş donanmasında da görünmesi ayrıca ilgi çekicidir.

Venedik savaş donanması 16. yüzyılın sonunda hâlâ Akdeniz'deki en büyük donanmalardan biri olmakta devam ediyordu. 25 ilâ 30 kadar kadirga Adriyatik ve İyonya denizlerini koruyordu. Başlıca 4 filo mevcuttu: «En küçüğü Üskoklarla mücadele Kaptanlığı (Capitanoio contra Uscocchi) kumandanlığında İstriya sularında, *Mahkûmlar İdarecisi* (Convernator de Condennati) emrindeki 2nci filo merkezî Adriyatikte, *Adriyatik Kaptanlığı* (Capitanoio del Golfo) kumandasındaki üçüncü filo ise, Orta Adriyatikte ve nihayet *Donanma Kaptanlığının* (Proveditor all'Armata) emrinde bulunan ve bütün filoların içinde en çok savaş tecrübesi olan dördüncü filo da İyonya denizinde güvenliği sağlıyordu. Bu 4 filo Kandiye'de bulunan *Girit Muhafaza Kaptanlığı* (Capitanoio della Guardia) emrindeki filo ile birlikte oldukça önemli bir deniz kuvveti teşkil ediyordu. Meselâ 1588 de 29 u kadirga ve 3 ü fusta olmak üzere savaşa hazır 32 gemiden mürekkep olan bu kuvvetin sonraki yıllarda daha da arttırıldığı muhakkaktır»<sup>13</sup>. Daima faaliyet halinde bulunan bu donanmaya ayrıca, Cumhuriyet kanunlarına göre savaş sırasında kullanılmak üzere Venedik'te yedek olarak bulundurulmuş aşağı yukarı 12 ağır ve 100 hafif kadirgadan müteşekkil bir gurubu da katmak gerekir.

Venedik, bu derece büyük bir donanmanın inşa ve bakımını çok düzenli çalışma teşkilâtı, büyük imalât gücü ve teknik üstünlüğü ile Akdeniz'de birinci olan ünlü tersanesi sayesinde temin edebilmektedir. Bu tersane «muhtelif istihsal safhalarının mükemmel bir şekilde bütünleştirildiği hakikî bir sınaî tesisat» manzarası gös-

[13] Alberto Tenenti : «Naufrages, corsaires ...» p. 55.



terir<sup>14</sup>. Gerçekten imalâtın muhtelif kademelerinde çalışan işçiler tam bir mertebelenme içinde yer almaktadırlar. Ancak zamanın el sanayiinin teknik kuralları seri istihsal yapmasına imkân vermiyordu. Bununla beraber kendi imalât sırrını başkalarından saklıyan ve siparişleri kapışmaya çalışan ustaların (ki çoğunluğu İstanbulda olduğu gibi Rumlardı) rekabeti, o zamana kadar ticarettde kullanılan benzer tipten tefrik etmek için «sottile» de denen ve zamanın bütün Akdeniz donanmalarında çoğunluğu teşkil eden savaş kadirğası tipindeki gemilerin sürekli olarak ıslahını temin etmekten de geri kalmıyordu.

Geniş bir alana yayılan Venedik imparatorluğunun başlıca birleştirici unsuru olan savaş donanmasına her türlü ihtimamı gösteren hükümet bütün 16. yüzyıl boyunca aldığı muhtelif tedbirlerle donanmanın etki ve gücünü arttırmaya çalışmıştı. 17. yüzyılın başlangıcında korsanlık tehlikesi çok artınca Senato buna yeni gemi tipleri kullanarak karşı koymayı denediye de önemli bir başarı sağlayamadı. Zira arttırılan kararlar, açıkça buhran belirtileri gösteren Venedik «Armata» sınıfın yavaşlayan makinasını canlandırmaya pek yetemiyordu.

En başta, Akdenizdeki bütün filoların başlıca ortak problemi olan kürekçi temin ve bakımındaki güçlük yer almaktadır. 16. yüzyılın ortalarına kadar Venedik Dalmaçyalılarla Rumlardan ihtiyacına yetecek kadar adam temin edebiliyordu. Fakat 1542 den sonra Yunan kaynaklarından kürekçi teminine fiilen imkân kalmadı. Venedik'in kendi iç eyaletlerinden temin edebildikleri de zayıf ve beceriksiz kürekçilerden ibaret olduğu için duruma çare bulmak hemen hemen imkânsız bir hale geldi. Bunun üzerine Cristofore da Canal'ın telkini ile 1545 te forsalardan faydalanılmasına karar verilerek teşebbüse geçildi. Kürekçi olarak mahkûmları kullanmaya başlayan gemiler başlangıçta yalnız 3 kadirğa kadardı; ama sayıları gittikçe arttı ve kısa bir süre sonunda donanmadaki kürekçilerin büyük çoğunluğunu mahkûmlar teşkil etmeye başladı. O kadar ki 1592 de kürekçi olarak mahkûmları kullanan kadirğa sayısı 23 e yükselterek donanmanın aşağı yukarı tamamına yaklaştı. Hattâ İnebahtı savaşından sonra Venedik, kendi kaynakları yetmediği için forsa

