

Haçlı Korsanlar: Saint Jean Şövalyeleri ve Akdeniz’de Haydutluk

Ayşe Devrim ATAUZ*

I. Giriş

Saint Jean Tarikatı’nın (bundan sonra ‘Tarikat’ olarak kısaltılacaktır) denetiminde bulunduğu 1530 ve 1798 yılları arasında Malta Adası Akdeniz’deki en önemli korsanlık merkezlerinden biri haline gelmiştir. Konumu bu tür faaliyetlere uygun olduğundan dolayı Tarikatın gelişinden önce de korsanlık geçmişi olan Malta, Akdeniz’in en büyük köle pazarları arasındadır. Gerek Avrupa ve Akdeniz çevresinde gelişen politik ve ekonomik durumlardan, gerekse Tarikatın, saldırılarını Müslümanlığa karşı sürdürülen dini savaşın gereği olarak görmesi ve göstermesinden dolayı, bu faaliyetler kolayca denetim altına alınamıyordu. Bu makalede, hem Malta özelinde hem de Akdeniz genelinde, korsanlığın gelişimini, resmi dayanakları ve korsanlıkla savaşan tüccar devletlerin uyguladığı savunmaları özetlemek istiyorum.

Hemen açıklamak gerekir ki, bugün kullandığımız ‘korsan’ terimi, temelde ‘deniz hırsızı’ veya ‘denizlerde yapılan haydutluk’ anlamlarına gelir. Oysa ki tarihte ‘korsanlık’ meşru ve hatta saygıdeğer bir meslek olarak görülüp, belli kurallar ve kanunlar dâhilinde gerçekleştirilirdi. Dolayısıyla, korsan kavramı, bu makalede, savaş zamanında düşmanın deniz ticaretini sekteye uğratmak amacıyla savaşan ve savaşta devletler tarafından geçici olarak göreve alınan gemiler ve sahiplerine verilen isim olarak kullanılacaktır. Korsanlık yapmak isteyen gemi sahipleri ve kaptanları bayrağını taşıyacakları devletlere bir dilekçeyle başvurarak izin belgesi talep ederlerdi. İzin belgeleri bir anlaşmanın imzalanması ve korsan-

* ProMare, Sualtı Arkeolojisi ve Denizcilik Tarihi Araştırmaları Vakfı

lığın hangi yasal çerçeve içinde yapılacağına kararlaştırılmasından sonra alınabilirdi. Genellikle elde edilen ganimetin paylaşılmasını da öngören bu anlaşmalar hem korsanların faaliyetlerini kontrol eder, hem de korsan saldırısına uğrayanlara (bu saldırı süregelen savaşla bağdaşmadığı durumlarda) korsanın bağlı olduğu devlete başvurarak hakkını arama olanağı sağlardı. Dolayısıyla korsanlık bir çeşit ticaret savaşı olup donanmalar askeri zarar vermeye yoğunlaştığı dönemlerde düşmanın ekonomisini zayıflatma amaçlı saldırılardan ibarettir ve savaş bittiğinde de korsanlara verilen izin belgeleri geçersiz hale gelir.

Fakat Saint Jean Tarikatı dini bir kuruluş olup (aşağıda ayrıntılı olarak bahsedeceğimiz) Haçlı Seferlerinin misyonu olan Kutsal Topraklar'ın fethi gerçekleşene kadar sürekli olarak 'savaşta' olduğundan, ticaret gemilerine saldırıları da, hiçbir zaman bitmeyen bu savaşın bir parçası olarak süreklilik göstermiştir. Saint Jean Tarikatı ve bayrağını taşıyan diğer korsanların misyonları belirlidir ve faaliyetlerinin, muğlak olmakla birlikte, bir çeşit meşruiyeti vardır. Hiçbir devlete, anlaşmaya veya savaşa bağlı olmadan, 'deniz hırsızı' olarak hareket eden korsanlara bu yazıda değinilmeyecektir.

Aslında Saint Jean Tarikatının işlevleri üç grupta ele alınabilir: (1) Hastane ve karantina hizmetleri vermek, (2) Avrupa donanmalarında görev almak üzere tecrübeli deniz askerleri yetiştirmek ve (3) Müslümanlarla savaşmak üzere bir donanma temin etmek. Bu son işlev, gerektiği durumlarda Hıristiyan donanmalarına eklenen savaş gemilerinin teminini gerektirmektedir. Ancak daha da önemlisi, hem 'resmi' donanma gemileri, hem de Tarikatın bayrağını taşıyan diğer korsan gemilerinin ana hedefi, Müslüman ticaret gemileridir.

Din adına savaşan Saint Jean Tarikatının saldırıları Müslüman devletlerin ticaret ve ekonomisini hedef alıyordu. Aşağıda ayrıntılarına gireceğimiz bu saldırılar sadece Müslümanları değil Müslüman ülkelerle ticaret ilişkileri içinde olan her devleti etkilemiştir. Bu dönemde Akdeniz'de ticari ilişkileri olan tek Müslüman devlet Osmanlı İmparatorluğu olduğu için Osmanlı ticaretinin gelişmesine orantılı olarak güçlenen Tarikat, bu durumun değişmesiyle birlikte de varoluş sebebini kaybedip 'düşmansız' kalmış ve elindeki toprakları kaybederek bir hayır kurumuna indirgenmiştir. Bu makalede, Tarikatın hastane ve karantina hizmetlerine ve eğitim amaçlı kurumlarına değinmeyeceğiz.

II. Malta Öncesi Dönemde Saint John Şövalyeleri

Saint John Şövalyeleri (bundan sonra 'Şövalyeler' olarak kısaltılacaktır) Malta Adası'na geldiklerinde, dört yüz yıllık bir geçmişleri vardı. On birinci yüzyılda ortaya çıkan Saint Jean Tarikatı, Kudüs'te hasta, yaralı ve yoksul hacılara yardım sağlama amacıyla kurulmuştu. Birinci Haçlı Seferi'nden sonra üyelerinin sayısı artan ve hem Kutsal Topraklar'da hem de Avrupa'da hatırı sayılır mal varlığı edinen Tarikat 1113 yılında Katolik Kilisesi tarafından onaylanmıştır. Tarikat mensuplarının Haçlı Devletleri'nin askeri harekâtlarına da katılmaya başlamasıyla 1120 yılında dini ve askeri işlevlerini birleştiren Tarikat, mensuplarını yoksunluk, iffet ve itaat andı içerek kabul etmeye başladı (Dauber, 1999:



209-10; Mallia-Milanes, 1993: 1). 1292 yılında Akka Kalesi düşünce, Kıbrıs'ta Limasol'e çekilen Şövalyelerin, buradaki konumlarını savunmak için bir donanma edindiği bilinmektedir (Dauber, 1999: 210; Muscat, 1996: 77).

Diğer askeri tarikatlar gibi Şövalyeler de, Kutsal Topraklar'ın kaybıyla birlikte varlıklarını geçerli ve gerekli kılan işlevlerini kaybetme tehlikesiyle karşı karşıya kaldılar. Bununla birlikte, 1306'da Cenovalı Amiral Vignolo Vignoli'den Rodos, Kos ve Leros adalarını satın alan Şövalyeler, aslında resmi olarak Bizans toprağı olan adaları yeni üsleri haline getirip, Ege'de artmakta olan Müslüman denizciliğini engellemeyi yeni misyonları edinerek, tarikatlarının devamlılığını korudular.¹

Şövalyelerin Rodos'ta buldukları dönem, bu yazıda ayrıntılı olarak ele alınmayacaktır. Fakat adada buldukları yüzyıllarda, Rodos'un bir korsan barınağı haline geldiğini ve buradan düzenlenen saldırıların İskenderiye-İstanbul güzergâhında seyreden ticaret gemilerini hedef aldığını belirtmek gerekir. On altıncı yüzyılda bu sorun artık göz ardı edilemeyecek bir hal almıştı. Osmanlıların Rodos'u topraklarına katma kararı, İmparatorluğun Akdeniz ticaret politikasının bir uzanımıdır. Portekizlilerin faaliyetlerinden dolayı Hint Okyanusu'ndaki ticaret yolları üzerindeki kontrolün zayıflamasını izleyen dönemde, Akdeniz ticaret yollarının güvenliğini sağlamak, daha da önemli bir hale gelmiştir.

Şövalyeler uzun bir kuşatmadan sonra Rodos'u Kanuni Sultan Süleyman'ın ordusuna 18 Aralık 1522'de varılan anlaşma gereğince teslim ederek, taşınabilir mallarını ve 5000 Rodosluyu, bazılarını Osmanlıların sağladığı elli adet gemiye yükleyerek, terk ettiler. Bu aşamada ikinci kez topraklarını kaybeden Tarikat, varlık sebebi olan dini savaşı sürdüremeyeceğinden dolayı bir kez daha yok olma tehlikesiyle karşılaşmıştır. Öncelikle Avrupa Krallıklarının desteğiyle Rodos'un Osmanlılardan geri alınabileceğini düşünen Büyük Usta (*Grand Master*) Villiers de L'Isle Adam, bir süre sonra bunun imkansızlığını anlayarak, kendilerine yeni bir üs tahsis edilmesi için girişimlerde bulunur. Fakat belgelerden anlaşıldığı kadarıyla, Haçlı Seferlerinin bir kalıntısı olan bu tür tarikatların, vadesini doldurmuş kuruluşlar olarak gören Avrupa Sarayları, Tarikatın devamını tehdit eden bu durumu, öncelikli bir sorun olarak görmemişlerdir. Şövalyeler Sicilya'daki bazı yarımadaları, Korsika ve Sardinya gibi büyük adaları ve hatta Minorca, İbiza, İschia gibi küçük adaları talep etmiş ve hatta Elba, Heres, Ponza gibi çok küçük ama stratejik önemi olan adalara razı olacak hale gelmişlerdir.

Ne var ki, Şövalyeleri önemli Avrupa ticaret merkezlerinin civarında bir yere konumlamak, söz konusu bile edilmemiştir. Merkezlerinin Rodos'ta olduğu dönemde Şövalyeler, korsanlık faaliyetlerini gitgide arttırmış ve bağımsız korsanlara bile barınak sağlayarak, Osmanlı ticaret gemilerine verdiği zararı en üst düzeye getirme politikası gütmüştü. Oysaki hem ticaret yolları Müslümanların denetimine geçtiği, hem de bu dönemde herhangi bir şekilde

¹ Saint Jean Tarikatının Rodos'ta bulunduğu dönem için bakınız Vatin, 1994 ve Vatin, 2000.

Müslüman katılımı olmadan Akdeniz’de ticaretle uğraşmak mümkün olmadığı için, tüm Avrupa devletleri Müslümanlarla ticaret ilişkileri kurmuştu.

Doğu ticaretinin gelişmesi Avrupalı tüccarların hem sayısını hem de zenginliğini arttırdı. Önemli politik güçler edinen bu tüccarlar için doğudaki Müslüman meslektaşları ve devletlerle geliştirdikleri kırılgan ilişkileri korumak, kritik bir öneme sahiptir. Dolayısıyla Şövalyelerin düzenlediği korsan saldırıları, Doğu Akdeniz ve Kuzey Afrika’daki limanlarla ilişkisi olan Avrupa devlet ve şehirleri tarafından sürekli olarak protesto edilmekteydi. Örneğin Venedik, ticaretin devamını ve gelişmesini engelleyebilecek sürtüşmelere girmekten kaçınan ve Osmanlılara karşı oluşturulan koalisyonlara katılmaktan çekinen bir politika izlemektedir. 1502 ve 1504 arasında Venedik tarafından Vatikan’a iletilen birçok dilekçe, Rodos Şövalyeleri’nin Müslümanlarla ticaret yaptığı gerekçesiyle el koyduğu Venedik gemileriyle ilgili şikâyetleri içerir. 1520 yılı civarında Ancona, Floransa, Ragusa ve hatta Cenova’nın da benzer şikâyetlerde bulunduğunu görüyoruz.

