



Makalenin Geliş Tarihi: 8 Ekim 2020
Makalenin Kabul Tarihi: 18 Aralık 2020

AVRUPALILARIN DOĞU TİCARETİ MÜCADELESİ: İNGİLİZ DOĞU HİNDİSTAN ŞİRKETİ'NİN KURULMASI

EAST TRADE STRUGGLE OF EUROPEANS: ESTABLISHMENT OF BRITISH EAST INDIA COMPANY

*Hüseyin Günarlan**

Öz

Bu çalışma İngilizlerin hissedarlı yapıya sahip Doğu Hindistan Şirketi'ni hangi şartlar altında kurduklarını, diğer Avrupalı devletler ile mücadelelerini ve ticari üsleri kurma aşamalarını konu almaktadır. Portekizlilerin Ümit Burnu üzerinden yeni doğu ticaret yolunu keşfi ile başlayan süreçte batılı ülkeler kalkınırken doğunun fakirleştiği ve işgale uğradığı yeni bir dönem başlamıştır. İngilizler ticari bir yarışa dönüştürülen doğu ticaretine geç başlamış olsalar da hissedarlı yapıya sahip özel teşebbüs şirketleri ile başarılı olmayı başarmıştır. Portekiz ve Hollandalıların onları Baharat adasından uzak tutma gayreti İngilizleri Hindistan'a yönlendirmiş ve ticari üsler kurulmasına sebep olmuştur.

Anahtar Kelimeler: *İngiliz Doğu Hindistan Şirketi, Portekiz, Hollanda, Hindistan, Baharat Adaları.*

Abstract

This study deals with the conditions under which the British established the East India Company with a shareholding structure while the struggle with European states and the stages of establishing commercial bases. The process starting with a new era, in which discovery of the new eastern trade path through the Cape of Good Hope, while the western countries developed, the east was impoverished and occupied. The British has started late trade with eastern but they have succeeded with their private companies with a shareholding structure. The efforts of Portugal and the Dutch to keep them away from the Spice islands, British started to establishment of commercial bases in India.

Keywords: *British East India Company, Portugal, Dutch, India, Spice Islands*

* Dr. Öğr. Üyesi, Windsor Üniversitesi, Tarih Bölümü, Windsor/KANADA; ORCID: 0000-0002-7276-7476

Giriş

İngilizler için 17. yüzyılda doğu dendiğinde ilk akla gelen Asya'nın gözde ülkesi Hindistan ve Baharat adaları yani günümüzde bilinen adı ile Endonezya'ydı. Özellikle Hint Okyanusuna Ümit Burnu üzerinden ulaşan yeni deniz yolunun keşfi sayesinde doğu ile yapılabilecek potansiyel ticaret akla gelmekteydi. Böylece doğunun merak edilen egzotik ürünleri İngiltere'ye taşınabilirdi. Bir ada devletine sahip olan Britanyalılar doğu ile yapacakları ticarete denizcilikteki ustalıklarına güvenmekteydi.¹ Bu arada 1600 yılı itibari ile doğu en parlak günlerini yaşamaktaydı. Çin ve Hindistan bölgenin en önemli ülkeleriydi. Çin dünya ekonomisinin %29,14'üne hitap eden bir güce sahipken Hindistan ise %22,54 ile ikinci büyük ekonomiye sahipti. Her iki devletin zenginliği dünyanın yarısına eşitti. Aynı dönem içinde İngilizlerin dünya ticaretindeki payları sadece %1,80'di. Tüm Avrupa'nın payı ise %21,80 seviyesindeydi. Rakamsal olarak doğu çok daha canlı bir ticari ağa sahipti.²

Doğu'ya giden yeni rotayı Portekizliler bulmuş ve doğu ticaretine diğer Avrupa ülkelerinden önce başlamışlardı. İngiliz tüccarlar doğunun kazançlı ticaretine girmek için sabırsız olmasına rağmen bu yarışta geri kalmıştı. Portekiz'in doğudaki etkinliğini kaybetmeye başladığı bir dönem olan 17. yüzyıla gelindiğinde İngilizler için ikinci bir şans oluşmuş olsa da Hollandalılar doğu ticaretine onlardan önce başlamıştı. Doğu ile ticaret büyük miktarda sermaye gerektiriyordu. Ayrıca daha iyi gemilere sahip olmayı ve muhtemel dış güçlerle savaşmayı göze almakta gerekiyordu. Portekizliler bu ticareti devlet olarak yaparken, Hollandalıların yarı devlet yarı özel teşebbüs girişimi devreye girmişti. İngiliz tüccarlar Kraliyetler'inden kendilerine destek olmasını beklerken bu yarışta geride kalmışlardı. Gerekli koşullar oluşup 1600 yılında İngiliz Doğu Hindistan Şirketi kurulduğunda ise doğu ile ticaretin kazançlı olduğu daha iyi anlaşıldı. Lakin Portekiz ve Hollanda'nın Baharat adaları başta olmak üzere Hint okyanusundaki güçleri İngilizleri savunmasız bırakmaktaydı. İngilizlerin şirketi hissedarların paya sahip olduğu tamamen özel bir işletmeydi. İngiliz kraliyeti onları ancak zarar ederlerse iflastan kurtarmayı garantilemişti. Bütün servetlerini doğu ile ticarete ayıran İngiliz zenginler için doğu ticaretinde başarısızlığa yer yoktu. Devlet destekli Portekiz ve Hollandalılar karşısında mücadele etmek zor olduğu için yeni arayışlara girildi. Hint okyanusunda Baharat adaları ile ticaret yapılamıyorsa, Babürlü İmparatorluğunun kontrolündeki Hindistan'a gidilebilirdi. Bu anakara'da kendilerine ürün satacak yeni doğulu tüccarlar bulunabilirdi. Ayrıca doğuya çıkılan her bir sefer 2 yıl gibi fazla bir süre aldığı için depoların kurulacağı ticari üsler arayışına girilmesine de karar verildi. Üsler sayesinde gemiler vakit kaybetmeksizin ürünlerini yükleyerek Avrupa'ya yola çıkabilecekti. İngilizlerin Hindistan ile ticarete yoğunlaşması onların bu ülkeye ve dolayısı ile doğu ticaretine hakim olması ile sonlanacak sürecin başlangıcıydı. İngiliz tüccarlarını önce

¹ M. Bowen, *Empiricism and Geographical Thought: From Francis Bacon to Alexander von Humboldt*, Cambridge. 1981, s. 34.

² Angus Maddison, *The World Economy*, OECD, Paris 2001, s. 261.

misyonerler sonra da askerler izledi. Böylece İngilizler Doğu Hindistan Şirketi ile bu ülkenin ticari ve iktisadi ilişkilerini tamamen ele geçirecekleri bir sürece girdi.³

İngilizler doğu ticaret yarışına geç başlasalar da özel teşebbüs ruhu ile doğu'da kendilerine ait üsler kuracak kadar kararlıydı. Bu çalışma İngilizlerin hangi şartlar altında hissedarlı yapıya sahip İngiliz Doğu Hindistan Şirketi'ni kurduklarını, Portekiz ve Hollandalılar ile mücadelelerini ve ticari üsleri kurma aşamasını konu almaktadır. Konu kapsamında Portekizlilerin Ümit Burnu'nun keşfi ile başlayan ticaretlerinden İngiliz şirketinin ilk 20 yılını kapsayan 1620'li yıllara kadar olan dönem üzerinde yoğunlaşmıştır. Çalışma birinci ve ikinci derece tarih kaynakların incelenmesi ve elde edilen bilgilerin analiz edilmesiyle oluşturulmuştur. İngilizlerin geç kaldıkları bu zorlu ticari mücadeleden nasıl başarı ile çıktıklarının anlaşılması amaç edinilmiştir. Ana kaynaklar olarak Lawson ve Robins'in çalışmalarından istifade edilmiştir. Çalışma ile İngilizlerin Hindistan'da ve doğu ticaretinde nasıl hakimiyet sağladıklarının daha iyi anlaşılacağı düşünülmektedir. Batının zenginleşmesi ve doğunun fakirleşmesi ile devam eden bu sürecin tüm dünyayı etkilediği gibi Osmanlı Devleti dahil olmak üzere günümüz Türkiye'si üzerinde de etkileri olduğu için konunun daha detaylı olarak çalışılmasının da faydalı olacağı düşünülmektedir.

Doğu İle Ticaretin Önemi ve Avrupalıların Mücadelesi

Hindistan coğrafi olarak Umman denizi ile Bengal körfezi arasında, üçgen şeklinde uzanan büyük bir yarımadadır. Büyük bir dini merkez olan Hindistan, coğrafi konumu itibari ile dikkat çekmiştir.⁴ İnsanlar yüzyıllardır başta Hindistan olmak üzere doğu ile batı arasında ticaret gerçekleştirmekteydi. Doğu Hint Baharat adalarından Çin ve Japonya'ya, Hindistan'dan Basra ve Kızıl denize kadar geniş bir coğrafi alanda hemen hemen her ürünün alınıp satıldığı canlı bir ticaret ağı vardı. Bununla birlikte 17. yüzyıl öncesi Avrupası'nda halk için doğu dendiğinde ticaretin akla gelmediği bir kesimde mevcuttu. İspanyollar ve Portekizliler milliyetçilik duyguları ile yeni bölgeler keşfetmeye çıkarken bazı Avrupalılar da Afrika'yı aşip Hint coğrafyasında Müslümanlarla mücadele etmek ve Hristiyanlığı yaymak istiyordu.⁵ Hatta korsanlık yaparak doğunun zenginliğini elde etmek isteyenler bile mevcuttu. İngiliz Doğu Hindistan şirketi işte böyle bir ortamda kurulmuş ve 18. yüzyıl faaliyetlerini de bu farklı fikirler şekillendirmişti. Deniz yolculukları sonucu bilinmeyen sularda yeni yerlerin keşfi İngilizleri de heyecanlandırıyordu. Protestan olmuş İngilizler için Katolikler'den önce bilinmeyen yerlerin keşfi ise hem inançlarının üstünlüğünü ortaya çıkarmanın bir yolu hem de bir İngiliz olarak gururla anlatacakları bir yaşanmışlık öyküsü demektir.⁶

³ Salim Çöhçe, "Türk İstiklal Mücadelesi ve Hindistan", *Tarihte Türk-Hint İlişkileri Sempozyumu Bildirileri 31 Ekim-1 Kasım 2002*, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Yayınları, Ankara 2006, s. 133. ; Hayriye Yüksel, "Türk Devriminin Hindistan ve İran'daki Yansımaları", *Akademik Bakış*, 2010, Cilt 3, Sayı 6, s. 238.

⁴ Sırrı Erinç, "Hindistan" Maddesi, *DİA*, TDV Yayınları, İstanbul, 1998, c.XVIII, s. 69. ; Orhan Doğan, Aysel Erdoğan, "XIX. Yüzyılda İngiliz Sömürgeciliğinde Hindistan'ın Yeri ve Önemi", *Gaziantep University Journal of Social Sciences*, 2017, 16 (3), s. 840.

⁵ G. V. Scammell, *The First Imperial Age: European Overseas Expansion c. 1400-1715*, London 1989, s. 68.

⁶ Philip Lawson, *The East India Company: A History*, Routledge, London 2013, s. 2.

17. yüzyıl itibari ile Avrupa ekonomik olarak Asya'nın gölgesinde yaşıyordu. Yeni deniz ticaret yolunun keşfinden önce de doğu ile batı arasında ticaret yolları mevcuttu. Bu ticaret binlerce yıldır çoğunlukla Ortadoğu üzerinden sağlanmaktaydı. Türklerin 1453' de İstanbul'u almasıyla birlikte Türklerin Akdeniz'i kontrollerine alma süreci başladı. Buda Avrupalıların rahat bir şekilde ticaret yapmasını engelledi. Doğu'nun baharatları batı için önemliydi. Özellikle biber sayesinde kurutulmuş etler daha fazla yenilebilir hale geliyordu. Batılılar doğuya ulaşabilmek için alternatif yollar bulmaları gerektiğine inanmaya başlamıştı. İspanyollar baharat peşinde yeni yol ararken Amerika'ya ulaşmıştı.⁷ Portekizliler ise Ümit Burnu üzerinden doğu'ya yeni yolu ilk keşfedenler oldu.

