

ISSN 2667-4432

<https://dergipark.org.tr/tr/pub/juhis>



Journal of Universal History Studies

Volume IV
Issue II
December 2021

JOURNAL OF UNIVERSAL HISTORY STUDIES



JUHS indexed by: EBSCO, Google Scholar, Index Copernicus(Master List), Index Islamicus, J-Gate, Cite Factor, Directory of Research Journals Indexing(DRJI), Academic Resource Index, Scientific Indexing Services(SIS), Journal Factor, Cosmos, Eurasian Scientific Journal Index(ESJI), Rootindexing, International Institute of Organized Research(I2OR), General Impact Factor(GIF), ROAD, Kaynakça.info, Academic Journal Index, ASOS Index, World Catalogue of Science Journals(WCOSJ), İSAM, Crossref, Scilit, Electronic Journals Library(EZB), Haw Hamburg University Library, Leipzig University Library, German Union Catalogue of Serials(ZDB), İdeal Online, World Cat, Initiative for Open Citations(I4OC), Stanford University Libraries, Researchgate, Base Index, Journals Directory, Scientific Journal Impact Factor(SJIF), Wisdom.ai, International Scientific Indexing(ISI), Göttingen State and University Library(SUB), Leibniz Information Centre for Science and Technology University Library(TIB), InfoBase Index, Carolina University, Advanced Science Index.

JUHS is an international, peer-reviewed journal, published every six months and two issues per year (June and December).

e-mail: juhjournal@gmail.com

Düzce-2021

Editor in Chief

Dr. Sabit DOKUYAN/Düzce University

Co-Editor

Dr. Selma GÖKTÜRK ÇETİNKAYA/ Bilecik,Şeyh Edebali University

Section Editors

History Section Editors

Dr. Mustafa KEŞKİN/ Erciyes University(Emeritus)

Dr. Remzi KILIÇ/ Erciyes University

Dr. Ersin MÜEZZİNOĞLU/ Karabük University

Dr. Neslihan ALTUNCUOĞLU/ Erciyes University

Archaeology Section Editor

Dr. Nurperi AYENGİN/ Düzce University, Turkey

Advisory Board

Dr. Bünyamin KOCAOĞLU/ Ondokuz Mayıs University

Dr. Enis ŞAHİN/ Sakarya University

Dr. Jamshid ROOSTA/ Shahid Bahonar University of Kerman

Dr. Mustafa KEŞKİN/ Erciyes University (Emeritus)

Dr. Remzi KILIÇ/ Erciyes University

Editorial Board

Dr. Abdullah Kutalmış YALÇIN/ Düzce University

- Dr. Anar RAHIMOV/ Khazar University*
- Dr. Claudia IOV/ Universitatea Babeş Bolyai*
- Dr. Dilara USLU/ Bilecik Şeyh Edebali University*
- Dr. Emzar MAKARADZE/ Batumi Shota Rustaveli State University*
- Dr. Erhan YOSKA/ Erciyes University*
- Dr. Ersin MÜEZZİNOĞLU/ Karabük University*
- Dr. Haluk SELVİ/ Sakarya University*
- Dr. Haşim ERDOĞAN/ Hacı Bektaş Veli University*
- Dr. Hava SELÇUK/ Erciyes University*
- Dr. Hussein KASASBEH/ Mutah University*
- Dr. Ivelin Argirov IVANOV/ University of Veliko Tarnovo*
- Dr. Jie LYU/ Renmin University*
- Dr. Kaya Tuncer ÇAĞLAYAN/ Ondokuz Mayıs University*
- Dr. Mansour AMİNİ/ UCSI University*
- Dr. Mikail ACIPINAR/ İzmir Katip Çelebi University*
- Dr. Mohammad Saleh BANI ISSA/ Middle East University*
- Dr. Mohammed Ibrahim ABU EL-HAIJA/ Middle East University*
- Dr. Mohsen MORŞALPOUR/ Sistan and Baluchestan University*
- Dr. Muhidin MULALİC/ International University of Sarajevo*
- Dr. Murat KARATAŞ/ Abdullah Gül University*
- Dr. Nazim MUSTAFA/ Presidential Library, Azerbaijan*

Dr. Neslihan ALTUNCUOĞLU/ Erciyes University

Dr. Nurperi AYENGİN/ Düzce University

Dr. Osman KÖSE/ Police Academy, Turkey

Dr. Ökkeş NARİNÇ/ Namık Kemal University

Dr. Reza Ekhtiari AMİRİ/ University of Mazandaran

Dd. Serap FIŞO/ International University of Sarajevo

Dr. Sevilay ÖZER/ Mehmet Akif Ersoy University

Dr. Stefano TAGLIA/ The Oriental Institute of Prague, The Czech Republic

Dr. Stipica GRGIC/ University of Zagreb

Dr. Süleyman ÖZBEK/ Hacı Bayram Veli University

Dr. Yuliya BILETSKA/ Karabük University

Dd. Wameedh Sarhan AL-RUBAYE/ Irak Middle Technical University

Dr. Zugravu NELU/ Universitatea Alexandru Ion Cuza din Iaşi

Layout Editor

Dd. Ahmet Coşkun TEKİN/ Teacher

Foreign Language Advisor

Mehmet GÜZEL/ Teacher

Editorial Secretariat

Dd. Ahmet Coşkun TEKİN/ Teacher

Proofreader

Raziye ERDOĞDU/ Teacher

Issue Referees

Dr. Behçet Kemal YEŞİLBURSA/ Uludağ University

Dr. Christian LEKON/ Ankara Yıldırım Beyazıt University

Dr. Çiğdem DUMANLI/ Hacettepe University

Dr. Doğacan BAŞARAN/ Ankara Center for Crisis and Policy Studies (ANKASAM)

Dr. Enver ÇAKAR/ Fırat University

Dr. Gülsün EBİRİ/ Van Yüzüncü Yıl University

Dr. Halil SÖZLÜ/ Mersin University

Dr. Huriye ŞEN/ Manisa Celâl Bayar University

Dr. Keşer DEĞİRMENCI/ Kütahya Dumlupınar University

Dr. Kubilay ATIK/ Nevşehir Hacı Bektaş Veli University

Dr. Muhittin ÇEKEN/ Aydın Adnan Menderes University

Dr. Murat ERKOÇ/ Hasan Kalyoncu University

Dr. Murat HANILÇE/ Tokat Gaziosmanpaşa University

Dr. Mustafa KESKİN/ Erciyes University

Dr. Osman Kubilay GÜL/ Cumhuriyet University

Dr. Pınar ÜLGEN/ Gaziosmanpaşa University

Dr. Şerife EROĞLU MEMİŞ/ Ankara Hacı Bayram Veli University

CONTENTS

Research Articles

1

Gentlemanly Capitalism and the Baghdad Railway, 1888 –1914:
'Cosmopolitanism' vs. 'Patriotism'

*Centilmen Kapitalizm ve Bağdat Demiryolu, 1888 –1914: 'Kozmopolitanizme' Karşı
'Vatanseverlik'*

Christian Lekon

(118-140)

2

19. Yüzyılın Ortalarında Konya Eyâleti Ilgın Kazası Çiğil-i Süflâ (Aşağı Çiğil)
Karyesi'nin Sosyo-Ekonomik Durumu (10093 Numaralı Temettü'ât Defterine
Göre)

*The Socio-Economic Status of Çiğil-i Süflâ (Aşağı Çiğil) Village of Ilgın Town of
Konya State in the Middle of the 19th Century (According to the Temettü'ât Book
Numbered 10093)*

Berna Korucu Üçüncü-Nagehan Elemana

(141-158)

3

Baltık Bölgesinin Hristiyanlaştırılması ve Kolonizasyonlaştırılması Sürecinde
Wend Haçlı Seferleri'nin Tesiri (1147-1172)

*The Influence of the Wend Crusades on the Christianization and Colonization
Process of the Baltic Region (1147-1172)*

Halil Yavaş

(159-177)

4

Osmanlı Devleti'nde 1704 Yılı Sikke Tashihi ve Fiyatlara Etkisi
Coin Correction of 1704 and Its Effect on Prices in the Ottoman Empire

Sevda Danık

(178-211)

5

Moğol İmparatorluğu'nun Kadın Naibesi: Töregene Hatun

Female Regent of the Mongol Empire: Töregene Khatun

Yaşar Söyüt

(212-228)

6

Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi'nde (BOA) Bulunan Yıldız Sarayı
İnşaatı, Tamirâtı ve Tefrişâtı İle İlgili Örnek Belgelerin Değerlendirilmesi

*Evaluation of Sample Documents Related to the Construction, Repair and Furniture
of Yıldız Palace in the Presidency of State Archives Ottoman Archive (BOA)*

Halil Elemana

(229-250)

7

Local Shipyards in the Ottoman Empire: Lemnos Island (1780–1862)

Osmanlı İmparatorluğu'nda Yerel Tersaneler: Lemnos Adası Örneği (1780–1862)

Arzu Baykara Taşkaya

(251-283)

Editörden

Kıymetli Okuyucular

Journal of Universal History Studies (JUHS) Aralık sayısıyla karşınızdayız. Yeni sayımızda çeşitli konularda ve farklı dönemlere ait 7 bilimsel çalışmayı sizlere sunuyoruz. Bu çalışmaların içerisinde; Osmanlı dönemine ışık tutan makalelerin yanı sıra, daha eski tarihler hakkında bizleri aydınlatan makaleler de yer almaktadır. Dergimizin yeni sayısının hazırlık aşamasında hem çalışmalarını dergimize yollayan yazarlarımıza hem de hakemlik yaparak derginin daha üst seviyelere çıkması için katkı sağlayan değerli hakemlerimize çok teşekkür ediyoruz. Dergi olarak en büyük amacımız; her yeni sayıda kendimizi geliştirerek bilim dünyasına katkı sağlayacak çalışmaları sizlere ulaştırmaktır. Diğer sayımız haziran ayında yayınlanacaktır. Kıymetli tarihçiler ve araştırmacıların çalışmalarını bekliyoruz.

Diğer sayımızda görüşmek üzere, sağlıklı ve ilim dolu günler diliyorum...

Doç. Dr. Sabit DOĞRUYAN

Şef Editör

Aralık 2021/Düzce

From Editor

Dear Readers,

We are here with the December issue of our journal, Journal of Universal History Studies (JUHS). In our new issue, we present 7 scientific studies on various subjects and from different periods. In these studies, in addition to the articles that shed light on Ottoman, there are also articles that enlighten us about the ancient history. We would like to thank both the authors who sent their works to the journal during the preparation of the new issue of our journal and our valuable referees who contributed to the higher levels of the journal by refereeing. Our biggest goal as a journal; to develop ourselves in every new issue to contribute to the world of science. The next issue will be published in June. We expect the work of esteemed historians and researchers.

I wish you healthy and scientific days to see in our other issue...

Assoc. Prof. Dr Sabit DOĞRUYAN

Editor in Chief

December 2021 /Düzce



Journal of Universal History Studies

**Gentlemanly Capitalism and the Baghdad Railway, 1888–1914: ‘Cosmopolitanism’
vs. ‘Patriotism’¹**

**Centilmen Kapitalizm ve Bağdat Demiryolu, 1888–1914: ‘Kozmopolitanizme’ Karşı
‘Vatanseverlik’**

Submission Type: Research Article

Received-Accepted: 05.10.2021 / 22.11.2021

pp. 118-140

Journal of Universal History Studies (JUHIS) • 4(2) • December • 2021 •

Christian Lekon

Ankara Yıldırım Beyazıt University, Assist. Prof. Dr., Department of International Relations, Ankara, Turkey

Email: Christian.Lekon@gmx.de

Orcid Number: 0000-0002-5127-1076

Cite: Lekon, C. (2021). Gentlemanly Capitalism and the Baghdad Railway, 1888–1914: ‘Cosmopolitanism’ vs. ‘Patriotism’. *Journal of Universal History Studies*, 4 (2), 118-140. DOI: 10.38000/juhis.1004940

¹ This article is analyzed by two reviewers and it is screened for the resemblance rate by the editor/ Bu makale iki hakem tarafından incelenmiş ve editör tarafından benzerlik oranı taramasından geçirilmiştir.

* In this article, the principles of scientific research and publication ethics were followed/ Bu makalede bilimsel araştırma ve yayın etiği ilkelerine uyulmuştur.

* This work is licensed under a [Creative Commons BY-NC-SA 2.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.0/) (Attribution-Non Commercial-Share Alike).

Abstract

According to the interpretation of Cain and Hopkins, British imperialism was driven by a social stratum they dub 'gentlemanly capitalists'. This refers to the financial and service sector based in south-eastern England. This article aims to contribute to the ongoing discussion on Cain's and Hopkins's approach by exploring how far it can shed light upon the stance of British business and political elites towards the German-dominated Baghdad railway project in the Ottoman Empire. Represented by Deutsche Bank, German interests started to construct railway lines in Anatolia from 1888 onwards. In 1903, they secured a concession to build a railway connecting Ankara with the Persian Gulf (the Baghdad railway). For the British, this raised the question of whether it was better to oppose or participate in that project. The latter option was pursued by a group of London-based financial interests. However, a competing group consisting of British railway and shipping interests vociferously opposed the plan of a German-French-British joint venture as inimical to British interests, thereby forcing the British government to reverse its previous support for the project. This was followed by years of abortive British-German-Ottoman negotiations. In 1913-14, a compromise was found: The British traded their acceptance of a German-controlled Baghdad railway against a number of concessions involving the Persian Gulf, railways, shipping and, crucially, oil. On the British side, the main winners of this agreement were the very same railway and shipping interests that had wrecked the previous plan. All the financial, railway and shipping interests involved in this affair can indeed be characterized as 'gentlemanly capitalists' in the vein of Cain and Hopkins. However, the findings of this article also show that the 'gentlemanly capitalists' were not as coherent a group as Cain and Hopkins would have it: There was a deep split between the 'cosmopolitanism' of some financial circles and the more narrow 'patriotism' of the railway and shipping interests.

Keywords: British Imperialism, Gentlemanly Capitalism, British-German Relations, British-Ottoman Relations, Baghdad Railway.

Öz

Cain ve Hopkins’in yorumuna göre İngiliz emperyalizmi, “centilmen kapitalistler” olarak adlandırdıkları bir toplumsal zümre tarafından gerçekleştirilen bir olguydu. Bu ibare Güneydoğu İngiltere merkezli bir mal ve hizmet sektörüne gönderme yapmaktadır. Elinizdeki makale, Cain ve Hopkins’in yaklaşımının Osmanlı İmparatorluğu’nda Almanya’nın yürüttüğü Bağdat demiryolu projesine karşı İngiliz ticari ve siyasi elitlerinin takındığı tutumu ne ölçüde aydınlatılabildiğini irdelemek suretiyle, söz konusu tartışmaya katkıda bulunmayı amaçlamaktadır. Deutsche Bank tarafından temsil edilen Alman girişimi, 1888’den itibaren Anadolu’da demiryolu inşaatına başlamış durumdaydı. 1903’e geldiğindeyse Almanlar, Ankara’yı Basra Körfezi’ne bağlayacak olan Bağdat demiryolu projesi için gereken imtiyazı temin etmişlerdi. Bu durum İngilizler’i bu projeye katılmak ile ona muhalefet etmek arasında bir tercih yapmaya zorladı. Londra merkezli finans çevrelerinin oluşturduğu bir grup, projeye katılabilmenin peşine düştü. Fakat İngiliz demiryolu ve taşımacılığı sektörünün önde gelen temsilcilerinden oluşan rakip bir grup, Alman-Fransız-İngiliz ortak girişimi planına İngiltere’nin çıkarlarına aykırı olduğu gerekçesiyle sert biçimde karşı çıktı ve İngiliz hükümetini projeye verdiği desteği durdurmaya zorladı. Devam eden yıllar, sonuçsuz kalan İngiliz-Alman-Osmanlı görüşmelerine şahitlik etti. Nihayet 1913-1914’te bir uzlaşa sağlandı: İngiltere, Basra Körfezi’nin kontrolü, demiryolları, nakliye ve en önemlisi petrol gibi çeşitli alanlarda aldığı tavizler karşılığında Almanya’nın yürüteceği Bağdat demiryolu projesine rıza gösterdi. İngiltere tarafında bu anlaşmadan asıl kazançlı çıkanlar tam da önceki planı baltalayan demiryolu ve taşımacılık sektörü temsilcileriydi. Bu meseleyi teşkil eden demiryolu, taşımacılık ve finans sektöründeki çıkarların tümü, Cain ve Hopkins’in yaklaşımları zemininde gerçekten de “centilmen kapitalistler” olarak nitelendirilebilir. Gelgelelim bu makalenin ulaştığı sonuçlar, “centilmen kapitalistler”in Cain ve Hopkins’in sandığı kadar insicamlı bir grup olmadığını göstermektedir: Bazı finans çevrelerinin “kozmpolitanizmi” ile demiryolu ve taşımacılık sektörünün daha sınırlı çıkarlarının “vatansızlığı” arasında ciddi bir yarıma vardı.

Anahtar Kelimeler: İngiliz Emperyalizmi, Centilmen Kapitalistler, İngiliz-Alman İlişkileri, İngiliz-Osmanlı İlişkileri, Bağdat Demiryolu.

Introduction: Gentlemanly Capitalism

In their two landmark volumes on *British Imperialism* (1993), Peter J. Cain and Antony G. Hopkins link the dynamics of Britain's domestic level with those of her formal and informal overseas dependencies. They assert that the British Empire really started to come into its own from the mid-19th century onwards. Far from being a defensive reaction to the activities of Continental European powers or local political crises, the subsequent expansion of this empire was a symptom of the City of London's finance/service nexus's global dynamism. London was the most prominent one among the financial centres of the world economy during the 19th century. This meant that, even as Great Britain's industries started to lose the competitive edge against Germany and the USA, its global power position remained intact. Britain finally lost her financial pre-eminence to the Americans due to World War I. Still, the British made valiant and not unsuccessful efforts to maintain or even expand their power in different parts of the non-European world during the interwar period. It was only World War II that finally cut Britain down to size. Subsequently, decolonization was the result of changing geographical priorities on the part of the City-based investors.

The core of Cain's and Hopkins's argument is that in terms of political influence and social esteem Great Britain's provincial manufacturers generally took a backseat compared to an elite based upon Southeast England and especially the City of London: the gentlemanly capitalists. This stratum was composed of the financial sector together with other services, namely trade, shipping and insurance. While being capitalist in the sense of pursuing a never-ending quest for profit through the handling of money and goods, this group simultaneously cultivated a gentlemanly status ethos. The British Empire was thus run on lines that represented the values and economic interests of the City's finance-cum-service complex. Whether as colonies or as parts of the informal empire, Britain's dependencies were primarily valuable as outlets for investments by the gentlemanly elite. Besides banking, such investments went into infrastructure and mining. The export of industrial goods to the Empire followed on the coat-tails of these investments but the interests of British industrial and gentlemanly capitalists did not always coincide.

The gentlemen of the City were closely tied to their fellow gentlemen of Whitehall. Cain and Hopkins argue that Great Britain's bureaucratic and military elites shared the same social background, education and values with the gentlemanly capitalists. Sound monetary and frugal fiscal policies were given pride of place; whatever smelled of industrial mass society was kept at arm's length. There was a close collaboration between the Foreign, India and Colonial Offices together with their local representatives on the one hand and City-related financial interests on the other hand (Cain and Hopkins, 1993a; Cain and Hopkins, 1993b). The Middle East was somewhat of a special case in being at the bottom of the City investors' priorities list. In contrast, Whitehall was keen on a British presence in the region due to its strategic importance of lying astride the road to India. Thus, the Foreign Office tried, not always successfully, to encourage a rather unenthusiastic financial sector to invest in the region (Cain and Hopkins, 1993a, pp. 397-421).

No general account of Britain's position within the Middle East during the quarter-century before World War I can ignore the Anatolian and Baghdad railways. As these railway ventures went together with the strengthening of Germany's political and economic influence in the Ottoman Empire, they inevitably

touched British imperial interests there as well. In the following, we will discuss British policies towards the Baghdad railway from the perspective of Cain’s and Hopkins’s work. Particular attention will be paid to the following issues: Was Great Britain still an expanding power on the eve of the war? Did the major British economic actors involved with the Baghdad railway belong to the gentlemanly capitalism stratum? What was the relationship between the economic actors and the responsible British officials over the Baghdad railway issue?

The Saga of the Baghdad Railway

The railway age in the Ottoman Empire started in 1866 with the opening of a line connecting İzmir with Aydın. This pattern of connecting a port town with its immediate hinterland also characterized all additional railways operating in the Empire’s Anatolian provinces during the following two-and-a-half decades. In the meanwhile, railway lines were also built in the Balkans and a connection between İstanbul and Vienna opened in 1888.

It was in that year that the Germans entered the fray in the shape of Deutsche Bank. It led a group of investors setting up the Anatolian Railway Company (ARC), which built a line connecting İstanbul with Ankara in 1893 and Konya in 1896. Next emerged the Baghdad railway project, which was to extend the İstanbul-Konya line through Mosul and Baghdad to the Persian Gulf. In contrast to the earlier, port town-oriented lines, the Anatolian and Baghdad railways were to link the capital city with the Ottoman Empire’s Anatolian, Syrian and Iraqi provinces.

In 1899, Deutsche Bank teamed up with the French-dominated Imperial Ottoman Bank (IOB) to found the Baghdad Railway Company (BRC). Four years later, the Ottoman government granted the BRC as concession including a profit guarantee per kilometre built and mining rights on both sides of the railtrack. Not everyone was happy with the new venture. Already in 1900, Russia had forced upon the Ottomans an agreement reserving railway rights in northern Anatolia for herself. In 1903, opponents in France prevented the BRC, despite being partially French, to raise capital at the Paris stock exchange. Likewise, negotiations about British capital entering the BRC were cut short by a hostile press campaign.

After the BRC had extended the railway links from Konya to the gate of the Taurus Mountains in south-eastern Anatolia in 1904, technical and financial issues brought the construction to a grinding halt. There also emerged a new competitor in the shape of U.S. business interests represented by Admiral Chester and backed by the American Department of State. Launched in 1908, Chester’s application for a railway construction concession in Eastern Anatolia fell foul of German obstruction and was effectively shelved three years later. Construction of the Baghdad railway resumed full speed once the original contract was revised in 1911, with the BRC renouncing construction rights beyond Baghdad and some financial guarantees. Furthermore, international competition over Ottoman railtracks was lessened by a number of agreements: In 1910-11, Russia gave up its opposition to the Baghdad railway against a German promise not to do any infrastructural construction in northern Persia. Likewise, a German-French deal led to the withdrawal of French capital from the BRC and a mutual agreement on respective spheres of railway construction in the Asiatic regions of the Ottoman Empire in 1913-14. During the same two years, the British traded their acceptance of the Baghdad railway for a recognition of their dominant position in the Persian Gulf and

additional railway, navigation and oil concessions through a number of agreements with the Ottomans and the Germans.

Once the construction of railtracks crossing the Taurus and Amanus mountains had finally been completed, Aleppo was connected by train with İstanbul in 1918. But the end of World War I also meant the expropriation of the ARC and the BRC. Their railtracks were partly taken over by the new nationalist government in Turkey and partly by the French and British (Earle, 1924; McMurray, 2001; Ortyalı, 1984; Özyüksel, 2013; Özyüksel, 2016; Soy, 2004; Wolf, 1973). Between the 1930s and 1950s, Turkey, Syria and Iraq step by step nationalized the remaining foreign-owned parts of the Baghdad railway. In the meantime, with the last gaps in the tracks having been closed, the first train from İstanbul reached Baghdad in 1940 (Bickel, 2003, pp. 161-162).

From the Anatolian to the Baghdad Railway

Under Sultan Abdülhamit II (r. 1876-1909), the previously warm British-Ottoman relations entered a more difficult phase. Their main strategic interests being secured through the occupation of Egypt and discontented by the Sultan's autocratic rule and especially his handling of the Armenian troubles, the British lost their enthusiasm for preserving the Ottoman Empire. By the mid-1890s, Prime Minister Salisbury seriously considered a partition of the Ottoman realms. In turn, Abdülhamit did not value the British much as a potential support against Russia, resented their occupation of Egypt, and believed that they were supporting oppositional and separatist movements in his empire (Hanioglu, 2008, pp. 131-132; Heller, 2014, pp. 1-2; Özyüksel, 2016, pp. 18-19; Wilson, 2003, pp. 127-129, 139-140, 141-142, 145-146). Cain's and Hopkins's claim that Whitehall was for geostrategic reasons keen on a British presence in the Ottoman Empire thus need to be qualified as far as this period is concerned.

Despite cool political relations, the miniscule railway system in the Asian provinces of the Ottoman Empire was yet dominated by British capital when the Germans arrived on the stage in 1888. There was the İzmir-Aydın railway; the İzmir-Kasaba line; the short railway connecting İstanbul with İzmit; and the Mersin-Adana line, which had just started operating as a British-French joint venture. Now, however, Britain's predominance was challenged not only by Deutsche Bank but also by French interests starting to gain railway concessions in the Syrian provinces. Furthermore, the company leasing the İstanbul-İzmit line was due to lack of capital unable to comply with the Ottoman desire to extend it to Ankara and ultimately to Baghdad. Its lease was cancelled and the railtracks handed over to the ARC (Earle, 1924, pp. 29-31; Özyüksel, 2016, pp. 9-10, 25-26, 78).

A railway scheme that initially competed with that of Deutsche Bank was advanced by Sir Vincent Caillard (1856-1930), who served as British representative on the Ottoman Public Debt Administration (PDA) between 1883 and 1898. In the estimation of Cain and Hopkins, even though Caillard can be characterized as a representative of the financial and service class, his inclination for intrigues and speculation prevented him from being accepted at the highest level of the gentlemanly stratum (Cain and Hopkins, 1993a, pp. 406-407, 406 n. 38, 419-420). In 1888, Caillard attempted to set up an Anglo-Italian or Anglo-American venture to build a railway between İstanbul and Baghdad. This was a move directed against the IOB, which also applied for a concession. He then scuttled these plans as result of a deal with Deutsche Bank, through

which he joined the ARC's board of directors. Caillard however desisted from any investment into the ARC once it was clear that the IOB was out of the picture. Besides taking a British citizen on its board, the ARC was also permeated by British capital: the latter covered no less than one quarter of the first loan raised by the company (Earle, 1924, pp. 31-32; Özyüksel, 2016, pp. 11, 27; Wolf, 1973, pp. 12-13, 15).

But already in 1890, the British shares were bought by the Germans within the context of credit shortages in the City, probably related to the Barings Crisis (Cottrell, 2016, p. 82; McMeekin, 2011, p. 39). The only British investor who did not withdraw was Ernest Cassel (Wolf, 1973, pp. 14-15), a rich City financier. Around 1892, he declined an offer by Deutsche Bank to invest further into its railways (Allfrey, 2013, p. 246; Grunwald, 1969, pp. 142-143). In 1893, there were abortive negotiations between the Smyrna Aidin Railway Company (i.e. the İzmir-Aydın line) and Deutsche Bank concerning the former's participation in the Baghdad railway venture. Once the ARC had started construction, the first attempt by British officials to reassert Britain's position in the Ottoman railway sector was the ambassador's support for the project of an entrepreneur to link Ankara and Baghdad by rail in 1891. And in 1892-93, backed by Foreign Secretary Rosebery the British ambassador protested against the Ottomans giving the concession to Konya to the ARC and even threatened to send in the Royal Navy. These threats were neutralized by German diplomats raising the counter-threat of creating troubles for the British with respect to the public debt issue of Egypt. In the meantime, a French group acquired a majority of the previously British-controlled İzmir-Kasaba railway in 1893 (Özyüksel, 2016, pp. 29-30, 35-37, 59; Wolf, 1973, pp. 16-17, 21).

These diplomatic disharmonies occurred in the years after the 1890 Anglo-German agreement on Heligoland and Zanzibar. Despite that agreement, German hopes for an alliance with the British faded and a number of minor conflicts over colonial issues in Africa and the Pacific emerged. Indeed, the temporary British resistance to the Konya railway together with issues related to Cameroon and New Guinea provoked the Germans into a more confrontational attitude towards colonial matters affecting the British (Kennedy, 1987, pp. 205-222). The latter, in turn, also became assertive: in 1899, Kuwait was put under British 'protection', even though it remained nominally a part of the Ottoman Empire (Earle, 1924, pp. 197-198; Kumar, 1962, p. 71; Özyüksel, 2016, p. 73). Originally, that move happened in response to assumed French and Russian rather than German activities. However, the Germans backed unsuccessful Ottoman attempts to make the British give up their foothold at Kuwait (Wolf, 1973, pp. 36-37, 36-37 n. 5).

Among the projects competing with Deutsche Bank, one was proposed by Ernest Rechnitzer, the London-based son of a Hungarian businessman who had grown rich through road construction („Rechnitzer Family Tree“, 2020). In 1899, he represented a group of British financiers - including the London branch of the Rothschilds - which proposed to construct a railway connecting Iskenderun through Baghdad with the Persian Gulf. However, even though it included the option of adding a connection with Konya later on, Rechnitzer's scheme did not meet the Sultan's desire to link the Arab-speaking provinces with İstanbul. Furthermore, it seems that it did not convince enough investors and was considered to be more 'Austrian' than British (Earle, 1924, pp. 60, 62-63, 85 n. 7, 86 n. 9, 86-87 n. 12; Özyüksel, 2016, p. 61; Wolf, 1973, p. 24). However, one alleged member of Rechnitzer's would-be consortium, i.e. the British Rothschilds, was an important merchant banker with investments all over the world and especially prominent in doing business with Brazil and Chile (Cain and Hopkins, 1993a, pp. 120, 150, 157, 295, 299, 300, 303, 305, 310, 357, 366,

375-379, 401, 434, 435; Cain and Hopkins 1993b, pp. 162-166). Rechnitzer duly emphasized the benefits of his project for British political and economic interests in the Persian Gulf. Initially, he was backed by the British ambassador in İstanbul, who advised his German counterpart that Deutsche Bank and the IOB should make a deal with the Rechnitzer group. According to Rechnitzer's own account, this support was subsequently withdrawn by the British government, which dropped his scheme in order to buy German non-interference at the outbreak of the Boer War. He particularly blamed Colonial Secretary Chamberlain, who indeed then expressed his preference for a German presence in Anatolia over a French or Russian one (Earle, 1924, pp. 60-61, 67, 86 n. 9, 87 n. 12; Özyüksel, 2016, pp. 61, 72; Wolf, 1973, p. 24).

It is true that, due to their relative isolation during the Boer War, the British saw the need to be on good terms with Germany. And even though Germany had made the decision to expand her navy, there were some tentative but ultimately futile talks about an Anglo-German alliance in the years around the turn of the century. Some British statesmen, foremost among them Chamberlain, openly favoured this option (Kennedy, 1987, pp. 223-250; Rose, 2011, pp. 145-155). But in view of all the other hindrance his scheme faced, Rechnitzer's charge that he was sacrificed on the altar of British-German relations seems to be somewhat overblown.

There was another political issue connected with the Rechnitzer application. In 1899, the Sultan's brother-in-law Damat Mahmut Paşa went into exile in Paris. He asked the British for support in overthrowing the Sultan and promised to help them getting economic concessions in return. Shortly before taking this dramatic step, Damat Mahmut had spoken in favour of the Rechnitzer venture. Consequently, there were allegations that the latter was behind the Paşa's escape. Be that as it may, the British officials refused to become involved (Earle, 1924, p. 60; McMeekin, 2011, pp. 57-58, 58 n.; Özyüksel, 2016, pp. 61, 71-72).

In 1900-01, Deutsche Bank advanced the proposal of British capital joining the venture. Being prodded by Caillard, it approached the London Rothschilds, who declined as they considered the project to have an overtly political character. The financier Cassel proposed a 20% participation of London-based capital in the project or, alternatively, its merger with the British-owned İzmir-Aydın railway. Both schemes failed due to the lack of backers. Contacts with Barings, J.S. Morgan as well as bankers dealing with Persia likewise failed to bring results while the Foreign Office (FO) maintained a friendly but reserved attitude (Allfrey, 2013, p. 247; Francis, 1973, p. 169; Grunwald, 1969, p. 143; Wolf, 1973, pp. 29-30).

The Talks on a British Participation in the Baghdad Railway

By 1902-03, Foreign Minister Lansdowne and the new Prime Minister Balfour had come round to the conclusion that, as the railway would be built anyway, it was in Great Britain's best interest to participate in the project. Such a participation was hoped to improve relations with Germany and to contribute to checking Russian designs upon the Persian Gulf (Earle, 1924, pp. 93, 181-182; Francis, 1973, pp. 169, 175; Kumar, 1962, pp. 71-72; Mejcher, 1975, p. 458; Rose, 2011, pp. 301-302; Wolf, 1973, pp. 39-40, 40 n. 22, 42). The stage was now set for serious negotiation between Deutsche Bank, represented by its chairman Arthur von Gwinner, and a trio of British financiers: Lord Revelstoke from Barings, Clinton Dawkins from Morgan, and Ernest Cassel.

Baring Bros. was one of the oldest and most prestigious merchant banking houses of the City. Having come to London as German-origin traders in the 1760s, Barings increasingly focused upon financial services, namely dealing with bills of exchange as well as issuing bonds and stocks. During the second half of the 19th century, the house was particularly involved with investments into Canada, the USA, Argentine and Russia, among which railways loomed large. Being saddled with unsound loans to Argentine, the bank faced the threat of insolvency in 1890. As Barings’s fall might have pulled down the whole City, it was rescued by other financial houses under the guidance of the Bank of England. Under its new head John Baring aka Lord Revelstoke (1863-1929), Barings soon recovered its former prestige, if not its market share. From the interwar period onwards, it redirected much of its business into British industries (Ziegler, 1988). For Cain and Hopkins, Barings and especially the operation saving it is a showcase for gentlemanly capitalism and its informal networks (Cain and Hopkins, 1993a, pp. 120, 126, 150, 153-158, 174-175, 263-264, 268-269, 289, 292-296, 408, 435, 439, 443; Cain and Hopkins, 1993b, pp. 16, 42, 45, 65, 156, 159, 160, 163).

The second component of the 1902-03 trio was J.S. Morgan. Having been founded by an American merchant in 1838, J.S. Morgan joined Barings as one of the City’s most reputable merchant banking houses. Its core business became the management of government loans (to Continental Europe, the USA and Latin America) and of corporate loans (especially in the US railway sector). After WWI, it pioneered the increasing involvement of merchant banks with domestic industry. What set J.S. Morgan aside was its Anglo-American character (Burk, 1990). In the negotiations with Deutsche Bank, J.S. Morgan was represented by Sir Clinton Dawkins (1859-1905) (Earle, 1924, pp. 186, 209 n. 11; Francis, 1973, pp. 170, 174, 176, 177-178), who was an example of a former civil servant joining the financial sector: Before becoming partner at the bank, Dawkins had been an official in charge of the financial affairs of British-occupied Egypt and then British India (Burk, 1990, pp. 57-58; Cassis, 1994, pp. 39-40). Morgan is another of the City institution that frequently appear in Cain’s and Hopkins’s narrative. They emphasize that its ability to do much business while having limited capital resources on its own was typical for gentlemanly capitalism (Cain and Hopkins, 1993a, pp. 126, 129, 129 n. 95, 464; Cain and Hopkins 1993b, p. 17).

The third within the trio was Sir Ernest Cassel (1852-1921). Of German (and Jewish) origins, Cassel was a self-made City financier, whose activities included organizing investments in Great Britain (banking, armaments, underground line), Austria (banking), Sweden (iron and steel, railways), the USA (railways, copper), Mexico (railways, government loans), South America (government loans), Morocco (banking), Egypt (the first Asswan dam, sugar, banking, government loan), the Ottoman Empire (banking, oil), Russia (government loans) and China (government loan). He was friends with the Prince of Wales and later King Edward VII, whose financial affairs he managed, and also acted as an informal advisor to the Treasury. While being neither partner nor director in any bank, Cassel formed around himself an informal group of business associates representing his interests (Allfrey, 2013, pp. 139-152, 160-166, 169-170, 173-179, 183-204, 212, 214-219, 221-227, 232-237, 240-241, 243-269, 271-272, 275-318; Cassis, 1994, pp. 38-39, 181; Grunwald, 1969; Thane, 1986). For Cain and Hopkins, Cassel is an example of a *nouveau riche* climbing to the top of the gentlemanly elite through personal connections and supporting British interests in risky ventures shunned by the more established banking houses (Cain and Hopkins, 1993a, pp. 130, 407-408, 408 n. 44).

The first two members of this trio belonged to the category of merchant banks, which can be juxtaposed to the other main segment of the City's financial sector, the joint-stock banks. While the latter held deposits and handed out short-term loans, the merchant banks specialized upon acceptance of bills of exchange, the issue of foreign loans, and some direct investments. They were owned and to a large extent managed by members of their founding families (Cassis, 1994, pp. 5, 32, 39, 73, 148).

In line with Cain's and Hopkins's interpretation, Whitehall and City worked hand in hand. After having been approached by von Gwinner concerning British participation in the BRC, Dawkins of Morgans in turn contacted Lansdowne. After the Foreign Secretary had given the green light for the venture, Dawkins teamed up with Cassel and, on Lansdowne's request, Revelstoke of Barings, who subsequently led the negotiations with von Gwinner (Allfrey, 2013, pp. 248-249; Cottrell, 2016, pp. 82, 87; Earle, 1924, p. 184; Francis, 1973, pp. 170, 173, 176-177; Wolf, 1973, p. 40). Revelstoke's inclusion seems to have been in order to compensate for perceived liabilities of the other two participants: Cassel was a former Prussian citizen; and Dawkins's banking house was in the process of organizing a transatlantic shipping combine that was frowned upon by many politicians and press organs as an American takeover of British shipping lines (Burk, 1990, pp. 105-111; Cottrell, 2016, pp. 80, 85; Grunwald, 1969, p. 143 n. 120; Wolf, 1973, p. 40). Indeed, Revelstoke was directly asked by Lansdowne to involve Barings in the venture. As Lansdowne turned down Revelstoke's request for an official guarantee of the railway bonds, both men decided to further broaden the venture's financial base by inviting Rothschilds to join. The latter, however, declined to become involved. The subsequent negotiations between the British trio, overseen by Lansdowne, and Deutsche Bank achieved a draft that envisaged British capital interests to join the Germans and the French in the BRC (Allfrey, 2016, p. 249; Cottrell, 2016, pp. 83-89, 91; Francis, 1973, pp. 169-171; Wolf, 1973, p. 41).

Alas for further negotiations, British public opinion had become hostile to Germany, among other things because of her naval ambitions and her stance during the Boer War. Now, the bulk of the press - including the prestigious *Times* - unleashed a torrent of negative reporting about the scheme, seconded by parliamentary criticism and letters to the editors by business representatives equally hostile. The critics argued that the Baghdad railway was a German project harmful to British interests and thus did not deserve any financial support (Cottrell, 2016, pp. 89-96; Earle, 1924, pp. 179-183; Özyüksel, 2016, pp. 94-101; Wolf, 1973, pp. 42-43). Let us now also have a look at a counter-trio of vested business interests which also opposed the attempts of the financiers. All of them were involved in transport and thus rightfully considered the Baghdad railway a competitor.

The first member of the counter-trio was the original pioneer of Ottoman railways: the Smyrna Aidin Railway Company, whose interests found in the Conservative MP Gibson Bowles an enthusiastic backer in the House of Commons (Earle, 1924, pp. 189-190; Özyüksel, 2016, pp. 94-95, 105). In the 1914 agreement with the BRC (see below) it was represented by its chairman David Plunket aka Lord Rathmore (1838-1919) (Earle, 1924, p. 260; McLean, 1976a, p. 524). The second part of the anti-Baghdad railway front in 1903 was the Euphrates and Tigris Navigation Company, commonly known as Lynch Bros. It had been providing steamboat services on the Mesopotamian rivers since 1831 and, despite competition from a state-owned Ottoman line since 1881, maintained a dominant position in the business there (Earle, 1924, pp. 190-191; Özyüksel, 2016, pp. 88, 97, 103-104; Wolf, 1973, p. 23 n. 22). The third member of the anti-German trio were the shipping interests. Foremost among them was Thomas Sutherland (1834-1922) of the Peninsular

and Oriental Steam Navigation Company (P&O). That company had been connecting the Mediterranean with India since the 1840s (Earle, 1924, pp. 191-193; Özyüksel, 2016, pp. 99, 105).

In this context, some thought was also given to the interests of British manufacturing. The shipping representatives claimed that increased Ottoman customs duties used to finance the project would harm British commerce, among which textile exports were prominent. Against this, it could be argued that the harmful effect of the customs would also have hit Britain’s competitors and would have been offset by a greater market provided by the railroad. The latter part of the argument was indeed advanced by the British ambassador in İstanbul while Balfour stressed the opportunities that a participation in the Baghdad railway would bring to British industry. In 1904-05, however, the Liverpool and Blackburn Chambers of Commerce argued that German control of the Baghdad-Persian Gulf section would be inimical to British commercial interests (Earle, 1924, pp. 192-193; Francis, 1973, p. 178; Kumar, 1962, pp. 73-74; Özyüksel, 2016, p. 105). It was different with construction, as Deutsche Bank was willing to give contracts to British companies. One potential contractor whom the financiers had in mind in 1903 was John Aird, (Cottrell, 2016, p. 90; Mejcher, 1975, p. 458), with whom Cassel had previously cooperated over the Asswan dam (Allfrey, 2013, p. 184; Grunwald, 1969, p. 135).

