

Kızıldeniz'i Avrupa Ticaretine Açma Girişiminde İngiliz-Fransız Rekabeti ve Osmanlı Devleti'nin Bu Girişime Tepkisi (1773-1780)

British-French Competition In The Attempt To Open The Red Sea To European Trade And The Ottoman State's Reaction To This Attempt (1773-1780)

ÖZET

İngiltere ve Fransa arasındaki sömürge rekabeti dünyanın hemen hemen her bölgesine yayılmış büyük bir rekabettir. Öyle ki Çin'den Amerika kıtasına, Hindistan'dan Meksika'ya ve Akdeniz'den Kızıldeniz'e kadar bu rekabetten etkilenmeyen bir kıta, okyanus ya da bir deniz bulmak oldukça güçtür. Ancak güneşin batmadığı bir sömürge imparatorluğunun sahibi olan İngiltere için bu sömürge alanları arasında Hindistan'ın ayrı bir değeri vardır. Bu sebeple Hindistan, Kraliçe'nin tacının en değerli elması olarak nitelendirilmiştir.

Diğer yandan tarih boyunca Hindistan'dan Avrupa'ya yapılan baharat ticareti büyük bir zenginlik kaynağı olmuş ve devletler arası mücadeleleri tetiklemiştir. Özellikle 18. Yüzyılın son çeyreğinden itibaren alevlenen bölgedeki İngiltere-Fransa arasındaki üstünlük mücadelesi, sonraki yüzyıl için bir önsöz mahiyetini taşımış ve Hindistan'dan Kızıldeniz ve Mısır yoluyla Avrupa'ya geçen Kızıldeniz ticaret yolu, yüz yılı aşkın bir süre iki emperyal güç arasındaki mücadelenin odağında bulunmuştur.

Bu açıdan Hindistan yolu üzerinde etki kurmak isteyen Fransa, Kızıldeniz ve Mısır üzerinde üstünlük sağlamak üzere Osmanlı Devleti'nin merkezi idaresi ile anlaşarak elde etmek istediği bir kapitülasyon arayışı içinde olmuştur. Buna karşılık Londra'dan bağımsız hareket eden bölgedeki yerel aktör konumundaki İngiliz tüccar ve maceracıları ise, Mısır'ın yerel idarecisi ve defacto yönetim yürüten Memlük Beyleri ile bazı anlaşmalar yapma yoluna gitmiştir. Londra'nın onayından geçmesi de bu anlaşmalar sayesinde İngiliz yerel unsurlar, 1773'ten itibaren, Ümit Burnu rotasının alternatif mahiyetindeki Kızıldeniz ticaret yolunu bir süreliğine de olsa Avrupa ticaretine açabilmiştir.

Diğer yandan Memlük Beylerinin gümrük vergileri ile Mısır'daki güçlerini arttırma arayışı ve bu açıdan tamahkarca hareket tarzları, batı sömürgeciliğinin bölgeye girişine zemin oluşturmuştur. Gelişen olaylar karşısında Osmanlı Devleti'nin tavrı ise, Avrupa gemilerini Cidde Limanı kuzeyine geçişlerinin önüne geçmek üzere tüm tedbirleri almak şeklindedir. Dolayısıyla hem devletlerarası ilişkileri kullanarak hem de yerel idarecilere gönderdiği emir ve talimatlar yoluyla Kutsal mekanların güvenliğini tehdit edecek olan Avrupa gemilerinin Süveyş'e gelişine kesin yasaklamalar getirmiş ve bu yasakların takipçisi olmuştur. Bu gayretin bir sonucu olarak 1780lere gelindiğinde Süveyş Limanı üzerinden yapılan Avrupa ticareti durma noktasına gelmiştir.

Anahtar Kelimeler: Kızıldeniz Ticareti, Süveyş Limanı, İngiltere Fransa rekabeti, Kutsal Mekanların Muhafazası.

ABSTRACT

The colonial rivalry between England and France is a great rivalry that has spread to almost every part of the world. It is very difficult to find a continent, ocean or sea that is not affected by this competition, from China to the Americas, from India to Mexico, and from the Mediterranean to the Red Sea. However, for England, the owner of a colonial empire where the sun never sets, India has a special value among these colonial areas. For this reason, India has been described as the most valuable diamond in the Queen's crown.

On the other hand, spice trade from India to Europe throughout history has been a great source of wealth and triggered interstate conflicts. Especially since the last quarter of the 18th century, the struggle for supremacy between England and France in the region was a preface for the next century, and the Red Sea trade route, which passed from India to Europe via the Red Sea and Egypt, has been at the center of the struggle between the two imperial powers for more than a century. However, while France was seeking a capitulation through Egypt and the Red Sea by agreeing with the central administration of the Ottoman Empire, the British local actors, merchants and adventurers, agreed with the local administrator of Egypt and the Mamluk Beys, who carried out defacto administration, and agreed with the alternative trade route envisaged by France through the Red Sea and Suez. It was opened since 1773.

The Mamluk Beys' quest to increase their power in Egypt with customs duties and their greed became a key to the entry of western colonialism into the region, but as a result of the orders and instructions of the Ottoman Empire, both by using interstate relations and by the orders and instructions sent to the local administrators and as a result of its precise and clear attitude on this issue, the mentioned trade on the route came to a standstill at the very beginning of the 1780s.

Keywords: Red Sea Trade, Port of Suez, England France competition, Preservation of Sacred Places

GİRİŞ

“Avrupa'nın XVI. Yüzyılda yeni dünyayı keşfetmesiyle eski dünyayı keşfetmesi aynı zamanda oldu. Osmanlıların Avrupalı tüccarlara ve danışmanlarına, Mısır gibi imparatorluk topraklarını açması ve Avrupalıların Osmanlıyı kapitülasyonlarla kısaç içine alması bu yüzyıldadır (Miloudi, 1999, s. 40).”

¹ Doktora Öğrencisi, Uşak Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Uşak, Türkiye

² Doç. Dr., Uşak Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Uşak, Türkiye

Fatih Yol¹ 
Mustafa Gençoğlu² 

How to Cite This Article

Yol, F. & Gençoğlu, M. (2023). “Kızıldeniz'i Avrupa Ticaretine Açma Girişiminde İngiliz-Fransız Rekabeti ve Osmanlı Devleti'nin Bu Girişime Tepkisi (1773-1780)”, International Academic Social Resources Journal, (e-ISSN: 2636-7637), Vol:8, Issue:47; pp:2302-2313 DOI: <http://dx.doi.org/10.29228/ASRJOURNAL.68410>

Arrival: 17 January 2023
Published: 28 March 2023

Academic Social Resources Journal is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

Fransa'nın İstanbul büyükelçisi Girardin'in 2 Mayıs 1686'da Meclis'e yazdığı bir mektupta, elde ettiği çok sayıda "Hattışerif'i sıralayarak "istediğim hiçbir şey henüz reddedilmedi" demiş olması Osmanlı Devleti'nin Kapitülasyonlar sonucunda Fransa ile ilişkilerinin hangi seviyede olduğunu göstermektedir. Fransız büyükelçisi, buğday, pirinç ve kahve gibi gıda maddelerinin İskenderiye'den İstanbul'a Fransız gemilerince taşınması ve bunların Fransa'ya götürülmek üzere yüklenmesi gibi konularda çeşitli tavizler elde etmiştir. Mısır'dan alınan kahvenin Marsilya'ya gelişi de ilk kez bu dönemde olmuştur (Masson, 1896, ss. 286–287). Dolayısıyla Baharat yollarının işlerlik kazandığı ilk dönemden itibaren Akdeniz ticareti için önemli bir merkez olan Mısır'ın, 17. Yüzyıl sonlarından itibaren dünya yüzünde İngiltere ve Fransa arasındaki birçok rekabet merkezinden bir diğeri olarak öne çıkmaya başlaması, Osmanlı Devleti'nin Fransa'ya verdiği kapitülasyonların sonuçlarından biridir. Zira İngilizler gereken zamanda harekete geçemedikleri takdirde bölgedeki çıkarları Fransa'nın lehine olmak üzere gerileyeceği açıktır.

Mısır ve Kızıldeniz eksenli rekabetin kıvılcımları Colbert ve Richelieu gibi Fransız devlet adamlarının fikirlerinde ilk kez kendini göstermiştir. Hindistan'a giden gerçek yol olarak Kızıldeniz ve Mısır'ın önemine işaret eden bu fikirler, Kızıldeniz ticaretini Fransız gemilerine açma gerekliliğine vurgu yaparak Fransız diplomatlarına hedef göstermiştir. 17. yüzyıl sonlarında İngilizlerin Akdeniz'de baskın konumları, özellikle Fransa'da Marsilyalı³ tüccarları endişeye sevk etmiş durumdadır. Diğer yandan İngilizlerin Mısır'ın önemini ilk kez farketmeleri rekabet hissini bir sonucudur. Zira Fransa'nın Mısır'da elde ettiği üstünlük İngilizlerin dikkatini bu bölgeye çekerek onları bu üstünlüğü ortadan kaldırmaya yönelik bir çabaya sevk etmiştir. Sonuç itibarıyla Mısır, eşsiz konumu açısından 18. Yüzyıl başlarından itibaren İngiltere-Fransa arasındaki rekabetin merkezinde yer almış ve her iki taraf için de göz ardı edilemeyecek öneme sahip bir coğrafya olmuştur (Masson, 1896, s. 301).

Ayrıca, 18. yüzyılda Mısır'ın tasvirlerini içeren gezginlere ait kitaplar İngiliz ve Fransız kamuoyunun dikkatini Mısır'a çekmiştir. Çoğu Fransızca olan bu eserlerin en ünlüsü Savary tarafından yazılan "Letters on Egypt" (Mısır Mektupları) kitabıdır. 1777'de yazılan Savary'nin kitabı hemen İngilizceye çevrilmiştir. Savary, 2 ciltlik bu kitapta anlattıklarının hepsinin görgü tanığı olduğunu iddia etse de zamanın diğer gezginlerinin anlatımlarını ve kendi hayal gücünü kullandığı iddia edilmiştir. Ancak bu eser, yüksek edebi yönü ve akıcı üslubu ile devrinde popüler bir kitap olmuştur (Kimche, 1968, ss. 452–453; Vatikotis, 1985, s. 540). Mısır, bu yönüyle, gezginlerin hayal ve anlatımlarında, İngiliz ve Fransız halklarının da gündemine taşınmıştır.

Fransa'nın, Osmanlı Devleti'nden elde ettiği kapitülasyonlar Mısır'da diğer milletlere üstünlük elde etmesini de beraberinde getirmiştir. Fransız devlet adamı Colbert'in Levant ticaretini canlandırma çabaları yanında Osmanlı Devleti'nin 1683'ten itibaren Avrupa'daki varlığının tehlikeye düşmesi nedeniyle Babıali'nin yeni diplomatik destek arayışı, Fransa ile Osmanlı Devleti'ni yaklaştırarak kapitülasyonları gündeme taşımıştır. Dolayısıyla siyasi destek arayan Osmanlı Devleti, 1690'da bir Hattı hümayun ile Fransa'ya uyguladığı Mısır'daki gümrük resmini %10'dan %3'e düşürmüştür (Masson, 1896, s. 305).