İngilizler 16. yüzyılın sonunda doğunun bir çok ürününden haberdardı. Bunlar kıymetli taşlar, pahalı baharatlar, seramik ve ipek gibi özellikle zenginlerin sahip olabileceği ürünlerdi. Bu ürünlerin ticaretini yapmak ise tüccarlar için kısa yoldan zengin olmak ile eşdeğerdi. İngiliz tüccarlar bunları diğer Avrupalı tüccarlardan almaktansa doğudan getirmek için uğraşıyordu. Bu girişim İngilizlerin geleceği içinde büyük öneme sahipti. İngilizlerin millet olarak geleceklerinin, denizleri kullanarak kolonilere sahip olmak ve ticari bir imparatorluk kurmaktan geçtiğine inananlar vardı. 17. yüzyıla gelindiğinde İngilizler yeni deniz yolu olan Afrika'nın Ümit Burnu'nu geçerek doğuya gitmeleri gerektiğini biliyorlardı. Lakin Doğu'da nereye gidileceği konusunda tam bir fikre sahip değillerdi. Hint okyanusu ve ötesinde onları neyin beklediğini tam olarak bilmiyorlardı. İngiliz Doğu Hindistan şirketi bu bilinmezlik içinde kraliyetten doğu ile ticaret yapmak için izin almıştı. Hatta ilk yıllarda şirket yetkililerinin aklında Hindistan'la ticaret hiç yoktu. Onlar daha çok Endonezya olarak bilinen Doğu Hint adaları olan Java ve Sumatra gibi baharatları ile bilinen yerlere gidebilmeyi hedefliyordu. Aslında yetkililer ticari ürün olarak doğudan ülkelere neler getirecekleri konusunda da tam bir fikre sahip değillerdi. Getirecekleri ürünler pahalı yolculuğun masrafını karşılamanın yanı sıra onlara büyük bir zenginlikte sağlamalıydı. Doğu'ya yelken açacak gemiler de yine orada rağbet görecektir İngiliz ürünlerini taşımalıydı. Gümüşün doğuda, batıya göre çok daha pahalıya satıldığını da biliyorlardı. Ama bu ürün de İngiliz kanunlarına göre ihraç edilemezdi. İngiliz tüccarlar ve denizciler doğu'da nereye gidileceği ve hangi ürünlerin ticaretinin yapmaya değer olduğu konusunda tam olarak bir bilinmezlik içinde kalmışlardı.⁸

İngiliz Doğu Hindistan şirketinin iş adamları hangi ürünün alınıp satılacağını düşünürken diğer Avrupalı devletlerden Portekiz-İspanya ve Hollanda, Doğu Hint adaları ile ticarete çoktan başlamışlardı. Bu ticari yarışa ilk olarak Portekizliler başlamıştı. Ümit Burnu üzerinden doğuya giden yeni yolun bulunmasından, 1595 yılına kadar etkili bir şekilde ticaretlerini geliştirmişlerdi. Ardından Hollandalılar, İspanya ve Portekiz Krallığı ortaklığı döneminde faaliyete başlamıştı. Hatta Hollandalılar, Portekiz ve İspanya'yı karşılama alabilecek kadar ticarete ısrarlıydı. Doğu ticaretinden haberdar olan Londralı tüccarlar da zaman zaman harekete geçiyor ve ticaret için Kraliçelerinden izin ve destek istiyordu.

⁷ Henry Hobhouse, *Seeds of Change: Six Plants that Transformed Mankind*, Papermac, London 1999, p.xiii.

⁸ Lawson, *The East India Company*, s. 3-4.

Başarısız denemelerden sonra nihayet Kraliçe Elizabeth tahttaki 49. yılı olan 30 Aralık 1600'de İngiliz Doğu Hindistan Şirketi adı ile İngiliz tüccarlara izin vermişti.⁹ Şirkete ilk aşamada 15 yıllık süre için Ümit Burnu ile Güney Amerika'nın Güneyindeki Macellan Boğazı arasındaki ülkeler, yani bütün Hind ve Çin denizlerinde ve Pasifikte ticaret yapma ve denizcilik hakkı tanınmıştı.¹⁰

Kraliyet izni şirkete doğu ile ticaret yapmaya olanak vermekle birlikte resmiyette doğu'nun tam olarak neresi olduğu belirsizdi. İngilizler bu bilmedikleri coğrafya'da şirketlerine her türlü ticareti yapma yetkisini vermişlerdi. İngiliz tüccarlar hali hazırda diğer Avrupalı tüccarların doğu'dan getirmeye başladığı ürünlerin İngiltere'de satışını yaparak önemli kazançlar sağlamaktaydı. Lakin araçların olduğu bir ticaret ağında alınan ürünlere yüksek ücretler ödediklerini de biliyorlardı.¹¹ İngilizler diğer Avrupalı tüccarlardan mal almadan direkt olarak doğu ile ticaret yaparak daha fazla kazanç elde etmek istiyorlardı. 17. yüzyıl itibari ile doğu'ya gidip gelmekte o kadar kolay bir iş değildi. Gidiş dönüşü 2 yıldan fazla süren tehlikelerle dolu bir yolculuk yapmak gerekiyordu. Bu derecede zorlu bir ticarete ise ancak baharattan elde edilen büyük kazanç sebebiyle katlanılabildi. Rakamsal olarak bakıldığında bu kazancın mümkün olduğu anlaşılıyordu. Yapılan ticaretten elde edilecek kazancı günümüz şartlarına göre tarif etmek gerekirse; 1603'de doğudan 4,5 kilosu bir kuruş gibi çok ucuza alınan bir baharat çeşidi Avrupa'da bir buçuk liraya satılacak kadar değerli bir üründü.¹² Baharat ticareti Avrupa devletlerini birbiri ile savaşa götürebilecek kadar değerliydi. Beklenenin aksine İngilizler bu yarışta geride kalmıştı. Doğuya ilk olarak tamamen bir ada devletine sahip olan ve denizcilikleri ile ünlenmiş olan İngilizlerin gitmesi beklenirken bunu diğer Avrupa ülkeleri yapmıştı. Portekizli, İspanyol ve Hollandalı denizcileri ülkelerinde destekleyecek finansal yapılar vardı. Ayrıca gemileri de uzun yolculuklara dayanabilecek kadar daha iyiydi.¹³

Gerek Amerika'ya kadar ulaşan Kolombus gerekse Ümit Burnu'ndan Hindistan'a giden yeni deniz yolunu 1498'de keşfeden Vasco Da Gama iki önemli Katolik güç olan İspanya ve Portekiz adına çalışmışlardı. Bu ülkeler doğu ile ticarete herhangi bir ülke ile mücadele içine girmeden tekel olabilmek istiyordu. Böylece doğunun zenginlikleri ile kalkınabilirlerdi. Gama, Ümit Burnu'nu geçip Arap tüccarlar ile karşılaşınca Araplar onlara niçin geldiklerini sormuştu. Gama onlara Baharat ve Hristiyanlara bakıyoruz demişti. Eve geri dönüşünde

⁹ Peter Auber, *An Analysis of the Constitution of the East India Company and of the Laws Passed by Parliament for the Government of Their Affairs at Home and Abroad to Which is Prefixed, A Brief History of the Company, and of the Rise and Progress of the British Power in India*, Kingsbury, Parbury and Allen, London 1826, s. IX.

¹⁰ Yusuf Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi, Nadir Şah Avşar'ın Akınından Bağımsızlık ve Cumhuriyete Kadar (1737- 1949)*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1950, s. 82.

¹¹ Lawson, *The East India Company*, s. 6.

¹² J. Keay, *The Honourable Company: A History of the English East India Company*, Harper Collins Publishers, London 1993, s. 4. Keay'in verdiği bilgiye göre 10 Pound (1 pound 453 gr, toplamda yaklaşık 4,5 kg) muscat'ın Pulo Run adasında üretimi 1 peni'ye (İngiliz para birimi, sent) mal edilebilirken, aynı kiloda Hindistan cevizi ise 5 peni'ye mal oluyordu. Avrupa'da ise aynı kiloda muscat 1,60 Pound'a (İngiliz para birimi), aynı kilo Hindistan cevizi ise 16 pounda mal edilebilmekteydi.

¹³ J. Parry, *The Age of Reconnaissance: Discovery, Exploration and Settlement 1450 to 1650*, California 1981, s. 38.

amacına uygun olarak gemisine yeterince baharat yüklemişti. Portekizliler Hint okyanusunda etkin olabilmek için donanmalarını kullandı. Sadece Portekizliler'den izin alan Hıristiyan tüccarlara bu sularda ticaret hakkı tanınıyordu. Bu yönleri ile Portekizliler sadece batıların bu sularda etkin olabileceğini göstermiş oluyordu.¹⁴ Akdeniz'i Müslümanların kontrol etmesine karşılık Hint okyanusunun Hıristiyanlarca kontrol edilmesi sağlanıyordu.

Papa'nın izni ve bilgisi ile hareket eden İspanya ve Portekiz 1529'da anlaşma yoluna da gitmişti. Her iki ülke derin suları aşip yeni keşifler yapmak istiyordu. Belirtildiği üzere Portekizliler Afrika sahillerinden güneye doğru keşfe yoğunlaşırken Hint okyanusuna varacak yolu bulmuşlardı. İspanyollar ise batıya doğru yelken açarak Karayipler ile orta ve güney Amerika'ya hatta Pasifiği geçerek Filipinlere ulaşmayı başarmışlardı. Katolik Portekizliler ve İspanyollar Protestan İngilizlerin de ticaret yollarında karşılıklarına çıkmalarını istemiyordu. İngilizler ise ifade edildiği üzere son derece kararsız ve ne yapacağını bilmez bir durumdaydı. Onlarda derin ve uzak denizlere açılmak istiyorlardı ama Portekiz ve İspanyollar ile karşılaştıklarında bu iki ülkenin nasıl bir tepki vereceğini de öngöremiyorlardı. Neticede ülkelerinden yola çıkarak bu iki ülkenin karşılıklarına çıkmayacağı yeni rotalar yani kuzey-doğu veya kuzey-batı yönünde ilerlemeye karar verildi. Her iki yolunda kendilerini nihayetinde doğuya götüreceğini ve böylelikle de İspanyol ve Portekizliler ile karşılaşmayacağı düşünülüyordu. İngilizler 16. yüzyılın ilk yarısı itibarıyla geride kaldıkları bu yarışta İspanya ve Portekiz'le karşılaşmayacakları yeni bir doğu deniz yolu bulma fikrini takıntı haline getirmişti.¹⁵ İngiliz Kralı 7. Henry, 1496'da Bristol'dan kuzey-batı yönünde denize açılan John Cabot'a İngilizleri doğuya götüreceği bir yol bulma emri vermişti. Kral ona deniz yolculuğu ile üzerinde insanlar yaşasın ya da yaşamasın Hıristiyanların daha önce hiç duymadığı yeni yerler keşfetmesini istemişti.¹⁶

İngilizler yeni ticaret yolları bulmak için çabalarken Portekizliler doğu ile ticarete önemli mesafeler katetmişti. Öyle ki 1580 yılına kadar Avrupa'da satışı yapılan biberin %75 gibi önemli bir bölümünü onlar getirmişti.¹⁷ Portekizliler doğu ticaretini tamamen devlet tekelinde yapmaktaydı. Doğu'da Goa üssü ticari başkent olarak kullanılmış ve tüm Hint okyanusuna yelken açılmıştı.¹⁸ İngilizler ise yeni doğu yolunun keşfi için hem paralarını hem de zamanlarını kaybediyordu. Kral 7. Henry'in çabaları da sonuç vermemekteydi. Lakin Portekiz ve İspanyollar ile karşı karşıya gelmeme politikası da başarı ile yürütülmüştü. Bu politika Elizabeth'in (1558-1603) İngiltere kraliçesi olması ile son bulmuştu. Birçok tarihçiye göre onun etkili yönetimi sayesinde İngiltere önemli bir ülke konumuna kavuşmuştu. Kraliçe ülkesinin gelişmesini sağlayarak İspanya ve Portekiz gibi denizlerde etkin olabilecek şekilde denizciliği

¹⁴ Richard Hall, *Empires of the Monsoon*, Harper Collins, London 1996, s.172, 190.

¹⁵ Lawson, *The East India Company*, s. 8.

¹⁶ F. W. Madden and D. K. Fieldhouse, eds., *Select Documents on the Constitutional History of the British Empire and Commonwealth*, vols. I-III, Connecticut and New York 1985-1987, I, s. 212.

¹⁷ Om Prakash, *European Commercial Enterprise in Pre-Colonial India*, Cambridge University Press, New Delhi 2000, s. 48.