Among the politicians, a crucial antagonist of British participation in the BRC was Colonial Secretary Chamberlain, who was about to launch his crusade for Tariff Reform (1903-1906), which looms large in Cain’s and Hopkins’s narrative (Cain and Hopkins, 1993a, pp. 209-221). Only four years earlier, Chamberlain had viewed the Baghdad railway project with equanimity. Now, he became its most vigorous opponent in the cabinet and ultimately forced the Prime Minister to back down on this issue. Besides scoring points with the press and against his intra-party rival Balfour, Chamberlain’s stance was in line with his newly-found protectionist agenda, which was directed against continental powers and thrived upon increasing Germanophobia (Allfrey, 2013, p. 250; Cottrell, 2016, p. 90; Earle, 1924, pp. 67, 185; Francis, 1973, pp. 172-173). It should be noted that this was not the first time that Chamberlain opposed a multinational venture. Already the year before, he had been a vociferous critic of the Morgan-led transatlantic shipping combine (Burk, 1990, pp. 108-109).

As a result of these developments, the trio of financiers was presented with an extremely lukewarm official statement by the British government towards the participation issue. Dawkins and Cassel persuaded Revelstoke to refuse conveying this statement to their German negotiation partners. The three were not legally obliged to withdraw from the scheme but did so in view of the press’s hostility combined with the absence of unambivalent government support. Dawkins took the matter rather badly. Claiming that he had never been keen on the whole scheme in the first place and that he and Cassel merely acted as the government’s agents, Dawkins blamed the Balfour cabinet for having given in to Chamberlain and to a vituperative press campaign possibly instigated by Russia. Revelstoke voiced similar complaints. The ill-feeling was mutual as Lansdowne blamed the financiers for having scuttled the project out of fear of the press (Allfrey, 2013, pp. 250-251; Burk, 1990, p. 124; Cottrell, 2016, pp. 94-95; Earle, 1924, pp. 186-187, 209-210 n. 11; Francis, 1973, pp. 173-174, 177-178; Grunwald, 1969, p. 144; Wolf, 1973, p. 44; Ziegler, 1988, p. 317). Dawkins’s lamentations provide supporting evidence for Cain’s and Hopkins’s claim that the gentlemanly capitalists were cool towards investment opportunities in the Ottoman Empire and had to be dragged in by Whitehall.

Years of Deadlock

The domestic dispute over the Baghdad railway had been preceded by one over the Anglo-German blockade of Venezuela (1902-03). In very much the same vein as in the case of the Baghdad railway, widespread opposition including a press campaign had forced the Balfour government to cancel its cooperation with Germany over Venezuela. Events like these were symptoms of a larger shift of British official and public opinion towards considering Germany, rather than France and Russia, as the main antagonist. Although Balfour and Lansdowne still strove for good relations with Germany, others in the cabinet (including now Chamberlain) tended to be antagonistic towards the new rival. That antagonistic position was shared by Lansdowne's Liberal successor Grey as well as by many of his high-level staff in the FO. While the British and the French came to a rapprochement in 1904 and subsequently cooperated over Morocco, Great Britain and Germany were drifting more and more apart (Kennedy, 1987, pp. 251-288; Rose, 2011, pp. 279-300, 312-319, 330-341, 347-385). It is thus not surprising that the Baghdad railway remained a bone of contention. Immediately after the breakdown of the negotiations between the financial trio and Deutsche Bank, Lansdowne set the tune by stating in the House of Lords that Great Britain would strongly oppose the establishment of a naval base in the Persian Gulf by any foreign power. However, this statement was not directly aimed at the Baghdad railway but, probably, rather at Russia (Earle, 1924, pp. 197, 212 n. 25; Rose, 2011, pp. 252-253).

In 1905, the Balfour administration first considered holding talks with Berlin over the Baghdad railway issue but then dropped this idea out of concern for public opinion. Instead, it adopted a negative attitude towards Deutsche Bank's continuing negotiations with British financial circles and prohibited the British co-chairman of the PDA to accept the offer of a seat on the BRC's board of directors. In retaliation, the German diplomats encouraged the Ottomans to reject an additional concession for the Smyrna Aidin Railway Company because it would allegedly violate the rights of the ARC. In the same year, the shipping magnate James Mackay expressed interest in building a railroad between Baghdad and Basra. Although von Gwinner showed his readiness for an agreement, nothing came out of this at that stage. Then, the BRC bought the previously Anglo-French Mersin-Adana railway in 1906. This left the İzmir-Aydın line as the remaining British railway in the Asian parts of the Ottoman Empire. In 1907, the Germans suspected that Cassel was secretly trying to acquire a majority of the ARC's shares. This assumed danger was countered by getting for the ARC over the opposition of the British ambassador a concession for irrigating the Konya plain and for this purpose doubling the company's capital stock (Earle, 1924, p. 109; Kennedy, 1987, p. 278; Özyüksel, 2016, pp. 109-110, 112; Wolf, 1973, pp. 48-52).

In the years following the 1903 debacle, high-level officials repeatedly emphasized that an extension of the Baghdad railway to the Persian Gulf would negatively affect British political, strategic, and economic interests. In addition, the issue became entangled with Britain's new foreign policy orientations. Throughout 1905-07, under Lansdowne and his successor Grey, France and then also Russia were being briefed on British moves concerning the Baghdad railway (Bilgin, 2004, p. 121; Kumar, 1962, pp. 75-78; Özyüksel, 2016, pp. 110, 113-115; Wolf, 1973, pp. 70-71, 73, 75-76). Then, in 1907, Great Britain buried its long rivalry with Russia through an agreement, thereby establishing an informal Anglo-French-Russian Triple

Entente confronting Germany and Austria-Hungary. It thus became a key point of British foreign policy not to do anything which might endanger these new friendships. At the same time, the British-German naval race started to heat up (Kennedy, 1987, pp. 441-452; Rose, 2011, pp. 429-459, 475-501, 509-557).

These new alignments inevitably affected the Baghdad railway issue as well: When Emperor Wilhelm II visited Great Britain in the same year, he expressed to his hosts his willingness to accept British control over the gates to the Persian Gulf. But there was no agreement on another point: Following the model of the First Morocco Crisis, Grey wanted to involve the whole Triple Entente into the talks but this procedure was not acceptable to the German government. A further complication was that the Baghdad railway issue became connected with the naval race between both powers: While Grey wanted an agreement on the Baghdad railway as precondition for one about the naval issue, the Germans preferred to use the railway issue as bargaining chip for better conditions in such a naval agreement (Earle, 1924, p. 198; Mejcher, 1975, pp. 473-474; Özyüksel, 2016, pp. 116-118; Wolf, 1973, pp. 74-78, 89).

In its negotiations with the Germans and the Ottomans throughout these years, Great Britain had one ace in the game. The Ottomans were keen on increasing their customs dues, the more so as this step would have provided additional funds for financing the Baghdad railway. To do this, however, they needed the approval of the great powers. Consequently, the British used their option to veto increased duties in order to put pressure upon Ottomans and Germans with respect to the Baghdad railway issue (Bilgin, 2004, p. 127; Earle, 1924, pp. 95-96, 111, 226-227, 228, 252, 256, 262; Heller, 2014, pp. 32, 44, 45, 46-47; McMurray, 2001, pp. 58-59; Özyüksel, 2016, pp. 113, 125, 147, 152, 155, 176, 184, 190; Wolf, 1973, pp. 50-51, 57, 88).

On the eve of the 1908 revolution in the Ottoman Empire, the FO did not have much hope for more extensive British investments there as long as it was ruled by Abdülhamit (Hamilton, 1975, p. 59). The constitutional regime that came to power through this revolution was initially very positively inclined towards Great Britain. There were even voices that proposed taking the Baghdad railway concession out of German hands and transferring it to the British (McMeekin, 2011, p. 77). But the momentum for a new page in Anglo-Ottoman relations was not maintained. The British soon became disappointed with the increasingly autocratic and perceived nationalist-cum-‘Pan-Islamic’ tendencies of the dominant Ottoman party, the Committee of Union and Progress. Furthermore, both the FO in London and the embassy in İstanbul had their fair share of officials with anti-Ottoman inclinations. An additional, and perhaps crucial, factor was that the British gave priority to their new friendship with Russia, even at the expense of their relations with the Ottomans. Thus, several Ottoman offers for a formal alliance were rebuffed (Heller, 2014). Still, there was a renewed drive to increase Britain’s economic presence in the Ottoman Empire. In 1909-10, the FO pressed for a railway concession between Baghdad and the Persian Gulf. The alternative would be a British participation in the Baghdad railway under the condition of full control over the Baghdad-Basra section. Ottoman counterproposals that they would construct the Baghdad-Basra railway themselves were only guardedly accepted (Earle, 1924, pp. 226-227; Heller, 2014, pp. 45-48; Özyüksel, 2016, pp. 147-149, 154-156, 158; Wolf, 1973, pp. 56-60).

Another expression of this renewed drive was the National Bank of Turkey (NBT). Despite its name, the NTB was almost completely controlled by British capital, namely Cassel, Revelstoke and

Henderson (another financier). There were some minor Ottoman shareholders, including finance minister Mehmet Cavit. The NBT received the FO's blessing as a potential instrument to increase British influence in the Ottoman Empire and was consequently favoured over those of competing British groups. Nevertheless, the FO failed to give support whenever the NBT's activities threatened to contradict larger British geopolitical concerns, especially the rapprochements with France and Russia (Allfrey, 2013, pp. 254-266, 298-299; Burman, 2009; Conlin, 2016; Kent, 1975; McLean 1976b, pp. 294-297).

Having gained a foothold in the Ottoman Empire through the NBT, Cassel developed plans to lease the Haifa-Damascus railway, extending it to Baghdad and adding a navigatory link from there to Basra, all this accompanied by large-scale irrigation schemes. While incompatible with French railway interests in Syria, the project envisaged a share for German capital. This updated version of the Rechnitzer scheme was seriously contemplated by the FO, except for its head, Grey. Cassel finally abandoned the scheme in 1911 in order to facilitate a British participation in the Baghdad-Basra line (Allfrey, 2013, pp. 257-258).

In 1909-10, Cassel pursued another round of negotiations with von Gwinner concerning a British participation in the Baghdad railway, thereby keeping in touch with the FO. There was agreement that the Baghdad to Basra section of the railway should be built by a multinational company separate from the BRC; the bone of contention remained whether British capital would hold a majority or just half of that company's shares. While the NBT was inclined to accept Deutsche Bank's proposals, the FO was not. Both the British and German government reserved for themselves the right to refuse any agreement between Cassel and von Gwinner. In addition, the FO stressed that such an agreement also needed to be acceptable to France and Russia. In turn, the German government wanted the Baghdad railway agreement to be part of a general Anglo-German political settlement, a stance that was not acceptable to the FO as it might cause a rift within the Triple Entente (Earle, 1924, pp. 221, 227, 252; Heller, 2014, pp. 46, 47; Özyüksel, 2016, pp. 151-154; Wolf, 1973, pp. 58, 59 n. 52, 78-81).

When the Ottomans negotiated with the French over a loan in 1910, the NBT was believed to be potentially an alternative source. Indeed, Cassel toyed with the idea of providing such a loan through a consortium consisting of the NBT, the German Warburg bank, and U.S. financial circles or, alternatively, as a joint venture of the NBT and Deutsche Bank. Nevertheless, Cassel's willingness to step in was heavily circumscribed - the more so as he was informed by the FO that, in view of the Anglo-French entente, it would not welcome such an action. When the Ottomans failed to come to an agreement with the French, the Germans were only too happy to provide the loan instead. The Baghdad railway clearly left its mark on this episode: the FO feared that a loan to the Ottomans would benefit the building of the Baghdad railway. It thus proposed to the French that both governments would discourage financiers in London and Paris from offering a loan to the Ottomans unless the Baghdad railway issue was settled in a satisfactory way. Furthermore, the FO bluntly told Ottoman Finance Minister Cavit that the British government discouraged a loan because the planned railway was a threat to British trade in Mesopotamia. Putting the same point in more polite terms, Cassel advised Cavit that giving the British control over the final section of the railway would improve the chances of getting a loan from a City source (Allfrey, 2013, pp. 159-164; Bilgin, 2004, p. 123; Burman, 2009, pp. 229-231; Conlin, 2016, pp. 531-534; Earle, 1924, p. 225; Grunwald, 1969, p. 146; Kent, 1975, pp. 374-380).

It was a similar story with the NBT's attempt to get a railway concession in northeastern Anatolia in 1911, preferably in partnership with French circles and in competition against a French-Russian combine. The FO refused to give active support to this project because it would step upon the toes of the Russians (Kent, 1975, pp. 384-385). The following year, the NBT planned to bring together a consortium for Mesopotamian river transport with Deutsche Bank, a Belgian group, and, of all the people, Lynch. This combination was rejected by the FO, not least because it might upset the Russians. That Lynch was now cozying up with Deutsche Bank cost him official support (Heller, 2014, pp. 92-93, 106 n. 93).

The NBT also became involved in the potential oil resources of the Mosul and Baghdad provinces. The BRC held a preliminary concession for the exploration and exploitation of these resources between 1904 and 1907. In 1911-12, renewed talks between Cassel and von Gwinner led to the combination of NBT, Deutsche Bank, Royal Dutch-Shell, and the Ottoman financier Gulbenkian in the shape of the Turkish Petroleum Company (TPC). The TPC met the competition of another British interest, the Anglo-Persian Oil Company (APOC, today BP), which was openly favoured by the FO. Consequently, the NBT and Cassel sold their shares in the TPC in 1914 (Allfrey, 2013, p. 298; Conlin, 2016, p. 537; Ediger and Bowlus, 2020, pp. 201-203; Grunwald, 1969, p. 147; Heller, 2014, pp. 91-92; Kent, 1975, pp. 385-386; Özyüksel, 2016, pp. 210, 212-214).

In their brief discussion of the NBT, Cain and Hopkins argue that the British government actually hampered the bank through subordinating commercial concerns to political ones. For them, this case demonstrates the difficulties of the British government's attempts to instrumentalize financial circles for its own agenda in the Middle East (Cain and Hopkins, 1993a, p. 408).

The British-German-Ottoman Agreements on the Baghdad Railway

If diplomatic considerations made a solution of the Baghdad railway issue difficult, they also provided the eventual stimulus for this solution. The game changer here was the German-Russian deal of 1910-11. Despite British insistence that nothing would be agreed over the head of Russia, the latter had been distrustful of the Cassel-von Gwinner negotiations and consequently decided to approach Germany. The British, in turn, became upset as the deal seemed to imply a breach of the Triple Entente. In any case, it now freed the French to make their own arrangements with the Ottomans without having to fear alienating their ally. It can be assumed that the same factor also helped to bring about the Anglo-Ottoman and Anglo-German agreements of 1913-14 (Earle, 1924, pp. 243-244; Kießling, 2002, pp. 176-177; Özyüksel, 2016, pp. 170-172, 174-175; Wolf, 1973, pp. 83-86).

The last agreement was also a result of the rapprochement of Great Britain and Germany during the interval between the Second Morocco Crisis and World War I (1911-14). Putting their controversy over the naval race on ice, both powers cooperated on a number of other issues. Thus, the emerging deal on the Baghdad railway was accompanied by Anglo-German collaboration in de-escalating international tensions in the wake of the Balkan Wars and by an agreement on how to potentially divide Portugal's African colonies between themselves. But while trying to improve their bilateral relations, both powers simultaneously had to be careful not to appear to be deserting their respective allies (Kennedy, 1987, pp. 452-456; Kießling, 2002, pp. 64-71, 95-108, 224-235; Lynn-Jones, 1986, pp. 126-148; Rüger, 2011, pp. 608-609).

Throughout 1911, there were negotiations between the FO and Ottoman diplomats, interrupted by the Second Morocco Crisis and the outbreak of the Ottoman-Italian War. There were again critical press articles as well as a public campaign (including the unavoidable Lynch) warning the government of being too soft on the issue. Despite that, negotiations resumed in mid-1912 and, after a further interruption due to the First Balkan War, finally succeeded. The same went for the parallel Anglo-German talks (Bilgin, 2004, pp. 124-127; Earle, 1924, pp. 227-228, 252-255; Heller, 2014, pp. 49-52, 60-62, 93-95; Özyüksel, 2016, pp. 180-186, 187-191, 203-204; Wolf, 1973, pp. 83-86, 90-94).

In the agreement of 1913, the Ottomans recognized Great Britain's paramountcy in the Persian Gulf and especially over Kuwait, even though the sheikhdom technically remained a part of the Ottoman Empire. An Anglo-Ottoman commission was to regulate shipping at the Shatt al-Arab. Furthermore, supplementing the already existing British domination of steamboat transportation in what is today Iraq, a new Ottoman River Navigation Company jointly controlled by British and Ottoman interests but headed by the British shipping magnate Lord Inchcape was given a concession for steam navigation on the Tigris and Euphrates. Finally, the British were guaranteed that no discriminatory rates would be applied against them by the Baghdad railway. In return for these privileges, the British made some substantial concessions: They accepted that the BRC would build their tracks up to Basra after all, as long as two British citizens would be admitted to the company's board of directors. Furthermore, the British now permitted the increase of Ottoman customs duties.

A number of subsequent Anglo-German agreements of 1913-14 confirmed the Anglo-Ottoman convention while adding some more points. In particular, the Germans confirmed that they would not construct any railway or harbour facilities beyond Basra without British permission. The BRC would transfer all rights for terminal and port construction at Baghdad and Basra to a new German-dominated ports company, in which British shipping interests (Inchcape and Lynch) would hold a minority share; in return, the BRC was given a minority share in the British-dominated Ottoman River Navigation Company, of which Lynch Bros. were also to become a part. The British-controlled İzmir-Aydın railway was through additional railtrack to be connected to the Baghdad railway network and given navigation rights on some Anatolian lakes.

Parallel with settling the railway and river navigation issues, the British and Germans also divided the Ottoman Empire's potential oil resources between each other. It was now agreed to combine their interests under the umbrella of the TPC for the purpose of exploiting the oil of the Mosul and Baghdad provinces. Half of the shares were to be held by APOC, one quarter was given to Royal Dutch-Shell, and the remaining quarter to Deutsche Bank. As for the oil of Basra province (as well as the Persian oil), the Germans recognized the claims of APOC there (Earle, 1924, pp. 255-265; Özyüksel, 2016, pp. 187-196, 204-209, 214-215; Wolf, 1973, pp. 91-96).

On the British side, the big winner of these agreements was James Mackay aka Lord Inchcape (1852-1932). Of Scottish origins, he had worked his way up from the position of clerk through high-level managerial posts in India to become the London-based chairman of the British India Steam Navigation Company (BI) in the 1890s. The BI was the leading shipping line in the Indian Ocean. In 1914, Inchcape merged the BI with P&O. The businesses he invested in or was involved with included Australasian shipping,

Indian coal mines, tea plantations and textile mills, and British banks. Inchcape was a member of a number of official bodies during his stay in India. After his move to London, he belonged to a multitude of departmental committees. A major exercise in business diplomacy was the trade treaty Inchcape negotiated with China in 1902 (Jones, 1989). Last but not least, he was also a director of the APOC (Earle, 1924, p. 259).

This was the stuff out of which a gentlemanly capitalist was made, and Cain and Hopkins duly mention Inchcape, if only in connection with British India (Cain and Hopkins, 1993a, pp. 340-341). Furthermore, these agreements were hammered out by Ottoman diplomats, by both diplomats and Deutsche Bank/ARC/BRC on the German side and by the FO as well as Inchcape and the other concerned business interests on the British side (Earle, 1924, pp. 254-255, 259-262; Heller, 2014, pp. 93-95, 124, 126-127; Jones, 1989, pp. 84-85; McLean, 1976a; Özyüksel, 2016, pp. 190-191, 194, 204-207, 214; Wolf, 1973, pp. 91, 93-94). This fits very well into Cain’s and Hopkins’s assertion of a close collaboration between the City and Whitehall.

Taking Stock

The case of the British approach towards the Baghdad railway in many respects confirms the interpretation of British imperialism as advanced by Cain and Hopkins, although it also suggests some fine tuning. First, let us start with their assertion that during the decades preceding World War I, the formal and informal British Empire was not declining but remained a vigorous and expanding force. If we narrow this issue down to the transport facilities of the Asian regions of the Ottoman Empire, the British presence contracted during most of the period discussed here. However, the British encounter with the Baghdad railway was not a rearguard action. On the contrary, had the 1913-14 agreements been implemented, the British presence in the Ottoman transport sector would have substantially increased. Most importantly for the future was a by-product of the railway construction competition: through the TPC, the British laid claim to the lion’s share of Mesopotamian oil. In this instance, Cain and Hopkins are indeed right in claiming that, on the eve of World War I, the British Empire was alive and well.

Second, the same verdict may be issued with respect to Cain’s and Hopkins’s core point: the dominance of the Southeast England-based financial and service elites over Britain’s imperial activities, especially if compared to the provincial manufacturers. Those British business interested in the Baghdad railway issue, i.e. banks as well as railroad and shipping companies, would qualify as gentlemanly capitalists while industrial interests did not play much of a role. Indeed, some prominent businessmen discussed by Cain and Hopkins (Caillard, Revelstoke, Cassel, Inchcape) also loom large in the narrative presented here. However, Cain’s and Hopkins’s account very much tends to portray the finance/service nexus as a coherent group. But as far as the Baghdad railway saga is concerned, British businessmen were divided into two camps: the banking interests and the transport interests. Having contributed in blocking the way for the first group in 1903, the second group gained from the Anglo-Ottoman and Anglo-German agreements in 1913-14. This is a configuration which is not accounted for by Cain and Hopkins and which indicates a more fractious character of the gentlemanly capitalist stratum than their interpretation allows.

Third, Cain and Hopkins stress that the gentlemanly capitalists of the City shared the same social background and values with their fellow gentlemen working in Whitehall or acting as diplomats and

proconsuls abroad. Geostrategic considerations made Whitehall try to encourage nilly-willy gentlemanly capitalists to invest in the Middle East. In the case of the Baghdad railway issue, strategic motives indeed topped purely economic ones as far as the FO was concerned. It is however doubtful that those British business interests involved with the Baghdad railway issue were really as unenthusiastic about investing in the Ottoman Empire as Cain and Hopkins indicate. Neither Rechnitzer nor Inchcape needed much prodding to enter business in the Ottoman Empire; the difference was that the latter got official support and the former did not. The closest supporting evidence for Cain's and Hopkins's interpretation of the City being instrumentalized by Whitehall in the Middle East is the case of the financial trio of Barings, Morgans and Cassel in 1903. But, as especially the subsequent experiences of the latter show, the FO's role consisted in holding them back rather than pushing them forward. Thus, while gentlemanly capitalists and government officials frequently marched side by side, they did not always do so and thus should be seen as allied but separate forces.

'Cosmopolitanism' Meets 'Patriotism'

Cain and Hopkins emphasize the character of the City as both British and cosmopolitan. They see this duality best represented in the case of the Jewish merchant bankers, who combined imperial loyalties with global personal and economic networks (Cain and Hopkins, 1993a, p. 127). Indeed, 'cosmopolitan(ism)' and 'international(ist/ism)' are among the most frequently used terms in the two books. In the case of the British involvement with the Baghdad railway, there were certainly important instances of a 'cosmopolitan' approach. But there were also tendencies which can be characterized as anti-cosmopolitan and which, crucially, gained the upper hand at the end.

The earlier projects of British capital taking part in Anatolian, Syrian and/or Mesopotamian railway building had a 'cosmopolitan' character: Caillard (1888) tried to bring together British and Italian or US-investors. Rechnitzer's scheme (1899) was then dubbed 'Austrian'. The abortive 1903 negotiations envisaged British capital to hold shares of the BRC on a more or less equal base with the German and French shareholders. Once that plan fell through, Cassel involved himself in several fruitless attempts of multinational ventures in the Ottoman Empire, whether with respect to railways, river navigation, a government loan or oil. When the Anglo-Ottoman and Anglo-German agreements were finally hammered out in 1913-14, something quite different emerged, i.e. economic spheres of interest. Instead of joining the BRC, British capital got additional concessions: one for railway extension in Western Anatolia and one for shipping on the Mesopotamian rivers. Having become a predominantly German company, the BRC could now proceed with building the Baghdad railway on its own. The ports company had a majority of German capital and the navigation and oil companies were dominated by British interests.

It is also instructive to compare the competing finance and transport interests of the City. Besides representing different segments of the service sector, they also contrasted with respect to their geographical scope. While globally active, the trio of financiers involved in the abortive 1903 negotiations, i.e. Barings, Morgan and Cassel, were particularly engaged in transatlantic investments. Their economic interests heavily emphasized North and South America, which included parts of the British Empire's formal (Canada) and informal sections (Argentina) but also a country clearly outside it, namely the USA (Allfrey, 2013, pp. 146, 149-150, 160-166; Burk, 1990, pp. 30-33, 44-52, 54-57, 105-111; Grunwald, 1969, pp. 125-128; Thane,

1986, p. 83; Ziegler, 1988, pp. 61-77, 100-111, 143-157, 207-243, 291-310). In that respect, they might be labelled as ‘cosmopolitan’. As for the counter-trio of transport interests, they had a different geographical orientation. The Smyrna Aidin Railway Company and Lynch Bros. can be identified with Britain’s informal empire while P&O connected Britain with the most precious part of its formal empire, i.e. India. But it is the case of Inchcape that presents the most obvious juxtaposition with the financiers in that his business links were oriented towards the Indian Ocean (Jones, 1989, pp. 13, 18, 21-26, 30, 47-50, 53-54, 56-62, 68, 103-104). As the Indian Ocean can be considered a British lake during that period, this corresponded to the formal empire.

Another indication of ‘cosmopolitanism’ could be the multinational ownership of a business institution investing abroad. Here, the house of Morgan meets the bill as it consisted of two sister banks, one located in London and the other in New York. Both branches were legally separate but the New York one, headed by the USA’s foremost banker J.P. Morgan, was the senior partner in the London one (Burk, 1990, pp. 49, 52, 62). In this respect, Morgans was the - although significant - exception; all other gentlemanly capitalist banks and companies that played a role in the Bagdad railway issue were predominantly British.

A striking contrast emerges when we compare Cassel, who for all his efforts failed to be rewarded with a share of the Baghdad railway cake, and Inchcape, who was the major gainer of the 1913-14 agreements. They had one thing in common: While coming from affluent, upper middle-class backgrounds - Cassel’s father had been a German small banker, Inchcape’s a Scottish shipowner (Grunwald, 1969, p. 123; Jones, 1989, pp. 3, 6-7) -, they had not been born, either socially or geographically, into the City’s gentlemanly elite but were self-made men. It is with respect to their personal networks that the contrast between Cassel and Inchcape emerges.

Even though he had converted from the Jewish to the Catholic faith, Cassel maintained close connections with numerous Jewish fellow businessmen from different countries, especially during the earlier phase of his career. Many of them were, like him, Germans or of German origin. Examples are: his early mentor Baron Moritz von Hirsch, who had been the driving spirit behind the railway connection between Vienna and İstanbul; his closest friend and business associate Jacob H. Schiff, who became after Morgan the second most important U.S. banker; and the German shipping magnate Alfred Ballin. Both possessing high-level connections - just as Cassel was a personal friend of King Edward VII, Ballin was close to Emperor Wilhelm II - they worked in vain for an easing of the naval tensions between Great Britain and Germany (Allfrey, 2013, pp. 64-96, 141-142, 151-152, 160-165, 285-297; Grunwald, 1969, 123-129, 132, 149-153, 156-157; Sleightholme-Albanis, 1990, pp. 38-41; Thane, 1986, p. 81). Cassel’s ethnoreligious, German-Jewish network can be characterized as ‘cosmopolitan’ in that it was not restricted to British people. Inchcape, too, owed his rise at least partially to an ethnic network. Being one of the many Scots who built their business careers in British India, Inchcape started his career as employee of fellow Scotsman Sir William Mackinnon, whose leadership position of a commercial empire he was to inherit (Jones, 1989, pp. 2, 12). Thus, while Cassel’s network transcended the British Empire, Inchcape’s remained within the realm.

Admittedly, this contrast between a ‘cosmopolitan’ Cassel and an imperially oriented Inchcape must not be overdrawn. After all, Cassel (as well as Morgan’s Dawkins) was actually sympathetic to

protectionism and even gave donations to the Tariff Reform movement of their 1903 nemesis Chamberlain. Inchcape, on the other hand, remained a free trader until very late in his life (Allfrey, 2013, pp. 221-222; Cassis, 1994, pp. 304, 306; Jones, 1989, pp. 194-195; Thane, 1986, pp. 88, 98 n. 49). That some members of the financial sector had protectionist leanings provides a problem for Cain's and Hopkins's claim of the City's cosmopolitanism. They tackle this problem by arguing that the City considered tariffs as a lesser evil than direct taxation and as having a minimal effect upon global trade. Thus, for the City it was the gold standard rather than free trade that was of utmost importance (Cain and Hopkins, 1993a, pp. 203-204, 218).

Let us turn to the FO's position. While originally favouring Cassel's NBT, the FO repeatedly stopped his multinational ventures in their tracks and, ultimately, dropped him in favour of Inchcape. In this context, there are some instances of a fundamental tension between the financial sector and the official mind which goes beyond being just a conflict within the gentlemanly family as interpreted by Cain and Hopkins. Faced with the complications arising from the inter-state tensions during their 1909-10 negotiations with Deutsche Bank, both Cassel and Babington Smith, the director of the NBT, exasperatedly claimed that the British and German businessmen could come to an agreement between each other if only the politicians would not wreck it (Özyüksel, 2016, p. 154). Nor were the officials happy with the financiers. Although they worked with him, it seems that FO circles did not like Cassel very much (Allfrey, 2013, pp. 192-193; Grunwald, 1969, pp. 140-141, 146, 148; Heller, 2014, p. 215). Arthur Nicolson, then Permanent Under-Secretary at the FO, complained about the NBT that financiers were not motivated by patriotism but pursued their aims without regards to national interests (Kent, 1975, p. 384). Likewise, the NBT's activities with respect to Mesopotamian oil were castigated as unpatriotic by the FO (Heller, 2014, p. 92).

Anti-Semitism also reared its head here. Even though they were not connected to the Baghdad railway issue, two statements by Nicolson's predecessor Charles Hardinge directed against Cassel are quite telling: Hardinge claimed that 'the' or 'all' Jews were just keen on making money, whether by giving loans to the Ottomans or the Russians - and this (according to him) despite the hate these Jews felt for the Russian government (Allfrey, 2013, p. 243; Grunwald, 1969, p. 157; Heller, 2014, p. 176 n. 55). Lord Esher, the grey eminence of the War Office, went further, tracing Cassel's favouring of a lower naval budget to his 'German' and 'Semitic' attitude as well as being at home everywhere (Allfrey, 2013, p. 297; Grunwald, 1969, p. 160). To put these remarks into perspective, anti-Semitism was also found in other circles: no one less than Cassel's business ally Lord Revelstoke was known for his disdain towards Jews, although they shared that dubious honour with the middle-classes and the U.S. Americans (Ziegler, 1988, pp. 269, 276, 289).

Together with the Indian Ocean-oriented transport interests in the City and the official mind in Whitehall, the third component of the 'patriotic' complex was the press. During the earlier two thirds of the 19th century, Barings had been repeatedly lambasted by the London *Times* and other papers for organizing loans to countries like France, Russia, and the USA. As some arguments went, it was unpatriotic to transmit capital needed in Britain herself to potential rivals (Ziegler, 1988, pp. 73, 81, 173-174). Having not yet attained unification, Germany had not been on the press's blacklist during this period. But by 1903, when it was a vigilant press campaign that doomed the talks about British participation in the BRC, things had changed. The press organs pursuing that campaign were not the popular papers but, rather, publications read by middle-class investors financing gentlemanly capitalism (Cottrell, 2016, p. 98).

Conclusion

The case of the British reaction to the Baghdad railway broadly fits into the concept of gentlemanly capitalism, but also suggests some major modifications. It confirms Cain’s and Hopkins’s assertions that late Victorian and Edwardian Britain remained an expanding and dynamic power; that it was the financial and service sectors, i.e. the gentlemanly capitalists, rather than the manufacturing ones that were the driving force behind the British Empire; and that there was a close collaboration between the City and Whitehall. On the other hand, in our case the gentlemanly capitalists were not a coherent group but need to be sub-divided into the cosmopolitan, transatlantically oriented financial sector and the more narrowly imperial, Indian Ocean-oriented transport sector. Rather than being dragged by Whitehall towards investing into the Ottoman Empire, the financial sector frequently found itself circumscribed because the politicians and the officials as well as the press put obstacles against transnational joint ventures and favoured a spheres of interest approach instead.

In line with similar recent criticism voiced against Cain’s and Hopkins’s account (Dilley, 2018), these findings challenge their conflation of cosmopolitan and imperial orientations on the part of the City. It is suggested that there was in late 19th/early 20th century Great Britain a tension between a ‘cosmopolitan’ orientation and a more ‘patriotic’, i.e. Empire-centred one. The former was represented by the financial sector of the City and expressed itself in multinational companies and ventures as well as transnational ethnoreligious networks. The latter was embraced by the transport sectors, the FO, and the London press; it used a rhetoric critical of ‘cosmopolitan’ finance that was occasionally tinged by anti-Semitism. Far from being a coherent group with minor family quarrels, as Cain and Hopkins would have it, the gentlemen of the City, of Whitehall and, it needs to be added, Fleet Street were riven by this major divide.

References

- [1] Allfrey, Anthony (2013), *Edward VII and his Jewish Court* (1991), Reprint, Thistle, London.
- [2] Bickel, Benno (2003), "Zeittafel Bagdadbahn", in Jürgen Franzke (Ed.), *Bagdad- und Hedjazbahn: Deutsche Eisenbahngeschichte im Vorderen Orient* (160-162), W. Tümmels, Nuremberg.
- [3] Bilgin, Mustafa Sıtkı (2004), "The Construction of the Bagdad Railway and its Impact on Anglo-Turkish Relations, 1902-1913", *Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 16. (109-129)
- [4] Burk, Kathleen (1990), *Morgan Grenfell 1838-1988: The Biography of a Merchant Bank*. Oxford University Press, Oxford.
- [5] Burman, John (2009), "Politics and Profit: The National Bank of Turkey Revisited", *Oriens*, 37. (225-236)
- [6] Cain, P.J. and Hopkins, A.G. (1993a), *British Imperialism: Innovation and Expansion 1688 – 1914*, Longman, London.
- [7] Cain, P.J. and A.G. Hopkins. A.G. (1993b), *British Imperialism: Crisis and Deconstruction 1914 - 1990*, Longman, London.
- [8] Cassis, Youssef (1994), *City Bankers, 1890-1914*, Transl. Margaret Rocques, Cambridge University Press, Cambridge.
- [9] Conlin, Jonathan (2016), "Debt, Diplomacy and Dreadnoughts: The National Bank of Turkey, 1909 – 1919", *Middle Eastern Studies*, 52/3. (525-545)
- [10] Cottrell, P.L. (2016), "Financing the Bagdadbahn: Barings, the City, and the Foreign Office, 1902-3", in A.K.B. Evans and J.V. Gough (Eds.), *The Impact of the Railway on Society in Britain: Essays in Honor of Jack Simmons* (2003), (77-98), Reprint, Routledge, London and New York.
- [11] Dilley, Andrew (2018), "Elisions and Elusions of Gentlemanly Capitalism", *History of Global Arms Transfer*, 5. (37-48).
- [12] Earle, Edward Mead (1924), *Turkey, the Great Powers, and the Bagdad Railway: A Study in Imperialism*, Macmillan, New York.
- [13] Ediger, Volkan Ş., and Bowlus, John W. (2020), "Greasing the Wheels: The Berlin-Baghdad Railway and Ottoman Oil, 1888-1907", *Middle Eastern Studies*, 56/2. (193-206)
- [14] Francis, Richard M. (1973), "The British Withdrawal from the Bagdad Railway Project in April 1903", *Historical Journal*, 16/1. (168-178).
- [15] Grunwald, Kurt (1969), "Windsor-Cassel' - The Last Court Jew: Prolegomena to a Biography of Sir Ernest Cassel", *Leo Baeck Institute Yearbook*, 14/1. (119-161)
- [16] Hamilton, K.A. (1975), "An Attempt to Form an Anglo-French 'Industrial Entente'", *Middle Eastern Studies*, 11/1. (46-73).
- [17] Hanioglu, M. Şükrü (2008), *A Brief History of the Late Ottoman Empire*, Princeton University Press, Princeton and Oxford.
- [18] Heller, Joseph. *British Policy towards the Ottoman Empire 1908-1914* (1983), Reprint, Routledge, London and New York.
- [19] Jones, Stephanie (1989), *Trade and Shipping: Lord Inchcape 1852-1932*, Manchester University Press, Manchester.
- [20] Kennedy, Paul M. (1987), *The Rise of the Anglo-German Antagonism 1860-1914*, Ashfield Press, London and Atlantic Highlands/NJ.

- [21] Kent, Marian (1975), “Agent of Empire? The National Bank of Turkey and British Foreign Policy”, *Historical Journal*, 18/2. (367-389)
- [22] Kießling, Friedrich (2002), *Gegen den “großen Krieg”? Entspannung in den internationalen Beziehungen 1911-1914*, R. Oldenbourg, Munich.
- [23] Kumar, Ravinder (1962), “The Records of the Government of India on the Berlin-Baghdad Railway Question”, *Historical Journal*, 5/1. (70-79)
- [24] Lynn-Jones, Sean M. (1986), “Détente and Deterrence: Anglo-German Relations, 1911-1914,” *International Security*, 11/2. (121-150)
- [25] McLean, D. (1976a), “British Finance and Foreign Policy in Turkey: The Smyrna-Aidin Railway Settlement 1913-14”, *Historical Journal*, 19/2. (521-530)
- [26] McLean, David (1976b), “Finance and ‘Informal Empire’ before the First World War”, *Economic History Review*, 29/2. (291-305).
- [27] McMeekin, Sean (2011), *The Berlin-Baghdad Express: The Ottoman Empire and Germany’s Bid for World Power, 1898-1918*, Penguin, London.
- [28] McMurray, Jonathan S. (2001), *Distant Ties: Germany, the Ottoman Empire, and the Construction of the Baghdad Railway*, Praeger, Westport, CT.
- [29] Mejcher, Helmut (1975), “Die Bagdadbahn als Instrument deutschen wirtschaftlichen Einflusses im Osmanischen Reich”, *Geschichte und Gesellschaft*, 1/4. (447-481)
- [30] Ortyalı, İlber (1984), “19. Yüzyıl Ankara’sına Demiryolunun Gelişi Hinterlandının ve Hinterlanda ki Üretim Eylemlerinin Değişimi”, *Tarih İçinde Ankara*, 1. (208-223)
- [31] Özyüksel, Murat (2013), *Osmanlı İmparatorluğu’nda Nüfuz Mücadelesi: Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- [32] Özyüksel, Murat (2016), *The Berlin-Baghdad Railway and the Ottoman Empire: Industrialization, Imperial Germany and the Middle East*, I.B. Tauris, London.
- [33] “Rechnitzer Family Tree”, https://kehilalinks.jewishgen.org/Kormend/Rechnitzer_family_tree.html (accessed August 12, 2020).
- [34] Rose, Andreas (2011), *Zwischen Empire und Kontinent: Britische Aussenpolitik vor dem Ersten Weltkrieg*, R. Oldenbourg, Munich.
- [35] Rüger, Jan (2011), “Revisiting the Anglo-German Antagonism”, *Journal of Modern History*, 83/3. (579-617)
- [36] Sleightholme-Albanis, Elisabeth (1990), “Sir Ernest Cassel and Anglo-German Relations before the Outbreak of the First World War”, *Cambridge Review of International Affairs*, 4/2. (36-43)
- [37] Soy, H. Bayram (2004), *Almanya’nın Osmanlı Devlet Üzerinde İngiltere İle Nüfuz Mücadelesi (1890-1914)*, Phoenix, Ankara.
- [38] Thane, Pat (1986), “Financiers and the British State: The Case of Sir Ernest Cassel”, *Business History*, 28/1 (80-99).
- [39] Wilson, Keith (2003), *Problems and Possibilities: Excercises in Statesmanship 1814-1918*, Tempus, Stroud and Charleston/SC, 2003)
- [40] Wolf, J.B. (1973), *The Diplomatic History of the Bagdad Railroad (1936)*, Reprint, Octagon, New York.
- [41] Ziegler, Philip (1988), *The Sixth Great Power: A History of One of the Greatest Banking Families, the House of Barings, 1762 – 1929*, Alfred A. Knopf, New York.



Journal of Universal History Studies

19. Yüzyılın Ortalarında Konya Eyâleti İlgin Kazası Çiğil-i Süflâ (Aşağı Çiğil) Karyesi'nin Sosyo-Ekonomik Durumu (10093 Numaralı Temettü'ât Defterine Göre)¹

The Socio-Economic Status of Çiğil-i Süflâ (Aşağı Çiğil) Village of Ilgin Town of Konya State in the Middle of the 19th Century (According to the Temettü'ât Book Numbered 10093)

Submission Type: Research Article

Received-Accepted: 19.10.2021 / 22.11.2021

pp. 141-158

Journal of Universal History Studies (JUHIS) • 4(2) • December • 2021 •

Berna Korucu Üçüncü

Researcher, Dr.