Dolayısıyla, korsanlığa sık sık başvuran Şövalyelere ticaret yollarına yakın bir üs tahsis edilmesi talebi, ciddi bir direnişle karşılaşmıştır. Sekiz yıl boyunca yapılan sayısız görüşmeden sonra, Şövalyelerin önündeki tek teklif, Kutsal Roma İmparatoru V. Charles tarafından yapılan Malta Adaları ve Trablus Kalesi’nden oluşan topraklar olmuştur. İlk etapta bu teklife olumsuz bakılmakla birlikte, zaman darlığı ve Tarikatın Avrupa’daki topraklarını kaybetme riski arttığı için, sonuçta kabul edilmiştir.

Bu aşamada, Saint John Tarikatı’nın idari ve ekonomik yapısını kısaca gözden geçirmek yararlı olacaktır. Tarikatın başında bulunan Büyük Usta seçimle başa gelir ve ölene kadar görevde kalırdı. Tarikatın üç çeşit üyesi olmakla birlikte (şövalyeler, rahipler ve hizmetkâr kardeşler) sadece şövalyeler seçimlerde oy kullanıyordu. Şövalyeler geldikleri memlekette konuşulan dile göre gruplanmışlardır. İlk başta yedi adet dil vardı: Provans, Auvergne, Fransızca, İtalyanca, İspanyolca (bu daha sonra Kastilya ve Aragon olarak ikiye bölünmüştür), İngilizce ve Almanca. Her dil grubu, surların bir bölümünün savunmasından sorumludur ve Malta’da üyelerinin ikamet ettiği küçük saraylara sahiptir.

Tarikata ait mal varlıkları, bu dillerin konuşulduğu memleketlerde bulunur ve topraklardan sorumlu ileri gelen rahipler, yıllık gelirin en az üçte birini askeri giderler, hastane ve karantina hizmetleri ve diğer harcamalar için Malta’ya gönderirlerdi. Bu gelir Tarikatın ayakta kalabilmesi için hayati önem taşıyor. Dolayısıyla bu mülklerin bulunduğu devletlerin krallarıyla olan ilişkilerin iyi tutulması da kritik bir öneme sahiptir. Zira topraklarına el konulması durumunda, Tarikatın yapabileceği hiçbir şey bulunmamaktadır.

Tarikatın Rodos’u kaybettiği ve yeni bir üs bulmakta zorlandığı dönemde, askeri hizmetler ve hasta bakımıyla ilgili hizmetlerini yerine getirememesi, ciddi bir sorun oluşturmaya başladı. Bu durumu, Tarikatın mal varlığına el koymak için iyi bir bahane olarak gören Avrupa Kralları da, kısa sürede harekete geçtiler.



Örneğin Napoli ve Portekiz kralları, Rodos'un düşmesinin hemen ardından Tarikatın topraklarına el koydular. İngiltere Kralı Sekizinci Henry, ilk başta Şövalyelerin lehinde tutum alarak Malta Adası'nın Tarikata tahsis edilmesi için V. Charles'a baskı yapmıştır. Fakat daha sonra L'Isle Adam'ın, Fransız Kralı I. Francis ve V. Charles'ı ziyaret edip kendisini ziyaret etmemesini ve ayrıca da, Malta teklifini hemen kabul etmemesini, kendisine yapılan bir hakaret olarak görerek, desteğini çekmiştir. Her halükarda, 1527 başlarında, Tarikatın İngiltere'deki gelirlere el konmuş ve İngiliz Şövalyeler Calais'de görevlendirilerek, kraliyetin emrine geçmişlerdir. Birkaç ay sonra, Tarikatın İngiltere'deki temsilcisi Docwra öldüğünde ise, İngiltere'deki toprakların tamamına el konulmuştur.

III. Saint Jean Şövalyeleri'nin Denizcilik İşlevleri

V. Charles 1523'de Malta'yı Şövalyelere teklif ettiğinde, Tarikatın üç ana görevi olmasını öngörmüştü: (1) İspanyol donanmasının kullanımına açık bir liman sağlamaları, (2) Osmanlı İmparatorluğunun genişlemesini engellemek için çaba sarf etmeleri, (3) Kendi kontrollerindeki Malta Adaları ve Trablus Kalesi'ni, korsan saldırılarına karşı korumaları (Braudel, 1973: 850). Ayrıca Şövalyeleri Akdeniz'in merkezine konumlandırmak, V. Charles'ın 1520'lerde görüşmeleri devam etmekte olan Osmanlı-Fransız ittifakına karşı aldığı önlemlerden biridir (Mallia-Milanes, 1993: 5).

Tarikatın tanımı gereğince, Şövalyelerin Kutsal Topraklar fethedildiğinde sona erecek olan bir din savaşını devam ettirmeleri gerekmektedir. O bakımdan, Müslümanlara karşı düzenlenen Hıristiyan koalisyonlarına askeri destek vermekle yükümlüdürler. Şövalyelerin Malta'ya geldiği dönemde, Kutsal Toprak-ların fethini amaçlayan Avrupa çıkışlı bir Haçlı Seferi fikri ortadan kalkalı yüzyıllar geçmiş olmakla birlikte, Müslümanlar için Kuran'a inanmanın bir uzantısı olan cihat fikri ve bunun beraberinde getirdiği faaliyetler, pek de tarihte kalmış inanışlar değildi. Öte yandan, özellikle on altıncı yüzyıldan itibaren Osmanlı Sultanları Hıristiyan krallıklarla barış ve ticaret anlaşmaları imzalayarak ve hatta Hıristiyan krallıklarla (Habsburg, Venedik ve Fransa Krallıkları) ittifaklara girerek, sürekli savaş durumunu kontrol altına almakta sakınca görmemişlerdir. Rodos'ta buldukları tarihlerde Saint Jean Şövalyelerinin de, zaman zaman Osmanlılarla barış anlaşmaları imzaladıkları ve hatta Ege'de her ikisine de saldıran korsanlara karşı ittifaklara girdikleri bilinmektedir.² Hatta on beşinci yüzyıl sonlarında, küçük çaplı da olsa, Şövalyelerle Osmanlılar arasında ticari ilişkiler olduğunu da biliyoruz. Ancak Malta'ya gelmelerinden sonra, Şövalyeler sürekli bir dini savaş konumuna geçmişler ve kendilerine özgü bir Haçlı zihniyetiyle hem Osmanlılar, hem Müslüman korsanlar ve hem de "kâfirlerle" ticaret ilişkisi içinde bulunan Hıristiyanlarla, mütemediyen savaşmışlardır.

² Tarikatle Osmanlı İmparatorluğu arasında 1482 ve 1497 yıllarında imzalanan barış anlaşmaları örnek olarak verilebilir (O'Malley, 2005: 7).

1530 ve 1798 arasında (Şövalyelerin Malta’da buldukları dönem) yukarıda belirtilen işlevleri yerine getirmek için düzenlenen faaliyetler iki grupta toplanabilir: (1) Askeri denizcilik faaliyetleri (2) Korsanlık faaliyetleri. Birinci grupta, Şövalyelerin donanmasının diğer Hıristiyan donanmalarına eşlik ederek katıldığı savaşlar yer alır. Bu gruptaki faaliyetlerin amacı gemi, mal veya başka bir ganimet ele geçirmek *değildir*. İkinci gruptaki faaliyetleri ayırt etmek ise pek kolay değildir; çünkü bunlar da görünürde, Tarikatın dini savaş anlayışı gereğince, “düşman” a zarar verme ve maddi kayıp yaratarak düşmanı zayıflatma amacı taşımaktadır. Buradaki “düşman” terimi, Müslüman gemileri, Müslüman yerleşmeleri, Müslümanlara ait malları taşıyan gemiler ve Müslüman olmayanların Müslüman devletlerin pazarlarından satın aldıkları ticaret mallarını taşıyan gemiler olarak tanımlanır (Earle, 1970: 105). Yahudi tüccarlar ve malları da, benzer sebeplerle saldırılara hedef olmuştur. İkinci grupta toplanan operasyonların tamamı, ganimet elde etmek amacıyla düzenlendiği için, korsanlık faaliyetlerine dâhildir.

IV. Askeri Sebeplerle Düzenlenen Denizcilik Faaliyetleri

Malta’ya ilk geldikleri yıllarda Şövalyeler Rodos’u geri almaya yönelik çabalarda bulundular. Hemen 1531 yılında Peloponez’in güneyinde bir yerleşme olan Modon’a bir saldırı düzenlendi (Vertot, 1728, [Malta yeniden basım, 1989, II: 46]). Modon aslında önemsiz ve korunmasız bir yerleşme olup, limanı da savaş gemilerinin kullanımına uygun değildir.³ Fakat Modon Rodos’a yakınlığı nedeniyle buradan adaya bir saldırı düzenlenebileceği için hedef seçilmiştir. Ayrıca Doğu Akdeniz limanlarından gelen ve dolayısıyla Müslümanlardan satın alınmış yükler taşıdığından dolayı “düşman” kategorisinde olan Venedik gemilerine saldırmak için ideal konumda olup, korsanlık için elverişli bir limandır (Bosio, 1695: 89B). Şövalyelerin resmi tarihçisi Bosio, Büyük Usta L’Isle Adam’ın Tarikatı Modon’a taşıma gibi bir fikri olduğundan bahsetmektedir. Buradan, hem Malta’nın pek de kalıcı bir üs olarak görülmediğini, hem de Rodos’u yeniden ele geçirme fikrinin pek gerçekçi olmadığını bildiğini tahmin edebiliyoruz (Bosio, 1695: 89B).

Modon’a yapılan saldırıyı, Şövalyelerin iki adet kadirgasına ek olarak Cigale isimli bir korsandan kiralanmış iki adet kadirga gerçekleştirmiştir. Bunlara iki brigantin⁴ ve yiyecek taşıyan iki ticaret gemisi eşlik etmiştir. Şövalyelerin yerleşmeye direniş görmeden girdiklerini, fakat Osmanlı kıyı koruma gemilerinin yaklaşmakta olduğu haberinin alınması üzerine geri çekildiklerini anlıyoruz. Başka seçenekleri kalmadığına karar veren istilacıların, yerleşmeyi yağmalayarak azami miktarda ganimet elde etmeyi yeğlediği ve bunun için Modon’daki tüm erkekleri öldürüp 800 kadını köle olarak satılmak üzere esir aldığı, Tarikatın tarihçisi Abbé de Vertot’un, yaşananları “fazla onurlu olmamakla birlikte

³ Modon’un bir liman olarak dezavantajları için bakınız Gertwagen 2000: 125-151.

⁴ Brigantin iki direkli bir yelkenli gemi turudur. Pruva direği kabasorto ve grandi direği subye donanımlıdır.

oldukça kazançlı” olarak tanımladığı yazmalardan öğreniyoruz (Vertot, 1728 II: 9.46-50; Bosio, 1643: 10.9.298; Rossi, 1926: 36; Ubaldini, 1970: 134-37).

Venedik'in Şövalyelere karşı tutumu, Modon'un istilası sırasında netleşmiştir. Venedik Dükü, Tarikatın gemilerine peksimet sağlamayı reddetmiş ve tarafsız konumunu korumuştur. 1534'de, yani Modon'un istilasından hemen sonra, Venedik donanmasına (*Proveditore dell'Armata*) 'tüm Malta korsanlarının görüldüğü yerde kovalanması' emri verilmiştir (Falcone, 1933: 22, Mallia-Milanes, 1992:18).