¹⁸ Nick Robins, *The Corporation That Changed the World: How the East India Company Shaped the Modern Multinational*, Pluto Press, London 2012, s. 44.

geliştirdi. Nihayet Portekiz ve İspanyol savaş gemileri 1588’de yenilgiye uğratıldı. Böylece İngiliz gemileri Portekizlilerin kontrolündeki rotayı takip ederek yolculuklara başlama cesaretine sahip olmuştu. İngilizlerin, Portekiz ve İspanya karşısındaki başarıları onları millet olarak daha da cesaretlendirmişti. Kraliçe 1577-1580 yıllarında Francis Drake’i, 1586-1588’de Thomas Cavendish’i görevlendirerek Akdeniz ve Afrika’da istedikleri şekilde ticaret yapma izni verdi. Ayrıca Kuzey Amerika’da gelişimi teşvik için aristokratlara İngiliz yerleşimcileri bu yeni ülkeye götürme izni de verilmişti.¹⁹

Kraliçe Elizabeth’in uzun ve etkili yönetimi altında ülke kalkınırken iş adamları da gün geçtikçe zenginleşmeye başlamıştı. Londra artık limanı ile önemli bir ticari merkez haline gelmekteydi. İş adamlarının servetlerini büyütmesi ile birlikte uzun doğu deniz yolculukları için gerekli olan gemi inşası da gelişmeye başladı. Artık yurt dışından gelen ürünlerin alıcı sayısı da gittikçe artıyordu. Ülkenin ürettiği ürünler de hem iç hem dış pazarda satışa sunulabiliyordu. Böylece Londra’nın yanı sıra diğer İngiliz şehirlerinde de ticaret hızla gelişti.²⁰ 16. ve 17. yüzyıl boyunca İngiliz ekonomisi büyük bir gelişme göstermişti. Diğer Avrupa ülkelerine göre tarım ürünlerinde, ticari hayatta ve madencilikte çok daha hızlı bir büyüme yaşanmıştı. Londra başta olmak üzere şehirlerde ticaret ağına daha fazla insan katılmaktaydı. Böylece daha önce sadece devletin ve belirli bir zümrenin kontrolündeki ticaret ağı genişliyordu. İngiltere’de ticareti elinde tutan iş adamları hala ülkenin belirli bir elit, aristokrat kesimiydi. Lakin doğu ile ticaretin başlaması ile birlikte ekonomik fırsatları değerlendirebilen yeni bir sınıfta ortaya çıkacaktı.²¹

İngiltere’de doğu ile yapılacak kazançlı ticaret sadece iş adamlarını heyecanlandırmıyordu. Başta denizciler olmak üzere İngiliz kamuoyu yeni keşiflerin farkındaydı. Amerika kıtasından doğuya kadar gerçekleştirilen keşifler insanlara fırsatlar sunmaktaydı. Ülkedeki basılı yayınlarda yeni keşiflerden, gidilen yerlerdeki imkanlardan ve zenginliklerden bahsedilmekteydi. Bu yayınları takip eden İngilizler hem yeni bilgiler öğreniyor hem de daha fazla heyecanlanıyordu. İngilizlerin her bir başarısı ile de milliyetçilik duyguları daha da gelişiyordu. Aynı şekilde dindarlar dinlerini anlatıp yayabilecekleri yeni yerleri öğrenirken iş hayatına atılmak isteyenler fırsatları fark etmiş oluyordu. Artık her bir İngiliz için denizlerin ötesi onlara fırsatlar sunan yerler olarak görülmekteydi. İngiliz devleti gerek ticaret gerekse yeni yerlerin keşfi konusunda halkını hiçbir şekilde yasaklayıcı bir tutum içine girmediği gibi teşvik de etmekteydi. Özellikle Portekizliler doğu ticaretinde gün geçtikçe zayıfladığı için onların yerinin hızla doldurulması isteniyordu. İngiliz devleti özel sektörün ve bireyleri önünü açacak uygulamalara giderken İspanya, Portekiz ve daha sonra Fransa her şeyin devletin kontrolünde olduğu bir anlayışla hareket etmekteydi. 16. yüzyılın ilk dönemlerinde gelişme içinde olan Portekizliler, İngiliz Kraliçesi Elizabeth’in son dönemleri olan 17. yüzyıla gelindiğinde güçlerini kaybetmeye başlamıştı. 1580’de İspanyol ve Portekiz kraliyeti birleşmeye gitmişti. Gelişimin önündeki en büyük engel doğu ticaretinin sadece

¹⁹ Lawson *The East India Company*, s. 8.

²⁰ E. A. Wrigley and R. S. Schofield, *The Population History of England*. Cambridge 1989, s. 208.

²¹ Lawson, *The East India Company*, s. 9.

devlet eliyle yapılmasıydı. İspanyol ve Portekizli yetkililer halkının önünü açacak uygulamalara gitmiyordu. Ticaret ve denizcilikle uğraşan insanların azlığı sebebi ile büyük doğu ticareti istendiği kadar etkili büyüymiyordu. Ayrıca bu ülkeler 16. yüzyılda doğu'da belirli bir coğrafi bölgeye yoğunlaşmak yerine çok büyük bir coğrafi alanda etkinlik göstermeye çabalamıştı. Bundan dolayı da kuvvetlerini dağıtmış oluyorlardı. Tüm doğuya hakim olma stratejisi onların zayıflamasına sebep olacak kadar pahalı bir yöntemdi. Doğu'da her yerde olmalarına imkan yoktu ama bunun için çabalarken zayıflıyorlardı. 17. Yüzyıla gelindiğinde artık Portekizliler büyük bir yarışın hakim olduğu coğrafi bir alanda gerek finansal gerekse askeri olarak daha fazla buna devam etme gücünden mahrum kalıyordu.²²

Avrupalı devletlerin doğu ile yaptıkları ticaret onları adeta güçlü bir vakum gibi içine çekiyordu. Bu güçle baş edecek derecede güçlü olmayan ve yanlış stratejiler uygulayan Portekiz gibi devletler yarıştan çekilmek zorunda kalıyordu. Yarışa geç katılan İngilizler için ise bu ticareti başarı ile yürütmek artık milli bir davaya dönüşmüştü. İngiliz devleti iş adamlarını bu zorlu yarışta engelleme girişiminde bulunmuyordu ama önemli bir hata yapıyordu. Doğu ticareti pahalı bir yarıştı ve devlet desteği gerekiyordu. İngiliz yetkililer vatandaşlarının önünü açıyordu lakin onlara yeterince destek vermiyordu ya da başka bir deyişle ülke ekonomisi bunun için hala yeterli güce sahip değildi. Belirtildiği üzere Portekiz ve İspanya gibi devletler ise bunun tam aksini yapmaktaydı. Bundan dolayı da her şeyi kendi kontrolleri altında götürecek bir yapıyı artık taşıyamaz hale gelmişlerdi. Doğu ile ticarete ne tam manası ile devlet tekeli ne de tamamen özel teşebbüsün gücü doğru bir yöntem değildi. Orta bir yol bulunması gerekiyordu. Portekiz ve İspanya'nın bu yarışı artık götüremez olması İngilizler için büyük bir fırsattı. 16. yüzyılın sonlarına gelindiğinde, bir anda doğu ile ticarete en etkin ülkenin İngiltere olabileceği bir ortam oluşmuştu.²³ Beklenenin aksine İngilizler bu fırsatı da kaçırdı. Doğu ile ticarete İspanyollar ve Portekizliler'den önce başlayamayan İngilizler bu birinci fırsattan sonra ikincisini de kaçırmaktaydı. Portekizlilerin boşluğunu en iyi değerlendirenler Hollandalılar oldu. 1580-1689 yılları arasında Hollandalılar Doğu Hint adaları ile ticareti kontrolleri altına almayı başarmıştı. Böylece Hollandalılar doğuyu kültürel ve ticari manada etkiledikleri altın bir dönem yaşadı.²⁴ Aslında Hollandalıların bu ani başarısının altında yatan sebep Katolik Portekiz ve İspanya Krallığı'nın Hollandalı tüccarlara getirdiği yasaklardı. Hollanda'da Protestan isyanı başlayınca Hollandalı tüccarların kendilerinden mal almasına yasak getirmişlerdi. Hollandalılar'da hızlı bir kararla doğuya gitmişti.²⁵ Altı gemiden oluşan Hollanda filosu Doğu Hint adalarından yükledikleri ürünleri ile Avrupa'ya geri geldiklerinde Portekizlilerin yanı sıra İngilizlerin de morali bozulmuştu. Hollandalıların bu başarısı Londralı iş adamlarını doğu ticaretinde acele etmek gerektiği konusunda ikna etmişti.²⁶ İngilizler ile Hollandalıların benzerlikler gösterdiği bir dönemde

²² C. R. Boxer, *Portuguese India in the Mid-seventeenth Century*, Delhi 1980, s. 123.

²³ Lawson, *The East India Company*, s. 10.

²⁴ S. Schama, *An Embarrassment of Riches: An Interpretation of Dutch Culture in the Golden Age*. New York 1987, s. 17.

²⁵ Giles Milton, *Nathaniel's Nutmeg*, Hodder & Stoughton, London 1999, s. 70.

²⁶ K. N. Chaudhuri, *The English East India Company: The Study of an Early Joint-Stock Company*, London 1965, s. 11-13.

Hollandalılar yetersiz nüfuslarına rağmen ve devamlı surette İspanyollar ile mücadele etmek zorunda olmalarına rağmen başarılı olmuşlardı. Hollanda gemilerini geliştirmeyi başardığı gibi ticaret için gerekli parayı da ortaya koyabilmişti. Böylece kısa süre içinde, özellikle baharat ticaretinde bir yüzyıl boyunca tek tekel olmayı başardılar.²⁷ Hollanda devletinin ticareti destekleyecek seviyede finansal gücü sağlayabilmesi onları İngilizlerin önüne çıkarmıştı. İngiliz iş adamları için devletin finansal desteğinin yeterince olmaması yarışta Hollanda'yı öne geçirmişti. İfade edildiği üzere İngiltere bireysel girişimcilerin önünü açmış ve ticareti engellememişti ama yeterince mali destekte vermemişti. İngiliz iş adamları her şeyi kendi gayretleri ile yapmak zorunda oldukları bir dönemden geçmekteydi. Kraliçe Elizabeth ülkenin gelişmesini sağlayarak onlara dolaylı destek vermişti. Ama hala devlet olarak çok büyük servetler gerektiren yolculuklara tam manası ile destek verilememesi Hollandalılar karşısında geride kalmalarına sebep olmuştu. Hollanda ile rekabet gücüne sahip olmayan İngilizler ise farklı yol ve yöntemler uygulayarak bu ticarettten kazanç elde etmenin peşindeydi.²⁸

İngilizler özel sektör ve devlet kapsamında daha ne yapmaları gerektiği konusunda tam bir uyum içine girmeden Hollanda Doğu Hindistan Şirketi devlet desteği ile bu yarışa önden başlamayı başarmıştı. İngilizlerin bu yarışa dahil olma konusunda Hollandalıların bu ani ve kararlı tavırları da etkili olmuştu. İngiliz Doğu Hindistan Şirketi kurulurken de Hollanda Şirketinin birçok özelliği bire bir kopyalanmıştı. Her ikisi de doğu ticaretinde etkili olmak istediğinden hedefleri aynıydı. İngilizler şirketlerinin yönetim yapısını Hollandalıların şirketinde olduğu gibi kendi içinde hiyerarşisi olan, sıkı bir idare yapısına sahip kıldı. Şirket merkezinde çalışacak memur ve görevlilerin Hollandalılar da olduğu gibi tek ve en önemli hedefi ticari seferlerin başarısı için çalışmak oldu. İki şirket arasındaki en büyük farklılık belirtildiği üzere Hollandalıların aldığı finansal devlet desteğinin büyüklüğüydü. İngilizler bunu iş adamlarının bir araya gelmesi ile sağlamak zorunda kalacaktı. Hollanda şirketi devlet desteği aldığı için 6 büyük Hollanda şehrinin ticaret odalarının görevlendirdiği yöneticiler şirketi denetim altında tutuyordu. Bu görevliler yaşam boyu şirkette çalışacak şekilde atanıyordu. Hollanda şirketinde görevli üst yöneticiler şirkette hisse sahibi de olabiliyordu.²⁹ Buda şirketin başarısı ile daha fazla para kazanma imkanı sağladığı için yöneticiler üstün bir gayret gösteriyordu. İngilizlerin doğu ticareti için bir an önce harekete geçmesinde Hollanda'nın büyük etkisi olsa da bu pazarda sadece Hollandalılar yoktu. İngilizler için bu ticari mücadeleye çok daha erken başlayan İspanyol ve Portekizliler hala daha önemli rakiplerdi. Buna rağmen İngilizler 15. yüzyıldan itibaren İspanya, Portekiz ve Hollanda gibi devletleri takip ederek, dünyanın en büyük sömürge güçlerinden birisi haline geldi.³⁰

İngilizler ilk olarak İspanya ve Portekizle mücadele etmek zorundaydı. Buda başarı ile yapıldı. 1588'de onlara karşı zafer kazanıldı. Onların bu yarışta geride bırakılmaya başlanması

²⁷ Lawson, *The East India Company*, s. 11.

²⁸ Azmi, Özcan, "İngiliz Sömürgeciliği", *DİA*, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, C.22, 2000, s. 229.

²⁹ Robins, *The Corporation That Changed the World*, s. 26.