[14] Ruggiero Romano : «Aspetti economici degli armamenti navali veneziani», in «Rivista storica italiana», LXVI (1954), pp. 39-67.



temin etmek üzere komşu devletlere (Avusturya İmparatoruyla Kuzey İtalya Prenslarına) başvurmak zorunda kaldı.

Kürekçi olarak mahkûmların kullanılması olayı Venedik'e münhasır olmayıp, bütün Akdeniz ülkelerini, hiç değilse Hıristiyan olanlarını kaplıyan genel bir gelişim çerçevesinde yer alan bir tutumdur. Bunun hem kolayca adam bulabilmek hem de bulunanları daha sıkı bir disipline bağlama imkânı sağlamak gibi müsbet yanları vardı. Ama Venedik subayları devlet malı olarak kalan forsalara iyi muamele etmedikleri ölçüde menfi yanların ağır basması da gecikmedi. Öyle ki, kaptan yanında alelâcele akdedilen borç mukavelesi mahkûmiyet süresi bittiği zaman bile hiçbir kurtuluş ümidi bırakmadığı için kaçıktan başka bir şey düşünmeyen, yorucu ve sert denizcilik hayatına pek alışkın olmıyan, iyi beslenmeyen ve fena muamele gören bu forsalar arasında hastalık büyük kayıplara (1599 tarihli bir vesikaya göre %60 ı) sebep olmaktadır.

Sosyal mertebelenmenin öteki ucunda bulunan ve hepsi hâkim sınıfa mensup gemi subayları arasında da gevşeme belirtileri çoğalmaktadır. Bunların sayısız yolsuzlukları, tayfanın iâşe ve ücretlerinden sağladıkları kârlar ve nihayet yalnız kendi şahsî itibarlarını düşünmeleri önemsiz sayılabilir, hattâ malî yolsuzlukları görevlerinin gerektirdiği yüklü harcamalar sebebiyle haklı bile görülebilir; ama disipline riayetsizliklerinin donanmanın askerî gücünü ciddi olarak zayıflattığı muhakkaktır. Senatonun kesin yasaklarına rağmen, güvenliği sağlamakla görevli oldukları bölgeleri, özellikle kış aylarında, bırakıp gemileriyle birlikte Venedik'e yaklaşmak üzere Saint-Marc limanına kadar ulaşmasalar bile İstrie, Malamocco ve Chioggia'ya kadar gelmektedirler. Bahaneleri de tayfaya para ve yiyecek getirmektir. Aynı asıl sınıftan gelen filo komutanları da gemi subaylarıyla ya akraba, ya da daha az nüfuzlu ailelere mensup oldukları için bu disiplinsizliklerle gerektiği gibi mücadele edemiyorlardı.

Devletin kaderini elinde bulunduran sosyal guruba kadar yayıldığı ölçüde zararları da büyüyen bu beşerî zaafardan ayrı olarak birçok teknik sebepler zinciri de artan korsanlık tehlikesi karşısında bulunan Venedik donanmasını zayıflatıyordu. Bir kere ya gemilerin yokluğu veya bozukluğu, ya da kürekçi eksikliği yüzünden sürekli olarak donanmanın bir bölümü kullanılamaz bir durumda idi. Ücretler aylarca gecikme ile geliyor, sürekli olarak yiyecek



sıkıntısı çekiliyordu. O kadar ki, erzak bulabilmek çoğu kere filo komutanlarının başlıca mes'elesi oluyordu. Bütün bunlara şunu da eklemeliyiz: Birçok amiralin başvurmasına rağmen devlet İngilizlerle Hollandalıları mağriplilerle aynı muameleye tâbi tutup kanun dışı saymayı reddettiği için Napoli, Malta ve Toskanalı gemilere karşı yapılan savaş gibi Kuzeylilerle savaşma da «yağmanın bölüşülmesi» gibi çekici bir motiften yoksundur.