Bunu izleyen yıllarda Rodos'u ele geçirme amaçlı birkaç küçük saldırı daha düzenlenmekle birlikte, özellikle 1534'te VIII. Henry'nin Tarikatın İngiltere'deki mal varlığına el koymasından sonra maddi zorluklar yaşandığı (Vertot, 1728 II:60-61) ve Şövalyelerin savaş gemileri V. Charles'ın Cezayir kuşatmasına⁵ katıldığı sırada ve Kuzey Afrikalı korsanların Malta'nın kuzeydeki adası Gozo'ya düzenledikleri saldırıdan sonra, bu girişimler tamamen terk edilmiştir (Mallia-Milanes, 1993: 9). Şövalyelerin protestolarına rağmen kendilerine devredilen “paket” de yer alan Trablus Kalesi, askeri bakımdan son derece zayıf bir nokta oluşturmakta ve Tarikata maddi yük olmaktaydı. Dolayısıyla, 1551'de Sinan Paşa'nın saldırısına göstermelik bir direniş göstererek düşen Trablus'un da defterden silinmesi üzerine ferahlayan Şövalyeler, bundan sonra Malta'nın savunması üzerinde yoğunlaşmayı tercih ettiler.⁶

On altıncı yüzyılda Akdeniz'de güç dengelerinin sürekli değişmesi, küçük bir donanmayla varlıklarını sürdüren Şövalyeleri zorlamaktaydı. 1530'da Cezayir merkezli güçlü bir organizasyonun başında bulunan Barbaros Hayrettin, 1533'de Osmanlı donanmasının amirali olduktan sonra, Osmanlıların deniz gücü, hatırı sayılır derecede arttı. Bağdat ve Tebriz'in fethinden sonra, ipek yolunun kontrolü çok büyük ölçüde Osmanlılara geçti. Osmanlı sınırlarının ve gücünün artması ve özellikle 25 yıl sürecek olan Osmanlı-Fransız koalisyonunun 1534'de kurulmasından sonra, Osmanlı savaş gemileri Toulon limanını kullanmaya başladılar.⁷

Üçüncü Osmanlı-Venedik savaşının (1537-1540) sonuçları da politik bakımdan önemlidir. 1538'de Preveze'deki karşılaşmada yenilgiye uğrayan tarafta yer alan Venedik, Hristiyan koalisyonunu terk ederek tek taraflı bir barış anlaşması imzaladı ve Ege'deki adalarını Osmanlılara bıraktı.⁸ Diğer tarafta,

⁵ Tarikat Cezayir'de 75 Şövalye ve 400 asker kaybetmiştir. Papalık donanmasının ise karşılaşmanın olduğu günde meydana gelen bir fırtınada 15 kadirge ve 86 gemisi batmıştır. Vertot, 1728 II: 86-90).

⁶ Bosio Trablus kalesiyle ilgili sorunlar ve kalenin düşmesiyle sonuçlanan olayları ayrıntılı şekilde anlatır: Bosio, 1643, 10-13 numaralı kitaplar.

⁷ İlk Osmanlı-Fransız kapitülasyonları 1536'da imzalandı. Osmanlı donanmasının Toulon limanını kullandığı dönemler için bakınız Péronnet, 2005; Rodinson, 2002; O'Shea, 2006: 291.

⁸ Venedik donanması 55 kadirgeadan oluşmaktaydı. Hristiyan donanmasının toplam gemi sayısı 130 kadirgeadır. Dolayısıyla Hristiyan koalisyonları Venedik donanması katılmadığı takdirde 90 kadirge ve 90 galiotdan oluşan Osmanlı donanmasıyla karşılaşamayacak kadar



Portekizlilerin Hint Okyanusundaki ticareti ve dolayısıyla Osmanlılarla bu bölgedeki çatışmaları artırmakla birlikte, baharat ticaretinin bu durumdan fazla etkilendiği söylenemez. Bu dönemdeki en belirgin değişiklik, Ragusa'nın İstanbul'a giden kara yolunu kontrolü altına almasıyla birçok malı karadan Avrupa'ya ulaştırması ve Dalmaçya kıyısındaki Uskok korsanlarının ticaret gemilerini sürekli taciz etmesi sonucunda Venedik'in ciddi boyutta güç kaybetmesidir (Tenenti, 1967).

Bu sırada Şövalyeler'in dört kadırgadan oluşan donanması da, yıllık seferlerini devam ettirmekte ve Osmanlı donanmasına karşı oluşturulan koalisyonlara katılmaktaydı. Oran (1556), Bizerte (1557), Ciutadella (1558), Becaye (Bougie) (1559), ve Cerbe'nin (Djerba) (1559) Osmanlı topraklarına katılmasının ardından bu genişlemeyi kontrol altına almak isteyen İspanya Kralı II. Philip, bir donanma oluşturdu. Bu donanma, Preveze (1538) ve Cezayir'deki (1541) yenilgilerden sonra, 1560'da Cerbe'yi geri alma amaçlı bir saldırı düzenledi. İspanya ve Fransa arasında 1559'da imzalanan Cateau Cambresis anlaşması, bu iki devlet arasındaki savaşı sona erdirdiği gibi Osmanlı-Fransız koalisyonunu da gereksiz hale getirdi. Bunun en önemli sonucu ise, Osmanlı donanmasının Fransız limanlarında kışlama olanağını kaybetmesi olmuştur.

Dolayısıyla II. Philip komutasındaki donanma 1560'da Cerbe'ye saldırdığında, Osmanlı'nın deniz gücünü kullanma potansiyeli bakımından zayıf bir dönemde olduğuna güvenmekteydi. Şövalyeler bu sefere de, beş kadırga, iki kalyon, bir kalyata, 400 şövalye ve 900 asker yollamışlardır (Bosio, 1643: 407-33; Rossi, 1926: 45-46; Ubaldini, 1971: 202-6; Bono, 1993: 355; Anderson, 1952: 12-13). II. Philip'in donanması 49-54 kadırgadan oluşmaktaydı.⁹ Burada yaşanan müthiş yenilgi, Sicilya, Monaco, Terranova ve Papalık donanmalarının bayrak gemileri de dahil olmak üzere 28-30 adet kadırgaya ek olarak denizci, kaptan, deniz askeri ve donanmayı oluşturan binlerce insanın kaybıyla sonuçlanmıştır. Cerbe yenilgisini izleyen yıllarda, İspanya'nın denizlerdeki varlığı oldukça azalmıştır (Guilmartin, 1974: 123-34).

Düşmanın zayıflığından faydalanmak isteyen Osmanlı donanması da, 1565'de Malta'yı 130 kadırga, 18 kalyata, 8 mavna, 11 yelkenli gemi ve 36,000 askerden oluşan donanmasıyla kuşattı. Şövalyeler ise 2,500 kişilik bir askeri güç ve Malta Adalarının 6,000 kişilik nüfusunun desteğiyle, adayı savunmuştur. Ordu ve donanmanın yönetimindeki burada ayrıntılarına girmeye gerek olmayan bir takım sorunlar, Şövalyelerin Malta'yı savunmada gösterdiği başarı ve İspanya ve Cenova'nın 11,000 askeri adaya gemilerle ulaştırması sonucunda, Osmanlılar kuşatmayı kaldırarak eli boş geri dönmek zorunda kalmışlardır.¹⁰ Malta'daki Osmanlı yenilgisi uzun vadeli etkileri bakımından önemsiz kabul edilmektedir (deGroot, 1993: 199-254; Hess, 1978: 84-90). Fakat burada birçok savaş

zayıftır. Bu tarihten sonra sadece iki büyük ada, Kıbrıs ve Girit, Venediklilerin denetimi altında kalmıştır (Guilmartin, 1974: 42-57).

⁹ Bu savaşlara katılan kadırga sayıları kaynaklara göre değişiklik göstermektedir.

¹⁰ Malta kuşatmasının ayrıntılı anlatımı ve sonuçları için bakınız Cassar ed., 2005.

gemisinin kaybedilmesi ve daha önemlisi yetişmiş ve tecrübeli denizcilerin kaybı, Osmanlı donanmasında Cerbe sonrası İspanyol donanmasına benzer bir etki yaratmış, donanmanın etkinliğini bir süre etkilemiştir.

İspanya ve Osmanlı İmparatorluklarının başka cephelerde başka savaşlarla meşgul olduğu 1565-1570 döneminde, Akdeniz’de belli başlı bir çatışma görmüyoruz. 1568’de Endülüs’te patlak veren isyanların İspanya’yı zayıflatmasını fırsat bilen Osmanlılar 1570’de Kıbrıs’ı kuşattılar. Dışarıdan yardım alma ihtimali sınırlı olan Venedik, bu saldırıya büyük ölçüde tek başına karşı koymuştur.¹¹ Dördüncü Osmanlı-Venedik savaşı veya Kıbrıs Savaşı (1570-1573) olarak bilinen bu çatışmanın en önemli karşılaşması, 1571’deki İnebahtı deniz savaşıdır. Her ne kadar Osmanlı donanması İnebahtı’da müthiş bir yenilgiye uğradıysa da, Venedik 1573’de imzalanan barış anlaşması sonrasında Kıbrıs’ı kaybetmiştir. İnebahtı, Akdeniz’de meydana gelen son büyük deniz savaşıdır.

1572’de Fransa’daki Katolik - Huguenot çatışmaları, İspanya’nın 1575’de iflas etmesi ve 1588’de İngiltere açıklarında donanmasını kaybetmesi, Venedik’te meydana gelen salgının, kent nüfusunun üçte birini ölümüne sebep olması (1575-77) ve Osmanlıların Sasanilerle doğu cephesinde savaşması gibi sebeplerle Akdeniz’de deniz gücü olan tüm devletler dikkatlerini başka alanlara kaydırdılar. Denizlerin güvenliğini sağlayan bu güçlerin ortadan kalkmasıyla birlikte, özellikle Kuzey Afrika ve Malta kökenli korsanların birbiriyle çatışmasıyla tanımlanan, yoğun bir korsanlık dönemi başlamıştır (Bono, 1993: 358). Cezayir 1575’de özerk bir konum kazanmış ve 1594’de Osmanlı Sultanından “sınırsız korsanlık” yapabilmesine izin veren bir ferman elde etmeyi başarmıştır.

İnebahtı savaşıdan sonra Şövalyelerin düzenlediği seferlerin hemen hemen hepsi “korsanlık” olarak tanımlanabilir. Bu dönemde askeri motivasyonu olan seferler, Şövalyelerin Venedik donanmasına destek verdiği Girit Savaşı (1645-1669),¹² ve Birinci Mora Savaşıdır (1684-1699).¹³ Girit Savaşı uzun sürmesi nedeniyle Şövalyelerin korsanlık faaliyetleri sekteye uğramıştır.¹⁴ Bu savaşlar

¹¹ İspanyadaki Müslümanların ayaklanması II. Philip tarafından bastırılarak Endülüs ve Kastilya’daki Müslüman nüfusun tamamı sürülerek yerine Hıristiyanlar yerleştirilmiştir.

¹² 28 Eylül 1644’de Tarikatın donanması Rodos yakınlarında Sultana isimli bir Osmanlı kalyonunu ele geçirdi. Tarikatın tarihçilerinin yazdıklarına dayanarak geminin İstanbul’dan İskenderiye’ye yolculuk eden Sultan haremının önemli kadınlarını taşıdığını anlıyoruz. Şövalyeler bu gemiyi Girit’e getirerek Osmanlıların hiddetini Venedik kontrolündeki adaya yönelttikleri için hemen ardından başlayan Girit kuşatmasıyla Sultana’nın korsan saldırısına uğraması arasında bir bağ olduğunu düşünen Venedik, Tarikatın donanmasını Osmanlı kuşatması süresince destek vermeye mecbur etmiştir. Uzun süren Girit savaşı süresince adaya bağlanan donanma yeterince korsanlık yapamadığı için bu yıllarda Tarikatın maddi durumu kötüleşmiştir. AOM 1771 ff. 133-34.

¹³ Bono, 1993: 369; Rossi, 1926: 78-79.

¹⁴ Tarikatın donanması Rodos çevresinde ticaret gemilerine saldırmaya devam etmiş fakat hem hareket alanlarının kısıtlı olması hem de ele geçirilen ganimeti Venediklilerle paylaşmak zorunda kalmaları elde edilen geliri oldukça azaltmıştır. Ele geçirilen gemilerin sayısındaki ani



sonucunda, Venedik Girit'i kaybederek özellikle yün ve ipek ticaretinde yerini İngiliz ve Hollandalı tüccarlara bırakmıştır (Israel, 1989: 225-29). 1649'da Hollanda'daki topraklarına el konulmasından hemen sonra başladığını gördüğümüz 'Şövalyelerin askeri gücünü ve stratejik önemini' konu alan, propaganda amaçlı ve zafer temalı sanat eserlerinin sayısında görülen patlama, Avrupa kaynaklarından gelmesi arzu edilen maddi desteği sağlama amacını taşımaktadır (Allen, 1993: 142; de Giorgio, 2003: 13).