³⁰ Abdülkadir Erçin, "İngiliz Doğu Hindistan Kumpanyası ve Kumpanyanın Ticari Faaliyetleri (1600-1858)", Bartın Üniversitesi Çeşm-i Cihan: Tarih Kültür ve Sanat Araştırmaları E - Dergisi, Cilt:4, Sayı:2,2017, s. 130.

ile birlikte Hollandalılarla mücadele edilecek bir döneme girildi. Hollanda'nın avantajı yarışa erken girmesiydi. İngilizlerin Hollanda karşısında geç kalmalarının bir nedeni de onların doğuya ulaşmak için yanlış bir yöntem üzerinde çalışmalarıydı. Belirtildiği üzere kuzey-doğu ve kuzey-batı yönünü kullanarak doğuya ulaşma fikri onlara zaman kaybettirecek yanlış bir stratejiydi. Bu yönlerin kullanılması sebebi ile ya İngilizler doğu ticaretini tamamen unutacakları yeni bir döneme girecekler ya da doğuya ulaşmanın tamamen farklı bir yolunu bulacaklardı. Elizabeth döneminde doğu ile ticaretin yok sayıldığı bir politikaya yer yoktu. İspanya ve Portekiz'le yeni deniz yolu rotasında mücadele etmeden önce doğu ticareti için alternatif bir fikir de bulunmuştu. Kraliçe Elizabeth'in doğuya gideceği yeni yol aslında eski yolun rotasıydı. Akdeniz kullanılarak Lübnan'daki limanlara, oradan da güney ve doğu istikametinde Basra körfezi ile Hindistan ve günümüzde Endonezya olarak bilinen Baharat adalarına gidilecekti. Bundan dolayı 1581'de Levant Şirketi kurulmuştu. İngilizler diğer Avrupalı devletlerin olmadığı bu rota sayesinde doğudan aldıkları ürünleri güvenli ve ekonomik olarak uygun fiyata batıya getireceklerine inanıyordu. Lakin bu öngörülerini yanlışta zira ticaret başlar başlamaz yolun güvenli olmadığı gibi ekonomik olarak ta uygun olmadığı ortaya çıktı. En büyük problem Levant şirketinin ticaretini koruyabileceği askerleri gibi bir olanağın olmamasıydı. Bir diğer önemli problemde 1580 ve 1590'lar da Hollandalıların Baharat adalarını tamamen kontrolleri altına alacak şekilde deniz yollarını kapatmalarıydı. Yani İngilizler yolculuğu güven altına alsalar da doğuda onlara mal temin edecek Baharat adası artık ulaşılamaz hale gelmişti. Hollanda büyük finansal gücünün yanı sıra donanması ile de İngiliz donanmasına göre çok daha teknolojik yeniliklere sahipti.³¹ İngilizler Hollandalılara karşı çıksalar bile henüz onların sağlam ve hızlı gemileri ile baş edebilecek güçte değillerdi.³²

İngiliz devleti Hollandalılar ile nasıl mücadele edileceği konusunda çaresiz olsa da Londra iş adamları doğu ticaretinden para kazanmak için her yolu denemeye kararlıydı. Bu amaçla Levant şirketi aracılığı ile sonu başarısız olacak iki deniz seferi yapıldı. Bunlardan ilki daha önce Doğu Hint adaları ile ticaret yapmış olan James Lanchaster'ın öncülüğünde 1591'de yapıldı. Yola çıkan üç gemi batmış ve denizcilerden hayatta kalmayı sadece Lanchaster başarmıştı. Gemilerin yolculuğu Batı Hint adalarında son bulmuştu. Lanchaster bir Fransız korsan gemisi tarafından 1594'te evine götürülmüştü. Bir diğer sefer Robert Dudley tarafından 1596 yılında başlatılmıştı. Yola çıkan gemilerin ve denizcilerden bu tarihten sonra haber alınamamıştı. Hollandalılar yıllar sonra 1601'de Mauritius adasından bir İngiliz'i kurtardığında onun Dudley'in denizcilerinden birisi olduğu anlaşılmıştı.³³ Devlet ve donanma desteğinin olmadığı doğu ticareti büyük riskler barındırıyordu. Bu iki denemeden sonra Londra iş adamları bireysel bir şekilde doğu ticaretine başlamanın faydasız olduğunu anladı. Ayrıca ticaret için çok daha büyük finansal gücün desteğinin alındığı düzenli bir deniz

³¹ Lawson, *The East India Company*, s. 12.

³² Hermann Kulke- Dietmar Rothermund, *Hindistan Tarihi*, (Çev. Müfit Günay), İmge Kitabevi, Ankara 2001, s. 309-310.

³³ J. A. Williamson, *A Short History of British Expansion: The Old Colonial Empire*, London 1961, s. 122-123.

filosuna ihtiyaç olduğu ortaya çıkmış oldu. Bunun için ise kraliçenin ikna edilmesi gerekiyordu. Londralı iş adamları kraliyet tarafından desteklenen bir şirketin faaliyete geçmesini istiyordu. Ayrıca İngiltere'nin bu şirketi Hollanda ve İspanya'ya karşı ekonomik bir savaş mantığı ile desteklemesi isteniyordu. Kraliyet cephesinden ise iş adamlarının istekleri diplomatik kriz ve devletin daha fazla para harcaması demektir. Halbuki İngiliz devleti doğu ile ticaret yaparken bunun devleti tehlikeye ve zarara sokmadan yapılmasını istiyordu.³⁴

1590 şartlarında Londralı iş adamları iki ayrı konuda da devlet desteği istemekteydi. Bunlardan ilki şirketin propaganda desteği alması, ikincisi ise kraliyet tarafından seslerinin duyulmasını sağlayacak iletişim ağının kurulmasıydı. Doğu ile yapılan ticarete şirket halkın desteğini arkasında görmek istiyordu. Ulusal bir desteğin yanında devletin isteklerini daha çabuk karşılayacağı iletişimin de sağlanması zaruri görülmekteydi. Ayrıca hangi ürünün ticaretinin yapılacağından, kurulacak şirketin ne kadar vergi ödeyeceğine kadar farklı konular tartışılmaktaydı. Doğunun ürünleri için Avrupa'da alıcı bir pazar mevcuttu. Baharatlar bu ürünler arasında en kazançlı olanlardan birisiydi. Şayet şirket bu ticareti gerektiği ölçüde yapabilirse bu ülkeye çok büyük bir servet kazandırabilirdi. Levant şirketi hala faaliyet iznine sahip olduğu için Doğu Hindistan şirketinin iş adamları her iki şirketin çalışma alanlarının da tam olarak belirgin olmasını istiyordu. Onlara göre Levant şirketi eski ticaret yolu yani Akdeniz'i kullanarak doğu ile tekstil ve ipek gibi ürünlerin ticaretini yapabiliyordu. Kurulacak Doğu Hindistan şirketi ise direkt olarak yeni rota üzerinden Baharat adalarına gidecek ve daha çok baharat ticareti üzerine yoğunlaşacaktı.³⁵

Aslında İngiltere özel sektörün devlet tarafından desteklendiği bir ülkeydi. Portekizliler doğu ticaretini tamamen devlet gücü ile Hollandalılar ise yarı devlet desteği ile yaparken İngilizler bunun özel sektör tarafından yapılıp yapılamayacağı üzerinde duracak kadar onların önünü açmaktaydı. İngiliz Kraliyeti bu açılımı sadece ticarete de yapmıyordu. Devletin halka sunduğu birçok hizmet için özel şirketler destekleniyordu. Belediyeler ve üniversiteler bu amaca uygun hizmet vermekteydi. Londra belediyesinde Londra Şirketi etkin bir şekilde çalışırken, Oxford ve Cambridge üniversiteleri de özel şirket destekli yapılara sahipti.³⁶ İngiliz devletinin Londralı iş adamlarının istekleri karşısında ne yapacağı merak konusuydu. Nihayet iş adamlarına istediklerinin verilmesi yönünde karar kılındı. Kraliyet, kurulacak Doğu Hindistan Şirketi'nin doğu ile yapılan ticarete tek olacağını bilmekteydi. Bölge ile yapılan ticarete tek yetkili bu şirket olacak ve başka bir İngiliz şirketinin bu ticarete karışamayacağı yasa ile kesinleşecekti. Tekel olarak hareket eden şirketlerin ticareti rakipsiz yaptığı ve bundan dolayı yüksek gelirler elde ettiği bilinmekteydi. Ticaretten ne kadar çok para kazanılırsa şirketin devamlılığı için önemli olduğu ve hem ülkenin hem de şirketin faydasına olduğuna inanılmaktaydı. Ayrıca devlet ülke ekonomisinin sıkıntı içinde olduğunu düşünüyordu. Ticarete tek yetkisi verilen şirketin devlet için en az ölçüde zarar getirmesinin

³⁴ Lawson, *The East India Company*, s. 14.

³⁵ Lawson, *The East India Company*, s. 15.

³⁶ Robins, *The Corporation That Changed the World*, s. 23.

yanı sıra ülke içindeki ekonomik canlılığın artmasına da faydası olacağı inancı gelişmişti.³⁷ Londralı iş adamları artık kraliçenin gerekli izni çıkarmasını ve devlet desteği almış bir şirketin hemen kurulmasını istiyordu. Neticede 31 Aralık 1600’de Kraliçe Elizabeth İngiliz Doğu Hindistan şirketinin doğu ticaretine başlayarak tekel olmasına bütün bu süreçler yaşandıktan sonra izin vermişti.³⁸

Hissedarlı Şirket Yapısının Önemi ve İngiliz Doğu Hindistan Şirketinin İlk Yılları

Londralı iş adamları artık şirketleri ile yeni bir dönemin başlangıcını yapmak üzereydi. Şirketin ilk 20 yılı doğu ile ticaretle yeni bir ümidin yaşandığı yıllardı. Herkes şirketin ve İngiltere’nin geleceğinden umutluydu. 1620’de şirket 10.000 ton yük taşıma kapasitesi bulunan bir filoya sahip olmuştu. 2.500 denizci ve gemilerin yapım ve bakımı içinde 500’den fazla marangoza iş sağlamıştı.³⁹ 1600-1620 yıllarında şirket potansiyel rakibi olan Portekizlilerin doğu ticaretinde göreceli olarak zayıflamasını izlemişti. İngilizlerin en önemli problemlerinden birisi uzun ve zorlu yolculuğa dayanacak gemilere sahip olmamaktı. Bundan dolayı şirket yeni gemiler inşa ettiği bir dönemden de geçiyordu. Ayrıca ticaretle geç kalınan her bir gün Hollandalıların Portekizlilerin yerini daha fazla doldurması demektir. Uzak denizleri mesken edinen korsanlarda bir başka önemli tehditti. Aslında şirket İngiltere’de kraliyet izni ile kurulan diğer şirketlerden çok daha özel avantajlara sahipti.⁴⁰ Şirketin tek amacı ticaret yapmak ve para kazanmaktır. Kolonileşme ve işgal gibi özel vazifeleri yoktur. İngiliz donanması şirketi korumak için savaşa girebilecek kadar kararlı bir dönemdeydi. Şirkete tanınan tekel olma hakkı da onu İngiltere’den doğuya kadar her yerde rakipsiz kılmaktaydı. Şirket kurulurken hissedarların bir araya gelmesi ile kurulmuştu. Halbuki Ortaçağ’da kurulan şirketlerde hissedarlar pay sahibi olamıyordu. Kraliyet izni şirketin külçe taşımaya ve ticaretini de altın ya da gümüş bu külçeler ile ödeme yapmasına da imkan veriyordu. Şirketin yönetimi de yine kraliyet izni ile belirlenen usullere göre yapılabiliyordu. Buna göre şirketin bir müdürü, bir müdür yardımcısı ve her yıl hissedarlar tarafından seçimi yapılan komite yöneticileri vardı. Ayrıca hissedarlar isterlerse seçimle müdürü görevinden alabilme yetkisine sahipti. Bütün bunlar yazılı olarak kanunda belirtildiği için şirketin yapısında bir belirsizlik yoktu.⁴¹ Toplamda 24 komite mevcuttu. Bütün bu düzenlemeler şirketin başarılı olması için yeterliydi. Komite yöneticileri çalışma alanları ile ilgili direkt olarak şirket müdürüne rapor vermekle sorumluydu. Yöneticiler hissedarlar tarafından seçimle belirleniyordu. Hissedarların oy kullanabilmesi için en az 500 Pound’luk hisse sahibi olması zorunlu kılınıyordu. Hissedarın 500 Pound’tan fazla yatırımı olsa da sadece tek oy hakkı vardı. 2000 pound’tan fazla hissesi olanlar isterlerse bu 24 kuruldan birine yönetici

³⁷ J. Guy, *Tudor England*, Oxford 1988, s. 399-401.

³⁸ Lawson, *The East India Company*, s. 17.

³⁹ Robins, *The Corporation That Changed the World*, s. 19.

⁴⁰ Lawson, *The East India Company*, s. 19.

