

Araştırma Makalesi / Research Article

Makale Kimliği / Article Id: HS-2026-03

Bozkırda İngilizler: Moskova Kumpanyası Buhara Yolunda

The English in the Steppe: The Muscovy Company on the Road to Bukhara

Öz | Coğrafi keşifler sonrasında dünya ticaret yollarında meydana gelen değişim, Avrupa devletlerini geleneksel kara ve Akdeniz ticaret hatlarına alternatif güzergâhlar aramaya yöneltmiştir. Bu süreçte İngiltere, İspanya ile Portekiz'in deniz ticaretindeki üstünlüğünü aşabilmek amacıyla kuzey yolu üzerinden Asya'ya ulaşmayı hedeflemiş ve bu doğrultuda Moskova Kumpanyası kurulmuştur. Moskova Kumpanyası'nın faaliyetleri yalnızca Rusya ile ticari münasebetlerin geliştirilmesiyle sınırlı kalmayarak Doğu'ya hassaten Çin'e ulaşabilecek yeni güzergâhların araştırılmasına yönelmiştir. Anthony Jenkinson'un gerçekleştirdiği Buhara yolculuğu da bu arayışın bir parçası olarak vuku bulmuştur. Bu makalede, mevcut kaynaklar ışığında İngilizlerin Özbek sahasıyla kurduğu ilk teması teşkil eden söz konusu seyahat incelenmiştir. İlk olarak İngiltere'nin doğuya yöneliş süreci ile Moskova Kumpanyası'nın kuruluşu ve erken faaliyetleri ele alınmış, akabinde ise Jenkinson'un Rusya üzerinden Buhara'ya ulaşan yolculuğu değerlendirilmiştir. Müellifin anlatısı üzerinden Buhara Hanlığı'ndaki iç mücadeleler, bölgesel çatışmalar, ticari hayat, güvenlik durumu ve ticaret yollarının işleyişi aktarılmıştır. Bilhassa dönemin siyasi istikrarsızlıklarının ve askerî mücadelelerinin uluslararası ticaret yolları üzerindeki etkileri ortaya konulmuştur. Ayrıca müellifin göçer topluluklara ve Doğu toplumlarına yönelik tasvirleri ele alınarak metindeki Avrupa-merkezci bakış açısı tahlil edilmiştir. Bu bağlamda Jenkinson'un seyahat anlatısı, İngiliz-Özbek temaslarının ilk safhalarına ışık tutan ve XVI. asır İç Asyası'na dair kayda değer bilgiler içeren birincil tarihî kaynak niteliği taşımaktadır.

Anahtar Kelimeler | Ticari İlişkiler, İngiltere, İç Asya, Moskova Kumpanyası, Anthony Jenkinson.

Abstract | The transformation of global trade routes following the European Age of Discovery prompted European powers to seek alternatives to the traditional overland and Mediterranean trade networks. In this context, England sought to reach Asia via the northern route in order to challenge the maritime dominance of Spain and Portugal, leading to the establishment of the Muscovy Company. The Company's activities were not limited to the development of commercial relations with Russia but also extended to the exploration of new routes to the East, particularly to China. Anthony Jenkinson's journey to Bukhara formed part of this broader endeavour. In the light of the extant sources, this article examines Anthony Jenkinson's journey to Bukhara, which constituted the earliest recorded English contact with the Uzbek region. It first discusses England's eastward expansion, together with the establishment and early activities of the Muscovy Company, before examining Jenkinson's journey to Bukhara via Russia. Drawing upon Jenkinson's narrative, the study analyses the internal struggles within the Bukhara Khanate, regional conflicts, commercial life, the security situation, and the functioning of contemporary trade routes. Particular attention is paid to the impact of political instability and military conflicts on international trade networks. Furthermore, the article examines the author's depictions of nomadic communities and Eastern societies and offers a critical analysis of the Eurocentric perspective reflected in his account. In this context, Jenkinson's travelogue constitutes a valuable primary historical source that sheds light on the earliest phase of Anglo-Uzbek contacts and provides significant insights into sixteenth-century Inner Asia.

Keywords | Commercial Relations, England, Inner Asia, Muscovy Company, Anthony Jenkinson.**Yelda TEKKAYA DURSUN**  
(Sorumlu Yazar / Corresponding Author)

yeldatekkaya@gmail.com

Doktora Öğrencisi. Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, Türkiye

PhD Student, Ankara University, Institute of Social Science, Ankara, Türkiye

**Etik Kurul Onayı | Ethics Committee Approval**

Bu çalışma yalnızca tarihsel doküman analize dayandığı için etik kurul izni gerekmemektedir.
This study is based solely on historical document analysis and does not require ethics approval.

Hakem Değerlendirmesi | Peer-review

Dış bağımsız ve çift kör
Externally and double-blind peer-reviewed

Çıkar Çatışması | Conflict of Interest

Yazar, çıkar çatışması olmadığını beyan etmiştir.
The author has no conflicts of interest to declare.

Finansal Destek | Funding

Yazar, bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.
The author declared that this study has received no financial support.

Bu makale, intihal tespiti amacıyla iThenticate yazılımı ile taranmıştır.

This article has been screened for plagiarism using iThenticate software.

Bu makale, Creative Commons Atıf-GayriTicari 4.0 Uluslararası Lisansı (CC BY-NC 4.0) kapsamında lisanslanmıştır.

This article is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License (CC BY-NC 4.0).

**Atıf**

Tekkaya Dursun, Y. (2026). Bozkırda İngilizler: Moskova Kumpanyası Buhara Yolunda. *Histosophia*, 3, 23-42.

Citation

Tekkaya Dursun, Y. (2026). The English in the Steppe: The Muscovy Company on the Road to Bukhara, *Histosophia*, 3, 23-42.

Giriş

Antik dönemlerden beri mevcudiyetini sürdürmekle birlikte özellikle Orta Çağ boyunca dünya ticaretinde başat bir rol oynayan İpek ve Baharat yolları Doğu ile Batı arasındaki ekonomik ilişkilerin temelini oluşturmuştur. Bu yollar aracılığıyla Çin, Hindistan ve Güneydoğu Asya'dan temin edilen çeşitli emtialar Türkistan, İran ve Anadolu üzerinden Avrupa pazarlarına ulaştırılmaktaydı. Söz konusu ticaret ağı, salt ekonomik bir işleve sahip olmakla sınırlı kalmayıp kültürler ve medeniyetler arası temas süreçlerini de mümkün kılmış fakat ticari faaliyetlerin büyük ölçüde aracı unsurlar vasıtasıyla yürütülmesi, maliyetlerin görece artmasına ve işleyişin dolaylı bir mahiyet kazanmasına sebebiyet vermiştir. Bu husus, Avrupa devletlerini doğrudan ticaret yolları arayışına yönelten temel etkenlerden biri olmuştur.

Nitekim XV. asrın son çeyreğinden itibaren coğrafi keşiflerin etkisiyle dünya ticaret yollarında köklü değişimler yaşanmaya başlanmış, Avrupa'nın Doğu ile olan ticareti geleneksel kara ve Akdeniz merkezli hatlardan okyanuslara yönelmiştir. Özellikle Afrika'nın güneyinden Hindistan'a ulaşan deniz yolunun keşfi Avrupa'nın Doğu ile doğrudan ticaret kurabilmesini mümkün kılarak aracılara dayalı eski ticaret rotalarının işlevselliğini önemli ölçüde azaltmıştır. Buna paralel olarak Amerika kıtasının keşfiyle burada tesis edilen sömürge düzeni, dünya ticaretinin hacmini ve yönünü belirlemiştir. Bu minvalde Amerika'dan çıkarılan değerli madenlerin, bilhassa gümüşün, Avrupa'ya ve oradan da Asya pazarlarına aktarılması para dolaşımını artırarak ticaretin genişlemesine katkı sağlamıştır.

XVI. asırda hız kazanan bu dönüşümle birlikte ticaretin ağırlık merkezi Atlantik'e kayarak İspanya ve Portekiz öncülüğünde gelişen okyanus aşırı ticari faaliyetleri Avrupa, Afrika, Asya ve Amerika arasında karşılıklı etkileşime dayalı yeni bir ekonomik sistemin oluşmasına zemin hazırlamıştır. Bu süreç, yalnızca yeni ticaret yollarının açılmasıyla sınırlı kalmamış kıtalar arası mal ve sermaye dolaşımını artırarak ticaret hacmini genişletmiş ve ekonomik ilişkilerin çok yönlü bir nitelik kazanmasını sağlamıştır. Böylece daha önce bölgesel ve parçalı bir yapıya sahip olan ticaret ağları bütünleşmiş, dünya ticareti küresel bir nitelik kazanmış ve yeni ekonomik dengeler ortaya çıkmıştır. Bu gelişmeler Avrupa içindeki güç dengelerini de yeniden şekillendirmiş, Akdeniz merkezli ticaretin görece önem kaybetmesine karşılık Atlantik'e kıyısı olan devletler, özellikle İspanya ve Portekiz, XVI. asrın ilk yarısında belirleyici aktörler haline gelmiştir. Bununla birlikte ticaret ve denizcilik alanında yoğunlaşan rekabet doğrutusunda bu asrın ikinci yarısından itibaren İngiltere de bu yeni ticaret düzenine giderek daha fazla eklemlenmeye başlamıştır.

İngiltere, işbu dönüşüm sürecine uyum sağlama yönündeki girişimlerine esasen XV. asrın son çeyreğinde başlamıştır. Denizaşırı seferlerin örgütlenmesinde Bristol tüccarları belirleyici bir rol oynamış, bu bağlamda Cabot ailesi (Craik, 1844, p. 211) ön plana çıkmıştır. Kuzey Atlantik hattında gerçekleştirilen bu erken dönem teşebbüsler, İngiliz keşif faaliyetlerinin başlangıç safhasını temsil

etmektedir. XVI. asrın ilk yarısında ise İngiliz ekonomisinde yaşanan gelişmeler, örgütlü ticaret yapılarının ortaya çıkmasına ve dış ticaretin genişlemesine zemin hazırlayarak yeni pazar arayışlarını daha belirgin hale getirmiştir. Bununla birlikte, asrın ortalarına gelindiğinde İngiltere'nin hâlâ İspanya'nın deniz gücüyle doğrudan rekabet edebilecek bir konumda olmaması, İngiliz tüccar ve denizcilerini mevcut ticaret yollarına alternatif oluşturabilecek yeni güzergâhlar aramaya yöneltmiştir. Bu bağlamda bir yandan İspanyol hâkimiyetindeki deniz hatlarına yönelik korsan faaliyetleri sürdürülürken diğer yandan keşif girişimleri devam etmiş olmasına karşın kuzeybatı üzerinden Asya'ya ulaşmayı amaçlayan seferlerin başarısızlıkla sonuçlanması, İngiliz denizcilerin dikkatlerini kuzeydoğu güzergâhına çevirmelerine neden olmuştur (Готье, 1937, с. 9-10).

