



Araştırma Makalesi / Research Article

CENEVİZ ARŞİV BELGELERİNE GÖRE GARP OCAKLARININ AKDENİZDEKİ KORSANLIK FAALİYETLERİ (1665-1690)

Selim PARLAZ¹

Öz

İzmir ve İstanbul başta olmak üzere Osmanlı limanlarından hareket eden Batılı tüccarların zarara uğratılması ve korsanlar tarafından mallarına el konulması Avrupalı devletlerle ciddi problemlere yol açmıştır. XVI. yüzyılın ikinci yarısında artmaya başlayan ve son çeyreğinde zirve yapan Akdeniz korsanlığı XVII. yüzyılda da devam etmiştir. Osmanlılar XVII. yüzyılın ikinci yarısında Girit Savaşı'nda yalnız Venediklilerle değil, korsanlar tarafından bazı Batılı tüccarların gemilerine yapılan saldırılarla ilgili sorunlarla da uğraşmak zorunda kalmıştır. Çalışmamızda XVII. yüzyılın ikinci yarısında ticaretin yoğunluk kazandığı Osmanlı limanlarından hareket eden İngiliz, Venedik, Ceneviz, Hollanda ve Fransa ticari gemilerinden bazılarının Akdeniz'de Cezayir, Tunus ve Trablusgarp önlerinde korsanların saldırılarına maruz kalmaları, onlar tarafından mallarına el konulmaları ve bunun Batılı devletlerle Osmanlılar arasındaki ikili ilişkilere etkileri hakkında örnekler üzerinden bir değerlendirme yapılacaktır. Çalışmamızın temel kaynağını Cenova Devlet Arşivi'ne ait elçilik ve konsolos mektupları, raporları ile İngiliz Devlet Arşivi'ndeki State Papers koleksiyonunda bulunan defterler teşkil edecektir. Özellikle XVII. yüzyılın ikinci yarısında İstanbul'da görev yapan Agostino Spinola, Durazzo, Sinibaldo Fieschi, Pompeo Giustiniani ile İzmir'de görev yapan Ottavio Doria, Luigi Cartabono, Simon Massa ve Giovanni Luigi Gentile'nin yazışmalarından istifade edilecektir.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti, Garp Ocakları, Korsanlık, Venedik, Ceneviz

PIRACY ACTIVITIES OF GARP OCAKLARI IN MEDITERRANEAN WORLD ACCORDING TO GENOESE ARCHIVE DOCUMENTS (1665-1690)

Abstract

The damage of Western merchants departing from Ottoman ports, especially Izmir and Istanbul, and the confiscation of their property by pirates have caused serious problems with European states. Mediterranean piracy, which began to increase in the second half of the 16th century and peaked in the last quarter, continued in the 17th century. In the second half of the 17th century, the Ottomans had to deal not only with the Venetians in the Battle of Crete, but also with problems related to attacks on the ships of some Western merchants by pirates. In our study, an assessment will be made on examples of the fact that some of the British, Venetian, Genoese, Dutch and French commercial ships operating from the Ottoman ports where trade gained intensity in the second half of the 17th century were exposed to attacks by pirates before Algeria, Tunisia and Tripoli in the Mediterranean, their property was confiscated by them and its effects on bilateral relations between Western states and Ottomans. The main source of our study will be the letters of embassies and consuls belonging to the Genoa State Archive, their reports, and the registers in the Collection of State Papers in the British State Archive. The study will also benefit from correspondences of especially those who served in Izmir in the second half of the 17th century such as Agostino Spinola, Durazzo, Sinibaldo Fieschi, Pompeo Giustiniani and Ottavio Doria, Luigi Cartabono, Simon Massa and Giovanni Luigi Gentile.

Keywords: Ottoman Empire, Western Colonies, Piracy, Venice, Genoese

¹ Dr. Öğr. Üyesi Pamukkale Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, sparlaz@pau.edu.tr, ORCID:0000-0002-1636-5261

Başvuru Tarihi (Received): 24.02.2021 **Kabul Tarihi** (Accepted): 29.07.2021

Giriş

Korsan ve deniz eşkıyası ya da haydudu kavramları arasındaki farkı belirtmeden ana konuya geçmek konunun anlaşılmasını zorlaştırmaktadır. Bu nedenle korsanlığın geçirdiği anlam değişikliğini ortaya koymak için korsanlık veya deniz haydutluğunu anlatan ifadelerin değerlendirilmesi gerekmektedir. Akdeniz’de *pirateria* ve *pirata* kelimeleri yani deniz eşkıyalığı ile deniz eşkıyası benzeri kavramlar XVII. yüzyıldan önce yaygın kullanıma sahip değillerdi. Bunun yerine *course* ve *corsaire* kelimeleri kullanılmaktaydı. Braudel, piracy kelimesi ile kastedilen deniz haydutluğunun Akdeniz’de kullanılmasının XVII. yüzyılda yaygınlaştığını belirtmektedir (Braudel, 1990: 147). Deniz eşkıyalığı *pirateria*’nın aksine korsanlık yani corso meşru bir faaliyeti işaret ediyordu. Osmanlıca’da ise deniz haydutluğu beratlı korsanlık ayrımı bulunmamakla birlikte bu kavramlar Batı dillerindeki aksine olarak tek bir kelime olan Arapça’dan gelen korsanlık ile ifade edilmekteydi ve korsan sözcüğü her iki anlamda da kullanılmaktaydı. Korsan kelimesi ise İtalyanca saldırı, akın anlamlarına gelen ve kökü Latince koşmak manasına gelen *cursus* olan corso kelimesinden türemiş İtalyanca *corsaro* kelimesinden gelmektedir (Gürkan, 2012: 174).

Korsanlık eskiçağlardan beri insanlığın farklı amaç ve gerekçelerle uygulamaya koyduğu, başvurduğu bir faaliyet alanıdır. Bu etkinlik, tek bir milletin ya da devletin egemenliğinde olmadığı gibi sadece bir millete ya da devlete karşı da yapılmamaktaydı. Tarih boyunca Venediklilere bağlı korsanlar, Habsburg koruması altında Adriyatik’te faaliyet gösteren Uskoklar, Malta adasındaki Saint-Jean Şövalyeleri, Toskana Grandukasına tâbi olmak üzere 1562 yılında kurulan Santo Stefano Tarikatı Şövalyeleri² ve batılı devletlerin korsanlarının yanı sıra Kuzey Afrika’ya yerleşmenin neticesi olarak ortaya çıkan levendler bulunmaktaydı. İnsanlık tarihi kadar eski olan korsanlık tarihine baktığımızda tarihte bu olguya katkıda bulunan korsanların bir grubu da berberi (Kuzey Afrika kıyıları) olarak ifade edilmekteydi. XVI. yüzyıldan itibaren Osmanlı Devleti idaresinde Cezayir, Tunus ve Trablusgarb’dan oluşan bu üç eyalete “garp ocakları” adı verilmişti. 16. yüzyılın ikinci yarısında artmaya başlayan ve son çeyreğinde İnebahtı savaşıyla zirvesine ulaşan Akdeniz korsanlığının önemli bir mekânı da Kuzey Afrika idi ve bu dönemde hakimiyet esas itibarıyla Osmanlılarda idi. Bunlar özellikle XVII. yüzyılın ikinci yarısında Rodos, Sakız, Eğriboz, Girit, Kıbrıs vd. önemli Akdeniz adalarında Akdeniz’in batısı ile Afrika kıyılarında Avrupalı devletlerin gemilerine zarar veren korsanlardı. Osmanlı idarecilerinin uyarılarına rağmen İzmir ve İstanbul başta olmak üzere Osmanlı limanlarından hareket eden Venedik, Ceneviz, Fransız, İngiliz, Hollanda ve diğer Batılı tüccarların ticaret gemilerine Kuzey Afrikalı korsanlar ve leventler tarafından yapılan saldırılar neticesinde onların zarara uğratılması ve korsanlar tarafından mallarına el konulması Avrupa devletleriyle ciddi problemlere yol açmaktaydı.

Garp Ocakları korsanlarının faaliyetleri 17. yüzyılda daha da artış gösterdi³. Batılı devletlerin ticaret gemilerine verdikleri korku ve zarar nedeniyle⁴ Avrupa ülkeleri Akdeniz’de mezkur gemilerinin güvenli bir şekilde seyretmelerini sağlamak amacıyla Osmanlılar ile barış görüşmelerine başladılar. Bu dönemde ticaret yapan devletler, ahidnamelerine korsanlara, mal müsaderesi ve köleliğe karşı Osmanlıdan korunma talep eden maddeler koydurmuştur. Korsanların, Osmanlı limanlarına yasal olarak sığınmaları ve yakaladıkları tekneleri ya da köleleri bu limanlarda satmaları mümkün değilse de hem devlet merkezinin hem de yerel yöneticilerin bu hususta oldukça hassas davranmalarına rağmen bunların bazılarını yapmışlardı (Goffman, 1995:

² Tarikatın oluşumu ve 16. yüzyıl ile daha sonraki faaliyetleri için bkz. (Acıpinar, 2014: 165-172; Acıpinar, 2017: 183-208).

³ Bu durum 16. yüzyılda olduğu gibi denize büyük donanmaların çıkmaması ve Garp Ocakları’nın merkezle kurmuş oldukları ilişkinin değişmesinin sonucu olarak görülmektedir. 17. yüzyılda ocakların daha müstakil hareket etmeye başladıklarını ve bölge geçim ekonomisinin korsanlığa dayalı olmasından dolayı, ahidnâmeli ahidnâmesiz ayrımına gitmeden faaliyetlerini yoğunlaştırdıkları bilinmektedir.

⁴ “*vedendo per esperienza che i vascelli barbareschi danno timore a molti prencipi*”, Archivio di Stato di Genova (ASG), Archivio Segreto, Mazzo 2172, 13 Ocak 1673.

