

Yemen Karasularında Korsanlık ve Osmanlı Devleti'nin Aldığı Tedbirler (1869-1914)*

Yahya Yeşilyurt**

Öz

1800'lerden itibaren sanayileşme ve buna bağlı olarak artan hammadde ihtiyacı, Batılı denilen birçok devleti Doğu'nun zengin bölgelerine çekmiştir. Doğu'nun zenginliklerine ulaşmak, Avrupa devletleri ve tüccarları açısından başlıca hedeflerden biri haline gelmiştir. Artan ihtiyaç beraberinde sömürge hareketini de doğurmuş; sömürge topraklarına varan kestirme ve ekonomik yol ise karaya nispeten denizlerde görülmüştür. Denizyolunda en kestirme güzergâh ise Akdeniz ve Kızıldeniz üzerinden sağlanmıştır. 19. yüzyıldan itibaren, bir ara etkinliği azalmış olsa da, Akdeniz-Kızıldeniz rotası, Fransa ve İngiltere'nin girişimleriyle yeniden canlılık kazanmıştır. Süveyş Kanalı'nın 19. yüzyılda açılmasıyla, karadan Akdeniz'e bağlı olan Arap Yarımadası, denizden de bu kanal vasıtasıyla Akdeniz'e bağlanmıştır. Bu bağlantıda Yemen, Hindistan'a varan deniz ticareti rotasında önemli bir kavşağı oluşturmuştur. Bu kavşak noktasında, denizlerde yapılan korsanlık faaliyetleri, Osmanlı Devleti'nin hem Akdeniz hem de kendi sınırlarının güneyinde yürüttüğü politikalarda etkileyici rol oynamıştır. Bu çalışmada, 19. yüzyılın ikinci yarısından 20. yüzyılın başlarına kadar uzanan süreçte Osmanlı Devleti'ne bağlı Yemen Vilayeti karasularında gerçekleşen korsanlık veya deniz haydutluğu meselesinin arşiv belgeleri ışığında incelenmesi hedeflenmiştir.

Anahtar Kelimeler

Haydutluk, Kızıldeniz, Korsanlık, Süveyş Kanalı, Osmanlı Devleti, Yemen.

* Geliş Tarihi: 08 Aralık 2015 – Kabul Tarihi: 08 Haziran 2016

Bu makaleyi şu şekilde kaynak gösterebilirsiniz:

Metin içi: (Yeşilyurt 2018: Sayfa No)

Kaynakça: Yeşilyurt, Yahya (2018) Yemen Karasularında Korsanlık ve Osmanlı Devleti'nin Aldığı Tedbirler (1869-1914). *bilig, Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi* Sayı 85: 57-82.

** Doç. Dr., Kastamonu Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü, Kastamonu/TÜRKİYE

yahyayesilyurt@hotmail.com

Giriş

Akdeniz-Kızıldeniz Ticaret Güzergâhı

Doğu ile Batı toplumları arasındaki ticarî ilişkiler, insanlık tarihinin her devrinde sürdürülmüştür. Ticaret sayesinde ülkeler ve toplumlar birbirleriyle etkileşime girmişler ve bu etkileşimle birbirlerine belli ölçülerde kültürel aktarımlarda bulunmuşlardır. Benzeri etkileşimler, Akdeniz ve çevresindeki topraklarda yaşayan toplumlar arasında yaşanmıştır. Nitekim hem kara hem de deniz ticaret güzergâhları ve bu güzergâhlarda gerçekleştirilen ticarî faaliyetler, ilk sırayı oluşturmuştur (Ward 2001: 368-382). Milattan önce Fenikeliler, Akabe Körfezi'ni kullanarak, Yemen'e varmışlardı. Oradan da Hint Okyanusu'na kadar ulaşmalarını sağlayan en önemli faktör, deniz ticaret yolları olmuştur (Barata 2005: 206).

Ticaret rotası, Avrupa'nın kuzey limanlarından başlayarak Cebel-i Tarık Boğazı'nı geçtikten sonra Mısır'da kesintiyle son bulmuştur. Mısır'da karayoluyla aktarıma tabi tutulan ticarî emtialar, Kızıldeniz'den tekrar gemilere yüklenerek Babül-Mendeb Boğazı üzerinden Doğu'nun ticaret limanlarına varmış ve aynı şekilde Doğu'nun zengin malları da Batı'ya aktarılmıştır (Görgün 2004: 558). Gerçekleştirilen yolculuk esnasında da belli başlı duraklar oluşmuş ve bu duraklara sahip olan ülkelerdeki liman şehirleri, ticarî canlılığıyla ön plana çıkmıştır (Hashmi 2001: 211-232). Avrupa'dan Hindistan'a gerçekleştirilen bu ticarî sefer güzergâhındaki en önemli kavşağı ise Mısır ve Yemen oluşturmuştur (Pearson 2009: 680-701).

16. yüzyıla kadar, yukarıda çizilen rota eksenindeki coğrafyalarda birçok devlet kurulmuş ve yıkılmıştır. 16. yüzyılda ise Memlukler, Akdeniz-Kızıldeniz ticaret rotasının kavşak noktalarına hâkim bulunuyorlardı. 16. yüzyıldan itibaren Ceneviz ve Venedik'in Akdeniz'deki ticaret üstünlüğü (Barata 2005: 206) ve Memlukların Kızıldeniz'deki hâkimiyetleri, Osmanlı Devleti'nin büyüyüp gelişmesiyle beraber kademeli olarak yerini Osmanlılara bırakmıştır. 1517 yılında Yavuz Sultan Selim'in Mısır'ı Memluklardan almasıyla Hint Okyanusu'na kadar olan topraklar, Osmanlı Devleti hâkimiyetine girmiştir. Osmanlıların hem kara hem de denizlerdeki egemenliği Akdeniz'de hayatiyetini kaybetmiş bu eski ticaret güzergâhına, Osmanlı Devleti'nin denizlerde güvenliği sağlamasıyla, yeniden canlılık kazandırmıştır (Özbaran 2004: 35).

Süveyş Kanalı'nın Yemen'e Etkileri

1800'lerden itibaren ihtiyaç fazlası üretim beraberinde yeni pazar arayışları ve ucuz hammadde temini gibi emperyalist ve kapitalist düşünceleri de geliştirmeye başlamıştır. Bu gelişmeyle Akdeniz ve onun geniş eksenini, hem coğrafi açıdan stratejik bir önem hem de ticari ve siyasi açıdan değer kazanmıştır. Akdeniz ile Kızıldeniz arasında kalan bölge ise Dünya siyaset ve ticaret hayatının kilit noktasını teşkil etmeye başlamıştır (Kuşçu 2006: 115). Nitekim İngiltere, 19. yüzyılında başlarında, East India Company (Doğu Hindistan Kumpanyası) aracılığıyla bölgeye girmiş ve deniz ticaret rotasındaki bölgelerde etkinliğini artırmıştır (Roberts 2007: 321). Ayrıca İngiliz tüccarlar, aynı yıllarda, bireysel girişimleriyle ticarî imtiyazlarını, Osmanlı Devleti ve diğer bölge devletleriyle yaptığı antlaşmalar sayesinde genişletmiştir (Topur 2006: 18-19). İngiltere'nin özel müteşebbisler aracılığıyla elde ettiği bu geniş ticarî hak ve kazançlar, farklı devletlerin de dikkatlerini bölgeye yöneltmiştir. Bu nedenle Kızıldeniz-Akdeniz ekseninde, bu yüzyıldan itibaren gittikçe artan bir şekilde, nüfuz mücadeleleri ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla 19. yüzyılın sonlarından itibaren coğrafi tabir olarak kullanılacak *Ortadoğu* bölgesi, aynı zamanda Akdeniz ve çevresini nitelendirmek için kullanılmaya başlanmış ve bu bölge, sınırlarındaki bazı devletlere birtakım sorumluluklar yüklemiştir (Jackh 1952: 15).

Akdeniz ile Kızıldeniz'i birleştirme fikri tarihin her döneminde düşünülmüştü. Ancak geçmiş dönemlerde ortaya atılan bu fikir, 19. yüzyıla kadar hayatiyet bulamamıştı (Görgün 2004: 555). Süveyş üzerinde kanal açılması fikri, Osmanlı döneminde de ele alınmış, çeşitli ekonomik ve siyasi nedenlerden ötürü yapılamamıştı. Avrupalı Devletlerin bu bölgede kanala duydukları ihtiyaç Osmanlı Devleti'nden daha fazla olunca kanal açılması için Mısır valisi Mehmet Ali Paşa'ya, baskı yapılmıştır (Karal 1983: 90-94). Fransız Konsolos Ferdinand de Lesseps'in, Akdeniz'i Kızıldeniz'e bağlayan bir kanalın açılması ve bu sayede Mısır'ın büyük bir ticaret merkezi yapılması fikri aynı yıllara denk gelmişti. O tarihlerde Mısır valisi olan Said Paşa, Lesseps'in önerisi ve teşvikiyle, Bâbıâli'ye sormadan, çalışmalarını başlatmış ve çalışmaların sonucu 1869'da kanal açılmıştı. Kanalın açılması, Kızıldeniz'e emperyalist devletlerin bakış açısını değiştirdiği gibi bölgede çıkarları olan devletlerin politikalarını da değiştirmişti. Batılı devletler, kanalın açılmasından sonra Hindistan ve Ortadoğu'daki çıkarlarını devam ettirmek için dikkatlerini Kızıldeniz'in hem doğu hem de batı sahillerine yöneltmişlerdi (Görgün 2004: 569, Karal 1995: 44).

Kızıldeniz'deki güvenlik zafiyeti deniz ticaret yollarını bir süreliğine Afrika kıtasının güneyine kaydırmıştı. Uluslararası finans çevrelerinin ve siyasi iktidarların desteğiyle eksen kayması yaşayan bu rota kanalın açılmasıyla tekrar Akdeniz-Kızıldeniz hattına yönelmiştir. Batılı birçok devlet ve şirket yeniden Akdeniz-Kızıldeniz rotasına yöneltmişti. Doğal olarak Dünya siyaseti de belirtilen coğrafyada şekillenmeye başlamıştır (Jackh 1952: 14-16, Özbaran 2004: 3).