Moskova Kumpanyası'nın Kuruluşu ve İlk Faaliyetleri

İngilizlerin geliştirdikleri keşif ve ticaret girişimleri, tek bir nedene indirgenemeyecek ölçüde çok boyutlu bir karakter taşımaktadır. Ekonomik açıdan, yeni ticaret yolları aracılığıyla doğrudan pazarlara ulaşma ve daha yüksek kâr elde etme beklentisi bu girişimlerin başlıca itici unsurlarından biri olmasının yanı sıra XVI. asırda coğrafya ve kozmografi alanlarında yaşanan gelişmeler bilinmeyen bölgelere ulaşma yönündeki ilgiyi artırmış, İngiltere'de köklü denizcilik geleneği ve seferlere ilişkin anlatılar bu yönelimi toplumsal düzeyde beslemiştir. Öte yandan dönemin önde gelen devlet adamlarının söz konusu teşebbüslere verdikleri destek, bu girişimlerin bireysel çabaların ötesine geçerek daha geniş bir siyasal ve stratejik çerçeveye oturduğunu göstermektedir. Bu süreçte Sebastian Cabot gibi isimlerin yönlendirici rolü, keşif faaliyetlerinin daha planlı ve sistemli bir nitelik kazanmasına katkı sağlamıştır. Bütün bu gelişmelerin doğal bir sonucu olarak, İngilizlerin kuzeydoğu güzergâhı üzerinden Asya ile doğrudan ticari bağlantı kurma yönündeki arayışları daha somut bir hale gelmiştir.

Bu doğrultuda kuzey denizine yönelik daha önceki tecrübeleriyle öne çıkan Sebastian Cabot'un görüşlerine başvurulmuştur. Yapılan müzakereler neticesinde, dünyanın kuzey kesiminde yer alan ve henüz bilinmeyen coğrafyalara ulaşabilecek bir deniz yolu bulmak amacıyla bir sefer düzenlenmesine karar verilmiş ve bu girişimi yürütmek üzere bir kumpanya teşkil edilmiştir. Cabot ise bu yapının baş yetkilisi olarak görevlendirilmiştir. Söz konusu girişim için gerekli sermaye, şirket üyelerinin katkılarıyla temin edilmiş ve seferin gerçekleştirilmesi için gerekli hazırlıklar tamamlanmıştır. Sir Hugh Willoughby filonun başına getirilmiş ve seferin genel komutasını üstlenmiştir. Richard Chancellor ise ikinci komutan olarak görevlendirilmiş ve özellikle denizcilik tecrübesiyle seferin yönlendirilmesinde önemli bir rol oynamıştır. Filo üç gemiden oluşmaktaydı; bunlardan *Bona Speranza* amiral gemisi olarak kabul edilirken, en büyük gemi olan *Edward Bonaventure*'da Richard Chancellor yer almaktaydı. Üçüncü ve en küçük gemi ise *Confidentia* idi. Gemiler, denizde karşılaşılabilecek tehditlere karşı silah ve mühimmatla donatılarak uzun ve belirsiz yolculuk şartları göz önünde bulundurularak yaklaşık on sekiz aylık erzakla teçhiz edilmiştir. Ayrıca gemilerde

denizcilerin yanı sıra veznedarlar, marangozlar, aşçılar ve bir grup tüccar da yer almaktaydı. Seferde görev alan subaylar, tüccarlar ve diğer personeller kumpanyaya sadakatle hizmet edeceklerine dair yemin altına alınmıştır (Gerson, 1912, p. 2-5). Bu husus girişimin kurumsal niteliğini ve disiplin anlayışını pekiştiren önemli bir unsur olarak değerlendirilebilir. Bu çerçevede seferin yalnızca ticari bir girişim olmadığı, aynı zamanda devlet destekli ve diplomatik bir mahiyet taşıdığı da görülmektedir. Nitekim VI. Edward tarafından kaleme alınarak filo ile birlikte gönderilen mektup bu desteğin en açık göstergesidir. Bahsi geçen mektupta, hükümdarlara dostluk teklif edilmekte ve ticari ilişkilerin kurulması önerilmekte olup ayrıca Willoughby ve beraberindekilerin geçecekleri ülkelerde serbestçe hareket edebilmeleri için izin talep edilerek karşılığında İngiltere'ye gelenlere iyi muamelede bulunulacağı belirtilmiştir. Mektubun Grekçe ve muhtelif dillere tercüme edildiği ifade edilmektedir (Gerson, 1912, p. 8).

Uzun hazırlıkların ardından filo, 1553 yılının Mayıs ayında düzenlenen bir törenin ardından kuzeye doğru yola çıkmıştır. Yolculuğun elverişsiz hava şartları sebebiyle zorlu geçmesinden dolayı olası bir ayrılma ihtimaline karşı, Norveç Krallığı sınırları içinde yer alan Wardhouse'da toplanılması kararlaştırılmıştır. Ancak aynı gün çıkan şiddetli fırtına gemilerin birbirinden ayrılmasına yol açmış, Willoughby'nin komutasındaki gemi kaybolmuştur. Daha sonra geminin Laponya kıyılarında bulunduğu ve mürettebatının donarak hayatını kaybettiği anlaşılmıştır.¹ Buna karşılık fırtınanın ardından diğer gemilerden ayrılmasına rağmen belirlenen toplanma noktasına ulaşmayı başaran Chancellor, burada bir süre bekledikten sonra kuzeye doğru ilerlemenin tehlikelerine dair yapılan uyarılara aldırmayarak yoluna devam etmiş ve seferini sürdürmüştür. Nihayetinde Ağustos 1553'te Beyaz Deniz kıyılarına ulaşarak Rus topraklarına ayak basmış ve Aziz Nikola Manastırı civarına varmıştır (Питулько, 2017, с. 144). Buraya ulaşmasının ardından Chancellor ve beraberindeki İngilizler yerel halkla temas kurmuş, başlangıçtaki temkinli yaklaşıma rağmen kısa sürede karşılıklı iletişim tesis edilmiştir. İngilizler, VI. Edward tarafından gönderildiklerini ve amaçlarının dostluk ile ticari ilişkiler kurmak olduğunu ifade etmiş, bu beyan yerel halk ve yöneticiler tarafından olumlu karşılanmıştır. Bunun üzerine yerel yöneticiler durumu hükümdarlarına bildirmek üzere bir haberci göndermiş ancak merkezden gelecek cevabı beklerken İngilizlerin ilerleyişi geciktirilmiştir. Chancellor'ın ısrarı sonucunda İngilizlerin kara yoluyla Moskova'ya yönlendirilmesine karar

¹ Willoughby'nin seyir notları, yolculuğun başlangıcına paralel olarak Mayıs 1553'te başlamakta ve Eylül 1553 ortalarında sona ermektedir. Bu noktada Willoughby, havanın don, kar ve dolu ile adeta kış ortasını andıracak derecede kötüleştiğini belirtmekte ve bu sebeple ana karaya doğru iki fersah uzanan, genişliği yarım fersah olan bir limanda kışlamayı uygun gördüklerini ifade etmektedir. Ayrıca çevrede insan bulmak amacıyla farklı yönlerde gönderilen keşif kollarının hiçbir insan ya da yerleşim izine rastlamadan geri döndüğünü özellikle vurgulamaktadır. Söz konusu seyir notları daha sonra Richard Hakluyt tarafından derlenerek yayımlanmıştır. Metne eklenen açıklamada ise Willoughby ve beraberindeki mürettebatın Laponya'da, Keger yakınlarında bulunan Arzina adlı limanda soğuk nedeniyle hayatını kaybettiği belirtilmektedir. Öte yandan, gemide bulunan başka bir yazılı kayda göre mürettebatın en azından Ocak 1554'e kadar hayatta olduğu anlaşılmaktadır (Hakluyt, 1903b, pp. 212-224).

verilmiş ve yolculuk sırasında Çar İvan Vasilyeviç'in olumlu cevabının ulaşmasıyla birlikte heyet saraya davet edilmiştir. Nihayet sert iklim koşulları altında gerçekleştirilen uzun ve zahmetli yolculuğun ardından Chancellor Moskova'ya varmıştır (Hakluyt, 1893, pp. 24-28).

Moskova'ya ulaşan İngiliz heyeti, IV. İvan'ın huzuruna kabul edilmiş ve sarayın görkemli tören düzeniyle karşılaşmıştır. Kabul sırasında çarın altın taç ve zengin işlemeli kıyafetler içinde, elinde asa ile değerli taşlarla süslenmiş yüksek bir tahtta oturduğu, etrafının ise gösterişli kıyafetler giymiş saray erkânı ile çevrili olduğu dikkat çekmiştir. Chancellor, VI. Edward tarafından gönderilen mektubu sunmuş, mektubun okunmasının ardından karşılıklı selamlama ve hediye takdimi gerçekleştirilmiştir. Ardından İngilizler ziyafete davet edilmiş, ziyafet sırasında altın ve gümüş kaplar kullanılmış, yemekler belirli bir tören düzeni içinde sunulmuştur (Адамс, 1838, сс. 50-53). Saray protokolü çerçevesinde gerçekleştirilen bu kabul ve ziyafet, İngiliz heyetinin Moskova'daki ilk resmî temasını oluşturmuştur. Bu müspet gelişmelerin ardından Şubat 1554'te Rus Çarı IV. İvan tarafından İngiltere Kralı VI. Edward'a bir mektup hazırlanmış -VI. Edward'ın ölüm haberi henüz Moskova'ya ulaşmamıştı- ve söz konusu mektupta İngiliz tüccarlara Rusya'da ticari faaliyetlerde bulunma izni verildiği açıkça ifade edilmiştir. Buna göre İngilizlerin ülkeye serbestçe girip çıkmalarına, çeşitli mallarla ticaret yapmalarına ve bu faaliyetlerini herhangi bir engel veya müdahale olmaksızın sürdürmelerine müsaade edilerek İngiliz elçilerinin güvenli şekilde hareket etmeleri de teminat altına alınmıştır (Гамель, 1865, сс. 27-30). Bu şartlar, İngilizlere tanınan ilk ticari ayrıcalıkların temel çerçevesini oluşturmaktadır. Çar IV. İvan'ın İngilizlere yönelik olumlu tutumu, iç politikada katı bir merkezî otoritenin tesis edildiği, dış politikada ise genişleme ve sınırlı dışa açılma eğilimlerinin eşzamanlı olarak görüldüğü bir süreçle ilişkilidir. Zira Chancellor bölgeye ulaştığı sırada Kazan kısa bir süre önce 1552 yılında Moskova tarafından ele geçirilmişti. Bunu 1556'da Astrahan'ın ilhakı takip etmiş ve böylece İdil hattı büyük ölçüde Moskova'nın kontrolüne girmiştir. Bu gelişmeler, Rusların doğu ve güney istikametinde genişlemesini pekiştirirken, aynı zamanda İç Asya'ya açılan stratejik hatların denetim altına alınmasını sağlamıştır. Rusya Çarlığı'nın İdil hattı üzerindeki bu egemenliği, İngilizler tarafından da önemli bir gelişme olarak görülmüş ve bölge üzerinden yeni ticaret imkânlarının doğmasına zemin hazırlamıştır. Aynı dönemlerde Baltık ticaretine yönelme çabası da 1558 yılında Livonya bölgesine yönelik askerî faaliyetleri (Kurat, 2014, ss. 168-175) beraberinde getirmiştir. Bu hamleyle Arktik kıyıları üzerinden kurulan temas hattı Moskova için hem ticari açılım hem de Batı ile doğrudan ilişki kurma bakımından önemli fırsatlar sunmuştur.