1755-56 yılları arasında meydana geldiği bilinen garip bir durum, son askeri motivasyonlu faaliyet olduğu gibi, devletlerarası ilişkilerin içinde bulunduğu karmaşık durumu da anlamamıza yardımcı oluyor (NLM 466 ff. 1-212 - Francisco Messina'nın anıları). 1755'de Tunus Beyi, Büyük Usta Pinto'dan Cezayir beyine karşı destek istemiştir. Yardım etmeyi kabul eden Şövalyelerin donanması, (bu tarihte altı gemiden oluşuyordu) muhtemelen donanmanın görünüşteki sayısını arttırmak üzere yanlarına katılan 13 adet Danimarka, İsveç ve Hollanda ticaret gemisini de alarak, Tunus'a gitmişlerdir. Bu gemilerin gelişi, istenen etkiyi yaratmış ve Cezayirli, Tunus'a denizden saldırmaktan vaz geçmiştir. Ancak 50 gün sonra, kenti karadan ele geçirmişlerdir. Bu süre içinde La Goleta (La Galite Adası) limanında demirleyen "donanma"nın ihtiyaçları, Tunus Beyi tarafından karşılanmıştır. Tunus'un düşmesinden sonra da Şövalyeler, kendileriyle birlikte demirlemiş olan Tunus gemilerine el koymuş, fakat içlerindeki Tunusluları köle değil, yolcu olarak Malta'ya götürerek burada serbest bırakmışlardır.

Bu tarihten sonraki tüm denizcilik faaliyetleri, korsanlık olarak sınıflandırılabilir, fakat ele geçirilen ganimetlerin miktar ve değeri her yıl azalarak devam etmiştir. Örneğin 1769 yılında donanmanın kayıtlara geçen tek faaliyeti, Napoli Kralı ve Kraliçesi, Fransa Büyükelçisi ve Toskana Düşesinin arkadaşı olan iki prenses şerefine verilen bir şölen, konuklara eğlence olsun diye manevralar yapmak olmuştur. Büyük olasılıkla bu, Büyük Usta Rohan'ın Avrupa kraliyet ailelerine yakınlaşabilmesi için ayarlanmış bir davettir.¹⁵

V. Korsan Saldırıları

Yukarıda kısaca değinildiği gibi Şövalyelerin donanmasının varoluş sebebi, "Türk"lerle savaşmaktır. Bütün Osmanlı gemileri, Kuzey Afrikalı Müslüman devletlerin tüm gemileri, Avrupalı sahipleri olan gemilerin Müslüman ve/veya Yahudi yolcu veya Müslüman ve/veya Yahudi tüccarlara ait yük taşıyanları veya Osmanlı topraklarındaki bir limana giden veya böyle bir limandan gelen gemiler, "Türk" olarak tanımlanmışlardır (Petiet, 2002: 119). "Türk"lerle savaşmak, Tarikata kabul edilme aşamasında yapılan dini törende edilen yeminlerin

azalma karantina kayıtlarından anlaşılmaktadır. Sayılar ve istatistik bilgileri için bakınız Cutajar, 1988: 38.

¹⁵ Bu gösteri Napoli yakınlarındaki Pozzuoli'de yapılmıştır. Gösteri sırasında kadırga mürettebatlarının kuğu yakaladıkları ve gösteri amaçlı deniz savaşları yaptıkları Francisco Messina'nın anılarında anlatılmaktadır. NLM 466 ff. 1-212.

dördüncüsünü oluşturduğu için, Şövalyeler hangi geminin “Türk” olduğunu saptayabilmek amacıyla her gemiyi arama hakkına sahip olduklarını savunmuşlardır.¹⁶ “Türk” mallarını yağmalamak veya “Türk'lere maddi kazanç sağlayan ticari faaliyetleri sekteye uğratmak, düşmana zarar veren faaliyetler olduğu için, sürekli bir savaş durumunda olan Şövalyeler bakımından, gerekli ve meşru kabul edilirdi. Avrupa krallıklarındaki toprakların küçülmesi ve buralardan gelen gelirin azalmasına orantılı olarak, Şövalyelerin denizlerde yağmaladığı gemi ve yerleşmelerin sayısının artması ise, bir tesadüf değildir.

On yedinci yüzyılda salgın hastalıkların Avrupa’da yol açtığı nüfus kaybı, Atlantik Okyanusu’nda gelişen ticaret yolları ve bunların beslediği Hollanda ve İngiltere gibi yeni ekonomik güçlerin ortaya çıkışı gibi sebeplerle yoksullaşan Akdeniz ülkelerinde korsanlık yaygınlaşmıştır (Fontenay, 1993: 72-83). Öte yandan özellikle on sekizinci yüzyıl uluslararası ticaretin son derece yoğunlaştığı, Hollanda ve İngiltere kökenli malların Akdeniz’e aktığı bir dönemdir (Labat Saint-Vincent, 2000: 161). Zengin yükleriyle ortaya çıkan bu gemilere yapılan saldırılar ise, özellikle de “dini savaş” maskesi ve Saint Jean Tarikatı’nın bayrağı altında olunca, çekici bir uğraş haline gelmiştir.¹⁷

Yukarıda bahsettiğimiz gibi, korsan veya muavin kruzer tabir edilen kişiler, bir devlet tarafından bu devletin düşmanlarına saldırmakla görevlendirilmiş gemi sahipleri veya kaptanlardır. Malta’nın durumunda, potansiyel bir korsan bu işleve uygun bir gemi edinerek Büyük Usta’dan lisans mektubu, *ad exercenda piraticam*, alarak görevine başlayabilir (Wismayer, 2003: 19-26). Korsanların uyması gereken kurallar 1583 tarihli meclis kararlarının kanunlar ve emirler kısmında belirlenmiş, 1679’da Büyük Usta Nicholas Cotoner tarafından güncellenmiş, 1784 tarihli Codex de Rohan’la da, tekrar küçük değişikliklere uğramıştır. Bu kurallara göre korsan saldırısıyla ele geçirilen ganimetin yüzde onunu Büyük Usta (yani Saint Jean Tarikatı) alır. Geminin kaptanı ve kılavuzu da birer hisse aldıktan sonra, geriye kalan miktar geminin sahipleri, sponsorları ve mürettebatı arasında bölüşülürdü. Küçük bir miktar kâfirlere karşı sürdürülen savaşın başarısı için dua eden Valetta’daki St. Ursola rahibelerine verilir (NLM 13 ff, 128, 152, 262, 737; NLM 818 (i) ff. 54r-55v).

Saint Jean Tarikatının bayrağını taşıyan tüm korsan gemileri ile ilgili davalar, Şövalyeler tarafından bu amaçla kurulan bir mahkemede görülürdü (*Tribunale degli Armamenti*). 17 Haziran 1605’te kurulan bu mahkeme Büyük Usta tarafın-

¹⁶ AOM 1759 f. 223. Ayrıca Petiet ‘arama hakları’ ve iki taraf için de çözümü imkansız sorunlar yaratan durumları incelemiştir. Onyedinci yüzyılda Büyük Usta Lascaris, Kardinal Richelieu ve XIV. Louis arasında geçen bu konuyla ilgili bazı yazışmalar için bakınız Petiet, 2002: 119-38. Mahkeme kayıtlarına göre gemilerin çoğunluğu Yahudi tüccar ve/veya mal taşıyıp taşımadıklarının tespit edilebilmesi için aranmıştır. Bu davaların örnekleri için bakınız Mallia-Milanes, 1992: 37-63.

¹⁷ Onyedinci ve Onsekizinci yüzyıllarda korsanlığın artması ile ilgili ayrıntılar için bakınız Earle, 1970: 3-19.



dan atanan beş üyeden oluşuyordu.¹⁸ 1697'de kurulan ikinci bir kurum, *Consolato del Mare* başlangıçta normal ticari anlaşmazlıkların çözümü ile ilgili olmakla birlikte “normal” ticaretin çok az olması nedeniyle *Tribunale degli Armamenti* ile çok benzer ancak daha çok uluslararası davaların ve özellikle başka bir devletin işe karışmasına sebep olan anlaşmazlıkların çözümüne yönelmiştir (Wismayer, 2003: 23). On sekizinci yüzyılın başında *Consolato del Mare* Malta'daki tüm korsan aktivitelerinin organizasyonu, düzenlemesi ve denetimiyle görevlidir.¹⁹

Arşiv kaynaklarından anladığımız kadarıyla korsan olmak isteyen gemilerin kaptanları faaliyet göstermek istedikleri bölgeyi ve işe almak istedikleri mürettebatı belirten bir dilekçeyi *Tribunale degli Armamenti*'ye sunuyordu.²⁰ İzin belgeleri genellikle bir sezon (beş ila altı ay) ile beş ila altı yıl arasında değişen dönemler için veriliyordu (Muscat, 1997, 1: 196-197). Tarikatın bayrağını taşıma izni verilmeden önce kaptan Hıristiyan gemilerine saldırmamak için yemin ediyor ve yeminini bozduğu durumlarda karşı tarafın zararını karşılamak üzere 1,000 *scudi*'lik bir depozito ödüyordu.²¹ Ayrıca bayrak gideri olarak 50 *scudi* ödeniyordu. Ele geçirilen gemiler Malta'ya getirildiğinde, arsenal uzmanları gemideki envanterlenen malın değerini tespit ediyor ve Büyük Usta'ya ödenecek yüzdeyi hesaplıyorlardı. Kırk günlük karantina döneminin bitiminde gerçekleşecek olan satışı beklemek istemeyen kaptanlara ön ödeme yapan bankerler olduğunu biliyoruz (Muscat, “The Maltese Corso,” 1:198; Earle, *Corsairs of Malta*, pp. 125-30; Bono, “Naval Exploits,” 389-93; and Wismayer, *The Fleet of the Order*, ss. 348-52).

Bu dönemde surların yapımında işçi olarak ve kadırgalarda kürekçi olarak kullanılacak pek çok köleye ihtiyaç oluyordu. Kadırgaların kürekçileri çoğunlukla ele geçirilen gemilerden ve kıyı yerleşimlerine yapılan saldırılarda ele geçirilen esirlerden oluşuyordu. Köle fiyatları, yaşları ve fiziksel özelliklerine göre 8 ve 320 *scudi* arasında değişiyordu. Köleler genellikle grup olarak

¹⁸ Üyelerin üçü, Büyük Haçlı Şövalyeleri (kıdemli şövalyeler), dördüncü üye kıdemli bir kumandan beşinci ise hukuk doktorası olan fakat aristokrat olmayan bir kişi oluyordu NLM 152, 651. Korsanlıkla ilgili diğer kurumlar için bakınız Mallia-Milanes, 1992: 127-28.

¹⁹ Bu mahkeme 1697'de sıradan ticaret davalarına bakmak için kurulmuş fakat zamanla *Tribunale degli Armamenti* ile aynı işlevi yerine getirmeye dönmüştür. Bu mahkemenin kurulmasındaki amaçlanan, uluslararası özelliği olmayan yerel bir mahkeme olduğu için dava sonuçlarına yapılan itirazların Vatikan'a yapılabilmesini engellemektir. Fakat Papa'nın tarikat üzerindeki otoritesini sorgulayan bu yaklaşım gözden kaçmamış ve mahkemenin izlediği kurallar zamanla değişmiştir (Earle, 1970: 115).

²⁰ Başvurularda yer alan faaliyet alanları çoğunlukla Kuzey Afrika ve Doğu Akdeniz kıyılarıdır (Earle, 1970: 124-25).

²¹ *Tribunale degli Armamenti*'nin 1605'de kurulmasından sonra yürürlüğe giren kurallar korsan gemisi sahipleri ve kaptanlarının “Büyük Usta'nın veya başka bir Hıristiyan Kralın koruması altında olduğunu belirten bayrak taşıyan Hıristiyan ve hatta kafirlere ait gemi, ticari yük, mal veya insanlara saldırmanın” yasak olduğunu açıkça belirtmektedir (Earle, 1970: 108; Muscat, 1997: 1:198).

müzayedeye çıktıkları için her bir kölenin fiyatını tespit etmek oldukça güçtür.²² Ele geçirilen Hıristiyanlar, savaş esiri olarak görülmekle birlikte, fidyeleri ödene kadar kölelerle aynı şekilde çalıştırılıyorlardı (Earle, 1970: 72-94, özellikle 80).