Akdeniz Ekseninde Yemen'in Jeo-Stratejik Konumu

Yemen, tıpkı Mısır gibi geçmişi çok eskiye uzanan bir ülke olarak anılmıştır. Latin kaynaklarında "*Arabia Felix-Mutlu Arabistan*" olarak adlandırılan Yemen'de; Ad, Main, Sebâ, Himyeri gibi medeniyetler kurulmuş ve yıkılmıştır. Yemen'de kurulan bu medeniyet ve devletler, Yemen'in coğrafi konumu nedeniyle denizde ve karada ticari üstünlüğü ele geçirmesini bilmişlerdir. Eski dönemlerden itibaren Hindistan'ın ticarî emtiaları, Hint Okyanusu üzerinden gemiyle Yemen'e taşınarak buradan Habeşistan, Mısır, Fenike, Filistin, Amelika, Medler ve diğer Batı ülkelerine aktarılmıştır (Microop 2006: 263). Çin ve Hindistan'daki baharat ve ilaç gibi maddelerin kara yoluyla Batı'ya taşınması esnasında, Yemen dolaylı olarak kullanılmıştır. Şöyle ki; kara yoluyla Orta Asya'dan getirilen mallar, Şam ve Bağdat gibi önemli şehirlerde kurulan pazarlarda aktarıma tabi tutulmuştur. Ticarî mallar, buradan Mekke'ye ve Yemen'e kadar uzanan ticaret kervanlarıyla kara ticaretine konu olmuştur. Ancak Yemen, bulunduğu coğrafya nedeniyle ilgili eksenle kara ticareti yapan diğer ülkelerden farklı bir konuma yükselmiştir. Kara coğrafyası Yemen'in iç kesimlerle irtibatını zorlaştırdığı için Yemenliler daha çok denize önem vermişlerdi. (Heyd 1975: 29–58).

Kızıldeniz ve Yemen, coğrafi olarak Akdeniz'den Sina Yarımadası'yla ayrılmıştır. Ancak tarihin eski dönemlerinde olduğu gibi milattan sonraki dönemlerde de Yemen, jeo-stratejik önemini korumaya devam etmiştir. Batılı Devletlere ait tüccar gemileri, Akdeniz-Kızıldeniz hattını kullandıkları vakit, Hint Okyanusu'na açılmadan önce Yemen sahillerini ve Yemen'e bağlı adaları liman olarak kullanmışlardır. 16. yüzyıla gelindiğinde Yemen sahillerinin, özellikle Aden Limanı'nın, stratejik mevki olarak görülmesi, Yemen ve çevresini uluslararası ticarete ön plana çıkarmıştır (Zeydan 2004: 38). Aden Körfezi'nin, Hindistan güzergâhında olması ve Kızıldeniz ile Hint Okyanusu'nu birleştirme görevini Yemen'in üstlenmesi, onun strate-

jik konumunu güçlendirmiştir (Braudel 1993: 663–669). Aden'den başka Yemen'in Kızıldeniz sahilindeki Muha ve Hudeyde sahil kentleri ile Kamaran Adası da Yemen'in diğer jeo-stratejik bölgelerini oluşturmuştur (Sırma 1982: 430–433). Deniz ticaret rotasının 19. yüzyılda, yeniden Kızıldeniz üzerinde canlılık kazanması, Yemen'i bu güzergâhta istasyon ve önemli bir liman noktası haline getirmiştir. Bu nedenle Yemen, hem Hint Okyanusu'nda deniz trafiğini kontrol etmek hem de Kızıldeniz'e hükmetmek açısından büyük değer kazanmıştır.

Osmanlı Devleti'nin Güney Siyaseti: Yemen'de Hâkimiyet

Yavuz Sultan Selim, 1517 yılında Mısır'a yaptığı sefer sonucunda Memluk idaresine son vererek, Mısır'ı ele geçirmiştir. Yemen ise o yıllarda vilayet merkezi olarak Mısır'a bağlanmış ve Çerkez Beyleri tarafından idare edilmiştir. I. Selim, Mısır'ı ele geçirdiğinde, Yemen idarî anlamda Memlukların bir vilayeti olarak görülmekteydi (Yavuz 2002: 105). Mısır'ın Osmanlı idaresine geçtiği haberini alan Yemen emiri İskender, halkı Cami-i Kebir'de toplamış, Sultan Selim'in Mısır'ı aldığını ve kendisinin bağlılığını açıklamıştır. Ardından bağlılığın sembolü olan padişah adına hutbeyi okutturarak, Yemen'de Osmanlı idaresini başlatmıştır. Ancak Yemen'i idarî açıdan merkeze bağlama girişimleri, Kanuni döneminde gerçekleşmiştir (*Yemen Vilayet Salnamesi* 1308: 58).

Osmanlı Devleti'nin Yemen'i Alma Sebepleri

I. Süleyman'ın taht yıllarında Yemen'e yapılacak olan askerî seferlerin nedenlerine bakıldığında birçok gerekçe görülecektir. Bunlar;

- Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'nda Portekiz saldırıları,
- Portekiz'in deniz ticaret yollarını ele geçirmek arzusu,
- Portekizli komutan Albuquerque'nin (Saldanha 2011: 167-168), Aden'den kara yoluyla Medine'ye vararak, Hz. Muhammed'in naaşını çalıp, kutsal yerlerle takas etme hayaliyle hareket etmesi (Playfair 1970: 101),
- Hıristiyan saldırıları esnasında Osmanlı Devleti'nin Müslüman topraklarının hamisi konumunda olması,
- Osmanlı Devleti'nin ticarî faaliyet sahasını genişletmek niyetinde olmalarıdır (Özbaran 2004: 43).

Yemen'de Osmanlı İdaresinin Kuruluşu

Yukarıda belirtilen nedenler Osmanlı Devleti'ni, Yemen ve çevresinde hâkimiyetini güçlendirmeye ve Hindistan taraflarına yöneltmiştir (Yavuz 1983: 46). Aynı tarihlerde Hindistan kıyılarında bulunan Gücerat Hanedanlığı, Portekizlilere karşı topraklarını korumak için Osmanlı Devleti'nden yardım istemiştir (Abaza 1979: 3). Osmanlı Devleti bölgenin ticarî ve jeo-stratejik önemi ile Portekizlilerin saldırıları gibi nedenlerden ötürü Hindistan taraflarına sefere karar vermiştir. 1536 yılında gerçekleşen yardım talebini de dikkate alan Osmanlı Devleti, 27 Haziran 1538'te Hadım Süleyman Paşa komutasındaki 70 gemi ve 20 bin askerden oluşan donanmasını Süveyş'ten hareket ettirmiştir (Peçevi 1992: 160, Melzig 1943: 18).

Hindistan'a giden yol üzerinde, Yemen'e ait bazı yerler alındığı gibi Gücerat seferinden sonra da Yemen ve çevresinde askerî harekât yapılmıştır (Mustafa Nuri Paşa 1992: 100). Gücerat'a ulaşan Osmanlı donanması, buradaki Portekiz ablukasını kırmış; ancak istenen başarıyı elde edememiş ve geri dönmek zorunda kalmıştır. Dönüş yolunda, seferi başarılı kılmak adına Yemen'e askerî harekât düzenlenmesi düşünülmüş ve Yemen sahillerinde kara-ya çıkan Osmanlı ordusu, askerî müdahalelerle Yemen'i fiili olarak merkeze bağlamıştır (Traboulsi 2009: 49, Abaza 1979: 6). Yemen, İstanbul'dan atanan ve maaşları bizzat merkez tarafından verilen yöneticiler vasıtasıyla idare edilmiştir. Yemen halkının sosyo-ekonomik durumu, Osmanlı Devleti'nin burada teşkilatlanmasını farklı kıldığı gibi; Yemenliler, mizaçları gereği Osmanlı yönetimine zaman zaman ayaklanmışlardır (Yavuz 2002: 122). 1570 yılında Osmanlı idaresine karşı çıkan bir kitle, Yemen'in birçok sancak ve kazasında Osmanlı Devleti'nin idaresini kaybetmesine yol açmıştır. İsyanı bastırmakla görevli Koca Sinan Paşa, uzun uğraşlar neticesinde ve alınan askerî tedbirlerle Yemen'de yeniden Osmanlı hâkimiyetini kurmuştur (Blackburn 1979: 120, Peçevi 1992: 337-341) .

1628 yılına gelindiğinde Zeydiler, İmam Muhammed önderliğinde *Seyyidlik* davasıyla yeniden isyan etmişlerdir. 1635 yılına kadar süren bu ayaklanma neticesinde Yemen, Zeydi İmamların idaresine terk edilmiştir (Naima 1968: 1009-1010). Nüfuz kaybının yaşanmasında ve Yemen'de hâkimiyetin fiili olarak kaybedilmesinde Mısır'da yaşanan gelişmelerin de etkisi olmuştur. Zira Osmanlı Devleti'nin, Mısır'da etkinliği azalmaya başlayınca, Kızıldeniz ve çevresiyle gereği gibi ilgilenilmemiştir. İlgisizliğin sonucu olarak Yemen,

Osmanlı Devleti tarafından yeniden ele geçiriliş tarihi olan 1871 yılına kadar, İmam Mutahhar'ın soyundan gelenlere, terk edilmiştir (Mustafa Nuri Paşa 1992: 289).

Osmanlı Devleti, yerel idarecilere terk ettikten yaklaşık 200 yıl sonra, hukuken Yemen'in hâkimi olduğunu hatırlamıştır. Nitekim bu hatırlama, emperyalist Batılı güçlerin Yemen ve çevresini ele geçirmeye yönelik girişimleri nedeniyle olmuştur. Yemen'de idarenin yeniden kurulması için çeşitli girişimlerde bulunulmuşsa da 1871 yılına kadar başarı sağlanılamamıştır (Akalin 2015: 34). Yemen, 1871 yılına gelinceye kadar kâh valilik kâh mutasarrıflıkla yönetilmeye çalışılmıştır. 1871 yılında, Asir emiri Muhammed İbn Ayz isyan etmiş ve isyanı bastırmak için Mehmet Redif Paşa komutasındaki Osmanlı ordusu, Yemen'e gönderilmiştir. Yardımcılığında Ahmet Muhtar Paşa'nın olduğu Osmanlı ordusu, isyanı bastırma görevini üzerine almakla kalmayıp, diğer şehirleri de kontrol altına almak için harekete geçmiştir. Ahmet Muhtar Paşa, 1872 yılında, Hiraz civarında mukavemet eden İsmailîleri bastırdıktan sonra San'a'yı ele geçirmiş ve İmameti kaldırdığını ilan ederek, devlet idaresini tekrardan kurmuştur (Ahmet İzzet Paşa 1992: 89). Tanzimat'ın getirdiği bir takım idarî yeniliklerle Yemen, yeni baştan Osmanlı Vilayeti olarak düzenlenmiş ve Osmanlı idarî sistemindeki yerini almıştır.