Chancellor'ın Rusya'daki tecrübeleri ve İngiliz tüccarlara tanınan ticaret imkânlarına ilişkin aktardıkları, İngiltere'de kurumsal bir yapılanmanın önünü açmıştır. Kraliçe Mary ile eşi Philip tarafından hazırlanan fermanla henüz bilinmeyen ve daha önce deniz yoluyla düzenli biçimde ziyaret edilmemiş ülke ve bölgeleri keşfetmeye teşebbüs eden tüccarlar adına 6 Şubat 1555 tarihinde bir kumpanya teşkil edilmiştir. Bu fermanla kumpanyaya kuzey, kuzeydoğu ve kuzeybatı yönlerinde

keşif faaliyetlerinde bulunma, kraliyet sancaklarını kullanma, keşfedilen bölgelerde İngiliz ticari varlığını tesis etme ve faaliyetlerine engel teşkil eden unsurlara karşı güç kullanma gibi geniş yetkiler tanınmıştır. Bunun yanı sıra kumpanyaya, söz konusu deniz yolları ve ticaret sahaları üzerinde tekel niteliğinde ayrıcalıklar verilmiş ve kumpanya mensubu olmayan İngilizlerin bu güzergâhlarda izinsiz seyahat etmeleri veya ticaret yapmaları yasaklanmıştır. Aksi durumda ilgili kişilerin gemi ve mallarına el konularak bunların yarısının kraliyet hazinesine, diğer yarısının ise kumpanyaya aktarılacağı hükme bağlanmıştır (Толстой, 1875, сс. 6).

Şirketin idaresi, bir veya iki vali, dört konsül ve yirmi dört yardımcından oluşan bir yönetim kadrosuna bırakılmıştır. Sebastian Cabot'un ömür boyu vali olarak atanması öngörülürken, ölümünden sonra valilerin her yıl kumpanya tarafından seçilmesi kararlaştırılmıştır. Konsüller ve yardımcılarının görev süreleri bir yıl ile sınırlandırılmış, bu görevlerin her yıl yeniden belirlenmesi esası benimsenmiştir. Genel üye topluluğunun yetkisinin bu yıllık seçimlerle kısıtlanması ve yönetim gücünün vali, konsül ile yardımcılar grubunda toplanması, kumpanya içinde oligarşik bir yapının varlığına işaret etmektedir. Bu yönetim organına, şirketin idaresi ve işleyişini sağlamak amacıyla gerekli kuralları koyma ve bu kurallara aykırı davranan üyeleri para cezası, müsadere ve hapis gibi yaptırımlarla cezalandırma yetkisi tanınmakla birlikte bu yetkilerin krallığın kanun ve teamülleri ile mevcut anlaşmalara aykırı olmaması şartı getirilmiştir. Moskova Kumpanyası'nın tesisi, daha önceki uygulamalara dayanan geleneksel unsurlar içermekte olup bu unsurların belirli bir kurumsal çerçevede bir araya getirilmesi bakımından ilerleyen dönemde kurulan İngiliz ticaret şirketlerine model teşkil eden bir yapı ortaya koymaktadır. Bu çerçevede kumpanya, 199 erkek ve 2 kadını kapsayacak şekilde oluşturulmuş ve söz konusu kişiler oldukça uzun ve ayrıntılı resmî ünvanla tanımlanmıştır. Bu ünvan *İngiltere'nin tüccar girişimcileri; daha önce söz konusu son deniz seferi ya da seyrüsefer girişiminden önce yaygın olarak gidilmemiş, bilinmeyen toprakların, bölgelerin, adaların, hâkimiyet alanlarının ve mülklerin keşfi için* şeklinde ifade edilmiş fakat 1566 yılında değiştirilerek kısaltılmış ve çok nadiren kullanılmıştır. Nitekim bu yapı yaygın olarak *Rusya Kumpanyası, Moskova Kumpanyası ya da Rusya ile ticaret yapan tüccarlar kumpanyası* olarak anılmaya başlanmıştır (Willan, 1968, pp. 7-8).

Moskova Kumpanyası Rusya'dan imtiyaz fermanını aldığı anda, ülkede ticaret yapma hakkı esasen IV. İvan'ın VI. Edward'a gönderdiği mektupta yer alan genel bir izne dayanmakta olup bu izin, iki hükümdar arasında yapılacak görüşmelerle kesinlik kazanması beklenen bir vaat niteliğindedir. Bu durum, kumpanyanın Rusya'daki faaliyetlerini daha sağlam bir hukuki zemine oturtma ihtiyacını doğurmuş ve ikinci bir seferin düzenlenmesine zemin hazırlamıştır (Willan, 1968, p. 10). Bu minvalde 1555 yılında Moskova Kumpanyası, yeni bir destekle Richard Chancellor başkanlığında yeniden aynı bölgeye iki gemi göndermiştir. Bunlardan biri *Edward Bonaventure*, diğeri ise Kral ile Kraliçe'nin adını taşıyan *Philip ve Mary* gemileriydi. Söz konusu sefer neticesinde Moskova'ya

ulaşan Chancellor ve beraberindekiler, yanlarında getirdikleri mektupların ibraz edilmesi üzerine özel bir şekilde ağırlanmış, kendilerine konaklama ile iaşe sağlanmış ve kısa süre sonra arın huzuruna kabul edilmiştir. Burada gerçekleştirilen kabul töreni oldukça ihtişamlı olup yüksek rütbeli kişilerin hazır bulunduğu bir ortamda icra edilmiş, İngilizler saygı ile karşılanmış ve ardından verilen ziyafette kendilerine özel bir masa tahsis edilerek değerli kaplar içinde yemekler sunulmuştur (Meyendorff, 1946, pp. 117-118).

Görüşmelerin sonucu olarak; Rus arı, kumpanyaya gümrük vergisinden muaf olarak ticaret yapma hakkı tanımış, Holmogorı (Kholmogory) ve Vologda’da vergi ödemeksizin ticaret merkezleri kurmalarına izin vermiş ve Moskova’da Aziz Maksim Kilisesi civarında kendilerine bir yer tahsis etmiştir. Ayrıca kumpanyaya kendi üyeleri arasındaki uyuşmazlıkları çözme yetkisi tanınarak Ruslarla aralarında doğabilecek davaların ise yerel makamlar yerine doğrudan arın merkezî idaresi tarafından görülmesine karar verilmiştir. Bununla birlikte kumpanyanın ticari faaliyetleri yerel idareciler ve gümrük görevlilerinin müdahalesi dışında tutulmuş, kumpanya mensuplarının yanlarında Rus görevliler çalıştırmalarına izin verilmiş ancak her bir ticaret mahallinde yalnızca bir görevli bulundurmaları şart koşulmuştur. ar ayrıca, Rus tebaası tarafından gerçekleştirilebilecek herhangi bir haksızlık durumunda da adaletin sağlanacağını taahhüt etmiştir (Кочетков, 1862, с. 15-16). Böylece, Chancellor’ın Rusya’ya ikinci gelişi -kumpanya açısından- İngiltere’de tanınan ticari hakların ar tarafından verilen imtiyazlarla somut bir zemine oturtulduğunu göstermektedir.

Nitekim Chancellor, 20 Temmuz 1556 tarihinde *Edward Bonaventure* ile *Philip ve Mary* gemileriyle İngiltere’ye dönmek üzere yola çıkılmış, bir önceki sefer sırasında yollarını kaybeden *Bona Speranza* ile *Confidentia* adlı gemiler de ar tarafından İngilizlere teslim edilerek bu filoya katılmıştır. Bu sırada Edward Bonaventure gemisinde, İngiltere sarayına gönderilen ilk Rus elçisi Osip Grigoryevi Nepeya da yer almaktaydı. Ancak kısa süre sonra başlayan şiddetli Arktik fırtınaları filoyu birbirinden ayırmış, Bona Speranza ile Confidentia Norveç kıyılarında batmış, Philip ve Mary ise ancak ertesi yılın Nisan ayında Londra’ya ulaşabilmiştir. Chancellor’ın bulunduğu Edward Bonaventure ise dört ay süren fırtınaların ardından 1556 yılı Kasım ayında İskoçya kıyılarına varmış fakat şiddetli kasırgalar nedeniyle kayalıklara sürüklenerek parçalanmıştır. Chancellor bu esnada elçi Nepeya’nın kurtarmaya çalışırken yaşamını yitirmiştir (Gerson, 1912, p. 17). İskoçya’daki kazanın ardından Rus elçisi Nepeya, Kraliçe Mary’nin girişimiyle İngiltere’ye getirilmiş ve İngiliz yönetimi ile tüccarları tarafından büyük bir ihtişamla karşılanmıştır. 28 şubat 1557 tarihinde Londra’ya ulaşan elçi sarayda I. Mary ve II. Philip’in huzuruna kabul edilmiş, ar IV. İvan’ın mektubunu sunmuş ve hediyelerini takdim etmiştir. Londra’daki ikameti süresince devlet erkânı ve tüccar çevreleriyle temaslarda bulunan Nepeya için Moskova Kumpanyası tarafından da görkemli ziyafetler düzenlenmiştir. Bu ağırlanma, dönemin kaynaklarına göre eşi benzeri görülmemiş bir ihtişam ve saygı örneği olarak değerlendirilmiştir (Гамель, 1865, сс. 60-62).