134). Çünkü, korsanların gelirlerinin önemli bir kısmını köle ticareti oluşturuyordu. Ele geçirilen gemilerde bulunan emtia ve geminin satılması dışında içindeki mürettebat ve yolcular da aynı muameleye maruz kalıyordu.

Garp Ocakları korsanlarının faaliyetleri hakkında hemen hemen birçok Avrupa Arşivi'nde değerli bilgiler bulunmaktadır. Başta Venedik, Fransa, Hollanda ve İngiliz kaynaklarını bunlar içinde değerlendirebiliriz. Mezkur kaynaklar haricinde Osmanlı tarihi araştırmaları bakımından bir diğer İtalyan kent devleti olan Cenovalıların Arşivi'nin de son derece önemli bilgiler ihtiva ettiği malumdur. Belgelerin 1665 yılından itibaren başlıyor olması çalışmanın başlığındaki aralığın belirlenmesinde temel etkidir. Bunun nedeni de Girit Savaşı sırasında 1665 yılının Aralık ayında Ceneviz büyükelçisi Agostino Durazzo'nun talebi üzerine verilen ahidnâmeyle beraber Osmanlı Ceneviz yakınlaşmasının belgelere yansımalarıdır.

Bu çalışmanın esasını Archivio di Stato di Genova yani Cenova Devlet Arşivi'ndeki İtalyanca belgeler oluşturmaktadır. Bu belgelerden özellikle İstanbul Galata'da görev yapan Ceneviz elçilerinin merkeze gönderdikleri mektuplar (lettere) ve raporlar son derece önemlidir. Mazzo 2171 numaralı dosya 1665 ve 1669 arasında ihtiva etmektedir. 2172 numaralı dosya ise 1672-1713 dönemini kapsamaktadır. Turchia Lettere Consoli başlıklı 2703 numaralı dosya ise İzmir, Gelibolu ve Sakız Adası'nda görev yapan Ceneviz konsoloslarının gönderdikleri mektuplardan oluşmaktadır ve 1666-1716 arasındaki gelişmelerden bahsetmektedir.

1. Cenevizler ile İlişkiler

Garp Ocakları korsanlarının saldırıları neticesinde zarar gören Avrupa devletleri arasında erken dönemlerden itibaren Osmanlılar ile ilişki kuran Venedik ve Ceneviz gibi İtalyan denizci kent devletleri de vardı. Yoğun bir şekilde Osmanlı limanlarını tercih eden Venedik ve Ceneviz tüccarları bu durumdan oldukça muzdaripti. Korsanlar için her türlü ganimet son derece cazip ediciydi. Ancak korsanların faaliyetleri İstanbul ile bu korsanlar arasında sıkça gündeme gelen bir sorunu oluşturuyordu. Sıkıntıya neden olan husus, Osmanlı sultanlarının yabancı hükümdarlara verdiği ahidnâmelere aykırı bir şekilde korsanların Ceneviz ve Venedik gemilerine yaptıkları saldırılardı. Özellikle Girit Savaşı'nın devam ettiği bir dönemde Doğu Akdeniz'de deniz trafiği oldukça hareketli bir seyir takip ediyordu. Bu nedenle bazı Ceneviz gemileri Garp Ocakları korsanları tarafından rahatsız ediliyor ya da tacize uğruyorlardı (ASG. 2171, 23 Ocak 1667). Nitekim Girit'e doğru giden bazı Ceneviz ve Venedik gemileri takımadalarda korsanların hedefi haline gelmekteydi. Örneğin, 20 Ağustos 1668 tarihinde İzmir'deki Ceneviz konsolosu Ottavio Doria tarafından İstanbul'daki Ceneviz büyükelçisi Sinibaldo Fieschi'ye yazılan mektuba göre Giovanni Lombardo di Saint Remo'nun barçasına⁵ Mora'da Tunus korsanlarının kadirgaları (galere) tarafından el konulmaktaydı. Bu Ceneviz gemisi, Koron'a Osmanlılardan 1665 yılının aralık ayında aldıkları ahidname doğrultusunda kalp para⁶ getiren bir aracıydı. Geminin içindekiler her biri için 40 toplam 6000 İspanyol reali karşılığında hayatlarını kurtarabildi (ASG. 2703, 20 Ağustos 1668).

Ottavio Doria tarafından merkez Cenova'ya gönderilen bir başka mektupta benzer bir olaya şahit olunmaktadır. 27 Ekim 1668 tarihli bu belgeye göre Saint Domenico adlı bir Ceneviz gemisi Zante yakınlarında Cezayir ve Trablusgarb korsanları⁷ tarafından saldırıya uğramıştır. Gemi, korsanlarla

⁵ Osmanlı Devleti'nde de kullanılan yelkenli gemi türlerinden biri olan barça, kalyon türünden altları düz, iki ve üç direkli nakliye ve harp gemilerinden idi. (Bostan, 1992: 96; Bostan, 2009: 336).

⁶ XVI. yüzyılın son çeyreğinden itibaren Avrupa kalp paralarının Osmanlı piyasalarını istila etmesi, devletin maliyesini alt üst etmiştir. Osmanlı Devleti, Avrupa'dan gümüş sağlamak için kendi millî para sistemini bırakınca her çeşit paranın girişi hızlanmıştır. Osmanlı akçesi yerine kullanılan Batı Avrupa paraları, 1/8 İspanyol kuruşu (il Reale da otto) ve Hollanda esedi guruşu Osmanlı pazarlarına hâkim duruma gelmiştir. (İnalçık, 2016: 235-236).

⁷ Adrian Tinniswood'a göre 1660'lı yıllara kadar Trablusgarb korsanları Avrupa ticareti için çok büyük bir tehdit yaratmamışlardır. Bunun sebepleri arasında Batı'daki yoldaşları kadar maceraperest değillerdi ve Atlantik'e açılmak bir yana Boğazlar'dan öteye bile geçmiyorlardı. İkincisi Trablusgarb, Cezayir ve Tunus'tan daha yoksuldu ve sık sık patlak veren iktidar çatışmaları mevcuttu. Onun

oldukça uzun ve yorucu bir mücadeleden sonra ancak Kefalonya’da kurtulabilmiştir (ASG. 2703, 27 Ekim 1668). Benzer şekilde 3 Aralık 1668 tarihinde Galata’dan Sinibaldo Fieschi’nin raporunda Misericordia adlı geminin Cenevizli kaptanı Nicolo d’Andrea 3 adet Trablusgarb korsan gemisinin saldırısına uğramış ancak gemicilerle birlikte Zante’de kurtulmayı başarmıştır⁸. Bir başka örnekte Ceneviz gemilerinin bu kadar şanslı olmadıkları görülmüştür. Nitekim, 1670 yılının ekim ayının sonlarında Mediglia’dan Cartagena’ya gitmek için 70 kişiyle yola çıkan bir Ceneviz barçası iki Cezayir korsan gemisi tarafından ele geçirilmiştir (SP. 120/14, 8 Aralık 1670).

Girit Savaşı ile ilgili üzerinde hassaten durulması gereken konulardan biri de Ceneviz gemilerinin bu mücadele sırasında Osmanlılar tarafından kiralanmalarıydı. Bu nedenle bazı zamanlarda Garp Ocakları korsanları Ceneviz gemilerine saldırmaktan ziyade konvoylar halinde hareket ederek Kandiye’ye asker taşıyan mezkûr devletin araçlarını diğer tasallutlara karşı koruyorlardı. Adalarda ocaklara ait birçok korsan gemisi Osmanlılara hizmet için bulunmaktaydı. Buralarda bulunan Osmanlı idarecileri Ceneviz gemilerine karşı herhangi bir engelleme içerisinde değillerdi. Örneğin, Galata’daki Ceneviz elçisi Durazzo’nun 26 Şubat 1667 tarihli Cenova’ya gönderdiği mektupta bu durum açık bir şekilde ifade edilmektedir⁹.

Ceneviz gemileri, Osmanlılar tarafından kiralanırsa da Galata’daki mezkûr elçileri tarafından dikkatli olmaları konusunda uyarılmaktaydılar. Nitekim, İstanbul Galata’dan Elçi Durazzo’nun gönderdiği 14 Mart 1667 tarihli mektupta Ceneviz gemilerinin hem Fransız savaş sefinelerine hem de Trablusgarb korsanlarının tuzaklarına karşı dikkatli olmaları konusunda bilgilendirilmektedir (ASG. 2171, 14 Mart 1667). Benzer şekilde 22 Mart 1667 tarihli mektupta da Ceneviz idarecileri Trablusgarb korsanları konusunda ikaz edilmektedir¹⁰.

Cenevizliler, Osmanlı yönetimi ile iyi ilişkiler içinde olsalar da onların gemilerine de Tunuslu korsanlar tarafından el konulabilmektedir¹¹. Bu nedenle Ceneviz idarecileri zaman zaman mezkur korsanlar tarafından ele geçirilen gemileri için Osmanlı yönetiminden talepte bulunmaktadır. Nitekim, merkez Cenova’dan gönderilen 2 Ekim 1668 tarihli mektupta Mora taraflarında Saint Remaschi’nin barçasına içindeki mallar ve 10 mürettebatıyla Tunus kadırgaları tarafından el konulduğu bildirilmektedir ve bunların iade edilmesi talep edilmektedir (ASG. 2171, 2 Ekim 1668).