Osmanlı İdaresinde Yemen Karasularında Korsanlık

Denizcilik tarihi kadar eski olan korsanlık, sınırlarının deniz ulaşmasının ardından Osmanlı Devleti'nin temel gündem maddelerinden birini oluşturmuştur. Mısır'ın ele geçirilmesinden sonra Akdeniz-Kızıldeniz güzergâhındaki deniz ticaretinin canlı tutulması ve bu ticaretten gelir amaçlanması korsanlık meselesinin önemini artırmıştır (İnalçık 2009: 157-159, Acıpınar 2013: 16-26, Öktem vd. 2011: 14). İlk olarak 1529'da Portekizlilere ait korsan gemilerinin Hindistan-Kızıldeniz ticaret rotasındaki gemilere saldırarak, onların mallarına el koymaları ve bazılarını da yakmaları Venedik'le birlikte Osmanlı'yı da olumsuz etkilemiştir (Özbaran 2004: 36). Bu gelişmeler karşısında Osmanlı Devleti, 1609 yılında Halil Paşa'yı, Kaptan-ı Derya olarak atamış ve Akdeniz ticaret rotasında saldırılarda bulunan korsan gemilerine karşı tedbirler almaya çalışmıştır (Acıpınar 2013: 7).

Osmanlı Devleti, önce Akdeniz ve çevresinde, daha sonra Kızıldeniz'e ve ardından da Hint Okyanusu üzerinde kontrol sağlamaya çalıştığı görül-

mektedir. Osmanlı Devleti'nin ilgili coğrafyadaki politikasını şekillendiren bölgelerden birinin de Yemen ve çevresi olduğu anlaşılmaktadır. Osmanlı Devleti'nin 19. yüzyıldan itibaren bölgeye yeniden dikkatini çevirmesi ile Akdeniz-Kızıldeniz güzergâhlarının kullanımının artması eş zamanlı gelişmelerden olmuştur. Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla Yemen'e bağlı limanlar, adalar, Babü'l-Mendeb Boğazı ve Aden Limanı, çok önemli stratejik mevki-ler haline gelmiştir. Bölgede artan siyasî ve askerî gelişmelere nazaran ticarî faaliyetler de artış göstermiştir. Tüm bunların yanında Akdeniz ile Hint Okyanusu arasında kavşak noktasına dönüşen Kızıldeniz ve Yemen karasularında korsanlık faaliyetleri diğer bir deyişle deniz haydutluğu da bu yoğunluğa göre artış göstermiştir.

İç Sorun Olarak Yemen Karasularında Korsanlık

Yemen sularında meydana gelen deniz haydutluklarının yerel düzeyde olanları oldukça sınırlı sayıdadır. Osmanlı Arşivi'nde yer alan kayıtlar 1902-1916 yıllarını içermektedir. Yerel boyutta ortaya çıkan gelişmeleri içeren ve genellikle Dâhiliye Nezareti kayıtlarından oluşan söz konusu belgelerden ilki, 18 Mayıs 1902 tarihinde tutulmuştur. Mektubî Kalemi evrakı olan bu belgeye göre; o yıllarda Yemen'de vali olan Hüseyin Hilmi Paşa, Sadaret'e çektiği telgrafta Hicaz ile Yemen arasında işleyen bazı gemilere korsanlar tarafından saldırılar yapıldığını bildirmiştir (BOA. DH. MKT. 510/18). Hüseyin Hilmi Paşa'nın gönderdiği bu telgraf, Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra meydana gelen korsanlık vakasıyla alakalı ilk Osmanlı kaydı olması açısından önemlidir. Belgede; Yemen ile Hicaz arasına çekilen telgraf hattının çalışma ekibini taşıyan gemiler ile Yemen'in Kızıldeniz açıklarında bulunan ve adalarla Yemen arasında ticaret yapan gemilerin, korsanlar tarafından ele geçirildiği aktarılmıştır. Osmanlı bandıralı beş gemiden ikisi, korsanlar tarafından yağmalanmış ve bunlara el konulmuştur. Diğer üç gemi ise kaçarak kurtulmuş ve Yemen sahillerindeki limanlara sığınmışlardır. Haydutlardan kurtulanların aktardıklarına göre; korsanlar sadece ticaret gemileri hedef almışlardır. İlgili belgeden anlaşıldığı kadarıyla, korsanların hem Osmanlı Devleti'nin Yemen karasularındaki hâkimiyetini baltalama hem de ticarî malları yağmalayarak, Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz'deki ticaretini aksatmaya yönelik faaliyette buldukları görülmektedir (BOA. DH. MKT. 510/18).

29 Mayıs 1902'de yine vali Hüseyin Hilmi imzalı ve Sadaret'e gönderilen ikinci bir telgrafta:

“Korsanların bu def'a da dokuzu Fersân Cezîresi ahâlî-i mutî'sine 'âid ve biri Musavva'dan eşyâ-yı ticâriyeyi hâmil on adet sanbûku nehb eyledikleri ma'rûzdur...” (BOA. DH. MKT. 510/18) ifadeleri bulunmaktadır.

Bir başka korsanlık vakası 10 Haziran 1902'de gerçekleşmiştir Memur ve askerlerden oluşan yolcularıyla, Hudeyde'ye gitmek üzere Muha ve Fazah limanlarından hareket eden iki gemi, deniz haydutları tarafından saldırıya maruz kalmıştır (BOA. DH. MKT. 522/72). Hudeyde açıklarında, Mücemele denilen mevkiye meydana gelen bu saldırıda, gemilerden birine korsanlar tarafından el konulmuş, bir Osmanlı subayı rehin alınmıştır (BOA. DH. MKT. 522/72). Yemen Valiliği'nin 11 Haziran 1902'deki telgrafında korsanların, Hudeyde civarında yaşayan “Zeranik” adlı bir kabileye mensup oldukları ve gemideki malları yağmaladıktan sonra subayı serbest bıraktıklarına değinilmiştir. Yemen Valiliği'nden gelen ve korsanlık olarak nitelenen yazılar, Dâhiliye Nezareti aracılığıyla Sadaret'e iletilerek, tedbir girişimlerinde bulunulmuştur. Ayrıca Yemen Valisi'nin alması gereken tedbirler görüşülerek, vilayette uygulanması muhtemel önlemler valiliğe iletilmiştir (BOA. DH. MKT. 522/72).

Dâhiliye Nezareti'ne gelen belgeden anlaşıldığı kadarıyla Zeranik adlı kabile, Hudeyde'de sahile yakın bir bölgeyi kendilerine mıntika seçmişlerdi. Kabile üyeleri, buldukları mevki itibariyle Kızıldeniz'de ticaret gemilerine saldırılar düzenlemişler ve esir olarak aldıkları kişileri soyduktan sonra serbest bırakmayı tercih etmişlerdi. Soyulan kişilerin devlet görevlisi yahut tüccar olmasına pek önem vermedikleri de aşikârdır. Zeranikli korsanlar, bu saldırıyı Muha'dan kuzey yönünde, Hudeyde'ye giden gemileri genellikle Gulayfika Burnu önünde sıkıştırarak gerçekleştirmişlerdi. Hudeyde açıklarında bulunan Hıyn-ı Marun ile Mücemele adlı bölgeleri ise saldırırken kullanmışlar ve bu bölgeler haydutlar açısından stratejik yerler olarak seçilmişti (BOA. DH. MKT. 552/46).

30 Temmuz 1902 tarihli başka belgede Yemen karasularındaki korsanlığın hem adaları hem de sahil boyunca yapılan ticaret trafiğini engellediği belirtilmiştir. Ayrıca telgrafta Şeharî ve Seyyid Ali Makbulî'ye ait gemilerin Kurfuda açıklarında demirliyken, İbn-i Gubeş ve adamları tarafından yağmalandığı da yazılmıştır. Söz konusu kişilerin belgeye yansımaları, onların ticaretle uğraşıyor olmalarından ileri gelmiştir. Çünkü gemileri yağmalanan tüccarların dışında, aynı kabile üyeleri tarafından, Hicaz ile Hudeyde ara-

sında ticaret yapan gemilerin de hedef alındığı iletilmiştir. Korsanlar ayrıca Kufuda açıklarında dolaşan balıkçı kayıklarına da el koymuşlardır (BOA. DH. MKT., 586/1).

8 Şubat 1903 tarihli diğer kayıttta, Yemen karasularında genellikle Hicaz Vilayeti'ne bağlı kabilelerin korsanlık faaliyetlerine yer verilmiştir. Babül-Mendeb Boğazı'ndan Cizan'a kadar Yemen Vilayeti'nin kontrolünde bulunan Kızıldeniz ve sahillerinde, Hicaz'da bulunan Eşraf kabilesi ile Yemen'deki Beni Mervan adlı kabileler en etkilileri olarak belirtilmiştir. Bu kabileler mizaçları gereği, Kızıldeniz'de saldırı, yağma ve çapul gibi korsanlık hareketlerinde bulunmaktaydılar. Yazıya göre; Yemen Vilayeti'nin, Hicaz Vilayeti'yle ortak hareket ederek, haydutların faaliyetlerinin engellemesi gerektiği tavsiye edilmiştir. Öyle anlaşılıyor ki, Yemen'de haydutlarla başa çıkmak için yetki ve harcamaların paylaşılması sorun haline gelmiştir. İlgili evrakta alınan tedbirlerle beraber Osmanlı Devleti'nin daha ne gibi müdahalelerde bulunabileceği belirtilmiştir (BOA. Y. MTV. 240/34).