Ardından İngiltere, Fransız tüccarların kapitülasyonlar ile elde ettiği kazanımlardan yararlanmayı kendisi için de mümkün kılmak üzere yeni arayışlara girmiştir. Bunun için hem gümrük vergilerini kendisi için de azaltılmasını sağlamalı hem de Mısır'da bir İngiliz konsolosluğu açmaya ruhsat elde etmeliydi. Gösterdiği çabaların bir sonucu olarak her ne kadar 1696'da açılan İngiliz konsolosluğunun tanınmasını engellemek üzere Fransız büyükelçisi M. De Castagnères'in 2 yıllık aleyhte gayret göstermesine rağmen, 1698'de bir Hattışerif ile Kahire'de İngiliz konsolosluğu resmen tanınmıştır (Masson, 1896, s. 301). Osmanlı Devleti'nin, Kahire'de İngilizlerin bir konsolosluk açmasına izin vermesinde konjonktürel olayların da etkisi vardır. Zira Fransızların, 1697'de Osmanlı aleyhine Habsburglar'la anlaşma yapması, Osmanlı Devleti'ni İngilizlere yaklaştırmıştır. Bu yakınlaşma sayesinde İngiltere, Mısır ile İstanbul arasında deniz ticareti yapma izni ile Mısır'da bir konsolosluk açma hakkını da elde ederek Fransızlar ile aynı konuma yükselmiştir (İnalçık, 2000, s. 249).

Daha 18. Yüzyıl başlarında ortaya çıkan Mısır eksenli bu çatışma yüzyılın sonunda Napolyon'un Mısır'ı işgali ile şiddetlenmiştir. 19. Yüzyılda ise Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla Mısır, taraflar için vazgeçilemez bir konuma yükselmiş, iki ülke arasındaki çatışma İsmail Paşa döneminde ikili kontrol ile Mısır mali denetimi üzerinde kendini gösterirken Fransa'nın müdahalesine herhangi bir fırsat vermemek üzere nihayet Mısır'ın İngilizlerce işgali ile sonuçlanmıştır. Ancak Fransa'nın bu işgale tepkisi ile taraflar arasındaki gerginlik ve rekabet, 1904'te iki sömürgeci gücün "Entente Cordiale" denilen dostluk anlaşmasına kadar varlığını koruyan uluslararası bir sorun olarak devam etmiştir.

Bu makale, üçyüzyıla yayılan İngiltere ve Fransa arasındaki Mısır merkezli büyük nüfuz mücadelesinin başlangıcına odaklanmıştır. Zira Mısır'ın ve Hindistan'a açılan bir kapı olarak Süveyş limanının, Hindistan hakimiyeti üzerinde etkisinin fark edilmesiyle taraflar arası birkaç yüzyıl süren rekabetin çıkış noktası işaretlenmek istenmiştir. Dolayısıyla makalede Süveyş Limanı'nın Avrupa ticaretine açılması konusunda Fransa ve İngiltere'nin girişimleri,

³ Marsilya, Güney Avrupa ile Kuzey Afrika arasında yüzyıllardır bir geçit mahiyetinde olan Fransa'nın güneyinde Akdeniz'in en büyük limanına sahip bir Fransa şehridir.

Memlûk Beyleri'nin mevcut konjonktürdeki rolleri ve Osmanlı Devleti'nin bu girişimlere karşı tepkisi üzerinde durulmaya çalışılacaktır.

İNGİLTERE, FRANSA VE OSMANLI DEVLETİ AÇISINDAN KIZILDENİZ

Doğu zenginliklerinin kaynağı olarak Hindistan, büyük ölçüde İngiliz sömürgeciliğinin bir parçası haline gelmiştir. İngiltere'nin, Hindistan ve ona giden yollar üzerinde en önemli rakibinin ise Fransa olduğuna şüphe yoktur. Dolayısıyla İngiltere-Fransa rekabeti Hindistan ile sınırlı kalmamış ve Hindistan zenginliğine ulaşmaya imkân sağlayacak başka ülke ve coğrafyalara taşmıştır. Örneğin Colbert⁴, 1664 gibi erken bir tarihte, o dönemde Kutsal Mekanlara yakınlığı sebebiyle Hristiyan gemilerine yasak olan Kızıldeniz'de ticaret yapma imkanını elde etmeye büyük önem vermiştir. Onu bu konuda harekete geçiren en önemli etken Ümit burnu güzergahından Hindistan'a giden yolun çok uzun olması karşısında Mısır, Süveyş ve Kızıldeniz'den geçen eski yolun açık ara en iyi rota olması gerçeğidir. Dolayısıyla Colbert, Fransız tüccarlara Kızıldeniz'i açarak böylece onlara Hindistan ticaret tekeliğini vermeyi hedeflemiştir (Masson, 1896, s. 213).

Kızıldeniz güzergahı, İngilizler açısından da aynı sebeplerle oldukça önemli görülmüştür. Zira bir İngiliz gözlemcinin ifadesiyle 1777'de Madras'tan⁵ Londra'ya açık denizden Ümit Burnu (Cape rotası) takip edilerek ulaşmak istendiğinde, bu yolculuk nadiren 4 aydan kısa sürede tamamlanabilirken, savaş dönemlerinde ise konvoyların bekletilmesi gibi durumlarla bu yolculuğun en az 7 ay sürdüğü dile getirilmiştir. Ancak bu iki şehirden birinden diğerine Kızıldeniz ve Süveyş üzerinden ulaşmak istenirse, bu yolculuğun 60 gün gibi bir süreye düştüğü ifade edilmiştir (Kimche, 1972, s. 69). Sonuç olarak hem İngilizler hem de Fransızlar açısından Hindistan ticaretinde hakimiyet sağlamak üzere Kızıldeniz rotasının cazibesi bu iki ülkenin siyasetini şekillendirmiştir.

Akdeniz ile Kızıldeniz'i birbirine bağlamak üzere Süveyş'ten bir kanal açma fikri, özellikle Fransızlar tarafından uzun süredir düşünülmüş ve tartışılmış bir konudur. Fransa bu fikri hayata geçirmek üzere 17. yüzyıl başlarından itibaren girişimlerde bulunmuştur. 1616'da Fransa dışişleri bakanı olan Kardinal Richelieu tarafından Kızıldeniz'in Fransızlara açılması için Fransa'nın İstanbul büyükelçisi Nontiel'e talimat verilmiştir. Bu talimata göre Nontiel, Kızıldeniz'i Fransa gemilerine açmak üzere Babiali ile bir anlaşma müzakeresi yapmak istemiştir. Ancak Osmanlı Devleti'nin ikna edilememesi sebebiyle Fransa bu girişimde başarısız olmuş, yine de Kızıldeniz'e inme fikrinden vazgeçmemiştir (Kimche, 1972, s. 63).

Osmanlı Devleti, Kutsal Mekanları fethinden itibaren (1517) güvenlik sebebiyle Hristiyan gemilerinin, Kızıldeniz'de Moka limanının ötesine geçmesine izin vermemiştir⁶. Fakat 17. Yüzyılın ortalarında, İngiliz Doğu Hindistan Şirketi'ne ait Avrupa gemilerinin, ekonomik sebepler gözetilerek Hint mallarıyla Cidde limanına kadar girişlerine müsaade edilse de Cidde limanının kuzeyine geçişlerine önceden olduğu gibi yine izin verilmemiştir. Dolayısıyla Avrupalı gemiler Kutsal mekanlara yaklaştırılmadığı gibi aynı zamanda Süveyş limanını da kullanamamışlardır (Kimche, 1972, s. 63). Bahsi geçen dönemde Fransız, İngiliz ve Hollanda gemileri tarafından Avrupa'ya yapılan örneğin kahve ticareti, Ümit Burnu güzergahından Hindistan ile Atlantik arası gemilerle sağlanmıştır. Bu güzergah üzerinde Kızıldeniz ve özellikle Cidde ile Moka limanları Avrupa gemileri için birer uğrak noktası olurken, gemiler daha kuzeye geçememiş ve Atlas Okyanusu üzerinden uzun ve nispeten tehlikeli bir yolculuğu göze almaları gerekmiştir (Roux, 1910, s. 29).

FRANSA'NIN, MISIR'A VE KIZILDENİZ TİCARETİNE HÂKİM OLMA PLAN VE GİRİŞİMLERİ

İngilizlerin Hindistan'da bulunan tüccarlarının Mısır'a karşı büyük kayıtsızlığının aksine, Fransızlar, Hindistan'da yayılmaya başladıkları ilk andan itibaren Mısır'ın ve Süveyş'e açılması muhtemel bir kanalın önemini fark etmiş, Fransız denizaşırı siyasetinde oynayacağı rolün büyüklüğünü tahayyül etmişlerdir (Kimche, 1972, s. 64).

Bonaparte'ın Mısır seferinden çok önce Meşhur Alman filozofu Leibnitz tarafından Fransa Kralı XIV. Louis'e (1638-1715) Mısır seferi önerildiğinde, Fransızların dikkati ilk kez Mısır'a çevrilmiştir. Zira Leibnitz, Hollanda üzerine sefere hazırlanan XIV. Louis'i Nil'e yönlendirmek üzere ona Mısır'ın fethini önermiştir⁷ (Soysal, 1999, s. 44). Leibnitz, 17. Yüzyıl sonlarında bu teklifiyle beklediği ilgiyi bulamamış olsa da Fransızların ilgisini ilk kez Mısır'a yöneltmeyi başarmıştır (Akalin & Parlaz, 2012, s. 119).

⁴ Jean-Baptiste Colbert (1619-1683): 1661'den ölümüne kadar geçen sürede Kral XIV. Louis'in birinci devlet bakanı olarak görev yapmıştır. Kendisine merkantilizmin bir çeşidi olarak nitelenen Colbertizm doktrini sayesinde, ülke siyaseti ve pazarlarını organize etmiş olduğundan dolayı "Büyük Colbert" de denilmiştir (En.wikipedia, 2022)

⁵ Madras; Hindistan'ın güneybatısında Bengal Körfezi'nin Koromandel kıyısında yer alan İngiliz Doğu Hindistan Şirketi'nin yarımada geliştirdiği ilk büyük şehirdir. Özellikle 19. yüzyılda İngiliz sömürgeciliğinin en önemli idari ve iktisadi merkezlerinden biri olmuştur (Özcan, 2003, s. 310).