Elçilik görevinin tamamlanmasıyla birlikte, 1557 yılı itibarıyla, İngiltere ile Rusya arasındaki diplomatik ilişkilerin kurumsal bir zemine oturduğu söylenebilir. Nitekim bu tarihten sonra İngiliz gemilerinden oluşan ticaret filoları her yıl düzenli olarak Rusya'ya ulaşmaya başlamış, Norveç ve İsveç kıyılarını dolaşarak Dvina ağzına varmış ve Kuzey Denizi donmadan önce uygun yaz mevsiminde seferlerini tamamlamaya çalışmıştır. Öte yandan kumpanya faaliyetlerini yalnızca Rusya ile yürütülen ticaretle sınırlı tutmamış, kuruluş aşamasında belirlediği doğuya giden yeni deniz yolları keşfetme hedefini sürdürmüştür. Bu bağlamda 1556 yılında Stephen Borough tarafından düzenlenen keşif seferi sırasında Sibirya kıyılarına ilişkin elde edilen gözlemler, söz konusu güzergâhın pratikte kullanılamayacağını göstermiştir. Böylece, İngilizlerin doğuya ulaşım konusunda yeni arayışlara yönelmesi ve özellikle Rusya üzerinden ilerleyen alternatif güzergâhları değerlendirmesi mümkün hale gelmiştir (Костомаров, 1862, с. 16). Bu stratejik yönelim, 1557 yılı itibarıyla Rusya ile yürütülen diplomatik temaslarla da paralel şekilde ilerlemiştir. Aynı yıl, Chancellor'un hayatını kaybetmesinin ardından Anthony Jenkinson İngiltere'nin Rusya'daki yeni temsilcisi olarak görevlendirilmiş ve Rus elçisi Nepeya'nın dönüş yolculuğuna eşlik etmiştir (Питулько, 2017, с. 145). Böylece Jenkinson'un görevlendirilmesiyle birlikte Moskova Kumpanyası'nın doğuya yönelik faaliyetleri yeni bir istikamet kazanmıştır.

Buhara'ya Yolculuk

Esasında Anthony Jenkinson'un Buhara'ya uzanan yolculuğu, Rus elçisi Nepeya ve beraberindekilerle birlikte Primrose adlı gemiyle 12 Temmuz'da Aziz Nikola Manastırı civarına ulaşmasıyla başlamıştır. Nepeya ve yanındakiler kısa süre sonra Moskova'ya giderek Çar IV. İvan ile bir dizi görüşme gerçekleştirirken Jenkinson, gemileri Kuzey Dvina'nın ağzından İngiltere'ye geri gönderdikten sonra Holmogory üzerinden Vologda'ya geçmiş ve yolculuğunu zorlu şartlar altında sürdürmüştür. Vologda'dan kızakla yola çıkarak Yaroslavl, Rostov ve Pereyaslavlı üzerinden ilerleyen Jenkinson ancak 6 Aralık'ta Moskova'ya ulaşabilmiş ve burada çar ile temaslarda bulunmuştur. Bu görüşmeler neticesinde Jenkinson, Rusya'ya gönderilişinin temel amacını teşkil eden Çin'e yönelik rota için gerekli izni almıştır (Гамель, 1865, сс. 66-68).

Stephen Borough'un deniz yoluyla doğuya ulaşma girişiminin başarısızlıkla sonuçlanması ve Çin ile Buhara arasında işleyen kervan ticaretine ilişkin malumatın Batı'da yaygınlık kazanması, Çin'e kara yoluyla ulaşma ihtimalini güçlendirmiştir. Özellikle Buhara üzerinden doğuya uzanan güzergâh uygulanabilir bir alternatif olarak değerlendirilmeye başlanmıştır. Bu doğrultuda Jenkinson'un Rusya ile Çin arasında Buhara üzerinden bir ticaret yolu açılmasına yönelik önerisi çar nezdinde olumlu karşılık bulmuş, Astrahan'a kadar ilerlemesine izin verilmiş, güzergâh üzerindeki yerel idarecilere gerekli kolaylıkların sağlanması emredilmiş ve Hazar ötesindeki hükümdarlara hitaben tavsiye mektupları temin edilmiştir (Костомаров, 1862, с. 17). Söz konusu gelişmeler, Astrahan'ın ilhakı

sonrasında Moskova'nın İdil-Hazar hattındaki ticari faaliyetleri kendi denetimi altında geliştirme eğilimini yansıtmaktadır. IV. İvan'ın Jenkinson'un önerisine müspet yaklaşması, Moskova'nın Astrahan üzerinden yürütülen İç Asya ticaretinden daha etkin biçimde faydalanma düşüncesiyle ilişkilendirilebilir. Böylece Jenkinson'un teşebbüsü, Rusların bölgesel ticari hedefleri ile İngiliz ticari girişimlerinin örtüştüğü bir zemini yansıtmaktadır.

Gerekli izinleri alan Jenkinson, 23 Nisan 1558 tarihinde Moskova'dan kumpanya görevlileri Richard Johnson ve Robert Johnson ile beraber ayrılmıştır. İdil hattını takip ederek Astrahan'a ulaşan heyet, buradan Hazar Denizi'nin doğu kıyısına geçmiş ve kara yoluyla ilerleyerek 23 Aralık 1558'de Buhara'ya varmıştır. Burada Çin'e uzanan kervan yollarının savaşlar nedeniyle kesintiye uğradığını öğrenmesi üzerine seyahatini sürdürmekten vazgeçmek zorunda kalmıştır. İran üzerinden dönüş ihtimali de bölgedeki siyasi karışıklıklar nedeniyle mümkün olmadığından geri dönmekten başka seçenek kalmamış ve Buhara, başlangıçta bir geçiş noktası olarak tasarlanmışken yolculuğun son durağı haline gelmiştir. Bunun üzerine 8 Mart 1559'da Buhara'dan ayrılarak aynı yılın 2 Eylül'ünde Moskova'ya ulaşmıştır (Willan, 1968, p. 56). Dönüşünün ardından yeniden çarın huzuruna kabul edilen Jenkinson, IV. İvan'a Çin menşeli bir yak kuyruğu ile bir Tatar davulu takdim etmiş ve ardından sarayda verilen bir yemeğe davet edilmiştir. 9 Mayıs 1560'ta Holmogory'ye ulaşmasının ardından ise kısa süre içinde Henry Lane ile birlikte İngiltere'ye dönmüştür (Гамель, 1865, с. 69).

Anthony Jenkinson'un Anlatısının Tahli

Safa'nın Jenkinson'un seyahatinin ilk safhasına ilişkin aktardığı malumatlar, söz konusu görevin diplomatik ve ticari mahiyetini teyit etmektedir. Yola çıkmadan önce geçeceği memleketlerin hükümdarlarına hitaben yazılmış mektupları temin ettiğini, yanında İngiliz hizmetkârları ile bir Tatar² tercüman ve çeşitli ticari mallar bulundurduğunu belirtmesi, bu girişimin devlet desteği ile ticari amaçların iç içe geçtiği organize bir teşebbüs olduğunu göstermektedir (Hakluyt, 1903a, p. 449). Bununla birlikte Moskova'dan itibaren Oka ve İdil nehirleri boyunca ilerleyen güzergâhın ayrıntılı biçimde kaydedilmesi, Rusya'nın iç bölgelerini Hazar havzasına bağlayan su yollarının işlevsel bir ulaşım ve ticaret ağı oluşturduğunu göstermektedir. Nitekim Nijniy Novgorod'da emri altında 500 büyük nehir gemisi bulunan bir kaptanın gelişinin beklenmesi, bu hattın büyük ölçekli ve organize filolar tarafından kullanıldığını ortaya koymaktadır. Bu çerçevede söz konusu güzergâh, yalnızca bir seyahat hattı olarak değil Rusya merkezli bir ticari ve ulaşım altyapısının parçası olarak değerlendirilmelidir, zira bu gemilerin bir kısmı erzak, asker ve mühimmat taşıırken diğerleri ticari mallarla yüklenmişti. Ayrıca bahsedilen hat üzerinde yer alan şehirler ve kalelere dair verdiği bilgiler, bu güzergâhın yalnızca bir geçiş hattı olmayıp idari ve askerî bakımdan da önem taşıdığını

² XVI. asır Avrupa kaynaklarında *Tatar* kavramı, belirli bir etnik topluluktan ziyade Türkistan ve Avrasya bozkır sahasındaki farklı topluluklar ile siyasi oluşumları ifade etmek için kullanılan geniş ve genelleyici bir adlandırma niteliği taşımaktaydı.

göstermektedir (Hakluyt, 1903a, p. 450).

Buhara'ya gidiş yolculuğu sırasında İdil hattı boyunca verdiği bilgiler, Rusya'nın Kazan (1552) ve Astrahan (1556) işgalinin hemen ardından bölgede şekillenmeye başlayan yeni siyasi düzeni yansıtmaktadır. Kasimov bölgesine (Hakluyt, 1903a, p. 450) geldiğinde Tatar yöneticisinin idaresi altında olduğunu belirtmesi, yerel unsurların tamamen tasfiye edilmeksizin Moskova'ya bağlı şekilde varlıklarını sürdürdüklerini göstermektedir. Benzer biçimde Kazan'ın eski bir Tatar Hanlığı olduğunu, şehrin eski surlarının yıkılarak yerlerine taş surlar inşa edildiğini aktarması, Rus hâkimiyetinin fiziksel olarak tahkim edilmesine işaret etmektedir. Bununla birlikte söz konusu süreç yalnızca mekânsal ve askerî bir hâkimiyetle sınırlı kalmamış, yerel yönetici unsurların statüsünde de belirgin bir dönüşüm meydana gelmiştir. Nitekim son hükümdarın esir alınarak saraya getirilmesi ile diğer bazı hanların kendi rızalarıyla Rus Çarı'na sığınmaları, bu yöneticilerin farklı yollarla da olsa aynı merkezî otoriteye bağlandıklarını ortaya koymaktadır. Bu durum, Rusya Çarlığı'nın işgal sonrası dönemde yerel yönetici unsurları tamamen ortadan kaldırmak yerine onları Moskova'ya bağlı şekilde denetim altında bulundurma eğilimini göstermektedir (Hakluyt, 1903a, p. 451).