Korsanlıktan elde edilen gelir arttıkça “düşman” tanımının da gitgide muğlaklaştığını görüyoruz. Saldırıların hedefi genellikle Müslüman ve Yahudi gemileri olmakla birlikte Ortodoks Rum ve Latin Hıristiyan gemilerinin yağmalanmasına da sıkça rastlanmaktadır.²³ Hıristiyan devletlerin birbiriyle savaştığı veya Müslüman ve Yahudilere ait malları taşıdığı saptandığı durumlarda bu gemilere de el konulduğu görülmektedir. Gemideki malların Müslümanlara veya Yahudilere ait olduğuna dair “itirafların” kaptanlardan işkence yoluyla elde edildiği durumlar kayıtlara geçmiştir (Earle, 1970: 142-45; Mallia-Milanes, 1992: 25-57; Bono, 1993: 389-91; Wismayer, 1997: 43).

VI. Korsanlığa İzin Verilmesinin Sebepleri

Fontenay’ın arşiv belgelerine dayanarak yaptığı çalışmalardan, on sekizinci yüzyılda Saint Jean Tarikatı’nın bayrağını taşıyan 218 adet korsan gemisinin Malta’da kayıtlı olduğunu anlıyoruz. Gemilerden 70 tanesi “Maltalı” ve 30 tanesi de Malta’da ikamet eden yabancılara aittir. Bunlar toplam korsan gemisi sayısının yüzde 46’sini oluşturmaktadır. Buradan da, korsan gemilerinin çoğunluğunun Şövalyelere ait olduğu anlaşılmaktadır (Fontenay, 1997: I:221-223).

Tarikatın korsanlığa izin vermesi ve desteklemesinin sebebi korsanlığın resmi donanmada görev alan denizciler için önemli bir eğitim ve tecrübe olanağı sağlamasıdır. Ayrıca korsanlık gitgide çoğalan ada nüfusu için iyi bir iş olanağı sağladığı gibi adalıların saldırganlıklarını dışa yöneltmek gibi bir işlev görerek, olası ayaklanmaları da engelliyordu. Arşiv belgelerine göre 1600 ve 1624 arasında 280 adet korsanlık izin belgesi düzenlenmiştir (Williams, 2005: 424). Bu dönemde korsanlık dışında başka bir donanma hareketi olmadığını görüyoruz. Ayrıca herhangi bir üretimi veya doğal kaynağı olmayan Malta Adası’nın ekonomisi için korsanlık hemen hemen tek iş ve gelir kaynağı olarak ortaya çıkmaktadır. Karantina belgelerinden anlaşıldığı üzere 1654 ve 1694 arasında korsanlar tarafından adaya toplam 338 adet, yani senede ortalama 8 adet gemi getirilmiştir (Cutajar, 1988: 35). Burada vurgulamak gereken bir konu da, Malta ekonomisinin büyük ölçüde Osmanlı ticaretinin zenginliği ve sürekliliği üzerine kurulmuş olmasıdır. Dolayısıyla Osmanlı ekonomisinin küçülmesi, Osmanlı

²² Köle fiyatları ve açık artırmalarla ilgili ayrıntılı bilgi için bakınız Muscat, 1997: 1:205. Muscat’ın kaynaklarına göre Tarikatın hazinesi genellikle köle başına 137 scudi ve 6 tari ödemektedir.

²³ 1650’de Fransız Şövalyeler, Ignatio Ribera isimli bir Maltalı tüccara ait malları taşıyan bir İngiliz gemisini Malta Limanının hemen dışında ele geçirmişlerdir. Büyük Usta Lascaris Şövalyelere gemiyi İngilizlere geri vermelerini emrederek durumu kontrol altına almıştır. Bu olay bazen Şövalyelerin Avrupa’daki savaşlara karıştıklarını gösteren bir örnektir AOM 1554, despatch of 28 May 1650.



İmparatorluğu ve Kuzey Afrika'daki özerk Müslüman devletlerin zayıflamasıyla birlikte, Saint Jean Tarikatı da hem başlıca gelir kaynaklarından birini, hem de varoluş sebebini kaybetmiştir.

VII. Maltalı Korsanların Sevilmemesinin Sebepleri

Söz ettiğimiz yüzyıllarda Müslüman ve Yahudi tüccarların bir şekilde katılımı olmadan bir Akdeniz ticareti düşünülemez. Baharat, tekstil ve diğer doğu ürünlerinin tamamı Doğu Akdeniz'deki Müslüman limanlarından, çoğunlukla da İskenderiye ve Suriye-Filistin kıyılarındaki limanlardan gelmektedir. Ticaret malları genellikle gemiye yüklenmeden önce Avrupalı tüccarlar tarafından satın alınır ve bu tüccarın mülkiyetine geçerdi. Fakat tanımların muğlak olması sebebiyle bu tür mallar “Müslüman malları” kategorisine rahatça dahil olabiliyordu. Hem Şövalyelerin donanması, hem de Tarikatın bayrağını taşıyan korsanlar Hıristiyan gemilerini olası “kaçak mallar” için ararlar ve bulduklarında da hem mallara, hem de gemiye el koyarlardı. Bu uygulama, 1311 tarihli Viyana Konseyi'nin, Müslüman devletlerle her türlü ticareti yasaklaması ve Haçlı Orduları'nın bu yasağa karşı gelen “kaçak mallar”a el koymasına izin veren kararlarına dayanmaktadır. Bu karar Saint Jean Tarikatı korsanları tarafından kendi çıkarlarına hizmet edecek şekilde yorumlanmıştır (Cutajar, 1988: 38).

Tabii, ticaretle uğraşan devletler korsanlıktan hiç hoşlanmazlar. Dolayısıyla on altıncı ve on yedinci yüzyıllarda Venedik ve Saint Jean Şövalyeleri arasında yaşanan ve aşağıda ayrıntılı olarak ele alınacak olan gerginlikler, son derece normaldir. On yedinci yüzyıl boyunca bazı durumlarda Papa'nın araya girmesini gerektiren pek çok sorun yaşanmıştır.²⁴ Venedikliler tüm kadırgaların (kürekli savaş gemileri) ve korsan gemilerinin, *Stato da Mar* olarak bilinen Venedik karasularının dışında kalması kuralını uygulamak isterken, Şövalyeler de ‘nerede olursa olsun’ Müslümanlara karşı savaşmaları gerektiği kuralını uygulamaya çalışmışlardır (AOM 1212, ff. 18-19, 19 Ocak 1642; AOM 257, ff. 116r-117r, 17 Haziran 1642).²⁵ Venedik tüccarları saldırıya uğradığında uygulanan en etkili misilleme, haciz (*sequestro*) uygulamasıydı ve bu uygulamayla, Tarikatın Venedik'teki topraklarının gelirlerine el konuluyordu.²⁶

Birçok arşiv belgesi, el konulan mal ve para miktarları hakkında bilgi vermektedir (Mallia-Milanes, 1992: I-IV sayılı ekler). Örneğin, 1644'de Tarikatın bayrağını taşıyan korsanlar çok kıymetli mallarla yüklü bir Osmanlı ticaret

²⁴ 1640'da meydana gelen bir saldırı üzerine Venedikliler Papa VIII. Urban'a başvurarak “barış ortamında sürdürülen ticaret faaliyetlerinin sorumsuzca taciz eden Şövalyeleri acilen engellemek üzere harekete geçmesi” için uyarıda bulunmuşlardır. Bu konuyla ilgili yazışmalar için bakınız AOM 7, n. 64; AOM 257, f. 63. Buna benzer anlaşmazlıklar ve ilgili belgeler için bakınız Quintano, 2003: 196.

²⁵ *Stato da Mar* (deniz sınırları) Venedik limanları, adaları, ve bunların çevresindeki denizleri içerir.

²⁶ Tarikatın Rodos'ta olduğu dönemde de birkaç haciz koyma durumu yaşanmıştır. Ancak hacizlerin sıklığı Tarikatın Malta'ya gelmesinden sonra kayda değer şekilde artmıştır (Mallia-Milanes, 1992: 22; Mallia-Milanes, 1991: 170).

gemisini ele geçirdiğinde, Sultandan geleceği öngörülen misillemeleri karşılayabilmek için İstanbul'daki Venedik elçisi, Şövalyelerin gemilerine Girit limanlarının kapatıldığını ilan etmiştir. Ek bir önlem olarak, Tarikatın Venedik topraklarındaki tüm gelir getiren mülkünü haciz etmiştir. Ayrıca İstanbul'daki Fransa, İngiltere ve Hollanda elçileri de, saraya gelerek kendi devletlerinin ve krallarının da Tarikatın korsanlık faaliyetlerine karşı olduğunu ilan etmişlerdir (Freller, 2005: 465-66).

On sekizinci yüzyılda arşiv kaynakları uygulanan hacizlerle ilgili daha çok bilgi içerir. Örneğin 1776'da Tarikatın Venedik'teki topraklarından gelen yıllık gelir 10,207 *scudi*, 10 *tari* ve 13 *grani* yani yeni bir kadirganın değerinden biraz daha fazladır (Mallia-Milanes, 1992: D eki). Korsanlarının verdiği zararlara karşılık olarak, genellikle, Tarikatın bu gelirin tamamına haciz gelmekteydi. Kaybedilen bu gelir kaynağı hiç de önemsiz sayılmayacak rakamlardır ve Tarikat tarafından "dini dokunulmazlığına yapılmış bir saldırı, Papalık, imparatorlar ve krallar tarafından tanınmış haklarını hiçe sayan bir uygulama" olarak, sık sık protesto edilmiştir (AOM 257, ff. 78v-79r, 14 Mayıs 1642). Venedik için ise haciz uygulaması, hem kendi tüccarlarına zararlarını karşılayacak bir ödeme yapabilmek, hem Büyük Usta'nın korsanları disiplin altına alması için bir yaptırım uygulamak, hem de Osmanlılara Venedik'in bu tür korsanlarla bir ilişkisi olmadığını ve mağdur tarafta yer aldığını kanıtlamak bakımından, son derece yararlı bir uygulamadır.²⁷

Hem Tarikatın resmi donanmasının, hem de Tarikatın bayrağı altında faaliyet gösteren korsanların, yakaladıkları insanlardan bilgi alabilmek için uyguladığı yöntemlerin son derece vahşi olduğu bilinmektedir. Venedik arşivlerinde gemideki malların Müslüman veya Yahudilere ait olduğunu "itiraf" ettirmek için gemi mürettebatı ve kaptanlarına uygulanan işkencelerle ilgili pek çok mahkeme tutanağı ve dilekçe bulunmaktadır (Mallia-Milanes, 1992: 37-63). 'İtirafın' söz konusu olduğu durumlarda, doğrudan Papa'dan bir emir elde edilemediği veya haciz uygulamasına gidilemediği takdirde, yapılabilecek bir şey bulunmuyordu. Malta'daki mahkemelerde görev yapan hakimler ve danışmanların çoğu, korsanlıkla ilişkili olduğu veya rüşvete açık oldukları için, yolsuzluklarıyla ünlü bu mahkemelerden adil kararlar çıkmıyordu (Mallia-Milanes, "Poised between Hope," 1:232).

On altıncı yüzyılın ikinci yarısında Akdeniz'de yaşanan kıtlık sırasında, Malta çıkışlı korsanlar yiyecek nakli yapan gemileri hedef almışlardır. Tarikatın bayrağını taşıyan korsanların Messina yakınlarında Puglia'dan Napoli'ye buğday taşımakta olan bir gemiyi ele geçirdiğini, yine bu bölgede Ragusa'dan Palermo'ya tahıl nakleden bir gemiyi Malta'ya götürerek satışa çıkardığını, arşiv kaynaklarından öğreniyoruz. Cenova ve Ragusa'nın tahıl nakliyatında kullandığı pek çok gemi, aynı şekilde korsanlar tarafından yağmalanmıştır (Mallia-Milanes, 1992: 107). On altıncı yüzyıl sonlarında bu tür saldırılara misilleme olarak,

²⁷ Örneğin Girit savaşı başladığında Tarikatın Venedik topraklarında bulunan mal varlığının tamamının haciz altında olduğunu biliyoruz (Mallia-Milanes, 1991: 170, 173).