⁶ Mısır'ın Bizans İmparatorluğu elinde bulunduğu Hz Ömer döneminden itibaren Bizans'ın askeri limanı olan Süveyş Limanı'nın İslam Devleti'nin merkezini tehdit eder konumu tedbir almayı gerekli kılmış ve bu durum 641'de İslam orduları tarafından Mısır'ın fethedilmesinin sebeplerinden biri oluşturmuştur (Kramers, 1979, s. 219).

⁷ Leibnitz'in planının asıl amacı; 1671 sonbaharından itibaren Alman eyaletlerinin sonraki yılın baharında Fransa'nın Hollanda'yı işgal edeceği endişesi karşısında Kral XIV. Louis'in dikkatini başka yöne çekerek Fransız askerlerini sadece Hollanda'dan değil en önemlisi Alman topraklarından gönderilmesini temin etmek olmuş ve bu girişime "saptırma hipotezi" adı verilmiştir (Strickland, 2016, s. 461). Fransa Mısır'ı alırsa Akdeniz'e hâkim olur, doğu Hint yolunu tutar, batı Hint'i ise İspanyollarla paylaşabilir ve Mısır'ın zenginliklerini elde edebilirdi (Soysal, 1999, s. 44).

Mısır'da Fransız egemenliğinin tesis edilmesi konusu, sonraki yüzyılda da tekrar tekrar gündeme gelmiştir. Bölge hakkında uzman olan Dominique Jauna'nın, 1739'da, eğer Mısır üzerinde egemenlik sağlanırsa bunun Hindistan'ın bol ve bereketli ticaretinde kendilerini efendi yapacağı hususunda teşvikleri Fransızların Mısır'ı işgalini de gündeme taşımıştır. Ancak bu öneriler dönemin Kahire'deki Fransız Konsolosu olan Dironcourt'un, Memlük beyleri ve Mısır'ın durumu hakkında "Hükümetin adaletsizliği, küstahlığı, istikrarsızlığı ve acımasızlığına ek olarak, hurafeler, önyargılar, sakinlerin barbarlığı bu projeye imkânsızlık kazandırıyor ve dolayısıyla fikri biraz gülünç hale getiriyor." sözleri ile hafife alınmıştır (Kimche, 1972, s. 64).

Ayrıca Fransa-İngiltere rekabetinde önemli bir dönüm noktası olan Yedi Yıl Savaşları'nda (1756-1763) İngiltere'nin kesin zaferi, Jean-Baptiste Colbert'in imtiyazlı ticaret şirketleri kurarak Fransa'yı küresel bir güce dönüştürme planlarının tabutuna son çiviye çakmış görünmekteydi. Zira savaş sadece Kuzey Amerika'daki Fransız imparatorluğunun çoğunu yok etmekle kalmamış, aynı zamanda Bengal'in kontrolünü ele geçiren İngiliz Doğu Hindistan Şirketi'ni Hindistan'da güçlü bir siyasi ve ekonomik konuma itmiş; bu arada Fransızların "Compagnie des Indes" adındaki metropol ile Hint Adaları'nda bulunan kolonileri arasındaki ticareti yöneten ayrıcalıklı şirketini önemli ölçüde zayıflatmıştır. Hindistan'da Fransa'nın en önemli üssü olan Pondichéry savaş sırasında yok edilmiş ve Fransa'nın 1763'ten sonra ancak kıtanın alt kısmında az sayıda silahlı gücü kalmıştır. Yenilginin yıkıcı sonuçlarına rağmen, Fransız hükümeti İngiltere'nin küresel gücüne meydan okumak üzere yeni planlar yapmaya başlamıştır⁸ (Margerison, 2015, s. 583).

Diğer yandan, Hindistan ticaretinde etkili olabilmek amacıyla 1765'te Mısır ile ticaret yapan Marsilyalı tüccarlar ve özellikle servet ve nüfuz sahibi olan Meynard ve Seymandi, Kızıldeniz projesinin kabul edilmesi için yönetime baskı yapmaya başlamış ve Mısır ve Süveyş Limanı üzerinden Hindistan'a kadar uzanacak Kızıldeniz ticareti konusu yeniden gündeme getirilmiştir. Ancak bu kez, Kızıldeniz'in ve Süveyş Limanı'nın Fransız tüccarlara açılmasını temin etmek üzere yapılacak görüşmelerin, öncekilerden farklı olarak İstanbul'la değil Memlük beylerinin güçlenen konumları sebebiyle doğrudan Kahire ile yapılması istenmiştir⁹ (Kimche, 1972, s. 64). Meynard, elde edecekleri gelir sebebiyle Memlük Beylerinin Avrupa gemilerinin Kızıldeniz'e gelmesinden, memnuniyet duyacaklarını ifade ederek hükümeti yönlendirmiş ve dolayısıyla Fransız hükümetine, bir an önce Kızıldeniz'e üç-dört geminin gönderilmesini önermiştir. Fransızlar bu talebe hemen yanıt vermemiş ve konuyu zamana bırakmıştır. Mısır'da fiilen bağımsız bir hükümdar olarak hareket eden Memluk Beyi Ali el-Kebir'in, 1766'daki ani kaçışının akabinde Fransız Konsolosu D'Amirat, kendi Hükümetine Kahire'deki siyasi durumun henüz böyle bir girişime izin verecek kadar istikrarlı olmadığını rapor etmesi ise Fransa'nın acele etmemesinin haklılığını ortaya çıkarmıştır. Bunun yanı sıra Fransa tarafında Kızıldeniz ticareti fikrine muhalif düşüncelerin varlığını da ifade etmek gerekir. Örneğin Fransız Ticaret Odası, Marsilya tüccarlarının daha fazla nüfuz kazanmalarını istemediğinden Kızıldeniz'in Fransa tüccarlarına açılması projesine karşı bir tutum sergilemiştir. Ayrıca Fransız Hükümeti, Fransa'nın izlediği Osmanlı yanlısı siyasetinden ve Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü desteklemek konsundaki açık niyetinden herhangi bir sapmaya yol açacak bu adımı atmakta tereddüt etmiştir. Bütün bu sebepler Fransa'yı, Kızıldeniz'e gemi göndermekten alıkoymuştur.

Ancak Ali Bey el Kebir'in Kahire'ye dönüşü ve Mısır'da iktidarını sağlamlaştırmasının ardından Fransızlar vakit kaybetmeden M. Laugier'i, Ali Bey'in Süveyş'e bir kanal inşa etme ve Kızıldeniz'i ticarete açma önerisine karşı tavrını öğrenmek üzere Mısır'a göndermiştir. Laugier, Paris'e geri dönüşünde, Ali Bey'in Mısır'ı barış içinde yönetebilmesi koşuluyla, kanalı inşa etmeye istekli olduğunu coşkuyla anlatmış ve kendi yorumunu ekleyerek "O zaman Mısır'da efendi olacağız ve iki deniz arasındaki iletişimin tek sahibi olarak kısa zamanda Asya'da, İngilizleri küçük düşürecek bir üstünlüğe ulaşacağız" demiştir (Kimche, 1972, s. 64).

1768-1774 Osmanlı-Rus harbinde Osmanlı Devleti'nin askeri başarısızlığı, özellikle Levant ticaretine ağırlık veren Fransa'nın ortaya çıkan risklere karşı önlemler almak istemesine sebep olmuştur. Osmanlı Devleti'nin zayıflığının ortaya çıkardığı boşlukta kötü bir sonuçla karşılaşmamak üzere Baronde Tott¹⁰, Mısır'ın Fransa'ya sağlayabileceği

⁸ Hindistan'da Yedi yıl savaşları sonucunda kaybolan Fransız varlığının yeniden tesisi konusunda Hindistan'da bulunan Fransız sömürge yetkilileri, bakanlıkta, İngiliz Doğu Hindistan Şirketi'nin zalim otoritesi altında ezilen birçok Hintli prensin olası bir Fransız seferine hevesle katılacağı ve bu sefere mali destek olacağı hakkında güvence vermiş ve bakanlıktan Hindistan'daki Fransız askeri varlığının tekrar desteklenmesini talep etmiştir. Ancak İngilizlerin Hindistan'daki varlığını tehdit edecek böyle bir sefer Napolyon'un "Doğu Ordusu" komutanı olarak 1798'de Mısır'a çıkartma ile başladığı sefere kadar söz konusu olmamış, üstelik Napolyon'un Mısır Seferi'ndeki başarısızlığı Fransa'nın Hindistan'da yeniden bir Fransız varlığı sağlanmasına yönelik vizyonunun imkansızlığını da ortaya koymuştur (Margerison, 2015, s. 583).

⁹ Fransa'nın İstanbul'u devreden çıkararak Mısır ile ilgili konuları doğrudan Memlük Beyleri ile görüşerek İstanbul'dan elde edemeyecekleri ayrıcalıkları yerelde temin etmeye yönelik bir siyaset güttükleri bu ve benzeri olaylardan anlaşılmaktadır. Bunun bir diğer örneği ise 1724'te İstanbul'daki Fransız büyükelçisi Marquis de Bonnac'ın, Kahire'deki Fransız konsolosuna verdiği tavsiyede kendini göstermektedir. Zira o kendisini referans göstermeden mümkün olduğu kadar çok vakayı yerelde çözmek üzere hareket edilmesini önermiştir. Fransız Büyükelçisi Marquis de Bonnac: "Mısır'ı ilgilendiren meseleler, Mısır'da konsolos tarafından ele alınmalıdır; Babiali'ye mümkün olduğu kadar az gönderilmelidir ve elçinin zaman zaman Paşa'ya yazıp Sadrazam'a yazdırması yeterlidir." (Roux, 1910, s. 30).

¹⁰François de Tott, Macar kökenli bir Fransız diplomat ve askeri uzmandır. 1755'teTürkçe öğrenmek ve Osmanlı Devleti hakkında bilgi toplamak üzere İstanbul'a gönderilmiş,1763'te Fransa'ya dönmüştür. 1767 de Tatarları Rusya'ya karşı kıskırtmak üzere Kırım'a Fransız konsolosu olarak atanmış görevini tamamladıktan sonra Kırım'dan İstanbul'a gelerek Osmanlı hükümeti tarafından Çanakkale Boğazı'nı Rusya'ya karşı savunmakla görevlendirilmiştir. Osmanlı-Rus Savaşı (1768-1774) sırasında Osmanlı ordusunun modernleşmesinde önemli rol oynamış, İstanbul'da surlar inşa edilmesine öncülük etmiş ve Mühendishane-i Berri-i Hümayunun kurulmasına katkısı olmuştur. 1775'te Fransa'ya dönen Baron de Tott,

stratejik ve ticari avantajları görerek Fransız hükümetine Mısır'ın işgali ile ilgili tavsiyelerde bulunmuştur. Bu tavsiyeler Napolyon'un Mısır'ı işgalinden yaklaşık çeyrek asır önce olması ayrıca dikkat çekicidir. Donanma bakanı Tott'un projesini olumlu karşılarken Dışişleri Bakanı ise Osmanlı'nın herhangi bir parçalanma projesine karşı çıkmıştır (Toth, 2022, s. 659).