Seyahat boyunca ticaretle ilgili bilgilere de yer verilmektedir. Bu minvalde Ryazan'dan Nijniy Novgorod'a kadar uzanan Oka hattı boyunca balmumu ve bal üretiminin yoğunluğunun vurgulanması (Hakluyt, 1903a, p. 450), söz konusu güzergâh üzerinde üretim kapasitesinin güçlü olduğunu göstermektedir. Bunun yanında Kazan yakınlarında, Ruslar, Kazanlılar, Nogaylar, Kırımîliler ve diğer milletlerden tüccarların alışveriş yapmak üzere bir araya gelerek pazar kurdukları için *Tüccarlar Adası* olarak adlandırılan bir alanın artık terk edilmiş olduğunun belirtilmesi, burada eskiden mevcut olan ticari hareketliliğin aynı şekilde devam etmediğine işaret etmektedir. Ayrıca Moskova'dan Hazar Denizi'ne kadar uzanan güzergâh boyunca benzer bir toplanma alanının bulunmadığının ifade edilmesi (Hakluyt, 1903a, p. 451), bölgedeki ticari dolaşımın önceki dönemlere kıyasla daha sınırlı bir görünüm arz ettiğini göstermektedir. Nitekim Astrahan'a ulaştığında da burada bir miktar ticaret yapıldığını belirtmekle birlikte bunun oldukça sınırlı ve önemsiz olduğunu özellikle vurgulamaktadır. Getirilen malların çeşitliliğine rağmen miktarlarının azlığı ve tüccarların yoksulluğu sebebiyle bu faaliyetlerin dikkate değer görülmediğini ifade etmektedir. Ezcümle, Hazar Denizi'ni geçene kadar yaptığı gözlemler, şu ifadede karşılık bulmaktadır: *Bu bölgelerin hiçbirinde takip edilmeye değer bir ticaret umudu yoktur* (Hakluyt, 1903a, p. 456).

Buhara'ya ulaşınca kadar Jenkinson'un aktardığı gözlemler Rus hâkimiyetinin siyasi ve toplumsal sonuçlarına dair de önemli bilgiler sunmaktadır. Bu bağlamda anlatıda bir yandan bazı bölgelerde güvenliğin arttığını gösteren ifadeler (Hakluyt, 1903a, p. 454) ile Rus Çarı İvan Vasiliyeviç'in askerî başarılarına ve devletin Hazar Denizi'ne kadar genişlemesine yapılan vurgu (Hakluyt, 1903a, p. 450), bölgedeki siyasi hâkimiyetin ulaştığı coğrafi kapsamı ortaya koyarken; diğer yandan kıtlık, salgın ve bilhassa Nogay topluluklarının maruz kaldığı ağır yaşam koşullarına

ilişkin aktarımlar, bu hâkimiyetin yerel halk üzerindeki etkilerine de dikkat çekmektedir. Nitekim kendi ülkelerinin harap olması sebebiyle sığınma arayışına giren Nogayların bekledikleri desteği bulamamaları, açlık ve hastalık nedeniyle büyük kayıplar vermeleri ve bir kısmının köle olarak satılması ya da sürülmesi, söz konusu sürecin yalnızca siyasi bir genişleme olarak değerlendirilemeyeceğini aynı zamanda ciddi bir toplumsal kriz yarattığını göstermektedir. Ayrıca Rusların iyi Hristiyanlar gibi davranmadıklarına yönelik eleştirel ifadeler (Hakluyt, 1903a, p. 455), bu olayların maddi koşulların ötesinde ahlaki bir sorgulamaya da konu edildiğini ortaya koymaktadır. Bu çerçevede yazar, siyasi genişleme sürecini sahadaki toplumsal ve insani etkileriyle birlikte ele alan çok katmanlı bir perspektif sunmaktadır.

Jenkinson'un Hazar Denizi'ni geçişine ve sonrasında Buhara'ya doğru ilerleyişine ilişkin aktardığı malumatlar, bu güzergâhın coğrafi şartlar kadar güvenlik bakımından da son derece zorlu bir seyahat alanı olduğunu göstermektedir. Bu bağlamda Hazar geçişi sırasında rüzgâra bağlı hareket etmek zorunda kalınması, sığıklar ve kumluklar nedeniyle yolculuğun güçleşmesi ve şiddetli fırtınalar sonucu rotadan sapılması, hattın seyrüsefer açısından yüksek riskler taşıdığını ortaya koymaktadır. Bunun yanı sıra Yayık Nehri civarında demirlemişken sürgün edilmiş ve geçim kaynaklarını kaybetmiş silahlı gruplarla karşılaşılması (Hakluyt, 1903a, p. 457), yolculuğun insan kaynaklı tehditlere de açık olduğunu göstermektedir. Benzer şekilde yağmacı grupların varlığına dair haberler alınması, kervanın silahlı korumaya ihtiyaç duyması (Hakluyt, 1903a, p. 466) ve buna rağmen güvenliğin tam olarak sağlanamaması, bu bölgede düzenli bir otoritenin bulunmadığına işaret etmektedir. Son olarak kervanın doğrudan silahlı saldırıya uğraması ve uzun süren çatışmalar sonucunda güçlükle yoluna devam edebilmesi (Hakluyt, 1903a, p. 468), seyahatin ciddi güvenlik sorunları altında gerçekleştiğini açık biçimde göstermektedir. Bu çerçevede söz konusu güzergâh, doğal koşulların yanı sıra siyasi istikrarsızlık ve güvenlik problemlerinin belirlediği son derece tehlikeli bir seyahat alanı niteliği taşımaktadır.

Jenkinson'un Buhara'ya dair ilk gözlemlerinde şehir; alçak bir arazide kurulmuş, yüksek toprak surlarla çevrili ve birden fazla kapıya sahip bir yerleşim olarak betimlenmektedir. Kentin üç kısma ayrıldığı, bu bölümlerin ikisinin hükümdara, üçüncüsünün ise tüccar ve pazarlara tahsis edildiği belirtilmekle birlikte her meslek grubunun kendine özgü yerleşim ve pazar alanlarına sahip olduğu ifade edilmektedir. Bu durum, şehirde idari ve ticari alanların birbirinden ayrıldığı planlı bir mekânsal düzeni yansıtmaktadır. Ayrıca kentin oldukça büyük olduğu, evlerin çoğunun topraktan yapıldığı ancak buna karşılık taşla inşa edilmiş görkemli yapılar, anıtlar ve özellikle ustalıkla yapılmış ve benzerleri olmayan hamamların bulunduğu aktarılmaktadır. Şehrin ortasından geçen küçük nehrin suyunun sağlıksız olduğu ve bu sudan içenlerde ciddi hastalıkların ortaya çıktığı belirtilmektedir. Nitekim bu anlatım, bir yandan şehirde gelişmiş bir kentsel yaşamın izlerine işaret ederken diğer yandan sağlık koşullarına ilişkin olumsuzluklar bu gelişmişliğin sınırlı ve dengesiz bir karakter

taşıdığını ortaya koymaktadır. Bu çerçevede Buhara, surlu yapısı, işlevsel mekânsal örgütlenmesi ve zanaat ile ticaretin ayrıştığı düzeniyle tipik bir İç Asya şehri görünümü sergilemekle birlikte, yaşam koşulları bakımından belirli yapısal sorunları da bünyesinde barındıran bir yerleşim olarak tasvir edilmektedir (Hakluyt, 1903a, p. 469).

Müellifin şehir tasvirinde dikkat çeken unsurlardan biri de Buhara'daki toplumsal yaşamın sıkı kurallar ve denetim mekanizmalarıyla düzenlenmiş olmasıdır. İçki tüketimine yönelik kesin yasaklar ve bu yasağın ihlali durumunda uygulanan sert cezalar, salt dinî bir kuralın ötesinde kamusal düzenin korunmasına yönelik güçlü bir kontrol mekanizmasına işaret etmektedir. Görevlilerin evleri denetleme yetkisine sahip olması ve bireylerin nefeslerinden dahi alkol tüketiminin tespit edilerek cezalandırılması, bu denetimin gündelik hayatın en mahrem alanlarına kadar uzandığını göstermektedir. Bu durum, şehir yaşamında dinî kuralların yalnızca bireysel inanç alanıyla sınırlı kalmadığını, aynı zamanda kamusal düzenin sağlanmasında da belirleyici bir işleve sahip olduğunu göstermektedir. Böylece Buhara, düzenli ve örgütlü bir şehir görünümü sergilemekle birlikte, güçlü bir toplumsal kontrol ve disiplin mekanizmasıyla işleyen bir yapı olarak karşımıza çıkmaktadır (Hakluyt, 1903a, p. 470).

Buhara'ya ilişkin aktarımlarında bölgenin etnik ve dilsel yapısına dair bazı değerlendirmelerin tarihî ve toplumsal gerçeklikle tam olarak örtüşmediği görülmektedir. Bu bağlamda Jenkinson'un, *Buhara ülkesi bir zamanlar Perslere bağlıydı ve şimdi Farsça konuşmaktadırlar* (Hakluyt, 1903a, p. 470) ifadesiyle hatalı bir genelleme yaptığı anlaşılmaktadır. Buhara'nın Pers hâkimiyeti MÖ VI. asra kadar olmakla birlikte sonraki süreçte Türk, Arap ve Moğol unsurların egemenlik sahası haline geldiği bilinmektedir (Özkan, 2021, s. 11). Yine dil meselesine bakıldığında, Buhara'da nüfusun çoğunluk itibarıyla Türk ile Tacik unsurlardan teşekkül ettiği ve bu yapının bir yansıması olarak Türk unsurların Türkçeyi -Doğu Türkçesi-, Taciklerin ise Farsçayı kullandığı düşünülebilir. Bunun yanı sıra saray çevresinde hem şairlerin hem de bizzat hanların, Farsçanın yanında Türkçe ile de şiirler kaleme aldıkları ve dahi Türkçeyi daha makbul saydıkları anlaşılmaktadır (Macit, 2022, s. 481). Zira *Tevârih-i Güzîde-Nusret-nâme* ve *Zübdetü'l-Âsâr* gibi Türkçe eserlerin kaleme alınmış olması, Türk dilinin yalnızca gündelik iletişim dili olmayıp aynı zamanda yazı ve edebiyat dili olarak da kullanıldığını ortaya koymaktadır. Bu bağlamda Jenkinson'un Buhara'da Fars dilinin konuşulduğuna dair ifadesi, şehirdeki Taciklerin kullandığı dili tüm topluma teşmil eden ve bölgedeki dilsel çeşitliliği tek bir unsur üzerinden açıklayan, indirgemeci bir yaklaşım olarak dikkat çekmektedir. Ayrıca, dil kullanımını doğrudan siyasi hâkimiyetle ilişkilendirmesi, erken modern dönemde Batılı müelliflerin Doğu toplumlarını açıklarken başvurdukları basitleştirici yaklaşımlara işaret etmektedir.