Venedik donanmasının Adriyatik'te yakaladığı Tarikatın bayrağını taşıyan korsan gemilerinin kaptanlarını idam ettiği ve mürettebatlarını esir aldığını görüyoruz (Mallia-Milanes, 1992: 113).²⁸ On yedinci yüzyıl başlarında ilişkiler iyice kötüleşmiş ve Venedik, Doğu Akdeniz'de gemilerine yapılan her saldırıdan Tarikatın korsanlarını sorumlu tutmaya başlamıştır.²⁹

Katolik Kilisesi'ne başkaldıran İngiltere 1540'da, Hollanda ise 1649'da, Tarikatın bu ülkelerdeki mal varlıklarına el koydular. Bu durumda, gelir getiren mülklerinin büyük çoğunluğu İspanya ve Fransa'da yer alan Tarikatın, bu krallara bağlılığı arttı ve bu da, anılan devletlerin iç politikalarından etkilenmesine yol açtı (Allen, 1993:142). Korsanlık ve korsan ganimetlerine pazar sağlamaktan belli bir gelir elde edilmekle birlikte, mal varlığından gelen gelir, öngörülebilir olması bakımından son derece önemlidir. On yedinci yüzyılın sonunda Tarikatın gelir getiren mal varlığının yüzde 45'i Fransa topraklarında bulunuyordu (Fontenay, "Les derniers deux," 1:213). Dolayısıyla 1600 ve 1674 arasında Fransa'nın üç diline mensup Şövalyeler Tarikatın resmi donanmasındaki kaptanlarının yüzde 40'ını oluşturmaktaydı.³⁰

Fontenay 1675 öncesi ve sonrasında donanmanın düzenlenmesinde büyük farklar olduğuna dikkat çekmektedir. 1575 ve 1675 arasındaki dönemde donanma çoğunlukla iyi yetişmiş ve aristokrat ailelerden gelen Fransız Şövalyelerin denetimi altındaydı ve kurallara sadık kalınarak uygulanan korsanlık, onurlu bir meslek sayılıyordu (Fontenay, 1997, 1: 213). Bu dönemde Fransa, Akdeniz ticaretinde önemli bir rol oynadığı, özellikle 1569'dan sonra kapitülasyonlarla Osmanlı topraklarından gelen ticaretin çoğunluğunu ele geçirdiği ve ayrıca Osmanlılarla da askeri ittifakta olan bir ülke olduğu için, Tarikata bağlı korsan gemilerinin faaliyetlerini oldukça sıkı bir kontrol altında tutmuştur. Özellikle 1674'de kapitülasyonların yenilenmesinden sonra, XIV. Louis Tarikatın bayrağını taşıyan korsan gemilerinin Doğu Akdeniz'de seyretmesini tamamen yasaklamıştır (Fontenay, 1997, 1: 213; Engel, 1957: 214).³¹ Büyük Usta Cotoner'in korsanların tümüne, hemen Malta'ya dönmeleri emrini acilen yollaması, Fransız kralına itaatini göstermektedir.³² Fakat bunu

²⁸ Mallia-Milanes, Venice and Hospitalier Malta, p. 113.

²⁹ 1607 yılında Venedik gemisi Leon d'Oro korsan saldırısına uğradığında Venediklilerin protesto etmesini bile beklemeden bir mektup yazan Büyük Usta Wignacourt saldırıyla bir ilgileri olmadığını açıklama ihtiyacı duymuştur (Mallia-Milanes, 1992: 129-30).

³⁰ Bu makalede Tarikatın Avrupa donanmalarına komutan yetiştirme gibi bir fonksiyonu olmasının ayrıntılarına girmiyorum. Fakat Şövalyelerin bir çoğu Malta'da buldukları dönemde elde ettikleri deneyimler sayesinde çeşitli donanmalarda önemli rütbe ve görevlere getirilmişlerdir.

³¹ Bu dönemde Tarikat Osmanlı gemilerine sık sık saldırılmaktadır. Kralların şahsen işe karışmalarına bir örnek olarak Fransa Kralı XIV. Louis'nin Büyük Usta Cotoner'e yolladığı mektupta Karakaş isimli bir Türkün serbest bırakılmasını istediği durumu verebiliriz (Petiet, 2002: 139-40).

³² Bu tarihten önce Tarikat ve Versailles sarayı arasında yaşanan sorunlar için bakınız Petiet, 2002: 119-38. Donanmanın Filistin kıyısından geri çağırılmasının kayıtları için bakınız Quintano, 2003: 195.

izleyen dönemdeki otorite eksikliğinden faydalanmak isteyen Büyük Usta Perellos (1697-1720), yasaklanan bölgede yeniden faaliyet gösterilmesine göz yummuştur.³³ Perellos döneminde korsan gemilerinin sayısında büyük bir artış olmuş ve korsanların saldırıları ile ilgili şikayetler görülmedik boyutlara ulaşmıştır (NLM 997, f. 27). Perellos'dan sonra seçilen Büyük Usta Pinto 1742'de Fransa'yla yaşanması muhtemel büyük bir sürtüşmeyi engellemek amacıyla korsanların Suriye-Filistin kıyısından uzak durmaları emrini, 1742'de tekrar uygulamaya koymak durumunda kalmıştır.³⁴

Fransız tüccarların korsanlıktan ne kadar zarar gördükleriyle ilgili bir araştırma olmadığı için, bu sorunun boyutlarını tam olarak bilemiyoruz. Ancak 1651 Nisan'ında Tarikatın donanmasının, *Goodwill* isimli bir İngiliz gemisini Malta yakınlarında ele geçirdiğini, gemide bulunan 32 "Türk" tüccarını esir aldığını ve bunlara ait mallara el koyduğunu görüyoruz.³⁵ Misilleme olarak Tunus Beyi, İngiliz elçisi Samuel Boothouse'u tutuklamış ve Tunus'taki İngiliz tüccarlarının mallarına, "Türk" tüccarları ve malları iade edilene kadar, haciz koymuştur. Amiral William Penn, Tarikatın Hıristiyan gemilerinde taşınan Müslüman mallarının yağmalanmasını, kendilerine verilmiş bir hak olarak görmesi fikrine şiddetle karşı çıkmaktadır. 1650 yılından başlayan bir uygulamaya göre, Levant Şirketine bağlı İngiliz ticaret gemilerinin, senelik gelirlerinin yüzde on beşini, denizlerdeki korunmalarının bedeli olarak donanmaya ödemesini gerektirir.³⁶ Dolayısıyla *Goodwill*e yapılan saldırı, geminin korunmasından sorumlu İngiliz Parlamentosunu doğrudan ilgilendirmektedir. Penn'in araya girmesiyle Boothouse serbest bırakılmış ve Sicilya'ya giderek Palermo Başpiskoposuyla görüşmüştür. Başpiskopos, Büyük Usta'ya bir mektup yazarak söz konusu 32 tüccar ve mallarının iadesini emretmiştir.³⁷ Bu esnada Penn Büyük Usta'yı sürekli tehdit ederek, Boothouse'un girişimlerini desteklemiş ve bir mektubunda "tüccarlarımızın bu şekilde tacizlerinin devam etmesi durumunda, İngiliz Devletinin nasıl bir misillemeye bulunacağını bilemeyiz" demiştir (Ms. 929 f. 178 29 Haziran 1651). Sonuçta İngiltere 40,000 parça sekiz İspanyol realini Tarikat'a ödeyerek, tüccarlar ve mallarının Tunus'a iadesini sağlamıştır (Mifsud, 1914: 247-48).

³³ Fransa'nın Akdeniz korsanlığı üzerindeki kontrolünü kaybetmesi İngiltere, Hollanda ve İspanya'dan oluşan bir ittifaka karşı Dokuz Yıl Savaşlarını sürdürdüğü yıllarda donanmasını Atlantik Okyanusuna bağlamasından kaynaklanır.

³⁴ 1775'den sonra Malta'ya kayıtlı olup sahibi veya kaptanı Fransız olan hiçbir korsan gemisi yoktur (Fontenay, 1997, 1:216, 221-223).

³⁵ 'Türk' sözcüğü Avrupa kaynaklarında genellikle 'Osmanlı' ile eşanlamlı veya onun yerine kullanıldığı ve etnik bir özellik taşımadığı için bu tüccarların tam olarak nereden geldiğini bilemiyoruz.

³⁶ Fransız gemileri, Kuzey Afrikalı korsanlar ve Fransız uyruklu Şövalyeler bu İngiliz donanmasının esas hedefleridir (Allen, 1993: 147).

³⁷ V. Charles Malta'yı Şövalyelere tahsis ettiğinde İki Sicilya Krallığının ada üzerindeki söz hakkına dokunmamıştı. Dolayısıyla bu feodal ilişki devam etmiş, Tarikat her yıl Kutsal Roma İmparatoru'nun Sicilya'daki temsilcisine bir şahin sunarak bu sembolik bağlılığı pekiştirirdi. Dolayısıyla İngiltere bu ilişkiden yararlanmaya çalışmaktadır.



17 Ağustos 1665'de İngiltere'nin Kıbrıs Elçisi Roger Fowke'a ait bir gemiyi ele geçiren Şövalyeler, bu sefer de II. Charles tarafından tehdit edilmişlerdir. Fowke'un zararını karşılamak için 4,500 dolar ödenmesini talep eden İngiltere Kralı'na, *Tribunale degli Armamenti*'nin kararının korsan lehine olduğu, Tarikatın bu mahkemeye karışamayacağı gibi bir cevap verilmiştir (Mifsud, 1914: 248-49). Problem, Fransız Kralı'nın da müdahale etmesiyle çözümlenmiştir.³⁸

Yukarıda bahsedildiği gibi, Venedik (ve Şövalyelerin) Girit Savaşıyla meşgul olduğu yıllarda, İngiltere ve Hollanda'nın Akdeniz ticaretindeki rolü önemli ölçüde artmıştır (Israel, 1989: 225-29; Allen, 1993: 148-49). Dolayısıyla Akdeniz'de ticaret yapan İngiliz gemilerinin sayısının artmasıyla, Malta korsanlarının saldırdığı İngiliz gemisi sayısının artması arasında bir doğru orantı olması doğaldır. Ayrıca donanmanın Girit savaşına bağlandığı yıllarda, diğer korsan gemilerinin Malta civarlarında ticaret gemilerine saldırması da, beklenen bir sonuçtur.

Habsburg Hanedanı ve Viyana'yla Osmanlılar arasında imzalanan Pasarofça anlaşmasının (1718) on üçüncü maddesi, korsanların (Saint Jean Şövalyeleri ve bayraklarını taşıyan korsanlar açıkça belirtilmemekle birlikte), ticaret gemilerine saldırmasını tamamen yasaklamıştır (Bianchi, 1719: 231). Bu maddenin anlaşmaya dâhil edilmiş olması, konunun önemini ve Habsburguların Saint Jean Tarikatı'nın bu yasağa uyacağına söz verecek kadar etkili olduğunu göstermektedir. Bu yasağa uymadıkları takdirde Tarikat ve bayrağını taşıyan korsanlar vergi dışı statülerini kaybetme veya hacizle karşılaşma riskini göze alma durumunda kalmışlardır (Quintano 2003: 248).

Arşiv belgelerinin gösterdiği kadarıyla, bu dönemde Tarikatın Hıristiyan gemilerindeki Müslüman mallarını yağmalamaya hak görmesine en büyük protesto, İngiltere'den gelmektedir. Bu, Katolik kilisesine dahil olmadığı için doğrudan Papa'dan gelecek bir emir elde edememesi ve İngiltere'de Tarikata ait toprak olmadığı için haciz koyma alternatifi bulunmaması sebebiyle, İngiltere'nin daha müşkül bir durumda olmasına bağlanabilir. On yedinci yüzyılda, milli donanmaların güçlenmesi ve uluslararası anlaşmalara bağlı ekonomilerin gelişmesiyle beliren ortam, korsanlara karşı yürütülen savunma uygulamalarının daha organize bir hale gelmesine sebep olmuştur.

1748'de yaşanan bir olayın Fransa ile Tarikat arasında ciddi gerginliklere sebep olduğunu görüyoruz. Ayaklanan Hıristiyan mürettebatı tarafından ele geçirilen bir Osmanlı gemisine saldıran Tarikat korsanları, gemiyi Malta'ya getirmişlerdir³⁹. Gemide esir olarak bulunan ve Malta'da esaretine devam eden Rodos Paşası, Malta tarihinde bilinen en büyük köle isyanına önderlik etmiştir. Buna rağmen Fransa Kralı XV. Louis'nin araya girmesiyle cezalandırılmak bir yana, serbest bırakılan Paşa Rodos'a dönmüştür (Engel, 1957: 215-16;

³⁸ Kayıtlarda bu sorunun tam olarak nasıl çözüldüğüne rastlamıyoruz ancak bundan sonra devam eden bir gerginlik kalmadığına göre bir anlaşma sağlanmış olmalıdır.