Korsanlarla savaşmada kadirgadan daha etkili olacağı düşünülen yeni gemi tiplerinin kullanılması gibi başvurulan son çâreler de başarısızlığa uğradı. Venedik daha önceleri Üskoklara karşı da 2 savaş kadirgasına 3 fusta katmak suretiyle bu yola gitmişti. Ama bu yola gitme zarureti asıl şimdi, yakalanması güç İngiliz «berton»ları söz konusu olunca ortaya çıktı. 1601 de senato iki ağır (grosse) kadirga, hemen arkasından da bir kalyon donatmaya karar verdi. Aşağı yukarı Türk «mavna»larına denk olan ve «sottile» (hafif) tipi kadirgalarla aynı biçimde olmakla beraber, onlardan daha geniş, tekneleri daha yüksek, «sottile»nin 15 topuna karşılık 30 topu bulunan bu ağır (grosse) tip kadirgalar 288 i kürekçi, 100 ü asker olmak üzere 500 kadar tayfa taşımaktaydı. Tam bir yüzen kale olan bu gemileri, manevra kabiliyetleri olmadığı için, Inebahtı savaşı sırasında başka gemilerle çekmek gerekmişti. Venedik tersanesi, bu gemilerin hareket kabiliyetlerini arttırmak için 1587 den başlayarak 14 yıl boyunca uğraştıktan sonra ancak başarıya ulaşabildi. Kalyonlara gelince, bunlar da 800 «botte» luk yüksek tekneli gemilerdir. Her iki gemi konusunda da, Venediklilerin büyük gemilere karşı besledikleri dinî denilebilecek kadar köklü güven, İngiliz «berton»larına karşı daha hareketli ve eşit silâhlarla savaşabilecek tipte gemilere ihtiyaç olduğunu anlıyanların çekingen davranışına galebe çaldı.

İnşası ancak 1608 de bitirilen kalyonun hızının çok düşük olduğu çabuk anlaşıldı. 17 ay sonra donanmadan çıkarılarak ticarî amaçlarla kullanılmak üzere bir armatöre kiralandı. 1615 martında, Tunuslu bir «berton»la savaşma sırasında yanarak Kıbrıs sularına gömüldü gitti. Ağır (grosse) kadirgalara gelince, bunlar da 1602-1603 yılları arasındaki 22 ay içinde ancak 2 «berton» yakalayabildiler; sonraki savaşları da daha başarılı olmuş değildir. Geriye tek çâre olarak düşman gemi tipi olan «berton» nun benimsenmesi kalıyordu. Nitekim 1607 de senato, arzusuna rağmen de olsa, bunlardan 4 tane donatmaya karar verdi. Bununla beraber kısa bir süre



sonra karar geri alındı. 10 yıl sonra da Avusturya ve İspanya'ya karşı artık İngiliz ve Hollanda «berton» ları Venedik kadırgalarının yardımına koşacaklardır.

Artık iyice zayıflamış, gerekli teknik değişmelere uyma gücü kalmamış olan Venedik savaş donanması korsanlara karşı giriştiği savaşı kaybetmiştir.

Alberto Tenenti'ye göre 16. yüzyılın sonunda korsanlık savaşının Venedik'i tâbi tuttuğu imtihanın mahiyeti budur. Bu imtihan Venedik'in zaafını ortaya çıkarmış, derin değişmeleri hızlandırmıştır. Bununla birlikte korsan savaşlarının bütün bunların biricik nedeni olduğu söylenemez, çünkü çağın bütün Akdeniz ve Atlantik donanmaları da korsanlarla karşılaşmış ve sonunda hemen hepsi bunlara başarıyla karşı koyabilmişlerdir. Oysa Venedik tehlikeye, sermaye ve insanları denizden çekmekle cevap vermiştir. Bunu savaş ve ticaret filolarını içine alan çifte buhran apaçık bir şekilde gösteriyor. Devleti yöneten asiller başta olmak üzere bütün Venedikliler artık denizin rizikolarına girmeyip iç eyaletlerdeki «mülk gelirleriyle malî muamelelere» yönelmektedirler. İki yüzyıldan daha az bir zamanda bütün Po vâdisinin ıslâhını temin edecek olan büyük ziraî yatırımlar işte bu sırada başladı. «15. yüzyılın ortasından beri Venedik'in bütün yapısını saran ve İnebahtı savaşından önce açıkça farkına varılmamış olan uzun bir değişme süreci böylece tamamlanmış oldu. Korsanların, özellikle 1595-1605 yılları arasındaki faaliyetleriyle yaptıkları şey, Venedik denizcilik ve ticaret yapısını, yüz yılı aşan bir gelişmenin olanca sonuçlarıyla ortaya çıkmasının önlenemeyeceği bir dönüm noktasına getirmek olmuştur»<sup>15</sup>.

Tercümen : M. Genç

[15] Alberto Tenenti : «Venezia e i corsari», p. 144.