Bu indirgemeci yaklaşımın bir diğer örneği olarak Jenkinson, Müslüman olmalarına rağmen iki taraf arasında da sürekli ve şiddetli savaşların yaşandığını belirtmekte ve çatışmanın sebeplerinden birini şu sözlerle açıklamaktadır: *Persler, Buharalılar ve diğer bütün Tatarlar gibi üst dudaklarındaki*

kılları kesmezler, bunu büyük bir günah sayarlar ve bu yüzden onları da Hristiyanlara yaptıkları gibi kâfir yani inanmayanlar olarak adlandırırlar (Hakluyt, 1903a, p. 470). Burada geçen Persler ifadesinin, müellif tarafından İran coğrafyası ve bu coğrafyanın sakinlerini tanımlamak amacıyla kullanılmış olması muhtemeldir. Nitekim XVI. asırda İran coğrafyasına hâkim olan Safeviler ile Özbekler arasında yoğun siyasi ve askerî mücadeleler yaşanmıştır. Fakat söz konusu mücadelelerin temelinde yer alan mezhebi farklılaşma, bölgesel hâkimiyet mücadelesi ve ticaret yolları üzerindeki rekabet gibi unsurlardan bahsedilmeyerek çatışmalar daha ziyade dinî uygulamalardaki farklılıklar ve kültürel unsurlar üzerinden açıklanmaktadır. Bu yaklaşım, dönemin seyahat anlatılarında dikkat çekici kültürel gözlemlerin ön plana çıkarılması eğilimiyle ilişkili olabilir.

Yazarın Buhara'ya dair değerlendirmeleri, diplomatik temaslarına ilişkin aktarımlarında da bazı kültürel yargılar içermektedir. Jenkinson, seyahati sırasında Buhara Hanı'nın huzuruna çıktığını, burada Rus Çarı'nın mektuplarını hana sunduğunu ve onun tarafından son derece iyi karşılandığını aktarmakla birlikte hükümdarın kendisini birkaç kez özel olarak huzura kabul ettiğini ve Rus Çarı'nın gücü, Büyük Türk³, kendi memleketleri, kanunları ile dinleri hakkında sohbet ettiklerini belirtmektedir. Ayrıca Buhara Hanı'nın ateşli silahlara ilgi gösterdiğini ve el tüfeklerinin kullanımını denediğini ifade etmektedir. Öte yandan anlatının ilerleyen kısımlarında, alacaklarının eksik ve gecikmeli şekilde ödenmesini eleştirerek hanın *gerçek bir Tatar gibi davrandığını* söylemektedir (Hakluyt, 1903a, p. 471). Böylece müellif, yaşadığı bireysel ekonomik ve idari sorunu kültürel bir özellik üzerinden açıklayarak bunu doğrudan Tatar kimliğiyle ilişkilendirmektedir. Bu durum, Jenkinson'un diplomatik temaslara ilişkin anlatısının salt bilgi aktarımıyla sınırlı kalmadığını, aynı zamanda Tatar topluluklarına dair algısını da yansıttığını göstermektedir.

Buna karşın yazarın Buhara Hanı'na yönelik değerlendirmeleri bütünüyle olumsuz değildir. Müellif, Buhara'ya vardıktan sonra uğradıkları eşkıya saldırısının hükümdarın bilgisine ulaşması üzerine yüz silahlı adamın görevlendirildiğini ve saldırganların yakalanmasının emredildiğini ifade etmektedir. Eşkıyaların bir kısmının öldürüldüğünü, bir kısmının ise yakalandığını ve ele geçirilen malların bir bölümünün kendisine iade edildiğini belirtmektedir. Ayrıca suçluların saray kapısında idam edilmesini hükümdarın otoritesinin ve adalet anlayışının bir göstergesi olarak değerlendirerek bu tutumu *iyi bir adalet* (Hakluyt, 1903a, p. 472) şeklinde nitelendirmektedir. Ancak tüm bu takdir ifadelerine rağmen hükümdarı *barbar kral* (Hakluyt, 1903a, p. 471) olarak tanımlaması dikkat çekicidir. Bu durum, Doğu hükümdarlarına yönelik olumlu değerlendirmelerin dahi çoğu zaman ötekileştirici bir dil içerisinde sunulduğunu göstermektedir.

Jenkinson'un Buhara Hanı'na ilişkin anlatısında hükümdarın adını zikretmemesi ayrıca üzerinde

³ Burada kullanılan *Büyük Türk* ifadesiyle doğrudan Kanuni Sultan Süleyman'ın kastedildiği açıktır. Zira Jenkinson, Buhara seyahatinden önce Osmanlı ülkesine gitmiş, Halep'te sultanın İran seferi sırasındaki ordu geçişine tanıklık etmiştir. Ayrıca Osmanlı yönetimi tarafından kendisine ticaret ve seyahat güvenliği sağlayan bir imtiyaz belgesi de verilmiştir (Morgan & Coote, 1964, pp. 1-6).

durulması gereken bir husus olarak görünmektedir. Hakikaten müellif, kimi zaman güzergâhı üzerindeki küçük yerleşimlerin yöneticilerinin isimlerini dahi kaydettiği halde Buhara hükümdarının adını belirtmemektedir. Bunun, dönemin siyasi karışıklıkları ve hanlık içerisindeki taht mücadeleleriyle bağlantılı olması muhtemeldir. Özellikle sık yaşanan otorite değişimleri⁴ sebebiyle hükümdarın konumunun tam olarak netleşmemiş olması bu tercihte etkili olmuş olabilir. Öte yandan anlatılarda ulema sınıfının siyasi süreçlerde oldukça etkili bir konumda gösterilmesi, müellifin fiilî nüfuzu hükümdardan ziyade dinî otoritelerde görmüş olabileceğini de düşündürmektedir. Tüm bunların yanı sıra dönemin seyahatnamelerinde sıkça karşılaşıldığı üzere isimlerin aktarımı ve transliterasyonu konusunda yaşanan belirsizliklerin de bu durumda belirli ölçüde etkili olmuş olabileceği düşünülebilir.

Müellifin aktarımları, Buhara Hanlığı'ndaki siyasi istikrarsızlık ve güç mücadelelerine dair de önemli bilgiler sunmaktadır. Zira bölgeye ulaştığı sırada hanlıkta siyasi karışıklıklara bağlı bir fetret ortamı hâkimdi. Hanedan üyelerinin muhtelif şehirlerde müstakil biçimde varlık göstermeleri ve birbirleriyle sürekli mücadele halinde bulunmaları, merkezî otoritenin ciddi ölçüde zayıflamasına yol açarak yalnızca idari ve askerî yapıyı değil, aynı zamanda ülkedeki asayiş ortamını da olumsuz etkilemiştir. Bu siyasi parçalanma ortamında ulema sınıfının ön plana çıktığı ve siyasi-idari süreçlerde daha belirleyici bir konuma yükseldiği görülmektedir. Yazar, Buhara'daki bir din adamının hükümdardan daha nüfuzlu olduğunu, Rus Çarı'nın mektuplarını bizzat teslim aldığını ve şehrin kuşatılma ihtimalini bildirerek Buhara'yı terk etmesi gerektiği hususunda kendisini uyardığını belirtmektedir (Hakluyt, 1903a, p. 474). Nitekim Jenkinson da bu uyarıyı dikkate alarak şehirden ayrılmış ve şunları ifade etmiştir: *Bizim ayrılışımızdan on gün sonra Semerkant Hanı bir orduyla gelip Buhara şehrini kuşattı. O sırada Buhara Hanı başka bir hanedan üyesine karşı savaşa gitmişti. Bu husus, o ülkelerde iki ya da üç yılda bir görülen bir durumdur. Orada bir hanın üç ya da dört yıldan fazla hüküm sürmesi nadirdir; bu da ülkenin ve tüccarların büyük zarar görmesine yol açmaktadır* (Hakluyt, 1903a, p. 475). Burada dikkat çeken husus, siyasi mücadelelerin mahiyetinden ziyade bunların ticaret yolları ve ekonomik faaliyetler üzerindeki yıkıcı etkisinin ön plana çıkarılmasıdır. Bu durum, yazarın bir tüccar perspektifiyle hareket ettiğini ortaya koymakla birlikte gözlemlerinin yer yer indirgemeci ve yüzeysel kaldığını da göstermektedir. Ayrıca başka bir anlatısında Buhara'da bulunan dinî bir liderin yürürlükteki kuralların uygulanmasında son derece etkili olduğunu ve kendisine hükümdardan daha fazla itaat edildiğini belirterek bu dinî otoritenin hükümdarı tahttan indirebildiğini, yerine başka birini geçirebildiğini, hatta mevcut hükümdarın da bu şekilde değiştirildiğini ifade edildiğini aktarmaktadır (Hakluyt, 1903a, p. 470). Bu anlatım,

⁴ Jenkinson'un görüştüğü Buhara hükümdarı II. Abdullah Han'dır. Nevruz Ahmed Han'ın ölümünün ardından yeniden güç kazanan Abdullah Han, Mayıs 1557'de Buhara'yı ele geçirerek burayı merkez haline getirmiştir. Daha sonra Mayıs 1561'de babası İskender'i bütün Özbeklerin hanı ilan ettirmiş ancak fiilî idareyi elinde tutmaya devam etmiştir (Saray, 1988, s. 104).

Buhara'daki ulema sınıfının siyasi meşruiyet üzerinde önemli bir güç unsuru olduğuna örnek teşkil etmektedir.