³⁹ Gemi Hıristiyan mürettebatın kontrolünde olmasına rağmen içindeki mallar 'Müslüman' malları olduğu için ele geçirilmesi kurallara aykırı değildir.

Wismayer, 1997: 101). Fransa Kralının Tarikatın iç işlerine müdahale etmesinin bir diğer örneği de, 1760 yılında görülebilir. *Corona Ottomana*⁴⁰ isimli Osmanlı gemisi içindeki görevlilerin karada vergi toplamaya çıktığı sırada Hıristiyan köleler ve mürettebat tarafından ele geçirilmiş ve Malta'ya götürülmüştür. Burada ismi *San Salvador* olarak değiştirilerek donanmaya dahil edilen gemi, kısa bir süre sonra Fransa'nın baskıları ve 244,000 scudi'lik bir fidye ödemesi üzerine, Maltalı bir mürettebat tarafından İstanbul'a götürülüp teslim edilmiş, Maltalı mürettebat da bir Fransız gemisiyle Malta'ya geri getirilmiştir.

VIII. Korsanlığın Sona Ermesinin Sebepleri

Saint Jean Tarikatı'nın bayrağını taşıyan korsan gemileri tarafından düzenlenen saldırılar sebebiyle yapılan şikayetlerin artması, sonuçta Vatikan'ın konuyu ele almasına sebep olmuştur. Papa XII. Clement, 1732 yılında "Malta'da yabancı bayraklı hiçbir korsan gemisinin barınmasına izin verilmeyecek ve Malta'da ikamet eden hiç kimse, Tarikat'ın bayrağını taşıyan korsanların gemileri tarafından getirilmediği takdirde, korsanlıktan elde edilen ganimete sahip veya ortak olamayacaktır" (Mallia-Milanes, 1992: 170) şeklinde bir emir vermiştir. Burada amaçlanan Büyük Usta'nın korsanlar üzerinde otorite kurmasını sağlamaktır. Fakat pek de beklenmedik bir şekilde, emrin verilmesinin hemen ertesinde Malta merkezli korsanlık tamamen ortadan kalkmıştır. Tüccar devletlerin ve yaptırımlarının güçlenmesi, korsanların ele geçirebileceği tip gemilerin azalması, Akdeniz ticaretinin zayıflaması gibi sebeplere ek olarak, gemi yapım teknolojisindeki gelişmeler de, korsanlığın sonunu hazırlamıştır. Avrupa devletlerinin Akdeniz'deki donanmalarını oluşturan kadırga tipi kürekle ilerleyen gemiler, yerlerini yelkenli gemilerle bıraktıklarında, Malta'daki köle pazarları en önemli müşterilerini kaybettiler. Zira kölelerin en büyük alıcısı, bu insanları kürekçi olarak kullanan donanmalardı. Malta merkezli faaliyet gösteren korsanların başlıca ganimetini oluşturan kölelere olan talep ve ödenen fiyatlar düşmeye başladı (Fontenay, 1997, 1: 220).

Tarikatın bayrağını taşıyan korsanların ele geçirdiği gemilerin ve malların miktar ve değerlerinin düşmesi, tabii Müslüman ticaret ve gemiciliğinin zayıflamasıyla orantılıdır. On sekizinci yüzyılda Hıristiyan devletlerin ticareti ise, son derece parlak bir durumdadır. Mesela Yedi Yıl Savaşı (1756-1763) sırasında İngiliz korsanlarının ele geçirdiği Fransız gemilerinin değerlerine bakıldığında, pahalı yük taşıyan gemi sayısında bir azalma olmadığı anlaşılabilir (Labat Saint-Vincent, 2000: 163-65). 1757 ve 1758 arasında İngiliz korsanlar sadece Akdeniz'de 120 Fransız gemisi ele geçirmişlerdir. Aslında, on sekizinci yüzyıl Akdeniz korsanlarının altın yüzyılı olarak bilinmektedir, fakat Saint Jean Tarikatı, dini yapıları ve sadece Müslümanlara karşı savaşmak için etmiş

⁴⁰ Geminin 80 toplu olduğu kayıtlara geçmiştir (NLM 466 ff. 1-212 (Francisco Messina'nın anıları) Engel bu geminin Osmanlı Donanmasının bayrak gemisi olduğunu söylüyor fakat bu bilgi için kaynak göstermediğinden dolayı ne kadar güvenilir olduğunu bilemiyoruz (Engel, 1957: 101).



buldukları yeminler nedeniyle, bu furyaya (yukarıdaki örnekler dikkate alındığında) tam olarak katılmamıştır. Tarikatın bayrağını taşımak için uyulması gereken kurallarından biri, örneğin Kuzey Afrikalı bir korsan gemisi ele geçirildiğinde, içindeki Hıristiyan tüccarlardan yağmalanmış malın sahibine iade edilmesini gerektirir.

Bir yandan Hıristiyan gemilerine yapılan korsan saldırıları yaygınlaşırken, bir yandan da Hıristiyan gemilerini yağmalamış olan Müslüman korsanların gemilerinin muhteşem ganimetler haline geldiği bu dönemde, Tarikat'ın bayrağını taşımak, korsanların hiç de işlerine gelmiyordu. Ayrıca Tarikatın bayrağını taşıyan korsan gemilerinin sayısının azalmasıyla birlikte korsan ganimetlerinden alınan yüzde onluk paydan elde edilen gelir de, tamamen ortadan kalkmıştır. Bütün bunların üstüne, Papa XII. Clement'in 1732 yılında verdiği emir, Malta'nın başka bayrakları taşıyan veya bağımsız hareket eden korsanların ganimetlerinin paraya çevrildiği veya el değiştirdiği bir pazar olmasını da engellemesiyle, ada ekonomisi korsanlıktan tamamen kopmuştur.

Her şeyden önemlisi, Aydınlanma Çağı Avrupası artık, dini motivasyonlu fetihler gibi bir amacı olan bir kuruluşa maddi destek sağlama fikrinden iyice uzaklaşmıştır. Bu dönemde Müslümanların oluşturduğu tek tehdit, Kuzey Afrika'daki merkezlerden hareket eden korsanlardır ve onların da, "Hıristiyanları" değil "medenî dünyayı" hedef alan saldırganlar olarak görüldüğünü anlıyoruz. On sekizinci yüzyıl başlarında Saint Pierre başrahibi, Saint Jean Tarikatı için yeni bir kimlik ve işlev yaratmaya çalışmıştır. Öngörülen yeniden yapılandırmaya göre Tarikat, "denizlerin güvenliği için çalışan" bir kuruluş olarak düşünülmüştür. Bu projeye göre Akdeniz çapında bir birlik oluşturularak Saint Jean Şövalyeleri'nin Kuzey Afrikalı korsanlara karşı savaşması için bir donanma kurulacak ve bu donanmanın bakım ve onarımı için de, Şövalyelere ödenek sağlanacaktı (Engel, 1957: 223-24). Bu belge, Tarikat'a yapılacak ödemenin, Kuzey Afrikalı korsanların saldırıları nedeniyle uğranan zarardan daha ucuza geleceğine dair hesaplamalar içerir.⁴¹ Hatta Osmanlılara bir mektup yollanarak Tarikatın yeni görevinin açıklanması ve artık Osmanlı gemilerine saldırmayacakları konusunda güvence verilmesi bile düşünülmüştür.

Bu proje hiçbir zaman hayata geçirilememiş ve Kuzey Afrikalı korsanların saldırıları artarak devam etmiştir. Héning-Liéttard anılarını topladığı kitapta 1787 yılında Kuzey Afrikalı korsanların üç bin gemisi olduğunu yazar. Kuzey Afrika korsanları sorununun çözümüne, Fransa, İspanya ve İngiltere'nin ortak bir donanma oluşturması ve sistematik bir şekilde savaşmasıyla ulaşılmıştır.⁴²

⁴¹ Raporunda 1721 ve 1726 arasında 19 Kuzey Afrikalı Korsan gemisinin 40 gemi ve 900 kişiyi ele geçirdiği bunların toplam değerinin 8 milyon florin olduğu hesaplanmıştır. Her ülkenin geçmişteki kayıplarının değeri kadar bir miktar yatırması öngörülmektedir (Engel, 1957:223-24).

⁴² Kitabın ismi Mémoire concernant les Régences Barbareques olup Venedik'te 1787 yılında yayınlanmış olduğu Engel tarafından belirtilmektedir (Engel, 1957:224-25). Öte yandan bu sayıların yukarıda bahsedilen projenin kabul edilme olasılığını arttırmak için abartılmış olması kuvvetle muhtemeldir.

Varoluş sebebi Müslümanlarla savaşmak olan Tarikatın bu uluslararası donanmaya katılmamış olması, donanmalarının çok küçük ve güçsüz olmasına atfedilebilir.

Bu sorunlar önemli olmakla birlikte, Tarikatın sonu, pek de öngörülemeyen bir nedenden, Fransız İhtilalinden kaynaklandı.⁴³ Tarikatın üyesi olan Şövalyeler soylu ailelerden geldikleri için, Fransız aristokrasisiyle aynı tarafta yer almışlardır (Engel, 1957:262). Fransız Büyük Usta Emanuel de Rohan tarafsız bir tutum takınmak için elinden geleni yaptıysa da, Fransız Şövalyeler Fransa Kralı'nın yanında yer aldılar. İhtilal sonrasında Tarikatın Fransa'da ve Fransız istilası altındaki Belçika, Kuzey İtalya ve Rhine bölgesindeki topraklarınının 18 Eylül 1792'de 'millileştirilmesiyle', Tarikat yıllık gelirinin dörtte üçünü kaybederek iflas etmiştir (Mallia-Milanes, 1992: 273).

Rusya ve Amerika Birleşik Devletleri gibi ülkelerle görüşmeler başlatarak yeni gelir kaynakları arayan Tarikat'ın zayıf durumu, başka ülkelerin adayı ele geçirme planları yapmaya başlamasına sebep olmuştur (Blouet, 1993: 129). İki Sicilya Krallığı, Napoli, Avusturya, İngiltere ve Rusya, adayı Tarikatın yıkılmasından sonra yönetme planları yapan ülkeler arasındadır. Bu dönemde Büyük Usta de Rohan'ın, Papalıkla da sürtüşmesi, buradan gelen desteği de azaltınca, durum iyice kötüleşmiştir (Mallia-Milanes, 1993: 278).

Sonuçta, Fransa, Malta'nın Rusya veya İngiltere'nin eline geçmesi olasılığını engellemek için adanın kontrolünü ele geçirmeye karar verdi. Fransız Şövalyelerin çoğunlukta olması ve ada halkının da "kendilerine özgürlük sağlayabilecek tek ülke"nin tarafında yer alacağına duydukları güvenle adaya gelen Fransız donanması, hakikaten de hiçbir direnç görmeden adanın kontrolünü 12 Haziran 1798'de ele geçirmiştir (Blondy, 1993: 674-84).

IX. Sonuç

Her ne kadar korsanlık genel olarak kabul gören ve belli kurallara uyularak yapıldığı sürece yasal sayılan bir meslek olsa da, Malta merkezli faaliyet gösteren korsanlar, yüzyıllar boyunca Akdeniz ticaretinin akışını güçleştirmişlerdir. Malta merkezli korsanlık faaliyetleri, hiçbir zaman örneğin on sekizinci yüzyılda Kuzey Afrika kıyısındaki korsanlarınkine benzer bir yıkım boyutuna ulaşmamış olsa da, pek çok tüccar devletin ekonomisini etkilemiştir. Başta Osmanlılar olmak üzere, Venedik, Fransa, İngiltere, Cenova, Ragusa, Ancona, Floransa ve İngiltere gibi devletlerin, Tarikatın mal varlıklarına (veya Osmanlıların durumunda, muhatap alabileceklerini düşündükleri başka bir devletin mal varlıklarına) haciz koyma yoluyla, ticari kayıplarını karşılama yoluna gittiklerini biliyoruz. Her ne kadar bireysel olarak bakıldığında yapılan saldırılar son derece vahşi görünseler de, on altıncı ve on yedinci yüzyıllarda Akdeniz dünyasının genel güvenlik derecesi göz

⁴³ Napolyon'un Malta'yı ele geçirmesiyle sonuçlanan gelişmeler için bakınız Blondy, 1993: 659-85.