⁴¹ Company Records, *The Laws and Standing Orders of the East India Company*, London 1621, s. 4.

olmak için aday olabilirdi. 24 yönetici kendi arasında seçimle bir başkan ve yardımcısını da seçmekteydi.⁴²

Hissedarlara sahip şirket fikri Venedik ve Hollandalılar'dan alınmıştı. Bu sistemde şirket zarar ettiğinde devlet borç için yardımcı oluyor ve iflastan kurtarıyordu. Her şeyin yolunda olduğu bir ticaret sürecinde elde edilen kazanç hissedarlar tarafından bölüşülüyordu. Lakin şirket zarar ederse hissedarların iflas etmesi devlet tarafından engelleniyordu. Ortaçağ'daki ticari düzenlemeler bundan tamamen farklıydı. Buna göre çıkılacak deniz seferi için 3-4 yatırımcı bir araya geliyordu. Kazanç elde edilirse aralarında pay ederken zarar ederlerse her şeylerini kaybederek iflas ediyorlardı.⁴³ Aslında Londralı iş adamları kraliyetin kendilerini mali olarak ta desteklemesini istemişlerdi. Lakin bu gerçekleşmemişti. İngiliz tüccarlar yıllardır devlet desteği istemişlerdi. Bu açıdan en büyük kazanım iflasla karşı karşıya kaldıklarında devletin kendilerini kurtaracağını bilmeleriydi. Zararlarının karşılanacağı düşüncesi onları yeterince motive etmekteydi. Hissedarların olduğu şirkete birçok yatırımcı katılabildiği için daha yüksek meblağlar toplanabiliyordu. Uzak bir coğrafyaya yıllarca sürecek masraflı bir yolculuk için daha fazla paraya ihtiyaç vardı. Ticarete uygun gemileri inşa etmek gerektiği gibi binlerce Pound değerinde külçenin de ticarete dahil edilmesi büyük servetlerin bir araya gelmesini gerektiriyordu. Kazanç yüksek olduğu gibi riskte fazlaydı. Yatırımın bir kısmı veya hepsi kaybedilebilirdi.⁴⁴ Londralı iş adamlarının kraliyete bu derece baskı yapması ve şirketin devlet desteği ile yola çıkması bu riskten yani iflastan korunmayı sağlayacaktı. İş adamları sadece kazanç elde edecekleri bir sistem istemişlerdi. Neticede de istedikleri olmuştu. 1601-1613 yılları arasında Baharat adalarına 12 ticari sefer düzenlenmişti. İş adamları yola çıkan gemilerin dolu olarak İngiltere'ye gelmesini bekliyordu. Ürünler satıldıktan sonra elde edilen kazanç ile bir sonraki sefere çıkılıyordu. Bundan dolayı aslında ortaya sadece ilk sefer için yüksek miktarda para koymuşlardı. Hissedarların her bir sefer için ayrı ayrı ticarete dahil olabilmesi de bir diğer önemli kazançtı.⁴⁵

Londralı iş adamları doğu ile ticarete yavaş bir seyir izleseler de 1601'den itibaren ticaret yeteneklerinin gün geçtikçe artığı bir hayat yaşamaya başlamışlardı. Ülke ve ticaretle uğraşanlar bir gelişim dönemi yaşıyordu. Elde edilen her bir tecrübe gelecekte daha fazla kazanç sağlayacak temel taşı vazifesi görüyordu. Şirketin idari yapısı da onun gelişimine katkı sunmaktaydı. Şirket her bir detayın düşünüldüğü bir şekilde kurulmuştu. Komiteler ve yöneticilerin her biri deniz seferlerinin başarılı olabilmesi için çabalıyordu. Şirket yöneticileri ve hissedarları bir arada çalışıp birçok alanda faaliyet gösterebiliyordu. İngiltere'ye ulaşan malların satışından bir sonraki sefere çıkacak gemilerin ihtiyaçlarına kadar her bir detay dikkatli bir şekilde belirleniyordu. Şirketin ilk yıllarından itibaren kazanç elde etmesi de bu

⁴² Robins, *The Corporation That Changed the World*, s. 27.

⁴³ Lawson, *The East India Company*, s. 21.

⁴⁴ Robins, *The Corporation That Changed the World*, s. 24.

⁴⁵ Chaudhuri, *The English East India Company*, s. 226-227.

detaylı çalışmalar sayesindeydi.⁴⁶ Bu özverili çalışmanın bir nedeni de her bir doğu seferinin 2 yıl ila 2,5 yıl gibi uzun süre almasıydı. Yani her bir ticari sefer şirket hesabına ancak 2 yıl sonra katkı yapmaktaydı. Yıllar geçtikçe ve teknolojik gelişmeler nedeniyle bu süre kısaltmaya başlayacak ve 18. yüzyılın sonlarına doğru Hindistan'dan ortalama 114 günde Londra'ya ulaşılacaktı.⁴⁷

Şirketin hissedarlara sahip bir yapıyla yola çıkması büyük avantajdı. Şirket için aktif olarak çalışan iş adamları olduğu gibi şirketle hiç alakası olmayan ama parasının değerlendirmek isteyenler içinde bu yapı fırsatlar sunuyordu. Ticaret riskliydi lakin ne kadar çok hissedar şirkete katkı sunarsa bu riskte o derecede paylaşılmış olmaktadır. Kazanç halinde ise bu yatırımcılar arasında pay edildiği için kolay para kazanma yöntemiydi. Hissedarların şirkete teslim ettiği paralar ise herhangi bir iş adamının değil şirket yönetiminin tasarrufunda olduğu için hissedarlar arasında problem çıkması önleniyordu. Aynı şekilde şirket yönetimi de özgür iradesi ile çalışabiliyordu.⁴⁸ Şirketin Şubat 1601'de düzenlediği dört gemilik ilk deniz seferi için 218 yatırımcı ortaya 68 bin 373 bin Pound koymuştu.⁴⁹ Bu o dönem için inanılmaz derecede fazla bir paraydı. Bu para ile gemiler ve denizcilerin masrafları dahil bütün masraflar rahatlıkla karşılanabiliyordu. Hala Londra'da büyük bir bankanın bile olmadığı ortamda iş adamları böyle bir serveti doğu ile ticaret için ortaya koymuştu. Bu ticaretin kendilerine daha fazla kazanç getireceğine yönelik inançları vardı. Öncelikle yapılan ticarete şirket tek tekeldi. İngiltere'deki bir başka şirketle yarışmak zorunda değillerdi. Tüm kuralları kendilerinin belirlediği bir ticaretleri olacaktı. Baharat adaları ile ticarete para değil gümüş külçeler kullanılması bir başka avantajdı. Gümüş doğu'da İngiltere'ye göre 3-4 kat daha değerliydi. Londra'da 1 birim değerindeki külçe doğuda 4-5 birim değerindeydi. Yani ortaya konan bin Pound'luk külçelerin değeri doğuda 4-5 bine kadar çıkabiliyordu. Buda hem külçeden kazanç elde etme, hem de daha fazla ürün satın alınması anlamına gelmekteydi. Hem devlet hem iş adamları bu ticaretten kazançlı çıkma konusunda aynı fikirlere sahipti. Kimse zarar etmek istemiyordu ve daha fazla kazançtan başka seçenek görülüyordu. Devletin şirketin arkasında olması, ona özel imtiyazlar sağlaması ve zararda dahi gereken adımları atması iş adamlarını psikolojik olarak rahatlatıyordu. Zararın olmadığı bir ticarete herkes için yeterince cazipti. Burada önemli olan Kraliyetin ne düşündüğü konusuydu. Aslında Kraliyet yani devlette çok rahattı. Eğer şirket bir şekilde zarar etmeye başlarsa veya başka bir problem ile karşılaşılırsa ona nasıl kolaylıkla izin verdilerse o derecede bir kolaylıkla izinler iptal edilebilirdi.⁵⁰ Gerek İngilizlerin gerekse diğer Avrupalı devletlerin doğu ile ticarete bu kadar fazla külçeye sahip olmasının sebebi ise Amerika'ydı. İspanyollar Güney Amerika'daki madenlerden çok büyük miktarda gümüş çıkarmaya başlamıştı. Böylece gümüş Avrupa'da dolaşıma girmişti. Eğer bu madenler olmasaydı onların doğu ile ticaret yapacak külçeleri

⁴⁶ Stevens, H., *The Dawn of British Trade to the East Indies as Recorded in the Court Minutes of the East India Company, 1599-1603*. London 1886, s. 14.

⁴⁷ Jean Sutton, *Lords of the East*, Conway Maritime Press, London 2000, s. 94.

⁴⁸ Robins, *The Corporation That Changed the World*, s. 24.

⁴⁹ Robins, *The Corporation That Changed the World*, s. 45.

⁵⁰ Lawson, *The East India Company*, s. 22-23.

olmayacaktı. Doğunun baharat parası yeni dünyanın madenlerinden gelmekteydi. Madenler öyle zengindi ki 1600-1800 yılları arasında Güney Amerika madenlerinden çıkan gümüşün üçte biri doğu ile ticarete yetmişti.⁵¹ Portekiz'in bir yüzyıl boyunca doğuda rakipsiz olarak ticaret yapması İspanyollar ile ortaklığı sebebiyleydi. Hollanda'nın aynı şekilde Avrupa'nın en önemli ticari merkezlerinden birisi olması ve bankalara sahip olması da onun ticarete başlamasına imkan vermişti. İngilizlerin ise bu yarışta geç kalmasını sebebi ülkenin kalkınmasını beklemek zorunda oldukları içindi. Ülke ekonomisi geliştikçe bu külçeler ticari hayatta daha fazla dolaşıma girdi. Lakin İngilizler şirketlerini kurduğu dönemde bile bu külçelere İngiliz devleti değil Avrupa'nın geri kalanı ile ticaret yapan tüccarları sahipti. Bu sebeple İngiltere'nin 17. yüzyıldaki kalkınmasında devlet değil özel sektör lokomotif vazifesi görmüştü. Şayet doğu ile ticaret yüksek kazanç sağlamasaydı İngiliz tüccarlar harekete geçmeyecek ve ülkenin büyümesi daha fazla vakit alacaktı. İngilizler harekete geçtiklerinde ise her ne pahasına olursa olsun mümkün olan en kısa sürede en fazla serveti biriktirme doğrultusunda acımasız bir sömürü duygusuyla hareket etmiş ve Hindistan'ın tüm üretim, ticaret ve paylaşım sistemini yok edecek bir siyaset uygulamışlardı.⁵²

İngiliz Doğu Hindistan Şirketi yöneticileri de başarılı olmak zorunda olduklarını biliyordu. Şirketin zararı kendilerinin de ayrıcalıklı işlerini kaybetmesi anlamına gelmekteydi. 24 kurulun her bir yöneticisi ve diğer yetkililer bu anlayış doğrultusunda kendi görevlerini yerine getiriyordu. Bu görevler arasında bazıları büyük öneme sahipti. Hesap işlerinden sorumlu olanlar şirketin finansal bir disiplin içinde çalışması için çabalıyordu. Haberleşme birimi şirketin tüm birimleri arasında ve ticaret yapılan kişi ve şirketlerle irtibatı sağlıyordu. Maliyeciler finansal marketlerle ilişkilerin yanı sıra külçe alımı ve kazancın bölüştürülmesinde yetkiliydi. Bu önemli görevler dışında kurullar alım satım, depolar ve yükleme gibi farklı görevleri yapıyordu.⁵³

İngiliz Doğu Hindistan şirketi doğunun zenginliklerinden pay sahibi olabilmek için kurulmuş olsa da bunun başarılıp başarılamayacağı merak konusuydu. İlk seferlerden önce doğu ile ticaretin ne ölçüde bir zenginlik sağlayacağı bilinmiyordu. Gerek şirket gerekse hissedarları paralarını kaybetmek istemiyordu. Belirtildiği üzere hissedarların şirkete her bir ticari sefer için ortak olabilme imkanı büyük bir avantajdı. Bu yatırımcıları teşvik etmek adına önemliydi. Bundan dolayı her bir başarılı deniz seferinden sonra daha fazla insan bir sonraki sefer için şirkete hissedar oluyordu. Seferden dönen gemilerin malları satılıp kazançtan pay aldıklarında da her iki senede bir pay alma imkanı oluyordu. Şirket bu uygulamayı ancak 1657 yılında kaldıracak ve sefer ortaklığı değil genel şirket hissedarlığı yöntemine geçecekti.⁵⁴ Şirket yetkilileri doğu ile ticarete teorik bilgiye sahip olsa da pratikte bunun ne ölçüde yapılabilir

⁵¹ Holden Furber, 'Rival Empires of Trade 1600–1800', *Maritime India*, Oxford University Press, New Delhi 2004, s. 231.

⁵² Yücel Bulut, "Hindistan'da İngiliz Sömürgeciliği, Oryantalizm ve William Jones", *İstanbul University Journal of Sociology*, 3, 2012, s. 88.

⁵³ Robins, *The Corporation That Changed the World*, s. 28.