Baron de Tott'un, Mısır'ın coğrafi konumu hakkında altını çizdiği şu hususlar dikkat çekicidir: Mısır, Afrika'nın doğu ucunda, Süveyş Kıstağı'nın Asya ile birleştiği konumda, Akdeniz ile Kızıldeniz'in arasında bir konuma sahiptir. Bu konumu itibarıyla Asya, Afrika ve Avrupa'dan ürünlerin taşınma mesafesinde; Fas, Cezayir, Tunus ve Trablus'tan gelen kervanların yanısıra Etiyopya ve Habeşistan'ın değerli eşyalarının Mısır'a taşınmasına imkân veren ve böylece Afrika'nın farklı ülkelerinin, Mısır ticaretini zenginleştirmeye katkı sunabildiği bir yer olarak nitelendirmiştir. Bunların yanında Mısır'ın sunduğu asıl ticari fayda Hindistan'a olan yolculuğu kısaltmasıdır.

Baron De Tott'un raporunda yer alan ifadeleri Mısır'ın Fransızlar için önemini vurgulamaktadır: “Mısır'daki varlığımız başlangıçta söz konusu olsaydı, böylece Hindistan mallarını İngilizlerin aldığı üzerinde bir fiyatla satın almaya ve bu malları onlardan daha ucuza Avrupa halklarına satmaya imkân verecekti. Süveyş Limanı'nı Hintlilere açalım, onların hükümdarları ile anlaşalım ve mallarını taşımak için gemilerimizle gidelim. Yakında İngilizler artık bizimle rekabet edemeyecek ve ticarete rekabet edemediği bir ülkeyi de terk edecekler... Provence¹¹ limanlarından İskenderiye'ye genellikle onbeş-yirmi günde gideriz. İskenderiye'den Kahire'ye Nil ile yapılan yolculuk yaz aylarında sadece üç dört gün sürer. Mal taşıyan develerle Kahire'den Süveyş'e gitmek üzere develerin başında iki kişi yeter. Nil'i Kızıldeniz'e bağlayan eski kanalı yeniden açana kadar develeri kullanacağız.” Dolayısıyla oldukça iddialı bu projenin, İngilizlerin engelleme hamleleri ve diğer pek çok ortaya çıkabilecek olumsuzluklar hesaba katıldığında bahsedildiği kadar kolay olmayacağı açıktır. Baron de Tott'un bu son doğu görevi (1777-1778) görünürde Osmanlı topraklarındaki Fransız konsolosluklarını ve ticari temsilciliklerini denetlemek olsa da aslında gizli misyon olarak Mısır'ın askeri durumunun keşfi amacını taşımıştır (Toth, 2022, ss. 659–660)... Baron De Tott, Krala sunduğu raporunda, Mısır'ın ticari ve askeri konumuna işaret etmiş, Mısır'ı almak için Girit'in de alınmasının gerekli olduğunu anlatmış, Rusya'nın genişleme siyasetine karşı Mısır'ın önemli bir üss olacağını da dile getirmiştir. Ayrıca Mısır'ı alarak “Türk ülkelerini tehdit altında bulundurabiliriz ve tüm doğu ticaretine hakim oluruz.” tavsiyelerini eklemiştir (Soysal, 1999, s. 46).

İngiltere tarafından 1775'te Kızıldeniz'in topografyasını çıkarmak üzere tam teşekküllü İngiliz gemilerinin Kızıldeniz'e gönderilmiş olmasına karşılık Fransa, Kızıldeniz'deki bu İngiliz faaliyetlerinden rahatsızlık ve endişe duymuştur. Dolayısıyla vakit kaybetmeden 1776'da bölgenin topografyası, tahkimatları ve sakinleri hakkında bilgi edinmek üzere Baron de Tott'un da eşliğinde M. de Montigny'yi Kızıldeniz'e göndermiştir (Kimche, 1972, s. 69; Halford, 1928, s. 10). Ancak 1779 yılına kadar Fransız gemileri Süveyş'e nadiren gelmiştir. Ayrıca bu gelen gemilerin, ticaret için mi yoksa Hindistan'daki Fransız limanları ile kısmi bir iletişim sağlamak amacıyla mı geldiği de şüphelidir (Halford, 1928, s. 21).

Fransa, Mısır ve Kızıldeniz üzerinden ticaret yapabilmek için, Fransız ticaret gemilerinin Süveyş Limanı'na gelebilmesini sağlayacak olan, Ocak 1785'te Mısır yerel idarecileri Murat ve İbrahim Beyler ile bir ticaret anlaşması yapmaya muktedir olmuştur. Yerel otorite ile yapılan bu anlaşmayla Fransızlar, İngilizlerin 1773'te Ali Bey ile yaptıkları gibi, Kızıldeniz ve Mısır üzerinden ticaret yapma hakkını elde etmiş oluyordu. Böylece Kızıldeniz'in Fransız ticaretine açılması, Osmanlı Devleti'nin izni olmamasına rağmen yerel Mısır idaresi ile bir anlaşmanın neticesi olarak İngilizlerden 12 yıl sonra mümkün olmuştur. (Ingram, 1984, s. 27; Kimche, 1972, s. 69). Ancak Osmanlı Devleti'nin 1780lerin başından itibaren aldığı katı tedbirler bu ticaretin yoğunluğunu sorgulanabilir hale getirmektedir.

İNGİLİZLERİN, SÜVEYŞ LİMANI VE KIZILDENİZ'İ HİNDİSTAN TİCARETİNE AÇMASI

Fransa ile İngilizlerin, Mısır'da etkinlik kurmak üzere izledikleri yollar farklılık göstermiştir. Fransa, Levant ve Kızıldeniz ticaretine hâkim olabilmek için Osmanlı Devleti'nin merkezi idaresinin desteğini sağlayarak bu konuda ayrıcalıklar elde etmek üzere bir hareket tarzı benimsemiştir. Buna karşılık İngilizler, merkezi yönetimin ilgisizliğine rağmen bölgede faaliyet gösteren İngiliz yerel tüccar-maceracıları eliyle Kızıldeniz'i İngiliz ticaretine açan anlaşmalar yapmış ve Süveyş Limanı ve Mısır üzerinden, Hindistan ile Avrupa'yı birbirine bağlamıştır. Zira onların Fransızlar gibi yüksek strateji ya da resmi politika dertleri olmadığından kolaylıkla yerel otorite olan Memlûk beyleri ile anlaşmalar yapabildikleri görülmektedir. Bu anlaşmalar sayesinde İngilizler, Kızıldeniz ticaretinde Fransızlara göre daha avantajlı bir konuma ulaşmayı da başarmıştır (Kimche, 1972, s. 65). Bir başka ifaadeyle İngilizlerin bu başarısı, İngiliz resmi politikasının bir sonucu değil, Süveyş macerasının ana kahramanları Bruce, Baldwin, Hastings ve Thornhill gibi isimlerdir. Onlar, bölgede İngiliz tüccar ve maceracıları olarak, açık sözlülükten uzak ve kendini beğenmişlikle nitelendirilen İngiliz resmi politikası adına hareket etmemişler, aksine Kızıldeniz'i İngiliz gemilerine açma gayretine, resmi makamların kayıtsızlığından yakınmışlardır. Bruce, bu ilgisizlikten şikayetle şunları

son doğu görevi sırasında 1777-1778 Akdeniz çevresindeki kıyı kentlerini dolaşarak Mısır gibi Osmanlı Devleti'nin bazı bölgelerinin sömürgeleştirilmesi planlarına dahil olarak Mısır'ın işgali konusunda askeri planlar hazırlamıştır (Toth, 2022, s. 643).

¹¹ Fransa'nın Akdeniz kıyısında, Mısır'a en yakın vilayettir.

söylemiştir: “Doğu Hint Adaları’ndaki İngilizlere ait muazzam İmparatorluk düşünüldüğünde resmi ilgisizlik çok garip görünüyor, sanki tek bir adama göre şirket ve onun hizmetkarları Kızıldeniz ve içindeki limanlardan tamamen habersizmiş gibi (Kimche, 1972, s. 69)...”

Fransız devlet adamı Laugier’in, Fransa’nın Mısır’da etkinliğini arttırarak Kızıldeniz ticaretinde hakimiyet elde edeceği konusunda sergilediği memnuniyetten sadece birkaç ay sonra, Mısır’ın ekonomik yönden zenginliğine hevesli Ali Bey ile görüşen İngiliz yerel aktörleri, Kızıldeniz’i Hindistan yolu güzergahı olarak ticarete açma konusundaki projelerine onay almıştır. Akabinde 1773’te onun ölümü ile Mısır’da halefi Ebuzzeheb Mehmet Bey ile İngiliz Doğu Hindistan şirketini temsilen, İskoç gezgin ve kâşif James Bruce arasında Kahire’de bir anlaşma imzalanmıştır. Dolayısıyla bu anlaşmalar İngiliz yerel unsurlarının başarısını ifade ederken Fransa’nın Kızıldeniz’de etkinlik kurma planlarını İngilizlere kaptırdığının da göstergesidir (Kimche, 1972, s. 65).

Fransa’nın üzerinde yoğun çaba sarf ettiği, Levant ve Kızıldeniz ticaretinde İngilizlere üstün gelme çabası, başarısız olmakla kalmamış ayrıca elde etmek istedikleri kazanımların İngilizlerin eline geçmesine de mâni olamamışlardır. Fransa’nın geliştirdiği ve kovaladığı stratejilerin İngilizler tarafından ustalıklı kendi lehlerine çevrilmesi 19. Yüzyılda sıkça karşımıza çıkmakla beraber bahsi geçen durum da bunların erken dönem örneklerinden biri olmuştur¹².