Garp Ocakları içerisinde özellikle Trablusgarb bölgesindeki korsanların Doğu Akdeniz, Adalar ile Kuzey Afrika’da etkilerinin ve tehlikelerinin diğer Cezayir ve Tunus korsanlarına göre daha fazla olduğu dikkat çekmektedir. Nitekim, 10 Haziran 1672 tarihli Cenevizlilerin İzmir’deki konsolosu Luigi Gentile’nin merkez Cenova’ya gönderdiği mektupta bu durum göze çarpmaktadır. Buna göre İzmir’den Messina ve Livorno’ya mal taşıyan Ceneviz gemilerini, Sakız’daki ve etrafında bulunan adalardaki Türk korsanlarından ziyade Trablusgarb korsanlarının gemilerinin korkuttuğunu belirtmektedir (ASG. 2703, 10 Haziran 1672). Bir diğer olayda San Francesco di

bu görüşlerine rağmen ilerleyen yıllarda Trablusgarb korsanlarının da Cezayir ve Tunus korsanları kadar tehlikeli ve aktif bir seyir takip etmeye başladıkları görülecektir. (Tinniswood, 2011: 218).

⁸ “ *Qua é arrivata nuova che la nave nostra signora di misericordia capitano Nicolo d’andrea sia capitata in mano de Tripolini che la gente si sia salvata al Zante*”, ASG, Archivo Segreto, Mazzo 2171, 3 Aralık 1668.

⁹ “ *che hoggi di si trovavano nell’Arcipelago molti vascelli Barbareschi per servire a S(ua) M(aesta), e come stavo sicuro che tanto, che saranno con le squadre comandate dal signor capitano bassa non intenderanno cosa alcuna contro de nostri* ”, ASG, Archivo Segreto, Mazzo 2171, 26 Şubat 1667.

¹⁰ ASG, Archivo Segreto, Mazzo 2171, 22 Mart 1667. Trablusgarb korsanları konusunda yazılan bazı raporlarda ise durum farklı şekillerde aktetirilmiştir. Buna göre Trablusgarb korsan gemilerinin çekinilmesi gereken ürkütücü birlikler olduğu belirtilse de Ceneviz gemilerine zarar vermedikleri ya da taciz etmedikleri ifade edilmiştir. “*che vascelli corsanti tripolini hora formidabili non dassero molestia a vascelli genovesi, mandandoli del costi regalli del poco rilievo*”, ASG, Oriente Miscellanea, Mazzo 2774.

¹¹ Benzer bir durum da Sakız adası açıklarında yaşanmıştır. 4 Nisan 1668 tarihinde İzmir’den Livorno’ya giden la Madonna adlı geminin kaptanı Francesco Brunetto’nun verdiği bilgiye göre, İzmir’den İskenderiye’ye giden bir Ceneviz gemisi Sakız adası açıklarında Tunuslu korsanların saldırısına uğramıştır ve korsanlar sefiniye ele geçirek Tunus’a götürmüştür. State Papers (SP), 120/14. 4 Nisan 1668.

Paola'nın gemisinin Takımadalarda iki Trablusgarblı korsan tarafından takip edildiği, gemi mürettebatının gemiyi bırakıp kaçtığı ve sonra gemiyi mürettebatın tekrar ele geçirdiği hemen arkasından Tenedos (Bozcaada) adası yakınında bu sefer üç Trablusgarblı korsan tarafından yapılan takipten Midilli adasına sığınarak kurtulduğu ifade edilmektedir. Korsanların gemiyi ve malları istemelerine karşılık Kaptan onlara verdiği yüklü bir para karşılığında gemisini emniyet altına almaktadır (ASG. 2703, 20 Aralık 1676). Trablusgarb korsanları bu konuda o kadar çok kararlı ve istekli davranıyorlar ki diğer korsanlar bu tutumlarından vazgeçseler de onlar inatçı kimliklerini devam ettirmektedir. Örneğin, 26 Mart 1674 tarihinde İzmir'deki Ceneviz Konsolosu Giovanni Luigi Gentile, Cesare Gentile'ye yazdığı mektupta bu tarihlerde kötü bir halde bulunan Garp Ocakları korsanlarının Sakız'dan çekilmeye başladıklarını, ancak Trablusgarb korsanlarının 14 gemi ile ada etrafında hâla beklemeye devam ettiklerini belirtmektedir (ASG. 2774A, 26 Mart 1674).

XVII. yüzyılın son çeyreğine geldiğimizde Doğu Akdeniz'deki adalarda korsanlık faaliyetleri aynı şekilde devam etmektedir. 14 Mart 1680 tarihli İstanbul Galata'dan Cenova'ya gönderilen mektupta kaptanlığını Michelangelo Rosso'nun yaptığı Arca di Noe adlı Ceneviz gemisinin İstanbul'dan hareket ettikten sonra Sakız adası civarında iki Tunus gemisi ile karşılaştığı belirtilmektedir. Korsanların gemiye oldukça büyük zararlar verdiği ve araçtaki 32 mürettebatın hayatını kaybettiği ifade edilmektedir. Sakız Adası'nda korsanlarla mücadeleler devam etmektedir ve en sonunda Sultan IV. Mehmed için Cenova'dan hediye getiren Ceneviz gemisi Bozcaada'da karaya çıkmaktadır¹².

Agostino Durazzo, 1682 yılında merkez Cenova'yı Garp Ocakları ile yapılan ticaret ve ticaret trafiği hakkında bilgilendirmektedir. Buna göre, Ceneviz tüccarları sayıları 40-50 civarında olan Cezayir korsanları konusunda endişe duymamalıdır. Bilakis, sayıları toplam 6 ile 8 arasında değişen Tunus ve Trablusgarb korsanları, silahlanarak Ceneviz gemilerini taciz etmektedir. Bu nedenle özellikle bu gemilere dikkat edilmesi gerekmektedir. Trablusgarb, korsan filosunun daha zayıf olması nedeniyle Cezayir kadar büyük bir tehlike gibi görünmese de durumun hiç de öyle olmadığı net bir şekilde ortaya konmaktadır (ASG. 2171, 1682).

2. Venedikliler ile İlişkiler

Garp Ocakları korsanlarının tasallutları neticesinde zarar gören Avrupa devletlerinden biri de Venediklilerdi. Osmanlılar ile mezkur devlet arasındaki sorunların temelinde verilegelen ahidnâmelere¹³ aykırı olarak Garp Ocakları korsanlarının Venedik gemilerine saldırımları yatmaktaydı. Bunlardan biri de Girit Seferi'nin akabinde 1670 yılında (1080) Venedik'e verilen on yedi maddelik sulhnamedir¹⁴. Bu yeni antlaşma ile Garb Ocaklarına ait gemilerin Venedik'le açık denizde karşılaşmaları durumunda arada meydana gelecek çatışmanın sonuçlarına ilişkin Osmanlı Devleti sorumluluk kabul etmemekteydi. Buna rağmen 15 Kasım 1673 tarihinde Sultan IV. Mehmed'den Hanya Paşası'na gönderilen hükümde Tunus ve Cezayir'de dört parça korsan gemisinin ahidname-i hümayuna¹⁵ aykırı olarak Hanya Limanı'nda, kale altında Venedik

¹² “ scritto sino á questa segno é gionta nova che l'Arca di Noe habbi combattuto con due Tunisini e che questi segno restati maltrattati con perdita di 32 huomini e molto daneggiato nell'albaratote per che havendoli conosciuti nemici, ha imbrogliato gli ha lasciato avvicinare e poscia li ha salutato di buona maniera “, ASG, Archivo Segreto, Mazzo 2172, 14 Mart 1680. (Pastine, 1952: 184).

¹³ XVI. ve XVII. yüzyıllarda Venediklilere verilen ahidnâmeler hakkında daha tafsilatlı bilgi için bkz. (Şakiroğlu, 1983: 1559-1569; Şakiroğlu, 1982: 387-403; Şakiroğlu, 1986: 527-553; Kaçan, 1995: 45-131).

¹⁴ Bu metin DE. nr. 16, sayfa 9-11 arasında yer almaktadır (Bostan, 2017: 306).

¹⁵ 1670 Mayısında verilen ahidnameye göre iki taraf arasındaki en önemli siyasi mesele esir sorunları ve korsanlıktır. Garp Ocakları korsanları tarafından esir edilen Venedikliler için dînî durum ve bulunduğu yer fark etmeksizin fidye geçerli değildi. Buna göre esirin kendisi Venedik temsilcilerine teslim edilir ve bu ahidnameye aykırı hareket eden korsanlar cezalandırılırdı. Bu ahidname gereğince padişah, Venedik esirlerinin serbest bırakılması ile ilgili Cezayir, Tunus ve Trablusgarb Beylerbeyilerine birtakım hükümler göndermiştir (DVNSDVE, 16/144, 233; Bouazi, 2002: 10).

gemilerini Suda ve Parbusa(Martusa)'ya giden firkatelerin¹⁶ ve kayıkların önüne çıkıp ele geçirdikleri ve esir edip limana varıp yağma ettikleri belirtilmektedir. Oysa ahidnâme ile birlikte Suda, Garabosa ve İspirlonka (Spinalonga) kaleleri ile bu yerlere top altı mesafesinde bulunan küçük kaya ve adacıklar Venedik'e ait olduğu kabul edilmişti. Venediklilere verilen ahidnâme-i hümayuna göre ise Osmanlı ülkesinde Akdeniz'de kalelerin altına varan korsan taifelerini Osmanlı dizdarlarının himaye etmemeleri gerekmektedir (DVNSDVE, 16).