Korsanlıkla ele geçirilen mallar, korsanlık yapan kabilelere faydalı olunca, bu kez hac için Kutsal Beldelere gidip-gelen araçlar, haydutların hedefi haline gelmeye başlamıştır. Nitekim Kızıldeniz'de başlayan korsanlık faaliyetlerinin zamanla karaya da sirayet ettiği görülmüştür. Denizde gemilerden elde edilen kazançlar, karada etkili olan kabileleri daha da cesaretlendirmiş ve yağma sayesinde elde ettikleri bazı malzemelerle karada faaliyet alanlarını artırmışlardır. Ayrıca bu haydutlar, kaçak yollarla bazı malları Yemen'e sokarak bunun hem ticaretini yapmışlar hem de mali olanaklarını güçlendirmişlerdir. Bu sayede kara yoluyla yolculuk yapan kabileler de denizlerde haydutluk yapan kabilelerin hedefi haline gelmişlerdir (BOA., DH. İD. 90/22).

Uluslararası Sorun Haline Gelen Deniz Haydutlukları

Yemen sularındaki korsanlık faaliyetleri, sahil kesiminde ve stratejik noktalarında bulunan kabileler tarafından yürütülmüştür. Kabilelerin, Osmanlı Devleti'nin denizlerdeki hukukunu ihlal eden faaliyetleri yabancı bandıralı gemilere yönelince Osmanlı Devleti, Kızıldeniz'de, Batılı devletlerle karşı karşıya gelmiştir. 1899'da yaşanan bir vaka Osmanlı Devleti ile İtalya'yı karşı karşıya getirmiştir. Yemen'in "Sabya" olarak adlandırılan bölgesine yakın bir yerde, İtalya bandıralı "Kaduta-Caduta?" isimindeki gemi saldırıya uğramıştır. Yazılanlara göre; Kaduta, Osmanlı Devleti bandırası taşıyan bir

gemi tarafından sıkıştırılmış, içerisindeki ticarî mallar yağmalanmış, gemide bulunanlar bir sandala bindirilerek rehin alınmış ve adı geçen gemi, bir gülleyle vurularak batırılmıştır (BOA. DH. MKT. 2184/35).

8 Mart 1899'da, yaşanan ikinci haydutluk vakasında yine aynı devletler karşı karşıya gelmiştir. "Muhafız" isimli İtalya bandıralı gemi, Moha açıklarında saldırıya uğramıştır. İtalya, derhal harekete geçerek, İstanbul'daki elçiliği aracılığıyla Osmanlı Devleti'ne uyarıda bulunmuştur. Verilen ültimatonda; İtalya, Osmanlı Devleti'nin, Yemen karasularında haydutlara karşı tedbir almadığından bahsetmiştir. Ayrıca vatandaşlarının uğradığı zararı, Osmanlı Devleti'nin karşılamadığı takdirde, savaş gemilerini bölgeye sevk edeceğini bildirmiştir (BOA. DH. MKT. 2184/35).

İtalya'nın 6 Mayıs 1899'da Hariciye Nezareti'ne gönderilen bir başka şikâyet; İtalya bandıralı Server Ahmet Ağ'a'a ait olan "El-Aman" isimli geminin, Musavva yakınlarında bir Osmanlı kruvazörü tarafından durdurulduğu ve gemide bulunan yolcuların para ve mallarının gasp edildiği, iddia edilmiştir (BOA. DH. MKT. 2204/55). Belgede durum şu şekilde kaleme alınmıştır:

Server Ahmed Ağ'a'a 'aid ve İtalya bayrağını hâmil 'El-Aman' namındaki senbûkun humûlesiz olarak 'Musavvada 'Jâkûk' cezâ'irenin cihet-i şarkîyesinden gelmekte iken bir Osmanlı kruvazörünün süvârisi tarafından bi't-tevkif 'Guvmâ' ceziresine isâl ve tâ'ifesinin yedinde bulunan 140 dolar ile derûnundaki yolcunun 12 İngiliz lirası alındıktan sonra kendileri orada terk... (BOA. DH. MKT. 2204/55)

Anlaşıldığı kadarıyla İtalya bu iddiasıyla, Osmanlı Devleti'ni uluslararası ortamda zora sokmayı ve kendisine siyasi bir manevra alanı oluşturmayı amaçlamıştır. Çünkü iddiaya göre İtalyan gemisi, Osmanlı ordusuna ait bir savaş gemisi tarafından soyulmuştur. Kruvazörün savaş gemisi olduğu düşünülecek olursa, o günkü şartlar dâhilinde tam donanımlı savaş gemisinin Osmanlı Devleti dışında yerel kabilelere ait olması mümkün gözükmemektedir. Dolayısıyla devlete ait bir gemiyle haydutluk yapıldığı iddiası, Osmanlı yönetimini derhal harekete geçirmiş ve Yemen Vilayeti'nden gerekli araştırmanın yapılması istenilmiştir (BOA. DH. MKT. 2212/23). Kruvazöre, korsanlık hususunda herhangi bir emir verilmediği yapılan tahkikattan anlaşılmaktadır.

1899 yılından iki yıl sonra, Osmanlı Devleti'ni çok daha farklı bir durumla karşı karşıya getiren korsanlık vakası yaşanmıştır. 16 Ekim 1901 tarihinde meydana gelen olayda, İngiltere'nin manda idaresi altındaki Aden'den, Dâli kabilesine bağlı İngiliz bandıralı bir gemi, Yemen sahillerine gelerek, ticaret yollarının güvenliğini tehlikeye atacak faaliyetlerde bulunmuştur (BOA. MV. 103/12). Sahil muhafazası tarafından gemiye el konulmuş ve Dâli kabilesine bağlı bu gemi, Celile limanına çekilmiştir. Tahkikattan, Dâli emirinin gemiyi bilinçli bir şekilde Kızıldeniz açıklarına göndererek, Yemen karasularında İngiliz müdahalesine meydan verecek bir girişimde bulunduğu tespit edilmiştir (BOA. MV. 103/12).

İngiltere'yle yaşanan bu sorundan yaklaşık bir yıl sonra Yemen karasularında bu kez, Osmanlı Devleti ile Fransa karşı karşıya gelmiştir. Dâhiliye Nezareti'ne gelen 25 Haziran 1902 tarihli telgrafta, Hudeyde açıklarında, Zabin Adası'nda fener inşa etmekte olan Fransız müteahhit ve çalışanlarına korsanlar tarafından saldırı düzenlendiği belirtilmiştir (BOA. DH. MKT. 531/62). Yemen'deki Fransız Konsolosluğu tarafından bu saldırı protesto edilmiş, Osmanlı Devleti'nden benzeri girişimlerin engellenmesi istenilmiş ve önlenmediği takdirde meydana gelebilecek kayıplardan Osmanlı Devleti'nin sorumlu tutulacağı yönünde ultimatö verilmiştir.

Yaşanan korsanlık veya deniz haydutluğu hadiselerinin, Batılı devletlerle Osmanlı Devleti arasında diplomasi krizlerine yol açtığı aşîkârdır. Ancak Osmanlı Devleti'nin aldığı tedbirlere bakıldığında, devletin, meselede etkili olduğunu söylemek pek mümkün değildir. Zira korsanlık meselesinde, en çok sorun yaşanan devletlerden biri olan İtalya, Yemen'e, korsanların faaliyetlerini önlemek amacıyla asker çıkaracağı yönünde uyarılarda bulunmuştur (BOA. Y. PRK. BŞK. 67/32). Hatta ikazla yetinmeyen İtalya, savaş gemilerini Yemen önlerine göndererek haydutlarla bizzat mücadele etmenin yollarını aramıştır (BOA. Y. PRK. BŞK. 67/37). Yemen Vilayeti'ne Miralay Rıza ve Kaymakam Rüşdî Beyler tarafından çekilen 30 Ekim 1902 tarihli telgraflarda, İtalya bandıralı bir savaş gemisinin Mîdî önlerine gelerek, İtalya namına Osmanlı Devleti yetkililerinden bazı isteklerde bulunduğu belirtilmiştir (BOA. Y. PRK. UM. 60/79). İsteklerinin gerçekleşmemesi halinde Mîdî sahilindeki yerleşim alanlarının bombalanacağı tehdidinin ortaya atılmış olması, meselenin, Osmanlı Devleti tarafından ciddiyetle ele alınmasına sebep olmuştur. Ayrıca İtalyanlar, Osmanlı Devleti'nden korsanlar/deniz

haydutları hakkında takibat yapılmasını istediği gibi; Midî Şeyhi Tahir başta olmak üzere yakalanan haydutlarının kendilerine teslim edilmesini istemiştir. Osmanlı Devleti'nden tazminat talep edilmiş ve orada bulunan gemilerin kendi idarelerine terk edilmesi şartı koşulmuştur (BOA. Y. PRK. UM. 60/79). 7 Temmuz 1903 tarihli Dâhiliye Nezareti'ne gelen başka yazıda, İtalyan gemilerinin Yemen sularında olduğu ve bazı korsanların tutuklanarak İtalyanlara teslim edildiğini içeren bilgiler verilmiştir (BOA. Y. MTV. 264/117). 26 Eylül 1904 tarihli belgede ise Osmanlı idaresindeki kayıkların korsanları koruduğu gerekçesiyle, İtalya savaş gemilerinin kayıkçıları topa tuttuğu yönünde bilgiler aktarılmıştır (BOA. Y. MTV. 264/117).