Jenkinson, Buhara Hanlığı'nın ekonomik yapısı ve hükümdarın mali uygulamalarına ilişkin de malumatlar aktarmaktadır. Yazar, Buhara hükümdarının büyük bir servet ve mali güce sahip olmadığını, gelirlerinin büyük ölçüde şehir halkından alınan vergilere dayandığını ve özellikle zanaatkârlar ile tüccarlardan alınan onda bir oranındaki verginin halkın fakirleşmesine yol açtığını belirtmektedir. Bunun yanı sıra hükümdarın ihtiyaç duyduğu zaman tüccarların mallarına el koydurduğunu, bu şekilde borçlarını ödediğini ve satın aldığı kumaşlar karşılığında kendisine olan borcun da aynı yöntemle ödendiğini aktarmaktadır. Hükümdarın büyük bir zenginlik ve istikrarlı bir mali yapı oluşturamaması, taht mücadeleleri ve merkezî otoritenin zayıflığıyla ilişkili görünmektedir. Ayrıca Buhara'daki para sistemi hakkında bilgiler vererek tedavülde gümüş ve bakır paraların bulunduğunu, altının ise kullanılmadığını ifade etmektedir. Bilhassa bakır paranın değerinin hükümdar tarafından kendi çıkarları doğrultusunda sık sık değiştirilmesini eleştirmekte ve bunu hanların genellikle öldürülmeleri ya da tahttan indirilmeleri sebebiyle kısa süre hüküm sürebilmeleriyle ilişkilendirmektedir. *Bu durum ülke ve tüccarlar için büyük bir yıkıma yol açmaktadır* (Hakluyt, 1903a, p. 471) ifadesi, siyasi istikrarsızlık ile ekonomik düzen arasındaki ilişkinin müellif tarafından bilhassa ticari bakış açısıyla değerlendirildiğini göstermektedir. Nitekim ekonomik meselelere yaklaşımında, bir tüccar olarak yaşadığı maddi kayıpların ve ticari beklentilerinin etkili olduğu düşünülmelidir.

Ticarete ilişkin aktarımlarında yazar, Buhara'ya Hindistan, İran, Belh ve Rusya gibi çevre bölgelerden gelen tüccarların oluşturduğu bir hareketlilikten söz etmekte ve her yıl büyük kervanların şehre ulaştığını belirtmektedir. Buna rağmen ticaretin niteliğine dair aktarımları, daha çok sınırlı hacimdeki ve görece düşük değerli mallara dayanan bir tablo ortaya koymaktadır. Bu minvalde tüccarların büyük ölçüde yoksul olduğu, getirdikleri malların miktarının az kaldığı ve bu malların satılabilmesi için uzun süre boyunca şehirde kalmak zorunda oldukları özellikle vurgulanmaktadır. Ticarete dolaşımda bulunan ürünler incelendiğinde; altın, gümüş ve baharat gibi yüksek değerli malların bu hat üzerinden dolaşmadığı, buna karşılık Hindistan'dan ince beyaz kumaşlar, pamuklu dokumalar ve kaba keten kumaşlar getirildiği, Buhara'dan ise işlenmiş ipekler, kırmızı deriler, köleler ve atların ihraç edildiği görülmektedir. Jenkinson, Hindistan'dan altın, gümüş, değerli taşlar ve baharat gibi malların getirilmemesini, söz konusu ürün ticaretinin Hint Okyanusu güzergâhına yönelmesi ve bu bölgelerin Portekizlilerin hâkimiyeti altında bulunmasıyla açıklamaktadır. Bu anlatım, kıymetli ticaret ürünlerinin giderek geleneksel kara yollarından okyanus ticaretine kaydığını göstermektedir. Öte yandan İranlı tüccarların çeşitli kumaşlar, işlenmiş ipekler ve atlar getirdiği; buradan kırmızı deriler, Rus malları ve köleler götürdüğü anlaşılmaktadır. Bununla birlikte İranlıların Buhara'dan kumaş satın almadıkları, zira bu ürünleri kendilerinin getirdiği ve ayrıca Halep ile

Osmanlı topraklarından temin ettikleri ifade edilmektedir. Rus tüccarlarının ise Buhara'ya kırmızı deriler, koyun postları, çeşitli yünlü kumaşlar ile muhtelif ahşap ürünleri getirdiği; buna karşılık pamuklu ürünler, ipekler ve kumaşlar gibi mallarla geri döndüğü aktarılmaktadır. Ayrıca Hindistan'dan, hatta Bengal ülkesi ve Ganj Nehri çevresi gibi uzak bölgelerden gelen tüccarlarla İngiliz yünlü kumaşlarının (kersey) takasının amaçlandığı ancak bunun kabul görmediği belirtilmektedir. Böylece İngiliz mallarının bölgede beklenen ölçüde rağbet görmediği ortaya çıkmaktadır. Bu çerçevede yazar, Buhara'daki ticari canlılığı kabul etmekle birlikte bölgedeki ticaretin daha ziyade sınırlı hacimli ve sıradan ticari ürünler üzerinden yürütüldüğünü aktarmaktadır (Hakluyt, 1903a, pp. 472-473).

Jenkinson, Çin ile Buhara arasındaki ticaret güzergâhlarının işleyişi ve bu hat üzerinde yaşanan siyasi mücadelelere dair çeşitli bilgiler vermektedir. Müellif, barış ortamının sağlandığı ve yolların açık olduğu dönemlerde Çin'den Buhara'ya misk, ravent, saten, damask ve çeşitli ticari emtiaların getirildiğini belirtmekle birlikte kendisinin Buhara'da bulunduğu sırada çevre ülkelerden kervanlar gelmesine karşın Çin'den hiçbir kervanın ulaşmadığını ifade etmektedir. Bu durumun sebebi olarak Buhara ile Çin arasındaki güzergâh üzerinde bulunan Taşkent ve Kaşgar çevresinde uzun süredir devam eden savaşları göstererek Müslüman Kazak topluluklarının Taşkent çevresindeki güçlerle mücadele halinde olduklarını, putperest olarak tanımladığı Kalmuk zümrelerinin ise Kaşgar bölgesinde etkili olduklarını aktarmaktadır. Ayrıca yazarın *barbar bozkır halkları* olarak tanımladığı bu toplulukların oldukça güçlü olduklarını, ev ya da şehir olmaksızın bozkırlarda yaşadıklarını ve yollar üzerindeki hâkimiyetleri sebebiyle yağma faaliyetlerinde bulunarak kervan ticaretini büyük ölçüde engellediklerini belirtmektedir. Göçer bozkır topluluklarını bu şekilde tasvir etmesi, *medeniyet* kavramını yerleşik yaşam üzerinden tanımlayan Avrupa-merkezci ve ötekileştirici bakış açısının izlerini taşımaktadır. Jenkinson ayrıca yolların güvensiz hale gelmesi nedeniyle üç yıldır Çin ile Buhara arasında hiçbir kervan ulaşımının gerçekleşmediğini, ticaret yapılmadığını ve normal şartlarda aşılması dokuz ay süren bu güzergâhın tamamen işlevsiz kaldığını belirtmektedir (Hakluyt, 1903a, p. 473). Bu gelişmeler, XVI. asır İç Asyası'nda siyasi istikrarsızlığın ticari dolaşım ve ekonomik süreklilik üzerinde doğrudan belirleyici olduğunu göstermektedir.

Son olarak Jenkinson'un dönüş yolculuğu esnasındaki gözlemleri, Hazar güzergâhının taşıdığı risklerin devam ettiğini göstermektedir. Yazar, dönüş sırasında eşkıya saldırısı tehlikesiyle karşılaştıklarını ve Hazar Denizi'nde şiddetli fırtınalar nedeniyle büyük güçlükler yaşadıklarını aktarmaktadır. Gemi donanmasındaki yetersizliklerin yanı sıra çapanın da kaybedilmesi nedeniyle açık denizde sürüklenmeleri (Hakluyt, 1903a, pp. 475-476), bu hattın yalnızca güvenlik bakımından değil doğal şartlar açısından da son derece tehlikeli olduğunu göstermektedir. Bunun yanı sıra Jenkinson, sefer sırasında İngiliz kimliğini ve Hristiyan aidiyetini vurgulayan sembolik bir ayrıntıya da dikkat çekmektedir: *Şunu belirtmek gerekir ki deniz yolculuğumuz sırasında Hristiyanların şerefi*

için gemilerimizde Aziz George'un kırmızı haçlı İngiliz sancağını açtık, sanırım bu sancak daha önce hiç Hazar Denizi'nde görülmemiştir (Hakluyt, 1903a, pp. 477). Müellifin bu vurgusu, İngilizlerin Hazar havzasına ve İç Asya ticaret yollarına yeni dâhil olan bir güç olarak kendilerini görünür kılma çabalarıyla ilişkilendirilebileceği gibi seferin aynı zamanda Hristiyan kimliği ve İngiliz denizcilik prestijini vurgulayan sembolik bir mahiyet taşıdığını da düşündürmektedir.

Sonuç

Safa'nın XV. asrın sonlarından itibaren coğrafi keşiflerle birlikte dünya ticaret yollarında meydana gelen dönüşüm, Avrupa devletlerini geleneksel ticaret ağlarının dışında yeni güzergâhlar aramaya yöneltmiştir. Özellikle denizaşırı ticarete İspanya ve Portekiz'in sağladığı üstünlük, İngiltere'yi doğuya ulaşabilecek alternatif yollar bulma arayışına sevk etmiştir. Bu süreçte kuzeydoğu hattı üzerinden Asya'ya ulaşma fikri yalnızca coğrafi bir keşif girişimi değil, aynı zamanda İngiltere'nin Asya ticaret ağlarına doğrudan eklenme çabasının bir parçası haline gelmiştir. Moskova Kumpanyası'nın kuruluşu da bu stratejik yönelimin kurumsal bir yansımasını teşkil etmektedir. Bu doğrultuda İngiliz tüccarlarının Rusya üzerinden Hazar havzasına ve oradan İç Asya'ya ulaşma teşebbüsleri, İngiltere'nin doğu ticaretine katılma çabasının erken örneklerinden biri olarak değerlendirilebilir. Söz konusu girişimlerin temelinde ise Çin'e kara yolu üzerinden ulaşabilecek alternatif güzergâhlar bulma amacı yer almakta olup Jenkinson'un Buhara seyahati de bu arayışın en somut örneklerinden birini teşkil etmektedir. Bu bağlamda Buhara, İngilizler açısından nihai bir hedef olmaktan ziyade, doğuya uzanan ticaret yollarının durumu hakkında bilgi edinilebilecek stratejik bir geçiş ve gözlem sahası niteliği taşımıştır.