Venedikliler ile yaşanan sorunları¹⁷ gösteren örnekleri çoğaltmak mümkündür. Örneğin, 20 Mayıs 1674 tarihinde Sultan IV. Mehmed'den Sakız Kadısı'na gönderilen hükümde benzer bir durum yaşanmıştır. Buna göre Venedik balyosu Giacomo Querini'nin arzuhaline cevap olarak Venedik sefinelerinden Specchio di Mar adlı gemi Venedik'ten peksimetleriyle yüklü olarak Suda Kalesi'ne gitmiştir. Burada yüklerini boşaltan sefine için, Kandiye Eyâleti'ne mutasarrıf olan İbrahim Paşa, Suda Limanı'nda olan gemiye dostluğa binaen İzmir'e gidecek askerleri olduğunu bildirmiştir. Sefine, Kandiye Limanı'na dâhil olduktan sonra adı geçen Vezir İbrahim Paşa'nın askeri gemi ile İzmir'e gönderilmiştir. Sefine Rodos'a dâhil olduktan sonra Kıbrıs Beylerbeyisi Abdulkadir Paşa kendi adamlarından bir nefer adamı gemi için ta'yin edip gemiye asker koyup tekrar Rodos'a göndermiştir. Gemi Rodos'a dönerken, Rodos etrafında Trablusgarb¹⁸ gemilerine rast gelip mezbûr sefineyi ve adamları Sakız'a götürmüşlerdir. Geminin hâlâ Sakız'da liman içinde olduğunun bildirilmesi üzerine bu sefineye Trablusgarblıların dokunmaması emredilmiştir (Mumcu, 2014: 329-330). Benzer şekilde 1677 yılında üç Trablus korsanı İstanbul'a giden bir Venedik putaçını¹⁹ ele geçirmiştir. İskenderiye'deki Venedik tüccarlarının girişimleri neticesinde sancakbeyi ikna edilmiş ve korsanlar malları iadeye mecbur bırakılmıştır (Gürkan, 2018: 485).

Yukarıdaki ifadelerden çıkarabileceğimiz önemli noktalardan biri Cenevize ait birçok geminin korsan saldırılarına maruz kalmasına rağmen Venedik gemileri için aynı şeyin söz konusu olmamasıdır. Bu durumun nedeni Girit Savaşı sonrası yapılan antlaşmanın 1684 yılında başlayan Osmanlı Venedik mücadelesine kadar bir barış ortamı öngörmesidir. Oysa 1665 yılında Cenevizlilerle de bir antlaşma yapılmış olmasına rağmen Ceneviz gemilerinin daha çok hedefte oldukları görülmektedir. Bu husus Ceneviz gemilerinin ele geçirilmesinin Venedik sefinelerine göre daha kolay elde edilebilmesi ile ilgili olabileceği gibi Venedik gemilerinin kendilerini daha başarılı bir şekilde savunduklarının da göstergesidir. Çünkü, Girit Savaşı nedeniyle başlayan dönemde Akdeniz'de Venedik donanmasının görünür hale gelmesi korsan gemilerine rahat hareket etme imkânı vermemektedir. Aynı zamanda Venediklilerin 1670 yılı sonrası konvoy sistemini uygulamaya başlamaları Venedik sefinelerine saldırıların az olmasında önemli etkenlerden biridir.

3. Fransızlar ile İlişkiler

Garp Ocakları korsanlarının saldırıları sadece Venedik ve Ceneviz ticaret gemileri ile tahdit edilmiş değildi. Mezkur korsanlardan en çok muzdarip olan devletlerden biri de Fransızlar idi. Korsanlık faaliyetleri Fransızların Akdeniz'deki ticaretini kesintiye uğratiyordu. XVII. yüzyılla beraber Garp Ocakları'nın saldırıları daha da arttı. Bu olayların yaşanmasında özellikle yüzyılın ilk yarısında başlayıp ikinci yarısında da devam eden Girit savaşı sırasında Fransız gemilerinin

¹⁶ Firkate, çekdiri türü donanma gemileri içinde en küçüğü on-on yedi oturaklı olan gemi türüdür. (Bostan, 2017: 139).

¹⁷ Venedikliler ile yaşanan sorunlardan biri de 1670 yılında cereyan etmiştir. Galata'daki Ceneviz temsilcisi Sinibaldo Fieschi'nin merkez Cenova'ya gönderdiği 20 Şubat 1670 tarihli mektubunda, Venediklilerin Osmanlı sultanı IV. Mehmed için gönderdikleri çok zengin hediyelerle dolu ve içinde 6 Venedikli asilzadenin de olduğu bir Venedik gemisinin Ancona kıyılarında Garp Ocakları korsanlarının saldırıları neticesinde ortadan kaybolduğu belirtilmiştir. ASG, Archivo Segreto, Mazzo 2171, 20 Şubat 1670.

¹⁸ Trablusgarb bölgesindeki korsanların saldırılarından en fazla zarar görenlerden biri de Venedik ticaret gemileri olmuştur. Örneğin, 29 Ağustos 1668 tarihinde Tunus'un Porto Farina limanından Livorno'ya giden Napoli adlı geminin kaptanı Gio Bomber'in ifadesine göre Trablusgarb gemileri yüklü olarak İskenderiye'den Venedik'e hareket eden bir ticaret gemisini ele geçirerek yağmalamışlardır. State Papers (SP), 120/14. 29 Ağustos 1668.

¹⁹ İtalyanca petaccio olarak ifade edilen iki veya üç direkli, kürek de kullanan hafif ve ufak yelkenli bir gemi türüdür. (Gürkan, 2018: 519).

aktif bir şekilde mücadelenin içerisinde bulunmaları önemli bir etkendi. Osmanlılara karşı Venediklilerle birlikte hareket eden Fransızların Doğu Akdeniz ve adalarda, Osmanlı limanlarında sıkıntıya girmeleri normal bir sonuçtu. Bu sıkıntının ana nedenlerinden biri de 1665 yılında Fransız elçisi Denis De La Haye'in muhalefetine rağmen Girit Savaşı sırasında Ceneviz elçisi Agostino Durazzo'ya verilen kapitülasyonlardı. Bu durumun üstüne Garp Ocakları korsanlarının Fransız gemilerine saldırmaları²¹ ve el koymaları da eklenince sıkıntıları bir kat daha arttı. İstanbul ve İzmir gibi bazı Osmanlı limanlarından hareket eden Fransız gemileri korsan saldırıları nedeniyle Marsilya ve diğer limanlara giderken zor anlar yaşamaktaydı. Nitekim, 11 Şubat 1673 tarihinde Cenevizlilerin Sakız adasındaki konsolosları Ottaviano Giustiniani, İzmir'deki Luigi Gentile'ye gönderdiği mektupta, Sakız adasında Marsilya'ya doğru giden Fransız gemilerine rastladığını belirtmektedir. Ancak bu gemilerin daha sonra Doğu Akdeniz'deki Milos (Milo) adası sularında Venedik bayrağı altında 4 Cezayir Garp Ocağı korsanının gemisiyle karşılaştığını, sadrazamın Tunus ve Trablusgarb birlikleriyle beraber bölgeye nüfuz ettiğini, Cezayirliilerin uzun zamandır bu sulara durakladıklarını yazmaktadır. Tunus'ta da 4 kadirganın bu birliklerle bir araya geldiğini sayının 12'ye ulaştığını belirtmektedir (ASG. 2703, 11 Şubat 1673).

Fransız gemilerinin en çok muzdarip olduğu ve tasalluta maruz kaldıkları yerlerden biri de Doğu Akdeniz'de Sakız adası ve çevresidir. Örneğin, 12 Haziran 1674 tarihinde İzmir'deki Konsolos Giovanni Luigi Gentile'nin Cenova hükümetine gönderdiği mektuba göre Sakız adasında biri Tunus'lu ve biri Trablusgarb'lı olmak üzere toplam 16 korsan gemisinden oluşan iki filo bulunmaktadır. Korsanlar, Sakız adasından çıkan ve buraya giren tüccar gemilerine büyük zararlar vermektedir. Hatta Fransa'nın Akdeniz'deki en önemli limanı olan Marsilya şehrinden İstanbul'a giden Diamante adlı Fransız gemisi korkudan geri dönmek zorunda kalmaktadır²². Benzer şekilde Gentile'nin bir başka raporunda da İzmir'den İskenderiye'ye hareket eden Fransız Asia adlı gemi Sakız sularında Trablusgarb korsanları nedeniyle bekletilmektedir (ASG. 2703, 6 Şubat 1673).

Fransız ticaret gemileri Osmanlı topraklarına birçok mal taşıdığı gibi onları alıp Akdeniz ile Fransa ve İtalya limanlarına da sevk etmektedir. Ancak bazen Tunus korsanları nedeniyle bu durum aksamalara neden olmaktadır. Mesela, 23 Kasım 1670 tarihinde Benzert'ten (Bizerte) ayrılan 5 Tunuslu korsan gemisi, Trablusşam'dan Livorno'ya doğru yola çıkan değerli eşyalarla yüklü bir Fransız barçasını Monte Christo adası açıklarında ele geçirmektedir (SP. 120/14, 23 Kasım 1670). Benzer şekilde İzmir'deki elçi Carlo Massa'nın 14 Eylül 1674 tarihli raporuna göre de mezkur şehirden Venedik'e doğru hareket etmek üzere olan ve kaptanlığını Grasiaglia'nın yaptığı bir Fransız gemisi, adalardaki Tunus gemilerinin yollarına çıkabilme endişesi ve kaygısı nedeniyle burada beklemek zorunda kalmaktadır (ASG. 2703, 14 Eylül 1674).

Garp Ocakları içinde Trablusgarb korsanları, Fransız gemilerinin özellikle çekindiği birliklerdi. Bilhassa 1670'li yıllardan sonra Trablusgarb korsanları kendilerine yeni av olarak Fransız gemilerini seçmişlerdir. Örneğin, 14 Kasım 1670 tarihinde Kaptan Sicard'ın yönetiminde İzmir'den Venedik'e giden bir Fransız gemisi, Cerigo (Çuha) adasında 8 Trablusgarb korsan sefinesi tarafından ele geçirilmiştir (SP. 120/14, 14 Kasım 1670). Gemi mürettebatı ve yolcular kurtulmayı başarmıştır. Bu olayın hemen akabinde 19 Kasım 1670 tarihinde İzmir'den Marsilya'ya hareket eden S. Bartolomeo adlı Fransız ticaret gemisi Sapienza (Barak Reis adası) açıklarında 5 Trablusgarb korsanının saldırısına uğramış ve sefineye korsanlar tarafından el konmuştur (SP. 120/14, 19 Kasım 1670). Aynı şekilde 4 Nisan 1675'te İskenderiye'den Marsilya'ya gitmek için yola çıkan bir Fransız polaccası Sapienza açıklarında Trablusgarb

²¹ Bu konuyu dile getirenlerden biri de İzmir'de Ceneviz konsolosu olarak görev yapan Ottavio Doria'dır. 22 Nisan 1667 tarihli merkez Cenova'ya yazmış olduğu raporda Girit Savaşı sırasında Venedik'in yardımı giden bazı Fransız firkatelerinin Trablusgarb korsanları tarafından saldırıya uğradığını belirtmektedir. ASG, Archivio Segreto, Mazzo 2171, 22 Nisan 1667.