İngiliz Yerel Aktörlerinin, Süveyş Limanı ve Kızıldeniz’i Hint Ticaretine Açma Çabaları

Yedi Yıl Savaşları (1756-1763) sonucunda Fransızlar, birçok yerde sömürgelerini kaybettikleri gibi Hindistan’da da durum diğer yerlerden farklı olmamış ve Fransızlar İngilizler karşısında güç ve toprak kaybı yaşamıştır. İngiliz Doğu Hindistan Şirketi (East India Company), 1757 yılına kadar sahip olduğu küçük ordularla birkaç şehir ve çevresini elinde bulunduran bir ticaret şirketi halindeyken, 1757’de Plassey Savaşı ile Bengal gibi önemli merkezlere hâkim olmasının bir sonucu olarak Hindistan’da yaklaşık 150 milyon insanın yaşadığı bir imparatorluğa dönüşmeyi başarmıştır. Üstelik toplamda 50 bine bile varmayan bir ordu ve personel ile bu başarıyı sağlamıştır. Nihayet Yedi Yıl Savaşlarını bitiren bir anlaşma olarak 1763 Paris Anlaşması’na göre Fransa, Kanada ve Louisiana’da olduğu kadar Hindistan’da da sömürge imparatorluğunun birçok toprağından, İngilizlerin lehine olmak üzere vazgeçmek zorunda kalmıştır. Bütün bu gelişmelerin bir sonucu olarak İngiliz Doğu Hindistan Şirketi, Fransa’nın bölgeden çekilmek zorunda kalmasından sonra silahlanma ve askeri faaliyetleri arttırmaya yönelik politikalara hız vermiş ve bölgedeki hakimiyetini daha da arttırmıştır (Erçin, 2017, s. 118). Ancak Doğu Hindistan Şirketi’nin devasa büyümesi yanında, Londra’dan bağımsız hareket eden bir otorite oluşu İngiliz merkezi idaresini rahatsız etmeye başlamıştır. Bu arada İngiliz Doğu Hindistan Şirketi’nin Bengal merkezli idaresi bir şirketin boyutlarını çoktan aşmış ve bir devlet görüntüsünde mali külfeti gün geçtikçe artmaya devam eden bir organizasyon halini almıştır. Dolayısıyla şirket dünyanın en büyük ticaret organizasyonu olmasının yanı sıra yönetimi altındaki bölgelerde idari, mali ve hukuki teşkilat kurması gerektiğinden karşılaştığı mali külfet karşısında zarar etmeye başlamış ve İngiliz hükümetinden yardım istemiştir. Bunun sonucunda 1773’te Londra’da çıkarılan Hindistan kanunu ile şirketin Hindistan’daki statüsü bazı esaslara bağlanmış ve bir genel vali gönderilerek bütün sömürge topraklarıyla birlikte şirket İngiliz Hükümeti tarafından denetim altına alınmıştır (Özcan, 2000, s. 295). Dolayısıyla Hindistan ticareti sayesinde, yaklaşık yüz yıldır önemli boyutlarda kârlar elde eden İngiliz Doğu Hindistan Şirketi’nin 1770lere gelindiğinde idaresi, İngiltere’nin Hindistan’daki Bengal valisi Warren Hastings tarafından yürütülmekteydi (Kimche, 1972, s. 65).

Osmanlı Devleti ve Mekke Şerifi’nin, Kutsal Mekanları koruma refleksi sebebiyle Avrupalı tüccarlar her zaman Kızıldeniz’de bir tehdit unsuru olarak görülmüştür. Dolayısıyla Avrupa gemilerinin, Cidde ve Moka Limanları hariç olmak üzere Kızıldeniz’de herhangi bir limanda ticaret yapmalarına izin verilmemiştir. Bununla birlikte Avrupalı tüccarların ticari konularda karşılaştığı dayatmalar ve ağır vergiler, bu limanlarda yürütülen ticaretin zorluğu ve yaşanan kayıplar onları, Moka ve Cidde limanları dışında başka bir ticaret kanalı elde etme arayışına itmiştir (Kimche, 1972, s. 66).

Bu dönemde Mısır, Memlük beylerinden Bulutkapan Ali Bey’in (ö.1773) idaresi altında bulunmaktadır. Kendisinin yakın danışmanı ve arkadaşı olan Venedikli Carlo Rosetti, Süveyş Limanı’nın Hint ticaretine açılması mümkün olursa, bunun Mısır’a getirileri hakkında Ali Bey’i uzun süreden beri bilgilendirmekteydi. Dolayısıyla fırsatları değerlendirmek isteyen Ali Bey, Kızıldeniz’in Doğu kıyıları ile Cidde’yi ele geçirmek üzere harekete geçmiş ve Hicaz üzerine sefere başlamıştır. Bu amaçla gönderdiği komutanlarından Ebuzzeheb Mehmet Bey, Süveyş ve Akabe üzerinden Sina yarımadasını ele geçirmiş; İsmail Bey vasıtasıyla, 1770lerin ortalarında Cidde’ye hakim olmuştur (Kimche, 1972, s. 66). Bulutkapan Ali Bey, Kızıldeniz’de hangi kıyı şehirlerini ele geçirirlerse geçirsinler, buralardaki valilerin Avrupa gemilerini büyük bir nezaketle kabul etmelerinin sağlanması için hem İsmail Bey’e hem de Ebu Zeheb’e talimat vermiştir. Ayrıca verilen talimatlar, Avrupalı gemilerin Kızıldeniz’de istedikleri yerlerde serbestçe ticaret yapabilme iznini ve bu ticaretlerinde onlara korunma temin edileceği konularında gemi

¹² Mısır’ın Napolyon tarafından başarısız işgal girişimi sonucunda Fransızların 1801’de Mısır’ı terk etmek zorunda kalması, Süveyş Kanalı Fransız girişimciler tarafından 1869’da açılmış olmasına rağmen İngilizlerin Kanal hisselerini satın alarak Süveyş Kanalı üzerinde nüfuz elde etmesi ve 1882’de Mısır’ın İngilizler tarafından işgaline Fransa’nın mâni olamaması, 19. Yüzyılda Fransa’nın İngilizler karşısındaki başarısızlıklarına diğer bazı örneklerdir. Ayrıca Fransız etkisine rağmen Mısır’da İngiliz işgalini hazırlayan olay örgüsü hakkında daha geniş bilgi için bkz: (Gençoğlu, 2021)

komutanlarına bilgilendirme yapılması gerekliliğini de içermiştir (Lusignan, 1784, s. 103). Ali Bey'in Kızıldeniz'i Avrupalı tüccarlara açmasındaki amaç, daha fazla gümrük geliri elde ederek Mısır'da konumunu güçlendirmek olmuştur.

Diğer yandan Mısır'ın Hindistan ticareti ve iletişimi amacıyla kullanılmasına yönelik ilk İngiliz projeleri Cezayir'in eski İngiliz konsolosu James Bruce'un 1768 Haziranı'nda İskenderiye'ye gelişiyle başlamıştır. James Bruce Kızıldeniz üzerinden Asya'ya geçerken eleştirel bir nazarla Mısır'ı incelemiş ve bu sırada İngilizlerin Mısır'a olan ilgisizliğini görünce şaşırmıştır. Ardından Bruce, İngiliz girişimlerinin önünü açmak üzere Ali Bey ile ve çeşitli Avrupa tüccarlarıyla görüşmüştür. Ayrıca Yukarı Mısır limanları ile Kızıldeniz limanlarını ziyaret ederek nihayet Mayıs 1769 da Cidde'ye gitmiştir. Burada Hindistan ile ticaret yapan Kaptan Cuthbert Thornhill'in komutasındaki "the Merchant of Bengal" (Bengal Tüccarı) ve Bombay'dan Yüzbaşı Thomas Price'in başındaki "Lion" (Aslan) adlı iki ticaret gemisi bularak Mısır ile ticaret başlatma konusunda bu gemilerin kaptanları ile görüşmüştür. Her iki kaptan da Arap limanlarında uygulanan aşırı gümrük vergisi dayatmalarından kurtulacaklarını ümit ederek bununla yakından ilgilenmiştir. Bruce ve Thornhill arasında yapılan plana göre, o sırada Ali Bey'in Mısır'da istikrarı sağladığı ve Kızıldeniz'i ticarete açma fikrine olumlu yaklaştığı bilindiğinden Bruce, yukarı Mısır yoluyla Kahire'ye dönerek, Ali Bey ile Kızıldeniz'i ticarete açmak üzere bir anlaşma yapmaya çalışacaktı. Diğer yandan Thornhill ise Bengal'den bir sonraki yolculuğunu Süveyş'e varmak üzere planlayarak fiilen Hindistan-Süveyş arası ticareti başlatmaya çalışacaktı (Halford, 1928, s. 6; Kimche, 1972, s. 66). Buruce'un Kahire'ye varmasından önce Ali Bey, hem kendi ticari öngörüsü hem de Venedikli bir tüccar olan Carlo Rosetti'nin fikirleri rehberliğinde, Süveyş limanını çoktan ticarete açmış ve aynı zamanda Arabistan fethine başlamış bulunmaktaydı. Bu fetih girişimi Kutsal Mekanlar ve Moka ile Cidde limanlarının pazarını kontrol etme arzusundan daha çok, belki de Ümit Burnu üzerinden yapılan Avrupa ticaretini yeniden eski rotasına, yani Kızıldeniz üzerinden Mısır'a döndürme arzusu etkili olmuştu (Halford, 1928, ss. 6-7). James Bruce, Habeşistan keşif yolculuğu sonrası Kahire'ye döndüğünde burada Ali Bey'in halefi Ebuzzeheb Mehmet Bey tarafından samimi bir şekilde karşılanmış ve görüşmeler sonucunda Ebuzzeheb Mehmet Bey, Şubat 1773'te Süveyş'e gelen İngiliz gemilerinin kabul edilmesini onaylayarak, Cidde'de alınan %14 gümrük vergisini %8'e düşürmüş ve böylece Bruce'un ikna çabaları sonuç vermiştir. James Bruce, ayrıca İngiliz tüccarlara koruma garantisi içeren bu anlaşmanın nüshalarını Bengal ve Bombay valileri ile Cidde'de tanıştığı gemi kaptanlarına iletmiştir (Kimche, 1972, s. 67; Halford, 1928, s. 9).