Yukarıdaki bilgilerden, İtalya'nın, vatandaşlarına ait gemilere yönelik saldırıları bahane ederek Osmanlı Devleti'nin içişlerine karıştığı anlaşılmaktadır. Çünkü devletlerarası hukuk gereği, haydutların tabiiyeti nedeniyle Osmanlı Devleti kanunlarına göre yargılanmaları gerekmektedir. Oysa İtalya, savaş donanması kumandanını, Osmanlı idarecilerine göndermiş ve bu eylemiyle diplomasi hukukunu hiçe saydığını göstermiştir. Hüseyin Hilmi Paşa'nın gönderdiği Miralay Rıza Bey ile İtalya donanma kumandanı arasında yapılan görüşmelerde; İtalya'nın istekleri kabul edilmiş ve mesele diplomasi sorunu haline gelmeden bertaraf edilmeye çalışılmıştır. Ancak yetkisi dışında olduğu gerekçesiyle Miralay Rıza ile İtalyan kumandan arasındaki anlaşma, Bâbîâli tarafından uygun görülmemiştir. Osmanlı Devleti, İtalya'nın isteklerinden bir kısmını siyasi, askerî ve ekonomik durumun genel konjonktürü nedeniyle yerine getirerek, günü kurtaracak tedbirlere başvurmuştur (BOA. Y. MTV. 289/78). Osmanlı Devleti böyle davranarak, Yemen'de muhtemel bir Osmanlı-İtalya nüfuz mücadelesi yaşamaktan, diplomasi usulleriyle, uzak durmaya çalışmıştır. İtalya'nın gönderdiği gemiler, Osmanlı Devleti'ni Yemen'deki hakimiyetini zora sokmuş ve İtalya'nın verdiği ultimatom günün idarecileri tarafından zoraki kabul edilmiştir. Bu gelişmelerden, sömürge ve yeni yerler arayışında olan İtalya'nın, Trablusgarb'dan önce hedef olarak Yemen'i gözüne kestirmiş olduğu izlenimi de çıkmaktadır.

İtalya ile olan gerginlik 1905 yılındaki belgelere yansımaya devam etmiştir. Çünkü İtalya, sömürge arayışlarının adresi olarak Yemen'i görmüş ve buraları çeşitli bahaneler ileri sürerek müstemleke yapmanın gayretine girmiştir. 25 Nisan 1905 tarihli belgede; Kızıldeniz'de iki İtalya bandıralı geminin, kabile üyesi oldukları söylenen haydutlar tarafından saldırıya uğradıkları

rı aktarılmıştır (BOA. DH. MKT. 949/47). Özellikle deniz haydutlarına yahut korsanlara karşı, güvenliğin olmadığı sularda kendi tedbirini almak isteyen İtalya ve İngiltere gibi ülkeler, zaman zaman korsan takibi altında Osmanlı vatandaşlarına ait gemilere saldırılar düzenlemişlerdir. Dolayısıyla sadece Osmanlı Devleti'nin hâkimiyet sahasındaki haydutlardan kaynaklanan meseleler devleti uluslararası platformlarda zor durumda bırakmamıştır. Osmanlı Devleti, Batılı devletlerin siyasî ve ticarî politikalarından kaynaklanan diplomatik krizler yaşamıştır. 18 Ağustos 1903 tarihli belgede, buna benzer bir vakanın izlerini sürmek mümkündür: Osmanlı Devleti'ne ait bir gemi, İngiliz gemileri tarafından Yemen açıklarında sıkıştırılmıştır. Yaşanan gelişmeler, Hudeyde İngiliz Konsolosluğu'na sorulduğunda, "İngiliz askerlerinin yanlışlık yaptığı..." yönünde cevapla geçiştirilmiştir. Yaşananlar İngiltere'nin İstanbul Elçiliği'ne bildirilmiş ve olay, Osmanlı Devleti tarafından sadece protesto edilmiştir (BOA. DH. MKT. 643/40). Londra Sefâreti'nden Hariciye Nezareti'ne gönderilen 24 Ocak 1903 tarihli yazıda sorunun, Osmanlı askerini taşıyan geminin bayraksız yola çıkmasından kaynaklandığı belirtilmiştir. Osmanlı gemisine kurusıkı ateş eden İngiliz gemisi, kendilerine silahla karşılık verildiği için gemide bulunan Osmanlı askerlerini de uyarılmıştır. İngiliz gemisinin bayrağı olduğu halde Osmanlı askerinin karşılık vermeyeceği düşünülmüş ve asker uyarılmıştır (BOA. DH. MKT. 643/40). Ancak Osmanlı idarecileri tarafından İngiliz gemisinin Osmanlı sularında ne işi olduğu hususunda bir girişimde bulunulmadığı dikkat çekmektedir.

Durumu kendi lehine çevirmesini bilen İngiltere, Osmanlı Devleti'yle yaşadığı her siyasî krizde olduğu gibi bu olayda da Osmanlı yönetimini suçlamıştır. Nitekim İngiltere, kruvazörünün manevrasını yerinde bularak, Osmanlı askerini taşıyan gemiden ateş açılmasının doğru bir hareket olmadığı, İngiltere'nin İstanbul Elçiliği tarafından ultimatomla belirtilmiştir (BOA. DH. MKT. 643/40). Osmanlı Devleti şikâyetçi iken bir anda şikâyet edilen devlet durumuna düşmüştür. Dolayısıyla meydana gelen basit bir olay diplomasi krizine dönüşmüştür. Anlaşmazlık, Osmanlı idarecilerinin alttan almasıyla çok fazla büyümemiş ve Yemen Vilâyeti böyle vakaların yaşanmaması için gerekli tedbirlerin alınması yönünde uyarılmıştır (BOA. DH. MKT. 643/40).

Osmanlı Devleti'ni diğer devletlerle korsanlık nedeniyle Yemen'de karşı karşıya getiren son gelişme, 1 Aralık 1907 tarihinde Meclis-i Vükelâda gö-

rüşmelere konu olmuştur. İlgili meclise ait belgede, Yemen açıklarında bulunan Fersan Adası yakınlarında “Filorin” adlı bir İngiliz gemisinin karaya oturmasıyla, adı geçen geminin bölgedeki korsanlar tarafından kolaylıkla yağmalandığı belirtilmiştir. Meclis-i Vükelâda alınan kararda benzeri olayların engellenerek, gerekli tedbirlerin alınması yönünde Yemen Valiliği'nin uyarılmasıyla yetinilmiştir (BOA. MV. 117/74).

Denizlerde Haydutluğa Karşı Osmanlı Devleti'nin Aldığı Tedbirler

Osmanlı Devleti, deniz yollarına sahip olmakla yürütülen ticarî faaliyetlerden payına düşeni alırken, sınırları dâhilinde meydana gelebilecek ve dış devletlerin müdahalesine yol açabilecek gelişmeleri önlemeye çalışmıştır.

Çalışmanın ana perspektifinden bakıldığında, alınan ilk tedbirin Dâhiliye Nezareti'nden Sadaret'e gönderilen 21 Mart 1891 tarihli yazıya konu edildiği görülmektedir. Esasen buradaki mesele doğrudan Yemen Vilayeti'ni ilgilendirmese bile Yemen ekseninde gerçekleştiğinden, Yemenle dolaylı olarak ilişkilendirilmiştir. Çünkü Babü'l-Mendeb Boğazı'nda alınacak olan tedbir, Süveyş ve Mısır'ı nasıl ilgilendiriyorsa yine Süveyş ve Mısır'ın Kızıldeniz'e bakan sahillerinde alınacak tedbirler de bir o kadar Yemen'i ilgilendirmiştir. Bunlara ek olarak, ilgili belgeden, Osmanlı Devleti, Necid ve Lahsa gibi yerlerin sahillerini güçlendirmek için çeşitli girişimlerde bulunduğu, tespit edilmiştir. Bunlar arasında önceliği idarî yapılanmaya veren Osmanlı Devleti, böylelikle hem varlığını devam ettirmenin hem de güvenliği sağlayacak yeni idarelere görevliler tayin ederek, varlığını pekiştirmenin yollarını aramıştır (BOA. DH. MKT. 1820/69).

Yemen'e yakın yerlerin yanı sıra Akabe Körfezi'nin girişinde bulunan adalarda da Kızıldeniz'in güvenliğini sağlamak için askerî önlemlerin alındığı görülmektedir. Mesela Sadaret'e sunulan 4 Aralık 1892 tarihli yazıda, Akabe Körfezi'nin girişinde bulunan Tiran Adası, mevki itibarıyla stratejik bir nokta olarak tespit edilmiştir. Adada bir karakol inşa edilerek, ticaret gemilerinin güvenliğinin sağlanması amaçlanmıştır. Ayrıca korsan/haydut saldırılarına karşı tedbir almak için adada asker bulundurulması da öngörülmüştür (BOA. DH. MKT. 2027/46).

Yemen Vilayeti'ne gönderilen, 2 Ağustos 1892 tarihli diğer yazıda, Hudeyde ile Muha arasında bulunan Sagir Adası'nın, stratejik bir değere sahip olduğu belirtilmiştir. Kızıldeniz'de, gemilerin, güvenli bir şekilde yolculuk yapma-

ları için adanın en müstahkem yerine bir karakol inşa edilmesi, vilayete emredilmiştir. Ayrıca burada jandarma bulundurularak, bunların sahilde nöbet tutmaları ve deniz ticaretinde güvenliği sağlayabilmeleri için bu jandarmalara iki sanbuğun tahsisi gündeme gelmiştir (BOA. DH. MKT. 1982/1).

1898-1900 yılları arasında Osmanlı Devleti, Yemen ve çevresine ilgisini artırmıştır. Aynı yıllarda Basra ve çevresinde de önlemlerini artırmaya devam etmiştir (BOA. DH. MKT. 2094/25). Örneğin Midî ve El-Vesim iskeleleri tamir ettirilerek, Osmanlı Devleti'nin sulardaki etkinliği artırılmaya çalışılmış ve buralarda deniz güvenliğini kontrol altına alacak karakollar kurulmasına karar verilmiştir (BOA. DH. MKT. 2283/24). Daha sonra artan öneme binaen Osmanlı Devleti, Babü'l-Mendeb'den Hicaz'a kadar olan sahil şeridini ve deniz rotasını güvenli hale getirmiş ve korsanlara karşı tedbir almıştır (BOA. DH. MKT. 2283/127).