²² “ in Scio si trovano 16 Navi Corsari delle 2 squadre di Tunisi e Tripoli le quali danno grandissimo soggetto alle navi Mercanti che devono entrare et uscire da questo porto e già per tre volte hanno fatto tornar indietro per paura le nave Diamante Francese”, ASG, Archivio Segreto, Mazzo 2703, 12 Haziran 1674.

korsanları tarafından zabt edilmiştir (SP. 120/14, 4 Nisan 1675). Ayrıca 5 Ağustos 1675'te 3 Trablusgarb korsan kalyatası (kalite) Mora'dan Livorno'ya zeytinyağı taşıyan bir Fransız barçasını Mısırata Burnu'nda (Cavo Misurato) ele geçirmiş ve gemideki 70 kişiyi esir etmiştir (SP. 120/14, 5 Ağustos 1675). Benzer bir durum da 15 Ocak 1676 tarihli bir Ceneviz arşiv belgesine tüm netliğiyle yansımıştır. Cenevizlilerin Galata'daki elçisi Spinola, merkez Cenova'ya gönderdiği mektupta Trablusgarb korsanlarının özellikle Fransız ulusu üzerine büyük bir cesaretle saldırdıklarını ve bunun neticesinde ikisi Kıbrıs'ta olmak üzere bazı gemilerine el koyduklarını belirtmiştir²³. Ayrıca 1 Eylül 1676 tarihinde yazılan bir Ceneviz konsolos raporunda Afrika'daki trafiğin kısa zamanda düzenli olarak yapılan Trablusgarb akınları nedeniyle tehlikeli bir hal aldığı ifade edilmiştir²⁴.

Yukarıdaki örneklerin yanısıra benzer bir hadise de Fransız elçisi Gabriel de Guilleragues (Gabriel-Joseph de Lavergne)'un zamanında (1679-1686) meydana gelmiştir. Trablusgarb korsan gemisini takip eden Fransız donanması Sakız adasına gelip, adaya gelen mezkûr korsanları istemiştir. Talebine karşılık red cevabı alan Fransız Abraham Duquesne komutasındaki kraliyet donanması şehir ve kaleyi topa tutarak, Sakız adasında büyük hasara neden olmuştur. Bunun üzerine Osmanlı hükümeti Fransa'dan tazminat isteğinde bulunmuş ve Fransız elçisiyle yapılan uzun görüşmeler sonucu tazminat alınmıştır (Gözübüyük, 2017: 54).

Fransızlar, Garp Ocakları korsanlarına karşı tedbir almak için farklı yollara başvuruyordu. 1677'de Fransızlar, ticaret gemilerini korsan saldırılarından korumak için savaş gemileri refakatinde ve kafile halinde gemilerin denize açılmasına karar verdiler. Yılda iki sefer seyahate çıkma esaslı kafile (konvoy) sistemi adı verilen bu düzen ile ticaret yapmak ilk başta çok cazip ve güvenli görünse de farklı sıkıntılar kısa sürede baş gösterdi. Bu sistem belli ölçüde güvenliği sağlamakla birlikte savaş gemilerinin masraflarını karşılamak üzere tüccarlara yüklenen ücret, beraber hareket eden kafilede farklı hızlara sahip gemilerin en yavaş gemiye göre hareket etmesi, varılan limanda malları indirirken malın çokluğuna ya da azlığına göre fiyatlardaki dalgalanmaların tüccarları rahatsız etmesi ve özellikle kötü havalarda konvoydaki gemilerin olası bir çarpışmayı engellemek adına birbirlerinden uzaklaşmalarını fırsat bilen korsanların konvoydaki gemileri vurmaya devam etmesi gibi sebeplerden dolayı sürdürülebilir olmadığı görülmekteydi (Oral, 2017: 110-111). Artan şikâyetler ve tüccarların elde ettikleri kârların azalması, onların ve kaptanların omzuna binen ağır yükümlülükler getirmesi nedeniyle kısa bir süre sonra 1684'te bu uygulamadan vazgeçildi (Mantran, 1988: 693).

Osmanlılar ile yabancı devletler arasındaki sorunların temelinde yatan verilegelen ahidnâmelere aykırı olarak Garp Ocakları korsanlarının Avrupa devletlerinin gemilerine saldırmaları Fransızlar için de şikâyet konusu olmaktadır. Nitekim, 1688 yılında Cezayirliilerin Rodos Limanı'nda el koydukları Fransa gemilerini²⁵ teslim etmeleri için Rodos sancağı mutasarrıfı Abdülkadir'e ve Rodos'ta muhafazada olan Ömer'e yazılmış hükümde bu konuya değinilmektedir. Çıkan anlaşmazlığın en kısa sürede çözülmesi emredilmektedir. Fransızlar, 1673 yılında aldıkları ahidname-i hümayuna aykırı hareket edildiğini belirtmektedir (DVNSMHH, 98/821). Ayrıca,

²³ “ *li corsari Trippolini mostrano grande ardire particolarmente sopra la natione francese, sentendosi habbino preso tre vaselli di essa, due in Cipro* ” ASG, Archivo Segreto, Mazzo 2172, 15 Ocak 1676.

²⁴ “ *il traffico nell’Africa è cosa di poco momento capace solo di barcareccio ordinariamente soggetto alle incursioni de Tripolini, et altri di quella costa et il quale per tanto pericolosamente si coltiva da sudditi* ”, ASG, Archivo Segreto, Mazzo 2774A, 1 Eylül 1676.

²⁵ Cezayirliilerin Fransız gemilerine el koyma örneklerinden biri de 1689 yılında yaşanmış ancak mesele kısa sürede çözülmüştür. Nitekim, Venedik ile savaşın devam ettiği 1689 yılında Kaptan-ı derya Kalaylıkoz Ahmed Paşa Sakız'a gelerek Cezayir, Tunus ve Trablusgarb kalyon filoları ile birleştiğinde, Cezayir kalyon filosunun gelirken yolda rastladıkları üç Fransız ve bir İngiliz ticaret gemilerini de ele geçirmiş olduklarını görünce savaş sırasında tarafsız kalan mezkur devletlerin ticaret sefinelerini serbest bırakmıştır. Osmanlı yönetimi böylece savaş sırasında tarafsız kalan devletlerin gemilerine karşı korsanlık faaliyetlerinde bulunulmaması hususunda dikkatli davranmıştır (Özdemir, 2004: 153).

1673 ahidnamesinin 11. maddesiyle Garp Ocakları korsanları padişahın emirlerine uymadığı takdirde, Fransa kralı onları limanlarına girmekten men edebilecekti (Gözübüyük, 2017: 90).

XVII. yüzyılın son çeyreğinde Fransızlarla yaşanan sorunlarla ilgili örnekleri çoğaltmak mümkündür. Özellikle Trablusgarb korsan gemilerinin bazı Fransız tüccarlarının gemilerine ve mallarına el konulması hadiseleri devam etmektedir. Örneğin, Fransa tebasından Begermi isimli tüccarın çeşitli eşya ile yüklü gemisine ve parasına el konulmaktadır. Ayrıca gemide esir alınan beş kişi daha bulunmaktadır. Bu nedenle bu konuların çözülmesi adına Kapudan Paşaya 1689 Temmuz’unda bir hüküm yazılmaktadır (Oral, 2004: 72). Benzer şekilde Kapudan Paşaya yazılan bir diğer hükümde de Kavalier adlı Fransız korsanının gemisine Trablusgarp korsanlarının el koyması ve kaptanın esir edilmesi nedeniyle Garp Ocaklarının ellerinde bulunan esirlerin serbest bırakılması emredilmektedir (DVNSDVE, 28/3).

4. İngilizler ile İlişkiler

Garp Ocakları korsanlarının faaliyetleri, İngiliz gemilerine de şamildi. İngiltere, 1580 tarihli ahidnâme ile Tunus, Trablusgarb ve Cezayir iskelelerinde konsolos bulundurma hakkını elde etmişti. Ayrıca bu ahidnâmeyle korsan gemilerinin İngilizleri esir edip satmaları da yasaklanıyordu. İngiltere, Garp Ocaklarına barut, kurşun ve baharat satıyor, onlardan portakal, limon, zeytin, zeytinyağı, üzüm, balmumu, yün, tuz vb. ürünler alıyordu. Bu emtiadan bazılarının yabancılarla satışı yasak olmasına rağmen, mühimmat karşılığında olduğundan izin veriliyordu (Bostan, 1994: 65-68).