Bu başarıyı duyan Hastings vakit kaybetmeden hemen mal ve hediyelerle dolu iki gemiyi 1774 başlarında Kalküta'dan Süveyş'e yola çıkarmış, ancak bu iki gemi limandan ayrılışından kısa süre sonra fırtınaya yakalanarak limana geri dönmek zorunda kalmıştır (Kimche, 1972, s. 67). Bu arada 1773'ten itibaren Mısır ve Hicaz'da siyasi iklim değişmiş, Mekke ve Cidde, Ali Bey'in elinden çıkarak yeniden Osmanlı hakimiyetine girmiş, Ali Bey'in Kahire'de yönetimi sona ererken komutanlarından Ebu Zeheb Mehmet Bey onun yerine geçmiştir. Bir süre duraklayan Kızıldeniz ticareti, Hastings'in Mısır yolunun açılmasının "büyük bir kamu yararı" olduğu düşüncelerinden dolayı önemini yitirmemiştir (Halford, 1928, s. 8). Nihayet 1775 yılında coğrafi ve seyir bilgileri elde etmek için donanımlı gemiler Süveyş'e ulaşmıştır. Kısa bir süre sonra iki İngiliz kaptan, Hastings adına Ebuzzeheb Mehmet Bey ile bir anlaşma imzalamış ve İngiliz gemileri Süveyş'e gelmeye başlamıştır. 1775 anlaşmasını takip eden üç ya da dört yıl içinde yelkenli gemiler İngiltere'den İskenderiye'ye ve aynı zamanda Hindistan'dan Süveyş'e gelmiştir. Kızıldeniz'in Hristiyanlar tarafından adeta bu işgaline karşı 1775'te Babıali'nin aldığı katı tedbirler, Beyler ile ilişkilerin iyi olduğu bu zamanda İngilizler tarafından görmezden gelinmiş, hatta İstanbul'daki İngiliz Büyükelçisi John Murray, İngiliz hükümetine karşı Babıali'nin gösterdiği protestoları, çoğu zaman kendi hükümetine haber vermeyi bile ihmal etmiştir (Halford, s. 10). Zira Kızıldeniz ticaret yolunun işlenmesi Hindistan zenginliklerinin Mısır ve Akdeniz yoluyla İngiltere'ye akması gibi bir anlam içermektedir ki George Baldwin tarafından bunun dile getirildiği görülmektedir. Doğu Hindistan Şirketi ve Levant şirketinin temsilcisi olarak hareket eden Mısır'da önde gelen İngiliz tüccar George Baldwin, Mısır limanlarında ağır yükleri ile İngiliz gemilerini görerek "kâsemizi Ganj, Thames¹³ ve Nil'den doldurduk ve piramidin tepesinden İngiltere'ye refah içtik." demiştir. Dolayısıyla doğrudan İngiliz hükümeti faaliyetleri ile olmasa da yerelde İngiliz tüccar ve maceracıları eliyle Kızıldeniz'in, Hindistan ticaretinin bir güzergahı haline gelmeye başladığı görülmekte ve İngiltere'ye büyük kazanımlar sağlayacağı düşüncesinin hakim olduğu anlaşılmaktadır (Kimche, 1972, s. 67; Halford, s. 10).

KIZILDENİZ VE SÜVEYŞ'İN HİNT TİCARETİNE AÇILMASINA TEPKİLER

Mısır'da yerel idareci olarak Ali Bey ve arkasından gelen Ebuzzeheb Mehmet Bey'in şahsi hırsları sayesinde İngiliz yerel maceracı ve tüccarları tarafından elde edilen Süveyş Limanı ve Kızıldeniz'in ticarete açılması karşısındaki sevinç uzun sürmemiş ve Süveyş'e İngiliz gemilerinin gelişine karşı muhalefet gittikçe büyüyen bir hal almıştır.

Süveyş Limanı'nın, Avrupalı-Hristiyan tüccar ve gemilerine açılmış olması beklenebileceği gibi en başta Mekke Şerifi'nin ve Babıali'nin tepki ve itirazı ile karşılaşmıştır. Diğer yandan Basra Körfezi ve Halep'teki Türk tüccarları da kendi ticaretlerinin sekteye uğrayacağı endişesine bağlı olarak bu girişime şiddetle muhalefet etmişlerdir. Her ne kadar bazı İngiliz yerel idarecilerinin, Süveyş limanı üzerinden açılacak ticaret yolunu, "büyük kamu yararı" olarak

¹³ Thames Nehri Londra'nın içinden geçen Londra köprüsünün üzerine kurulduğu İngiltere'nin en önemli nehridir.

nitelendirse de İngilizlerin de kendi içinde bu güzergahın açılmasına itiraz edenler olmuştur. Zira Doğu Hindistan Şirketi'nin, yerel idarecilerinden farklı olarak Londra'da bulunan yöneticileri, Ümit Burnu'ndan Kızıldeniz ve Akdeniz'e kayacak olan bu ticaretin uzun vadede kendilerine zarar vereceğini düşünmüştür. Daha da önemlisi ise İngiliz Hükümeti'nin kendisinin bu ticarete karşı tavrı sergilemiş olmasıdır. Bununla birlikte Akdeniz'deki ticaretleri, Kızıldeniz ticaretinin hız kazanmasıyla çöküş yaşayacak olan Levant Şirketi ve acentaları da Kızıldeniz ve Süveyş üzerinden yapılacak bu ticarete karşı kararlı bir muhalefet tavrı ortaya koymuşlardır (Kimche, 1972, s. 68; Halford, 1928, s. 12).

1775'in sonunda, Mısır ticaretinin ve Mısır'dan geçen yolun önemli bir kahramanı olan Büyükelçi John Murray, Londra'ya dönmek için İstanbul'dan yola çıkmış ancak Venedik'e geldiğinde onun ölümü, Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz üzerinden yapılan ticarete olan yaklaşımını İngiliz Hükümeti'ne iletmesine imkân vermemiştir. İstanbul'daki İngiliz maslahatgüzarı olan Hayes, İngilizlerin kapitülasyonlar ile elde ettiği hakları korumak üzere durumu Londra'ya rapor ettiğinde, Londra makamları ilk kez Hint-Mısır ticareti ile ilgili Osmanlı Devleti'nin bakışımı ve Süveyş ticaretinin sonlandırılmasına yönelik ısrarlı tavrını öğrenebilmiştir (Halford, 1928, s. 12).

1775'ten itibaren İstanbul'da İngiliz Büyükelçisi olan Sir Robert Ainslie de bu ticarete karşı olanlardandır. Zira o, Babıali'nin istekleri dikkate alınmadan yapılacak bu ticaretin neticede Osmanlı Devleti'nin, Levant Şirketine misilleme yapmasıyla sonuçlanacağından çekinmiş ve bu görüşü desteklemiştir. Zira Osmanlı Devleti, kapitülasyonların getirdiği ayrıcalıkları feshederek Kızıldeniz'de ödenen nispeten yüksek vergileri tüm Akdeniz ticaretine uygulayacak bir misillemeye yönelebilmirdi (Kimche, 1972, s. 68)...

İngiliz Hükümeti Akdeniz'deki kazanımlarını Kızıldeniz için heba etmek istemediğinden, Babıali'nin taleplerini hemen kabul etmiş ve Süveyş'e giden gemilerin durdurulması için Hindistan'a emirler göndermiştir. Ancak bu talimatların zamanında yerine ulaşmamış olmasından kaynaklı 1776 yılı seferleri, İngiliz hükümetinin tavrından etkilenmemiştir. Diğer yandan Osmanlı idaresinin, defalarca Süveyş Limanı'na kargo ve yolcu inişine izin verilmemesi hakkında Kahire'ye gönderdiği emirlere rağmen bu talimatlar, Mısır beyleri tarafından görmezden gelinmiştir.

Mısır'da İngiliz konsolosluğuna atanmış George Baldwin, Hindistan ile hem ticareti hem de iletişimi arttırmak üzere çaba göstermiş, Hindistan'da bulunan İngiliz yetkililere Mısır'ın avantajlarını bildiren notlar iletmiştir. Ancak siyasi şartlar bu ticarete izin vermediğinden Baldwin'in¹⁴ çabaları sonuçsuz kalmıştır (Halford, 1928, s. 13).

İstanbul'daki yeni İngiliz Büyükelçisi Sir Robert Ainslie, 4'ü Bengal'den 1'i Bombay'dan olmak üzere 5 İngiliz ticaret gemisinin Süveyş'e gelişi ile ilgili Babıali tarafından verilen nota ile muhatap olmuş, gemilerin İngiliz değil Türk gemileri olduğu iddiasını gündeme getirirse de kesin kanıtlar karşısında yapabileceği bir şey kalmamıştır. Dolayısıyla Osmanlı Devleti'nin verdiği Cidde'nin kuzeyinde bütün Kızıldeniz'de bulunan Hristiyan seyrüseferlerinin durdurulmasını içeren notayı hükümetine bildirmek zorunda kalmıştır (Halford, 1928, ss. 13-14). Yine hükümetinden aldığı izinle Ainslie, Kızıldeniz seyrüseferlerinin yasaklanması hakkındaki emirlerin bölgedeki İngilizlere iletilmesi için gereken zamana kadar geçen süre içinde Süveyş'e gelebilecek gemiler için Babıali'den hoşgörü talebinde bulunmuştur (Halford, 1928, s. 15).

Sonunda etkili muhalefet sonuç vermiş ve Doğu Hindistan Şirketi Müdürlüğü 1778 yılında bir kararname yayınlarak tüm İngiliz tebaasının Moka ve Cidde limanları dışında Kızıldeniz'de herhangi bir limanda ticaret yapmasını yasaklamıştır (Kimche, 1972, s. 68). Osmanlı idaresinin tavizsiz tutumu, tüccarların tutuklanabilmesi ve daha da önemlisi 1779'da, 37.500 sterlin değerinde bir yüke sahip ve silahsız bir kervanın Süveyş'ten ayrılışından kısa bir süre sonra bedevilerce yağmalanması, çölde tüccarlarının kıyafetlerine bile el konması, yolun güvensizliğini ortaya koymuştur. Süveyş'e ticaret yapan Hindistan tüccarları üzerinde bahsi geçen bu olay, ilan edilemeyen yasaklamalardan daha fazla etkili olmuş ve Süveyş üzerinden yapılan ticareti 1780'de durma noktasına getirmiştir (Halford, 1928, s. 22).

Sonuç olarak Mısır'a yapılan ticaret karlı olmaktan çok tehlikeli hale geldiğinden, ayrıca Mısır'a ulaşmak için Cidde ve Süveyş arasında yerel tekne ve postacılara ihtiyaç duyulduğundan ve bahsedilen diğer zorluklardan dolayı bu rotadan büyük ölçüde vazgeçilmiştir. Dolayısıyla 1780lerin sonunda Osmanlı Devleti'nin kararlı tutumunun bir sonucu olarak Kızıldeniz ve Süveyş Limanı güzergahı üzerinden yapılan ticaretin önü kesilmiş ve Kutsal Mekanların güvenliğine verilen önem bir kez daha ortaya konmuştur (Halford, 1928, s. 25).

OSMANLI DEVLETİ'NİN TEPKİSİ¹⁵

Osmanlı Devleti'nin, Cidde Limanı'nın kuzeyine geçen ve Süveyş Limanı'na kadar gelen Avrupalı gemilerden duyduğu rahatsızlığı ifade eden ve bu gemilere izin verilmemesi gerektiği ile ilgili bölge yöneticilerine emir ve talimatlar içeren iki arşiv belgesi dikkati çekmektedir.

¹⁴ Ayrıca İngiliz Büyükelçisi Ainslie, Mısır konsolosluğuna atanmış George Baldwin'in Kraliyet ve Doğu Hindistan Şirketi'nin çıkarları pahasına kendi kişisel çıkarlarını ilerletmek istediği şüphesini taşımıştır (Halford, 1928, s. 14).

¹⁵ Arşiv belgesinde yer alan ifadeler sadeleştirilerek kullanılmıştır.