önünde bulundurulduğunda korsan saldırılarının çok da akıllı olmaz olmadıklarını düşünebiliriz.

Saint Jean Tarikatı ve onun bayrağı altında çalışan korsanların en ilginç özelliği, bu işi on sekizinci yüzyılın sonuna kadar, Haçlı Seferlerinin misyonuna bağlamakta ve yaptıkları saldırıları, on ikinci ve on üçüncü yüzyıllarda ortaya çıkmış dini emirlere dayandırmakta gösterdikleri başarı olmuştur. Rönesans ve hatta aydınlanma çağıının bir kısmında bile, bu çağdışı yaklaşımı sürdürebilmiş olmaları, Tarikatın yöneticilerinin politik yetenekleri ve krallarla kurmayı başardıkları sıkı bağlarla ilişkilendirilebilir. Tarikatın aslında küçük bir grup olması, donanmasının en büyük olduğu dönemde bile yedi gemiden oluşması, bu sebeplerle aslında çok da varlık gösteren ve dikkat çeken bir sorun yaratmaması da, diğer bir neden olarak düşünülebilir. Her ne kadar, mahkemeler ve hatta bazı durumlarda krallar ve papalar işe karışmak zorunda kalmış olsalar da, Şövalyeler tarafından yağmalanan gemiler, diğer sorunlarla karşılaştırıldığında muhtemelen oldukça önemsiz sayılıyordu. Misyonun 'Müslümanlarla savaş' olarak belirlenmesi, her ne kadar Tarikatın varlığını altı yüzyıl sürdürmesine engel olmadıysa da, Tarikatın sonunun, ortada güçlü bir Müslüman devlet kalmaması sebebiyle gelmiş olmasındaki hicvi görmemek imkansızdır.

Kaynakça

Arşiv belgeleri için kullanılan kısaltmalar

AOM: Saint Jean Tarikatı Arşivleri

NLM: Malta Milli Kütüphanesi

Kaynaklar

- Allen, D.F. (1993), "The Order of St. John and Cromwell's Navy 1649-1660," *The Mariner's Mirror* 79.2: 142-154.
- Anderson, Roger Charles (1952), *Naval Wars in the Levant, 1559-1853*, (Princeton).
- Bianchi, Vendramino (1719), *Istorica relazione della pace di Posaroviç*, Padova.
- Blondy, Alain (1993), "Malta and France 1789-1798: The Art of Communicating a Crisis," *Hospitaller Malta 1530-1798. Studies on Early Modern Malta and the Order of St John of Jerusalem*, ed. Victor Mallia-Milanes (Malta): 659-85.
- Blouet, Brian (1993), *The Story of Malta*, (Malta).
- Bono, Salvatore (1993), "Naval Exploits and Privateering," *Hospitaller Malta 1530-1798. Studies on Early Modern Malta and the Order of Saint John of Jerusalem*, ed. Victor Mallia-Milanes (Malta): 351-397.
- Bosio, Iacomo (1643), *Histoire des Chevaliers de L'Ordre de S. Jean de Hiernsalem*, çev. Pierre de Boissat (Paris).
- Bosio, Giacomo (1695), *Historia della Sacra Religione et Illustrissima Militia di S. Giovanni Gierosolimitano*, (Venedik).
- Cassar, George ed. (2005), *The Great Siege 1565: Separating Fact from Fiction*, (Malta).

- Cutajar, Dominic (1988), "The Malta Quarantine Shipping and Trade 1654-1694," *Mid-Med Bank Limited. Report and Accounts 1987* (Malta): 19-66.
- Dauber, Robert L. (1999), "Knights of the Sovereign and Military, Religious and Hospitaller Order of St. John of Jerusalem, of Rhodes and of Malta in the national Navies of Europe 1300-1600," *Aspects and Actuality of Sea Power in the Mediterranean from XII to XVI Century*, ed. Paolo Alberini, Acta del Convegno di Storia Militare tenuto a Napoli, (Roma): 209-218.
- de Giorgio, Cynthia (2003), *The Image of Triumph and the Knights of Malta* (Malta).
- de Groot, Alexander H. (1993), "The Ottoman Threat to Europe, 1571-1830: Historical Fact or Fancy?" *Hospitaller Malta 1530-1798. Studies on Early Modern Malta and the Order of Saint John of Jerusalem*, ed. Victor Mallia-Milanes (Malta).
- Earle, Peter (1970), *Corsairs of Malta and Barbary* (London).
- Engel, Claire Éliane (1957), *L'Ordre de Malte en Méditerranée, 1530-1798* (Monaco).
- Engel, Claire Éliane (1968), *Histoire de l'Ordre de Malte* (Paris).
- Falcone, P. (1933), "Una Relazione di Malta sulla fine del Cinquecento," *Archivio storico di Malta* 4.1, 1-51.
- Fontenay, Michel (1993), "The Mediterranean, 1500-1800: Social and Economic Perspectives," *Hospitaller Malta, 1530-1798: Studies on Early Modern Malta and the Order of St. John of Jerusalem*, ed. Victor Mallia-Milanes (Malta): 72-83.
- Fontenay, Michel (1997), "Les derniers deux du 'corso' chrétien à Malte (1779-1798)," *Méditerranée, Mer Ouverte*, ed. Christiane Villain-Gandossi, Louis Durteste and Salvino Busuttill, *Actes du Colloque de Marseille* (Malta) 1:209-226.
- Freller, Thomas (2005), "The Capture of the Gran Galeone by the Knights of Malta (28th September 1644) - Casus Belli?" *De Triremibus, Festschrift in honour of Joseph Muscat*, ed., Toni Curtis and Timothy Gambin (Malta): 459-488.
- Gertwagen, Ruth (2000), "The Concept of Ports in the Medieval Eastern Mediterranean: Construction and Maintenance on Crete to the End of the Fifteenth Century," *International Journal of Maritime History* XII: 1, 177-241.
- Guilmartin, John Francis (1974), *Gunpowder and Galleys: Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century* (London).
- Hess, Andrew C. (1978), *The Forgotten Frontier: A History of the Sixteenth-Century Ibero-African Frontier* (Chicago).
- Israel, Jonathan Irvine (1989), *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740* (Oxford).
- Labat Saint-Vincent, Xavier (2000), "La guerre de course et ses effets sur le commerce en Méditerranée au cours des guerres de sept and et d'indépendance Américaine: l'exemple de Malte," *La guerre de course en Méditerranée (1515-1830)*, ed. Michel Vergé-Franceschi, Antoine-Marie Graziani and Jean-B Lantieri (Paris): 159-180.
- Mallia-Milanes, Victor (1991), "From Valona to Crete: Veneto-Maltese relations from the late 1630s to the outbreak of the Cretan War," *Malta. A Case Study in International Cross-Currents*, ed. Stanley Fiorini and Victor Mallia-Milanes (Malta): 159-173.
- Mallia-Milanes, Victor (1992), *Venice and Hospitaller Malta 1530-1798* (Malta).
- Mallia-Milanes, Victor (1993), "Introduction to Hospitaller Malta," *Hospitaller Malta 1530-1798. Studies on Early Modern Malta and the Order of Saint John of Jerusalem*, ed. Victor Mallia-Milanes (Malta): 1-42.
- Mallia-Milanes, Victor (1997), "Poised between Hope and Infinite Despair: Venetians in the Port of XVIIIth Century Malta," *Méditerranée, Mer Ouverte*, ed. Christiane Villain-



- Gandossi, Louis Durteste and Salvino Busuttill, *Actes du Colloque de Marseille* (Malta) 1:227-236.
- Muscat, Joseph (1996), "The Warships of the Order of Saint John 1530-1798," *The Malta Historical Society Proceedings of History Week 1994*, ed. Stanley Fiorini (Malta): 77-113.
- Muscat, Joseph (1997), "The Maltese Corso," *Méditerranée, Mer Ouverte*, ed. Christiane Villain-Gandossi, Louis Durteste and Salvino Busuttill, *Actes du Colloque de Marseille* (Malta): 191-208.
- Mifsud, A. (1914), *Knights Hospitallers of the Venerable Tongue of England in Malta* (Malta).
- O'Malley, Gregory (2005), *The Knights Hospitaller of the English Langue 1460-1565* (Oxford).
- O'Shea, Stephen (2006), *Sea of Faith* (New York).
- Péronnet, Michel (2005), *Le XVIe siècle 1492-1620: des grandes découvertes a la contre-réformes* (Paris).
- Petiet, Claude (2002), *Le roi et le grand maître. L'Ordre de Malte et la France au XVIIe siècle* (Paris).
- Quintano, Anton (2003), *The Maltese-Hospitaller Sailing Ship Squadron 1701-1798* (Malta).
- Rodinson, Maxime (2002), *Europe and the Mystique of Islam* (New York).
- Rossi, Ettore (1926), *Storia della Marina dell'Ordine di S. Giovanni di Gerusalemme di Rodi e di Malta* (Rome).
- Tenenti, Alberto (1967), *Piracy and the Decline of Venice, 1580-1615*, trans. Janet and Brian Pullan (London).
- Ubal dini, Mori Ubaldino (1971), *La marina del Sovrano militare ordine di San Giovanni di Gerusalemme, di Rodi e di Malta* (Rome).
- Vertot, Abbé de (1728), *The History of the Knights of Malta*, 2 vols.; (repr. Malta, 1989).
- Williams, Ann (2005), "Stone or Wooden Walls? :the problems of land and sea defence in the islands of Rhodes (1421-1522) and Malta (1530-1631)," *De Triremibus, Festschrift in honour of Joseph Muscat*, eds., Toni Curtis and Timothy Gambin (Malta): 415-426.
- Wismayer, Joseph M. (1997), *The Fleet of the Order of Saint John 1530-1798* (Malta).
- Wismayer, Joseph M. (2003), "A Nest of Rapacious Corsairs (1583-1798)," *A Miscellanea of Historical Records* (Malta): 19-26.

Öz: Özellikle Saint Jean Tarikatı'nın kontrolünde olduğu dönemde (1530-1798), Malta Adası ticaret gemilerini yağmalayan Akdeniz korsanlarının en önemli barınaklarından biri ve korsanlıktan elde edilen ganimetlerin pazarlandığı en önemli noktadır. Dini bir savaş sürdürmekte olan Saint Jean Tarikatı, Müslüman tüccarları veya onlarla ticari ilişkisi olan diğerlerini hedef almıştır. Saldırlara hedef olan tüccarların uyuşunda bulunduğu devletler, Saint Jean Tarikatı'nın politik ve ekonomik yapısının zayıf noktalarından faydalanarak kendilerini korumaya çalışmışlardır. Ele geçirilen ganimetlerin zenginliği ve karşı tarafa verilen zararlar orantılı olan zaferin büyüklüğü 'düşmanın' gücüyle doğru orantılı olduğu için, Osmanlı İmparatorluğu'nun zayıflamasıyla birlikte Saint Jean Tarikatı da varoluş sebebi ve dolayısıyla topraklarını kaybederek bir hayır kuruluşu konumuna indirgenmiştir.

Anahtar sözcükler: Akdeniz, korsanlık, Saint Jean Tarikatı, Saint Jean Şövalyeleri

Piracy in the Mediterranean: The Order of Saint John and its Corsairs.

Abstract: Especially during the period it was occupied by the Order of Saint John (1530-1798), the Central Mediterranean Island of Malta functioned as a base through which privateers launched attacks on merchant shipping. Fighting a religious war, the Knights of Saint John targeted Muslim merchants as well as others that traded through Muslim lands.

Unable to tolerate these practices, Christian merchant states fought back using the weak points in the economic and political structure of the Order of Saint John. Value of captured prizes as well as the glory that came with the damage inflicted upon the ‘enemy’ largely depended on the economic strength and military power of the Ottoman Empire. Having tied its *raison d’être* to its opponent, the Order of Saint John vanished as a sovereign state when the ‘enemy’ weakened and ceased to be a perceived danger for Europe.

Keywords: Mediterranean, piracy, Order of Saint John, Knights of Saint John