Email: bemburcukorucu@gmail.com

Orcid Number: 0000-0001-7666-4119

Nagehan Elemana

Researcher, Dr.

Email: nagehanyilmaz@yandex.com

Orcid Number: 0000-0002-0033-8082

Cite: Korucu Üçüncü, B. & Elemana, N. (2021). 19. Yüzyılın Ortalarında Konya Eyâleti İlgin Kazası Çiğil-i Süflâ (Aşağı Çiğil) Karyesi'nin Sosyo-Ekonomik Durumu (10093 Numaralı Temettü'ât Defterine Göre) . Journal of Universal History Studies , 4 (2) , 141-158 . DOI: 10.38000/juhis.1011873

¹ This article is analyzed by two reviewers and it is screened for the resemblance rate by the editor/ Bu makale iki hakem tarafından incelenmiş ve editör tarafından benzerlik oranı taramasından geçirilmiştir.

* In this article, the principles of scientific research and publication ethics were followed/ Bu makalede bilimsel araştırma ve yayın etiği ilkelerine uyulmuştur.

* This work is licensed under a [Creative Commons BY-NC-SA 2.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.0/) (Attribution-Non Commercial-Share Alike).

Öz

Osmanlı Devleti'nin sosyo-ekonomik tarihinin aydınlatılmasında, 19. yüzyılın ortalarında tutulan temettü'ât defterlerinin önemli bir yeri vardır. Ayrıca bu defterler, yerel tarih çalışmaları için de önem arz eder. Temettü'ât defterlerinden o dönem, Osmanlı merkez ve taşra yerleşimlerinde yaşayan halkın nüfus yapısına, geçim sağladığı ekonomik uğraşlarına ve ödediği vergilere dair bilgiler edinilmektedir. Bu çalışmada, 19. yüzyılın ortalarında Konya Eyâleti'nin Ilgın Kazası'na bağlı, "Çiğil-i Süflâ (günümüzde Aşağı Çiğil Mahallesi)" olarak bilinen köyün sosyo-ekonomik durumu, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi, Maliye Varidat Kalemi (ML.VRD.TMT.d.) içinde 10093 numarada kayıtlı bulunan temettü'ât defteri verileri ışığında incelenmiştir. Çiğil-i Süflâ Karyesi, 19. yüzyılın ortalarında 113 hane ve yaklaşık 600 nüfusu barındırmaktaydı. Bu haliyle de o dönem Ilgın Kazası'nın kalabalık nüfusa sahip olan köylerinden birisiydi. Köy halkı geçimini tarım ve hayvancılıkla sağlamaktaydı. Köyde yetiştirilen zirai ürünler buğday, arpa, burçak, haşhaş ve afyundu. Ayrıca büyükbaş, küçükbaş hayvan yetiştiriciliği ve arıcılık da yapılmaktaydı. Köyde ulaşım ve ziraat işleri için yük ve binek hayvanları yetiştirilmekteydi. Bunun yanında köydeki en önemli iş kolu kerestecilikti. Köy halkı tarımdan daha çok kerestecilikten gelir sağlamaktadır. Köyde değirmencilikten gelir sağlayan aileler de vardır.

Anahtar Kelimeler: Temettü'ât Defteri, Konya, Ilgın, Çiğil-i Süflâ, Aşağı Çiğil.

Abstract

The temettü'ât registers, which were kept in the middle of the nineteenth century, are crucial for understanding the Ottoman Empire's socioeconomic history. Furthermore, these notebooks are essential for local history research. The Temettü'ât registers provide information on the population structure of people residing in Ottoman central and provincial settlements, their economic activity, and the taxes they paid. The data of the temettü'ât book registered in the Ottoman Archive of the Republic of Turkey State Archives, the ML.VRD.TMT.d. at number 10093, were used to investigate the socio-economic status of the village, known as "Çiğil-i Süflâ (today Aşağı Çiğil Village), in Ilgın Town of Konya State in the middle of the nineteenth century. In the middle of the nineteenth century, Çiğil-i Süflâ Village housed 113 households and approximately 600 inhabitants. As such, it was one of the villages of Ilgın Town with a large population at that time. The people of the village made their living from agriculture and animal husbandry. Wheat, barley, vetch, poppy, and opium were among the agricultural goods farmed in the area. Cattle and small cattle breeding, as well as beekeeping were also done. In the village, cargo and riding animals were raised for transportation and agricultural labour. Besides, the village's the most important line of activity was lumbering. Villagers make more money from logging than they do from agriculture. Milling is also a source of income for several households in the village.

Keywords: Temettü'ât Registers, Konya, Ilgın, Çiğil-i Süflâ, Aşağı Çiğil.

Giriş

Temettü'ât defterleri, mikro ölçekte mahalleler, köyler ve aşiretler; makro ölçekte Osmanlı Devleti'nin 19. yüzyılda içinde bulunduğu sosyo-ekonomik yapıya ilişkin oldukça önemli bilgiler ihtiva etmektedir.¹ Bu defterler, Tanzimat ile değişen Osmanlı vergi sisteminin etkisiyle oluşmuştur. Tanzimat öncesi dönemde halktan farklı adlar altında çok sayıda vergi alınmaktaydı. Tanzimat sonrası gerçekleştirilen vergi reformu ile bu vergilerin tek bir vergi adı altında birleştirilerek herkesin kazancı nispetinde vergi alınması kararlaştırıldı. Dolayısıyla hane reislerinin gelirlerinin tespiti için temettü sayımları gerçekleştirildi (Adıyeye, 2000, s. 772). Temettü'ât defterlerinden 19. yüzyılda ilgili bölgede kullanılan isimler, sıfatlar ve lakaplar, bölgenin tahmini nüfusu, yaşayan nüfusun etnik kökeni, hane reislerinin mesleği, halkın gelir kaynakları, hanelerin sahip olduğu arazi miktarı, hanelerin sahip olduğu büyükbaş-küçükbaş hayvan miktarı, bölgede üretilen ürünler, halkın sahip olduğu gayrimenkuller ve ödedikleri vergiler gibi çok farklı ve mühim veriler elde edilebilmektedir.

Bu çalışmada Türkiye Cumhuriyeti Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi, Maliye Varidat Kalemî (ML.VRD.TMT.d.) içinde 10093 numarada kayıtlı bulunan, Konya Eyâleti'nin İlgin Kazası'na bağlı Çiğil-i Süflâ (Aşağı Çiğil) Karyesi'ne ait 1844/45 (H.1260/61) tarihli temettü'ât defteri incelenmiştir. Ciltsiz ve ebrusuz olarak 19x47 cm ebadında ve 44 sayfalı olan defterin 44 numaralı sayfası boştur. Çiğil-i Süflâ'ya ait temettü'ât defterinde 113 hane reisi kaydedilmiştir. Defterin başında “*Konya eyâleti dâhiline vâki' nefsi-i İlgin Kazası kurrallarından Çiğil-i Süflâ karyesinde sâkin âhâl-i İslâm'ın emlak ve ârâzî ve temettü'âtının mikdârını mübeyyin bir kat'a defterdir*” ifadesi yer almaktadır. Defterin sonunda sayımların yapılmasından sorumlu köy muhtarının mührü vardır. Çiğil-i Süflâ'ya ait temettü'ât defterine hane reisleri, isimleri ve lakapları ile bir numaradan başlayarak sırayla yazılmıştır. Ayrıca defterde, her bir hane reisinin mesleği, bir önceki yıl ödemiş olduğu vergiler, sahip olduğu tarım arazileri, hayvan sayıları ve senelik kazançları da gösterilmiştir.

Osmanlı kayıtlarında Çiğil-i Süflâ olarak geçen, bugün Konya'nın İlgin ilçesine bağlı Aşağı Çiğil Mahallesi olarak bilinen köy, Konya'ya yaklaşık 76 km, İlgin'a 26 km uzaklıktadır. Mahallede yaşayan halkın kökeni Çiğil Türklerine dayanmaktadır.² Karluklara mensup olup, 10. yüzyıldan itibaren müstakil bir il olarak bilinen Çiğil Türklerinin bir kısmı, 12. ve 13. yüzyıllar boyunca, Moğolların siyasi egemenliğine girip küçük oymaklar halinde İran ve Azerbaycan üzerinden Anadolu'ya gelmişler (Yakupoğlu, 2009, s. 124; Alışar, 2005, s. 28), Selçuklular zamanında Anadolu'nun çeşitli yerlerine dağılmışlar ve boy ismine izafeten yerleşimler kurmuşlardı (Yusuf Ziya, 1932, s. 39; Yakupoğlu, 2009, s. 126). Çiğil-i Süflâ da Çiğil Türkleri tarafından kurulan yerleşimlerden biridir.³ Bununla birlikte Çiğil-i Süflâ karyesi (Aşağı Çiğil), 19. yüzyılda İlgin kazasının kalabalık köylerinden biridir (Özdemir, 2014, s. 199).

¹ “*Temettü'*”, kâr etme, kazanma anlamına gelirken “*temettü'ât*”: karlar, kazançlar, faydalar anlamlarına gelmektedir. (Devellioğlu, 2015, s. 1251). Temettü vergisi de tüccar ve esnafın yıllık gelirleri üzerinden alınan vergidir. Pakalın, 1983, s. 453; Kütükoğlu, 1995, s. 395).

² Orta Asya'da önemli Türk boylarından biri olan Çiğil Türklerini Kaşgarlı Mahmud şöyle tanımlar; “*Türklerden üç oymağın adıdır; birisi göçebedir, Kuyas'ta otururlar. Kuyas, Barsgan'ın ötesinde bir kasabadır. İlcinci Tıraz-Talas yakınlarında bulunan bir kasabada otururlar. Bunlara da yukarıdakiler 'Çiğil' denir. Çiğil adının verilisinde esas şudur: Zülkarneyn, Argu ülkesine geldiği zaman, bulutlar mushuklarını açmış, yollar çamur içinde kalmış, yürümek güçleşmiş imiş. Bunu gören Zülkarneyn 'bu ne çamur' demiş; orada bir kale yapılmasını emretmiş, kale yapılmış; adına 'Çiğil' denilmiş. Bundan sonra o kalede oturan Türklere 'Çiğil' denilmiş. Daha sonra bu ad yayılmış*” (Kaşgarlı Mahmud, 1985, s. 4, 393; Buharalı, 1991, s. 59).

³ Anadolu'da Çiğil boyunun adı alan yer-mevki adlarının Kastamonu (Merkez, Küre, Devrekani, Daday, Sinop-Boyabat), Konya (Karapınar, İlgin), Karaman, Manisa-Gördes, Bolu-Mudurnu, Sivas, Maraş, Malatya gibi vilayet ve kaza merkezlerinde yoğunlaşmış

Çiğil-i Süflâ köyü, 5,4 km uzaklıkta yer alan Çiğil-i Ulvî (Yukarı Çiğil) köyü ile birlikte tarihsel süreçte bazı önemli olaylara da şahitlik etmiştir. Osmanlı Devleti ile Karamanoğulları arasında 1468 yılında yapılan, Ilgın ve çevresinin Osmanlı hâkimiyetine girdiği savaş, tarihî kayıtlara “Çiğil Savaşı” olarak geçmiştir (Aköz, 2015, s. 101; Özdemir, 2014, s. 19). Bu tarihten yaklaşık dört asır sonra Çiğil-i Süflâ ve Çiğil-i Ulvî köyleri, 1920’de TBMM hükümetine karşı, tarihe “Çiğil İsyanı” olarak geçen isyanının merkezi olmuştur. Bu isyan, TBMM yönetimini çok zor durumda bırakmıştır (Avanas, 1998, s. 153vd; Tekinsoy, 2012, s. 671).

Bu çalışmada Çiğil-i Süflâ Karyesi’ne ait temettü’ât defterinden elde edilen veriler, tablolar eşliğinde bir araya getirilerek yahut ayrıştırılarak değerlendirilmiş ve Konya’nın sosyo-ekonomik tarihine katkı sağlanmaya çalışılmıştır. Tablolarda, defterden elde edilen veriler kalem kalem yazılarak toplama olan oranları yüzde olarak verilmiş ve hane başına düşen miktarlar hesaplanmıştır.

1. Nüfus ve Meslekler

Temettü’ât defterleri, çok net olmasa da Osmanlı yerleşimlerinin nüfusu hakkında bir fikir sahibi olmamızı sağlamaktadır. Barkan’ın yöntemi⁴ olan hane nüfusunun ortalama beş olarak kabul edilmesi durumunda 1844 yılına ait temettü’ât defterine göre 113 haneden oluşan Çiğil-i Süflâ Köyü’nün nüfusu ($113 \times 5 = 565$) yaklaşık 600 kişidir.⁵ Bu veriye göre köyde hane başına ortalama nüfus da 5,22 olarak düşmektedir.

Tablo 1: Çiğil-i Süflâ’da hane reislerinin mesleki yapılanması

Meslek adı	Mesleği icra eden hane reisi sayısı	Mesleğin icra edilme oranı %
Erbâb-ı ziraattan (Çiftçi)	101	89,38
Hizmetkâr	4	3,54
Hasbî Hatip	1	0,88
Çoban	2	1,77
Rençber	1	0,88
Yetim	3	2,65
Mesleği yazılmayan- Başka bir yere göç edenler	1	0,88

Kaynak: BOA, ML.VRD.TMT.d., 10093.

olduğu görülmektedir. Diğer yandan Konya ve Kastamonu’nun, Çiğil iskânının öncelikli merkezleri olduğu da söylenebilir. Çiğil topluluklarının bu şekilde geniş bir coğrafyaya dağılma nedenleri ise Selçukluların Anadolu’da uyguladıkları iskân siyaseti ve Anadolu’da konar-göçer Türkmenler üzerine uygulanan Moğol baskı ve zulmü olarak gösterilebilir. (Yakupoglu, 2009, s. 131).

⁴ Temettü’ât defterlerinde yalnızca hane sayısı, nüfus defterlerinde de yalnızca erkek sayısı kaydedildiği için Osmanlı yerleşimlerinde yaşayan nüfusun kabaca tespiti için çeşitli yöntemler geliştirilmiştir. Barkan’ın ilgili yöntemi ve Küttükoğlu’nun yöntemle ilgili değerlendirmeleri için bkz. (Barkan, 1953; Küttükoğlu, 2003).

⁵ 1844 tarihli nüfus defterine göre ise köydeki erkek nüfus 295’tir (Sanyar, 2015, s. 21).

Defterde hane reislerinin mesleklerinin “*erbâb-ı zira’atten idüğü*”, “*hizmetkârlık*”, “*rençber idüğü*” gibi ifadelerle kaydedildiği görülmektedir. 113 hane reisinden 101’i çiftçi, dördü hizmetkâr, biri hasbî hatip, ikisi çoban, biri rençber olarak kaydedilmiştir. Üç hanede ise hane reisi olarak babasını kaybetmiş küçük yaştaki erkek çocuklar “*eytâm*” (yetimler) sıfatıyla kaydedilmiş, meslek yerine varsa vasisi belirtilmiş; yok ise “*şunun bunun ianesiyle geçinir*” ibaresi eklenmiştir. 61 numaralı hanede ise hane reisinin artık başka bir karyede hayatını sürdürdüğü belirtilmiştir (Bk. Tablo: 1).

Defterdeki verilere bakarak Çiğil-i Süflâ Köyündeki hane reislerinin icra ettiği beş farklı meslek olduğu görülmektedir. Ancak toprak sahibi olmayan rençber ve hizmetkârların da tarım işçisi olduğu düşünülürse nüfusun neredeyse tamamının (%95,58) geçimini tarım ile sağladığı görülmektedir. Zaten o dönemde Osmanlı köylerinin geçim kaynağını tarım ve hayvancılık oluşturmaktadır (Muşmal, 2008, s. 258).

Defterlerde vergi mükellefi olmaları nedeniyle bilgiler hane reisleri üzerinden kaydedilmiştir. Çiğil-i Süflâ’da hane reislerinin isimlerinin bazıları “*Ali oğlu Mustafa*”, “*Muhammed oğlu Osman*” gibi baba ismiyle kaydedilirken bazıları da “*Koca İsmail oğlu Ömer*”, “*Kel İsa oğlu Hacı İsmail*” gibi babalarının isimleri ve lakapları ile birlikte kaydedilmiştir. Yine az da olsa bazı hane reislerinin isimlerinin “*Ayyaş oğlu İsmail*”, “*Cirtil oğlu Hüseyin*” gibi yalnızca baba lakabıyla kaydedildiği de görülmektedir. Defterde kayıtlı isimlerden 1844 yılında Çiğil-i Süflâ Köyü’nde ikamet eden gayrimüslim olmadığı anlaşılmaktadır (Bk. Tablo: 2).

Tablo 2: Çiğil-i Süflâ’da Hane Reislerinin Sıfat, Lakap ve İsimleri⁶

Abdullah oğlu İbrahim	Emir İsmail oğlu Mustafa	Köse Ömer oğlu Osman
Abdül Fettah Ali oğlu İbrahim	Gedik Bekir oğlu Halil	Kula Mustafa oğlu Muhammed
Abdül Fettah oğlu Mevlüt	Gedik Dede Ebubekir oğlu Mahmud	Kula Mustafa oğlu Mustafa
Abdül Fettah Osman oğlu Mahmud	Gedik Hacı Veli oğlu Muhammed	Kula Mustafa oğlu Ramazan
Ahmed oğlu Veysi	Gedik Muhammed oğlu Recep	Kurt Musa oğlu Muhammed
Ali Efendi oğlu İbrahim	Gedik Mustafa oğlu İsmail	Mahmud oğlu Hasan Hüseyin
Ali Efendi Oğlu Köse Ahmed	Göç Hasan oğlu Osman	Minu? Mustafa oğlu Osman
Ali Efendi oğlu Monla Halil	Gün Abdullah oğlu Osman	Memed? oğlu Ahmed
Ali Efendi oğlu Musa	Hacı Muhammed oğlu Ali	Memiş oğlu Musa
Ali oğlu Mustafa	Hacı Muhammed oğlu Muhammed	Memiş oğlu Veysi
Arab Hüseyin oğlu Hızır	Hacı Muhammed oğlu Mustafa	Monla Ahmed oğlu Monla

⁶ Aile isimleri ve lakapların tespitinde yardımlarını esirgemeyen Nesibe ve Hüseyin KORUCU’ya katkılarından dolayı teşekkür ederiz.

		Mustafa
Aşır Hüseyin oğlu Kel Ali	Hacı Veli oğlu Veli	Monla Hüseyin oğlu Mustafa
Aşır Osman oğlu Aşır	Halim oğlu Hasan	Monla Musa oğlu Musa
Aşır Osman oğlu Halil	Halim oğlu Mevlüd	Muhammed oğlu Osman
Ayvaz oğlu İbrahim	Hasan oğlu Ahmed	Musa oğlu Musa
Ayyaş oğlu İsmail	Hasan oğlu Ebubekir	Mustafa oğlu Abdülbaki
Bardakçı Hüseyin oğlu Mehmed	Himmet Muhammed oğlu Hüseyin	Mustafa oğlu Halil
Böcü Mustafa oğlu Muhammed	Himmet oğlu Musa	Mustafa oğlu Halil
Böcü Mustafa oğlu Mustafa	Himmet Süleyman oğlu Muhammed	Müteveffa Gün Ali oğlu Eytam Abdullah
Cafer İsmail oğlu Ömer	Hüseyin Ali oğlu Mustafa	Müteveffa Şahin Muhammed oğlu eytam Abdülkadir
Cenker? Muhammed oğlu Mustafa	Hüseyin oğlu Hüseyin	Nasuh oğlu Hasan
Cin Ali oğlu Şeyh Ali	İbrahim oğlu Hasan	Sarı Bekir oğlu Musa
Cirtil oğlu Hüseyin	İmam Ali oğlu Hüseyin	Sarı Mustafa oğlu Osman
Dede Mevlüd oğlu Ebubekir	İmam Muhammed oğlu Veli	Süleyman oğlu Himmet
Deli Ali'nin İsa oğlu Ömer	İmam oğlu Mehmed	Süleyman oğlu Mustafa
Deli Ali'nin Muhammed oğlu Muhammed	İmam Ömer oğlu İsmail	Süllü Memiş oğlu Ebubekir
Deli Ali'nin Muhammed oğlu Hüseyin	İsmail oğlu Hüseyin Muhammed	Şaban oğlu Abdurrahman
Deli Ali oğlu İsa	İsmail oğlu Monla Osman	Şahin Mehmed oğlu Ramazan
Deli Ali oğlu Muhammed	Kara Hasan oğlu Muhammed'in Hasan	Şahin Muhammed oğlu Hüseyin
Deli Ali oğlu Musa	Kaymakçı İbrahim oğlu	Talaşlı Ebubekir oğlu Ahmed

	Muhammed	
Derbendi Muhammed oğlu Hüseyin	Kaymakçı İsmail oğlu Receb	Ümmet oğlu Abdi
Deli Emir İsmail oğlu Hasan	Kazlı? Yakup oğlu Muhammed	Veli oğlu Hacı Muhammed
Deli Emir oğlu Hacı İsmail	Kel İsa oğlu Hacı İsmail	Veysel oğlu Veli
Deli İsmail oğlu Ali	Koca Hüseyin oğlu Halil	Yakup oğlu Ahmed
Deli İsmail oğlu Hüseyin	Koca İbrahim oğlu Müteveffa İsa oğlu Eytam İbrahim	Yakup oğlu Hasan
Ebubekir oğlu Ömer	Koca İsmail oğlu Ömer	Yakup oğlu İbrahim
Ebubekir oğlu Said	Koca Osman oğlu Veli	Yusuf oğlu Ebubekir
Emir İsmail oğlu Ali	Mehmed'in oğlu Halil	

Kaynak: BOA, ML.VRD.TMT.d., 10093.

Temettü'ât defterlerinde kayıtlı hane reislerinin isimlerine bakarak yörede yaygın olarak kullanılan erkek isimlerini de tespit etmek mümkündür. Tablo 3'e bakılırsa, Çiğil-i Süflâ'da daha çok Muhammed, Mustafa, Halil, Musa, İbrahim, Ahmed, İsmail gibi peygamber isimleri; Hz. Muhammed'in torunları olan Hasan ve Hüseyin'in isimleri ve dört halifenin isimleri olan Osman, Ali, Ebubekir ve Ömer isimlerinin en yaygın isimler olduğu dikkat çekmektedir. Yaygın olarak kullanılan isimlerin toplam hane reislerinin isimlerine oranı %80,53'tür. Ayrıca Çiğil-i Süflâ'da on hane reisinin babasıyla aynı ismi taşıdığı görülmektedir.

Tablo 3: Çiğil-i Süflâ'da Hane Reislerinin İsimleri

İsim	Adet	İsim	Adet
Muhammed	11	Hasan	6
Hüseyin	10	Ali	5
Mustafa	10	Ahmed	5
Osman	7	İsmail	5
Halil	7	Ebubekir	4
Musa	7	Ömer	4
İbrahim	6	Veli	4

Diğer	22		
-------	----	--	--

Kaynak: BOA, ML.VRD.TMT.d., 10093.

Çiğil-i Süflâ'da hane reislerinden ziyade baba isimlerinin lakaplarla kaydedildiği görülmektedir. Hane reislerinin babalarının lakapları olarak “*deli*”, “*gedik*”, “*koca*”, “*hacı*” ve “*molla*”nın yaygın olduğu görülmektedir. Hane reislerinden ise üçer adet “*hacı*” ve “*molla*” ve birer adet “*şeyh*”, “*kel*”, “*köse*” ve “*hacı*” olmak üzere toplamda dokuz reisinin lakabının kaydedildiği görülmektedir.

2. Tarımsal Üretim

Temettü'ât defterlerinde, hane reislerinin sahip oldukları araziler de kaydedilmiştir. Ürün ekilmiş olan arazi “*mezru' tarla*” nadasa bırakılmış olan arazi ise “*gayr-i mezru' tarla*” olarak ifade edilmiştir. Bazen ekilmiş olan ürünün isminin de ekildiği alanla birlikte ayrıca belirtildiği görülmektedir. 1844 Çiğil-i Süflâ örneğinde “*afyon*” ekilmiş tarlaların bu şekilde gösterildiğine şahit olunmaktadır. Afyon ekimi yapan hanelerin afyon için ayırdığı arazi miktarı 1 evlek, 0,5 dönüm ile 1 dönüm arasında değişmektedir.⁷ Afyon tarlasına sahip 0,5 dönüm arazisi olan 16 hane, 1 dönüm arazisi olan 3 hane, 1 evlek arazisi olan 7 hane bulunmaktadır. Aşağıda yer alan 4 nolu tabloya bakıldığında 1844 yılında Çiğil-i Süflâ Köyü'nde, ürün ekilmiş tarlaların, nadasa bırakılmış tarlalara göre daha fazla olduğu ve köylülerin toplam tarlaların %55,30'unu işledikleri görülmektedir.

Tablo 4: 1844 yılında Çiğil-i Süflâ'da Hane Reislerinin Sahip Olduğu Arazi Çeşitleri

Arazi Türü	Miktar (Dönüm)	Oranı %	Hane ortalaması
Hububat ekili tarla	1029	55,30	9,10
Nadasa bırakılmış tarla	819	44,01	7,24
Afyon ekili tarla	12,75	0,69	0,11
Toplam arazi	1860,75	100	16,46

Kaynak: BOA, ML.VRD.TMT.d., 10093.

Toplamda tarım arazisine sahip hane sayısı 103, bunun toplam hane sayısına olan oranı ise % 91,15'tir. Çiğil-i Süflâ köyünde icar olarak kaydedilen tarla yoktur. Dolayısıyla tarımla uğraşan hanelerin tamamının topraklarının kendilerine ait olduğu söylenebilir. Çiğil-i Süflâ'daki toplam arazi 1860,75 dönümdür. Köydeki toplam hane başına yaklaşık olarak 16 dönüm⁸ arazi düşerken, toprağı olan hane başına düşen arazi miktarı yaklaşık 18 dönümdür. En fazla tarlaya sahip olan hane 46 dönüm ile 71 numaralı hanedir. En az tarlaya sahip olan hane ise 2,25 dönüm ile 86 numaralı hanedir. Hiç tarlası olmayan on hane vardır. Bunlar, 1 numaralı hanede kayıtlı hasbî imam, 48 ve 81 numaralı hanelerde kayıtlı yetimler, 61 numaralı

⁷ 1 dönüm, 1600 mimar arşını kare, yani 916,8 m² veya 919, 302 m²'lik bir araziye gösterirdi. Ancak dönüm miktarı her yerde aynı ölçüde değildi. Anadolu'da 2025 mimar arşını kare yani 1160,4 m² idi (Emecen, 1994, s. 521). Konya Vilayeti'nde evlek, dönümün dörtte biridir (Elçin, 2001, s. 161).

⁸ Bu miktar Ilgın Kazası'na bağlı köylerin hane ortalaması ile hemen hemen aynıdır. Bkz. (Özdemir, 2014, s. 243).

hanede kayıtlı karye dışında yaşayan kişi, 89 numaralı hanede kayıtlı rençber, 100, 104, 108 ve 113 numaralı hanelerde kayıtlı hizmetkârlar ve 106 numaralı hanede kayıtlı çobandır. Çoban ve yetim olarak kaydedilmiş birer hanenin ise az da olsa bir miktar mezru' ve gayr-i mezru' tarlası bulunmaktadır. Dört adet hizmetkâr ve bir adet rençberin de yine tarımla uğraştığı düşünüldüğünde köyde tarımla uğraşanların oranı %95,58'e yükselmektedir.

Tablo 5: Çiğil-i Süflâ'daki Hane Reislerinin Yıllık Tahıl Üretim Miktarı, 1844.

Tahıl cinsi	Miktar (kile)	Oranı %	Hane ortalaması
Hınta (Buğday)	4985	59,10	44,11
Şa'ir (Arpa)	2770	32,84	24,51
Burçak	610	7,23	5,39
Melez (Arpa-buğday karışımı)	70	0,83	0,61
Toplam tahıl üretimi	8435	100	74,64

Kaynak: BOA, ML.VRD.TMT.d., 10093.

Tablo 5'e bakıldığında köyde tahıl üretimi yapan hanelerin buğday, arpa, burçak ve melez üretimi yaptıkları görülmektedir. 1844 yılında yaklaşık 8435 kile⁹ tahıl üretildiği görülmektedir. Bunlardan % 59,10'u buğday, % 32,84'ü arpa, % 7,23'ü burçak ve % 0,83'ü de melezdir. Görüldüğü gibi Çiğil-i Süflâ'da en fazla tarımı yapılan ürün, yerleşik insanların vazgeçilmez besini olan buğday iken, daha çok hayvanlar için kullanılan arpa da önemli miktarda üretilmektedir. Yine hayvanların beslenmesi için üretilen burçağın üretiminin ise oran olarak buğday ve arpaya nazaran daha düşük kaldığı görülmektedir. Yalnızca iki hanenin ektiği, arpa ve buğdayın karışık olarak ekilmesi sonucu elde edilen melez ise eser miktarda görülmektedir. Hane başına düşen miktarlara bakıldığında buğday 44,11 kile, şa'ir (arpa) 24,51 kile, burçak 5,39 kile ve melez 0,61 kiledir. Hane başına düşen tahıl miktarı ise 74,64 kiledir. Buna göre kişi başına düşen yıllık tahıl miktarı yaklaşık 15'tir.

3. Hayvancılık

Temettü'ât defterlerinde hane reislerinin sahip olduğu araziler ve yetiştirdikleri ürünlerin yanı sıra sahip oldukları küçükbaş, büyükbaş ve binek hayvanları da tek tek yazılmıştır. Bu sayede o bölgede yetiştirilen hayvan türleri ve sayıları (Tablo: 6) ile sağladıkları gelirler tespit edilebilmektedir. Her ne kadar vergiden muaf olsalar da binek hayvanı olarak kullanılan katır, eşek, at gibi hayvanlar ve çift sürmek için kullanılan öküz ve sığırlar da kaydedilmiştir. Bu hayvanlardan yalnızca nakliyatçılıkta kullanıldığı ya da çift sürmek için kiraya verildiği vakit vergi alınmıştır (Adıyeke, 2000, s. 774).

Çiğil-i Süflâ'da toplam 3328 hayvan kayıtlıdır. Bu hayvanların % 87,50'si küçükbaş, %9,53'ü büyükbaş, %2, 97'si de yük ve binek hayvanıdır. Hane başına düşen küçükbaş hayvan sayısı 25,76, büyükbaş hayvan sayısı 2,80 iken yük ve binek hayvanı sayısı 0,87'dir. Toplamda hane başına düşen hayvan sayısı ise

⁹ Konya'da 1 kile, 25 okka, 32.070 kg tekabül etmektedir (Bk. Taşkın, 2005, s. 66).

29,45'tir. Köydeki 8 hanede hiç hayvan kaydı bulunmamaktadır. Bunlar; 48 (yetim), 61 (başka diyarda), 81 (yetim), 100 (hizmetkâr), 104 (hizmetkâr), 106 (çoban), 108 (hizmetkâr) ve 113 (hizmetkâr) nolu hanelerdir.

Tablo 6: Çiğil-i Süflâ'da Hane Reislerinin Sahip Olduğu Hayvan Çeşitleri

Hayvan çeşidi	Sayısı	Oranı %	Hane ortalaması
Büyükbaş hayvan	317	9,53	2,80
Küçükbaş hayvan	2912	87,50	25,76
Yük ve binek hayvanı	99	2,97	0,87
Toplam	3328	100	29,45

Kaynak: BOA, ML.VRD.TMT.d., 10093.

Çiğil-i Süflâ'da toplam sayısı 317 olan büyükbaş hayvanların % 77,92'si sığır, % 22,08'i de mandadır. Sığırların % 63,97'si karasığır öküzü, % 6,88'i karasığır düğesi, % 5,26'sı karasığır tosunu, % 23,89'u da sağmal inektir. Köyde en çok yetiştirilen büyükbaş hayvan karasığır öküzüdür (Bk. Tablo: 7). Bunun nedeni tarla sürmek için kullanılıyor olmasıdır. Çiğil-i Süflâ'da 113 hanenin 78'inin (%69,03) karasığır öküzüne sahip olduğu görülmektedir.

Tablo 7: Çiğil-i Süflâ'da Hane Reislerinin Sahip Olduğu Sığır Çeşitleri

Sığır cinsi	Sayı	Oranı %	Hane ortalaması
Karasığır öküzü	158	63,97	1,39
Karasığır düğesi	17	6,88	0,15
Karasığır tosunu	13	5,26	0,11
Sağmal inek	59	23,89	0,52
Toplam	247	100	2,18

Kaynak: BOA, ML.VRD.TMT.d., 10093.

Mandaların % 60'ı koşum mandası, % 5,71'i camus koşum, % 2,86'sı camus öküzü, % 2,86'sı camus tosunu, % 4,29'u camus danası, % 2,86'sı camus düğedir. Hane başına düşen sığır sayısı 2,18 iken hane başına düşen manda sayısı 0,61'dir (Tablo 8).

Tablo 8: Çiğil-i Süflâ'da Hane Reislerinin Sahip Olduğu Manda Çeşitleri

Manda cinsi	Sayı	Oranı %	Hane ortalaması
Camus öküzü	2	2,86	0,01
Koşum mandası	42	60	0,37

Camus koşum	4	5,71	0,03
Camus tosunu	2	2,86	0,01
Camus danası	3	4,29	0,02
Camus düğе	2	2,86	0,01
Sağmal camus	15	21,43	0,13
Toplam	70	100	0,61

Kaynak: BOA, ML.VRD.TMT.d., 10093

Ziraatle meşgul olmalarına rağmen 63 ve 112 numaralı haneler, tarla sürmek için bir çift öküz ya da manda koşumuna sahip değildiler. 21 numaralı hane ziraat işlerinde kullanmak için karasığır öküzü yerine koşum mandasına, 2 hane de birer çift camus koşuma sahiptir. 2 ve 71 numaralı haneler ise hem öküze hem de koşum mandasına sahiptir. Çoğunlukla hanelere kayıtlı öküz ve manda sayısı iki iken 92 numaralı hanede 4 karasığır öküzüne rastlanmaktadır.

Zirai faaliyetlere doğrudan katkısı olmayan küçükbaş hayvanlar, daha ziyade eti, sütü ve yününden yararlanılmak için yetiştirilmektedir. Çiğil-i Süflâ'da hayvan varlığının çoğunluğunu 2912 adet ile küçükbaş hayvanlar oluşturmaktadır (Bk. Tablo: 9). Küçükbaş hayvanların % 67,03'ünü koyunlar, %32,97'sini de keçiler oluşturmaktadır. Hane başına düşen koyun miktarı 17,27 keçi miktarı ise 8,49'dur. Koyunların % 42,88'i sağmal, % 16,44'ü dölsüz, % 40,68'i kuzudur. Keçilerin ise % 39,27'si sağmal, % 21,46'sı dölsüz, % 39,27'si de oğlaktır.

Tablo 9: Çiğil-i Süflâ'da Hane Reislerinin Sahip Olduğu Küçükbaş Hayvan Sayısı

	Sağmal koyun	Sağmal keçi	Dölsüz koyun	Dölsüz keçi	Kuzu	Oğlak	Toplam
Sayı	837	377	321	206	794	377	2912
Hane ortalaması	7,40	3,33	2,84	1,82	7,02	3,33	25,76

Kaynak: BOA, ML.VRD.TMT.d., 10093.

Temmettü'ât defterlerinde köylerde beslenen yük ve binek hayvanlarına dair bilgiler de işlenmiştir. İnsanlar bağ, bahçe ya da tarlalarına gitmek için veya pazara mal taşımak için bu hayvanları kullanmışlardır (Kütükoğlu, 1995, s. 404; Muşmal, 2008, s. 265). Çiğil-i Süflâ'da binek ve yük hayvanlarından merkep, kısarak, esb, tay ve güre beslenmektedir (Bk. Tablo: 10). Binek ve yük hayvanlarından çoğunlukla (%86,87) merkep yetiştirildiği görülmektedir. %7,07 kısarak, %3,3 esb, %2,2 tay ve %1,1 de güre yetiştirildiği görülmektedir. 3, 13 ve 72 numaralı hanelerde ise ikişer merkep bulunmaktadır.

Tablo 10: Çiğil-i Süflâ'da Hane Reislerinin Sahip Olduğu Yük Ve Binek Hayvan Sayısı Ve Çeşitleri

	Merkep	Kısrak	Esb	Tay	Güre	Toplam
Sayı	86	7	3	2	1	99
Hane ortalaması	0,76	0,06	0,02	0,01	0,008	0,87

Kaynak: BOA, ML.VRD.TMT.d., 10093.

Temettü'ât kayıtlarında Çiğil-i Süflâ'daki hanelerin 105'inin hayvan sahibi olduğu, 8'inin ise hiç hayvanı olmadığı görülmektedir. 102 hanenin büyükbaş, 90 hanenin küçükbaş ve 86 hanenin yük ve binek hayvanına sahip olduğu görülmektedir. Hem ziraatla uğraşıp hem hayvan yetiştiren hane oranı, %91,15'tir. Ziraatla uğraştığı halde hayvan beslemeyen yahut sadece hayvancılık ile uğraşan hane yoktur.

4. Arıcılık

Temmetü'ât defterine göre Çiğil-i Süflâ'da arıcılık da yapılmaktadır. Arı kovan sayıları ve bunlardan elde edilen yıllık gelirler yazılmıştır. Köyde 27 ve 68 numaralı hanelerde ikişer kovan, dokuz hanede ise birer kovan olmak üzere toplam 13 adet arı kovan kaydı bulunmaktadır.¹⁰ Bu verilere göre hane başına 0,115 kovan bal düşmektedir.

5. Değirmencilik

Temettü'ât defterinde Çiğil-i Süflâ'da 4 hanenin değirmencilik yaptığı kaydedilmiştir. 2 nolu hane 10 kıt'a, 4 nolu hane 10 kıt'a, 101 nolu hane 0,5 kıt'a, 102 nolu hane de 1 kıt'a olmak üzere toplam 21,05 kıta (hisse) kaydedilmiştir.¹¹

6. Gelirler ve Vergiler

Çiğil-i Süflâ'da halkın en fazla geliri kerestecilikten sağladığı görülmektedir.¹² Köydeki 91 hane tarım ve hayvancılığın yanı sıra kerestecilikle uğraşmaktadır. Kerestecilikten 1844 yılında 79.285 kuruş gelir sağlanmıştır. Kerestecilikten sonra en fazla gelir tarımdan kazanılmıştır. 1844/45 yıllarında Çiğil-i Süflâ köyündeki tarımsal üretimden kazanılan miktar; 6.532 kuruşu afyon, 65.473 kuruşu diğer tarım ürünlerinden olmak üzere toplam 72.005 kuruştur. Bu gelir köydeki toplam hane sayısına bölüldüğünde hane başına yaklaşık 637, ekili tarlası olan hane sayısına bölüldüğünde ise hane başına yaklaşık 699 kuruş düştüğü görülmektedir. Tarımdan sonra hayvancılık gelmektedir. Köyün hayvancılıktan elde edilen toplam geliri 21.820 kuruştur. En fazla geliri küçükbaş hayvanların sağladığı anlaşılırken yük ve binek hayvanlarından yalnızca kısrakın gelir kaydı olduğu görülmektedir. Arıcılıktan toplam 238 kuruş, değirmencilikten de 1.370 kuruş gelir kaydı vardır (Tablo: 11). 7 hanenin çobanlıktan 4 hanenin hizmetkârlıktan, 1 hanenin hatiplikten, 1 hanenin hane ırgatlıktan ve 1 hanenin şeyhlikten geliri bulunmaktadır. Köyün 1844 yılındaki toplam geliri 175.368 kuruştur.¹³

¹⁰ Arıcılıktan elde edilen gelir için bkz. Tablo 11.

¹¹ Osmanlı'da su değirmenleri ile ilgili detaylı bilgi için bkz. (Özcan, 2016, s. 195vd).

¹² Temettü'ât defterinde kerestecilik ayrı bir iş kolu olarak kaydedilmemiş olmasına rağmen, hanelerin senelik gelirleri toplanırken kerestecilikten elde ettikleri gelirler de eklenmiştir. Ayrıca kerestecilikten tarımdan fazla gelir elde etmeleri de o dönem Çiğil-i Süflâ karyesinin oldukça ormanlık bir yer olduğu fikrini vermektedir.

¹³ Defter sonundaki kayıta 1844 yılında köyün toplam temettü'âtı 129.232 kuruştur.

Tablo 11: Çiğil-i Süflâ'da Hane Reislerinin Vergiye Konu olan Gelirleri ve Kaynakları (1844/45)

Gelir grubu	Türü	Miktarı (Kuruş)	Hane başına düşen gelir miktarı (Kuruş)
Tarım	Mezru' tarla	58.473	517,46
	Afyon tarlası	6.532	57,80
Büyükbaş Hayvan	Sağmal inek	3.835	33,93
	Sağmal camus	1.615	14,29
Küçükbaş Hayvan	Sağmak koyun	9.411	83,28
	Sağmal keçi	4.197	37,14
	Dölsüz ağnam	1.264	11,18
	Dölsüz keçi	818	62,92
Yük ve binek hayvanları	Kısrak	680	6,01
Arıcılık		238	2,10
Değirmencilik (Âsiyâb)		1.370	12,12
Meslekler	Kerestecilik	79.285	701,63
	Çobanlık	3.950	34,95
	Hizmetkârlık	2.050	18,14
	İrgatlık	500	4,42
	Şeyhlik	850	7,52
	Hatiplik	300	2,65
TOPLAM		175.368	1607,54

Kaynak: BOA, ML.VRD.TMT.d., 10093.