Bu belgelerden ilki, 14 Haziran 1779 (H. 29 Cemazeyilevvel 1193) tarihlidir. “Hala Mısır valisi vezirim Raif İsmail Paşa’ya hüküm ki” ifadesi ile dönemin Mısır valisi’ne gönderilmiş bir hükümdür. Belgede, Süveyş Limanı’na gelip giden İngiliz gemilerinin burada hoş karşılanmaları hem idari hem de dini açıdan birçok zararları barındırdığından bu gemilerin men ve def’i istenmiştir. Böylece daha önce defaten verilen emirlerin teyidi ve te’kidi yapılmış ve merkezi idarenin kararlılığı bir kez daha ortaya konarak “ecnebi gemilerinin” Süveyş’ten külliye uzaklaştırılmaları konusunda hiçbir gayretin esirgenmemesi istenmiştir (BOA, C..DH. 260/12969).

İkinci bir belge ise 29 Temmuz 1779 (Recep 1193 ortaları) tarihlidir ve Mısır valisi İbrahim Paşa’ya, Mısır kadısı, Şeyhülbeledi, ümerası, ulemayı Ezheriye, yedi ocak zabitan ve müteakaidine gönderilen bir hükümdür. Belgede ecnebi tüccar gemilerinin Cidde Limanı’ndan beri tarafa geçmesi yasak olmasına rağmen bir süreden beri İngiliz gemilerinin Süveyş ve havalisi limanlarına geldikleri dile getirilmiş ve bu halin men edilmesi hususundaki kararlılığı tekrar etmektedir.

Belge içeriğinden anlaşıldığına göre, ilk kez Ali Bey’in ve daha sonra da Ebuzzeheb Mehmet Bey’in Süveyş’e gelerek ticaret yapmaları konusunda İngilizlere ruhsat verdiği dile getirilmektedir. Daha önce Hindistan havalisinden ticari mallar ile yüklü gelen İngiliz ve diğer Avrupalı gemilerin Cidde İskelesini geçemedikleri dile getirilmiş ancak maktül Ali Bey döneminde Habeş kenarlarından Süveyş’e bir grup teknenin geldiği ve içindeki meçhul şahsın¹⁶ Ali Bey’ e hediye takdim ederek bu görüşme sonucunda ona Süveyş’te ikamet ve gemilerini bulundurmaya ruhsat verildiği dile getirilmiştir. Dahası bu verilen ruhsatın Hindistan’daki İngilizlerce genel bir ruhsata yorulması söz konusu olmuştur. Ayrıca Ebuzzeheb Mehmet Bey’i bazı tamahkarların, bunların gümrük vergilerinden önemli faydaların sağlanacağı konusunda iğfal ve yönlendirmesi ile bu ticarete onun da müsamaha ve izin vermiş olduğu belirtilerek bunun sonucunda birkaç sene zarfında Süveyş’e birbiri ardına İngiliz gemilerinin gelip gittikleri dile getirilmiştir. Bununla beraber gelişmelerin bizzat padişah tarafından bilindiği “bundan akdem semi hüsravanem olmuştur.” ifadesinden anlaşılmaktadır.

Dönemin padişahı I. Abdulhamit (1774-1789) tarafından; “bu halin din-i mülke zararları tafsiliyle yazıldığı veçhiyle Avrupa gemilerinin Süveyş’e yanaşmalarına rıza verilmeyip derhal geri gönderilmeleri, bu konuda İstanbul’da bulunan İngiltere elçisine de haber gönderilip kaide-i kadime muhalif tüccar gemilerinin devlet-i ebed müddetimin harim-i hassı menzelesinde olan Süveyş’e gelmelerine bir türlü rızayı hüsravanem olmadığı” ifadeleriyle Süveyş Limanı’na Avrupa gemilerinin gelişlerine padişah rızası olmadığı ifade edilmiştir. Ayrıca İngiliz elçisinin “devletine yazıp gemilerinin Süveyş’e gelmelerinden men eylemelerini tenbih ile İngiltere Kralı Hindistan tarafındaki hükmü altında olan yerlerdeki general ve subaylarına emirle bundan böyle gemilerinin Süveyş’e gelmemek üzere yasak getirmesini” istemiştir. Eğer 1192 M. (1779) senesi hitamından yani miladi takvimle 1780 yılı başından itibaren Süveyş’e İngiltere gemisi girer ise gemilerin içindeki mallar miriye zabt edilecek kaptan ve mürettebatı ise hapsedilecek veya bu gemilerin top ile batırılması sözkonusu olacağı tercüme vasıtası ile duyurulmuştur.

Sonrasında devamla “cümleye hitaben şerefsüdur bulan emrü münifimde” bu yasaklamaların ilanından sonra Mekke-i Mükerrreme şerifinin İstanbul’a gönderdiği tahriratlardan öğrenildiğine göre hala bunun hilafına İngiltere gemileri tarafından Süveyş’e emtia nakline devam edildiği hatta İngilizlerin bununla da yetinmeyip Yemen iskelelerinden kahve yükleyerek Süveyş limanına sattıkları ifade edilmiştir. Bununla beraber Mısır ise gümrük vergisine tamahla bunu men etmeyip gümrük üzerine memurlar tasarruf etmeleri söz konusu olduğundan Cidde gümrüğünün tamamen âtl hale geldiği de ifade edilmiştir.

Diğer yandan belgede; İngilizlerin ve hatta Fransızların Kızıldeniz’i haritalama çabalarının Padişah tarafından bilindiği anlaşılmakta ve bunun sonuçları değerlendirildiğinde duyulan derin endişe ve bunları önleme çabası sonraki anlatımlarda da dikkati çeken bir konu olarak karşımıza çıkmaktadır. Efrenc (Avrupa) gemileri Süveyş denizinde köşe köşe bütün sahaları, yerleri ve yolları haritalara derc ederek gündün güne “dilhıraş” ya da canhıraş bir tavır sergiledikleri öğrenilmiş olduğundan bahsedilmiş ve konu Hind adalarının nasıl sömürgeleştirildiği ve zabt edildiğine getirilerek özellikle Kutsal Mekanların karşı karşıya olduğu büyük tehlike vurgulanmak istenmiştir.

“Geçmiş zaman hadiselerine ve telif edilmiş tarih kitaplarına müracaat eden akıl ve basiret sahiplerine zahirdir ki Avrupa milleti dünya üzerinde gelip geçtikleri yerleri seçip istediklerinde bu konuda irade gösterir ancak ticaret yapmak niyetlerini izhar etseler de bu ticaret asıl amaçlarına bir örtü mahiyeti taşır. İngiltere ve Hollanda, Doğu Hindistan sahillerine bu kadar uzak bir mahalde olmalarına rağmen Hollanda gemileri Yemen ahalisinden coğrafya ilmine vakıf ve Hindistan’a bir iki kere gidip gelmiş bir kimseyi mal ve para vaadiyle kandırıp kendilerine klavuz etmiş ve Bengal kenarlarına ulaşarak Hint sakinlerinden bazı cahilleri küçük hediye ve mallarını satın alarak Hint kabilelerinin girişi ve çıkışı yollarını tahkik etmiş ve üç beş sene sonra mükemmel donanma ile Ahmetbat ve Bengal’e ve Burhanpur emsali kaleleri ansızın muhasara ve bazılarını zaptetmek yoluna gitmişlerdir. Bu arada Hint askerleri üzerlerine geldikçe bizim size zararımız yoktur muradımız mal almak ve ticaret etmektir. Üstelik gümrük vergisini tam olarak eda ederiz. Elimizde bulunan kaleler gemilerimizin sığınması için emaneten bizde kalsın diyerek yerleşmiş, bir taraftan da asker top ve mühimmat nakl ile istihkam ve istikrar etmişlerdir. İngiltere ve Portekiz ile sair

¹⁶ Bu şahıs muhtemelen, Habeşistan keşif seferinden sonra Mısır’a gelerek İngiliz Doğu Hindistan şirketini temsilen Ali Bey ile görüşen İskoç gezgin ve kâşif James Bruce’tur. Kendisi 1773’te Ali Bey’in ölümü sebebiyle Süveyş’e ticaret yapmak konusunda Mehmet Ebuzzeheb ile bir anlaşma yapmıştır.

devletler dahi bunları görerek donanmalar tertip edip Hindistan'a yürüyüp tüm sahilleri taksim ve teksir ve tüm limanları işgal ve bin bu kadar Müslümanı raiyet altına almış oldukları muharrerdir" denilerek tarih kitaplarında bunların kayıtlı olduğundan bahsedilmiştir. Dolayısıyla Osmanlı Devleti'nin en üst makamından, başa gelebilecek durumlar hakkında ve getirdiği yasaklara uyulması hususunda uyarılarda bulunulduğu anlaşılmaktadır.

Belgede konu Hristiyanların Kudüs'ü alma istekleri ve Haçlı seferlerine getirilerek tehlikenin boyutunun çok daha büyük olabileceği vurgulandığı görülmektedir. "Avrupa milleti Şam sahillerine gelip gitmeye başlamaları Mısır'da Fatımilerin kudretlerinin kalmadığı ve Abbasiler ile çekiştikleri dönemdedir ve Avrupalıların Şam kalelerine tasallutları sonrasında Akka, Kalatül cedit, Safed ve Biruni istila edilmiş ve Kudüs-ü Şerif 100 seneden fazla yedi galibelerinde kalmış ta ki Selahaddin-i Yusuf Rahmetullah Kudüs'ü ve Mescid-i Aksa'yı kurtardığı zamana dek... ne muharebeler yapılmış ve ne kanlar dökülmüştür. Melik Selahaddin'in ölümünden sonra dahi Şam'ı bunlardan tasfiye edinceye dek ne meşakkatler ne belalar çekildiği tariften müstağnidir. Bu kadar zamanda gayret-i diniyesi olan bir taifeden emniyet caiz olmayıp Hristiyanların Müslümanlara adaveti ve kurtarmayı vaad edilmiş saydıkları Kudüs-ü Şerif'in Müslümanların elinde olduğuna büyük teessür duydukları ortadayken Avrupa gemilerinin Süveyş'e yol bulmalarından olan hatıratı mülâhaza eden ve gayreti diniye ve şair-i İslamiyeden bir nebze istifade edenler bu durumun evvel ve ahirini mütalaa etmeli ayrıca Haremeyn-i Mükerrremeyn'e Hristiyan gemilerinin değil yaklaşmasını uzaktan bile bakmalarını tecviz etmemek diyanet gereği olduğu halde gümrük almak gibi cüz'i bir menfaat için bu kötü işe yeltenmek Hak Teala'nın dünyada rüsva ahirette ise azab-ı aziz-i intikam edeceğini beyanıyla İngiltere ve sair millet-i Efrenc gemilerinin Cidde'den beri tarafa geçmeleri, Süveyş limanları ve havalisindeki iskelelere yanaşmalarına rızay-ı daveranem (padişah rızası) olmadığı" ifadeleriyle bizzat padişah tarafından bu konudaki hassasiyet tekrar tekrar vurgulanmıştır.