⁵⁴ Robins, *The Corporation That Changed the World*, s. 24.

olduğunu görmek istiyorlardı. İlk deniz seferleri yapılmaya başlandığında bunun beklendiği gibi kolay bir iş olmadığı anlaşıldı. Doğu'da ulaşılan Baharat adalarına kendilerinden daha önce Portekiz ve Hollandalılar gelmişti. Buradaki yerel liderler de onlarla çalışmaya alışmıştı. İngilizler bu yerel liderleri ticaret için ikna etmekte zorlanıyordu. Hatta Portekizliler ve Hollandalılar karanfil, biber ve karabiber gibi önemli baharatların satın alındığı Moluccas ve Banda adalarındaki yerel liderleri tamamen kontrolleri altına almışlardı. İngilizler yine de ticareti öğrenmekte ve yapmakta kararlıydı. Londra limanlarından ayrılan gemiler gümüş külçeler ve doğu'dan talep görecektür ürünler taşıyordu. Gemiler ilk olarak Kızıldeniz ve Basra körfezi bölgelerini dolaşır ve satılabilecek ürünleri burada tekstil ürünleri ile takas ediyorlardı. Daha sonra Doğu Hint adaları olan Java veya Sumatra adalarına gidiliyor ve tekstil ürünleri verilerek karşılığında baharat alınmaya çalışılıyordu. İlk dönemde Londra'ya ulaşan gemiler daha çok kırmızı ve karabiber getirmekteydi. İngilizler bibere büyük bir ilgi gösteriyor ve şirket bu ürünü kolaylıkla satabiliyordu. Biberin sağlamış olduğu yüksek kazanç iş adamlarını mutlu ediyordu.⁵⁵ Kazancın önündeki en büyük engel Portekiz ve Hollanda'nın Baharat adalarında olan kontrolleriydi. İngilizlerin bir diğer önemli problemi de kendi ürettikleri ürünlerin kalite olarak kötü olması ve Hintlilerin bu ürünleri takas yoluyla almak istememeleriydi. Hintliler sattıkları ürünlerin karşılığında nakit yani değerli madenler istemekteydi.⁵⁶

Şirket kayıtlarına bakıldığında 1601 yılındaki ilk ticari sefer için gemilere 21.742 Pound'luk gümüş külçe ve 6.860 Pound'luk diğer ürünlerin yüklendiği görülmekteydi. Bunlar arasında pamuklu elbiseler, kurşun, kalay, demir ve cıva gibi ürünler vardı. Bazı yıllarda farklılıklar gösterse de gemilere daha çok külçe yüklenmekteydi. Ancak 1610'da 28.508 Pound'luk külçe ve 19.200 Pound'luk diğer ürünler yüklenmişti. Yine 1614-1615 yıllarında 50.000 Pound'luk ürün 40.000 Pound'luk külçe yüklenmişti. 1633-1640 arasında ise doğuya yelken açan gemiler sadece tek bir ürün yani gümüş ve altın külçe taşıyacaktı. Ülkeye geri gelen gemilerde de bu açıdan benzerlik vardı. Zira gemiler çoğunlukla tek bir ürün yani biber taşımaktaydı. Şirketin ilk 25 yılında biber en önemli ticaret unsuru olmuştu.⁵⁷ 1601-1630 yılları arasında şirket doğudan batıya 1 milyon pound değerinde biber getirmişti. Baharat olarak biber taşımak avantajlıydı. Taşınması kolay ama değeri çok yüksek bir baharattı. Baharatın önemli bir bölümü Avrupa'ya özellikle de Baltık bölgesine yani İskandinavlar'a satılmaktaydı. Bir kısmı da İngiliz iç pazarında satılmaktaydı. Biberin tek satıcısı İngilizler değildi. Hollandalılar'da yüksek miktarda biber satılmaktaydı. Bundan dolayı 1630 yılına gelindiğinde artık piyasa yeterince doymuştu ve bir anda fiyatlar düştü. Aynı dönem zarfında Avrupa'yı etkileyen ekonomik bir krizde baş göstermişti.⁵⁸ İngiliz Doğu Hindistan şirketi ancak biber fiyatları düştüğünde diğer ürünlerin arayışına girmişti. Biber dışında karanfil ve tarçın gibi farklı baharatların ticareti yeterince kazançlıydı. Doğudan alımı yapılan ürünlerden

⁵⁵ Lawson, *The East India Company*, s. 24.

⁵⁶ Yusuf Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi*, TTK Yay., 2. Baskı, Ankara 1987, Cilt: III, s. 79. ; Bulut, "Hindistan'da İngiliz Sömürgeciliği, Oryantalizm ve William Jones", s. 80.

⁵⁷ Lawson, *The East India Company*, s. 25.

⁵⁸ Keay, *The Honourable Company*, s. 111-129.

birisi ise inanılmaz büyük öneme sahip olmuştu. Bu ürün barut yapımının yanı sıra et kurutma ve ilaç yapımında kullanılan güherçile'ydi. Aynı şekilde çivit'te boya endüstrisi için inanılmaz büyük önem kazanmıştı. Pamuklu bez ve ipek gibi hafif tekstil ürünleri de doğudan en fazla getirilenler arasına girmişti.⁵⁹ İngiliz Doğu Hindistan Şirketi biberden diğer ürünlerin alım ve satımına çok hızlı bir şekilde geçiş sağlamıştı. Hollandalılar ise aynı başarıyı gösterememişti. Biber'den tekstil ve hatta çay ticaretine hızlı bir geçiş sağlanmıştı. İngilizler alımını yaptıkları ürünü mümkün olduğunca ucuza almaya da gayret sarfediyordu. Aynı şekilde ürün satılırken de mümkün olduğu kadar pahalı satmaya çabalıyorlardı. Böylece her iki durumdan mümkün olduğunca kazançlı çıkma politikası güdülmekteydi.⁶⁰

İngiltere ve Avrupa'da satışı yapılan bu ürünler ile batıların yaşam şartları değişiklik göstermeye başlamıştı. Artık baharatlar ile tatlandırılmış yemekler yenmeye başlanmış, doğunun tekstil ürünleri ile hazırlanmış kıyafetler tasarlanmıştı. Ticari hayat bu yeni ürünler sayesinde daha da gelişmişti. Ham madde olarak gelen ürünlerin işlenmesi için fabrikalar kurulmaya da başlandı. Ticaretten elde edilen gelirin yüksekliği sayesinde yeni yatırımları mümkün kılacak para dolaşıma girmektedir. Doğu ile ticaretin başlaması İngiltere'de ekonominin daha da gelişmesine katkı sağladı. Ticaret sadece alım ve satımdan ibaret değildi. Şirketin gün geçtikçe büyümesi daha fazla gemi yapımı gerektirdiği için gemicilik ve dolayısı ile denizcilik hızla geliyordu. Tekstil ürünleri de bu alanda önemli bir gelişimin yaşanmasını sağlıyordu. İngiliz Doğu Hindistan şirketinin doğudan gelen her bir gemisi işlenmesi gereken ürün anlamına geldiği için artık şirket liman kentlerinde fabrikalar kurmaya başlamıştı. Aynı şekilde ürünleri satışı yapılmaya kadar gemilerde bekletme imkanı olmadığı için büyük depolar inşa edilmeye başlandı. Bu işlerin takibi için şirket bünyesinde ayrı bir fabrikalar birimi oluşturuldu. Bu birimin başına ilk olarak Sir William Keeling getirildi. Organizasyon yeteneğine sahip Keeling ürünlerin işlenerek iç ya da dış pazara satılmasında üstün bir başarı göstermişti.⁶¹

İngilizlerin Hindistan'a Yönelmesi ve Doğu'da Ticari Üslerin Kurulması

Şirket doğu ile yapılan ticaret için büyük çaba gösteriyordu. Diğer Avrupalı güçlerle mücadele etmek gerektiği gibi ürünü satan doğudaki tüccarlarla da problemler yaşanıyordu. Bundan dolayı şirket alışılmışın dışına çıkmaya karar vermişti. Buna göre doğu'da daha önce kendisi ile Avrupalıların irtibata geçilmediği yerlere gidilecek ve yerel doğulu tüccarlar bulunacaktı. Diğer Avrupalı ülkeler geleneksel olarak aynı yerel satıcılardan ürünlerini alırken şirket yerel sahada kendi satıcısı ile el sıkışmaya karar vermişti. Bu strateji şirketin aynı ürünü sıkıntıyla karşılaşmadan daha uygun fiyata almasına da imkan sağlayabilirdi. Diğer Avrupa devletleri Baharat adalarına erişime mümkün olduğunca engel olduğu için İngilizler yönlerini adalara değil de Hindistan'a çevirdi. Aslında daha önce belirtildiği üzere İngilizler Doğu ticaretini düşünürken bunu Hindistan'dan daha çok Baharat adaları ile yapma fikrine

⁵⁹ Lawson, *The East India Company*, s. 25.

⁶⁰ Robins, *The Corporation That Changed the World*, s. 30.

⁶¹ Chaudhuri, *The English East India Company*, s. 47.

sahipti. Lakin özellikle Portekizlilerin boşluğunu dolduran Hollandalıların ticareti engelleyen tavrı ve üstünlüğü karşısında Hindistan ana karası da ticari ağa dahil edilmek zorunda kalındı. Şimdiye kadar adalar İngilizlere iyi kazançlar sağlamıştı. 1602’de Hint okyanusundaki ilk İngiliz ticaret noktası Bantam adası olmuştu. Ticaretin aktif olarak başlaması ile İngiliz Doğu Hindistan Şirketi ilk 20 yıl boyunca kazançtan memnun kalmıştı. Ümit burnu üzerinden yeni deniz yolunun kullanılması sayesinde daha önce Akdeniz’de Halep üzerinden gerçekleştirilen ticarete göre üçte iki oranında daha kazançlı çıkmıştı.⁶²

Şirket yetkilileri bu arada doğudan alımı yapılan ürünlerin nakliyesinde de sıkıntı yaşadıklarını fark etti. Gemiler ürünün alımı yapıncaya kadar beklemek zorunda kalıyordu. Her bir deniz seferi 2 yıl gibi uzun bir süre sürdüğü için bu vakit kaybı manasına gelmekteydi. Doğu’da İngiliz görevlilerin ürün alımı yaparak depolayacakları alanlara ihtiyaç vardı. Gemiler bu depolardan vakit kaybetmeden yüklemelerini yaparak yola çıkabilirdi. Bu amaçla belirlenen yerlerde yerel yetkililerden izin alarak depolar kurulmaya ve şirket çalışanları görevlendirilmeye başlanacağı yeni bir döneme girildi. Bu şirket çalışanları yerelde ticareti bitirmiş ve ürünü hazır hale getirmiş olacaktı. Bu amaçla yapılan girişimler sonucu yıllar içinde Kızıldeniz’de, Muscat’ta, Hindistan’ın batısı Surat’ta ve doğusu Masulipatam’da, Doğu Hint ve Baharat adalarının hemen hemen hepsinde hatta Japonya Hirado’da depolar kurulacağı bir büyüme dönemi yaşanacaktı.⁶³

Depolar aslında İngilizlerin ticari üsleriydi. Lakin ilerleyen yıllarda doğu’daki birçok bölgenin kolonileştirilmesinin ilk adımı olacaktı. İngiliz Doğu Hindistan Şirketi yetkililerinin ticaretin başladığı bu ilk yıllarda koloniler kurma amacı yoktu. Onların amacı 2 yıldan fazla süren yolculukların kısaltılmasıydı. Bunun için depo kurma fikri akla en uygun hareketti. Doğu’daki yetkililer içinde bu anlaşılabilir bir durumdu. Onlarda ticaretten kazançlı çıktıklarını düşündükleri için daha fazla ürünün satılmasını sağlayacak fikirleri destekliyorlardı. Bu ticari üslerin kurulması ile birlikte buraların güvenliği de tartışma konusu oldu. Depoların kurulduğu yerler ancak o bölgedeki yerel yetkililerin izni alındıktan sonra faaliyete geçiyordu. Ama buraların korunmasının sorumluluğuna karışmıyorlardı. İlerleyen yıllarda bu üsler daha da gelişeceği için yerleşke adı altında anılmaya başlayacaktı. Böylece depoların kurulduğu alanlar İngilizlerin kontrolündeki topraklar haline gelecekti. Depolarda yerel tüccarlardan alınan ürünler gemilere yüklenmeyi bekledi. Bu arada hem depoların hem de bu ürünlerin güvenliği için şirket kendi özel güvenlik birimini kurdu. Bu da gelecekte şirketin özel ordusu adını alacak kadar büyüyecekti.⁶⁴ Kolonilerin işgali de bu özel orduların gücü sayesinde olacaktı.

İngiliz Doğu Hindistan şirketinin doğuda depolar kurması onun yeni bir döneme girmesini sağlıyordu. Daha önce gemilerle sefere çıkılıyor, limanlar dolaşılıp ürünler alınıyor

⁶² Ramkrishna Mukherjee, *The Rise and Fall of the East India Company*, Monthly Review Press, New York 1974, s. 393.

⁶³ Lawson, *The East India Company*, s. 26.