Aşar vergisi, halkın ürettiği mahsullerden onda bir (1/10) oranında alınan şer'î bir vergidir (Ünal, 2007, s. 148). 1844 yılında Çiğil-i Süflâ sakinleri 1652,5 kuruş buğday, 423,5 kuruş arpa, 145 kuruş burçak ve

17,5 kuruş melez için olmak üzere tahıl ürünlerine toplamda 2238,5 kuruş aşar vergisi ödemiştir (Bk. Tablo: 12).

Tablo 12: Çiğil-i Süflâ Hane Reislerinin 1844 Yılında Tahıl Ürünlerine Ödedikleri Aşar Vergisi

Ürün cinsi	Hımta (Buğday)		Şa'ir (Arpa)		Burçak		Melez	
Ürünü yetiştiren hane sayısı	102		86		39		2	
Ödenen toplam Aşar Vergisi	Kile	Kuruş	Kile	Kuruş	Kile	Kuruş	Kile	Kuruş
	551,5	1652,5	277	423,5	61	145	7	17,5

Kaynak: BOA, ML.VRD.TMT.d., 10093.

O dönem vazgeçilmez bir sanayi ürünü olan haşhaş ve afyon Osmanlı'nın en önemli ihraç mallarından biridir (Taşlıgil vd., 2018, s. 165). 1844 yılında Çiğil-i Süflâ'da haşhaş için toplam 128,3 kuruş, afyon içinse toplam 228 kuruş aşar vergisi alındığı görülmektedir (Tablo: 13).

Tablo 13: Çiğil-i Süflâ Hane Reislerinin 1844 Yılında Sınai Ürünlere Ödedikleri Aşar Vergisi

Ürün cinsi	Haşhaş		Afyon	
Ürünü yetiştiren hane sayısı	29		29	
Ödenen toplam Aşar Vergisi	Birim ¹⁴	Kuruş	Birim	Kuruş
	55,5	128,3	1104	228

Kaynak: BOA, ML.VRD.TMT.d., 10093.

Tablo 14: Çiğil-i Süflâ'da Hane Reislerinin 1844 Yılı İçin Ödedikleri Vergiler

Vergi cinsi	Miktar (Kuruş)	Oranı %	Hane ortalaması
Adet-i ağnam	3148,85	15,32	27,86
Vergi-i Mahsusa	14804	72,05	131
Aşar Vergisi	2594,8	12,63	22,96

¹⁴ Defterde afyon ve haşhaş için yazılan ölçü birimleri tam olarak tespit edilememiştir. Bu konuyla ilgili yapılan çalışmalarda da afyon için "sandık", "kayye", "dirhem", "drem"; haşhaş için "dönüm", "kile" gibi çok farklı birim isimleri zikredilmiştir. Ancak bunlardan hiçbirisi Çiğil-i Süflâ temettü'ât defterinde yazan birim ismine benzerlik göstermemektedir. Dolayısıyla tabloda birim ismi yazılmamıştır.

Toplam vergi	20547,7	100	181,82
--------------	---------	-----	--------

Kaynak: BOA, ML.VRD.TMT.d., 10093.

Tablo 14'te görüldüğü gibi temettü'ât kayıtlarından Osmanlı Devleti'nin 1844 yılında Çiğil-i Süflâ'da adet-i ağnam, vergi-i mahsusa ve aşar vergisi olmak üzere üç kalem vergi aldığı görülmektedir.

Küçükbaş hayvanlardan alınan bir vergi olan adet-i ağnam vergisi (Emecen, 1988, s. 478), 1844 senesi için 105 haneden 1176 koyun ve 575 keçi için toplam 3148,85 kuruş olarak alınmıştır. 48 (yetim), 61 (başka diyarda), 81 (yetim), 100 (hizmetkâr), 104 (hizmetkâr), 106 (çoban), 108 (hizmetkâr), 113 (hizmetkâr) numaralı toplam 8 haneden küçükbaş hayvanları olmadığı için adet-i ağnam vergisi alınmamıştır.

Tanzimat öncesi dönemde alınan örfi vergilerin yerine getirilen vergi-i mahsusa (Kütükoğlu, 1995, s. 395), 107 haneden toplam 14804 kuruş olarak alınmıştır. 1 numaralı hanede kayıtlı hasbî imam "beratlı" olarak kaydedilmiş, yine 48 (yetim), 81 (yetim), 100 (hizmetkâr), 104 (hizmetkâr) ve 113 (hizmetkâr) numaralı haneler olmak üzere toplamda 6 haneden bu vergi alınmamıştır.

Aşar vergisi ise 104 haneden toplam 2594,8 kuruş olarak alınmıştır. Aşar vergisi, toprak sahibi olmayan 1 (hasbî imam), 48 (yetim), 61 (başka diyarda), 81 (yetim), 89 (rençber), 100 (hizmetkâr), 104 (hizmetkâr), 106 (çoban), 108 (hizmetkâr), 113 (hizmetkâr) numaralı hanelerden oluşan toplam 9 haneden alınmamıştır.

Sonuç

Orta Asya'da önemli Türk boylarından biri olan Çiğil Türklerinin, Selçuklular döneminde Anadolu'ya gelerek kurdukları yerleşimlerden biri olan Çiğil-i Süflâ, bugün Konya'nın Ilgın ilçesine bağlı bir mahalledir. Osmanlı dönemi kayıtlarında Çiğil-i Süflâ olarak geçen köy, o dönem Ilgın Kazası'nın kalabalık ve büyük köylerinden biridir. Köyün sosyo-ekonomik tarihinin aydınlatılmasında 19. yüzyılın ortalarında tutulan temettü'ât defterinin önemli bir yeri vardır. Köye ait 1844 tarihli temettü'ât defterine göre 113 hane bulunan Çiğil-i Süflâ'nın nüfusu yaklaşık 600 kişiden oluşmaktadır. Köy yönetiminde muhtar ve imamın etkili olduğunu söylemek mümkündür. Hane reislerinin isimlerine bakıldığında dinî isimlerin ağırlıklı olarak kullanıldığı görülmektedir. En yaygın kullanılan erkek ismi Muhammed, Hüseyin ve Mustafa'dır. Hane reislerinin isimlerinden anlaşıldığına göre köyde ikamet eden gayrimüslim bulunmamaktadır.

Çoğu hane reisinin mesleği çiftçi olarak kaydedilmiştir. Bunun dışında hizmetkâr, hasbî hatîp, çoban ve rençber olarak kayıtlı hane reisleri bulunmaktadır. Hane reislerinin tamamı kendi arazisinde tarım yapmaktadır. Çiğil-i Süflâ'nın hane başına düşen arazi ortalaması Ilgın Kazası'na bağlı diğer köylerle karşılaştırıldığında hemen hemen aynıdır. Tahıl olarak buğday, arpa, burçak ve melez yetiştiren köylüler, sanayi hammaddesi olarak haşhaş ve afyon yetiştirmektedirler.

Köy halkının büyükbaş, küçükbaş, yük ve binek hayvanları besledikleri görülmektedir. Büyükbaş hayvanları tarla sürmek ve sütünden yararlanmak için küçükbaş hayvanlar ise etinden, sütünden ve yününden yararlanmak için yetiştirmektedirler. Yük ve binek hayvanları ise tarla/pazar gibi yerlere ulaşım ve ürün/mahsul taşıma konusunda tarımsal faaliyetlere yardımcı olarak kullanılmaktadırlar.

Köy halkın temel geçim kaynağını tarım ve hayvancılık oluşturmaktadır. Çiğil-i Süflâ'da, hane reislerinin meslek hanelerinde kaydedilmemiş olmasına karşın en fazla kazanç getiren gelir kolu

kerestecilikdir. Üçüncü gelir kolu ise hayvancılıktır. Bunun dışında değirmencilik, arıcılık ve çobanlık bazı ailelerin ek gelir kaynağını oluşturmaktadır.

Köy halkının ortalama bir çift öküze, bir binek hayvana ve kendi ihtiyaçlarını sağlayacak kadar tahıl üretimine sahip oldukları ve ihraç edilen sanayi ürünleri yetiştirerek ek gelir sağladıkları görülmektedir. Sonuç olarak 19. yüzyılın ortalarında Çiğil-i Süflâ Köyü'nün sosyo-ekonomik dinamikleri açısından tipik bir Osmanlı köyü görüntüsüne sahip olduğunu söylemek mümkündür.

Kaynakça

- [1] Adıyke, Nuri, (2000), “Temettuat Sayımları Ve Bu Sayımları Düzenleyen Nizamname Örnekleri”, Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi, Sayı 11. (769-825)
- [2] Aköz, Alaattin (2015), “XV. Yüzyılda Ilgın ve Çevresinin İdaresi, Yerleşim ve Nüfus Özellikleri”, Tarih, Kültür, Sanat, Turizm ve Tarım Açısından Uluslararası Sarayönü Sempozyumu (24-26 Ekim 2014 Konya), Konya.
- [3] Alishar, Fahrettin (2005), Çiğil Türkleri ve Aşağı Çiğil, Aşağı Çiğil Belediyesi Yayınları, Konya.
- [4] Avanas, Ahmet (1998), Milli Mücadele'de Konya, ATAM Yayınları, Ankara.
- [5] Barkan, Ömer L. (1953), “Tarihi Demografi Araştırmaları ve Osmanlı Tarihi” Türkiyat Mecmuası, (X). (1-26)
- [6] Buharalı, Eşref (1991), “Çiğiller” TAD, (XVI), Sayı 26. (59-62)
- [7] Devellioğlu, Ferit (2015), Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lugat, Aydın Kitabevi.
- [8] Elçin, Şükrü (2001), “Konya Vilayetinde Uzunluk Ölçüleri”, Erdem, (XIII), Sayı 37. (159-162)
- [9] Emecen, Feridun (1988), “Ağnam Resmi”, İslam Ansiklopedisi, Cilt 1, Türkiye Diyanet Vakfı.
- [10] Emecen, Feridun (1994), “Dönüm”, İslam Ansiklopedisi, Cilt 9, Türkiye Diyanet Vakfı.
- [11] Kaşgarlı Mahmud. (1985), Divânü Lûgat-İt-Türk Tercümesi I, (B. Atalay, Çev.). TDK Yayınları.
- [12] Kütükoğlu, Mübahat S. (1995), “Osmanlı Sosyal ve İktisadi Tarihi Kaynaklarından Temettü Defterleri”, Belleten, Cilt LIX, Sayı 225. (395-412)
- [13] Kütükoğlu, Mübahat S. (2003), “1830 Nüfus Sayımına Göre Mentеше Sancağında Hane Nüfusu”, Osmanlı Araştırmaları, Cilt XXIII. (75-92)
- [14] Muşmal, Hüseyin (2008), “XIX. Yüzyılın Ortalarında Çumra'nın Sosyo-Ekonomik Görüntüsü (10353 Numaralı Temettuat Defterine Göre)” Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi, Sayı 24. (253-276)
- [15] Özcan, Ruhi (2016), “Arşiv Belgeleri Diliyle Su Değirmenleri (Âsiyâb)”, OTAM, Sayı 40. (195-203)
- [16] Özdemir, Gazi (2014), XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Ilgın Kazası, Konya. (Yayınlanmamış Doktora Tezi)
- [17] Pakalın, M. Zeki (1983), Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü, 3, MEB.
- [18] Sanyar, Canan (2015), Nüfus Sayımlarına Göre Ilgın Kazası (1830-1844), Konya. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)
- [19] Taşkın, Ünal (2005), Osmanlı Devleti'nde Kullanılan Ölçü ve Tartı Birimleri, Elazığ. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)
- [20] Taşlıgil, Nuran ve Şahin, Güven (2018), “Tarihsel Süreçte Haşhaş ve Afyon”, Tarih Okulu Dergisi, Cilt XXXIV, Sayı 11. (163-196)
- [21] Tekinsoy, Yunus Emre (2012), “Çiğil İsyanının I. TBMM'deki Yankıları”, I. Ulusal Ilgın Sempozyumu, Konya.
- [22] Türkiye Cumhuriyeti Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Maliye Nezareti Varidat Kalemi Temettü'ât Defterleri (ML.VRD.TMT.d.); 10093.
- [23] Ünal, Mehmet A. (2007), Osmanlı Müesseseleri Tarihi, Fakülte Kitabevi.
- [24] Yakupoğlu, Cevdet (2009), “Türkistan'ın Büyük Türk Boylarından Çiğiller ve Anadolu'da İskân İzleri”, TAD, Cilt XXIX, Sayı 47. (103-136)

[25] Yusuf Ziya (1932), “Onuncu Asır İptidalarında Yazılmış Olan Ebudülef Seyahatnamesine Nazaran Orta Asyada Türk Boyları ve Bunların Dinî Ve Coğrafi Vaziyetleri”, Darülfünun İlähiyat Fakültesi Mecmuası, Sayı 23. (39-52)



Journal of Universal History Studies

**Baltık Bölgesinin Hristiyanlaştırılması ve Kolonizasyonlaştırılması Sürecinde Wend
Haçlı Seferleri'nin Tesiri (1147-1172)¹**

**The Influence of the Wend Crusades on the Christianization and Colonization Process
of the Baltic Region (1147-1172)**

Submission Type: Research Article

Received-Accepted: 12.10.2021 / 23.11.2021

pp. 159-177

Journal of Universal History Studies (JUHIS) • 4(2) • December • 2021 •

Halil Yavaş

Hitit University, Assistant Professor, Department of History, Çorum, Turkey

Email: halil.yavas@yahoo.com

Orcid Number: 0000-0001-5642-0141

Cite: Yavaş, H. (2021). Baltık Bölgesinin Hristiyanlaştırılması ve Kolonizasyonlaştırılması Sürecinde Wend Haçlı Seferleri'nin Tesiri (1147-1172) . Journal of Universal History Studies , 4 (2) , 159-177 . DOI: 10.38000/juhis.1008873

¹ This article is analyzed by two reviewers and it is screened for the resemblance rate by the editor/ Bu makale iki hakem tarafından incelenmiş ve editör tarafından benzerlik oranı taramasından geçirilmiştir.

* In this article, the principles of scientific research and publication ethics were followed/ Bu makalede bilimsel araştırma ve yayın etiği ilkelerine uyulmuştur.

* This work is licensed under a [Creative Commons BY-NC-SA 2.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.0/) (Attribution-Non Commercial-Share Alike).

Öz

Bu çalışmadaki amacımız, Katoliklerin II. Haçlı Seferi ile aynı dönemde Kuzey'de Slavlar üzerine başlattıkları ve sonrasında Wend Haçlı seferleri diye bilinen saldırıları incelemektir. Ayrıca Wend Haçlı Seferinin diğer Haçlı Seferleri içindeki önemini ve konumunu değerlendireceğiz. Müslümanların dışında farklı bir inanca sahip olan topluluklar üzerine yapılan ilk Haçlı Seferi olması hasebiyle bu saldırıyı daha dikkatli okumamız gerektiğini düşünmekteyiz. Her ne kadar 1147'de yapılan ilk saldırı başarısız olsa da 1160'ta başlayıp 1171'e kadar süren devam niteliğindeki ikinci dalga saldırılarda, Haçlılar doğu yönündeki ilerlemenin kapısını açmışlardır. Öyle ki Wend Haçlı Seferi, 1505'e kadar sürecek olan ve genel olarak Baltık Haçlı Seferleri veya Kuzey Haçlı Seferleri diye tanımlanan uzun soluklu bir saldırı zincirinin ilk halkası olmuştur. Wend Haçlı Seferi sürecini ele aldıktan sonra, seferle ilgili değerlendirmelerimiz olacaktır. Dönemin birçok dini liderinin Wend Haçlı Seferinin sonuçlarıyla ilgili kaygılarını ve bu kaygıların gerekçelerini ele alacağız. Özellikle Almanların doğu yönünde kolonyal bir şekilde yayılma göstermesi, Wend Haçlı Seferi üzerindeki kuşuları daha da canlı tutmuştur. Nitekim bazı araştırmacılar, bu yayılmanın Hansa birliğinin kurulmasının alt yapısını hazırladığını ileri sürerek seferin dini amacıyla ilgili kuşuları muhafaza etmişlerdir. Sonuç itibarıyla Wend Haçlı Seferleri sonrasında, Sistersiyenlerin de gayretiyle bölge kısa sürede Hristiyanlaştırılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Wend Haçlı Seferi, Sistersiyenler, Baltık, Kolonizasyon, Aslan Henry

Abstract

Our aim in this study is to examine the attacks launched by Catholics on the Slavs in the North during the same period as the second Crusade, known as the Wend Crusades. We will also try to understand the expansion targets of the Germans in the region. We think that we should interpret this attack more carefully because it was the first Crusade against communities outside Muslims. The Crusaders failed in the first attacks in 1147. However, the second wave of attacks that started in 1160 and continued until 1171, opened the door to the march in the eastern direction so that the Wend Crusade became the first link of the chain of attacks, which will last until 1505 and is generally defined as the Baltic Crusades or the Northern Crusades. After discussing the Wend Crusade process, we will comment on the expedition. We will consider the concerns of many religious leaders of the period about the consequences of the Wend Crusade and the reasons for these concerns. Especially the colonial expansion of the Germans in the east kept the concerns about the Wend Crusade even more alive. As a matter of fact, some researchers have maintained their doubts about the religious purpose of the expedition, claiming that this expansion paved the way for the establishment of the Hanseatic union. As a result, after the Wend Crusades, the region was Christianized in a short time with the efforts of the Cistercians.

Keywords: Wend Crusade, Cistercians, Baltic, Colonization, Henry The Lion.

Giriş

Geniş anlamda Kuzey Haçlı Seferleri veya Baltık Haçlı Seferleri denen Avrupa'nın kuzeyindeki saldırılar 1147'de başlayıp Rusya hudutlarına yönelik sefer düzenlenmesi için 1505'te Roma'dan yapılan son çağrıyla son bulmuştur. Bu süreçte; Wend Haçlı Seferi, Prusya Haçlı Seferi, Livonya Haçlı Seferi ve Samogitya Haçlı Seferi belli başlı zikredebileceğimiz önemli saldırılardandır (Reynolds, 2016, s. 28). Aradan geçen dönemde, Haçlıların işgal ettikleri topraklar, nüfus, dil, kültür, ekonomi ve yönetim açısından neredeyse tanınmayacak şekilde değiştirilmiştir. Her ne kadar Şarlman'dan (768-814) itibaren Kuzey'in Hristiyanlaştırılması için muhtelif girişimler olmuşsa da "Haçlı Seferleri" niteliğindeki ilk saldırı 1147'de Saksonlar ve Danimarkalılar tarafından başlatılmış, akabinde 1230'larda bunu Töton şövalyeleri devam ettirmiştir. Çetin geçen bu uzun dönemde, Baltık halkları yenilgiye uğratılmış, zorla vafiz edilmiş, toprakları ellerinden alınmış ve katliamlara maruz kalmıştır (Fontana, 1995, s. 55).

Öncelikle, konuyla ilgili çok az kaynak bulunmakla birlikte, bunlardan iki tanesi hakkında bilgi vermekte fayda görmekteyiz. Birincisi Wagria'daki Bosau sınır bölgesinde çalışan bir Sakson rahip olan Bosaulu Helmold² idi. O, kroniğini muhtemelen 1167'den kısa bir süre sonra yazmaya başlamıştır. Eserinde, Şarlman (768-814) zamanından 1171'e kadar Elbe nehrinin kuzeydoğusundaki Slavların Hristiyanlaşmasını nakletmektedir. Ayrıca Saksonlar, Hamburg-Bremen başpiskoposluğu ve Danimarka krallığı arasındaki rekabeti ele almıştır. Yazıları başta Saxo Grammaticus olmak üzere sonraki birçok kronik yazarını etkilemiştir (Jensen, 2006b, s. 564). İkinci kaynağımız, Helmold gibi olayların bire bir tanığı olmamakla birlikte Danimarkalı tarihçi Saxo Grammaticus'tur. *Gesta Danorum* (Danimarka Tarihi) isimli kroniğini yaklaşık 1190 civarında yazmaya başlamış lakin 1208'e kadar ancak bitirebilmiştir.³ Eserinin 1150'den sonraki dönemi için Roskilde piskoposu Absalon'un anılarından faydalandığı düşünülmektedir (Christiansen, 1980, s. 61).

Konumuzla birebir ilgili olmamakla birlikte bölgenin daha iyi anlaşılmasına katkıda bulunacak farklı dönemlerden iki ismi daha zikretmekte fayda vardır. Alman yazar Bremenli Adam, Orta Çağ'daki Slav halkları ve bölgenin kolonileştirilmesiyle ilgili XI. yüzyıldaki gelişmeler hususunda önemli bilgiler vermektedir. Bir diğer yazar ise daha geç bir dönemde (1180-1227) Baltık bölgesinde misyonerlik faaliyetleri yürütmüş olan Livonyalı Henry'dir. Onun kroniği, Wend Haçlı Seferinden sonraki kuzey bölgelerinde yapılan Haçlı Seferlerini anlama noktasında katkı sağlayacaktır (Schmidt, 2007, s. 13-14). Zikrettiğimiz yazarların kilise mensubu dindar Hristiyanlar olduklarını hatırdta tutmakta ve verdikleri bilgileri tenkit etmekte fayda vardır.

Wend Seferi Öncesi Güney Baltık Bölgesi

XII. yüzyılın erken dönemlerinde kuzeydoğu Avrupa'da Nordik, Fin-Ogur ve Slav halkları yaşamaktaydı. Nordik ve Slav halkları Hind-Avrupa dil gurubuna aitken, Fin-Ogurlar Ural-Altay grubundandır. Nordik dil gurubunda yer alanlar İsveç, Gotland ve Danimarka dilleriydi (Christiansen, 1980, s. 18-25). Fin-Ogur halkları ise Finliler ve Estonyalılardır. Wendler, Baltık Slavları arasında yer almakta olup

² 1120 yıllarında doğan Helmold, gençliğinde Holstein'da kiliseye katıldı. Pribislav liderliğindeki Slav saldırılarının neticesinde bulunduğu kilise Neumünster'e (Faldera), taşınmak zorunda kalmıştı. O Neumünster'de, Vizelin'in etkisinde bir eğitim almış, sonrasında eğitimine Braunschweig'de devam etmiştir. Dönüşünde, arkadaşı ve akıl hocası Oldenburg'lu Piskopos Gerold, Helmold'u 1156'da Bosau'da rahip olarak görevlendirmiştir. Bkz. Helmold of Bosau, 1966, s. 164; Jensen, 2006b, s. 564.

³ Soylu bir ailenin oğlu olan Saxo, 1150 yıllarında Zealand'da (Danimarka) doğmuş ve 1220 yılı civarında ölmüştür. Muhtemelen Roskilde piskoposu Absalon (1178-1201) çalışmasını yazması için onu Lund'daki katedralde görevlendirmiştir. Bkz., Janus Møller Jensen, 2006, s. 1077.

Batı Slavları içinde kabul edilmektedir. Bu halklar, Jutland'ın güneydoğusunda Kiel körfezinden başlayıp Riga körfezine kadar olan bölgede yaşamaktaydılar. Konumları sık sık değişmekle birlikte genel olarak Baltık Denizi'nin güneyinde yer alan halkları batıdan doğuya doğru şu şekilde zikredebiliriz: Wendler, Pomeranyalılar, Prusyalılar, Letonlar, Litvanlar ve Kuronyalılar (Kur) (Bartlett, 1994, s. 15; Tyerman, 2007, s. 677). Diğer Slav halklarını da değerlendirmeye kattığımızda toplamda Slavlar çok daha geniş bir coğrafyaya yayılmaktadırlar. Bunun içindir ki Bremenli Adam, Orta ve Doğu Avrupa bölgesini Slavya diye tanımlamaktadır (Adam Of Bremen, 2002, s. 64-65).

Latin yazarlar bütün Slavları Wend ismiyle nitelerken bölgede yaşayan Cermenler onları, Polonyalılar, Ruslar ve Çekler gibi diğer Slav halklarından ayrı tutmuşlardır (Christiansen, 1980, s. 26). Wendler de kendi içlerinde Wagrianlar, Abotritler, Polabiyenler, Luticiler (Liutizi, Wilzian) ve Rugianlar (Ruian-Rani) diye bilinen beş kavimden oluşmaktadır (Helmold of Bosau, 1966, s. 51-52; France, 2005, s. 111). Buldukları alan şu şekildedir: Sakson ve Danimarka sınırlarından Trave ırmağına kadar Wagrianlar; Trave'den Warnow'un batısına kadar Abotritler; Wagrianlar ve Abotritler'in güneyinde Elbe havzasında Polabiyenler; Abotritlerin doğusunda Rügen adası ve sahile bakan bölgelerde Rugianlar; onların güneyinde Warnow ve Peene bölgelerinde ise Luticiler yaşamaktaydı (Christiansen, 1980, s. 25). Bir birlerine zayıf şekilde bağlı olan bu halklardan en güçlüsü Abotritler olup Nakonid isimli bir hanedan tarafından yönetilmekteydiler (France, 2005, s. 112).

Erken Dönem Saldırıları

Kuzeydeki pagan halklarının Hristiyanlaştırılması amacıyla Karolenjler döneminden beri seferler düzenlenmiş ancak XI. yüzyılın sonunda bu gelenek ivme kaybetmişti. İlk saldırıları Şarlman, Saksonlara ve Danimarkalılara yönelik başlatmıştır. Onları kontrol altına almak isteyen Şarlman, bu süreçte tek bir seferde 4.500 Saksonun kafasını keserek öldürmüştür. Akabinde ele geçirdiği bölgelerdeki halkı ölüm veya vaftiz olma seçenekleri arasında bırakarak Hristiyanlaştırmıştır (Fontana, 1995, s. 54). O her ne kadar Saksonlar üzerinde bir başarı sağladıysa da asıl önemli sonucu oğlu Louis, misyonerler vasıtasıyla Danimarka'da elde etmiştir (Sinding, 1859, s. 52).

I. Otto (936-973) dönemine gelindiğinde Hristiyanlaştırma çalışmaları artık Slav halklarına ulaşmıştı. Elbe nehrinin doğusundaki Abodrite, Wilze ve Sorblara yönelik sürdürülen işgal çalışmalarını beraberinde zorla din değiştirme uygulamaları izlemiştir (Schmidt, 2007, s. 23). Elbe, Oder ve Vistül üzerine yönelen Cermen prensleri, işgallerini güvence altına almak için adları genelde burg ile biten, tahkim edilmiş merkezler kurmuşlardır. Ülke sınırında mark denilen uç beylikleri oluşturulmuş ve her birinin başına *margrave* denilen yöneticiler getirilmiştir. Ayrıca başpiskoposluklar ve piskoposluklar ihdas edilip manastırlar kurulmuştur (Heaton, 1985, s. 121). Örneğin Otto, 948'de Brandenburg'da bir piskoposluk kurduğunu (Bartlett, 1994, s. 17).

Bu saldırılar neticesinde Wendler arasında Hristiyanlık kısmen yayılmış lakin kısa süre sonra bu dine karşı yoğun şekilde tepki oluşmaya başlamıştır. Nitekim Alman hegemonyasına karşı çıkan Wendler 983'te isyan etmiş ve yeniden pagan inanca dönmüşlerdi (Lind, 2006, s. 1265). Bir süre pozisyonlarını korumuşlarsa da sonrasında genellikle yerli Hristiyan prensler tarafından 1018-1066 yılları arasında yeniden Hristiyanlaştırma çalışması başlatılmıştır. Bu kez de 1066'da çıkan ikinci bir Wend isyanı ile bu durum sekteye uğramıştır. Saksonya dükü Ordulph bu süreçte büyük kıyımlar yapmış ancak sonuç alamamıştır. Hatta Holstein, Havelberg ve Brandenburg'da kurulmuş olan piskoposluklar terk edilmek zorunda kalmıştır (Helmold of Bosau, 1966, s. 98; Lind, 2006, s. 1265). İsyân sırasında Nordalbigensia'da (Elbe nehrinin

kuzeyi ve doğusu) kiliseler yıkılmıştır. Bunun üzerine Almanlar, Hristiyanlaştırma politikasına ara vermek zorunda kalmışlardır (Urban, 1994, s. 2).

Bu yaşananlar, 1090'lardan sonra ortaya çıkan Haçlı Seferi yönteminin, bölge için de uygulanmasının düşünülmesine sebep olmuştur. Magdeburg başpiskoposu Adelgoz (1107-1119), Wendlere karşı savaş fikrini yaymaya çalışmaktaydı. Hatta 1108'de Haçlı liderlerinden Flander kontu II. Robert'i, Danimarka ve Alman krallarına katılarak Wendlere saldırı düzenlemeleri için davet etmişti (Lind, 2006, s. 1265). Bu çağrıyı yaparken Hristiyanların o bölgede yaşayan paganlardan ne şekilde baskı gördükleri ve bir pagan tanrısı Pripegala'ya kurban edildikleri abartılarak nakledilmiştir (Palumbo, 2014, s. 214). Burada onun amacının, 1147'deki Wend Haçlı Seferi'nin aksine, Wend'leri dönüştürmek olmadığını, yalnızca Birinci Haçlı Seferine benzer bir şekilde Hristiyanlara ait bölgeleri genişletmek veya en azından mevcut bölgeleri savunmak olduğunu belirtmek gerekir. Bu çağrı o zaman için makes bulmamışsa da sonrası için ilham kaynağı olduğunu ifade edebiliriz (Lind, 2006, s. 1266). Adelgoz'un haleflerinden Xantenli Norbert (1126-1134), selefının amacı doğrultusunda 1134'te ölene kadar bu amaçla çalışmalar yapmış lakin kayda değer bir sonuç elde edememiştir (Schmidt, 2007, s. 49).

Magdeburg çağrısından kısa bir süre sonra, III. Bolesaw (1102-1138) liderliğindeki Polonyalılar, 1121'de Wendlerin doğusunda yer alan Pomeranya'nın güney kısımlarını işgal etmişler ancak buradaki halkı Hristiyanlaştırmada başarılı olamamışlardır. Bu nedenle Bolesaw, Bamberg piskoposu Otto'yu (1060-1139) misyonerlik faaliyetlerinde bulunması için bölgeye davet etmiştir (France, 2005, s. 112; Lind, 2006, s. 1266). Piskopos Otto, 1124-1128 yılları arasında bu çalışmalarını sürdürürken askeri yöntemlere de müracaat etmekten çekinmemiştir. Öyle ki bölgede pagan tapınaklarını yıktırılmış ve Stettin gibi şehirlerin işgal edilmesini teşvik etmiştir (Tyerman, 2007, s. 678). Devamında, Saksonya dükü Supplingenburg'lu Lothar, Wendlere karşı daha aktif bir politika başlatmıştır. Piskopos Otto tarafından Hristiyanlaştırılmış Pomeranya prensi Vartislav'ı da bölgedeki çalışmaları hususunda desteklemiştir. Vartislav, 1127'de Piskopos Otto'yu tekrar ülkesine davet etmiştir (Lind, 2006, s. 1266). Saksonya dükü Lothar 1137'de ölünce burada dükülük tartışması başlamıştır. 1142'de Ayı Albrecht'in rakibi Aslan Henry bu yarıştan galip gelmişti (France, 2005, s. 113). Ancak bölgedeki karışıklıklar devam etmiş ve Wendler bu süreçten faydalanıp rahat bir nefes almışlardır (Lind, 2006, s. 1266).

Wendlerin Hristiyanlaştırılması hususunda Danimarka kralı II. Erik de girişimlerde bulunmuştur. 1134'de, o dönem için bölgedeki pagan inancın merkezi konumundaki Rügen adasına çok sert bir saldırı düzenlemiştir. Adayı işgal edip, buradaki halkı zorla vaftiz ettirmiş fakat sonrasında ada halkı tekrar pagan inanca dönmüştür (Palumbo, 2014, s. 213). Bremen başpiskoposu Adalbero (1123-1148) son olarak Abodritler üzerinde yoğun bir misyonerlik çalışması yürütmüş; lakin o da başarılı olamamıştır. Hatta Abodritler prensi Nikot, hâkimiyet bölgesine misyoner girmesini bile yasaklamıştır (Jensen, 2006a, s. 3).

İlk Çağrı (1147)

1147'ye kadarki süreçte Alman ve Danimarkalıların Slavlar üzerine yürüttükleri Hristiyanlaştırma ve beraberindeki kolonizasyonlaştırma çalışmalarında kayda değer bir mesafe kat etmemişlerdir. Bunun içindir ki bu döneme kadar Slav - Alman sınırı nispeten sabit kalmıştır. XII. yüzyılın ilk yarısı biterken güç dengesi yavaş yavaş değişmeye başlamış ve Almanların hem misyonerlik çalışmaları hem de askeri saldırıları hızını artırmıştır. Bu dönemde dışarıdan gelen göçlerle birlikte Elbe Nehri çevresinde Alman nüfusunun artması ekonomik olarak güçlenmelerini sağlamıştır. (Urban, 1994, s. 2). Bunun neticesinde yeni sorunlar ortaya çıkmış ve bunlar da Wend Haçlı Seferinin sebepleri olmuştur. Bunlardan birincisi bölgede faaliyet

yürüten misyonerlerin ve tüccarların güvenliğini sağlamak; ikincisi Hristiyanlığa geçmiş olanları korumak; üçüncüsü ise soygun, yağmacılık, insan kurban etme gibi uygulamaların önüne geçmektir (Urban, 1998, s. 195). Aslında bütün bu sebepleri tek bir başlık altında özetlemek daha doğru olacaktır: Baltık bölgesinde kalan pagan toplumların Hristiyanlaştırılması ve bölgenin Alman kontrolüne alınması.

Wend Haçlı Seferlerini başlatacak olan olay Urfa'nın Müslümanlar tarafından yeniden fethedilmesidir. Bu haber Avrupa'ya ulaşınca, Papa III. Eugenius II. Haçlı Seferi için çağrı yapmıştır (Runciman, 2008, s. 210). Seferin en önemli propagandisti Sistersiyen başrahibi Clairvauxlu Bernard⁴ iken komuta Alman kralı III. Conrad'a verilmişti (Odabaşı, 2019, s. 410). Ancak Kuzey'de işler karışık bir hal almıştır. Aslan Henry'nin liderliğindeki Welf hanedanlığı ile III. Conrad'ın liderliğindeki Hohenstaufen hanedanlığı, veraset mevzusunda rakiplerdi. Bundan dolayı da Kutsal Topraklara düzenlenecek bir seferde işbirliği yapmaları mümkün görünmemektedir. Yani Henry'nin, Conrad'ın komutasını kabul etmesi zordu (Urban, 2000, s. 2; Ashcroft, 2006, s. 574). Ayrıca Sakson soylular, bölgedeki kuvvetlerin Haçlılar ile birlikte Doğu seferine çıkmasından sonra Kuzey Almanya'nın savunmasız kalmasından ve Slavların bu fırsatı değerlendirip saldırmasından endişe ediyorlardı (Odabaşı, 2019, s. 411). Öte yandan Conrad, Henry ve diğer Sakson ileri gelenleri olmadan sefere çıkmaya cesaret edemiyordu. Çünkü sonrasında Saksonların bölgede kendi hâkimiyetlerini kurmalarından endişe duymaktaydı. Bütün bu hususların görüşülmesi için Frankfurt'ta diyet meclisi yapılması kararı alınmıştır. 13 Mart 1147'de yapılan toplantıya 18 yaşındaki Saksonya dükü Aslan Henry, onun müttefiki 19 yaşındaki Holstein kontu Schauenburglu II. Adolf ve 60 yaşındaki Zähringen dükü Conrad başta olmak üzere birçok soylu katılmıştı (Helmold of Bosau, 1966, s. 171-172; Reynolds, 2016, s. 16). Katılımcılar arasında din adamı sınıftan önemli isimler de vardı. Cluny manastır rahibi Muhterem Peter, Freising piskoposu Otto ve ileride yapılacak Wend Haçlı Seferinde Papalık temsilcisi olan Havelberg piskoposu Anselm bunlar arasındaydı (Reynolds, 2016, s. 16).

Bu arada Papa, İspanya'daki reçonquesta sürecinin aksamaması amacıyla Kastilya kralı VII. Alfonso'ya, Suriye'ye gitmek yerine orada kalması için yetki vermişti (Christiansen, 1980, s. 51). Aslan Henry'nin başını çektiği Sakson soyluları da İspanya'da olduğu gibi kendilerine farklı bir bölgede yani Wendlere yönelik Haçlı Seferi düzenleme yetkisi verilmesini talep etmişlerdi (Schmidt, 2007, s. 29; Christiansen, 1980, s. 51). Kendisine muhalif olan Saksonların bu talebine karşılık Conrad, geride kendi aleyhine faaliyet yürütmemeleri hususunda onlardan teminat almak istiyordu (Reynolds, 2016, s. 16). Taç konusunda anlaşmazlıklar yaşayan Welf ve Hohenstaufen hanedanlarının farklı şekilde değerlendirilmelerini Bernard da uygun görmekteydi. Böylece Conrad liderliğindeki Hohenstaufenların Kudüs'e, Henry liderliğindeki Welflerin ise Wendler üzerine sefer yapmaları önerisini Papa'ya iletmeyi kabul etti (Urban, 2000, s. 2). Aslında Bernard, Baltık sahillerine yönelik bir Haçlı Seferi yapılmasını da istiyordu. Özellikle 1108'deki Magdeburg çağrısı bu hususta onu cesaretlendirmekteydi (Tyerman, 2007, s. 674). Ona göre Haçlı Seferinin nereye yapıldığı değil, ne için yapıldığı önemliydi (Christiansen, 1980, s. 51; Schmidt, 2007, s. 31). Bu görev taksimi sürekli birbirleriyle çekişen iki hanedan arasındaki kavgaya kırk yıllık bir ara verilmesini sağlayacaktır (Urban, 2000, s. 3).

Bernard, 1147'nin Nisan ayında Clairvaux'da Papa Eugenius'a Saxonların talebini içeren bir mektup yazmıştı (Kahl, 1992, s. 40). Mektubunda oradaki paganların saldırgan faaliyetlerini anlatmış ve

⁴ Bernard bu sıralarda şöhretinin zirvesinde, Avrupa'nın en güçlü kişilerinden biriydi. Daha yirmi beş yaşındayken Clairvaux manastır başrahibi olmuştu. 1130 yılında papa II. Innocentius'un tekrar papa olmasını sağlayan oydu. Şimdiki papa III. Eugenius da onun eski öğrencisiydi. Aslında aydın bir kişi olmayan Bernard, çok ihtiraslı ve halkı etkileme gücüne sahip güçlü bir hatipti. Demirkent, 1997, s. 101.

bölgedeki bütün askeri gücü Doğu'ya sevk etmeleri durumunda Kuzey Almanya'nın pagan Wendlere karşı savunmasız kalacağını nakletmiştir. Wendler üzerine yapılacak Haçlı Seferine katılanların, Doğu'ya yapılacak Haçlı Seferine katılanlar ile aynı haklara sahip olmalarının gerekliliğini ikna edici bir şekilde Papa'ya arz etmişti (Bernard of Clairvaux, 1998, s. 467). Sonuç itibarıyla Bernard Papa'yı ikna etmede başarılı olmuştur. Onun Clairvaux'da iken Papa Eugenius'a hocalık yapmış olmasının bu süreçte etkili olduğu düşünülmektedir (Schmidt, 2007, s. 31).

Bunun üzerine Papa 11-13 Nisan 1147'de Troyes'da, *Divini dispensatione* diye bilinen fermanını yayınlarak Doğu'ya yapılacak Haçlı Seferine katılmak yerine kuzeydoğudaki paganlara karşı savaşmaları için Kuzey Avrupa Hristiyanlarına yetki vermişti. Bu Haçlı Seferine katılacak kişiler, Doğu'ya yapılacak sefere katılanlarla eşit ayrıcalıklara sahip olacaklardı (Christiansen, 1980, s. 51; Schmidt, 2007, s. 31). Aynı bildiriye Papa, Kastilya kralı VII. Alfonso'dan da Doğu'ya gelmek yerine İspanya'daki seferlere devam etmesini istemekteydi (Riley-Smith, 2008, s. 551). Böylece Avrupa'nın kuzeyinde başlarında bir imparator olmadan yoğun bir şekilde yürütülecek olan ilk savaş başlamıştır (Christiansen, 1980, s. 54). Papa Eugenius, Doğu'ya ve Endülüs'e yapılacak seferlerde olduğu gibi Wendlere yapılacak seferde de Papalık temsilini kurmak istiyordu. Bu amaçla Havelburg piskoposu Anselm'i Wend seferi için, Piskopos Olmüztlü Henry'yi ise İspanya'daki Haçlılar için görevlendirmişti (Eldevik, 2016, s. 247). Buradan anlaşılacağı üzere Papa, Haçlı Seferini sadece doğuda yürütülen bir faaliyet olmaktan çıkartıp kuzey ve batıyı da ekleyerek bütün "kâfirlere" yönelik üç cephede sürdürülen bir savaşa dönüştürmüştü (Schmidt, 2007, s. 32). Bu çağrı, Papalık otoritesi altında bölgeye yönelik gerçekleştirilecek olan ilk Haçlı Seferi çağrısıydı. Dahası Müslüman olmayan bir topluluğa karşı ilk çağrıydı (Taylor, 2000, s. 759). Aynı zamanda Prusya, Livonya ve Estonya'nın tamamen Hristiyanlaştırılması ile neticelenecek olan Kuzey Haçlı Seferleri'nin başlangıcıydı (Urban, 1978, s. 227).