Bâbiâli, 1900 yılında Yemen'de bulunan Yedinci Ordu'dan iki subay ve İstanbul'dan gönderilecek olan iki Bahriye Nezareti memurundan oluşan bir heyetle, bölgede etkinliğini artırmanın yollarını araştırmıştır. Yemen'de çalışacak olan heyete; Yemen sahillerinin güvenliğinin sağlanması için keşif yapılması, yeni yapılacak kışla ve karakolların mevkilerinin tespit edilmesi ve devriye için gönderilecek gemilerin görev yerlerinin belirlenmesi gibi talimatlar verilmiştir (BOA. DH. MKT. 2312/49, 2403/86, 2416/69). Meclis-i Vükela'da yapılan görüşmeler neticesinde; Osmanlı Devleti idaresinde bulunan sahillerin korunması için gerekli vapurların gönderilmesi de kararlaştırılmıştır. Ancak Osmanlı Devleti, sahillerini korumak için göndereceği gemilerin yakıtları ve bunların yapacağı masraflar hususunda sıkıntıya düşmüştür. Belgelerden, gemilerin her türlü ihtiyacının karşılanması üzerinde önemle durulduğu anlaşılrsa da hangi yollarla bu ihtiyaçların temin edildiği şimdilik belirsizdir (BOA. MV. 101/60). Alınan bu tedbirlerin yanı sıra korsan faaliyetlere konu olan iskelelerde defterhaneler kurularak, Yemen'e uğrayan gemiler ve limanlara girip-çıkan mallar kayıt altına alınmaya başlanmıştır (BOA. Y. MTV. 240/34).

1902 yılında Serasker Rıza imzasıyla gönderilen bir yazıda, Yemen sahillerinde korsanlara karşı karadan mücadele etmek için asker sevk edildiği belirtilmiştir. Osmanlı askerleri ile korsanlar arasında, sahillerde çatışmalar olduğu ve korsanlara karşı denizden yeterli tedbir alınmamış olması nedeniyle bir netice alınmadığı yazıda ifade edilmiştir. Hem korsanların faali-

yetlerini önlemek hem de korsanları bahane ederek Yemen karasularını ihlal eden yabancı savaş gemilerine fırsat vermemek için bölgeye acilen gemiler talep edilmeye devam etmiştir (BOA. Y. MTV. 231/49). Bölgedeki idarecilerin hassasiyetlerini gösteren bu ifadelerin üzerine Osmanlı yönetimi derhal harekete geçmiştir. Bahriye Nezâreti; İskender, Kilidü'l-Bahr korvetleri ve Ziver, Deryâ, Nürü'l-Bahr vapurları ile Perâ ve Galata istimbotlarından oluşan donanmasını Kızıldeniz ve Yemen'e sevk etme kararı almıştır. Hatta gemilerin tamiri için Kamaran Adası'nda tersane bile kurulmuştur. Böylelikle herhangi bir deniz aracının arızalanması halinde İstanbul'daki tersanelere gönderilmesi yerine bizzat orada tamir edilerek, arızalanan gemileri bir an evvel kullanıma hazır hale getirilmesi amaçlanmıştır (BOA. DH. MKT. 2283/127, Y.MTV. 231/49).

1900'lerden itibaren Osmanlı idaresi, Kızıldeniz'de varlığını iyiden iyiye hissettirmeye başlamıştır. Zira Yemen açıklarında bulunan Kamaran Adası ve Hudeyde sahilinde birer tersanenin yapılması bunu göstermektedir. Bu tersanelerin, Yemen sahillerinin ve Kızıldeniz'deki deniz güzergâhının korunması için gönderilen gemilerin arızalarının giderilmesi amacıyla her türlü teçhizatla donatıldığı bilinmektedir. Meclis-i Vükela'da, Yemen'den gelen 17 Haziran 1903 tarihli yazının görüşmelerinde, Yemen'e gönderilen gemiler ve karadan alınan askerî tedbirler sayesinde, korsanların faaliyetlerinde bir azalma olduğuna değinilmiştir (BOA. MV. 106/81). Mecliste görüşülen yazıda; Yemen Vilayeti'ne gönderilen gemilerin aldığı tedbirler sayesinde; "Korsanlık kâmilin mahv ve izâle edildiği...", yönünde iyi haberler aktarılmıştır. Ayrıca gönderilen gemilere ek olarak, üç vapur daha gönderilirse Osmanlı Devleti'nin buradaki nüfuzunun iyice artacağı da ifade edilmiştir. Fakat ilgili gemilerin alınması ve mevcutların onarılması için durumun Bahriye Nezareti'ne havale edilmesiyle yetinilmiştir (BOA. MV. 106/81, Y. MTV. 240/34).

1900'lerden itibaren Osmanlı Devleti'nin bölgeye olan ilgisinin arttığını gösteren bir diğer uygulama da korsanların yolcu gemilerine saldırılarını engellemek ve Osmanlı Devleti'nin iç huzurunu sağlamak için Hudeyde Limanı ve çevresinde bulundurulmak üzere bir polis kayığı alınmasından anlaşılmaktadır (BOA. DH. MKT. 824/53). İlerleyen yıllarda Yemen karasularının korunması için gönderilen vapurların kömür temini ve tamirleri için kereste ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Yemen Vilayetinin gelirlerinden gerekli ihtiyaçlar giderilmiştir (BOA. DH. MKT. 751/39, 522/72).

Yemen ve açıklarında korsanlık faaliyetlerinin, genellikle Yemen'e bağlı kabilelerden kaynaklandığı bilinmektedir. Nitekim bunlar yolcu ve ticaret gemilerine saldırdıkları gibi Yemen'de Osmanlı idaresini tanımayan kişilere, kaçak yollardan silah bile temin etmişlerdir (BOA. Y. PRK. ASK. 229/50). Kaçak yollardan silah ticareti yapan ve bunu Yemen Vilayeti'nin içlerine kadar ulaştırılan korsanlara karşı; denizden vapurlar göndererek, çeşitli sahil ve adalara karakollar inşa ederek tedbirler almaya çalışan Osmanlı Devleti, korsanlığa karşı kısmen etkili olmuştur (BOA. Y. PRK. ASK. 230/92).

Osmanlı Devleti, yaşanan haydutluk vakalarından her ne kadar haberi olmuş ve çeşitli tedbirler almış ise de 1900'lerden sonra kendi hâkimiyetindeki sularda benzeri vakalara sıkça rastlanılması, alınan önlemlerin yetersizliğini de ortaya koymuştur. Korsanların İngiltere, İtalya ve Fransa gibi devletlerin gemilerine saldırmaları karşısında alınan tedbirlerin yetersizliği Osmanlı idarecilerini farklı yöntemler bulmaya itmiştir. Örneğin 1902'de İtalyan gemisinin saldırıya uğraması nedeniyle tazminat meselesi doğmuştur (BOA. DH. MKT. 586/1, 2184/35). İdareciler sorun yaşamamak adına İtalya'ya tazminat ödemiş ve haydutları yakalayarak, İtalya'dan gönderilen kruvazör kumandanına teslim ederek meseleyi çözmeye çalışmıştır (BOA. Y. MTV. 240/34). Bir başka yöntem ise şu şekilde gelişmiştir: Kızıldeniz'e askerî teçhizatlı gemiler sevk etmiş, korsanlık yapan kabilelere karşı karadan asker göndermiş ve sahillere karakol yaparak önlem almaya çalışmıştır. Yakalanan korsanlar tutuklanarak gemileri imha edilmiştir. Bazı korsanların ilgili devletin isteği ve ısrarları üzerine yargılanmaları için yabancı devletlere teslim edilmiştir (BOA. Y. PRK. BŞK. 67/37). İngiltere, İtalya ve Fransa gibi devletlerle yaşadığı sorunları tazminat ödeyerek atlatan Osmanlı Devleti zaman zaman ilgili devletlerle silahlı çatışmanın eşiğine bile gelmiştir (Yeşilyurt 2011: 179-185).

Neticede Yemen karasularında Osmanlı Devleti'nin aldığı tedbirlerin yukarıdakilerle sınırlı kaldığı söylenilebilir. Yaklaşan I. Dünya Savaşı'ndan dolayı Yemen sahillerini yönetsel açıdan altı bölgeye ayıran Osmanlı Devleti, buların korunması için sadece idarî ve askerî önlemlerle yetinmek zorunda kalmıştır (BOA. MV. 148/48, 149/33). Büyük Harp'in yaşandığı yıllarda ise seferberlikten muaf tutulan Yemen ve karasuları İngiltere tarafından abluka altına alınmıştır (Kızılkaya vd. 2015: 82, Nizamoğlu 2013: 133).

Sonuç ve Değerlendirme

Osmanlı Devleti, Yemen'de hâkimiyetini kurduktan sonra güney politikasını Mısır-Yemen hattı üzerinde oluşturmuştur. Söz konusu bu politika bazı zamanlarda sınırları dâhilinde gerçekleşen olaylarla şekillendiği gibi bazen de başka devletlerin girişimleri nedeniyle farklı bir seyir izlemiştir. Yemen karasularına korsanlık yahut diğer bir ifadeyle deniz haydutluğu Osmanlı Devleti'nin bu politikasında değişikliğe yol açmıştır.

Korsanlık meselesi hali hazırda dinamizmini koruyan bir olgudur. (Çünkü belirttiğimiz bölgede herhangi bir devlete bağlı olmaksızın haydutluk faaliyetleri günümüze kadar süregelmiştir.) Ancak korsanlık teriminin ele alınan dönem itibarıyla günümüzden farklı bir anlam taşıdığı görülmüştür. Nitekim Osmanlı Devleti döneminde, bir devletin emri veya bayrağı altında gerçekleştirilen yasal bir eyleme korsanlık denilirken; bu kavram günümüzde, bandırası belli olmayan ve herhangi bir devletin emri olmaksızın denizlerde yapılan saldırılara verilen isim olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu nedenle her ne kadar üzerinde durulan bu çalışmadaki vakalar, Osmanlı belgelerine korsanlık olarak yansımış olsa da gerçekleşen olayların deniz haydutluğu olduğu kanaatini ortaya çıkarmıştır.

Yemen'in Kızıldeniz'e bakan karasuları, Babü'l-Mendeb Boğazı'yla Hint Okyanusu'ndan ayrılarak kuzeyde Hicaz Vilayeti'nin sınırlarına kadar uzanmıştır. Bu hat içerisinde meydana gelen korsanlık vakaları Yemen'in köklü kabileleri tarafından yapılmıştır. Yemen'deki kabilelerin otorite tanımayan tavırları, Osmanlı yönetimini hem iç politikada hem de dış politikada zora sokmuştur. Çalışmanın ana temasından da çıkarılacağı üzere Dâhiliye Nezareti'nin olaylarla ilgilenmesi, korsanlık faaliyetlerinin bir iç mesele gibi algılanmasına neden olmuştur. Buna rağmen deniz haydutluğu meselesi sadece Dâhiliye Nezareti ilgilendirmemiş, silsile halinde Bahriye'den Maliye'ye varıncaya kadar birçok kurumu etkilemiştir. Dolayısıyla iç sorun olarak başlayan bir vaka uluslararası boyut kazanmıştır.