Ahidnâmelere rağmen 17. yüzyılın başlarında Cezayir korsanları sadece Akdeniz’de değil, Güney İngiltere’ye kadar uzanan bölgede korsanlıkla büyük ganimetler ele geçiriyordu. Aynı zamanda Akdeniz’e çıkan İngiliz tüccar gemilerini hedef alıyor, mallarını ele geçirdikleri gibi gemilerine el koyup insanları esir ediyorlardı. Bu durum sürekli olarak Osmanlı Devleti’ne şikâyet konusu edilse de gönderilen fermanlar ya da yeniden yapılan anlaşmalara rağmen korsanlık sonlandırılmıyordu. Nitekim, İngilizlere Sultan Osman devrinde verilen ikinci ahidnâmeye eklenen bir madde Garp Ocakları korsanlık faaliyetiyle alakalıdır. İngiliz gemilerini yağma ve mallarını zabt eden Tunus ve Cezayir korsanları, aldıkları malları sahiplerine iade edecekler, hükme uymadıkları takdirde Osmanlı liman ve iskelelerine, özellikle Tunus, Cezayir, Mora ve Koron iskelelerine sokulmayacaklardır (Kütükoğlu, 2013: 35-36). Buna rağmen yüzyılın ikinci yarısında İngiliz savaş ve ticaret gemilerinin Garp Ocakları korsanlarının tasallutuna maruz kaldıkları bilinmektedir. Nitekim, 1670 yılının ocak ayında Fregata Maria adlı İngiliz savaş sefinesi iki Cezayir korsan gemisi tarafından ele geçirildi. Benzer şekilde bir Tartana gemisinin sahibi İngiliz Angelo Itood’un verdiği bilgiye göre 1669 yılının aralık ayının sonlarında Garü’l-Melh (Porto Farina)²⁶ yakınlarında Anna-Elisabetta adlı İngiliz gemisi Cezayir korsanları tarafından zabt edildi (SP. 120/14, 30 Aralık 1669). Benzer şekilde 40 parça top yüklü bir İngiliz savaş gemisi Cavo Maria açıklarında 7 adet Cezayir korsan gemisiyle savaşmak zorunda kaldı (SP. 120/14, 17 Ocak 1670).

İngiliz savaş gemilerinin yanı sıra tüccar sefineleri de aynı kaderi paylaşmıştır. Örneğin, 20 Ocak 1671 tarihinde Cezayir korsan sefineleri, Korfû açıklarında içinde 26 kişi bulunan ve tuzlu balık yüklü bir İngiliz ticaret gemisini ele geçirmiştir (SP. 120/14, 20 Ocak 1671). Ancak her zaman korsanlar gemilerin içindeki malları ele geçirme konusunda gemiyi zabt etmelerine rağmen emtia noktasında umduklarını bulamamışlardır. Nitekim, 4 Şubat 1671’de İzmir’den Livorno’ya doğru hareket eden bir İngiliz ticaret sefinesi iki Garp Ocağı korsan gemisinin saldırısına uğramıştır. İngilizler de geminin içindeki malları korsanların eline geçmemesi adına denize boşaltmışlardır (SP. 120/14, 4 Şubat 1671). Bazen de korsanlar ticarî malları ele geçirip gemileri serbest

²⁶ Benzert’in 15 mil doğusunda bulunan ve Tunus Beylerbeyliğine ait limanlardan biri olan Garü-l-Melh, Tunus’a Susa ve Benzert’ten daha yakın olmasıyla birlikte buradan açık denizlere ulaşmak nispeten kolaydır. Su kaynakları bakımından zengin olan ve hem yelkenlilere hem de kadirgalara ev sahipliği yapabilen geniş ve korunaklı liman aynı zamanda pusu kurmak isteyen korsanların gözdesi olan yerlerden biridir (Gürkan, 2018: 282, 284).

bırakmışlardır. 17 Aralık 1671 tarihinde Martino adlı geminin İngiliz kaptanı Ruggiero Martino Trablusgarb'dan Livorno'ya giderken Cacciatore adlı gemi ile birlikte Trablusgarb korsanları tarafından saldırıya uğramıştır. Korsanlar, geminin içindekilere el koyduktan sonra sefineleri serbest bırakmışlardır (SP. 120/14, 17 Aralık 1671). İlerleyen zamanlarda da Trablusgarb korsanlarının İngiliz gemilerine saldırıları sürmüştür. Nitekim 1 Mayıs 1675 tarihli belgeye göre 26 Nisan'da Cenova'nın Spezia bölgesine demirlenmiş İngiliz Kavalier Nalbort'un amiralliğini yaptığı İngiliz donanması 5 firkatesiyle Trablusgarb korsanlarına karşı mücadele etmiştir (ASG. 2172, 1 Mayıs 1675).

İngilizlere karşı korsanlık hareketinde bulunan bir diğer önemli merkez Fas'ın Selâ (Sale) şehri idi. XVII. yüzyılın ilk yarısında olduğu gibi (Bostan, 1994: 67) ikinci yarısında da buradan gelen korsan sefineleri İngiliz gemilerini ele geçirmekteydi. Nitekim, 1 Şubat 1670 tarihinde İngiltere'den Cenova'ya gelen habere göre Sela şehrinin yöneticilerinin söz vermesine rağmen buradan hareket eden korsanların 5 adet İngiliz ticaret gemisini ele geçirdikleri belirtilmekteydi²⁷.

Yukarıda ifade edilen Garp Ocakları korsanlarının faaliyetleri Osmanlı Devleti ile İngiltere arasındaki iyi ilişkilerin bozulmasına neden olmaktadır. Bu nedenle Osmanlılar tarafından 1675 Eylül ayında İngiltere'ye verilen nişanda Tunus, Cezayir ve Trablusgarb korsanlarının İngiliz gemilerine taarruz etmemelerine, zarar vermemelerine, esir alınan İngilizlerin azat edilmelerine ve el konulan malların iade edilmesine dair kararlar alınmıştır (Bouazi, 2002: 11).

5. Hollandalılar ile İlişkiler

Garp Ocakları korsanlarının saldırılarına maruz kalan devletlerden biri olan Hollandalılar²⁸, XVII. yüzyılın başlarında gerekli kapitülasyonları elde ettikten sonra Osmanlılar ile ticarete başlamışlardır. Özellikle başta İzmir olmak üzere Osmanlı limanlarına kumaş tedarik ediyorlardı. Yüzyılın ikinci yarısında özellikle Girit savaşı sırasında Hollanda gemileri Osmanlılar tarafından İzmir'de ve İstanbul'da kiralanarak Kandiye'ye gönderilmekteydi²⁹. Savaş gemilerinden ziyade Hollandalı tüccarlar, ticaret amacıyla İzmir ve İstanbul başta olmak üzere Osmanlı limanlarına gelmeleri sırasında³⁰ korsanlar tarafından saldırıya uğramaktaydılar. Mağrib korsanlarını asıl cezbeden unsur tüccarların taşıdıkları Batı Avrupa merkezli paralardı. Özellikle ganimet olarak Hollanda esedi gurusunu ve İspanyol realini ele geçirmek son derece önemliydi. Bunun nedeni ise Osmanlı gümrüklerinde bir Hollanda esedî kurusunun 90 Osmanlı akçesine, bir İspanyol realinin 100 Osmanlı akçesine eşit tutularak alınmasıydı³¹. Nitekim, 25 Temmuz 1671 tarihinde İzmir'deki konsolos Giovanni Luigi Gentile'nin Pompeo Giustiniani'ye gönderdiği mektupta kaptanlığını DantBoii'nin yaptığı Hollanda konvoyunun kaptan Nicolo Ravano'ya Livorno'dan İstanbul ve İzmir'e 2000 parça İspanyol reali taşıyan geminin Sapienza civarında Trablusgarb korsanlarının varlığı nedeniyle dikkatli olması gerektiği belirtilmekteydi³².

²⁷ “ *Aggiogono che nonostante le promesse del Governatore della detta Citta di Sale, i Corsari di quella Piazza havessero predati cinque Vascelli Inglesi carichi di merci* ”, State Papers (SP), 120/3. 1 Şubat 1670.

²⁸ XVII. yüzyılın ilk yarısında Garp Ocakları korsanlarının Hollandalılar ile ilişkileri hakkında daha tafsilatlı bilgi için bkz. (Bulut, 2001: 136-138).

²⁹ Turan, bu konu hakkında Hollandalı gemi sahiplerinin, Ege'de Osmanlı Devleti ile Venedik arasında savaş çıkmasından sonra iyi bir şekilde silahlandırılmış olduklarını ve kuvvetli personele sahip gemilerini savaşan taraflara kiralandıklarını, böylece Hollanda gemicilerinin savaşa iki tarafta da katıldıklarını belirtmektedir. Ayrıca, genellikle daha fazla paraya sahip olan Venediklilerin yanında yer aldıklarını ifade etmektedir (Turan, 2007: 35).

³⁰ Nitekim 1650 yılında Hollanda'dan İstanbul'a gelirken dört adamı esir olan Hollandalı kaptanın adamlarının bulduklarında eğer Müslüman olmamışlarsa Hollandalı kaptana verilmesine dair Cezayir, Tunus ve Trablus Beylerbeylerine bir hüküm gönderilmiştir. BOA, DVNSŞKT 1, hk. 861.

³¹ “ *che il doganiere prenda la moneta come corre nella Camera Imperiale, cioè il reale da otto per 100 aspri et il leone 90* ” ASG, Archivio Segreto, Mazzo 2171, 14 Mayıs 1668.

³² “ *il Convoio di Rotterdam nel proseguimento della nostra navigazione in Levante di presente assai piu pericolosa per il sospetto de Tripolini, che fanno continue prede ne mari della Sapienza* ”, ASG, Archivio Segreto, Mazzo 2171, 25 Temmuz 1671.

Hollanda ticaret gemileri Osmanlı topraklarına birçok mal taşıdığı gibi onları alıp Akdeniz ve İtalya limanlarına da sevk etmektedir. Bunu ise genelde Akdeniz’de yaygın bir biçimde kullanıldığını gördüğümüz savaş gemilerinin refakatinde konvoy sistemiyle yapmaktadır. Güvenlik sorunlarını aşma ya da en alt seviyeye indirme amacıyla uygulanan bu sistemin özellikle Hollandalı tüccarlar tarafından yoğun bir şekilde uygulandığı bilinmektedir³³. Ancak, bu durum Trablusgarb korsanları nedeniyle bazen aksamalara neden olmaktadır. Örneğin, İzmir’deki Luigi Gentile’nin 6 Şubat 1673 tarihli raporuna göre Osmanlı limanlarına³⁴ doğru hareket etmek üzere olan Hollanda gemileri, yoluna çıkabilecek güçlü ve donanımlı iki Trablusgarb gemisi şüphesi nedeniyle İtalya’da beklemek zorunda kalmaktadır (ASG. 2703, 6 Şubat 1673).