II. Haçlı Seferi'nin propaganda faaliyetlerini yürüten Clairvauxlu Bernard artık programına Wend seferini de eklemişti (Tyerman, 2007, s. 678). O, Papa'ya yazdığı bir mektupta :“Onlar Tanrı'nın yardımıyla vaftiz oluncaya veya ortadan kaldırılincaya kadar savaş sürecek.” diyordu (Bernard of Clairvaux, 1998, s. 467). Bir mistik olan Bernard, aslında zorla din değiştirmeye karşı bir isim olarak bilinmektedir. Dahası o, papalığın dünyevi işlere karışmasından üzüntü duymakta ve seküler erklerden haz etmemekteydi. Ona göre papa, manevi bir ağırlığa sahip olmalı ve fiili bir şekilde yönetimde yer almamalıdır. O, “Tanrı yasasının değil, Justinianus yasasının⁵ insanların dikkatini çekmesinden” yakınmaktaydı (Russel, 1972, s. 245). İşte bu tezat kimliğine rağmen muhtemelen papaya saygısından II. Haçlı Seferinin en önemli propagandacısı olmayı da kabul etmiştir. Wendlere yönelik militarist yöntemi benimsemiş olmasının bir diğer sebebinin Alman ileri gelenlerinin, paganların ne şekilde saldırgan eylemlerde bulduklarına dair, ona yaptıkları abartılı nakiller olduğu düşünülmektedir (Schmidt, 2007, s. 32-33). Nitekim onların her yıl rastgele seçilmiş bir insanı tanrılara kurban ettikleriyle ilgili söylentiler dolaşmaktaydı. Hatta Helmold, Hristiyanları kurban etikten sonra daha güçlü olmak için onların kanlarını içtiklerini ileri sürmektedir (Helmold of Bosau, 1966, s. 159). Saxo Grammaticus, taptıkları Svantovit adlı bir tanrı adına Rügen adasında dini tören yapmak için, kadın erkek

⁵ Bizans imparatoru Justinianus (518-565), askeri alandaki becerilerin yeterli olmayacağını düşünerek hukuk alanında atılımlar yapmak istemişti. Bunun için yardımcısı Tribonianus'u görevlendirerek eski Roma kanunlarından faydalanarak bir derleme ortaya koymuştu. *Codex Justinianus* ismi verilen çalışma 528'de başlayıp 529'da son bulmuştur. Bkz. Vasiliev, 2017, s. 174. Anladığımız kadarıyla her ne kadar Justinianus Roma hukukunu Hristiyanlaştırmaya çalışmışsa da Kilise'nin bunu tam olarak kabul edip etmemesiyle ilgili bazı soru işaretleri vardır.

herkesin yıllık olarak belirli miktarda para ödemek zorunda olduğunu bildirir.⁶ Bununla birlikte Bernard, sonraki süreçte Wend seferini meşrulaştırmak veya gerekliliğini izah etmek için söz konusu nakillerden istifade etmemiştir ki bu da yeni soru işaretleri doğurmaktadır (Schmidt, 2007, s. 33).

Wendlere Yapılan İlk Harekât (1147)

Papalık izninin muhatabı olan Kuzey'deki ülkelerden Saksonlar, Danimarkalılar ve Polonyalılar Wend Haçlı Seferine katılmak için gerekli hazırlıklara başlamışlardı. Bu arada o zamana kadar komşularına yönelik haraç almak veya yağmalamak için saldırılar düzenleyen Danimarkalılar ve Saksonlar, artık aynı işlemi kutsal bir amaç için yapacaklardı (Christiansen, 1980, s. 52). Wend Haçlı Seferinin genel idaresi, Hamburg-Bremen başpiskoposu Adalbero komutası altında olmakla birlikte seferin en öne çıkan ismi Saksonya dükü Aslan Henry olmuştur.⁷ Onun Kuzey Almanya'da etkin olmasının en önemli sebebi, bulunduğu düklüğün Almanların genişleme istikametindeki sınırda bulunmasıdır (Urban, 1994, s. 9). Bu da bize bir uç beyliği olan Osmanlı beyliğinin İslam dünyası için o dönemdeki benzer önemini hatırlatmaktadır.

Sefer için 29 Haziran 1147 tarihi belirlenmiş olup Magdeburg'dan yola çıkılması kararlaştırılmıştı (France, 2005, s. 132; Lind, 2006, s. 1267). Hazırlıklar yapıldıktan sonra Alman orduları dört komutan emrinde organize olmuşlardı. Bunlardan birincisi Hamburg-Bremen başpiskoposu Adalbero, ikincisi Saxonya dükü Aslan Henry, üçüncüsü Kont Brandenburglu Ayı Albert ve dördüncüsü Polonya düklüğü idaresinde idi (Helmold of Bosau, 1966, s. 175-176; Schmidt, 2007, s. 35). Danimarka orduları ise tahtın iki taliplisi V. Canute ve III. Sweyn komutası altındaydı. Bu iki kral adayı, aralarındaki rekabete geçici olarak son verip Saksonlarla birlikte Haçlı Seferine katılma kararı almışlardı (Christiansen, 1980, s. 52).

Bu arada Holstein kontu Adolf ile Wend kavimlerinden Abodritelerin prensi Niklot arasında daha önceden ikili bir antlaşma imzalanmıştı. Buna göre Lübeck kasabası yeniden kurulacak, Wend bölgesindeki kiliseler restore edilecek, hatta burada bir manastır kurulmasına izin verilecekti (Helmold of Bosau, 1966, s. 169). Nitekim Niklot, Adolf'a bu antlaşmayı hatırlatıp Haçlı ittifakına katılmamasını talep etmiş; lakin sonuç alamamıştı. Bunun üzerine Haçlıların saldırmasını beklemek istemeyen Niklot, Adolf'un kontrolündeki Lübeck ve çevresine caydırıcı mahiyette saldırılar tertip etmişti. Baskınlarda yerli halka dokunmamışlar fakat oraya sonradan yerleştirilmiş olan Almanların ve Flanderlilerin köylerini yağmalamışlardı. Bu baskınlarda aralarında din adamlarının da bulunduğu üç yüz kişiyi öldürmüşlerdi. Ayrıca Niklot, Dobin'i kormak için yeni karakol yaptırmış ve tahkimatlarını artırmıştı (Helmold of Bosau, 1966, s. 176-178).

Niklot'un saldırısı işe yaramamış ve Haçlı kuvvetlerinin kuzey Sakson ordusuna ait bir kolu Bremen başpiskoposu Adalbero ve Aslan Henry komutasında 1147 yılının Ağustos ayında Abotritlere karşı harekete geçmişti. Onlara Zähringen'li Conrad'ın kuvvetleri de katılmıştı (Lind, 2006, s. 1267). Danimarka orduları ise Dobin'e ilerleyen Sakson ordusuna destek vermek üzere yola koyulmuştu. Saksonların kalan kuvvetleri Papalık temsilcisi Piskopos Anselm komutasında, Dobin'in yaklaşık 100 km doğusundaki bir başka Wend kavmi olan Luticilerin merkezi Demmin'e doğru hareket etmişlerdi. Saksonlar Dobin'e ulaştıklarında Danimarkalıların donanması 30 km kadar kuzeyde bulunan Wismar Körfezi'ne gelmiş ancak

⁶ Saxo Grammaticus'a göre Roma tanrısı Mars gibi bir savaş tanrısı olan Svantowit (Suanto-Vitus) için o bölgede her yıl ziyafetler düzenlenmekteydi. Bkz. Saxo Grammaticus, 1905, s. 585; Palumbo, 2014, s. 213.

⁷ Henry, hem annesi hem de babası vasıtasıyla güçlü kan bağlarına sahipti. Annesi Gertrude, Kutsal Roma İmparatoru III. Lothar'ın kızıydı. Babası Bavyera ve Saksonya dükü Gururlu Henry (ö. 1139) ise aynı zamanda Welf hanedanının lideriydi. Babası Karolenj hanedanından evlilik yapmış olup 1138'de III. Conrad ile Alman tacı için yarışmıştı. Nitekim bu mücadeleyi kaybetmiş olması neticesinde Saksonya ve Bavyera'yı kaybetmiştir. Sonrasında Henry 1142'de Saksonya, 1154'te Bavyera düklüğü unvanlarını geri almış olup, 1180'de ölene kadar da bunları korumuştur. Bkz. Asheroft, 2006, s. 574.

Saksonlar onları beklemeden kararlı bir şekilde saldırıya geçmişlerdi. Niklot'un tahkimatlarını artırmış olduğu Dobin, daracık bir yolun dışında, bataklık ve gölle çevrili korunaklı bir yerd. Ayrıca Wend kavimlerinden Rugianlardan da yardım almaktaydı. Niklot'un gönderdiği bir kuvvet, Danimarka ve Sakson ordularının birleşmesini engellerken kendisi Danimarka ordusuna saldırmıştır (Christiansen, 1980, s. 52). Ağır kayıplar veren Danimarkalılar geri çekilince saldırıyı sürdüremeyeceğini anlayan Dük Henry ve Başpiskopos komutasındaki Sakson kuvvetleri de çekilmek zorunda kalmışlardı. Savaşmaya istekli bir grup Haçlı askeri dönmeyip mücadeleye devam etmek istemişti. Fakat Albert, oradaki halkın kendi halkları olduğunu ve o toprakların da kendi toprakları olduğunu ifade ederek buna engel olmuştur (Helmold of Bosau, 1966, s. 180).

Demmin'e yürüten orduda Papalık temsilcisi Havelberg piskoposu Anselm'in yanı sıra birçok din adamı bulunmaktaydı. Haçlılar ilk olarak Malchow'da bir putperest tapınağını yakmışlardı (Christiansen, 1980, s. 53; Schmidt, 2007, s. 35). Ordunun bir kısmı Demmin'i Peene nehrinde kuşatmış; lakin başarılı olamamıştı. Diğer girişimlerde de sonuç alamayınca Eylül ayında pes etmek zorunda kalıp dönmüşlerdi. Başka bir kısmı ise çoğunluğu zaten Bambergli Otto zamanından beri Hristiyan olan Stettin'e (Szczecin) saldırmıştı. Stettin halkı kale duvarlarına haçlar asarak Hristiyan olduklarını anlatmaya çalışmışlardı. Şehrin piskoposu Adalbert, Haçlılara yaptığı konuşma ile paganlara saldırmak yerine kendilerinin hedef seçilmesinden onları kınamıştı (Eldevik, 2016, s. 247).

1147'nin Eylül ayında harekât son bulmuş ve kuzeye yapılan ilk Haçlı Seferi başarısız olmuştu. Dahası karşı saldırıya geçen Niklot, 1150'lerde birçok bölgeyi yağmalamıştı (Helmold of Bosau, 1966, s. 194-195). Helmold, Haçlıların başarısızlığını, gelecekteki mülkleri olarak gördükleri toprakları mahvetme konusundaki isteksizlikleriyle açıklamaktaydı. Kısa süre sonra Kont Adolf, Niklot ile anlaşmasını yenilemişti (Lind, 2006, s. 1268). Bu arada Haçlılar Doğu cephesinde de başarısız olmuşlardı. Bazı din adamları, başarısızlığı şeytanın işi diye yorumlarken Huntingdonlu Henry gibi kimi isimler de zina başta olmak üzere Haçlıların günahlarına bağlamaktaydı (Edbury, 1992, s. 165; Schmidt, 2007, s. 36).

Wend seferi sırasında Sakson ve Danimarkalı müttefikler arasındaki uyumsuzluk daha da günyüzüne çıkmıştı. Saksonlar, Danimarkalıların faydasız bir müttefik olduklarını düşünmekteydi. Piskoposlar ile baronlar arasında da ayrılıklar vardı. Piskoposlar ruhları kurtarmanın peşindeyken, baronların önceliği arazi veya haraç almaktı. Öte yandan liderler ile ganimet peşindeki rütbeliler arasında da sorunlar vardı. Çünkü liderler çatışmayı bir an önce sonlandırıp eve dönmek için gayretli iken rütbeliler çok daha ganimet toplamanın planını kurmaktaydılar (Christiansen, 1980, s. 53).

Bernard da bu seferi hem netice hem de yöntem açısından başarısız olarak değerlendirmiş ve bunun için yeni bir sefer düzenlenmesine yönelik çalışmalara başlamıştır. Hatta bunun için 7 Mayıs 1150'te Chartre'da bir toplantı tertip edilmiş, katılımcılar tarafından planlanan Haçlı Seferinin lideri seçilmiştir. Ancak askeri deneyimi olmaması hasebiyle o bunu istememişti. Nitekim Papa'ya yazdığı 399 nolu mektupta şöyle demiştir:

“Chartres'daki toplantıda yeni yapılacak bir sefer için benim lider seçildiğimi duymuşsunuzdur. Bunun, hiçbir zaman benim tavsiyem veya dileğimle olmadığından katiyetle emin olabilirsiniz. Benim askeri liderlik yapmamın gücümün ötesinde olduğunu onlara söyleyiniz. Ben kimim ki silahlı adamlara önderlik etmek için savaş düzenine göre ordular ayarlayacağım?” (Bernard of Clairvaux, 1998, s. 472).

Sistersiyen tarikatı ileri gelenleri de Bernard'ın siyaset ile fazla iç içe olmasından rahatsızlık duymaktaydılar ki kanaatimizce Bernard'ın bu görevi istememesinde bunun da etkisi bulunmaktaydı. Sonuç itibariyle planlanan Haçlı Seferi gerçekleşmemiş ve Bernard muradına ermeden 1153'te ölmüştür (Odabaşı, 2019, s. 412).

Bu başarısızlık ve hayal kırıklığının etkisiyle olsa gerek ki 1171'e kadar kuzeyde sefer yapılması için başka bir Papalık çağırısı olmamıştır. Bununla birlikte Papalık yetkisi ve Haçlı Seferi çağırısı olmadan buradaki pagan Slavlara karşı savaş devam etmiştir. Artık kuzeye yönelik Haçlı Seferi ideolojisi gittikçe güçlenmekte ve Alman din adamları arasında baskıyla din değiştirme fikri iyice yerleşmekteydi (Christiansen, 1980, s. 63; Jotischky, 2017, s. 215). Öte yandan ilk sefer başarısız olmakla birlikte Aslan Henry bu süreçte daha da güçlenmiştir.⁸

Wendlere Yapılan İkinci Harekât (1157-1172)

1147'deki ilk harekâtın hezimetle neticelenmesinden Haçlıların yaklaşık on yıl boyunca bölgede kayda değer bir saldırısı olmamıştır. Bu süreçte Kont Ayı Albert, Elbe ve Oder'in arasında kalan Brandenburg markiliğine odaklanmıştı. Nihayet 1157'de Magdeburg başpiskoposu Wichmann (1115 - 1192) ile yürüttüğü harekât neticesinde buraya hâkim olmuştu (Helmold of Bosau, 1966, s. 221; Schmidt, 2007, s. 25; Lind, 2006, s. 1268). Ancak asıl saldırılar Danimarka'nın taht sorunlarının neticelenip Kral Waldemar'ın 1157'de yönetime hâkim olmasından sonra başlamıştır (Urban, 1978, s. 229). Niklot'un baskınlarını durdurmak için Aslan Henry 1158'de Wendler üzerine yürümüş; lakin sonuç alamamıştı. Waldemar da 1159'da Rügen'e iki defa saldırmış; fakat o da kayda değer bir başarı yakalayamamıştı (Christiansen, 1980, s. 63). Nitekim Waldemar, Saksonlarla birlikte saldırmanın daha iyi olacağını anlamış ve Aslan Henry ile ortak harekât yürütme kararı almıştı. Bu iki saldırıdan sonra 1159'da başlayan ikinci dalga harekât 1171'e kadar sürmüş olup yaklaşık on saldırı düzenlenmiştir. Bu dönemde Roskilde piskoposu Absalon önemli görevler üstlenmiştir (Nielsen, 2006a, s. 3).

1160'taki Danimarka-Sakson ortak saldırısı sırasında Waldemar, sahil boyunca Rugianları meşgul ederken Henry de bölgenin derinliklerine inip işgallerini sürdürmekteydi. O sırada Waldemar'ın yaptığı bir baskında Niklot öldürülmüş ve oğulları, güneyde Warnow'a kadar çekilmek zorunda kalmıştı. Abotrit topraklarının çoğu düke yakın isimler ile piskoposlar arasında paylaştırılmıştı. Niklot'un oğlu Pribislav, genel Abotrit karşı harekâtıyla babasının topraklarını kısa bir süreliğine geri almış, hatta Demmin yakınlarındaki Verchen'de bir Sakson ordusunu imha etmişti. Bunun üzerine Aslan Henry ve Kral Waldemar 1164'te yeniden birlikte harekete geçmişlerdi. Bu kez Henry, Demmin'e yürürken Danimarkalılar, Pribislav'ın Liutizyalı müttefiklerini korkutmak için Peene'den kuzeye çıkmışlardı. Saldırılarda Pribislav geri sürülüp Danimarkalılar, Wolgast ve Peene bölgesindeki hâkimiyetlerini kurmaya başlamışlarsa da hiç kimse kazanımını muhafaza edememişti. Liutizyalıların tacizlere devam etmesine, Abotritlerin isyanı da eklenince Danimarkalılar batıya çekilmek zorunda kalmışlardı (Christiansen, 1980, s. 63). Bu süreçte Aslan Henry, muhtemelen Sakson vassallarının istekleri doğrultusunda, yerli Slav halklarını bölgeden kovmaya veya onları tamamen ortadan kaldırmaya çalışmaktaydı. Ancak bu isyan ile birlikte bundan vazgeçmişti (Christiansen, 1980, s. 67).

⁸ Henry 1152'de Almanya'daki en güçlü soylulardan birisi olmuştu. O yıl, Alman kralı III. Conrad ölünce Aslan Henry liderliğindeki Alman elektörler, tacı Conrad'ın altı yaşındaki oğluna değil, Henry'nin kuzenlerinden otuz yaşındaki Schwaben dükü Friedrich'e (Barbarossa) vermişlerdi. Friedrich, Henry'nin bu desteği karşısında 1154'te Bavyera dükülüğünü ona geri vermiştir. Bkz. Bauer, 2014, s. 106.

Haçlıların savaşarak kazanamadıkları başarıyı Sistersiyen keşiş Berno görüşmeler neticesinde elde etmiştir. Onun yoğun çalışmaları sonrasında Pribislav, ataları Hristiyanlar tarafından topraklarından sürülmüş olmasına rağmen Hristiyanlığı kabul etmiştir (Helmold of Bosau, 1966, s. 221). Öyle ki artık Pribislav, bir zamanlar birlikte savaştıkları ve yine kendisi gibi Wend olan pagan Rugianların düşmanı olmuştu. O, Sistersiyenlerin ve Amelungsborn manastırının hamiliğini üstlenmişti (Tyerman, 2007, s. 683). Ayrıca Sakson dükü Henry'nin çok yakın müttefiki olmuş; hatta 1172-1173 yıllarında onunla birlikte Kudüs'e hacca gitmişti (Morris, 1989, s. 277). Öte yandan Henry, Pribislav'a Mecklenburg, Kessin ve Rostock'un prensliği görevini vermişti. Böylece, 1160'ta yok ettiği Niklot'un prensliğini, bir Hristiyan prens idaresinde ve kendisine bağlı bir şekilde yeniden kurmuştur diyebiliriz (Christiansen, 1980, s. 67).

Tarihi tam olarak bilinmemekle birlikte 1168 veya 1169'da Danimarka, Saksonlardan bağımsız şekilde Rügen'e bir kez daha büyük bir saldırı tertip etmiştir. Oldukça sert bir şekilde yaşanan savaş neticesinde bu defa adayı kontrol altına almayı başarmışlardır. Waldemar, bu başarının kalıcı olması için yerel halkın Hristiyanlaştırılmalarını emretmişti. Arkona kalesindeki pagan tapınağı yıkılmış ve dört yüzü olan meşhur pagan tanrısı Svantowit'in heykeli imha edilmişti. Bu süreçte Danimarkalı piskoposların da desteğiyle çok sayıda pagan, zorla vaftiz edilmiştir. Bu sayı öyle fazla olmuştur ki bölgede on iki tane yeni kilise yapılmıştır (Helmold of Bosau, 1966, s. 275-277; Morris, 1989, s. 277).

Waldemar nihayet, 1159'da başlayan ikinci dalga saldırılarda ana hedefi Rügen adasını almayı başarmıştı (Schmidt, 2007, s. 43). Hristiyanlığı kabul eden veya baskılar neticesinde etmek zorunda kalan Rügen'deki prens Jaremarus'un mevcut görevinde kalmasına izin vermişti. Bununla birlikte Jaremarus, Danimarkalılara haraç ödeyecek ve ihtiyaç durumunda onlara asker temin edecekti. Daha önce putperest rahiplere ve tapınaklara ait araziler Roskilde piskoposuna ve yeni rahiplere tahsis edilmişti (Helmold of Bosau, 1966, s. 275). Rügen'in kaybedilmesiyle diğer pagan Wendlerin bölgedeki güçleri kınılmıştır. Saksonlar, Mecklenburg'u ele geçirdikten sonra ileriki dönemlerde olası bir isyanı engellemek için buraya çok sayıda Alman yerleşimci taşımışlardır (Urban, 1978, s. 229). Bu arada Waldemar, araları yeni düzelmiş olan Papa ile iletişimini sıcak tutmak için Rügen zaferini ona bildirerek övgüsünü almıştır.⁹

Henry ve Waldemar, tarihi net olmamakla birlikte anladığımız kadarıyla Rügen'in alınmasından evvel, gelecekte fethedecekleri yerleri bölüşeceklerine dair bir anlaşma imzalamışlardı. Nitekim Henry bu anlaşmaya dayanarak Danimarka'dan, Rügen'den aldığı ganimetin ve yıllık haracın kendisine düşen payını talep etmiş fakat Waldemar bunu reddetmişti. Kanaatimizce söz konusu anlaşmanın ortak saldırılar için geçerli olup olmadığı hususu netleşmediği için Henry böyle bir talepte bulunmuştu. Aynı şekilde Waldemar da yoruma açık olan bu duruma dayanarak bu talebi reddetmişti. Akabinde Danimarkalılar ve Saksonlar arasında sıcak çatışma yaşanmıştı. Bu çatışma sırasında Henry, bir zamanlar şiddetli bir şekilde mücadele ettiği Wend kavimlerinden Wagrian, Abotrit ve Liutizianları kendisi için savaşmaya ikna etmişti. Nihayet taraflar 1171'in yaz ortasında aralarındaki sorunu çözmüşlerdir. Yapılan anlaşmaya göre Ada, Danimarka hâkimiyetinde kalacak. Buna mukabil Danimarkalılar, oradan alacakları vergiden Saksonlara pay vereceklerdir (Schmidt, 2007, s. 44; Christiansen, 1980, s. 64).

⁹ 1159'da Vatikan'da yaşanan Bölünme sırasında Waldemar, Alman imparatorunun yanında yer alıp karşı papa IV. Victor'u (1159-1164) desteklemekteydi. Hatta bu süreçte Papa III. Alexander'ı destekleyen Danimarka başpiskoposu Eskil sürgüne gitmeye zorlanmıştı. Anlaşmazlık, Waldemar'ın 1160'ların ortasında III. Alexander'ın tarafına geçmesiyle çözülmüştü. Buna rağmen Eskil ancak 1167'nin sonlarına doğru geri dönmüştür. Bkz. Morris, 1989, s. 193; Schmidt, 2007, s. 44.

Rügen'in kaybı sonrasında diğer Wend kavimleri, Danimarka kıyılarına yaptıkları karşı saldırılarla bunu telafi etmeye çalışmışlardır. Ancak Danimarka, 1170'de Nyborg, Sprogo, Kalundborg, Tamborg, Vordingborg ve Kopenhag başta olmak üzere birçok şehirde yeni kaleler yaparak savunmasını güçlendirmişti. Ayrıca, ilk defa Absalon tarafından organize edilen kıyı devriyelerini kullanmaya başlamışlardı. 6 Aralık 1172'de Danimarka donanması Falster'de Slav filolarını ağır bir şekilde yenince, Slavlar bir daha Danimarka sularına girememişlerdir (Christiansen, 1980, s. 65).

Eylül 1171 veya 1172'de Papa Alexander, Kuzey'deki Hıristiyanlara Doğu Baltık bölgesiyle ilgili yeni görevlerin bildirildiği üç mektup yazmıştı. Bu mektuplarda Wendlere yönelik harekâtın bittiğini ve artık yeni hedefin Estonyalılar olması gerektiğini ifade etmesiyle Böylece Wend Haçlı Seferi resmen son bulmuştur (Tyerman, 2007, s. 682; Schmidt, 2007, s. 51). Bununla birlikte bazı yorumlar sonrasında daha doğuda yaşanan diğer saldırıları bu harekâtın devamı olarak değerlendirip bu takvimi 1190'lara kadar uzatmaktadır.

Kilisenin Hristiyanlaştırma Çalışmaları

Wend Haçlı Seferi sırasında Saksonlar ve Danimarkalılar en önemli aktör gözükse de işin arkasındaki asıl güç kilise olmuştur. I. Haçlı Seferi'nde nasıl Cluny tarikatı etkili olmuşsa II. Haçlı Seferi'nde ve Wend Haçlı Seferi'nde de benzer şekilde Sistersiyenler tesirli olmuşlardır. Alman araştırmacılar, misyonerlerin oldukça faal olduğu Wend Haçlı Seferi ile başlayan saldırılara "Misyoner Haçlı Seferi" ismini vermektedirler. Bu saldırılar, Alman Hıristiyan savaş ideolojisinin ilk büyük faaliyeti olarak kabul edilmektedir. Yukarıda da zikrettiğimiz üzere ruhban sınıfının gayreti XI. yüzyıla kadar dayanmaktadır (Taylor, 2000, s. 759-760). Bununla birlikte Wend seferi sonrasında Haçlı Seferi kavramının amacı dışındaki uygulamalar, onların paganlara karşı savaşmalarının dini gerekçelerini anlatma hususunda çok başarılı olmadıklarını göstermektedir. Çünkü katılımcıların dini olmayan gündemlerinin olduğu açıktır. Kilisenin yaklaşımını, bu konuda oldukça katı bir tutuma sahip olan Helmold'un bakış açısı özetlemektedir. Ona göre bu gayeye hizmet eden halklar, prensler ve politikacılar iyi ve değerliken bunu engelleyen herkes kötü ve kınanması gereken kişilerdi. O, bu amaç için yeterince çalışılmadığını düşünmekteydi. Bunun da en önemli nedeni, kilisenin gücünün artırılmayıp aksine zayıflatılmasıydı (Christiansen, 1980, s. 60).

Wend seferi ve sonrasında ele geçirilen yerlerin Hristiyanlaştırılması işi iki koldan yürütülmüştü. Bunlardan birincisi ve de en önemlisi: Sakson bölgesindeki piskoposluklarken ikincisi: Danimarka bölgesindeki piskoposluklardı. Özellikle Sakson bölgesindeki Magdeburg, Hamburg-Bremen ve Gnesen (Gniezno) başpiskoposlukları bu süreçte din değiştirme çalışmalarında itici güç olmuşlardır. Onlar hem lordlara baskı uygulamakta hem de halka yoğun propaganda yaparak onların da lordları sıkıştırmasını sağlamaya çalışmaktaydılar (Schmidt, 2007, s. 24).

Saksonya'da misyonerlik faaliyetleri 1066 isyanıyla sekteye uğramışsa da XII. yüzyıl başlarında özellikle Magdeburg başpiskoposu Adelgoz'un çağrısıyla birlikte yoğun bir şekilde yeniden başlamıştır. Sonrasında ise onun seleflerinden Xantenli Norbert bu çalışmaları sürdürmüş lakin kayda değer bir başarı elde edememişti. Bununla birlikte Norbert, sonraki misyonerlik çalışmalarına ilham vermiştir. Bunlardan birisi de 1128-1155 yılları arasında Havelberg piskoposluğu yapmış olan Anselm (1099 - 1158) idi. Onun bu gayretlerinden olsa gerek ki Wend seferi sırasında Papalık temsilciliği görevi ona verilmişti (Schmidt, 2007, s. 49-50). Norbert'in etkilediği bir diğer önemli isim 1149-1154 yılları arasında Oldenburg piskoposluğu yapmış olan Vicelin idi. Bölgedeki misyonerlik faaliyeti tamamen ruhban sınıfının yetkisi altında yürümekteydi. Nitekim Vicelin, üstün gayretlerinden dolayı "Holstein'in havarisi" diye bilinse de Dük Aslan Henry ile

sorunlar yaşamış ve çeşitli engellemelerle karşılaşmıştır. Öyle ki ortaya çıkan anlaşmazlıktan dolayı 1150'lerde bölgedeki misyonerlik çalışmaları aksamıştı. 1154'te Vicelin öldükten sonra halefi Gerold (1155-1163) çalışmaları sırasında engellemelerle karşılaşmamış ancak soylulardan gerekli desteği alamamıştır (Helmold of Bosau, 1966, s. 146-147; Schmidt, 2007, s. 50-51).

Vicelin'in bir diğer halefi Berno (ö. 1191), Saksonya'daki Amelungsborn'dan bir Sistersiyen keşiş olup 1158'den itibaren Abotritler arasında misyon piskoposu olarak görev yapmıştır (Christiansen, 1980, s. 59). O, Baltık bölgesinin Hristiyanlaştırılmasında çok daha kalıcı çalışmalar yürütmüştür. Papa IV. Adrian'dan izin aldıktan sonra Mecklenburg'daki paganlar arasında vaaz vermeye başlamıştır. Bölgenin idarecileriyle yakın işbirliği halindeydi ki yaklaşık 1155'te Aslan Henry'nin desteğiyle Mecklenburg piskoposu olmuştur. Bu piskoposluk birkaç yıl sonra Schwerin'e taşındığında Berno da oraya gitmiştir. Waldemar'ın Rügen adasını işgali ve sonrasındaki Hristiyanlaştırma faaliyetlerine katılmıştır (Schmidt, 2007, s. 51). Onun iyi anlaştığı yerel hükümdar sadece Henry değildi. Abotritlerin eski lideri Niklot'un oğlu Pribislav, Berno'nun ikna çalışmaları neticesinde Hristiyan olmuştur (Helmold of Bosau, 1966, s. 221). Öyle ki Berno'nun yönlendirmesiyle Pribislav 1171'de Mecklenburg'da bir Sistersiyen manastırı kurmuştur. Berno, yoğun bir şekilde çalışmış olmakla birlikte, faaliyetlerinin misyonerlik amacının dışında olduğuna dair endişelere sebep olmuştu. Bunun en önemli işareti, dünyevi meselelere çok karışıklarına dair tarikat içinde şikâyetlerin ortaya çıkmasıdır. Bu sadece Berno üzerinden yürüyen bir tartışma olmayıp onun ölümünden sonra da güncelliğini korumuştur (Schmidt, 2007, s. 52-51). Aslında bunu ileri sürenler haksız da sayılmazlardı. Çünkü o, göreve başladığında hiçbir toprağı olmayan bir misyon piskoposu iken öldüğünde Abotritlerin yanısıra tüm Rugianlara hakim güçlü bir piskoposluğa sahipti (Christiansen, 1980, s. 59).

Buraya kadar zikretmiş olduğumuz Saksonya merkezli misyoner çalışmaları kadar etkili olmamakla birlikte Danimarka'dan da bu alanda isimler çıkmıştır. Bunlardan birincisi Clairvaux'lu Bernard ile Wend seferinin propaganda faaliyetlerini yürütmüş olan Lund başpiskoposu Eskil (ö. 1181) idi. Dönemin birçok misyoner piskoposları gibi Eskil de savaflara katılmıştır. Hatta 1169'da Rügen'in alınmasıyla neticelenen Waldemar'ın meşhur harekâtında yer almıştır (Nielsen, 2006b, s. 413). Eskil'in en önemli özelliği sefer sürecinde herkes ile iletişim kurabilmesiydi (Christiansen, 1980, s. 58).

Onun halefi Roskilde piskoposu Absalon (ö. 1201) ondan çok daha fanatik bir misyonerdi (Nielsen, 2006a, s. 3). Bir yandan yeni kurulan tarikatlara destek olurken öte yandan katı bir putperest düşmanıydı. Yaklaşımı Eskil'inkinden daha basitti: Kral Waldemar'ın hizmetinde ne gerekiyorsa yapmak. Bunun için kralın desteklenmesinin ve yetkisinin olabildiğince artırılmasının Kilise'nin çıkarına olduğunu savunmaktaydı. Savaş sırasında keşif harekâtları, baskınlar, askeri disiplin, kıyı devriyeleri, casusluk, korku ve paniğe sevk eden terör saldırıları gibi muhtelif yöntemleri savunmasıyla dini kimliğinin dışında çalışmalarda bulunmuştu. Hayatının çoğunu anlatan ve ona hizmet eden tarihçi Saxo'ya göre o, dine sadece manevi bir şekilde hizmet etmeyi gereksiz bulmaktaydı. Absalon için din düşmanları ile savaşmak ibadet kadar önemliydi. Bu, genellikle Sistersiyen ideali olarak düşünülen şeyden çok uzaktır. Gerçekten de Absalon, bir keşiş gibi asla kendisini dünyadan soyutlamamıştı. Hristiyan olmayanları yenme ve dönüştürme takıntısı onu Haçlı fikrinin güçlü bir temsilcisi haline getirmişti (Christiansen, 1980, s. 58-59).

İskân Politikası

Sefer sonrasında Aslan Henry, yeni toprakların aslan payını kazanmıştı. Bölgeye yönelik iskân faaliyetleri yürütülmesi sırasında kentlerin kurulmasını teşvik eden ve tüccarların yeni pazarlar bulmasını

destekleyen en baştaki lordlar arasında yerini almıştır (Urban, 1994, s. 9). Wend seferi, çok başarılı olmasa da Henry'nin Elbe'nin ötesindeki topraklardaki fatih imajının güçlenmesinde etkili olmuştur. Öyle ki o, “yeniden doğmuş Büyük Otto” diye tanımlanmaktaydı (Ashcroft, 2006, s. 574). Artık Kuzey Almanya o kadar güvendedi ki 1171'de Almanya'yı bırakıp hac yapmak için Kutsal Topraklara rahatça yolculuğa çıkabilmişti. Bu bile tek başına Welf dükünün başarısını simgelemektedir. Saksonya'yı birleştirmiş olması, Alman birliğinin sağlanması yolunda önemli bir adım olmuştur. Sonraki yüzyıla hâkim olacak kolonizasyon ve ticari faaliyetler için gerekli ortamı hazırlamıştı (Urban, 1994, s. 9).

Wendlere yapılan seferlerden sonra o bölgedeki Slav yöneticiler mevcut pozisyonlarını korumuşlardır. Aslında birçok Slav ileri gelenleri, erken dönemlerden itibaren Hristiyanlarla işbirliği yaparak veya Hristiyanlaşarak siyasi varlıklarını muhafaza etme yolunu seçmişlerdi. Pomeranya prensi Vartislav bunu daha erken bir dönemde anlamıştı. 1120'lerde, kısa süre önce ilhak edilen Liutizyalı tebaasını vaftiz etmesi için Bamberg piskoposu Otto'yu göndermişti. Ayrıca 1140'ta II. Innocent'ten bağımsız bir Pomeranya piskoposu atamasını istemişti. Kardeşi Ratibor, oğulları Kazymar ve Bogislav, Abotrit prensi Pribislav ve Rugian prensi Jaromar aynı politikayı yürütmüşlerdi (Christiansen, 1980, s. 66).

Bununla birlikte yerel halkın çoğu bölgeden sürülmüştür. Çünkü Wend seferi sürecinde ve sonrasında yürütülen işgal faaliyetlerinin iskân politikasıyla desteklenmesi hedeflenmişti. Slavlardan ele geçirilen her bir bölgenin en güzel yerlerine Almanları yerleştirmek için Slavları göç etmeye zorlamışlardı. Bundaki amaç hem bu bölgelere sahip olmak hem de Slavları “ehlileştirmek” idi (Lind, 2006, s. 1268; Christiansen, 1980, s. 67). Yeni yerleşimciler getirilmesi için lordlar, *locatores* adı verilen öncü görevlileri, boşaltılan bölgelerde istihdam etmişlerdi. Bunların vazifesi, kullanılabilir toprak parçalarını seçip çiftlikler halinde bölmek, akabinde Ren bölgesi ve Flander'e gidip buralara yerleşimci bulmaktır. Locator, köy kurma işinde başarılı olursa, ödül olarak öncelikle geniş bir toprak parçasının sahibi olurdu. Ayrıca yerel yargıçlık vazifesi ve o dönemin önemli gelir kaynaklarından olan değirmenlerin işletilmesi gibi birçok imtiyaz da ona verilirdi. Bu yöntemler sayesinde, Bremen başpiskoposlarından biri Aşağı Weser civarındaki bataklıkları kurutmak üzere Flander'den yüzlerce insan getirmiş ve Brandenburg markiliğinde (margrave) köyler oluşturmuştur. Lübeck kentinin kurucusu ve toprak açıp göçmen yerleştiren XII. yüzyıldaki en önemli isimlerden biri olan Holstein kontu Adolf, locatorlerini Westphalia, Hollanda ve Flander'e yollayarak yerleşimci davet etmiştir. Saksonya dükü Aslan Henry, 1158'de Lübeck'i Adolf'un elinde aldıktan sonra, hem burası hem de Wendlerden elde ettiği diğer araziler için çok sayıda yerleşimci getirtmiştir. Çağrılarına o kadar fazla olumlu yanıt almıştır ki can sıkıcı olmaya başlayan bu durum karşısında yeni gelenlerin bir kısmını Macaristan'a göndermek zorunda kalmıştır (Heaton, 1985, s. 121). 1168'den itibaren bölgenin büyük bölümü Hristiyanlaştırılmış ve bir yandan da Almanlaştırılmaya başlanmıştır. İlerleyen süreçte burası Mecklenburg düklüğü olarak Alman dünyasının bir parçası olmuştur (Jensen, 2006a, s. 3). Helmold'a göre, yeni gelen yerleşimciler sayesinde Brandenburg ve Havelberg piskoposlukları çok daha güçlenmişti. Çünkü bu kişilerin kiliseye bağışları da artmıştı (Helmold of Bosau, 1966, s. 235).

Alman yayılmacılığı bölgeye Hristiyanlığın yanısıra iyi tarım tekniklerinin ulaşmasını da sağlamıştır. 850-1200 yılları arasında Almanya'daki nüfus artışının etkisi ile tarım sektörü ister istemez gelişmek zorunda kalmıştı (Derya, 2018, 802). Buna karşın Slavların çiftçilik tekniği, batdakine nazaran oldukça geri kalmıştı. Bu dönemde Slavlar toprağın ancak yüzeyini biraz açabilen bir saban kullanılmaktaydı. Hala bataklık ve ormanlarla kaplı olan bu alanlarda çok iyi tarım toprakları bulunmasına rağmen buraları tarıma kazandıramamışlardı. Bölgeye yerleşen Almanlar, burada yeni teknikleri uygulayarak birçok araziye

tarıma kazandırırken orada kalan yerli Slavların emeklerini kullanmışlardır (Heaton, 1985, s. 120). Bu dönemde Sistersiyen, Augustinus ve Premontre¹⁰ tarikatı gibi dini yapıların da bölgeye yerleşip manastırlar inşa etmelerinin tarımın gelişmesinde önemli katkısı olmuştur. Sonraları onlara Fransiskanlar ve Dominikanlar da katılacaktır. Piskoposlar ve keşişler, misyonerlik yapmanın ve İncil'i tanıtmanın yanısıra çiftçilik konusunda sundukları eğitimle ekonomiye katkıda bulunmuşlardır (Palumbo, 2014, s. 214). Özellikle Sistersiyenlerin Wend bölgesi ve Avrupa'nın birçok ülkesinde tarımsal faaliyetlerinin başka bir çalışmada tafsilatlı bir şekilde ele alınmasında fayda vardır.

Sistersiyenlerin ve diğer tarikatların bu bölgedeki faaliyetleri bize Müslüman dervişlerin Anadolu ve Balkanlar'daki çalışmalarını anımsatmaktadır. Barkan'ın belirttiği gibi dervişler yeni fethedilen Hristiyan memleketlerine gidip zaviyeler kurarak oralara yerleşmişlerdi. Issız, tenha ve vahşi bölgelerdeki boş toprakları dağ bayır demeden tarıma açmışlar, hırsız yatağı denilebilecek yerleri mesken tutarak buraların güvenliğini sağlamışlardır (Barkan, 1942, s. 297). Ancak Baltık bölgesindeki misyonerler genellikle Sakson ve Danimarkalı yöneticilerden muhtelif destekler almaktayken Müslüman dervişler, gittikleri yerlerde kayda değer bir ayrıcalık görmemişlerdir. Yeri geldiğinde bir asker gibi savaşçı yeri geldiğinde ise bir köylü gibi toprağı işlerken öşürden bile muaf tutulmamışlardı (Barkan, 1942, s. 294).