Jenkinson'un seyahati, Moskova Kumpanyası'nın Rusya ile kurduğu münasebetlerin ardından İngilizlerin dikkatlerini İdil-Hazar hattı üzerinden İç Asya'ya yönelttiklerini açık biçimde göstermektedir. Özellikle Rusya Çarlığı'nın Kazan ve Astrahan'ı ele geçirmesinden sonra İdil hattının Moskova kontrolüne girmesi, İngilizler açısından yeni ticaret güzergâhlarının oluşmasına zemin hazırlamıştır. Jenkinson'un anlatısında Moskova'dan Astrahan'a kadar uzanan nehir güzergâhları, kaleler, şehirler ve ticari faaliyetlere dair verdiği malumatlar, İdil hattının Rusya ile Hazar havzası arasındaki ulaşım ve ticari dolaşımda önemli bir bağlantı güzergâhı olarak kullanıldığını göstermektedir. Buna karşılık Hazar Denizi'nin aşılmasının ardından karşılaşılan yağmacı gruplar, sürgün edilmiş silahlı topluluklar, kervan saldırıları ve zorlu şartlar, bu güzergâhın güvenlik ve lojistik bakımdan son derece kırılgan bir yapıya sahip olduğunu ortaya koymaktadır. Dolayısıyla Jenkinson'un yolculuğu, XVI. asırda Rusya üzerinden İç Asya'ya ulaşmanın yalnızca coğrafi bir mesele olmadığı, aynı zamanda güvenlik ve ulaşım koşulları bakımından ciddi güçlükler barındırdığını göstermektedir.

Jenkinson'un Buhara'ya ilişkin aktarımları ise, hanlık içerisindeki siyasi istikrarsızlığın güvenlik, ticaret ve ekonomik düzen üzerindeki etkilerini açık biçimde ortaya koymaktadır. Bununla birlikte

Kazaklar ve Safevilerle sürdürülen mücadeleler, ticaret yollarının güvenliğini tehlikeye sokarak kervanların hareket kabiliyetini sınırlandırmış ve uzun mesafeli ticaret faaliyetlerinin düzenli biçimde sürdürülmesini güçleştirmiştir. Bu sebeple Çin'e uzanan güzergâhların savaşlar ve bölgesel mücadeleler nedeniyle kesintiye uğraması da doğuya yönelik ticari bağlantıları olumsuz etkilemiştir. Ancak bu durumun dönemin siyasi ve askerî şartlarından kaynaklanan geçici bir mahiyet taşıdığı unutulmamalıdır. Dolayısıyla bu gelişmeler, İç Asya'daki siyasi mücadelelerin yalnızca bölgesel güç dengelerini değil, uzun mesafeli ticaret yollarının işlerliğini de doğrudan etkilediğini göstermektedir. Ayrıca Buhara'da yaşanan iç çatışmalara bağlı olarak hanlık tahtının sıklıkla el değiştirmesi sebebiyle tedavüldeki paraların değerinin keyfi biçimde yeniden belirlenmesi ekonomik istikrarsızlığın bir göstergesi olarak değerlendirilebilir. Nitekim bu durum, özellikle yabancı tüccarlar açısından ticari faaliyetlerde belirsizliği artırarak önemli maddi zararlara yol açmış olmalıdır.

Tüm olumsuzluklara karşın yazar, Buhara'nın Hindistan, İran, Belh, Rusya ve civar bölgelerden gelen büyük tüccar kervanlarının uğrak noktalarından biri olduğunu da belirtmektedir. Esasen Buhara, İpek Yolu güzergâhları üzerinde yer alan önemli ticaret merkezlerinden biri niteliği taşımaktaydı. Ancak Jenkinson'un aktarımları, bölgedeki ticari yapının İngiliz tüccarlarının amaçladıkları ticari faaliyetler açısından sınırlı kaldığını göstermektedir. Nitekim tüccarların getirdikleri malları satabilmek için iki veyahut üç yıl beklemek zorunda kaldıklarını belirtmesi, bölgedeki ticari dolaşımın yavaş işlediğine ve ticaretin beklenen ölçüde kârlı olmadığını düşündüğüne işaret etmektedir. Ayrıca yazarın, Hindistan'dan altın, gümüş, değerli taşlar ve baharat gibi yüksek değerli malların getirilmediğini özellikle vurgulaması Buhara ticaretini kendi ticari beklentileri açısından yetersiz bulduğunu göstermektedir. Özellikle İngiliz tüccarlarının bölgeye getirdiği yünlü kumaşların (kersey), Hindistan'ın en uzak bölgelerinden hatta Bengal ülkesi ve Ganj Nehri çevresinden gelen tüccarlar tarafından yeterli ölçüde talep görmemesi ve takas girişimlerinin başarısız kalması, İngiliz ticareti ile bölgedeki mevcut tüketim alışkanlıkları arasında belirgin bir uyumsuzluk bulunduğunu ortaya koymaktadır. Bu durum, bölgede ince pamuklu kumaşlar ile ipekli dokumaların daha yaygın biçimde tercih edilmesiyle ilişkilendirilebilir. Ayrıca Hindistan'ın, bilhassa Bengal bölgesinin, bu dönemde yüksek kaliteli tekstil üretiminde önemli bir merkez konumunda bulunması da İngiliz kumaşlarının bölge tüccarları açısından cazibesini sınırlamış görünmektedir. Bununla birlikte Buhara ticaretinin bütünüyle işlevsiz olduğundan söz etmek güçtür. Esas mesele, dolaşımda bulunan ticari emtiaların büyük ölçüde çeşitli kumaşlar, deri, köle ve hayvanlardan oluşması sebebiyle bölgedeki ticaret yapısının İngiliz tüccarlarının hedeflediği büyük hacimli, yüksek kârlı ve hızlı dolaşımli ticaret modeliyle tam anlamıyla örtüşmemesidir.

Neticede Jenkinson'un tecrübesi, Çin'e ulaşma amacıyla Rusya ve İç Asya üzerinden işletilmek istenen alternatif kara ticaret yolunun, siyasi istikrarsızlık, güvenlik sorunları ve bölgesel ticaret yapısı sebebiyle İngiliz tüccarlarının beklentilerine uygun bir nitelik taşımadığını göstermiştir.

Moskova Kumpanyası'nın sonraki yıllarda İran hattına yönelmesine rağmen bu ticareti de yüksek riskler nedeniyle sürdürülebilir bulmaması, İngiltere'nin doğuya kara güzergâhları üzerinden açılma girişimlerinin kalıcı ve istikrarlı bir ticari ilişki ağına dönüşmemesini açıklamaktadır. Buna karşın Jenkinson'un yolculuğu, İngilizlerin İç Asya'ya dair ilk gözlemlerini ve sistemli bilgi birikimini ortaya koymasının yanı sıra mevcut kaynaklara göre İngilizlerin Özbek sahasıyla kurduğu ilk doğrudan teması teşkil etmesi bakımından da önemlidir. Dolayısıyla söz konusu sefer, İngiliz ticari ve diplomatik faaliyetlerinin İç Asya'ya yönelmesinin erken bir tezahürü olarak ele alınabilir. Nitekim seyahatname, dönemin siyasi ve ekonomik şartları ile ticari yapıya dair önemli gözlemler aktarmakla birlikte güzergâh üzerindeki nehirler, şehirler, geçiş noktaları ve topluluklara ilişkin verdiği bilgiler sayesinde dönemin coğrafi ve beşerî yapısına dair de dikkat çekici veriler sunmaktadır. Bu yönüyle eser, erken modern dönemde Batılıların Doğu toplumlarını nasıl algıladıklarını göstermesi bakımından da ayrı bir öneme haizdir. Ancak söz konusu anlatıların, müellifin tüccar kimliği, ticari beklentileri ve Avrupa-merkezci bakış açısı çerçevesinde şekillendiği unutulmamalıdır. Bu çerçevede Jenkinson'un Buhara seyahatinin notları, XVI. asır İdil-Hazar Havzası ile İç Asyası'nın siyasi, ekonomik, coğrafi ve zihinsel dünyasını anlamaya katkı sağlayan eleştirel bir yaklaşımla değerlendirilmesi gereken çok katmanlı bir tarihî kaynak niteliği taşımaktadır.

KAYNAKÇA

Адамс, К. (1838). Первое Путешествие Англичан в Россию в 1553 Году. *Журнал Министерства Народного Просвещения*, 20(10). (Пер. И. Тарнавы-Боричевского).

Craik, G. L. (1844). *The History of British Commerce, From the Earliest Times*. London: Charles Knight & Co.

Гамель, И. Х. (1865). *Англичане в России в XVI и XVII Столетиях*. Санкт-Петербург: Императорская Академия Наук.

Gerson, A. J. (1912). The Organization and Early History of the Muscovy Company. *Studies in the History of English Commerce in the Tudor Period*. (pp. 1-122). New York: D. Appleton and Company.

Готье, Ю. В. (ред.). (1937). *Английские Путешественники в Московском Государстве в XVI Веке*. Москва: Соцэкгиз.

Hakluyt, R. (1893). *The Discovery of Muscovy*. London: Cassell & Company, Limited.

Hakluyt, R. (1903a). *The Voyage of M. Anthony Jenkinson From the City of Mosco in Russia to Boghar in Bactria, Anno 1558. The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation*. (Vol. II, pp. 449-480). Glasgow: James MacLehose and Sons.

Hakluyt, R. (1903b). *The Voyage of Sir Hugh Willoughby Knight, Wherein He Unfortunately Perished at Arzina Reca in Lapland, Anno 1553. The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and*

Discoveries of the English Nation. (Vol. II, pp. 212-224). Glasgow: James MacLehose and Sons.

Костомаров, Н. И. (1862). *Очерк Торговли Московского Государства в XVI и XVII Столетиях*. Санкт-Петербург: Типография Н. Тиблена и Комп.

Kurat, A. N. (2014). *Rusya Tarihi*. Ankara: Türk Tarih Kurumu.

Macit, A. (2022). *Şeybânî Özbek Hanlığı*. İstanbul: İlem Yayınları.

Meyendorff, A. F. (1946). Anglo-Russian Trade in The 16th Century. *The Slavonic and East European Review*, 25(64), 109-121.

Morgan, E. D., & Coote, C. H. (Eds.). (1964). *Early Voyages and Travels to Russia and Persia* (Vol. 1). New York: Burt Franklin.

Özkan, M. (2021). *Buhara Hanlığı*. İstanbul: Selenge Yayınları.

Питулько, Г. Н. (2017). Англичане в России XVI века: Опыт Изучения Первоначального Этапа Русско-Английских Связей. *Proslogion*, 3(1), 139-158.

Saray, M. (1988). Abdullah Han. *TDV İslâm Ansiklopedisi*, 1, 104.

Толстой, Ю. В. (1875). *Первые Сорок Лет Сношений Между Россией и Англией. 1553-1593*. Санкт-Петербург: Типография и Хромолитография А. Траншеля.

Willan, T. S. (1968). *The Early History of The Russia Company, 1553-1603*. Manchester: Manchester University Press.