⁶⁴ Robins, *The Corporation That Changed the World*, s. 31.

ve gemi tamamen dolduktan sonra ülkeye geri dönülüyordu. Gidilen limanlarda istenen ürünlerin olmaması veya satıcılarla anlaşılabilmesi durumunda bu seferler daha uzun süre alıyordu. Gemilerin biran önce dolması amaçlandığı için tüccarların istediği fiyata rıza gösteriliyor ve yeterince pazarlıkta yapılamıyordu. Gemiler İngiltere'ye doğru yola çıktığında ise alıcı ve satıcı uzun bir süre daha birbirlerini görmüyorlardı. Lakin üslerin kurulması ve çalışanların istihdam edilmesi ile doğuda ilişkilerin gelişeceği bir döneme giriliyordu. Üsler için yerel liderlerden izin alınması gerektiği için bu aynı zamanda diplomatik bir girişim manasına gelmekteydi. Şirket artık dış dünyada yerel liderler ile görüşme yapıp beraber çalışacağı bir döneme giriyordu. Şirketin bu çalışması lehine olduğu gibi aleyhine de olabilir ve sıkıntılar çıkabilirdi. Portekiz başta olmak üzere diğer Avrupalı devletler de kendi üslerini çok daha önceleri kurduğu için bu liderler ile irtibat halindeydiler. Yerel liderler ile ilişkiler kadar Avrupalılarla ilişkiler de bu üslerin geleceği için önemliydi. İngilizlerin en önemli depolarından birisi olacak Hindistan'ın kuzey batı sahillerinde bulunan Surat'taki üs bölgesi Portekizlilerin kurduğu üslere oldukça yakındı. Goa, Calicut ve Diu'da Portekizlilerin üsleri vardı. Portekizlilerin İngilizlere karşı dostane bir tavır olmadığı gibi ticari rekabetten dolayı ilişkilerin rahatlıkla kötüleşebileceği bir ortam mevcuttu. Surat'ta kurulan depolar Baharat adaları ile yapılan ticarete İngilizlerin transfer noktası olduğu için önemliydi.⁶⁵ Hatta ticaret geliştikçe Surat bir merkez buluşma noktasına dönüşmeye de başlayacaktı. Surat için gerekli izin Babürlü imparatorluğundan alınması gerekliydi. Babürlüler, Surat'ın da içinde olduğu orta ve kuzey Hindistan'ı kontrollerinde tutmaktaydı. Şirket Surat için ilk defa doğu'nun önemli bir gücü ile temasa geçmişti. Babürlüler bir yüzyıl önce Hindistan'a kuzeyden girmişler ve İmparator Ekber (Akbar) döneminde Hindistan'ın %75'inde kontrolü ele geçirmişlerdi. İngilizler Müslüman olan Babürlülerin en güçlü dönemlerinde bile ülkede yaşayan Hinduların dini inançlarına karışmadıklarını fark etmişti. Babürlüler Hindistan'ı imparator adına vazife yapan çalışanlarının, yerel Hindu liderlerle beraber hareket etmesi ile yönetiyordu. Halktan toplanan vergiler de hanedanlığın bulunduğu Agra şehrine yollanıyordu. Bu sistemle Babürlü imparatorlar ülkeyi uzak bir noktadan yönetmeyi başarıyordu. Yerel Hinduları düzenli olarak ziyaret edenler sadece Babürlü vergi toplama memurlarıydı. Ayrıca nadiren bölgeye işi düşen diğer devlet görevlileri de vardı. Vergisini ödeyen Hindu halk ile başka bir temas olmadığı gibi Babürlü savunmasında hayatlarına devam ediyorlardı.⁶⁶

İngilizler kısa sürede Babürlü İmparatorluğu ile iyi ilişkiler geliştirmeleri gerektiğini öğrenmişti. Portekizliler onlardan önce bölgeye geldiği gibi imparatorlukla da iyi ilişkileri vardı. Portekizliler, Babürlülere İngilizlerin Avrupa'da küçük bir devlete sahip olduklarını ve barış içinde devam eden doğu ticaretini bozabileceklerini söylemişti. İngilizler hemen harekete geçti ve Babürlülere kendilerini tanıtmaya gayretine girdi. İngiliz Kraliyeti ile Babürlü İmparatorluğu arasında ilişki tesisini sağlamaya yönelik adımlar atıldı. Bu amaçla İngiliz Kralı 1. James 1608'de Babürlü Hükümdarı Cihangir'e William Hawkins'i elçi olarak yolladı.

⁶⁵ Lawson, *The East India Company*, s. 27.

⁶⁶ S. Wolpert, *A New History of India*. London 1989, s. 126-149.

İngilizlerin Babürlüler'den en önemli isteği kontrol ettikleri topraklarda kalıcı olarak depoların inşa edileceği üslere izin verilmesiydi. Ayrıca bu üs bölgelerinde rahatlıkla ticaret yapmak istiyorlardı. Hawkins, 1609 yılında Babürlü İmparatoru ile bir araya geldi. Kısa sürede onun iyi bir seçim olduğu ortaya çıktı. Doğu halkı ile devletleri hakkında yeterli bilgiye sahip olan ve Türkçe konuşabilen Hawkins, Babürlü imparatorlarının dili olan Türkçe lehçesi ile de konuşabilmişti. Bununla birlikte Portekizlilerin Babürlülerle yıllara dayalı iyi ilişkileri vardı ve İmparatorluğun bir anda İngiliz taraftarı olmasına imkan yoktu. İngilizlere izin verilmesi güçlü olduğunu düşündükleri Portekizlilerle ilişkilerin kötüleşmesine de sebep olabilirdi. Hawkins 2 yıl Agra'da kaldıktan sonra yanında burada tanışıp evlendiği eşi ile Hindistan'dan ayrıldı. Hawkins iyi ilişkiler kurmuş olsa da isteklerini kabul ettirememişti. O ayrıldıktan hemen sonra Surat'a ulaşan şirketin filosuna bölgede ticaret izni dahi verilmemişti.⁶⁷

İngilizler Surat'ın da olduğu kuzey batı Hindistan sahilleri boyunca ticaret yapmakta kararlıydı. Babürlüler gerekli izni vermese de onları durduracak derecede bölgede etkin olmadıkları gibi donanmaları da yoktu. 1613 yılında iki şirket gemisi Thomas Best komutasında Surat'a çok yakın bir sahile çıktı. Buradaki yerel Hintli tüccarlardan alacakları malları gemilerine yüklemeyi planlamışlardı. Bölgedeki Portekizlilerin ise buna izin vermeye niyeti yoktu. Portekiz donanmasına ait savaş gemileri ile İngiliz gemileri karşı karşıya geldiğinde Best onları geri çekilmeye mecbur edecek başarıyı göstermişti. Böylece bölgeden istenen ürünler alınarak gemilere yüklendi. 2 yıl sonra 1615'de aynı bölgede bu olayın bir benzeri daha yaşanmış ve Nicholas Downton komutasındaki İngiliz gemileri Portekizlilere ait büyük bir donanma gücünü yenmeyi başarmıştı. Bu iki olay Babürlüler üzerinde büyük etki yapmıştı. Avrupa'da bir güç mücadelesi olduğunu ve İngilizlerin Portekizlilerin dediği gibi etkisiz, küçük bir ülke olmadığını görmeye başlamışlardı. Belirtildiği üzere Babürlülerin deniz donanması yoktu. Hint okyanusunda kontrol vazifesini dostluk kurdukları Portekiz donanması aracılığı ile yapıyorlardı. Şayet İngiliz topları Portekiz topraklarından üstünse imparatorun da bu gücü yanına alması gerektiği fikri gelişmişti. Nihayet Babürlüler 1613'de İngiliz Doğu Hindistan Şirketi'ne topraklarında depolar inşa ederek üs kurmalarına ve ticaret yapmalarına izin verdi.⁶⁸ Bütün bu gelişmeler tarihin seyrini değiştirdi ve İngilizlerin doğuda başarıya ulaşmasını sağlayacak şartları oluşturdu. İngilizler doğu ile ticaretle rakiplerinin aksine geç kalmamış ve bu yarışa onlarla aynı zamanda veya daha önce başlamış olsalardı, nasıl bir doğu coğrafyası ile karşılaşılırdı? sorusu sorulabilir. Bu durumda batı açısından iki seçenek yaşanması söz konusu olabilirdi. Birincisinde barış içinde Baharat adalarından ticaret yaparak zenginleşmek ki bu o dönem için zor bir durumdu. İkincisinde ise birbirleri ile daha kanlı mücadelelerin yapıldığı bir zaman aralığından söz edilebilirdi. Neticede aralarından birisi galip gelebilir ve yine ticareti kontrolü altına alırdı. Hindistan için ise muhtemelen değişen hiçbir şey olmazdı zira ülkedeki Babürlülerin güçlenme dönemi olmadığı gibi gün geçtikçe daha da zayıflayacak ve merkezi bir gücün olmadığı, birbiri ile dinsel ve ırksal mücadele içindeki ülke her zaman diliminde işgale hazır halde olacaktı. Yaşanan gelişmeler

⁶⁷ Lawson, *The East India Company*, s. 27.

⁶⁸ Lawson, *The East India Company*, s. 28.

nasıl olursa olsun tüm şartlar batının kalkınmasına, doğunun ise fakirleşmesine sebep olacak bir süreci meydana getiriyordu.

Babürlüler Surat'tan sonra İngilizlerin Ahmedabad ve Agra ile ticaret yapmalarına da izin verdi. Hindistan'ın doğu yakasında olan Masulipatam'a da 1614 yılında izin çıktı. 1618 yılında da Kral 1. James tarafından imparatora yollanan yeni elçi Sir Thomas Roe'yi kabul edildi. Roe ve Cihangir İngilizlerin Hindistan'da ticaret yapmasına imkan veren önemli bir anlaşma yaptı. Roe kendilerinin Portekiz ve Hollandalılar'dan ayrı bir güç olduğunu ve işgal planlarının olmadığını Cihangir'e ilettiler. Roe, şirket yetkililerine de bu Avrupalı güçlerle savaşmadan ticaret yapmalarını tavsiye etti. Savaşın olmadığı bir ortam şirket için daha fazla kazanç demektir. Aslında öyle de oldu zira 1625 yılına kadar sadece Surat'tan 220 bin parça tekstil ürünü Avrupa'ya taşındı.⁶⁹ İmparator Cihangir İngiliz Kralı James'e yollanmak üzere birde mektup hazırlatmıştı. Bu mektupta İngilizler imparatorluğun küçük yardımcısı olarak tanınmış ve yeni bir arkadaşlık döneminin başladığına işaret edilmişti.⁷⁰ İngilizlerin doğu ticaretindeki başarılarının altında yatan bir sebepte Babürlü İmparatorluğunu da anlamaya teşvik edebilirdi. Babürlülerin Hindistan'daki yönetimi sadece vergi toplayan memurlar seviyesinde olduğu için ülke İngilizlerin ilk önce ticari üsler kurmasına, sonra ise bu üsleri yerleşkelere çevirmesine izin verecekti. Nihayetinde ise ülkenin aslında savunmasız olduğunu gören İngilizler şirketleri ile Hindistan'ı bölge bölge işgal edecekti. 1858'de Babürlü İmparatorluğunun son kalesi olan Delhi alındığında ise İngilizler kendilerine küçük yardımcı denmesinin intikamını almış olacaktı.

Londra'daki iş adamları mutluydu zira kuzey batı Hindistan bölgesi Surat'ta kalıcı olarak kendilerine verilen topraklarda üslerini kuracak ve ticaret yapabileceklerdi. Gerek Surat bölgesi gerekse Baharat adaları ile ticaret için önemli bir kazanım elde edilmişti. Bunda onların diplomatik uğraşları kadar gemileri ve toplarının da büyük katkısı olmuştu. Surat'ın faaliyete geçmesi şirketin kazancını da artırmıştı. Ticaret ağı geliştikçe Surat gibi yeni yerlere ihtiyaç da artmıştı. Nihayet 1622'de Basra körfezi Ormuz'da yeni bir ticaret üssü faaliyete geçti. Böylece şirketin gemileri ve yerel İranlı liderlerin girişimi ile körfez bölgesinde Portekizlilerin varlığına son verilmiş oldu.⁷¹ 1626'da İngilizler Portekizlilerin Bombay'daki üssünü de saldırmıştı. Nihayet bölgede gün geçtikçe zayıflayan Portekizliler İngilizlerle 1635 yılında Goa'da kalıcı bir barış anlaşması yaptı. Portekizliler İngilizlere Macao'ya kadar uzanan bir coğrafi alanda ticaret izni vermeyi kabul etmişti. Anlaşma sayesinde Madras'ta 1639'da bir İngiliz üssü kurulmasının önünde de engel kalmamıştı. Hindistan'daki bir diğer önemli ticaret merkezi olan Portekizlilerin Bombay'daki ticaret üssü'de 1668 yılında Portekizli Catherine of Braganza ile evlenen İngiliz Kralı 2. Charles'a hediye olarak verilmişti. Kral Bombay'ı İngiliz Doğu Hindistan Şirketi'ne önemli miktarda borç para ve yıllık kira ücreti karşılığı vermişti.⁷² İngilizlerin Baharat adalarından soyutlanması ve Hindistan ana karası ile ticarete karar

⁶⁹ Robins, *The Corporation That Changed the World*, s. 46.