Wend topraklarının ele geçirilip Almanlaştırılması ve Hristiyanlaştırılması sürecinde Aslan Henry yeni yöntemler geliştirmiştir. Bu sürecin ilk başlarında bölgeyi doğrudan Sakson egemenliği altında yönetmek için Wend aristokrasisini mülksüzleştirme politikası gütmüştü. Lakin 1164'teki isyan onun bu politikadan vazgeçmesi hususunda etkili olmuştur (Jotischky, 2017, s. 218). Aslında yerli aristokrasiden faydalanmanın kendisi açısından da uygun olacağına hükmetmişti. Dahası Henry ve diğer lordlar, altlarında güçlü bir soylu sınıf oluşturmaktan çekinmekteydiler. Ayrıca arazi sahibi vassallara çok az ihtiyaç duyduklarını düşünmeye başlamışlardı. Lordlar artık ürün almaktan ziyade köylülerden ve şehirlerden gelen vergilerle ilgilenmekteydiler. Bu nedenle hükümdarların, toprak sahibi vasallara değil, vergi tahsildarlarına ve adalete ihtiyaçları vardı. Nitekim bağımsız zengin şövalyelerden oluşturulmuş profesyonel yöneticiler (bakan) bu işleri yürütmekteydi. Özgür halk, eski serf ve burjuva sınıfının torunları olan bu şahıslar, istenildiği anda görevden alınabilmekteydi. Bu nedenle, arazi ve unvanlar üzerinde kalıtsal haklara sahip soylu şövalyelerin aksine bu yeni kadroyu çok daha rahat bir şekilde kontrol edilebilmekteydiler. Bakanın zenginliği ve konumu, efendisinin iyi niyetine ve siyasi kaderine bağlıydı. Herhangi bir sebeple bakan veya görevli kişi ölürse lord, bakanın sağladığı askeri ve idari hizmetlerden yararlanmak için onun oğlunun yetişkin yaşa gelmesini beklemek zorunda kalmazdı. Hemen köylüler arasından bir kişiyi seçip görevi ona devrederdi. Böylece artık bakanlık görevine sahip olanlar doğuştan soylu olma koşuluna bağlı kalmaksızın şövalye olmaktadır (Urban, 1994, s. 9). Gördüğümüz kadarıyla Henry'nin aristokrasiden kurtulma çabası, Abbasiler, Bizans ve Osmanlılardaki gibi birçok devlette uygulanmış olan bürokrasinin aristokrat olmayan kişilere (gulam veya devşirme) teslim edilmesiyle benzerlik göstermektedir.

Bu politikanın sonucunda Almanya'nın kuzeyinde farklı bir sınıf oluşmaktaydı. Halk, kendi içinden çıkan, onların haklarını savunan; hâkim, vergi toplayıcı ve yerel güvenlik gücü komutanlarından memnundu. Bu dönemde ticaret çok büyük önem kazanmaya başlamıştı. Tüccarların zenginleşmesi neticesinde lordun vergi gelirleri de artmaktaydı ki bu durumdan her iki taraf da memnundu. Buna karşılık lord, şehirlerin ve yolların güvenliğini sağlamaktaydı (Urban, 1994, s. 10). Tarım ve madencilik gelişmesiyle birlikte önceden

¹⁰ XII. yüzyılda Sistersiyenler gibi tarım ve koyun yetiştiriciliğiyle meşgul olan bir tarikatır. Bkz. Seignobos, 1960, s. 160.

sadece küçük kasabaların bulunduğu bu bölgelerde artık yeni yeni köyler ve bu köylerin sıkı bir şekilde bağlı olduğu kentler çoğalmaktaydı. Tepeden tırnağa Cermen kimliğine sahip bu kentler aynı zamanda büyük ticaret merkezleriyle de iletişim halindeydiler (Tanilli, 1995, s. 417). Kısacası Aslan Henry, daha sonra bölgede gelişen Hansa Birliğinin¹¹ temelini atmıştır (Urban, 1994, s. 10). Özellikle Lübeck kenti merkezli yaşanan gelişmeler buna zemin hazırlamıştır.¹² XIII. yüzyılın başlarında, Wend sahili boyunca Wismar, Rostock, Stralsund, Greifswald gibi Lübeck modelinde yeni ticaret şehirleri kurulacaktır (Christiansen, 1980, s. 68).

Sonuç

Drang nach dem Osten (doğuya yürü, doğuyu iste) Geç Orta Çağ Kuzey Avrupa'sının en önemli sloganlarından birisi olmuştur. Uzun süredir birçok kavim doğudan batıya ilerlerken Almanlar batıdan doğuya doğru gitmekteydiler. Burada en önemli motivasyonun, batıda ilerleme kaydedemeyen Almanya'nın kendisine yeni "yaşam alanı" açma çalışması olduğu düşünülmektedir. İlginçtir ki Hitler de "Alman yaşam alanı" (lebensraum)¹³ hedefi için ilk olarak Polonya'ya saldırmıştır. Şarlman'dan beri kendisini gösteren bu hareket Haçlı düşüncesinin doğusuyla birlikte amacını kutsallaştırarak yoluna devam etmiştir. Almanca konuşan halkların doğuya doğru genişlemesi, Hıristiyanlığın yanı sıra ticareti ve yeni tarım uygulamalarını da bölgeye ulaştırmıştır (Urban, 1978, s. 225).

Danimarkalılar ve Almanlar, St. Bernard'dan "paganlar din değiştirene veya öldürülene kadar Haçlı Seferine devam etme" yönündeki izni almışlardı. Ancak Wend Haçlı Seferinin sonucundan yola çıkılarak asıl önceliklerinin bölgenin kolonileştirilmesi olduğu anlaşılmıştır (Jotischky, 2017, s. 215). Aslında Urban bu konuda kolonileştirme veya Hristiyanlaştırma amacının dışında farklı bir gerekçe de ortaya sürmüştür. O, Slav ve Cermen dünyası arasındaki dil ve kültürel ayrılık neticesinde Cermenlerin onları küçük gördüğünü ileri sürmektedir (Urban, 1978, s. 227). Belki bunun da tesiriyle Slavlar Hristiyanlığı kendilerini işgal etmeye çalışan Almanlar ile özdeşleştirmişlerdi. Nitekim bazen Hristiyanlığa geçmiş olsalar bile sonrasında tekrar pagan inanca dönmüşlerdi. Hatta Prens Niklot Hristiyanlığa karşı duyduğu tepkinin bir neticesi olarak Wend seferi öncesinde bölgede misyoner çalışmalarını yasaklamıştı.

Doğuda ve batıda Müslümanlara yönelik yapılan Haçlı Seferlerinde amaç Kudüs'ü ve bir zamanlar Hristiyanların elinde olan İspanya'yı kurtarmak iken heretiklere karşı ise öncelikli amaç ne onları "hidayete" erdirmek ne de topraklarına sahip olmaktı. Asıl hedefleri bir kangreni tedavi eder gibi yayılmadan kesilip atılmaları yani yok edilmeleriydi. Kuzeydeki Haçlıların amacının kayıp ruhları kurtarmak olduğu dile getirilmekteydi. Papalık kuzeydeki pagan halkları inanç ekilecek boş tarlalar olarak değerlendirmekteydi. Ancak sonuç itibarıyla sadece bakir inanç tarlalarına değil onların yeterince işlenmemiş boş tarım arazilerine de sahip olmuşlardı.

¹¹ Hansa Birliği hem Alman hem de Avrupa Orta Çağ tarihinin emsalsiz bir fenomeniydi. Hiçbir Avrupalı kent birliği ne üye kent sayısı ne de süreklilik ve tarihsel etki bakımından Hansa'ya yaklaşamamıştır. XIV.-XV. yüzyıllarda gücünün doruğundayken bu birliğe 200'den fazla kent bağlıydı. Bkz. Derya, 2018, s. 802.

¹² Lübeck kenti, savunma ve gemilerin yanaşma koşulları daha iyi olduğu için Trave ve Wakenitz'in birleştiği noktada kurulmuştur. Bkz. Derya, 2018, s. 802.

¹³ *Lebensraum*, ilk defa Alman coğrafyacı Friedrich Ratzel (1844-1904) tarafından ileri sürülmüş bir doktrindir. Ratzel'in Darwin'den etkilendiği bu doktrinine göre, bir ulus, büyüyüp gelişebilmesi için gerekli yaşam alanına sahip olmak zorundadır. Hangi ulusun ne şekilde bu alana ihtiyaç duyacağı ise yine söz konusu ulusun evrimleşmesiyle doğru orantılıdır. Ratzel ayrıca evrimleşip, gerekli yaşam alanına sahip olamayan ulusların öleceğini iddia eder. Hitler, onun bu düşüncesini o günün politik koşullarla yorumlayarak, Almanya'yı merkeze alan siyasi bir hedef belirlemiştir. Bu hedef Almanya'nın refah ve mutluluğunun en üst düzeye çıkarılması için gerekli bölgeleri ifade etmekteydi. Yani ihtiyaç duyduğu hammaddeyi hiçbir yabancı devletin engeline takılmadan kaynağından temin etmeyi hedefliyordu. Bkz. Smith, 1991, s. 223-232.

Harita 1 Wend Haçlı Seferi Döneminde Güneybatı Baltık Bölgesi



Kaynak: Reynolds, 2016, s. xi.

Kaynakça

- [1] Adam Of Bremen (2002), *History of the Archbishops of Hamburg-Bremen*, trans. Francis J. Tschan, Columbia University Press, New York.
- [2] Ashcroft, Jeffrey (2006), “Henry the Lion (1129/1131–1195)”, *The Crusades I*, edit. Alan V. Murray, ABD CLIO, Santa Barbara, pp. (574-575)
- [3] Barkan, Ömer Lütfi (1942), “İstila Devirlerinin Kolonizatör Türk Dervişleri ve Zaviyerler”, Sayı 2, Vakıflar Umum Müdürlüğü Neşriyatı, Ankara. (279-386)
- [4] Bartlett, Robert (1994), *The Making of Europe*, Penguin Group, Middlesex.
- [5] Bauer, Susan Wise (2014), *Rönesans Dünyası*, çev. Mehmet Moralı, Alfa, İstanbul.
- [6] Bernard of Clairvaux (1998), *The Letters*, trans. Bruno Scott James, Cistercian Publications, Gloucestershire.
- [7] Christiansen, Eric (1980), *The Northern Crusades*, The Macmillan Press Ltd. New York.
- [8] Demirkent, Işın (1997) *Haçlı Seferleri*, Dünya Yayıncılık, İstanbul.
- [9] Derya, Hülya (2018), “Hanse Birliğinden Hanse Kentlerine Hanse Tüccarları Üzerine Ekonomi Politik Değerlendirme”, *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt:17, Sayı:66. (801-815)
- [10] Edbury, Peter W. (1992), “Looking Back on the Second Crusade: Some Late Twelfth-Century English Perspectives”, *The Second Crusade and the Cistercians*, edit. Michael Gervers, New York: St. Martin’s Press. (163-170)
- [11] Eldevik, John (2016), “Saints, Pagans, And The Wonders Of The East”, *Traditio*, Vol. 71. (235-272)
- [12] Fontana, Josef (1995), *Avrupa’nın Yeniden Yorumlanması*, çev. Nurettin Elhüseyni, Afa Yayınları, İstanbul.
- [13] France, John (2005), *The Crusades and the Expansion of Catholic Christendom 1000-1714*, Routledge, London.
- [14] Heaton, Herbert (1985), *Avrupa İktisat Tarihi I*, çev. Mehmet Ali Kılıçbay ve Osman Aydoğuş, Teori Yayınları, Ankara.
- [15] Helmold of Bosau (1966), *The Chronicle of the Slavs*, trans. Francis Joseph Tschan, Octagon Books Inc., New York.
- [16] Jensen, Carsten Selch (2006a), “Abodrites”, *The Crusades I*, edit. Alan V. Murray, ABD CLIO, Santa Barbara, pp. 3.
- [17] Jensen, Carsten Selch (2006b), “Helmold of Bosau (d. after 1177)”, *The Crusades I*, edit. Alan V. Murray, ABD CLIO, Santa Barbara. (564-565)
- [18] Jensen, Janus Møller (2006), “Saxo Grammaticus”, *The Crusades I*, edit. Alan V. Murray, ABD CLIO, Santa Barbara. (1077-1078)
- [19] Jotischky, Andrew (2017), *Crusading and the Crusader States*, Routledge, New York.
- [20] Kahl, Hans-Dietrich (1992), “Crusade Eschatology as Seen by St. Bernard in the Years 1146 to 1148”, *The Second Crusade and the Cistercians*, edit. Michael Gervers, St. Martin’s Press, New York. (35-48)
- [21] Lind, John H. (2006), “Wendish Crusade (1147)”, *The Crusades I*, edit. Alan V. Murray, ABD CLIO, Santa Barbara. (1265-1268)
- [22] Morris, Colin (1989), *The Papal Monarchy*, Oxford University Press, Oxford.
- [23] Nielsen, Torben K. (2006a), “Absalon of Lund (d. 1201)”, *The Crusades I*, edit. Alan V. Murray, ABD CLIO, Santa Barbara. (3-4)

- [24]Nielsen, Torben K. 2006b (), “Eskil of Lund (d. 1181)”, The Crusades I, edit. Alan V. Murray, ABD CLIO, Santa Barbara, pp. 413.
- [25]Odabaşı, Zehra (2019), “Rahip Bernard de Clairvaux: Hayatı (1090-1153) ve II. Haçlı Seferi'ndeki Rolü”, Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı 45. (399-416)
- [26]Palumbo, Genoveffa (2014), “Misyonerler ve Hıristiyanlığın Yayılması”, Ortaçağ - Katedraller, Şövalyeler, Şehirler, edit. Umberto Eco, trans. Leyla Tonguç Basmacı, Alfa, İstanbul. (206-216)
- [27]Reynolds, Burnam W. (2016), The Prehistory of the Crusades, Bloomsbury Publishing Plc, London.
- [28]Riley-Smith, Jonathan (2008), “The crusades, 1095–1198”, The New Cambridge Medieval History Vol. IV part I, Cambridge University Press, Cambridge. (534-563)
- [29]Runciman, Steven (2008), Haçlı Seferleri Tarihi, 3. Baskı, çev. Fikret İşıltan, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- [30]Russel, Bertrand (1972), Batı Felsefesi Tarihi 2, çev. Muammer Sencer, Bilgi Yayınevi, Ankara.
- [31]Saxo Grammaticus (1905), The Danish History II, çev. Oliver Elton, Norrcena Society, London.
- [32]Schmidt, Iben Fonnesberg (2007), The Popes and The Baltic Crusades 1147-1254, Brill, London.
- [33]Seignobos, Charles (1960), Avrupa Milletlerinin Mukayeseli Tarihi, çev. Samih Tiryakioğlu, Varlık Yayınları, İstanbul.
- [34]Sinding, Paul C. (1859), History of Scandinavia, Pudney & Russell Publishers. New York.
- [35]Smith, Woodruff D. (1991), Politics and the Sciences Of Culture In Germany 1840-1920, Oxford University Press, New York.
- [36]Tanilli, Server (1995), Yüzyılların Gerçeği ve Mirası, 4. Baskı, Cem Yayınevi, İstanbul.
- [37]Taylor, Pegatha (2000), “Moral Agency in Crusade and Colonization Anselm of Havelberg and the Wendish Crusade of 1147”, The International History Review, Vol. 22, no. 4. (757-784)
- [38]Tyerman, Christopher (2007), God's War A New History of the Crusades, Penguin Books, London.
- [39]Urban, William L. (1994), The Baltic Crusade, Lithuanian Research and Studies Center, Inc., Chicago.
- [40]Urban, William L. (1978), “The wendish Princes and the ‘drang nach dem osten’”, Journal of Baltic Studies, Vol. 9, No. 3. (225-244)
- [41]Urban, William L. (1998), “Victims of the Baltic Crusade”, Journal of Baltic Studies, 29:3. (195-212)
- [42]Urban, William (2000), The Prussian Crusade, Lithuanian Research and Studies Center, Inc., Chicago.
- [43]Vasiliev, Alexander A. (2017), Bizans İmparatorluğu Tarihi, 2. Baskı, çev. Tevabil Alkaç, Alfa Yayınları, İstanbul.



Journal of Universal History Studies

Osmanlı Devleti'nde 1704 Yılı Sikke Tashihi ve Fiyatlara Etkisi¹

Coin Correction of 1704 and Its Effect on Prices in the Ottoman Empire

Submission Type: Research Article

Received-Accepted: 18.11.2021 / 06.12.2021

pp. 178-211

Journal of Universal History Studies (JUHIS) • 4(2) • December • 2021 •

Sevda Danık

Researcher, Dr. Elaziğ, Turkey

Email: sdanik@firat.edu.tr

Orcid Number: 0000-0003-2705-6250

Cite: Danık, S. (2021). Osmanlı Devleti'nde 1704 Yılı Sikke Tashihi ve Fiyatlara Etkisi . Journal of Universal History Studies , 4 (2) , 178-211 . DOI: 10.38000/juhis.1025348

¹ This article is analyzed by two reviewers and it is screened for the resemblance rate by the editor/ Bu makale iki hakem tarafından incelenmiş ve editör tarafından benzerlik oranı taramasından geçirilmiştir.

* In this article, the principles of scientific research and publication ethics were followed/ Bu makalede bilimsel araştırma ve yayın etiği ilkelerine uyulmuştur.

* This work is licensed under a [Creative Commons BY-NC-SA 2.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.0/) (Attribution-Non Commercial-Share Alike).

Öz

Osmanlı klasik döneminde madeni para rejimi hâkim olduğundan piyasada kırkık, vezni ve ayarı düşük paralar çoğalınca fiyatlar yükselir, alım gücü azalır. Bu durum esnaf ve halk arasında anlaşmazlıklara yol açar; ayrıca vergi tahsildarlarının bu paraları almak istememesi halkın şikâyetine, askerlerin maaşının bu ayarı düşük paralarla ödenmek istenmesi ise isyanlara sebep olurdu. Bu nedenle tedavülde bulunan paralar toplanarak belli bir standart üzerinden tekrar piyasaya sürülür ve bu işleme “sikke tashihi” denirdi. Paraların standartlaştırılmasıyla fiyatlar yeniden tespit edilir ve belirli oranlarda düşürülürdü. 1589, 1600, 1618, 1624 ve 1640’da sikke tashihleri yapılmıştır. 1600 ve 1640’da yapılan tashihlerden sonra narh defterleri oluşturulmuş, çeşitli gıda ve eşyaların fiyatı düşürülmüştür. 1704 yılında da önemli bir sikke tashihi yapılmıştır. Bu çalışmada 1704 yılında yapılan sikke tashihi incelenmiştir. Tashih öncesinde paranın durumu ve bu tashihten sonra verilen narhlar incelenmiş, tashih öncesindeki fiyatlar ile tashih sonrasındaki fiyatlar karşılaştırılmış; fiyat düşüşlerinin hangi oranlarda ve hangi maddeler üzerinde yapıldığı, hangi şehirleri ne oranda etkilediği tespit edilmeye çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Gıda Fiyatları, Eşya Fiyatları, Narh Fiyatları, Para Tarihi.

Abstract

Since the coin regime was dominant in the Ottoman classical period; when the clipped and lightly coins increased in the market, prices would rise and purchasing power would decrease. This situation causes disputes between the tradesmen and the public; In addition, the fact that tax collectors do not want to take these coins would cause public complaint, and the payment of soldiers' salaries with lightly coin would cause riots. For this reason, coins found in circulation are collected and re-released according to a certain standard, and this process was called “Sikke Tashihi (Coin Correction)”. By standardizing the coins, prices would be re-determined and lowered at certain rates. Coin corrections were made in 1589, 1600, 1618, 1624 and 1640. After the corrections made in 1600 and 1640, narh notebooks were created and the price of various food and goods was reduced. An important coin correction was also made in 1704. In this study, the correction of coin which was made in 1704 was examined. The state of coin before the correction and the narhs which were given after this correction were examined, prices before the correction and prices after the correction were compared; it was tried to determine which rates and substances the price reductions were made on, which cities affected by what rate.

Keywords: Food Prices, Prices of Goods, Narh Prices, Coin History.

Giriş

16. yüzyıla kadar Osmanlı Devleti'nin tek parası akçe idi. Tahta çıkan her sultan kendi adına akçe darp ettirir ve eski akçeleri tedavülden kaldırır. Elinde eski akçe bulunan herkes, bunları darphaneye götürüp yenileriyle değiştirmek zorundaydı. Darphane, eski akçelerin her 12' sini, yenilerinden daha iyi de olsalar 10 akçeye alır, bu şekilde hazineye büyük bir gelir sağlardı. Buna sikke tecdidı denirdi (Sahillioğlu, 1958, s. 32-33).

16. yüzyıldan itibaren devlet hızla genişleyince birbirinden çok farklı iktisadi güçlerin ve ticari bağlantıların etkisi altındaki topraklarda farklı para türlerinin kullanımına izin verdi (Pamuk, 2017, s. 85). Bu dönemde istenilen miktarda para darp edip geniş topraklara hızlı bir şekilde dağıtmak mümkün değildi (Öztürk, 2002, s. 803). Sikke tecdidlerinin amacı hazineye zaman zaman bir gelir sağlamaktı. Bu kazancın miktarı ise tecdid edilen sikkenin miktarına bağlıydı. Bu nedenle devalüasyonların² hedefi geniş halk kitlelerince kullanılan gümüş sikkelerdi. Osmanlı Devleti'nin 17. yüzyılın sonuna kadar tecdid ve devalüasyona hedef tuttuğu sikke akçe idi³. Ancak 17. yüzyılda tedavülde bol miktarda yabancı devletlerin gümüş sikkeleri vardı: akçeyi tecdid etse alış-verişler tamamen bu yabancı gümüş sikkeler ile yapılacağından yasak ettiği eski akçelerin darbından beklediği geliri elde edemezdi. Bu nedenle sikke tecdidini yerini "sikke tashihi"ne bıraktı. Sikke tashihi'nin sikke tecdidinden farkı, devletin bunu kendiliğinden ve bir kazanç için değil; halkın şikâyeti, fiyatların yükselmesi, alım gücünün azalması ve askeri kesimin çıkardığı isyanlar nedeniyle buna mecbur kalmasıydı (Sahillioğlu, 1958, s. 59-62). Sikke tashihi ile piyasada bulunan kırkık ve ayarı düşük paralar tedavülden kaldırılarak ya eski standart üzerinden ya da ağırlığı biraz düşürülerek yeni bir standart üzerinden tekrar tedavüle çıkarılırdı (Sahillioğlu, 1989, s. 227). Paranın kıymeti yükseltince mal fiyatlarında da düşüş yapılırdı (Kütükoğlu, 1983, s. 11).

16. yüzyılın sonlarında piyasada çok fazla kırpık ve ayarı düşürülmüş akçe bulunuyordu. Amerikan gümüşünden sonra gümüşün bol ve ucuz olmasıyla, madenlerin çalışması ekonomik olmaktan çıkmıştır. Madenciler mükellef oldukları maden, kömür ve kütük taşıma gibi yükümlülükler karşılığında piyasadaki gürüş satın alıp eriterek vermeyi daha elverişli bulduklarından birçok maden kapanmış ve bu madenlerin ürettiği gümüş ve altınları işleyen civardaki darphaneler de piyasadaki gürüş alıp akçe basmışlardır. Fakat darphane mültezimleri hazineye taahhüt ettikleri miktarı ödeyebilmek için mağşuş (saf olmayan) akçe basmışlardır (Sahillioğlu, 1978, s. 14; Öztürk, 2002, s. 805-806; Kütükoğlu, 1978, s. 6-7). 16. yüzyılın ikinci yarısında taşra darphanelerinde kesilen akçelerin çoğunun vezni eksikti. Darphanelerin bu şekilde hem mağşuş hem de vezin itibarıyla eksik akçeler kesmeleri tedavüldeki sahih akçelerin kenarlarından çalınmasını teşvik etmiş, kalpazanlık ve akçe kırkıcılığının başlamasına sebep olmuş; ağırlığı, sahih akçenin ağırlığına

² Osmanlı klasik döneminde devalüasyon; muhasebe sikkeleri olan akçenin gümüş içeriğinin azaltılarak, piyasada dolaşır gümüş sikkelerin değerinin düşürülmesi, altın veya gümüş sağ paranın ise değerinin artırılmasıdır. Berkes, 2018, s. 204-205. Madeni para sisteminde devalüasyon (değer düşürme, tağşış), modern bir para sistemindeki devalüasyondan tamamen farklıdır. Modern devletlerde devalüasyonların işlevi ihracatı teşvik etmek, ithalatı azaltmak; yani yurtdışı işlemlerdeki dengesizlikleri gidermektir. Osmanlı Devleti'nde ise devalüasyon uluslararası ticaret açısından tamamen önemsizdir. Buradaki devalüasyon hükümetin halka ödediği maaşların veya çeşitli hizmetler için ödemelerin değerini azaltmaktır. Gerber, 1982, s. 313.

³ Orta çağ ve erken modern devletlerin para politikaları küçük madeni paraların değerinin düşürülmesi esasına dayanır. Bunun nedeni kralların mali durumlarını, askerlerin ve toplumun alt katmanlarının maliyeti üzerinden iyileştirmeleridir. Akçe de de aynı durum söz konusudur. Yüksek standartta altın ve büyük gümüş sikkeler korunmuştur. Kolodziejczyk, 1996, s. 110.

uyan sikke bulmak imkânsız hale gelmiştir (Sahillioğlu, 1958, s. 64)⁴. Devlet bu durumu önleyemeyince darphaneleri kapatarak 1585’de⁵ akçe ayarlaması yapmak zorunda kalmıştır (Küttükoğlu, 1978, s. 7).

Osmanlı Devleti 1585 yılında tarihindeki ilk büyük devalüasyonu gerçekleştirdi (Ergenç, 1978, s. 87). 1565’de 100 dirhem gümüşten 450 akçe kesilirken 1585’de yapılan devalüasyonla bu miktar 800 akçeye çıkarıldı (Küttükoğlu, 1983, s. 30; Barkan, 1970, s. 572)⁶. Resmi rayici 60 akçe olan altın (sultani ve florin) 120 akçeye (Pamuk, 2017, s. 129, 132), guruş 40 akçeden 80 akçeye çıktı (Kolerkılıç, 1958, s. 41-42). Akçe kırkıcıları ve kalpazanlar 100 dirhem gümüşten 800 akçe yerine 1500 hatta 2000 akçe kesiyorlardı. Tedavüldeki akçelerin ağırlıkları çeşitlilik gösterdiğinden altın fiyatları belirli bir seviyede kalamadı. Bu nedenle sikke tashihine karar verildi. Tashih tedavüldeki akçeleri çekmek ve yerine yeni akçeleri tedavüle sürmek esasına dayanıyordu. Fakat bunun için bir sermaye gerekiyordu. Tashih görevi kendisine verilen Rumeli beylerbeyi Mehmed Paşa, hazineye yük olmadan bu işi halletmek istedi ve “resm-i tashih-i sikke” adında bir vergi koydu; ancak sikke tashihini yapamadan 1589’da çıkan yeniçeri isyanında (Beylerbeyi İsyanı) Defterdar Mehmed Efendi ile birlikte idam edildi. Tashih işi yeni Sadrazam Koca Sinan Paşa’ya kaldı (Sahillioğlu, 1958, s. 66)⁷. Ancak eski akçelerin derhal piyasadan çekilip yenilerinin tedavüle sürülememesi nedeniyle bu tashih başarılı olamadı (Sahillioğlu, 1958, s. 224; Barkan, 1970, s. 574).

Akçe saf gümüşten darp edilirdi; guruşun ise içeriğinde bir miktar bakır vardı. Gümüşü ülkeye çekmek için guruşa 80 akçe rayiç konulmuştu; oysa içeriğinde ancak 66 akçelik gümüş vardı. Bu nedenle sağ akçe piyasadan çekiliyor, dış pazarlara kaçıyor ve imalat alanında kullanılıyordu. Bu durumda guruşların ve altın paraların rayici yükseldiği için ya rayici düşürmek ya da akçeyi ayarlamak gerekiyordu. İran ticareti için darp edilen şahinin de guruş gibi akçe olarak değeri yüksek tutuldu. 7 akçe kıymet verilen bu paranın içinde 7 akçedeki gümüşten daha az gümüş vardı. Bu nedenle Anadolu’dan Halep ve Bağdat’a gümüş kaçıyordu; denge kurabilmek için sikkelerden birinin ayarlanması gerekiyordu. Bunu devlet yapmazsa esnaf, sarraf ve kalpazanlar akçeyi kırkıp kenarından maden çalmak suretiyle yapıyordu (Sahillioğlu, 1978, s. 14-16). Paraların rayiçleri başa baş ayarlanamadığından akçe defalarca ayarlanmış; 1589 tashihinden sonra 1600, 1618, 1624 ve 1640 tarihlerinde de sikke tashihi yapılmıştır (Sahillioğlu, 1958, s. 224-225).

17. yüzyılda yapılan tashihlerin bir diğer nedeni de yabancı tüccarların Osmanlı topraklarına gemiler dolusu getirdikleri değeri düşük paralardır. Amerikan gümüşünün 1590-1600 yılları arasında üst seviyesini bulduktan sonra azalması, altının da daha önce kıymetlenerek piyasadan çekilmesi, devletleri bakıra yöneltti. Böylece bakır, Avrupa ekonomisini 1680 yılına kadar nüfuzu altına aldı (Sahillioğlu, 1965, s. 14-16). Değerli maden içeriği düşük paralar bütün Akdeniz boyunca yayıldı (Braudel, 2017, s. 289-291). Özellikle Hollanda esedi guruşlarının sahtesi yapılıyordu (Kolodziejczyk, 1996, s. 110-111). % 30 veya % 40 tağşiş edilmiş esediler başta Fransızlar olmak üzere, İngiliz, Ceneviz ve Venedikliler tarafından Osmanlı topraklarına da getirildiler. Bu esediler tağşiş edilmiş olsun veya olmasın Osmanlı topraklarında itibarları çok yüksekti (Mantran, 1990, s. 222). Kapitülasyon sahibi Avrupalı devletler tüccarların yanlarında götürdüğü

⁴ Ulufelerini alanlar bu züüf akçeleri dirhem ile kalpazanlara satıyor, kalpazanlar ise bakır ve kalay karıştırarak, bir dirhemden 16-17 akçe kesip, kalp akçeler yayılıyordu. Selânikî, 1999, s. 821.

⁵ Bu ilk devalüasyon tarihi tam olarak bilinmemektedir. 1585 ve 1586 tarihi ağırlık kazanmaktadır. Kaynaklar daha çok 1585 tarihini gösterdiğinden Mübahat Küttükoğlu’ndan yapılan alıntılarda da 1585 tarihi kullanılmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Pamuk, 2017, s. 129; Ergenç, 1978, s. 87; Barkan, 1970, s. 572; Tezcan, 2009, s. 496.

⁶ Bu ayarlama ile yiyecek ve giyecek fiyatları iki katına çıkmış; ulufe ise on altın iken beş altın olmuştur. Selânikî, 1999, s. 210.

⁷ Bu tashih, çarşıda ulufe olarak aldığı züüf akçe ile alışveriş yapmak isteyen sipahların, esnafın akçeleri kabul etmemesi üzerine isyanına dönüşmüştür. Selânikî, 1999, s. 210-211, 427; Naîmâ, 2007, s. 1926-1927; Küttükoğlu, 1978, s. 7; Afyoncu, Önal ve Demir, 2010, s. 38-39.

altın ve madeni paralardan vergi alınamayacağı ve darphane görevlilerinin “guruşunuzun akçesini yaparız” diyerek müdahalede bulunamayacaklarına dair antlaşma metinlerine madde koymuşlar (Kolodziejczyk, 1996, s. 111) ve bu maddenin himayesinde de mağşuş paralarını sürme imkânını bulmuşlardır. Osmanlı Devleti ise bu mağşuş paralara karşı 1685 yılına kadar tedbir alamamıştır (Sahillioğlu, 1965, s. 15)⁸.

1589 tashihiinden sonra altının fiyatı 220 akçeye kadar çıktı; yeni bir sikke tashihi yapılması gerekiyordu. 14 Eylül 1600 tarihinde yapılan tashihiyle 100 dirhem gümüşten 950 akçe kesilmekle beraber, akçeye itibari değer verilerek altın 120, guruş 80 akçe kabul edildi. Bu tashihi ile birlikte fiyatlar yeniden ayarlandı. Yiyecek, giyecek vs. maddelerle nakliye ve hamaliye gibi hizmetlerin fiyatları ½, 1/3 veya 2/3 oranlarında düşürülerek 15 Eylül 1600 tarihini taşıyan narh defteri oluşturuldu⁹.

1616 yılının sonlarında altın 130 akçeye, 1618'de 150 akçeye çıktığından bir ayarlama yapılması gerekiyordu. 19 Aralık 1618'de 100 dirhem gümüşten kesilen akçe miktarı 950'den 1000'e çıkarıldı (Kütükoğlu, 1983, s. 31-32). Ancak yine altın 120, guruş 80, pâre 3, şâhî 5 ve babka 6 akçeye rayiç sayıldı (Sahillioğlu, 1964, s. 233). Her sikke tashihiinde olduğu gibi eski akçelerin tedavülü yasaklandı; ancak yeni akçe darbi için sermaye yetersiz olunca kızıl akçe olmayıp gümüş akçe olması şartı ile eski akçelerinde tedavül edebileceği kararı alındı. 1618 yılındaki sikke tashihi de uzun ömürlü olmadı ve akçe hızla değer kaybetti. Altın 1620'de 150, 1621'de 160-170, 1623'de 200-270, 1624'de 310-400 akçeye (Kütükoğlu, 1983, s. 32); riyal guruş ise 1620'de 100, 1621'in sonlarında 150, 1624'de 170 akçeye kadar yükseldi (Sahillioğlu, 1964, s. 233). Devlet, 16 Kasım 1624 tarihinde yeni bir sikke tashihi yapmak zorunda kaldı. Bu tashihte de 100 dirhem gümüşten, önceki tashihte olduğu gibi 1000 akçe kesiliyor, altın yine 120 akçeye düşürülüyordu (Yılmaz, 1989, s. 141). Riyal 80, esedi 70, zolota 50, babka 6, Osmani ve Mısır pâresi 3 akçeye tedavül ediyordu. 1624 yılındaki tashihi de pek uzun ömürlü olmadı ve altın 1626'da 130, 1627'de 180, 1630'da 200, 1632'de 220, 1635'de 240 ve 1637'de 250 akçeye (Kütükoğlu, 1983, s. 33); riyal guruş 1626'da 90, 1628'de 100, 1629'da 110, 1636'da 120 ve 1638'de 125 akçeye çıktı (Sahillioğlu, 1964, s. 229-230).

Her zaman olduğu gibi akçenin bu değer kaybı fiyatların yükselmesine sebep oldu. Devlet mecburen 31 Aralık 1640 tarihinde yeni bir sikke tashihi yapmak zorunda kaldı. Ayarı bozuk akçelerin tedavülü yasaklanıp, yine 1618 ve 1624'deki gibi 100 dirhem gümüşten 1000 akçe kesilerek altın 120, riyal 80, esedi 70 ve babkanın 6 akçeye rayiç olmasına karar verildi. Sikke tashihi fiyatların yeniden ayarlanmasını gerektiriyordu. Normal zamanlarda ancak ihtiyaç duyulan maddelere narh verilirken, sikke tashihiyelerinden sonra ayrı bir defter düzenlenir; her esnaf için ayrı bir bölüm açılarak belli başlı maddelerin niteliği ve kalitesi de belirtilmek üzere fiyatları gösterilirdi. Bütün malların fiyatının ayarlanması zaman alacağından, ikinci derecede önemli olan malların fiyatlarının ayarlanması işi esnaf temsilcilerine bırakılırdı. 1640 tarihli narh defterinde 162 esnaf grubunun mallarına fiyat tayin edilmiş ve 1/3, 2/3 oranlarında fiyat düşüşleri yapılmıştır (Kütükoğlu, 1983, s. 33-35, 46-49).

16. yüzyılın sonu ile 17. yüzyılda yapılan bu sikke tashihiyelerinden başka, 1704 yılında da önemli bir sikke tashihi yapılmıştır. Bu çalışmada 1704 yılı sikke tashihi ile bu tashihiin fiyatlara etkisi; çeşitli şehirlere ait

⁸ Bu değeri düşük guruşların 1600'lü yıllarda Ankara'da dolaşımında olduğu görülmektedir. Ergenç, 1978, 91.

⁹ Defterde 65 esnaf grubuna ait narh kaydı vardır. Bunlardan kalaycılara ait fiyatlar, bakır kapların çeşitli oluşu nedeniyle ayrıca kaydedilmemiş, ziyuf akçe ile ödenen miktarın yarısının ödenmesi gerektiği belirtilmiştir. Defterde birçok maddenin yeni fiyatı yanında, narh verilmeyen önceki fiyatı da vardır. Bu şekilde tashihten önce hangi malların artış gösterdiği ve tashihten sonra hangi oranlarda düşüş yapıldığı da tespit edilebilmektedir. Kütükoğlu, 1978, s. 6-10. Bu tashihiyle birlikte altının rayicininin 240'dan 120'ye, guruşun 160'dan 80'e indirilmesi alacaklarında indirilmesine sebep olmuştur. Mesela 200 akçe alacağı olan biri 100 akçe almıştır. Ergenç, 1978, s. 91-92.

şer'iyeye sicillerinde yer alan narh kayıtları kullanılmak suretiyle, tashih öncesi ve tashih sonrası fiyat değişimleri ile tashihin hangi şehirleri ne ölçüde etkilediği tespit edilmeye çalışılmıştır.

1704 Yılı Sikke Tashihi Öncesi Paranın Durumu

1640'tan sonra ülkedeki darphanelerin çoğu kapalıydı. Bu nedenle ülkenin ufak para ihtiyacı karşılanamıyordu. Tedavülde sadece kullanılmaktan aşınmış akçeler ve bunların düşük ayarda olanları vardı¹⁰. İşte bu dönemde doğuda sümün, sümniye denilen Fransa'nın real de huit adındaki sikkesi gelmeye başladı (Sahillioğlu, 1978, s. 16). Bu sikke Osmanlı Devleti'nde büyük rağbet görmüş; Fransa'da 12'si bir riyale kabul edilirken, Osmanlı topraklarında 8'i bir riyal kabul edilmiştir (Pamuk, 2017, s. 144). Anadolu'da bu sikkelere çok ilgi gösterilmesi Fransız tüccarlarının bu kârla yetinmeyip, bu sikkelerin ayarını düşürmesine sebep olmuştur. İngiliz tüccarları haricinde tüm Avrupalı tüccarlar gümüşlenmiş bakırdan ibaret olan bu sikke ticaretine katılmıştır (Chardin, 2014, s. 33-35; Sahillioğlu, 1958, s. 150). Sahte sümün ticareti özellikle 1669-1675 yılları arasında yoğunlaşmıştır (Mantran, 1990, s. 122). Devlet, tedavülde ufak para ihtiyacını karşılayan ve hazineye bol miktarda bulunan bu sikkenin tamamen tedavülden kalkmasını istememiştir. Kalpleri yakalandığında eritilmiş, gümüşleri sahibine iade edilmiştir (Sahillioğlu, 1965, s. 48). Bu para 1670'te yasaklanmakla birlikte (Sahillioğlu, 1958, s. 151); uzun süre tedavülde bulunmaya devam etmiştir. 1680'de sorguçlu (10 akçe), saçlı (8 akçe), 1699-1701 yıllarında servili (10-13,5 akçe) gibi isimlerle anılan çeşitlerine rastlanmıştır (Sahillioğlu, 1965, s. 49).

Bu dönemde ayarı düşürülmüş duka altınları da Osmanlı piyasasında bulunuyordu. Fransızlar (Marsilyalılar) 16. yüzyılın ikinci yarısında doğu ticareti için Akdeniz kıyılarına sahte sequin (duka) darp edip sürdüler. Fransızlar bunları Cenevre ve Almanya'da sattıkları mal karşılığında kabul ediyor, fakat doğuya ihraç ettiklerinde aralarına daha çok mağşuş olanlarını karıştırıyorlardı. Osmanlı topraklarında "İbrahim Çelebi" diye şöhret bulan değişik rayiçleri yüzünden bir sürü anlaşmazlıklara sebep olan mağşuş yaldızlara (duka, sequin) 1685'den sonra bol miktarda rastlanmıştır. Bu mağşuş paralara karşı Osmanlı Devleti on sene sonra önlem alabilmiş; bunların darphaneye getirilip, sahih yaldız ayarında olanlarına bir, şerifi ayarında olanlarına iki damga vurulması ve damgasız yaldız tedavülünün ise yasak olması emredilmiştir (Sahillioğlu, 1965, s. 40-42)¹¹. 17. yüzyılın sonlarında İstanbul'dan Mısır'a doğru altın kaçışını durdurmak ve Venedik dukalarını çekmek için İstanbul Darphanesi'nde tahsil edilen resimler indirilmiştir. Bunun sonucunda altının vezni hiç değişmemiş, fakat ayarı bir miktar düşürülmüştür. Ancak Venedik de karşı tedbir almış ve asırlar boyu istikrarı ile şöhret bulan dukasının ayarını bozmuştur. 1685'den sonra Anadolu'ya sokulan "İbrahim Çelebi" altınından sonra bu sefer Venedik'den "ruspi" gibi manalı bir isim takılan mağşuş yaldızlar gelmiştir. Bunun üzerine Osmanlı Devleti bu dukaların mağşuş olduklarını ve Osmanlı topraklarına sokulmamasını emretmiştir (Sahillioğlu, 1958, s. 112-114, 145, 167; Sahillioğlu, 1965, s. 43, 110-111).