XVII. yüzyılın son çeyreğinde de Garp Ocakları korsanlarının faaliyetleri devam etmektedir. Bu bağlamda 1680 yılında Hollandalılara bir ahidname verilmiştir. Buna göre Cezayir-i Garp korsanları Hollanda limanlarında elzem olan mühimmat ihtiyacını karşılarken mezkur korsanların Hollandalı tüccarları esir etmeyerek emtiasını yağmalamayacakları kararı alınmıştır.

Garp ocakları korsanlarının XVII. yüzyılın ikinci yarısındaki faaliyetleri hakkında bilgi veren kaynaklardan biri de Evliya Çelebi Seyahatnamesi’dir. Özellikle bizzat savaş için asker toplayarak mücadeleye katılan seyyah Mora Yarımadası ve etrafında gelişen olaylara tanıklık etmiştir. Bilhassa Cezayir korsanlarının deryada dolaşıp av ararlarken Holumiç³⁵ Kalesi dağımı seçip Larinçe limanlarında demir attıklarını belirtmiştir (Evliya Çelebi, 2005: 131). Başka bir örnek olarak da Cezayir ve Trablusgarb’dan 5 parça korsan levent gemisinin Moton Limanı yanında Sipanca adası civarında içlerinde seksener adet top bulunan 2 Frenk kalyonuna el koymasını vermiştir. Yazar, bu gemilerin Girit Adası’na mühimmat ve askerî yardım götürdüğünü belirtmiştir (Evliya Çelebi, 2005: 144).

6. Sonuç

XVII. yüzyılın ikinci yarısında uzun bir süreyi kapsayan Girit Savaşı insanlık tarihi kadar eski olan korsanlık faaliyetlerinin yoğunlaşmasına neden olan önemli gelişmelerden biriydi. Osmanlı limanlarından hareket eden ya da bu limanlara doğru Avrupa kentlerinden emtia taşıyan bütün gemiler açık bir tehdit halindeydi. Osmanlılar tarafından Avrupalı devletlere verilen ahidnâmelere rağmen faaliyetler, hem savaş sırasında hem de sonrasında aynı şekilde devam etmekteydi. Özellikle adalarda, Ege Denizi’nde ve Kuzey Afrika önlerinde korsanlık faaliyetleri oldukça cüretkâr bir hal almıştı. Girit Savaşı’nın bitişiyle Akdeniz’de sükuneti sağlama yolunda önemli bir adım atılsa da yüzyılın son çeyreğinde de korsanlık faaliyetleri devam etmekteydi. Alınan tedbirler, yapılan antlaşmalar bu tür olayları engelleme ya da azaltma amacı taşısa da beklentiler çoğu zaman karşılanamadı. Çünkü ganimet her türlü isteğin önünde yer almaktaydı. Garp ocakları korsanlarını bu istekten ve de en iyi bildikleri işten vazgeçirmek hiç de kolay değildi.

³³ Konvoy sistemi içerisinde hareket eden Hollandalı tüccar gemileri özellikle İzmir’den Livorno’ya aktif bir ticaretin içinde yer almaktadırlar. Nitekim, 10 Eylül 1668 tarihinde İzmir’den hareket eden 10 gemiden oluşan Hollanda konvoyunun önce Sicilya adasına oradan da Livorno’ya gitmesi, 8 Mayıs 1669 tarihinde İzmir’den Livorno’ya giden 8 gemiden mürekkep bir Hollanda konvoyu, 18 Eylül 1670 tarihinde İzmir’den Livorno’ya pamuk, ve baharat taşıyan bir Hollanda konvoyu pamuk, 4 Ocak 1672 tarihinde Sufana adlı geminin Hollandalı kaptanı Cornelio Bacher’in İzmir’den 4 tanesi Rotterdam konvoyu, 2 tanesi savaş gemisi, 2 tanesi ticaret gemisi ve iki İngiliz gemisi olmak üzere toplam 10 sefine ile Livorno’ya doğru yola çıkması, yine 8 Ağustos 1672 tarihinde 13 gemiden oluşan Hollanda konvoyunun İzmir’den yola çıkarak 5 savaş gemisi eşliğinde Napoli üzerinden Livorno’ya gitmesi vb. örnekler bu durumu teyit etmektedir. State Papers (SP), 120/14. 10 Eylül 1668, State Papers (SP), 120/14. 8 Mayıs 1669, State Papers (SP), 120/14. 18 Eylül 1670, State Papers (SP), 120/14. 4 Ocak 1672, State Papers (SP), 120/14. 8 Ağustos 1672.

³⁴ 1660-1680 yılları arasında Hollandalı tüccarların Osmanlı limanlarındaki faaliyetleri hakkında daha geniş bilgi için bkz. (Parlaz, 2020: 679-700).

³⁵ Holumiç (Castel Tornese), ya da Holumiç Zante Adası’nın karşısında, Mora Yarımadası’nın batısında yer almaktadır. Burası 1571 İnebahtı Savaşı’dan sonra savunma tedbirlerinin bir parçası olarak Mora’nın güney ve kuzey olmak üzere idari olarak ikiye ayrılmasıyla birlikte Kuzey bölgesini oluşturan önemli kazalardan biri konumuna gelmiştir. Diğer kazalar ise Anabolu, Argos, Arkadia, Balyabadra, Görüüs, Kalavryta ve Karythena güney bölgesindekiler de Kalamata, Koron, Menekşe, Modon ve Mezistre idi. (Dökmeçi, 2020: 107; Kiel, Alexander, 2005: 282).

Yukarıdaki ifadelerden çıkarılabilecek önemli hususlardan biri Cenevizliler nezdinde Garp Ocaklarının varlığı ve etkisi üzerinedir. Her birinin ayrı ayrı özellikleri ortaya konularak dikkat edilmesi gereken hususlar üzerinde durulmaktadır. Böylece merkezlerini devamlı şekilde dikkatli olunması konusunda uyarmaktadırlar. Çünkü, Osmanlılar için özellikle Batı ve Orta Akdeniz özelinde Garp Ocaklarının varlığı son derece önemli bir yer tutmaktadır. Osmanlıların gerek Cenevizlilerle gerekse de diğer Avrupa devletleri ile ilişkilerinde denizlerde çok önemli bir rol oynamaktadırlar. Korsanlık hareketlerinin seyri ve ikili ilişkilerdeki yeri Cenevizlilerin takip ettikleri hususlar arasındadır.

Yukarıda ifade edildiği üzere korsan saldırılarına hemen hemen her devletin gemileri maruz kalıyordu. Bu eylem bazen gemi içindeki mallara ve techizata el konulması bazen de mürettebatın esir edilmesi ve geminin batırılması suretiyle son buluyordu. Bu örnekleri daha da çoğaltmak mümkündür. Ancak resmin bütünü aydınlatan örnekler üzerinden değerlendirme yapmak konunun daha net anlaşılmasını sağlamaktadır.

Sonuç olarak çeyrek asırlık bir dönemi ele alan bu çalışmanın gösterdiği üzere Venedik'in ihtişamlı dönemi biterken İngiltere, Fransa ve Hollanda devletlerinin yükselişi başlamaktadır. Garp Ocakları korsanlarının saldırıları Atlantik ülkelerinin gemileri üzerinde yoğunlaşmaya başlamıştır. Ceneviz kaynaklarına dayalı olan bu çalışmada doğal olarak Garp Ocaklarının Ceneviz ile ilişkilerine daha fazla yer verilmiştir. Ancak gerek Girit Savaşı sırasında gerekse sonrasında Garp Ocaklarının faaliyetlerine yoğun bir şekilde devam ettikleri görülmüştür. Savaş sırasında bir taraftan Osmanlı Devleti'ne yardımcı olurken diğer taraftan da asli işlerine yani korsanlığa devam etmişlerdir.

Kaynakça

Arşiv Kaynakları

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

BOA, DVNSMHM.

98 numaralı Mühimme Defteri, hk. 821.

BOA, DVNSDVE

16 Numaralı Düvel-i Ecnebiye Defteri, hk. 144, 233.

28/3 Numaralı Düvel-i Ecnebiye Defteri, hk. 52.

BOA, DVNSŞKT

1 Numaralı Atik Şikayet Defteri, hk. 861.

Archivio di Stato di Genova (ASG) Cenova

ASG, Archivio Segreto, Mazzo 2171, 23 Ocak 1667, 3 Aralık 1668, 26 Şubat 1667, 14 Mart 1667, 2171, 22 Mart 1667, 2 Ekim 1668, 1682, 22 Nisan 1667, 14 Mayıs 1668, 20 Şubat 1670, 25 Temmuz 1671.

ASG, Archivio Segreto, Mazzo 2172, 13 Ocak 1673, 14 Mart 1680, 15 Ocak 1676, 1 Mayıs 1675.

Mazzo 2774A, 26 Mart 1674, 1 Eylül 1676.

ASG, Oriente Miscellanea, Mazzo 2774.

ASG, Archivio Segreto, Mazzo 2703, 20 Ağustos 1668, 27 Ekim 1668, 10 Haziran 1672, 20 Aralık 1676, 11 Şubat 1673, 12 Haziran 1674, 6 Şubat 1673, 14 Eylül 1674, 6 Şubat 1673.