⁷⁰ G. Birdwood and Sir W. Foster, *East India Company Letter-Book 1600-1619*, London 1892, s. 479.

⁷¹ Lawson, *The East India Company*, s. 28.

⁷² Robins, *The Corporation That Changed the World*, s. 47.

kılınması şirketin geleceği için büyük öneme sahip olmuştu. Kraliçenin şirkete izin vermesi ile başlayan süreçte Baharat adaları iş adamları için önemli kazançlar sağlamıştı. Bu kazanç Hindistan sayesinde daha da artacaktı.

Şirket 1601-1612 arasında 517 bin 784 Pound'luk yatırıma karşılık %155'lik bir getiri sağlamıştı. Şirketin sadece üçüncü seferinde taşınan karanfilden %200'den fazla kazanç elde edilmişti. 1613-1623 arasında ise Doğu'daki mücadele sürecinde kazanç azalmıştı. Bu dönemde 418 bin 691 Pound'luk yatırıma karşı %87 kazanç elde edilmişti.⁷³ Doğulular batıların lehine olan bu kazançlı ticaretin farkında değildi. Doğulular dünyanın diğer yakasında olup bitenler hakkında hiçbir bilgiye sahip olmamasının verdiği dezavantaj ile değerli ürününü inanılmaz derecede ucuza satıyordu. Doğu bu ticaretten ilk aşamada iki yönlü olarak zarar etmişti. İlk olarak ticaret için kendisine sunulan gümüş veya altın külçelere batıdaki değerinden çok daha fazla olan 4-5 katı gibi fazla değer biçilmişti. İkinci olarak ise kendi iş gücü ve emeği ile ürettiği baharatı batıdaki değerinden onlarca kat aşağıda satarak zarar etmişti. Bu yönü ile 17. yüzyılda doğulular bilgisizliklerinin kurbanı olduğu için anlayışla karşılanabilirken batıların ise söz konusu doğu ticareti olduğunda karşılardaki insanları inanılmaz şekilde sömürdükleri görülmekteydi. Avrupalıların kendi aralarındaki mücadelesine rağmen yüksek kazanç devam etmekteydi. İngiliz Doğu Hindistan Şirketini gelecekte nelerin beklediği sadece onun değil İngiltere'nin de kaderi için önemliydi. Kraliyet tarafından yönetilen ülke Parlamenter sisteme geçeceği bir iç savaşa sahne olacak ve ülkede birçok şey değişecekti. Bundan dolayı ilerleyen yıllarda şirketin geleceğini sadece dış güçler değil kendi iç hesaplaşması da belirledi.

Sonuç

İngiliz Doğu Hindistan Şirketi doğu ile ticarete İngiliz devletini temsil etmişti. İngilizler doğu'ya orduları veya donanmaları ile değil Londralı tüccarların kurduğu özel bir teşebbüs ile gitmişlerdi. Vasco Da Gama'nın Portekiz adına yeni doğu ticaret yolunu 1498'de bulmasından yüz yıl sonra 1601'de İngilizler bu geç kalınmış yarışa katılmıştı. İngilizler bu yarışa geç katıldıkları gibi Hollanda'nın da kendilerini geçmesine sebep olacak kadar da fırsatları iyi değerlendirememişti. Portekiz ve Hollanda'nın devlet gücü ile hareket ettikleri bu yarışta İngiliz iş adamları kraliyet desteği beklerken vakit kaybetmişti. Lakin onların Portekiz ve Hollanda tarafından özellikle Baharat adaları ile ticarete engellenmesi rotalarını Hindistan'a çevirmelerine sebebiyet vermiş buda onların aslında daha da başarılı olacağı yeni bir dönemi başlatmıştı.

İngiliz Doğu Hindistan Şirketi hissedarlara sahip özel yapısı ile devlet desteği alan Portekizlileri ve Hollandalıları yenmeyi başarmıştı. Böylece dünya üzerinde ilk defa bir özel şirket inanılmaz derecede önem kazanmış ve gelecekte ticari üsler kurduğu Hindistan'a hükmedecek kadar güçlenmişti. Londralı iş adamları başta olmak üzere İngiliz zenginler tüm gayretlerine rağmen devletlerinden yeterli desteği alamazlar da veya başka bir deyişle

⁷³ Chaudhuri, *The English East India Company*, s. 22; Keay, *The Honourable Company*, s. 113.

İngiltere bu desteği sağlayamayacak kadar ekonomik yetersizlik içinde olsa da özel teşebbüs ruhu doğu ile ticarete başarıya ulaşmıştı. Onların bu başarısı ülkeleri adına da bir kazanç olmuş ve İngiltere'nin daha da kalkınmasını sağlamıştı. Bu çalışma İngiliz Doğu Hindistan şirketinin hissedarlı yapısına rağmen diğer Avrupalı devletler ile hangi şartlarda mücadele ettiğini ve ticari üsler kurarak nasıl ticaretini geliştirdiğini ortaya çıkarmaya çalışmıştır.

Çalışma İngiliz Doğu Hindistan Şirketi'nin doğunun kazançlı ticaretinden pay sahibi olmak isteyen İngiliz iş adamlarının gayretli çalışmalarını ortaya çıkarmaya çalıştığı gibi devlet destekli olmasına rağmen Portekizliler ile Hollandalıların başarısızlıklarını da ortaya koymaktadır. İngilizlerin tüm mal varlıklarını bu önemli ticarete yatıran insanlar olarak başarısızlığı kabullenmedikleri ve bu inançla çalıştıkları görülmektedir. Portekiz'in ise tüm doğuda hakim olma stratejisine kaynaklarını yetiremediği ve bu yarıştan çekilmek zorunda kaldığı görülmektedir. Hollandalıların ise tam tersi bir şekilde sadece Baharat adalarına ve baharat ticaretine yöneldikleri ve aynı başarıyı doğunun diğer ticari ürünlerinin alım satımında gösteremediği için başarısız olduğu düşünülmektedir. Bu nedenle Portekizli yetkililerin aç gözlülüklerinin, Hollandalı şirket yetkililerinin de dar ufuklu hareket etmelerinden dolayı tarihin kendilerine sunduğu bu altın fırsatı kaçırdıkları değerlendirilmektedir. İngilizler bu mücadelenin kazanan tarafı olarak günümüzün en önemli ülkelerinden birisine sahip olmuşlardır. Doğu ile ticaretin dünyadaki tüm dengeleri önemli ölçüde değiştirecek finansal gücü batıya sunmuş olması, önemli bir oyuncu olan İngiliz Doğu Hindistan Şirketi'nin daha detaylı olarak çalışılmasını gerektirmektedir.

Kaynakça

- (Auber, 1826): AUBER, Peter. *An Analysis of the Constitution of the East India Company and of the Laws Passed by Parliament for the Government of Their Affairs at Home and Abroad to Which is Prefixed, A Brief History of the Company, and of the Rise and Progress of the British Power in India*, Kingsbury, Parbury and Allen, London 1826.
- (Bayur, 1950): BAYUR, Yusuf Hikmet. *Hindistan Tarihi, Nadir Şah Avşar'ın Akımından Bağımsızlık ve Cumhuriyete Kadar (1737- 1949)*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1950.
- (Bayur, 1987): BAYUR, Yusuf Hikmet. *Hindistan Tarihi*, TTK Yay., 2. Baskı, Ankara 1987, Cilt: III.
- (Birdwood – Foster, 1892): BIRDWOOD, G. and Foster, Sir W. *East India Company Letter-Book 1600-1619*, London 1892.
- (Bowen, 1981): BOWEN, M. *Empiricism and Geographical Thought: From Francis Bacon to Alexander von Humboldt*, Cambridge 1981.
- (Boxer, 1980): BOXER, C. R. *Portuguese India in the Mid-seventeenth Century*, Delhi 1980.
- (Bulut, 2012): BULUT, Yücel. "Hindistan'da İngiliz Sömürgeciliği, Oryantalizm ve William Jones". *İstanbul University Journal of Sociology*, 3, İstanbul 2012, s. 71-106.
- (Chaudhuri, 1965): CHAUDHURI, K. N. *The English East India Company: The Study of an Early Joint-Stock Company*, London 1965.
- (Company Records, 1621): COMPANY RECORDS, *The Laws and Standing Orders of the East India Company*, London 1621.
- (Doğan ve Erdoğan, 2017): Doğan O., Erdoğan A. "XIX. Yüzyılda İngiliz Sömürgeciliğinde Hindistan'ın Yeri ve Önemi", *Gaziantep University Journal of Social Sciences*, 2017, 16 (3), s. 839-847.
- (Çöhçe, 2006): ÇÖHÇE, Salim. "Türk İstiklal Mücadelesi ve Hindistan", *Tarihte Türk-Hint İlişkileri Sempozyumu Bildirileri 31 Ekim-1 Kasım 2002*, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Yayınları, Ankara 2006.
- (Erçin, 2017): ERÇİN, Abdülkadir, "İngiliz Doğu Hindistan Kumpanyası ve Kumpanyanın Ticari Faaliyetleri (1600-1858)", *Bartın Üniversitesi Çeşm-i Cihan: Tarih Kültür ve Sanat Araştırmaları E - Dergisi*, Cilt:4, Sayı:2, 2017, s. 111-133.
- (Erinç, 1998): SIRRI, Erinç, "Hindistan Maddesi", *DİA*, TDV Yayınları, İstanbul 1998, c. XVIII.
- (Furber, 2004): FURBER, Holden, 'Rival Empires of Trade 1600–1800', *Maritime India*, Oxford University Press, New Delhi 2004.
- (Guy, 1988): GUY, J. *Tudor England*, Oxford 1988.
- (Hall, 1996): HALL, Richard. *Empires of the Monsoon*, Harper Collins, London 1996.
- (Hobhouse, 1999): HOBHOUSE, Henry. *Seeds of Change: Six Plants that Transformed Mankind*, Papermac, London 1999.

- (Keay, 1993): KEAY, J. *The Honourable Company: A History of the English East India Company*, Harper Collins Publishers, London 1993.
- (Kulke-Rothermund, 2001): KULKE Hermann - ROTHERMUND Dietmar. *Hindistan Tarihi*, (Çev. Müfit Günay), İmge Kitabevi, Ankara 2001.
- (Lawson, 2013): LAWSON, Philip. *The East India Company: A History*, Routledge, London 2013.
- (Madden, 1985-1987): MADDEN, F. W. and Fieldhouse, D. K. *Select Documents on the Constitutional History of the British Empire and Commonwealth*, vols. I-III, Connecticut and New York 1985-1987.
- (Maddison, 2001): MADDISON, Angus. *The World Economy*, OECD, Paris 2001.
- (Milton, 1999): MILTON, Giles. *Nathaniel's Nutmeg*, Hodder & Stoughton, London 1999,
- (Mukherjee, 1974): MUKHERJEE, Ramkrishna. *The Rise and Fall of the East India Company*, Monthly Review Press, New York 1974.
- (Özcan, 2000): Özcan, A. "İngiliz Sömürgeciliği", *DİA*, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul 2000, C. 22.
- (Parry, 1981): PARRY, J. *The Age of Reconnaissance: Discovery, Exploration and Settlement 1450 to 1650*, California 1981.
- (Prakash, 2000): PRAKASH, Om. *European Commercial Enterprise in Pre-Colonial India*, Cambridge University Press, New Delhi 2000.
- (Robins, 2012): ROBINS, Nick. *The Corporation That Changed the World: How the East India Company Shaped the Modern Multinational*, Pluto Press, London 2012.
- (Schama, 1987): SCHAMA, S. *An Embarrassment of Riches: An Interpretation of Dutch Culture in the Golden Age*, New York 1987.
- (Scammell, 1989): SCAMMELL, G. V. *The First Imperial Age: European Overseas Expansion c. 1400-1715*, London 1989.
- (Sutton, 2000): SUTTON, Jean. *Lords of the East*, Conway Maritime Press, London 2000.
- (Stevens, 1886): STEVENS, H. *The Dawn of British Trade to the East Indies as Recorded in the Court Minutes of the East India Company, 1599-1603*, London 1886.
- (Williamson, 1961): WILLIAMSON, J. A. *A Short History of British Expansion: The Old Colonial Empire*, London 1961.
- (Wrigley, 1989): WRIGLEY, E. A. and Schofield, R.S. *The Population History of England*, Cambridge 1989.
- (Yüksel, 2010): YÜKSEL, H. "Türk Devriminin Hindistan ve İran'daki Yansımaları". *Akademik Bakış*, 2010, Cilt 3, Sayı 6.