1683 II. Viyana mağlubiyetinden 1704 yılına kadar Osmanlı Devleti'nde para durumu karışıktır. Piyasada çok miktarda hurda ve züyuf akçe vardı. Akçe hem para birimi hem de ölçü birimi olduğundan akçenin züyufluğu diğer paraların rayicini de değiştiriyordu. Züyuf akçenin bol bulunduğu yerlerde sahih

¹⁰ Ulufelerin bu akçelerle ödenmesi isyanlara sebep olmuştur. Ayrıntılı bilgi için bkz. Silahdar, 2012, s. 10-11, 40, 255; Şem'dânizâde, 2009, s. 163, 186-187.

¹¹ "On seneden berü İbrahim Çelebi nâmıyla müsemmâ (bilinen) yaldız altın sâ'ir altına teşviş (karıştırma) virüp halka cevri olduğundan, vezîr-i a'zam darbhânedede sâhib-i ayârlar ta'yîn ve tashih olan yaldıza bir damga urup, altın başına mîr'ye bir akça ve şerifi ayârında olana iki damga urup, iki akça alına ve damgasız altın geçmeğe" Silahdar, 2012, s. 1148.

paraların rayici ve dolayısıyla fiyatlar artıyordu (Silahdar, 2001, s. 664)¹².

Kutsal ittifak devletleri ile yapılan uzun savaşlar hazinede para bırakmamıştı. Cülus bahşişi ve maaş ödemeleri için para gerekiyordu. Devlet para yokluğuna bir çare bulmak için bakır para darp ederek piyasaya sürdü. Osmanlılarda günlük alışverişlerde düşük fiyatlı maddeleri almak için eskiden beri bakır sikkeler kullanılırdı (Akdağ, 2014, s. 530)¹³. Bakır sikkeler vezin itibariyle iki çeşit darp edilirdi: Birincisi, bir dirhem bakır bir puldur ve 8'i bir akçeye eşittir; ikincisi ise bir dirhem bakırdan üç adet pul kesilir ve 24'ü bir akçeye eşittir (Akgündüz, 1990, 401; Akdağ, 2014, 530; Tekin, 2003, s. 568). Devlet, bakır paraların darbını mültezimlere ihale eder; mültezimler, pul darphanelerinde kestikleri bakır paraların kendilerine tayin edilen bölgelere sevk ve dağıtımını da üstlenirlerdi. 17. yüzyılın ortalarına kadar pullar üç senede bir iptal edilir ve yenileri tedavüle çıkarılırdı (Akdağ, 2014, s. 530-531). Devlet bakır paraların taşışından çok bu yola başvuruyordu. Tedavülü yasak edilen eski bakır sikkelerin kıymeti birden hurda bakır kıymetine düştüğü için yasakla birlikte herkes devlete elindeki bakır sikkelerin kıymeti oranında vergi vermiş olurdu (Sahillioğlu, 1958, s. 123, 152, 165). Bakır paraların maden kıymetleri ile para kıymetleri arasındaki fark ne kadar büyük olursa devlete bırakacağı kâr da o oranda yüksek olurdu (Pamuk, 2017, s. 35-36).

17. yüzyılın sonlarında darp edilen mankur ise diğer bakır paralardan farklıdır. Ufak para ihtiyacı için değil, para ihtiyacı için darp edilmiş ve devlet tarafından piyasaya sürülmüştür. Temmuz/Ağustos 1688 tarihinde her bir vukiyye halis bakırdan 800 mankur kesilmesine ve ikisinin bir akçeye rayiç olmasına dair ferman çıkarılmıştır. Mankurun önceleri 2'si 1 akçeye rayiç sayılırken, fazla rağbet görmesi üzerine daha fazla kâr etmek için 1 mankurun 1 akçeye rayiç sayılması, mankura olan rağbeti azaltmıştır (Defterdar Sarı Mehmed Paşa, 1995, s. 298; Râşid, 2013, s. 347; Silahdar, 2012, s. 1200). Bir gün itibari değer verilen mankurun tedavülden kaldırılacağı ve birden hurda bakır fiyatına düşeceği ihtimali nedeniyle gerek tüccar, gerek halk, gerekse devlet mankur almaktan kaçınmıştır (Defterdar Sarı Mehmed Paşa, 1995, s. 307; Râşid, 2013, s. 353; Şem'dânîzâde, 2009, s. 244). Paraların rayici yükselmiş, şerifi ve Macar altını 270 akçeden 360'a, yaldız altını 300 akçeden 400'e, guruş 120 akçeden 160'a ve pâre 3 akçeden 4 akçeye çıkmıştır (Karacan, 2010, s. 252)¹⁴. Fiyatlar çok yükselmiş, devlet narh vermekten kaçınmış; özellikle et, ekmek ve pirincin fiyatı aşırı derecede artmıştır (Silahdar, 2012, s. 1391)¹⁵. Mankurun maden kıymeti ile itibari kıymeti arasındaki farkın büyüklüğü yoğun bir kalpazanlık faaliyetine yol açınca 9 Kasım 1691 tarihinde mankur tamamen tedavülden kaldırılmıştır (Sahillioğlu, 1965, s. 81, 85).

¹² 7 Ağustos 1705 tarihli bir fermenda; Ankara'da 30 seneden fazladır her 200'ü 1 guruşa rayiç olan hurda (züyuf) akçenin rayiç olduğu belirtilmiştir. Ankara Ş.S./83/72/316; Ankara Ş.S./83/141/601; 1709 tarihli bir fermenda Bor ileri gelenleri bir mektupla Asitane-i Saadete, 20 seneden fazladır diyarlarında züyuf akçe ile guruş 240 akçeye rayiç olup ve akçe züyufluğu gündün güne artmakla 300'ünü ve daha fazlasını bir guruşa bozup fukaraya 240'ını bir guruş hesabı üzere verip, alışverişleri bozulmuş ve guruş ile akçelerinin züyuf ve mağşuş olduğunu bildirilmişlerdir. Mühimme. 116/110/216/914.

¹³ Mısır, Şam, İran, Arap Irak'ı ve Rum devletlerinde bu tür paraların kesildiği bilinmektedir. Ancak hiçbir zaman bunlara para adı verilmemiş ve bunlar altın ve gümüşün yerini tutmamıştır (Belin, 1999, s. 105). Resmi vesikalarda bu sikkeler için "pul", "mankur", "mangur", "mangır", "fels" ve "fitlus" isimleri kullanılmıştır. Tekin, 2003, s. 568.

¹⁴ Mür'i't-tevârih'te, "guruş 120 akçeden 170 akçeye nizam verildi" denilmektedir. Şem'dânîzâde, 2009, s. 249. Bir süre sonra hazine bu paraları gelirlerde eski kurdan masraflarında yeni kurdan hesaplamaya başlamış ve bu sayede % 25 oranında bir kâr elde etmiştir. On sene devam eden bu uygulama nedeniyle sağ ve çürük akçe tabiri ortaya çıkmıştır. Pâre 3 akçeden hesap edilirse akçe sağ, 4 akçeden hesap edilirse akçe çürüktür. Diğer paralarda buna göre hesaplanır, işlemlerde anlaşma hangi çeşit akçe üzerinden yapılmışsa, ödemede aynı akçe ile yapılırdı. Sahillioğlu, 1965, s. 85-86.

¹⁵ "...gâderek bir metâ'in bahâsı suâl olundukda, mankurla mı, akçe ile mi, ana göre bazar edelim dediler. Rumeli ve Anadolu taraflarından gelen koyun be-her-hâl esedi ve altın ile iştirâyâ muhtâc olmağla, beşyüz mankura altın, ikiyüz mankura guruş çıktı. Lahm ziyâde muzâyaka olub vukyyesi otuz akçeye vardı. İstanbul'da mısri pirincin kilesi kırk ile altmış, nihâyeti seksen akçeden ziyâdeye olmamış iken, mankur sebebi ile üçyüz akçeye değin satıldı. Ve bulunmayub Matbah-ı âmire için Filibe'den pirinç nakl iktizâ eyledi. Sâir eşyâ dahi buna kıyâs ile izdiyâd bulub taşra mukata'at ve emvâl-i mürî tahsilinde olanlara re'âyâ mankur teklif eder oldular" Anonim Osmanlı Tarihi, 2000, s. 20-21.

Mankur kaldırılınca önceki gibi frengi altın 300'e, şerifi 270'e, guruş 120'ye, zolota 80'e, sülüs 40'a, rub 30'a ve pâre 3 akçeye rayiç sayıldı (Silahdar, 2012, s. 1391, 1408). Ufaklık ihtiyacı için akçe ve pâre yeniden tedavüle çıkarıldı. Akçe 1692 yılında 100 dirhem gümüşten 1700 yerine 2300 adet darp edildi. Böylece mankur zamanında, mankurla ifade edilen fiyatlar bu kez çürük (hurda) sayılan bu akçelerle ifade edilmeye başlandı (Sahillioğlu, 1965, s. 94-96)¹⁶. 1699 yılında da 100 dirhem gümüşten 2300 adet akçe kesildi. Bu dönemde hurda akçenin ikisi 1 akçeye rayiç sayılıyordu (Ankara Ş.S./79/4/1; Ankara Ş.S./79/4/7). 100 dirhem gümüşten kesilen akçe miktarı 1685'de 1250, 1688'de 1700, 1692'de 2300, 1696'da 1900, 1697'de 1800, 1699'da 2300 ve 1704'de 1900 adetti (Sahillioğlu, 1989, s. 226)¹⁷.

İyice küçülen akçeyi tağşiş etmek artık pek mümkün olmadığından, Arabistan bölgesine özellikle Mısır'a mahsus bir sikke olan pârenin, akçenin yerine geçmesine karar verildi. Pâre, 1685'de İstanbul Darphanesi'nde % 70 ayarında gümüş-bakır karışımından 1000 adedi 240 dirhem gelecek şekilde darp edildi. 1687'de akçenin yerine geçmesine karar verildikten 14 ay sonra ağırlığı yeniden ayarlandı. 1000 adet pârenin bundan böyle 240 yerine 230 dirhem gelecek şekilde darbu kararlaştırıldı (Sahillioğlu, 1965, s. 69-70). Pâre, 1696 ve 1697'de 1000 adedi 220 dirhem, 1704'de 200 dirhem gelecek şekilde darp edildi (Anonim Osmanlı Tarihi, 2000, s. 283-284; Ankara Ş.S./82/59/218; Mısır Mühimme/1/108/214/477; Sahillioğlu, 1965, s. 106; Aykut, 1990, s. 730-731).

Pâre Mısır'da çok daha düşük ayarda darp ediliyor ve İstanbul'dan Mısır'a gümüş kaçırılmasına sebep oluyordu. Yine maden piyasası ve darp maliyeti Mısır ve İstanbul'da farklı şekilde koşullandığı için İstanbul ve Mısır'da aynı standartlarda altın para da darp edilemiyordu. İstanbul'da ayarı daha yüksek altın para basılıyor, Mısır'da ise piyasa koşullarını telafi etmek için daha düşük ayarda altın para basmaya izin veriliyordu. Bu fark yüz on beşte bir dolayında idi. Fakat Mısır bu oranın çok altında bir ayar üzerinden para basıyor ve İstanbul'dan Mısır'a altın çekiyordu. Altın standardı defalarca değiştirilmiş ve her seferinde yeni bir adla tedavüle çıkarılmıştır. Fakat hiçbir zaman Mısır ile İstanbul altını aynı ayarda basılamamıştır (Sahillioğlu, 1978, s. 20). Mısır, Cezayir ve Tunus'tan gelen ayarı bozuk sikkelerden, sahihlerini ayırt edebilmek için (Mantran, 1990, s. 218; Seyyid M. es-Seyyid, 2002, s. 1016) 1696 yılında, ilk zamanlarda "cedid eşrefi" de denilen tuğralı altın (Sahillioğlu, 1965, s. 109) piyasaya çıkarılmış ve 300 akçeye rayiç sayılmıştır (Şem'dânizâde, 2009, s. 261). Tuğralı altının itibarını kırmak için, bu altının tedavüle çıkarıldığı tarihlerde onun kalpleri de çıkmıştır. Fakat bunlar titizlikle takip edilmiş ve kalpazanı aletleriyle birlikte yakalayacak olanlara müjde olarak 500 guruş ödül ve 20 akçe ulûfe vaat edilmiştir (Mühimme/110/24/44/191). 1699 yılında Mısır valisine gönderilen bir fermanda; Kahire Darphanesi'nde darp olunan altın ve pârenin bundan önce vezni ve ayarı tam iken birkaç seneden beri eksik vezin ve ayarda altın ve pâre darp edildiği bu nedenle halk arasında karışıklıklar, huzursuzluklar çıktığı ve Kahire Darphanesi'nin tashih ve tanzim edilmesi gerektiği emredilmiştir (Mühimme/111/8/10/14)¹⁸.

Avrupa'da 15. yüzyılın sonunda, işletilmesi kârlı olmadığından uzun zamandır kullanılmayan Orta

¹⁶ 1691/1692 tarihli bir tezkerede akçe "hurda akçe" olarak geçmektedir. "Darphâne-i Âmire'mde kat'ı fermânun olduğu üzere pâre ve cedid hurda akçe kat'ı ittirdesiz" denilmektedir. BOA, AE.SAMD. II. /1/69/1/1.

¹⁷ Mustafa Öztürk 1705'de 100 dirhem gümüşten kesilen akçe miktarını 1900 olarak vermiştir. Öztürk, 2002, s. 804. Tahminimizce bu tarih 1704 olmalıdır. Çünkü 1704 sikke tashihî fermanında çil akçeden bahsedilmiş ve çil akçenin 120'si bir guruşa rayiç sayılmıştır.

¹⁸ Kahire Darphanesi'nde eksik ayarlı altın para ve pâre darbu hakkındaki belgeler için bkz. Râşid, 2013, s. 530-531, 536-537; Mühimme/110/35/66/289; Mühimme/110/46/87/371; Mühimme/110/46/87/372; Mühimme/111/76/147/481; Mühimme/111/65/124/407; Mühimme/115/125/245/1076; Mühimme/115/132/259/1126; BOA, AE.SMST. II/1/11/1/1; Mühimme/111/140/275/967; Mühimme/110/177/349/1543; Mühimme/111/101/196/690. Eşrefi altının rayicine dikkat edilmesi hakkında Bağdad ve Şam'a da fermanlar gönderilmiştir. Sadaret Yazışmalarını Hâvî Bir Münşeât Mecmuası, 2015, s. 212-213, 288.

Avrupa gümüş madenleri işletilmeye başlanmış; bu madenlerden büyük gümüş paraların ilki ve Alman Taler'inin selefi olan 25,58 gram ağırlığındaki "gulden groschen" darp edilmiştir (Sahillioğlu, 1958, s. 149). Guruş (kuruş), gros veya groschen'den türetilmiştir ve büyük gümüş para anlamına gelmektedir (Sahillioğlu, 1989, s. 225). Amerikan gümüşünden darp edilen ve bütün dünyaya yayılan Avrupa'nın büyük boy gümüş sikkeleri 16. yüzyılın ortalarından itibaren Balkanlar üzerinden Osmanlı topraklarına da girmiştir (Pamuk, 2002, s. 458). Osmanlı topraklarında özellikle İspanyol kökenli riyal guruş ile Hollanda kökenli esedi guruş bulunuyordu (Sahillioğlu, 1958, s. 151; Sahillioğlu, 1995, s. 369). Osmanlı Devleti 1690 yılında ilk defa büyük boy gümüş sikke darp etti ve onun çerçevesinde yeni bir para birimi oluşturdu (Pamuk, 2017, s. 154). Tedavülde bulunan yabancı paralardan Osmanlı guruşlarına örnek olarak Polonya parası, zolota seçildi. Hesaplar ve kıymet takdirleri esedi ile fakat ödemeler zolota ile yapıyordu. Esedi 120 akçe, zolota 80 akçeye rayiçti. Yani zolota esedinin 2/3'si ağırlığındaydı (Sahillioğlu, 1965, s. 91).

1691'den sonra Osmanlı darphaneleri yeniden faaliyete geçirildi. Bu dönemde riyal guruş ve esedi guruşların üstündeki resimler silinerek (Kütükoğlu, 2018, s. 332) veya mevcut sikkelerin bir kısmı eritilerek Osmanlı guruş ve zolotası olarak yeniden darp ediliyor veya doğrudan üzerlerine yeni kalıplarla baskı yapılarak Osmanlı sikkeleri haline dönüştürülüyordu (Aykut, 1990, s. 730). Esedi standardında Osmanlı guruşlarının ilk darp edildiği tarih tam olarak bilinmemektedir. Kaynaklarda 1703 veya 1704 tarihi verilmektedir. Tahminimizce bu tarih 1704'dür. 1704 yılında (Sahillioğlu, 1965, s. 102 ve 329 nolu dipnot; Pamuk, 2017, s. 154; Pamuk, 2002, s. 458)¹⁹ yaklaşık 8 dirhem (25 gram) ağırlığında zolota guruşdan daha büyük Osmanlı guruşları ve bunun kesirleri üretilmeye başlandı. 1685'den beri uygulanmaya çalışılan²⁰ bir Osmanlı guruşunun 120 akçe=40 pâre kabul edildiği sistem (Pamuk, 2017, s. 154) bir düzene oturdu. Ayrıca zolota guruş darbı da devam etti. 1719 yılının kasım ayı başlarında çıkarılan bir fermanda yer alan rayiç listesinde zolota guruş "cedid zolota"²¹ adıyla 90 akçeye, atik zolota (Polonya zolotası) 88 akçeye; tuğralı cedid guruş 120 akçeye, 8,5 dirhem gelen atik esedi guruş ise 144 akçeye rayiç sayılmıştır (Mühimme/129/74/144/533; Mühimme/129/74/144/534).

1704 Yılı Sikke Tashihi ve Narhlar

Narh, mal ve hizmet fiyatlarında devletin tespit ettiği üst sınırdır (Kütükoğlu, 2006, s. 390). Osmanlı Devleti'nde her nesnenin değerinde satılması, alıcı veya satıcının zarara uğramaması, fakirin ezilmemesi ve düzenin sağlanması için çok eski tarihlerden itibaren narh uygulanmıştır. Kuraklık, sel, çekirge istilası, mevsimsel farklılıklar, savaşlar, para ayarının bozulması, sikkenin tağşişi ve tashihi gibi durumlarda fiyatlar yeniden ayarlanmıştır. Para ayarının bozulması ve sikke tağşişinde fiyatlar yükseltilmiş, sikke tashihi ise düşürülmüştür (Kütükoğlu, 1983, s. 4-11).

¹⁹ Ömerül Faruk Bölükbaşı Osmanlı guruşunun darp tarihini 1719 olarak vermektedir. Ancak 1704 yılında yapılan sikke tashihi ile çil akçenin 120'si bir guruşa, cedid pârenin 40'ı bir guruşa sabitlenmiştir. Aynı şekilde 1719 yılındaki rayiç listesinde de çil akçenin 120'sinin bir guruşa, sağ pârenin 40'ının bir guruşa rayiç olduğu belirtilmektedir. Mühimme/129/74/144/533; Mühimme/129/74/144/534; Ankara Ş.S./82/79/284; Balıkesir Ş.S./713/6/1/1; Rodosçuk (Ek belge:1 Tekirdağ) Ş.S./1633/159/2/2; Ankara Ş.S./82/53/196; Ankara Ş.S./82/54/197; Bölükbaşı, 2018, s.403-404, 406.

²⁰ 1685'de İstanbul Darphanesi'nde % 70 ayarında gümüş-bakır karışımından 1000 adedi 240 dirhem gelecek şekilde darp edilen pâre 3 akçeye rayiç sayılmıştı. Sahillioğlu, 1965, s. 70.

²¹ Yeni zolota guruşlara, "cedid zolota" denilmiştir. Pamuk, 2017, s. 154; BOA/İE.DRB./1/78/1/1; BOA/İE.DRB./1/78/2/1; BOA/İE.DRB./1/78/3/1; BOA/İE.DRB./1/78/4/1. Bu guruşlara, II. Süleyman zamanında darp edildiğinden "*Süleymani Zolota*" da denilmiştir. BOA/İE.DRB./1/78/1/1; BOA/İE.DRB./1/78/2/1; BOA/İE.DRB./1/78/3/1; BOA/İE.DRB./1/78/4/1. Zolota guruş 19-20 gr. civarında, Osmanlı guruşu ise 25-26 gr. civarındaydı. Pere, 1968, s. 173-203; II. Süleyman (1687-1691) ve II. Ahmed (1691-1695) dönemlerinde Osmanlı guruşu darp edilmemiştir. Fakat II. Mustafa 1701'de 8,2 dirhem (26,297 gr.) ağırlığında % 60 ayarında ve darphanece 105 akçe kıymet takdir edilen sikke darp ettirmiştir. Sahillioğlu, 1965, s. 106; Bazı kaynaklarda guruşun 1099/1687-88'de II. Süleyman'ın saltanatı döneminde basıldığı ve rayicinin 160 akçe olduğu yazılıdır. Mantran, 1990, s. 221; Belin, 1999, s. 122.

1704 yılı sikke tashihi öncesi para hususu karışıktır ve bu karışıklık narhlara da yansımıştır. Mesela Balıkesir’de 1689 yılının Mayıs ayında verilen narh kaydında 1 guruş 300 akçeye ve 60 pâre 1 guruşa rayiç²² sayılmıştır (Balıkesir Ş.S./706/2/2/2). Ankara’da 1691 Temmuz ayında 1 mankur 1 akçeye, 18 mankur 1 sümüne ve 11 sümün 1 guruşa rayiç²³ (Ankara Ş.S./71/5/4/15); aynı yılın eylül ayında ise 10 sümün 1 guruşa rayiç²⁴ (Ankara Ş.S./71/6/5/17); 22 Haziran 1692 tarihinde 10,5 sümün 1 guruşa, her bir sümün 22 akçeye ve 1 guruş 230 akçeye rayiç (Ankara Ş.S./72/96/396); 31 Ekim 1699 tarihinde 1 esedi guruş 200 akçeye rayiç²⁵; 8 Şubat 1700 tarihinde 1 guruş 240 akçeye rayiç (Ankara Ş.S./79/135/629); 8 Ağustos 1704 tarihinde ise çil ve cedid akçenin 120’si 1 guruşa, cedid pârenin 40’ı 1 guruşa ve her bir pâre 3 akçeye rayiç sayılmıştır²⁶.

29 Mayıs 1704 tarihli sikke tashihi fermanında; darphanede kesilmesi ferman buyrulan cedid paranın çoğalması, yaygınlaşması ve İbadullahın rahatı için züyuf, kırkık, kesik, maksus pâre ve akçenin kaldırılması ve bu tür parası olanlar rızalarıyla getirip yenisiyle değiştirmek istediklerinde kâl ve çañni tutulup, 100 dirhemi 70 ayarından eksik olan pârenin her 10,5 dirhemi için 10 dirhem cedid pâre verilip 70 ayarından noksan olur ise ayarı düzeltilip 70 hesabınca 10,5 dirhem olana 10 dirhem verilmek; hurda ve züyuf akçe dahi bundan böyle rayiç olmayıp Darphane-i Amire’de kesilen ve damgalanan çil akçenin 120’si 1 guruşa rayiç olmak üzere nizam verildiğine dair ferman gönderilmiştir. Yine aynı fermanla Anadolu’daki kazalarda reaya elinde bol miktarda maksus ve züyuf pâre bulunduğu, cizye vs. tekalif tahsildarları almayıp bu nedenle tahsis hususunun kesintiye uğradığı ve reyanın zorda kaldığı, bu nedenle her 110 dirhem züyuf pâreye 100 dirhem cedid pâre verilmek üzere değiştirmeleri ve tahsildarların dahi her ne kadar züyuf pâre toplarlarsa Darphane-i Amire’ye getirip değiştirmeleri emredilmiştir²⁷.

1704 yılı sikke tashihi fiyatları üzerindeki etkisini görebilmek için 1704 yılının hemen öncesi ve sonrasına ait narh fiyatlarını tespit etmeye çalıştık. Yaptığımız araştırma sonucunda Ankara, Kastamonu, Balıkesir, Tekirdağ (Rodosçuk), Afyon, Amasya ve Adana şehirlerine ait narh kayıtları bulabildik. Bu tashihi fiyatları nasıl etkilediği özellikle Ankara ve Kastamonu Şer’iyye Sicillerinde yer alan narhlarda kendini göstermektedir. Ankara’da 8 Ağustos 1704 tarihinde verilen narh kaydı ile 1703 narhı karşılaştırıldığında büyük bir fiyat düşüklüğü yapıldığı görülmektedir. Kastamonu’da da fiyatlar belirgin şekilde düşürülmüştür. Akçe 1699 yılında 100 dirhem gümüşten 2300 adet, 1704 yılında ise 1900 adet kesildiğinden akçenin değeri yükseltilmiş; ayrıca piyasadaki kırkık ve ayarı düşük paralar toplanarak, belirli bir standart üzerinden tekrar piyasaya sürüldüğünden fiyatlar düşürülmüştür.

Yaz ayları ve kış ayları arasında fiyat farkı olduğundan ilkbahar-yaz narhı ile sonbahar-kış narhını kendi arasında değerlendirdik. Tablolarda gösterilen rakamlar akçe cinsinden verilen fiyatlardır; miktarları ise

²² Pâre 5 akçe olur.

²³ Bir sümün 18 akçe, 1 guruş 198 akçe olur.

²⁴ Guruş 180 akçe olur.

²⁵ 31 Ekim 1699 tarihinde Ankara’da sarraç, bakkalbaşı, kasabbaşı, sofçular şeyhi, kuyuncubaşı, dellalbaşı vs. esnaf temsilcileri esedi guruş 200 akçeye, cedid mısır pârenin 40’ı 1 guruşa, ikişerlik 1 akçeye, 2 hurda akçe 1 akçeye rayiç olmak üzere narh verilmesine karar vermişler ve bunu mahkemede tasdik ettirmişlerdir. Ankara Ş.S./79/4/7.

²⁶ Sikke tashihi fermanı Ankara’ya ağustos ayında ulaşmıştır. Ankara Ş.S./82/79/284.

²⁷ Silahdar ve Raşid Mehmed Efendi, sikke tashihi fermanının tarihini 29 Mayıs 1704 olarak vermiştir. Ancak şer’iyye sicillerinde ferman tarihi Ankara’da 5 Temmuz, Tekirdağ’da 18 Temmuz, Balıkesir’de 19 Temmuzdur; fermanın mahkemeye ulaştığı tarih ise Tekirdağ’da 10 Temmuz, Ankara’da 5 Ağustos’tur; Balıkesir’de ise yazılmamıştır. Balıkesir Ş.S./713/6/1/1; Rodosçuk (Ek belge:1 Tekirdağ) Ş.S./1633/159/2/2; Ankara Ş.S./82/53/196; Ankara Ş.S./82/54/197; Silahdar, 2001, s. 664. Raşid Mehmed Efendi, sikke tashihi nedenini Mısır’da pârenin ayarının düşürülmesine bağlamakta, piyasada züyuf ve maksus pârelerin çoğaldığını, bu tür parası olanların, darphaneye getirip, ceyyid ü cedid pâre almalarından bahsetmektedir; ancak çil akçe ve guruşdan bahsetmemektedir. Raşid, 2013, s. 728-729. 12 Eylül 1704 tarihinde 100 dirhemde 70 ayarı bulunan pârenin her 11 dirhemine 10 dirhem cedid pâre verileceği belirtilmiştir. Ankara Ş.S./82/59/218.

kıyyedir. İstisnalar ise yanlarında parantez içinde gösterilmiştir. Bazı şehirlerde narhların tarihi yazılmamıştır; bu çeşit narhların tarihi diğer belgelerden çıkarılmıştır. Bazı şehirlerde ise 1704 sikke tashihiinden hemen sonra narh kaydı bulunamamış, bu şehirlerde 1705 ve 1706 narhlarına bakılmıştır. Yine bazı şehirlerde 1703 narhı da bulunamadığından 1702 ve 1701 narhlarına bakılmıştır. Ankara'da 1704 yılında uzun süre narh verilmeyen börek, çörek, mısır, nal takımları gibi maddelere de narh verildiğinden önceki narh tarihi fiyatların yanında parantez içinde gösterilmiştir. Dirhem “dir.”, adet “ad.”, kıyye “k.” şeklinde kısaltılmıştır. (bkz. Tablo 1-11).

Tablo-1: 1704 Yılı Sikke Tashihi Öncesi ve Sonrasında Et, Balık ve Sakatata Verilen Narh Fiyatları

YAZ											
ET, BALIK VE SAKATATLAR	ANKARA ²⁸		KASTAMONU ²⁹		BALIKESİR ³⁰			TEKİRDAĞ ³¹		AFYON ³²	
	1703	1704				Haz. 1704	1705				
Lahm-ı bakar (sığır eti)	10/8	5				3/2 pârre ³³					
Lahm-ı ganem (koyun eti)	18/16	10				6/4 pârre					
Lahm-ı keçi	14/12	7									
Lahm-ı Eflak							9				
Baş ve ayak	5	3									
Ciğer	5	3									
Kuyruk	20	12									
KIŞ											
	ANKARA		KASTAMONU		BALIKESİR			TEKİRDAĞ		AFYON	
	1702	1704	1701	1705	1703/1704	Ekim 1704	1705	1703	1705	1701	1705
Lahm-ı bakar	10/12	6	9	5/7/6	2 pârre	6	6	6	6	5/6	4/5

²⁸ Ankara Ş.S./81/4/3-4/24-27; Ankara Ş.S./82/79/284. Yaz ve kış narhı aynı belgelerde yer almaktadır. Bu nedenle kış narhlarına tekrar dipnot düşülmemiştir.

²⁹ Kastamonu'da 1704 Ağustosunda, yani tashihten hemen sonra verilen narh kaydı yazı silik olduğundan okunamamıştır. Kastamonu Ş.S./15/115/1-2/1. Kastamonu'da 1704 yılı haziran ayında sığır etinin kıyyesi 12, temmuz ayında 10 akçedir. Koyun eti ise şubat ayında 30, haziran ayında 24, temmuz ayında 20 akçedir. Kastamonu Ş.S./13/90/1; Kastamonu Ş.S./16/40/104-105/1; Kastamonu Ş.S./10/61/171-172/1.

³⁰ Balıkesir Ş.S./712/102/1/1; Balıkesir Ş.S./713/2/2/1; Balıkesir Ş.S./713/2/1/3.

³¹ Rodoscuk (Tekirdağ) Ş.S./1632/3/1-2/1; Rodoscuk (Tekirdağ) Ş.S./1634/82/2/1.

³² Afyon Ş.S./527/47/45/194; Afyon Ş.S./530/106/417.

³³ Bir pârre 3 akçeye rayiçtir.

Lahm-ı ganem	18/20	12	18/20/ 22/26/ 24	10/15/ 12	4/5/5,5 pâre	4 pâre	12	12	12	10/ 12	9
Lahm-ı keçi	14/16	9	16	8/10	3,5 pâre	10	8	8	8	8/10	7
Kuyruk			32/36	19						15/ 12	12/14
Ciğer							3				2
Munbar							2				
Baş ve paça							6				2
Gürde (böbrek)											120 dir.
Arka basdıması								16	12		
Kara basdıması								12	10		
İnek basdıması										22	20
Kebir uskumru balığı								1 (1 ad.)	1 (1 ad.)		
Sagır uskumru balığı								1 (2 ad.)	1 (2 ad.)		
Morina balığı								14	12		
Salamura morina balığı								12	14		
Balık										3	4

Koyun, keçi ve sığır etine bazı yıllar ilkbahar, yaz, sonbahar ve kış ayları olmak üzere yılda dört defa narh verilmiştir. Mevsimler arasında 1-2 akçelik fark vardır. İlkbahar-yaz aylarında fiyatları daha düşüktür. Ankara, Kastamonu ve Afyon'da 1704 yılı sikke tashihiinden sonra sığır, koyun ve keçi etinin fiyatı % 33 ile % 50 arasında düşürülmüştür. Baş-ayak, ciğer ve kuyruk etinin fiyatı ise Ankara ve Kastamonu'da % 40 ile % 47 oranında düşürülmüştür. Balıkesir ve Tekirdağ'da tashih öncesi ve sonrasında fiyatlarının değişmediği ve düşük olduğu görülmektedir. Mesela Ankara'da kış aylarında verilen narha göre sığır eti tashih öncesinde 10/12 akçe, tashih sonrasında 6 akçe iken; Balıkesir ve Tekirdağ'da hem tashih öncesinde hem de tashih sonrasında 6 akçedir. Afyon'da ise tashih sonrası düşüş olmakla birlikte, tashih öncesi ve tashih sonrasında fiyat farkı azdır. Mesela keçi etinin kıyyesi tashih öncesinde 8/10 akçe iken, tashih sonrasında 7 akçeye düşürülmüştür (bkz. Tablo-1).

Tablo-2: 1704 Yılı Sikke Tashihi Öncesi ve Sonrasında Unlu Mamullere Verilen Narh Fiyatları

YAZ											
UNLU MAMULLER	ANKARA ³⁴		KASTAMONU ³⁵		BALIKESİR ³⁶			TEKİRDAĞ ³⁷		AFYON ³⁸	
	1703	1704				Haz. 1704	1705			1702	
Nan-ı aziz	150	234				135	145/ 140/ 130			150	
Börek	31 (1699)	59									
Çörek	55 (1693)	117									
Yağlı kâhî		83									
Çarşı ekmeği										170/ 200	
Mahalle ekmeği										190/ 220	
KIŞ											
	ANKARA		KASTAMONU		BALIKESİR			TEKİRDAĞ		AFYON	
			1701	1705	1703	Ekim 1704	1705	1703	1705		1705
Nan-ı aziz (ekmek)			90/80	140	140/ 160	230/ 190	145/ 140	100/ 90	110/ 80		
Börek			24 (k.)	14 (k.)							
Etlî börek						80	35				
Merdane börek								30	30		

³⁴ Ankara Ş.S./73/5/3/21; Ankara Ş.S./78/100/442; Ankara Ş.S./81/4/26; Ankara Ş.S./82/79/284.

³⁵ Kastamonu Ş.S./10/61/171-172/1; Kastamonu Ş.S./16/40/104-105/1.

³⁶ Balıkesir Ş.S./712/102/1/1; Balıkesir Ş.S./713/2/2/1; Balıkesir Ş.S./713/2/1/3.

³⁷ Rodosçuk (Tekirdağ) Ş.S./1632/3/1-2/1; Rodosçuk (Tekirdağ) Ş.S./1634/82/2/1.

³⁸ Afyon Ş.S./527/47/45/194; Afyon Ş.S./530/106/417.

Çörek			60/80/ 66	120/ 100			80				
Yağlı çörek								40	40		
Kaba çörek											120
Katmer çörek								30	30		
Kâhî					60	90					
Yağlı kâhî			30/40	63			25				
Tabe kâhî								12 (k.)	12 (k.)		
Nan-ı somun			100/ 110	170							
Yağlı güzelce			30	63							
Nohudlu simit								50	50		
İstanbul işi simit								40	40		
Ekşi maya halka								40	40		

Ekmek, börek, çörek, kâhî gibi unlu mamullerin fiyatı dirhemleri (ağırlıkları) artırılıp azaltılmak suretiyle ayarlanırdı. Fiyatları hep 1 akçe idi. Ankara’da çöreğe 1693’den, böreğe ise 1699’dan 1704 yılına kadar narh verilmemiştir. 1704 yılında verilen narhlarda ise dirhemleri % 56 ile % 112 arasında artırılmıştır. Kastamonu’da tashihten sonra ekmek, börek, çörek, yağlı kâhî, somun ekmek, yağlı güzelce, kısacası narh verilen bütün unlu mamullerin dirhemi artırılmıştır. Balıkesir’de kış aylarında verilen narhlarda tashihten sonra ekmeğin dirhemi artırılmış; ancak sonra tekrar düşürülmüştür. Tekirdağ’da ise tashihten önce ve sonrasında dirhemleri neredeyse aynıdır (Tabloda dirhemleri gösterilmiştir bkz. Tablo-2).

Tablo-3: 1704 Yılı Sikke Tashihi Öncesi ve Sonrasında Baklagillere Verilen Narh Fiyatları

YAZ										
BAKLAGİLLER	ANKARA ³⁹		KASTAMONU ⁴⁰		BALIKESİR ⁴¹		TEKİRDAĞ ⁴²		AFYON ⁴³	
	1701	1704				Haz. 1704	1705			
Nohut	6	3								

³⁹ Ankara Ş.S./80/5/30-31; Ankara Ş.S./82/79/284; Ankara Ş.S./79/135/629; Ankara Ş.S./76/6/16.

⁴⁰ Kastamonu Ş.S./10/61/171-172/1; Kastamonu Ş.S./16/40/104-105/1.

⁴¹ Balıkesir Ş.S./712/102/1/1; Balıkesir Ş.S./713/2/2/1; Balıkesir Ş.S./713/2/1/3.

⁴² Rodosçuk (Tekirdağ) Ş.S./1632/3/1-2/1; Rodosçuk (Tekirdağ) Ş.S./1634/82/2/1.

⁴³ Afyon Ş.S./527/47/45/194; Afyon Ş.S./530/106/417.

Pirinç	14/16	10				3 pâre					
Hınta (buğday)							120 (kilesi)				
KIŞ											
	ANKARA		KASTAMONU		BALIKESİR			TEKİRDAĞ		AFYON	
		1704	1701	1705	1703, Şubat 1704	Ekim 1704	1705	1703	1705	1701	1705
Nohut	8 (1700)	4	10	4			70 (kilesi)	6	6	3	3/4
Uruş Pirinci	18 (1695)	9									
Beğpazan pirinci	16 (1695)	8									
Saz pirinç			24/20	10							
Boyabad pirinç			16	8							
Pirinç					3/3,5 pâre	3 pâre	9				
Zenbil pirinç								11	10	10	11
Dökme pirinç								10	8	9	8/10
Mercimek								4	4		
Bulgur								4	4		
Aşluk buğday								4	4		

Ankara ve Kastamonu'da tashihten sonra nohut ve pirinç fiyatları % 29 ile % 60 arasında düşürülmüştür. Ancak Balıkesir, Tekirdağ ve Afyon'da tashihi öncesi ve sonrası arasında pek bir fark yoktur ve düşüktür. Mesela Ankara'da nohut 1700 yılında 8 akçe iken 1704'te 4 akçeye düşürülmüş; ancak Tekirdağ'da 1703'te ve 1705'te 6 akçe; Afyon'da 1701'de 3 akçe 1705'te 3/4 akçedir (bkz. Tablo-3).

Tablo-4: 1704 Yılı Sikke Tashihî Öncesi ve Sonrasında Yağlara Verilen Narh Fiyatları

YAZ											
YAĞLAR	ANKARA ⁴⁴		KASTAMONU ⁴⁵		BALIKESİR ⁴⁶			TEKİRDAĞ ⁴⁷		AFYON ⁴⁸	
	1703	1704								1701	
Revgan-ı bezir	32 (1702)	20									
Revgan-ı şergun (susam yağı)	48/44	28									
Şem'î revgan	32	20									
Revgan-ı zeyt	72/64	36									
Sade yağ	48	30									
İç yağı										12/10	
KIŞ											
	ANKARA		KASTAMONU		BALIKESİR			TEKİRDAĞ		AFYON	
	1703	1704	1701	1705	1703	Ekim 1704	1705	1703	1705	1701	1705
Revgan-ı bezir	36/40 (1701)	18/20		30				20	12		
Revgan-ı sade	66 (1701)	34	60	36	4 sümtün	12 pâre	40/30	30	30	32	32
Revgan-ı şergun	52	28			7/8 pâre	18	20	27	22	24	24/22
Şem'î revgan	36/40 (1701)	24	48	25	10 pâre			24	18	24	23
Revgan-ı zeyt	56	36	60	32	8 pâre	16 akçe/6 pâre	18	30	20	28	28

⁴⁴ Ankara Ş.S./81/4/3-4/24-27; Ankara Ş.S./82/79/284; Ankara Ş.S./80/5/30-31; Ankara Ş.S./76/6/16.

⁴⁵ Kastamonu Ş.S./10/61/171-172/1; Kastamonu Ş.S./16/40/104-105/1.

⁴⁶ Balıkesir Ş.S./712/102/1/1; Balıkesir Ş.S./713/2/2/1; Balıkesir Ş.S./713/2/1/3.

⁴⁷ Rodosçuk (Tekirdağ) Ş.S./1632/3/1-2/1; Rodosçuk (Tekirdağ) Ş.S./1634/82/2/1.

⁴⁸ Afyon Ş.S./527/47/45/194; Afyon Ş.S./530/106/417.

İç yağı	21 (1695)	12									14/10
Kuyruk yağı			48	30							
Kebab yağı										24	22
Ham yağ											10

Tashihten sonra Ankara, Kastamonu, Balıkesir ve Tekirdağ'da yağların neredeyse tamamının fiyatı düşürülmüştür. Afyon'da ise farklı bir durum vardır. Tashihten sonra revgan-ı şergun, şem'î revgan ve kebab yağında 1-2 akçelik bir düşüş yaşanmış; sade yağ ve zeytin yağı fiyatı ise aynı kalmıştır. Afyon'da tashihten önce de yağ fiyatları düşüktür (bkz. Tablo-4).