The National Archives (Londra)

SP, 120/3, 1 Şubat 1670

SP, 120/14, 4 Nisan 1668, 29 Ağustos 1668, 10 Eylül 1668, 3 Aralık 1668, 8 Mayıs 1669, 30 Aralık 1669, 17 Ocak 1670, 18 Eylül 1670, 14 Kasım 1670, 19 Kasım 1670, 23 Kasım 1670, 8 Aralık 1670, 20 Ocak 1671, 4 Şubat 1671, 17 Aralık 1671, 4 Ocak 1672, 8 Ağustos 1672, 4 Nisan 1675, 5 Ağustos 1675

Araştırma ve İnceleme Eserleri

- Acıpınar, M. (2014). “Anti-ottoman activities of the Order of the Knights of St. Stephen during the second half of the 16th century”, *Seapower, Technology and Trade: Studies in Turkish Maritime History*, (Eds. D. Couto-F. Gunergun-M. P. Pedani), İstanbul, s. 165-172.
- Acıpınar, M. (2017). “Güney Anadolu Kıyılarında Hristiyan Korsanlar (1604-1608)”, *Akademik Bakış, Cilt 11 Sayı 21*, Ankara, s.183-208.
- Bostan, İ. (1992). *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*, Ankara.
- Bostan, İ. (1994). “Garp Ocaklarının Avrupa Ülkeleri ile Siyasi ve Ekonomik İlişkileri (1580-1624)”, *Tarih Enstitüsü Dergisi*, 4, İstanbul, s. 59-86.
- Bostan, İ. (2009). “Gemi Yapımcılığı ve Osmanlı Donanmasında Gemiler”, *Türk Denizcilik Tarihi I*, Ed. İdris Bostan, Salih Özbaran, İstanbul, s.325-340.
- Bostan, İ. (2017). *Osmanlılar ve Deniz*, Küre Yayınları, İstanbul.
- Bouazi, B. (2002). *XVII ve XVIII. Yüzyıllarda garb ocaklarının avrupa ülkeleri ile siyasi ve ticari ilişkileri*. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Braudel, F. (1990). *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, C.II, Çev. Mehmet Ali Kılıçbay, İstanbul.
- Bulut, M. (2001). *Ottoman-Dutch economic relations in the early modern period 1571-1699*, Hollanda
- Dökmeci, V. (2020). *Akdeniz’de Devletler ve Korsanlar Venedik Kaynaklarına Göre II. Bayezid ve I. Selim Dönemlerinde Osmanlı Denizciliği ve Korsanlık*, Babil Yayınları, İstanbul.
- Evliya Ç. (2005) *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, C.VIII, (Haz. Yücel Dağlı, Seyit Ali Kahraman, Robert Dankoff), YKY, İstanbul.
- Goffman, D. (1995). *İzmir ve Levanten Dünya (1550-1650)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Gözübüyük, S. (2017). *Osmanlı - fransa ilişkileri ve kapitülasyonlar (XVI.-XVII. yüzyıllar)*. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizli.
- Gürkan, E. S. (2012). “Batı Akdeniz’de Osmanlı Korsanlığı ve Gaza Meselesi”, *Kebikeç*, S.33, s.173-204.
- Gürkan, E. S. (2018). *Sultanın Korsanları*, Kronik Yayınları, İstanbul.
- İnalçık, H. (2016). *Akademik Ders Notları 1938-1986*, Timaş Yayınevi, İstanbul.
- Kaçan, M. (1995). *XVI. ve XVII. Yüzyıllarda osmanlı-venedik ahidnâmeleri*. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Kiel, M., Alexander, J. (2005). “Mora”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 30, İstanbul, s.280-285.
- Kütükoğlu, M. S. (2013). *Balta Limanı’na Giden Yol, Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri (1580-1850)*, Türk Tarih Kurumu Yayınevi, İstanbul.
- Mantran, R. (1988). “XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Doğu Akdeniz’de Ticaret, Deniz Korsanlığı Ve Gemiler Kafileleri”, *Belleten*, C. 52, S. 203, Ankara, s. 685-695.

- Mumcu, S. (2014). *Venedik Baylosu'nun Defterleri (1589-1684)*, Edizioni Ca Foscari, Venezia.
- Oral, Ö. (2004). *17. Yüzyılda akdenizde Osmanlı korsanlığı*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Oral, Ö. (2017). "Osmanlı-Venedik Diplomatik İlişkileri Tarihine Bir Katkı: 1763 Tarihli Cezayir-Venedik Antlaşması", *Avrasya İncelemeleri Dergisi*, VI/2, s.103-130.
- Özdemir, Ş. (2004). *Akdeniz hakimiyetinde osmanlı devleti ve korsanlık (1695-1789)*. Yayınlanmamış doktora tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Parlaz, S. (2020). "Ceneviz Konsolos Mektuplarına Göre 1660-1680 Arasında Hollandalı Tüccarların Osmanlı Limanlarındaki Faaliyetleri", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, Cilt 35 Sayı 2, İzmir, s.679-700.
- Pastine, O. (1952). "Genova e l'Impero Ottomano nel Secolo XVII", *Atti Della Societa Ligure di Storia Patria*, Volume 73, Genova, s.1-186.
- Şakiroğlu, M. H. (1982). "1521 Tarihli Osmanlı-Venedik Andlaşmasının Aslı Metni", *Tarih Enstitüsü Dergisi*, S. 12, İstanbul, s.387-404.
- Şakiroğlu, M. H. (1986). "II. Selim'in Venedik Cumhuriyetine Verdiği 1567 ve 1573 Tarihli Ahidnâmeler", *Erdem*, 2/5, Ankara, s.527-553.
- Tinniswood, A. (2011). *17. Yüzyılda Akdeniz'de Korsanlık*, Çev. Dinç Tayanç, İnkılâp Yayınevi, İstanbul.
- Turan, T. (2007). *19. Yüzyılın ikinci yarısında osmanlı-hollanda ilişkileri*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sakarya.

Ek 1: Misericordia adlı geminin Cenevizli kaptanı Nicolo d'Andrea'nın Trablusgarb korsanlarının saldırısına uğraması ve Zante'de kurtulmayı başarması hakkında Galata'dan Sinibaldo Fieschi'nin Cenova'ya mektubu (ASG, Archivio Segreto, Mazzo 2171, 3 Aralık 1668)

110.

co bandiera forastiera, praticando si lo stato dalle altre navi
 Questa è arrivata nuova che la nave nra di Misericordia
 cap. Nicolo d'Andrea sia capitata in mano de' Tripolini
 e che la nave si sia salvata a Zante, siccome anche di
 M. Francesco sia in tutto fatta la coltura di Dio
 e che come che scatesse di perdita potino salvarsi Li
 Ponticelli che co' d. ho mandati tanto di quello ho rimborso
 quanto di quello ho fatto servizio di V. M. e mando
 altro quadrante di Ponticelli che uado creditore di pezzi
 di otto reali quaresimilla se cento sessant'uno et algriti
 quando non habbino fatto pagare le prime partite e no
 lo come fare correndo mi di interesse fino al giorno d'oggi
 come supplire V. M. di mercantia qualche cosa affine
 possa pagare li sud. debiti contratti di publico servizio
 non essendo stato possibile schivare alcuno delle sud. d.
 spese, essendo a' miei rappresentanti Comuni sotto
 quel signoria Atolo e Nomen, la portino anti la portualita
 in questo giorno molto e dalla risposta data dal capitano
 d'Adriano poli al dragomano Usodi Mare si puo' concludere
 che dopo le sud. concessioni addimando se al suo luogo
 rinverescera la bandiera della nave, al quale havendo
 risposto certo che si, soggiunse anche a noi rinverescera che
 litardi il vecchio promesso al Grand. e con questo riscontro
 condemo dar parte a V. M. qualme' il sig. Residente
 di Blanda mi mostro' una lettera del suo Ambro d'oggi
 al d. accusa qualche S. M. era molto molto difetto
 del suo Ambro di Contoli, e che lo richiama a render
 conto dell'accusa che' erano state a fare, essendo stato
 accusato d'aver tenuto mano all'averia de' Turchi
 e con altri. Loro partecipati dal Luoro, di qui che hanno
 spesa la guardia Regia senza suo ordine, e che si ha
 g. f.

*M. i conti tutti del
 spesa, quanto del fatto*

*Accusa dell'ambro
 di Contoli e di altri
 intorno ad altri*

Ek 2: Trablusgarb korsanlarının Fransız ulusu üzerine büyük bir cesaretle saldırması ve bunun neticesinde ikisi Kıbrıs'ta olmak üzere bazı gemilerine el konulması hakkında Cenevizlilerin Galata'daki elçisi Spinola'nın merkez Cenova'ya mektubu (ASG, Archivio Segreto, Mazzo 2172, 15 Ocak 1676)

Le Navi che qui si prediffano, mentre el G. Giorgio d'Andria
 preparano cento e più Reali per la spedizione di Dablijosi.
 La spesa ordinaria della quale questo si contenta, non
 eccede che a quaranta in circa, la spesa che è necessario
 fare per avere il Baratto, et alla Corte ascenderà di più di
 centocinquanta pezzi, oltre la dispenzione che hanno
 a suoi tempi questi officiali di contribuire al Turcho
 qualche piccioli Regoli, che vada anche inutili le
 patenti che ^{me} El V. Ser. si contentano dare per due anni
 quando per ingrandim^{to}. Della notizia si fosse necessario
 cercare nuovi Condoti in altre scale che tutto mi è parso
 portare alla notizia di ^{me} El V. Ser. accio la loro prudentia
 considerat^{ne} possa prendere sopra di ciò quella Resolutione
 che timeranno proprio. Di nuovo non ho cosa alcuna
 per adetto da raccomandare a ^{me} El V. Ser. per il Don Sig. di
 Brava lontano di qua d'ora che tre picciole giornate per
 il diversim^{to}. della caccia et io ho di momento aspettando
 risposta di Andriogoli sopra la quale credo mi metterò in
 viaggio per Andriogoli dove anche fra poche settimane
 dovrà rendersi il Don Sig. di Scio di Venetia pure
 facendo a questo effetto che fra venti giorni partirà a Brava
 Tripolini mostrando grande ardore particolar^{mente} sopra la cacci-
 a francese, sentendosi habbino preso tre vaselli di cava due