Ayrıca İngiltere Kralı'nın gemilerin Süveyş'e gitmelerini men ettiği halde ve bunları önlemek cümleye dinen farz olduğu halde İngiltere gemilerini görünürde kabul etmeyip ancak el altından Süveyş'e yakın bazı iskelelere yüklerini indirmeye ruhsat verilip yüklerini de karadan develer ile Mısır'a naklinde yardımcı olunduğu ve bundan başka İngiliz malları için Süveyş'e bir han inşa ettirdikleri görenlerin anlatımlarıyla "vasılı samia-i şahanem olup" denilmiştir. Bunun ise din-ü devlete ve umumen Müslümanlara hıyanet kabilinden olduğu ifade edilmiştir. Diğer yandan "Avrupa gemilerinin gizliden Süveyş ve civar iskelelere yanaşmakta oldukları ancak böyle bir durumda kendi kralları tarafından yasaklandıkları halde Süveyş'e İngiliz gemilerinin gelmesi ile bu gemilerin korsan hükmünde oldukları açık olduğundan elçileri tarafından verilen haber gereğince kaptanları ve tayfaları haps ve kal'a bend'e getirdikleri mallar miriye zabt olunarak der-aliyyeme gönderilmesi ve bundan böyle Avrupa gemilerinden hiçbirisi Süveyş limanı ve sair iskelelere yanaştırmayıp ortaya çıkanlar için ise yukarıdaki muamele icra eyleyerek ahkam-ı celileme uyulmak üzere tenbihat ve tehdidat içeren 92 senesi evaili zilhiccesinde (1778 son günleri) tekiden ve tehdiden işbu ferman-ı celilüshanım irsal olunmuştur." ifadeleri kullanılmıştır.

Belgede devamla "Sen ki vezir-i müşarünileyhsin selefine kadı ve ümera ve saire mumaileyhime hitaben mahsusen bir kıt'a emr-i şerifim" denilerek emirler ifade edilmiş bu emirlere göre, "İngiltere gemilerinden bir teknenin dahi Süveyş limanına girmesine kat'an ve cezmen rızayı şahanem olmadığı" ifade edilerek bunun tamamen önüne geçilmesine dikkat edilmesi istenmiştir. Bununla beraber önceden İngiltere elçisine Hindistan tarafından İngiltere hükümetine ait olan memleketlerin general ve subaylarında kağıtlar düzenlenerek bahsedilen hususun tenbihi ile tekneleri Süveyş'e gelmemek üzere men edilmiş olduklarından bundan sonra İngiltere tarafından ihlal edilirse taği ve baği korsan olarak değerlendirileceği haber verilmiştir. "Vezir-i müşar, Mevlana, şeyhülbeled ve ümera-i saire bu emri ehem vacibül ihtimam ile bil ittifak nezaret ve dikkat ve mazmununu emr-i münifim üzere hareket ederek" devletlerinin tenbihatına muğayir hareket etmek irade eden olur ise baği ve taği hükmünde olduklarından derhal o gemi ve içindeki eşya miri için zabt ve kaptan ve tayfaları da tutuklanması veya top ile batırılması bununla birlikte ihdas eyledikleri han dahi yıkılarak ortadan kaldırılması istenmiştir (BOA, C..HR.. 163-8114, 1779).

SONUÇ

18. Yüzyılın ikinci yarısında ortaya çıkan tüccar ve seyyahların hayal, plan ve projeleri, yüzyılın son çeyreğinde İngiltere ve Fransa'nın Süveyş Limanı üzerinden Kızıldeniz ve Hindistan'a giden yolu ele geçirme rekabetine dönüşerek Avrupa yayılmacılığının dikkatlerini Mısır coğrafyasına yöneltmiş, üstelik gelişmelerin boyutu Osmanlı Devleti ve Mısır'da fiilen bağımsız idareyi elde tutan Memlük Beylerini çoktan aşarak Mısır'ı, Levant ticaretini ve Kızıldenizi, sömürge imparatorlukları arasında süregelen rekabetin yürüngesine oturtmuştur.

Dolayısıyla 18. yüzyılın sonunda Mısır, Süveyş Limanı ve Kızıldeniz eksenli yaşanan bu rekabet emperyalizmin siyasi tarihinde yeni bir bölüm açmış, Memlük Beylerinin tamahkarlıkları ile başlayan kıvılcım sonraki yüzyılda, Mısır'ın emperyal güçlere terk edilmesiyle sonuçlanacak bir mücadeleyi başlatmıştır.

Mısır Beyleri, Kızıldeniz ticaretine bir zenginlik kaynağı olarak bakmış ve Mısır'daki ekonomik ve siyasi konumlarını güçlendirebilmek üzere merkezi idareden bağımsız hareket etmiş oldukları anlaşılmaktadır. Memlük Beyleri, İngiliz ve Fransızlar ile Süveyş Limanı üzerinden ticarete izin veren anlaşmalar yapmış ve bu dönemde

merkezden gelen emir ve talimatları görmezden gelmişlerdir. Bu durum Osmanlı Devleti'nin Mısır üzerindeki otorite zayıflığına ve Memlûk Beylerinin Mısır'da defacto iktidarlarına işaret etmektedir.

Osmanlı Devleti ise Süveyş üzerinden Kızıldeniz ticaretine sadece ekonomik çıkarlar açısından bakmamıştır. Bu konuda önceliğinin Kutsal mekanların güvenliği olduğunu ortaya koymuş, “gümrük almak gibi cüz'i bir menfaat” için bu kötü işe yeltenen Memlûk Beylerini kınamış ve onlara mâni olmak konusunda bizzat padişah tarafından defaatle Mısır idareci ve önde gelenlerine talimatlar gönderilmiştir. Ayrıca İstanbuldaki İngiliz elçisi ile görüşülmüş, İngiliz hükûmetine nota verilmiş dolayısıyla tüm imkanları Kızıldeniz ticaretinin men edilmesi hususunda seferber etmiştir.

Bundan başka Osmanlı Devleti emperyalizm tehdidi karşısında, Hindistan'ın Avrupalı emperyal güçler tarafından nasıl sömürgeleştirildiğini tasvir ederek, ticaret kisvesi altında gelen bu tehdiye karşı tedirli olunması gerektiğini nazara vermesi yaklaşan tehlikenin farkında olduğunu göstermektedir.

Bütün bunlar Osmanlı Devleti'nin askeri ve siyasi güçsüzlüğü karşısında Avrupalı emperyal güçlerin bu zaafının farkında olarak bölgeyi kendi hegemonyaları altına almak için bölgesel otoritelerle anlaşmalar yapmak gibi devletler arası hukuka uymayan tavırlar sergileyebildiklerini göstermektedir. Osmanlı Devleti'nin Kutsal Mekanların güvenliği hususunda gösterdiği teyakkuz tavrına rağmen Hindistan'a giden en iyi rota olarak Mısır, Süveyş Limanı ve Kızıldeniz'in önemini farkederek ve birbiriyle bölgesel ve küresel rakabet içindeki emperyal güçlerin, içinde buldukları birbirlerine üstün gelme mücadelesinden vazgeçmeyecekleri açıktır. Dolayısıyla tarihi baharat yolları üzerinde yaşanan bu güç mücadelesinin ve Mısır, Süveyş Limanı ve Kızıldenizi merkeze alan çatışmanın, 19. Yüzyıla doğru adım atıldığı bu süreçte bitmeyeceği, aksine yeni başlamış olduğu görülmektedir.

KAYNAKÇA

BOA, C..DH. 260/12969.

BOA, C..HR.. 163-8114.

Akalın, D. ve Parlaz, S. (2012). "Nil'de İktidar Mücadelesi Ve Kavalalı". Çankırı Karatekin Üniversitesi Uluslar arası Avrasya Strateji Dergisi, 1(1): 115–134.

En.wikipedia. (2022). Jean-Baptiste_Colbert. https://en.wikipedia.org/wiki/Jean-Baptiste_Colbert adresinden erişildi.

Erçin, A. (2017). “İngiliz Doğu Hindistan Kumpanyası Ve Kumpanyanın Ticari Faaliyetleri (1600-1858)”, Bartın Üniversitesi Çeşm-i Cihan: Tarih Kültür ve Sanat Araştırmaları E-Dergisi, 4(2), 111–133.

Gençoğlu, M. (2021). “Mali İflastan İngiliz İşgaline Mısır (1863-1882)”. (Ed. Ahmet Demir & Hakan Doğan), Başlangıçtan Günümüze Türk Tarihinde Doğu Akdeniz, ss. 79–110, Berikan Yayınevi, Ankara.

Halford, H. L. (1928). British Routes To India. London: Longmans Green and Co.london. <https://archive.org/details/dli.ernet.524860/page/6/mode/1up?q=1773> adresinden erişildi.

İnalçık, H. (2000). "İmtiyazat", TDV İslam Ansiklopedisi, (22): 245–252), İstanbul.

Ingram, E. (1984). Great Britain in the Middle East, 1775-1842, Routledge, London and New York.

Kimche, D. (1968). "The Political Superstructure of Egypt in the Late Eighteenth Century", Middle East Journal, 22 (4): 448-462.

Kimche, D. (1972). "The Opening of the Red Sea to European Ships in the late Eighteenth Century", Middle Eastern Studies, 8(1), 63–71.

Kramers, J. H. (1979). "Mısır", MEB İslam Ansiklopedisi, (8): 219-269, İstanbul.

Lusignan, S. (1784). A History of the Revolt of Ali Bey, Against the Ottoman Porte,; James Phillips: and sold by C. Dilly; J. Sewell; J. Walter; and J. Robson, London.

Margerison, K. (2015). “French Visions of Empire: Contesting British Power in India after the Seven Years War”, English Historical Review, 130(544), 583–612.

Masson, P. (1896). Histoire du commerce français dans le Levant au XVIIe siècle : thèse présentée à la Faculté des lettres de Paris, Hachette, Paris.

Miloudi, N. (1999). "Osmanlı Tarihinde Bilim Ve Teknoloji", Osmanlı, (8):35-42, Ankara.

Özcan, A. (2000). “İngiliz Doğu Hindistan Şirketi”, TDV İslam Ansiklopedisi, (22): 294–295, İstanbul.

Özcan, A. (2003). "Madras", TDV İslâm Ansiklopedisi, (27): 310, Ankara.

Roux, F.-C. (1910). Les Origines de l'expédition d'Egypte, Librairie Plon, Paris.

Soysal, İ. (1999). Fransız İhtilali ve Türk-Fransız Diplomasi Münasebetleri (1789-1802), Türk Tarih Kurumu

Basımevi, Ankara

Strickland, L. (2016). "Leibniz's Egypt Plan (1671–1672): From Holy War To Ecumenism", *Intellectual History Review*: 26(4), 461-476.

Toth, F. (2022). "Nuova Antologia Militare", *Storia militare*, 3(11): 643-668.

Vatikiotis, P. J. (1985). *History of Egypt*, Weidenfeld And Nicolson, London.