Çalışmanın geneline bakıldığında ise deniz haydutlarının, Osmanlı Devleti'ne veya diğer Müslüman bir devlete ait gemilere daha az saldırdığı görülmüştür. Buradan, Osmanlı Devleti'nin meydana gelen deniz haydutluğu faaliyetlerinden, diğer devletlere oranla daha az etkilendiği sonucu çıkarılmaktadır. Bu mevcut çalışmadan çıkarılan sonuca göre Yemen sahillerinde, günümüzde işlevselliğini kaybetmiş; ancak Osmanlı döneminde aktif olarak

çalışan, Fazah ve Muha gibi limanlar tespit edilmiştir. Bu tespit, Osmanlı Devleti zamanında bölgedeki ticari canlılığı göstermesi açısından önemlidir.

Osmanlı Devleti'nin zaman zaman bu vakalardaki yetersizliği de çalışmanın neticesinden rahatlıkla çıkarılabilir. Yemen Vilayeti ile Hicaz Vilayeti arasındaki yetki sorunu, gerekli tedbirlerin zamanında alınamamasında etkili olmuştur. Ayrıca vakaların çoğunun, Hudeyde Sancağı açıklarında gerçekleşmesi, Osmanlı Devleti'nin Yemen'deki nüfuzuna en güzel örnektir. Çünkü Osmanlı döneminde Hudeyde limanı, Yemen'in en önemli sevk noktalarından biri idi. Yemen'e asker gönderildiğinde, Hudeyde limanı Yemen'e giriş-çıkış noktasını oluşturmuştu. Yani Hudeyde, Osmanlı Devleti'nin en hareketli ve etkili olduğu stratejik mevki idi. Dolayısıyla Osmanlı Devleti'nin idaresinin en güçlü olması gereken bölgeye bir noktaya yakın sularda yapılan korsanlıklar devletin otoritesine de gölge düşürmüştür.

Yemen karasularında meydana gelen bu faaliyetler, Yemen'in iç kesimlerinde Osmanlı idaresini uğraştıran isyanlara da zemin hazırlamıştır. Nitekim korsanlar gasp ettikleri malları ve silahları, bir şekilde isyana meyilli kabilelere ulaştırmışlardır. Bu silah ve ürünler, Osmanlı Devleti'ne karşı çıkan Yemen isyanlarında kullanılmıştır.

Yemen ve çevresinde 1800'lerden itibaren denizlerde yoğun bir uluslararası faaliyet söz konusudur. Osmanlı Devleti'nin, denizlerde kanun tanımaz haydutların hareketlerini dikkate almaması veyahut bu faaliyetler karşısında gerekli tedbirleri zamanında alamaması, devlete diplomatik krizler yaşatmıştır. Örneğin İtalya'nın savaş gemilerini Yemen açıklarına göndermesi, İtalya'nın sömürge ve yeni pazar arayışları nedeniyle Osmanlı topraklarına yöneldiği zamanlara denk gelmiştir. Hem ilgili devletlerin politikalarının manevra alanı olması hem de korsanların Avrupalı Devletlere ait gemilere saldırı yapmaları, Osmanlı Devleti'ne karşı yürütülen emperyalist siyasete alet olmasını sağlamıştır. Ayrıca bu saldırılar, Avrupalı devletlerin, sadece Osmanlı Devleti'yle değil aynı zamanda bölge üzerinde birbirleriyle olan mücadelelerini de gün yüzüne çıkarmıştır. İtalya'nın savaş gemilerini göndermesine karşılık bölgede çıkarı olan İngiltere'nin tedbir alması ve Osmanlı yönetimini desteklemesi bu duruma gösterilecek en bariz örnektir. Yabancı bir devletin korsan takibi bahanesiyle Süveyş Kanalı'nı geçip, Yemen önlerine kadar gelmesi, Osmanlı Devleti'nin denizlerdeki hâkimiyet sahasının daraldığına da gözler önüne sermektedir. Dolayısıyla ani baskınlar ve deniz

üzerinden yapılan abluka girişimleri, yabancı bir devletin, kanalı çok rahat geçtiğini ve Osmanlı karasularını ihlal ettiğini gösterdiği gibi Osmanlı idaresinin ilgili güzergâhta etkisini yitirdiğinin göstergesi olmuştur.

Osmanlı Devleti'nin güçlü olduğu dönemlerde 70 parçayı aşan donanmasıyla varlığını gösterdiği Yemen karasularında son dönemlerinde sadece 8 ya da 9 gemiyle varlık göstermesi oldukça dikkat çekicidir. Bu çalışmadan Osmanlı'nın hem ekonomik olarak hem de idarî olarak zayıfladığı rahatlıkla anlaşılmaktadır.

Açıklamalar

1. Osmanlı Devleti, Hadım Süleyman Paşa'yı Yemen'e göndermeden önce Selman Reis'i donanmasıyla birlikte Kızıldeniz'de güvenliğin sağlanması için görevlendirmiştir. Bu amaçla hareket eden Selman Reis, Cidde'ye varmış ve Kamaran Adası'ndaki Portekizlileri etkisiz hâle getirmiştir. Basra'ya kadar sefer düzenleyen Selman Reis, 1525 yılında, Aden'i ele geçirmek için teşebbüste bulunmuşsa da başarılı olamamıştır (Orhonlu 1996: 12-15). Daha sonra Kanuni Sultan Süleyman, Mısır valisi olan Hadım Süleyman Paşa'yı bu bölgelerde hâkimiyeti sağlamak için görevlendirmiştir (Uzunçarşılı 1998: 393).
2. Yemen'in idari taksimatı San'a, Hudeyde, Ta'iz ve Asir olmak üzere dört sancak olarak oluşturulmuştur. San'a Sancağı; San'a, Heraz, Kevkeban, Ans, Hace, Zemar, Yerim, Ride ve Amran'dan (Umran) teşkil edilmiştir. Ta'iz Sancağı; Ta'iz, İbb, Katabe, Udeyn, Haceriyye ve Muha kazalarından meydana getirilmiştir (Yemen Vilayet Salnamesi 1307: 44-84). Hudeyde Sancağı; Hudeyde, Zebid, Ebu Ariş, Luhayya, Zeydiyye, Beytü'l-Fakih, Hücur, Cebel-i Rime ve Bacil'den mürekkep sekiz kazaya ayrılmıştır. Asir Sancağı ise Asir, Mihail, Ricale'l-Ma', Kurfuda, Ben-i Şihr, Gamed ve Sabya olmak üzere yedi kazadan oluşturulmuştur (Yemen Vilayet Salnamesi 1305: 69-89).
3. Bu terim, "Sunbuk" şeklinde, ilk kez İranlılar tarafından kullanılmıştır. Senbuk, özellikle Arap coğrafyasında ve Hint Okyanusu'nda kullanılan küçük yelkenli gemiye verilen isimdir. Daha sonra Kızıldeniz ve Basra Körfezi civarında dolaşan Yunan gemiciler tarafından geliştirilmiş ve Latince "Sambuka", Yunanca "Σαμπύκη", Habeşistan dilinde "Sambuk", Sanskritçe "Çambuka" ve Malayca "Sampan" olarak bilinmektedir. Kullanım yerleri ve geniş bilgi için bakınız, Agius Leiden: 310-316.
4. Osmanlı belgelerine yansıyan korsan/korsanlık kelimesinden deniz haydutluğu meselesinin anlaşılması gerektiği çıkarılmaktadır. Dolayısıyla buradan itibaren kullanılacak olan korsanlık tabirinden, deniz haydutluğunun anlaşılması gerekmektedir.
5. "...adanın istikmâl olunmadığı takdirde eşyâ ve nüfusça vukû bulacak hasarât ve telefâtın mesûliyeti Hükümet-i Seniyye'ye râcî' olacağı Fransa Konsoloshâ-

nesinden bâ-takrîr-i resmî bildirilmesi...” BOA. DH. MKT. 531/62, 30 Haziran 1902 (1320.Re.23); Fransız gemilerinin korsanların faaliyetleri nedeniyle Yemen sahillerine geldiği hakkında bakınız BOA. Y. MTV. 231/49, 16 Haziran 1902 (1320.Re.9)

Kaynaklar

Arşiv Kaynakları

BOA (Başbakanlık Osmanlı Arşivi)

Dâhiliye Nezareti İdarî Kısım Belgeleri (*BOA. DH. İD.*), 90/22 (1334.B.1).

Dâhiliye Nezareti Mektubî Kalemi Evrakı (*BOA. DH. MKT.*), 510/8 (1318.M.5); 522/72 (1320.Re.3); 531/62 (1320.Re.23); 552/46 (1320.R.26); 586/1 (1320.C.27); 643/40 (1320.N.14); 751/39 (1321.Ce.22); 824/53 (1321.Ce.7); 949/47 (1323.S.19); 1820/69 (1308.Ş.10); 1982/1 (1310.M.9); 2027/46 (1310.Ce.14); 2094/25 (1316.R.4); 2184/35 (1316.Z.20); 2204/55 (1317.M.3); 2212/23 (1317.S.8); 2283/24 (1317.Ş.8); 2283/127 (1317.Ş.9); 2312/49 (1317.L.28); 2403/86 (1318.Ce.2); 2416/69 (1318.Ce.25).

Meclis-i Vükela Mazbataları (*BOA. MV.*), 101/60, (1318.Z.18); 103/12, (1319.B.4); 106/81, (1321.Re.21); 117/74, (1325.L.28); 148/48, (1329.M.16); 149/33, (1329.S.28);

Yıldız Tasnifi Mütenevvi Maruzat Evrakı (*BOA. Y. MTV.*), 231/49, (1320.Re.9); 240/34, (1320.Z.10); 264/117, (1322.B.16); 289/78, (1324.B.29).

Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Mabeyn Başkitabeti (*BOA. Y. PRK. BŞK.*), 67/32, (1320.B.15); 67/37, (1320.B.28).

Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Umum Vilâyetler Tahrirâtı (*BOA. Y. PRK. UM.*), 60/79, (1320.B.27).

Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Askeri Marûzât (*BOA. Y. PRK. ASK.*), 229/50, (1323.Re.19); 230/92, (1323.R.23).

Diğer Araştırma ve Telif Kaynakları

A. İzzet Paşa (1992). *Feryadım*. İstanbul: Nehir Yay.

Abaza, Faruk O. (1979). *El-Hükümül-Osmanî fi'l-Yemen 1872-1918*. Beyrut: Darü'l-Avde.

Acıpınar, M. (2013). “Osmanlı Kronikleri Işığında Kaptan-ı Derya Halil Paşa'nın Akdeniz Seferleri (1609-1623)”. *TİD* (XXVIII/1): 5-35.

Agius, Dionisius A. (2008). *Classic Ships of Islam*. Leiden: Brill Press.

Akalın, Durmuş (2015). “Yemen'in Kuzeyinde Osmanlı İdaresinin Yeniden Tesis Edilmesi ve Mekke Şerif Muavini Kıbrıslı Tefik Paşa”. *MJH* (V/1): 17-42.

Barata, F. T. (2005). “Portugal and the Mediterranean trade: A Prelude to the discovery of the ‘new world’”. *AMIMM* (17/2): 205-219.

Blackburn, J. R. (1979). “The Collapse of Ottoman Authority in Yemen, 968/1560- 976/1568”. *DWI* (19/1-4): 119-176.

- Braudel, Fernard (1993). *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası-I*. Çev. M. A. Kılıçbay. Ankara: İmge Kitabevi.
- Görgün, H. (2004). "Mısır". *TDVİA* (29): 553-586.
- Hashmi, S. H. (2001). "Political Perceptions in Early Anglo-Indian Relations". *ICMR* (12/2): 211-232.
- Heyd, W. (1975). *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*. Çev. E. Z. Karal. Ankara: TTK Basımevi.
- İnalcık, Halil (2009). *Devlet-i Aliyye-I*. İstanbul: İş Bankası Kültür Yay.
- Jackh, Ernest (1952). "The Geostrategic Uniqueness of the Middle East". *BME*: 11-20.
- Karal, Enver Z. (1983). *Osmanlı Tarihi-VI*. Ankara: TTK Basımevi.
- Karal, Enver Z. (1999). *Osmanlı Tarihi-V*. Ankara: TTK. Basımevi.
- Kızılkaya, Oktay ve Yahya Yeşilyurt (2015). "Yemen Cephesi Komutanlarından Arif Bey'in Tihame Harekâtı Hakkında Askerî Raporu". *ATAD* (13/25): 77-102.
- Kuşçu, Ayşe D. (2006). "Türklerin Ortadoğu Hâkimiyeti". *AOD* (I/I): 113-129.
- Melzig, Herbert (1943). *Kanuni Sultan Süleyman Devrinde Amiral Hadım Süleyman Paşa'nın Hint Seferi*. İstanbul: Selami Sertoğlu Kitabevi.
- Mieroop, Marc Von De (2006). *Antik Yakındoğu'nun Tarihi İÖ 3000-323*. Çev. Sinem Gül. Ankara: Dost Kitabevi.
- Mustafa Nuri Paşa (1992). *Netayicül-Vukuat-I*. Haz. N. Çağatay. Ankara: TTK Basımevi.
- Naima Mustafa Efendi (1968). *Naima Tarihi-II*. Çev. Z. Danışman. İstanbul: Z. Danışman Yayınevi.
- Nizamoglu, Yüksel (2013). "1917 Yılında Hicaz Cephesi: Arap İsyanının Yayılması ve Medine'nin Tahliyesi Programı". *bilig* (66): 123-148.
- Orhonlu, Cengiz (1996). *Habeş Eyaleti*. Ankara: TTK Basımevi.
- Öktem, Akif Emre ve Kurtdarcan, Bileda R. (2011). *Deniz Haydutluğu ve Korsanlık*. İstanbul: Denizler Kitabevi.
- Özbaran, Salih (2004). *Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı*. İstanbul: Kitap Yay.
- Pearson, M. (2009). "Class, Authority and Gender on Early-Modern Indian Ocean Ships: European and Asian Comparisons". *SAHJ* (61/4): 680-701.
- Peçevi İbrahim Efendi (1992). *Peçevi Tarihi-I*. Haz. B. S. Baykal. Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay.
- Playfair, Robert L. (1970). *A History of Arabia Felix or Yemen*. Amsterdam: Philo Press.
- Roberts, P. H. (2007). "A New Age of Discovery: India, the Middle East and Britain". *MES* (43/2): 321-330.
- Saldanha, A. (2011) "The Itineraries of Geography: Jan Huygen van Linschoten's Itinerario and Dutch Expeditions to the Indian Ocean, 1594-1602". *AAAG* 101/1: 149-177.
- Sırma, İhsan S. (1982). "Yemen'in Jeo-Politik Durumu ve Osmanlı Devletine Katılması". *TED* (12): 427-444.

- Topur, Tuncer. (2006). *Yıkımın Adı Barış Orta Doğu*. İstanbul: Okumuş Adam Yay.
- Traboulsi, S. (2009). "The Ottoman Conquest of Yemen: The İsmaili Perspective". Ed.: J. Hathaway. *TALOE*: 241-60.
- Uzunçarşılı, İ. Hakkı (1998). *Osmanlı Tarihi-II*. Ankara: TTK Basımevi.
- Ward, C. (2001). "The Sadana Island shipwreck: An eighteenth-century AD merchantman off the Red Sea coast of Egypt". *WA* (32/ 3): 368-382.
- Yavuz, Hilmi (1983). "Kâbe ve Haremeyn'in Muhâfazası Bakımından Hadım Süleyman ve Sinan Paşalar'ın Yemen Seferi". *DG* (XIX/4): 43-50.
- Yavuz, Hilmi (2002). "XVI. Asırda Osmanlı Yemen Vilâyeti". *YT* (8/44): 92-130. *Yemen Vilayet Salnamesi* (1305).
- Yemen Vilayet Salnamesi* (1307).
- Yemen Vilayet Salnamesi* (1308).
- Yeşilyurt, Yahya (2011). *Yemen'de Osmanlı-İngiliz Mücadelesi (1871-1914)*. Doktora Tezi. Erzurum: Atatürk Üniversitesi.
- Zeydan, Corci (2004). *İslam Uygarlıkları Tarihi-I*. Çev. N. Gök. İstanbul: İletişim Yay.

Piracy in Territorial Waters of Yemen and Measures by The Ottoman Empire (1869-1914)*

Yahya Yeşilyurt**

Abstract

Industrialisation and as a result increasing need for raw material attracted so-called western countries to wealthy regions in the Levant. It became an obvious target for European states and merchants to reach this wealth of the Orient. This rising need led to colonisation, which was through the sea rather than the territory thought as a short-cut and economic way. With the opening of the Suez Canal in the 19th century, the Arab peninsula attached to the Mediterranean Sea through territory, is also connected to the sea by means of this opening. The road Mediterranean and Red Sea though it lost its importance at one time, regained its animation as of 19th century with the efforts of France and England. In this sense, Yemen constitutes a central crossroad that was important on maritime merchant route directly to India. Piracy in the sea specifically in this crossroad both in the Mediterranean Sea and on the southern coast of its frontiers were effective in policies followed by the Ottoman Empire. In the present study, from the late 19th century to early 20th century, piracy or maritime thuggery taking place in the sea off Yemen, a former town of the Ottoman Empire, are to be examined based on the archival documents.

Keywords

Thuggery, The Red Sea, Piracy, Suez Canal, The Ottoman Empire, Yemen

* Date of Arrival: 08 December 2015–Date of Acceptance: 08 June 2016

You can refer to this article as follows

In-text: (Yeşilyurt 2018: Page)

References: Yeşilyurt, Yahya (2018) Yemen Karasularında Korsanlık ve Osmanlı Devleti'nin Aldığı Tedbirler (1869-1914). *bilig, Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi* Sayı 85: 57-82.

** Assoc. Prof. Dr., Kastamonu University, Faculty of Economics and Administrative Sciences, Department of International Relations, Kastamonu/TURKEY

yahyayesilyurt@hotmail.com

Пиратство у берегов Йемена и меры, принятые Османским государством (1869-1914)*

Яхья Йешильюрт**

Абстракт

Индустриализация 1800-х годов и растущая потребность в сырье привлекали многие западные государства к богатым регионам Востока. Обладание богатствами Востока стало одной из главных целей для европейских государств и торговцев. Растущая потребность привела к колонизации; самый короткий и самый экономичный способ добраться до колониальных земель был путь по морю. Кратчайший маршрут на морском пути шёл через Средиземное и Красное моря. Этот маршрут, активность которого снижалась в определенные периоды, возродился усилиями Франции и Англии. С открытием Суэцкого канала в 19 веке Аравийский полуостров, соединенный со Средиземным морем по суше, получил и морской путь к Средиземноморью. В этой связи Йемен стал важным узлом на морском торговом пути в Индию. На этом перекрестке пиратская деятельность в море сыграла внушительную роль в политике Османской империи, как в Средиземноморье, так и на южных границах. Данное исследование направлено на изучение архивных документов, проливающих свет на проблему разбойничества или морского пиратства в территориальных водах Йеменской провинции Османской империи в период со второй половины XIX века до начала XX века.

Ключевые слова

Разбойничество, Красное море, пиратство, Суэцкий канал, Османское государство, Йемен.

* Поступила в редакцию: 8 декабря 2015 г. – Принято в номер: 8 июня 2016 г.
Вы можете сослаться на данную статью следующим образом:

В тексте: (Yeşilyurt 2018: страница)

Литература: Yeşilyurt, Yahya (2018) Yemen Karasularında Korsanlık ve Osmanlı Devleti'nin Aldığı Tedbirler (1869-1914). *bilig, Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi* Sayı 85: 57-82.

** Доц., д-р, Университет Кастамону, Факультет Экономики и управления, кафедра международных отношений, Кастамону/Турция.

yahyayesilyurt@hotmail.com