Tablo-5: 1704 Yılı Sikke Tashihi Öncesi ve Sonrasında Bal, Pekmez ve Helvaya Verilen Narh Fiyatları

YAZ											
BAL, PEKMEZ VE HELVA ÇEŞİTLERİ	ANKARA ⁴⁹		KASTAMONU ⁵⁰		BALIKESİR ⁵¹			TEKİRDAĞ ⁵²		AFYON ⁵³	
	1703	1704								1701	
Bademli bal helvası	36 (1702)	36									
Bademi helva										32	
Pekmez helvası	36	24									
Ramazan helvası										24	
İzmir balı	36 (1701)	20									
KIŞ											
	ANKARA		KASTAMONU		BALIKESİR			TEKİRDAĞ		AFYON	
	1703	1704	1701	1705	1703	Ekim 1704	1705	1703	1705	1701	1705
Beğpazarı pekmezi	14 (1701)	12									

⁴⁹ Ankara Ş.S./81/4/3-4/24-27; Ankara Ş.S./82/79/284; Ankara Ş.S./80/5/30-31; Ankara Ş.S./79/135/629.

⁵⁰ Kastamonu Ş.S./10/61/171-172/1; Kastamonu Ş.S./16/40/104-105/1.

⁵¹ Balıkesir Ş.S./712/102/1/1; Balıkesir Ş.S./713/2/2/1; Balıkesir Ş.S./713/2/1/3.

⁵² Rodosçuk (Tekirdağ) Ş.S./1632/3/1-2/1; Rodosçuk (Tekirdağ) Ş.S./1634/82/2/1.

⁵³ Afyon Ş.S./527/47/45/194; Afyon Ş.S./530/106/417.

Şehir pekmezi	12 (1701)	10									
Pekmez						4 pâre	18				
Şehir balı	40	24						24	15	26	30
İzmir balı	44 (1700)	24									
Asel Rumili			56	20							
Eflak aseli								18	12		
Sahil balı										22	20
Asel						7 pâre	15				
Cevizli helva			36	19/22							
Cevizli asel helvası								30	14		
Cevizli pekmez helvası								16	8		
Zülbiye helvası (yerli asel)				32							
Sisam helvası						7 pâre					
Ramazan helvası							22	30	22		28/22
Kaba helva										14	14
Tel helva										24	20/22/ 18
Tahin helva										20	

Tashihten sonra Ankara, Kastamonu ve Tekirdağ'da helva, bal ve pekmez fiyatları % 14 ile % 64 arasında düşürülmüştür (bkz. Tablo-5).

Tablo-6: 1704 Yılı Sikke Tashihi Öncesi ve Sonrasında Çerezlere Verilen Narh Fiyatları

YAZ											
ÇEREZLER	ANKARA ⁵⁴		KASTAMONU ⁵⁵		BALIKESİR ⁵⁶			TEKİRDAĞ ⁵⁷		AFYON ⁵⁸	
	1703	1704								1701	
Leblebi	10 (1702)	5									
Kestane										5	
KIŞ											
	ANKARA		KASTAMONU		BALIKESİR			TEKİRDAĞ		AFYON	
	1703	1704	1701	1705	1703	Ekim 1704	1705	1703	1705	1701	1705
Badem	110/60 (1700)	40		40			30			28/30	30
Badem içi								40	37		
Ceviz	20 ad. (1695)	30 ad.						25 ad.	30 ad.		
Köfter ⁵⁹	16/14 (1695)	12		18				14	14		
Sucuk	18 (1701)	16									
Ceviz sucuğu										14	
Badem sucuğu										20	
Zerdali kuruşu	16 (1699)	6/7						6	6	6	5
Vişne kuruşu								15	15		
Armut kuruşu								6	6	6	6/5

⁵⁴ Ankara Ş.S./81/4/3-4/24-27; Ankara Ş.S./82/79/284; Ankara Ş.S./80/5/30-31; Ankara Ş.S./76/6/16; Ankara Ş.S./79/135/629; Ankara Ş.S./78/100/442.

⁵⁵ Kastamonu Ş.S./10/61/171-172/1; Kastamonu Ş.S./16/40/104-105/1.

⁵⁶ Balıkesir Ş.S./712/102/1/1; Balıkesir Ş.S./713/2/2/1; Balıkesir Ş.S./713/2/1/3.

⁵⁷ Rodosçuk (Tekirdağ) Ş.S./1632/3/1-2/1; Rodosçuk (Tekirdağ) Ş.S./1634/82/2/1.

⁵⁸ Afyon Ş.S./527/47/45/194; Afyon Ş.S./530/106/417.

⁵⁹ Köfter; üzüm şirasından yapılan kalın pestildir.

Kızılçık kurusu											26
Pişmiş kestane	12 (1699)	7									
Kestane										5	
Bursa kestane						5	7	9	6		
Simav kestanesi						10					
Karadeniz kestanesi								6	4		
Leblebi			14	8	2 pâne	2 pâne	5	12	12	5/6	7/5/6
Fındık			14/12	8	3 pâne		9	10	8	14	12
Kuru üzüm			14/20	12							
Tatlı pestil								12	10		
Ekşi pestil								10	8		
Pestil											8

Ankara'da leblebi, badem, ceviz, sucuk, zerdali kurusu ve pişmiş kestane fiyatları bir önceki narha göre % 11 ile % 64 arasında düşürülmüştür. Kastamonu'da leblebi, fındık ve kuru üzüm fiyatları düşürülmüştür. Tekirdağ'da bazı ürünlerde 1-3 akçelik bir düşüş vardır, bazıları ise aynıdır. Afyon'da ise fiyatlar değişkendir (bkz. Tablo-6).

Tablo-7: 1704 Yılı Sikke Tashihi Öncesi ve Sonrasında Sebze ve Meyvelere Verilen Narh Fiyatları

YAZ											
SEBZE VE MEYVELER	ANKARA ⁶⁰		KASTAMONU ⁶¹		BALIKESİR ⁶²			TEKİRDAĞ ⁶³		AFYON ⁶⁴	
	1703	1704					1705			1701	
Patlıcan	4 ad.	10 ad.					50 ad.				
Kabak	1 k. 2 akçe	2 k. 1 akçe									
Şami hıyarı	3 ad.	8 ad.									

⁶⁰ Ankara Ş.S./81/4/3-4/24-27; Ankara Ş.S./82/79/284; Ankara Ş.S./80/5/30-31; Ankara Ş.S./79/135/629; Ankara Ş.S./78/100/442.

⁶¹ Kastamonu Ş.S./10/61/171-172/1; Kastamonu Ş.S./16/40/104-105/1.

⁶² Balıkesir Ş.S./712/102/1/1; Balıkesir Ş.S./713/2/2/1; Balıkesir Ş.S./713/2/1/3.

⁶³ Rodosçuk (Tekirdağ) Ş.S./1632/3/1-2/1; Rodosçuk (Tekirdağ) Ş.S./1634/82/2/1.

⁶⁴ Afyon Ş.S./527/47/45/194; Afyon Ş.S./530/106/417.

Soğan	2	1					1,5			1 (300 dir.)	
Sade sarımsak	12 (1699)	5									
Saplı sarımsak	6/8 (1699)	3									
Kuru sarımsak										10	
Hasan Dede karpuzu	4/3 (1701)	2									
Şehir karpuzu		1									
Kavun	4/3/2	3/2/1									
Kapulu üzümü	14	8/5									
Keşanus üzümü	6 (1702)	4									
Siyah üzüm	12/14	7									
KIŞ											
	ANKARA		KASTAMONU		BALIKESİR			TEKİRDAĞ		AFYON	
		1704	1701	1705	1703	Ekim 1704	1705	1703	1705	1701	1705
Büryan soğan		14									
Soğan	6 (1700)	1,5	3/2	1,5	3	1 pâre (2 k.)	2			1 (300 dir.)	3/2 (400 dir.)
Arpacık soğan								3	2		
Kaba soğan								2	1		
Sarımsak	8 (1702)	10/8					10				
Kuru sarımsak										8	16
Taze sarımsak							2				
Lahana	3 (1702)	2								1 (1,5 k.)	

Havuç	2 (1701)	1									
Havuç bağ	8 ad. (1701)	10 ad.									
Aş inciri	12 (1702)	7									
Siyah üzüm	10/14 (1702)	7				2 pâre					
Elleme rezaki üzüm								15	14		
Çubla rezaki üzüm							10	12	12		
Elleme İzmir siyahı								10	9		
Edremid siyah üzüm								8	8		
Kızıl üzüm											8
Denizli üzümü										5/6	
İncir				12	2 pâre		7				8/12
Lop incir								10	10		
Sarça incir								8	8		
Elma						4	6			5	3
Sinop elması								6	4		
Üzüm						1 pâre (2 k.)					5
Patlıcan						5 ad.					
Nar											8
Nar İzmir								12	10		
Erik										4	
Kızılcık										4/6	

Ankara'da tashihten sonra sebze ve meyve fiyatları da değişik oranlarda düşürülmüştür. Tekirdağ'da bazılarının fiyatı düşürülmüş, bazılarının ise aynı kalmıştır. Patlıcan, hıyar ve havuç gibi sebzelerin fiyatları adetleri artırılıp azaltılmak suretiyle ayarlandığından, fiyatları hep bir akçeydi. Tashihten sonra bunların bir akçe ile alınabilecek miktarı artırılmıştır (bkz. Tablo-7).

Tablo-8: 1704 Yılı Sikke Tashihi Öncesi ve Sonrasında Diğer Gıdalara Verilen Narh Fiyatları

YAZ											
DİĞER GIDALAR	ANKARA ⁶⁵		KASTAMONU ⁶⁶		BALIKESİR ⁶⁷			TEKİRDAĞ ⁶⁸		AFYON ⁶⁹	
		1704								1701	
Ağda	20 (1701)	16									
Nişasta	24 (1701)	12									
Tuz	2 (k.) (1697)	24 (kilesi)									
Üzüm turşusu										12	
Kahve										14	
KIŞ											
	ANKARA		KASTAMONU		BALIKESİR			TEKİRDAĞ		AFYON	
	1703	1704	1701	1705	1703	Ekim 1704	1705	1703	1705	1701	1705
Ağda	28	16	34	18						6/7	9/11/6
Tavşanlı ağdası										10	12
Nişasta	24 (1693)	12	18	12						16	16
Sirke		5	9	4				3	3		5
Yerli peynir	16 (1700)	10									
Yerli kaşkaval ⁷⁰								24	18		18/24

⁶⁵ Ankara Ş.S./80/5/30-31; Ankara Ş.S./77/4-5/21-24; Ankara Ş.S./73/5/3/21; Ankara Ş.S./79/135/629; Ankara Ş.S./82/79/284.

⁶⁶ Kastamonu Ş.S./10/61/171-172/1; Kastamonu Ş.S./16/40/104-105/1.

⁶⁷ Balıkesir Ş.S./712/102/1/1; Balıkesir Ş.S./713/2/2/1; Balıkesir Ş.S./713/2/1/3.

⁶⁸ Rodosçuk (Tekirdağ) Ş.S./1632/3/1-2/1; Rodosçuk (Tekirdağ) Ş.S./1634/82/2/1.

⁶⁹ Afyon Ş.S./527/47/45/194; Afyon Ş.S./530/106/417.

Eflak kaşkaval								15	14		
Tulum peyniri								12	10		
Çoban peyniri										16	12
Yağsız peynir										8	
Yumurta	2 ad. (1693)	2 ad.									
Zağfiran		6 (dir.)									
Tuz			3	1,5			2			1 (400 dir.)	1
Eflak tuzu								3	3		
Beyaz tuz								48 (kilesi)	36 (kilesi)		
Siyah tuz								40 (kilesi)	30 (kilesi)		
Kışnih ⁷¹			32	30						20	25
Boza			1 (150 dir.)	1 (200 dir.)							
Biber						1 pâre (8 dir.)	3 (8 dir.)				
Döğülmüş kahve						1 pâre (6 dir.)					
Havyar ⁷²								150	80		
Sızma zeytin								18	18		
Yağlı zeytin								12	12		
Kara zeytin								6	6	8	
Anason								12	12		
Kimyon Mısri								20	18		
Kimyon Anadolu								18	16		

⁷⁰ Kaşkaval; yayvanca ve kalın, tekerlek şeklinde peynirdir.

⁷¹ Kışniş, kışnih; maydanozgillerden senelik, otsu bir bitki olup, daha çok şekerlilik, likör sanayi ve tıpta kullanılırdı.

⁷² Havyar; balık yumurtasıdır.

Tahin											18/16
Üzüm turşusu											6

Tashihten sonra Ankara'da ağda, nişasta, yerli peynir; Kastamonu'da ağda, nişasta, sirke, tuz, kişniş, boza; Tekirdağ'da yerli kaşkaval, Eflak kaşkaval, tulum peyniri, beyaz tuz, siyah tuz, havyar ve kimyon fiyatları düşürülmüş; diğer fiyatlar aynı kalmıştır. Afyon'da ise fiyatlar değişkendir (bkz. Tablo-8).

Tablo-9: 1704 Yılı Sikke Tashihi Öncesi ve Sonrasında Nal Çeşitlerine Verilen Nahr Fiyatları

YAZ											
NAL ÇEŞİTLERİ	ANKARA ⁷³		KASTAMONU ⁷⁴		BALIKESİR ⁷⁵			TEKİRDAĞ ⁷⁶		AFYON ⁷⁷	
		1704									
Kara sığır nalı	44 (1698) (157 dir.)	26 (157 dir.)									
Macar nalı	54 (1698) (200 dir.)	34 (200 dir.)									
Merkep nalı	27 (1701) (150 dir.)	18									
Camus nalı	64 (1698) (200 dir.)	38 (250 dir.)									
Fars nalı ve katır nalı	54 (1701)	36									
KIŞ											
	ANKARA		KASTAMONU		BALIKESİR			TEKİRDAĞ		AFYON	
			1701	1705	1703	Ekim 1704	1705	1703	1705		1705
Ham delinmedik nal			14 sümün (batmanı)	1 guruş (batmanı)							
Macar nalı				30							
Merkep nalı			28/24/30	12	7 pâre	5 pâre	15	19	21		20

⁷³ Ankara Ş.S./80/5/30-31; Ankara Ş.S./78/100/442; Ankara Ş.S./82/79/284.

⁷⁴ Kastamonu Ş.S./10/61/171-172/1; Kastamonu Ş.S./16/40/104-105/1.

⁷⁵ Balıkesir Ş.S./712/102/1/1; Balıkesir Ş.S./713/2/2/1; Balıkesir Ş.S./713/2/1/3.

⁷⁶ Rodosçuk (Tekirdağ) Ş.S./1632/3/1-2/1; Rodosçuk (Tekirdağ) Ş.S./1634/82/2/1.

⁷⁷ Afyon Ş.S./527/47/45/194; Afyon Ş.S./530/106/417.

Camus nalı			50	25				60	80		32
Kara siğir nalı			30	15				30	40		16
Katır nalı			44/56/ 52/58	25				36	32		
Fars nalı ve katır nalı				30							
At nalı						10 päre		38	42		36

Tashihten sonra nal fiyatları, Ankara ve Kastamonu'da % 33 ile % 60 arasında düşürülmüş; Tekirdağ'da ise katır nalı dışındakilerin fiyatı yükseltilmiştir (bkz. Tablo-9).

Tablo-10: 1704 Yılı Sikke Tashihi Öncesi ve Sonrasında Sabuna Verilen Nalın Fiyatları

YAZ											
SABUNLAR	ANKARA ⁷⁸		KASTAMONU ⁷⁹		BALIKESİR ⁸⁰			TEKİRDAĞ ⁸¹		AFYON ⁸²	
		1704					1705				1705
Arab sabunu	24 (1698)	9									24
İzmir sabunu							24				
Halep sabunu	72 (1702)	40									
KIŞ											
	ANKARA		KASTAMONU		BALIKESİR			TEKİRDAĞ		AFYON	
			1701	1705	1703, Şubat 1704	Ekim 1704	1705	1703	1705	1701	1705
Halep sabunu			96	36							
Halımbraç sabunu			28	18							
Arab sabunu				8						24	
İzmir sabunu					10/12	9/8	26	30	28	30	30/28

⁷⁸ Ankara Ş.S./78/100/442; Ankara Ş.S./80/5/30-31; Ankara Ş.S./82/79/284.

⁷⁹ Kastamonu Ş.S./10/61/171-172/1; Kastamonu Ş.S./16/40/104-105/1.

⁸⁰ Balıkesir Ş.S./712/102/1/1; Balıkesir Ş.S./713/2/2/1; Balıkesir Ş.S./713/2/1/3.

⁸¹ Rodosçuk (Tekirdağ) Ş.S./1632/3/1-2/1; Rodosçuk (Tekirdağ) Ş.S./1634/82/2/1.

⁸² Afyon Ş.S./527/47/45/194; Afyon Ş.S./530/106/417.

					pâre	pâre						
Trablus sabunu											50	44

Tashihten sonra sabun fiyatları beş şehirde de düşürülmüştür; ancak Ankara ve Kastamonu'da düşüş miktarı daha fazladır (bkz. Tablo-10).

Tablo-11: 1704 Yılı Sikke Tashihi Öncesi ve Sonrasında Diğer Mallara Verilen Narh Fiyatları

YAZ											
DİĞER MALLAR	ANKARA ⁸³		KASTAMONU ⁸⁴		BALIKESİR ⁸⁵			TEKİRDAĞ ⁸⁶		AFYON ⁸⁷	
		1704									
İkisi bir leğen		3 ad.									
Dördü bir leğen		6 ad.									
Ham demir	60/54 (1692)	26 (k.)									
Kebir testi	7 (1702)	3									
Vasat testi	4 (1701)	2									
Sagir testi	2 (1697)	1									
İbrik	2 (1702)	1									
Mismar piştuvan	64 (1698)	32									
Mismar sağış	10 (1697)	1									
Penbe (pamuk)		36									
KIŞ											
	ANKARA		KASTAMONU		BALIKESİR			TEKİRDAĞ		AFYON	
	1703	1704	1701	1705	1703	Ekim 1704	1705	1703	1705	1701	1705

⁸³ Ankara Ş.S./80/5/30-31; Ankara Ş.S./72/95-96/395-396; Ankara Ş.S./78/100/442; Ankara Ş.S./77/4-5/21-24; Ankara Ş.S./82/79/284.

⁸⁴ Kastamonu Ş.S./10/61/171-172/1; Kastamonu Ş.S./16/40/104-105/1.

⁸⁵ Balıkesir Ş.S./712/102/1/1; Balıkesir Ş.S./713/2/2/1; Balıkesir Ş.S./713/2/1/3.

⁸⁶ Rodosçuk (Tekirdağ) Ş.S./1632/3/1-2/1; Rodosçuk (Tekirdağ) Ş.S./1634/82/2/1.

⁸⁷ Afyon Ş.S./527/47/45/194; Afyon Ş.S./530/106/417.

Şem'î asel								160	120		
Penbe			92/96/88	38/40							
Atılmış penbe								50	50		
Atılmamış penbe								36	36		
Padavra enseri ⁸⁸			72/68/60	26/30							
Sağış enseri			20/16 (100 ad.)	9/10 (100 ad.)							
Ham demir					6 pârê	5 pârê	15	14	11		
Hınna						4 pârê	12				
Yaprak hınna								12	10		
Kumlu hınna								10	8		
Balçık hınna								10	10		
Dane hınna								14	12		
Kaba hınna										16	16
Toprak hınna										8	8
İbrişim						4 (dir.)	4 (dir.)				
İpek						3,5 (dir.)	3,5 (dir.)				
İstanbul ipliği kül						1 pârê	3				
Simav ketanı							12				
Karakız ketanı						5 pârê	15				
Frenk çeliği						1 pârê (10		80	60		

⁸⁸ Padavra; kiremit altına çatı örtüsü yapılan ince tahtadır. İkinci bir anlamı ise kutucuların kullandıkları kolay bükülen ince çam tahtasıdır. Şemseddin Sami, 2012, s. 275. Enser (ekser, eğser); demir çivi, mısır, mih demektir. Şemseddin Sami, 2012, s. 121; Kütükoğlu, 1984, s. 178.

						dir.)					
Kaba çelik						1 pâre (20 dir.)					
Kalay								120	140		
Katran								8	8		
Çıra								3	3		
Mismar arka								30 (k.)	24 (k.)		
Mismar lofça								27 (100 ad.)	26 (100 ad.)		
Mismar Samako lofça								27 (k.)	27 (k.)		
Mismar tahta								12 (100 ad.)	10 (100 ad.)		
Mismar sağış								20 (100 ad.)	20 (100 ad.)		
Mismar mertek ⁸⁹								12 (100 ad.)	12 (100 ad.)		
Mismar yolma								8 (100 ad.)	8 (100 ad.)		
Mismar padavra								7 (100 ad.)	7 (100 ad.)		
Mismar şişe								27 (1000 ad.)	27 (1000 ad.)		
Şair yem (arpa)								9	9		
Saman								1	1		
Otluk								2	2		
Hatab (Odun)								1 (2 k.)	1 (2 k.)		

1704 yılı sikke tashihiinden sonra Ankara'da daha önceleri pek narh verilmeven leğen, testi, ibrik, mismar ve penbeye de narh verilmiştir. Önceki narhlarla karşılaştırıldığında fiyatlarının tashihten sonra büyük oranda düşürüldüğü görülmektedir. Kastamonu'da ise penbe, padavra enseri ve sağış enserinin fiyatı büyük

⁸⁹ Mertek; Dört köşeli kereste ağacıdır. Şemseddin Sami, 2012, s. 1021.

oranda düşürülmüştür. Balıkesir’de şem’î asel ve Tekirdağ’da frenk çeliği ile kalay dışında, tashihi öncesi ve sonrasında pek bir fark yaşanmamıştır (bkz. Tablo-11)⁹⁰.

Amasya’da 1701, 1702 ve 1707 yıllarına ait narhlar incelenmiştir. 1701 ve 1702 yılı narhı pâre ile 1707 yılı narhı ise akçe, sağ akçe ve pâre ile tespit edilmiştir. Amasya’da koyun eti 1701 kışında 6 pâre ve 1702’de 6,5 pâre iken; 1707 kışında 9 sağ akçedir. Keçi eti 1701’de 5,5 pâre, 1702’de 6 pâre iken; 1707’de 8/9 sağ akçeye düşürülmüştür. Bunun dışında Amasya’da 1704 ve sonrası kış narhı, 1704 yılı öncesi ise yaz narhı bulamadığımızdan karşılaştırma yapamıyoruz. Ancak tashihten önce fiyatların yüksek olduğunu söyleyebiliriz (Amasya Ş.S./23/3/2/1; Amasya Ş.S./25/2/2/1).

Adana’da tarihsiz olan ancak diğer belgelerden 1702/1703 ile 1704/1705 tarihlerine ait olduğunu çıkardığımız narhlar sümün ve akçe ile verilmiştir. Ancak sümünün rayici verilmemiştir. Ayrıca pek çok ürün 120 dirhem hesabı ile verildiği için karşılaştırma yapamıyoruz (Adana Ş.S./3/62/1; Adana Ş.S./105/5/1).

Sonuç

Osmanlı Devleti’nde fiyatları etkileyen en önemli unsur sikke tashihleridir. Piyasada kırpık ve ayarı düşük akçeler çoğalınca, bunlar toplanır ve standartlaştırılarak tekrar piyasaya sürülürdü; buna sikke tashihi denirdi. Akçenin kıymeti yükseltince gıda ve temel ihtiyaç maddelerinin fiyatı değişik oranlarda düşürülürdü. 1704 yılı sikke tashihi fiyatları olan etkisini özellikle Ankara ve Kastamonu’da görmek mümkündür. Tashihi sonrasında başta gıda maddeleri olmak üzere bazı diğer mallara da narh verilmiş ve fiyatları bir önceki narha göre yarıya yakın düşürülmüştür. Diğer pek çok mala ise muhtemelen çeşitleri çok fazla olduğundan ve her birine fiyat vermek zaman alacağından narh verilmemiş, bunların fiyatı esnaf temsilcilerine bırakılmıştır.

1704 yılı sikke tashihi fiyatları 1624 ve 1640 tashihlerindeki gibi değişik oranlarda düşürülmüştür. Ancak fiyat artışları ve düşüşleri bazı şehirlerde farklılıklar göstermektedir. Özellikle Ankara ve Kastamonu’da fiyat düşüşleri neredeyse narh verilen bütün mallarda yapılmış; ancak Tekirdağ’da yağ, bal, helva, tuz, şem’î asel, yerli kaşkaval, Frenk çeliği, kalay ve havyarda ciddi bir düşüş yapılırken, diğer malların fiyatları genelde aynı kalmıştır. Balıkesir ve Afyon’da da fiyatlar 1704 yılı öncesi ve sonrasında genelde aynıdır ve düşüktür. Ankara ve bir kez de Balıkesir’de narh kayıtlarının başında akçenin değeri belirtilmiştir. Diğer şehirlerde ise böyle bir bilgi yoktur. Bazı şehirlerde 1704 tashihi öncesi ve sonrasında fiyatların genelde aynı ve düşük olmasının pek çok sebebi olabilir. Mesela bu şehirlerde hurda, züyuf ve kesik paraların pek bulunmadığı veya bulunsa bile bu paralara halk arasında itibari değer verilerek sahih paralar gibi geçtiği ya da narhların güncellenmediği düşünülebilir.

Sikke tashihleri ile düşürülen fiyatlar gerçekte o malın fiyatının düştüğünü göstermez. Tashihler ile birlikte, tashihten önce yükselen bütün malların fiyatı ve yükselen ücretler de benzer şekilde düşürülmüş olmalıdır. Piyasaya gümüşü artırılmış, yani öncekinden daha kıymetli, akçe sürüldüğünden, maaşlar da artırılmış demektir. Ancak narhlarla tespit edilenlerde dahi her malın fiyatının aynı ölçüde düşürülmemiş olması, tashihlerin her malın fiyatını aynı ölçüde etkilemediğini veya tashihten önce fiyat artışının aynı miktarda olmadığını gösterir. Bir guruş 240 akçeye rayiç iken, 120 akçeye yükseltildiği halde fiyatların tamamı % 50 oranında düşürülmemiştir. Devlet, bütün her şeyin fiyatı % 50 indirilecektir dememiştir. Paraların rayicinin her yerde aynı olmadığı, züyuf ve kırpık paraların her yerde bulunmadığı; dolayısıyla sikke

⁹⁰ Mücteba İlgürel, Balıkesir’de 1704 yılı öncesine ait narhlarda ekmeç, sığır eti, bal ve ayakkabı gibi maddelerin fiyatının İstanbul, Bursa ve Tekirdağ’dan daha ucuz olduğunu tespit etmiştir. İlgürel, 2003, s. 18.

tashiherinin her yeri etkilemediği; tashiherin uygulandığı yerlerde ise her malı ve hizmeti farklı oranlarda etkilediği; bu nedenlerle genel narh listeleri yayınlanmak yerine, her kazada farklı narh listeleri oluşturulduğu anlaşılmaktadır. Bu durumda sanki bir kargaşa, bir düzensizlik varmış gibi veya devlet yapısı ve merkezi sistem bozulmaya başlamış gibi algılanabilir; ancak durum hiçte öyle değildir. Devlet her şehrin yapısının aynı olmadığını ve tek bir narh defteri yayınlayarak, her şehre tatbik edemeyeceğinin farkındadır. Bu nedenle paraların rayicini vermiş; ancak fiyatları yerel yönetici, şehrin ileri gelenleri ve esnaf temsilcilerine, dolayısıyla piyasaya bırakmıştır. Bu durum merkeziyetçi bir devlet yapısına sahip olan devletin, gerektiğinde yerel birimlere yetki verdiğini ve hâlâ güçlü bir devlet yapısına sahip olduğunu da gösterir.

Kaynakça

- [1] Adana Şer‘iyye Sicili (Adana Ş.S.): 3, 105 nolu defterler.
- [2] Afyoncu, Erhan; Önal, Ahmet vd. (2010), Osmanlı İmparatorluğu’nda Askeri İsyanlar ve Darbeler, 2. Baskı, Yeditepe Yayınevi, İstanbul.
- [3] Afyon Şer‘iyye Sicili (Afyon Ş.S.): 527, 530 nolu defterler.
- [4] Akdağ, Mustafa (2014), Türkiye’nin İktisadî ve İctimaî Tarihi, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- [5] Akgündüz, Ahmet (1990), Osmanlı Kanunnâmeleri ve Hukûkî Tahlilleri, I. Kitap (Osmanlı Hukukuna Giriş ve Fatih Devri Kanunnâmeleri), Fey Vakfı Yayınları, İstanbul.
- [6] Ali Emiri Tasnifi, Ahmet II (BOA/AE/SAMD.II): Dosya No/Gömlek No: 1/69.
- [7] Ali Emiri Tasnifi, Mustafa II (BOA/AE/SMST.II): Dosya No/Gömlek No: 1/11.
- [8] Amasya Şer‘iyye Sicili (Amasya Ş.S.): 23, 25 nolu defterler.
- [9] Ankara Şer‘iyye Sicili (Ankara Ş.S.): 71, 72, 73, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82 nolu defterler.
- [10] Anonim Osmanlı Tarihi (1099-1116/1688-1704), (2000), (Yayına Hazırlayan: Abdülkadir Özcan), Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- [11] Aykut, Nezihi, (1990), “Para Tarihi Bakımından Osmanlı Gümüş Sikkeleri”, V. Milletlerarası Türkiye Sosyal ve İktisat Tarihi Kongresi Tebliğler, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırma ve Uygulama Merkezi (İstanbul 21-25 Ağustos 1989), Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- [12] Bab-ı Asafi Divan-ı Hümayun Sicilleri Mühimme Defterleri (Mühimme): 110, 111, 115, 129 nolu defterler.
- [13] Bab-ı Asafi Divan-ı Hümayun Sicilleri Mühimme-i Mısır Defterleri (Mısır Mühimme): 1 nolu defter.
- [14] Balıkesir Şer‘iyye Sicili (Balıkesir Ş.S.): 706, 712, 713 nolu defterler.
- [15] Barkan, Ömer, (1970), “XVI. Asrın İkinci Yarısında Türkiye’de Fiyat Hareketleri”, Belleten, Cilt XXXIV, Sayı 136. (557-607)
- [16] Belin, M., (1999), Osmanlı İmparatorluğu’nun İktisadi Tarihi (Kaynak Yazarlara Göre Türkiye’nin Ekonomik Tarihi Üzerine Denemeler), (Çeviren: Oğuz Ceylan), Gündoğan Yayınları, Ankara.
- [17] Berkes, Niyazi, (2018), Türkiye İktisat Tarihi, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- [18] Bölükbaşı, Ömerül Faruk, (2018), İstanbul’da Doğan Bir Osmanlı Sikkesi: Kuruş, (VI. Uluslararası Osmanlı İstanbulu Sempozyumu Bildirileri, 11-13 Mayıs 2018, İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi), Osmanlı İstanbulu VI. (399-415)
- [19] Chardin, Jean, (2014), Chardin Seyahatnamesi: İstanbul, Osmanlı Toprakları, Gürcistan, Ermenistan, İran 1671-1673, Editör: Stefanos Yerasimos, (Çeviri: Ayşe Meral), Kitap Yayınevi, İstanbul.
- [20] Defterdar Sarı Mehmed Paşa (1995), Zübde-i Vekayiât Tahlil ve Metin (1066-1116/1656-1704), (Hazırlayan: Abdülkadir Özcan), Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- [21] Ergenç, Özer, (1978), “XVI. Yüzyılın Sonlarında Osmanlı Parası Üzerinde Yapılan İşlemlere İlişkin Bazı Bilgiler”, Türkiye İktisat Tarihi Üzerine Araştırmalar, Gelişme Dergisi Özel Sayısı. (86-97)

- [22] Gerber, Haim, (1982), "The Monetary System of the Ottoman Empire, Journal of the Economic and Social of the Orient, Vol. 25, No. 3, Brill. (308-324)
- [23] İbnü'l-Emin Tasnifi, Darphane (BOA/İE./DRB.): Dosya No/Gömlek No: 1/78.
- [24] İlgürel, Mücteba, (2003), "1116-1119/1704-1707 Tarihleri Arasında Balıkesir'e Ait Narh Düzenlemeleri", Osmanlı Araştırmaları, S. XXIII, İstanbul. (11-21)
- [25] Karacan, Tuba Meryem, (2010), 101 No'lu Mühimme Defteri'nin Transkripsiyonu ve Değerlendirilmesi, Akdeniz Üniversitesi, Antalya. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- [26] Kastamonu Şer'iyeye Sicili (Kastamonu Ş.S.): 10, 13, 15, 16 nolu defterler.
- [27] Kolerkılıç, Ekrem, (1958), Osmanlı İmparatorluğunda Para, Doğu Ltd. Şti., Ankara.
- [28] Kolodziejczyk, Dariusz, (1996), "The Export of Silver Coin Through the Polish-Ottoman Border and the Problem of the Balance of Trade", Turcica, 28. (105-116)
- [29] Kütükoğlu, Mübahat S., (1978), "1009 (1600) Tarihli Narh Defterine Göre İstanbul'da Çeşitli Eşya ve Hizmet Fiatları", İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Enstitüsü Dergisi, Sayı 9, İstanbul.
- [30] Kütükoğlu, Mübahat S., (1984), "1624 Sikke Tashihi'nin Ardından Hazırlanan Narh Defterleri", İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi, Sayı 34. (123-182)
- [31] Kütükoğlu, Mübahat S., (2006), "Narh", TDV İslâm Ansiklopedisi, Cilt 32, İstanbul.
- [32] Kütükoğlu, Mübahat S., (1983), Osmanlılarda Narh Müessesesi ve 1640 Tarihli Narh Defteri, Enderun Yayınları, İstanbul.
- [33] Kütükoğlu, Mübahat S., (2018), Osmanlı'nın Sosyo-Kültürel ve İktisâdî Yapısı, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- [34] Mantran, Robert, (1990), 17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul, (Kurumsal, İktisadi, Toplumsal Tarih Denemesi), (Çevirenler: Mehmet Ali Kılıçbay – Enver Özcan), Cilt 1, Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- [35] Naîmâ Mustafa Efendi, (2007), Târih-i Na'îmâ (Ravzatü'l-Hüseyn Fî Hulâsati Ahbâri'l-Hâfikayn), Cilt IV, (Hazırlayan: Mehmet İpşirli), Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- [36] Öztürk, Mustafa, (2002), "Genel Hatlarıyla Osmanlı Para Tarihi", Türkler, Cilt 10, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara.
- [37] Raşid Mehmed Efendi ve Çelebizâde İsmâil ÂsımEfendi, (2013), Tarih-i Raşid ve Zeyli I (1071-1114/1660-1703), (Hazırlayanlar: Abdülkadir Özcan, Yunus Uğur vd.), Klasik Yayınları, İstanbul.
- [38] Rodosçuk (Ek Belge: 1 Tekirdağ) Şer'iyeye Sicili [(Rodosçuk (Ek Belge: 1 Tekirdağ) Ş.S.): 1633 nolu defter.
- [39] Rodosçuk (Tekirdağ) Şer'iyeye Sicili [(Rodosçuk (Tekirdağ) Ş.S.): 1632, 1634 nolu defterler.
- [40] Sadaret Yazışmalarını Hâvî Bir Münşeât Mecmuası (1114-1116/1703-1704) (İnceleme-Metin), (2015), (Hazırlayan: Ersin Kırca), Marmara Üniversitesi, İstanbul. (Yayınlanmamış Doktora Tezi).
- [41] Selânikî Mustafa Efendi, (1999), Tarih-i Selânikî (971-1008/1563-1600), (Hazırlayan: Mehmet İpşirli), 2. Baskı, Cilt I-II, Türk Tarih Kurumu, Ankara.

- [42] Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, (2001), Nusretnâme: Tahlil ve Metin (1106-1133/1695-1721), (Hazırlayan: Mehmet Topal), Marmara Üniversitesi, İstanbul. (Yayınlanmamış Doktora Tezi).
- [43] Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, (2012), Zeyl-i Fezleke (1065-22 Ca. 1106/1654-7 Şubat 1695), (Hazırlayan: Nazire Karaçay Türkal), Marmara Üniversitesi, İstanbul. (Yayınlanmamış Doktora Tezi).
- [44] Şem'dânîzâde Fındıklılı Süleyman Efendi, (2009), Şem'dânîzâde Fındıklılı Süleyman Efendi'nin Mür'î't-tevârih Adlı Eserinin (180B-345A) Tahlil ve Tenkidi Metni, (Hazırlayan: Mustafa Öksüz), Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- [45] Pamuk, Şevket, (2002), "Kuruş", TDV İslâm Ansiklopedisi, Cilt 26, Ankara.
- [46] Pamuk, Şevket, (2017), Osmanlı İmparatorluğu'nda Paranın Tarihi, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- [47] Pere, Nuri, (1968), Osmanlılarda Madenî Paralar: Yapı ve Kredi Bankasının Osmanlı Madenî Paraları Koleksiyonu, İstanbul.
- [48] Sahillioğlu, Halil, (1964), "XVII. Asrın İlk Yarısında İstanbul'da Tedavüldeki Sikkelerin Râici", Belgeler Dergisi, Cilt I, Sayı 2, Türk Tarih Kurumu, Ankara. (227-233)
- [49] Sahillioğlu, Halil, (1989), "Akçe", TDV İslâm Ansiklopedisi, Cilt 2, İstanbul.
- [50] Sahillioğlu, Halil, (1965), Bir Asırlık Osmanlı Para Tarihi 1640-1740, İstanbul Üniversitesi, İstanbul. (Yayınlanmamış Doçentlik Tezi).
- [51] Sahillioğlu, Halil, (1995), "Esedî", TDV İslâm Ansiklopedisi, Cilt 11, İstanbul.
- [52] Sahillioğlu, Halil, (1968), "Fatih'in Son Yıllarında Bakır Para Basılması ve Dağıtılması İle İlgili Belgeler", Belgelerle Türk Tarih Dergisi VI. (72-75)
- [53] Sahillioğlu, Halil, (1958), Kuruluştan XVII. Asrın Sonlarına Kadar Osmanlı Para Tarihi Üzerinde Bir Deneme, İstanbul Üniversitesi, İstanbul. (Yayınlanmamış Doktora Tezi).
- [54] Sahillioğlu, Halil, (1978), "Osmanlı Para Tarihinde Dünya Para ve Maden Hareketinin Yeri (1300-1750)", Orta Doğu Teknik Üniversitesi Gelişme Dergisi: 1978 Özel Sayısı, Ankara. (1-97)
- [55] Seyyid M. es-Seyyid, (2002), "XVIII. Asırda Mısır Eyâletinde Sikke Meselesi", XIV. Türk Tarih Kongresi, Ankara: 9-13 Eylül 2002 Kongreye Sunulan Bildiriler, Cilt II., Kısım 2, Türk Tarih Kurumu Yayınları. (1015-1025)
- [56] Şemseddin Sami, (2012), Kâmûs-ı Türkî: Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat (Latin Harfleriyle), (Hazırlayanlar: Raşit Gündoğdu, Niyazi Adıgüzel vd.), İdeal Kültür Yayıncılık, İstanbul.
- [57] Tekin, Oğuz, (2003), "Mangır", TDV İslâm Ansiklopedisi, Cilt 27, Ankara.
- [58] Tezcan, Baki, (2009), "The Ottoman Monetary Crisis of 1585 Revisited", Journal of the Economic and Social History of the Orient, Vol. 52, No. 3, Brill. (460- 504)
- [59] Yılmaz, Fikret, (1989), "1624 Sikke Tashihinin Amasya'daki Etkileri", Tarih İncelemeleri Dergisi, Cilt 4, Sayı 1. (137-150)



Journal of Universal History Studies

Moğol İmparatorluğu'nun Kadın Naibesi: Töregene Hatun¹

Female Regent of the Mongol Empire: Töregene Khatun

Submission Type: Research Article

Received-Accepted: 08.09.2021 / 28.10.2021

pp. 212-228

Journal of Universal History Studies (JUHIS) • 4(2) • December • 2021 •

Yaşar Söyüt

Karadeniz Technical University, Department of History, Trabzon, Turkey

Email: soyutyasar@gmail.com

Orcid Number: 0000-0002-7908-0255

Cite: Söyüt, Y. (2021). Moğol İmparatorluğu'nun Kadın Naibesi: Töregene Hatun . Journal of Universal History Studies , 4 (2) , 212-228 . DOI: 10.38000/juhis.992866

¹ This article is analyzed by two reviewers and it is screened for the resemblance rate by the editor/ Bu makale iki hakem tarafından incelenmiş ve editör tarafından benzerlik oranı taramasından geçirilmiştir.

* In this article, the principles of scientific research and publication ethics were followed/ Bu makalede bilimsel araştırma ve yayın etiği ilkelerine uyulmuştur.

* This work is licensed under a [Creative Commons BY-NC-SA 2.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.0/) (Attribution-Non Commercial-Share Alike).

Öz

Hudu'nun (veyahut Qudu) hatunu olan Töregene, Hudu'dan sonra Ögedey'e hatun olmuştur. Ögedey'in diğer hatunlarından erkek çocuğunun olmaması, Töregene'yi baş hatun konumuna taşımıştır. Töregene Hatun oğlu Göyük'ü *kağan* yapmak istemiş ancak oğlunun yaşının küçük olması nedeniyle oğlu büyüyene kadar naiplik makamına oturmuştur. Uzun süre Fāṭeme'nin etkisinde kalan Töregene, naipliği süresinde birçok hata yapmıştır. Ancak oğlu Göyük'ü engelleyecek herkesi ortadan kaldırmıştır. Nihayetinde istediği olmuş ve oğlu Göyük'ü kağan seçirmiştir. Bu çalışma Töregene Hatun'un Ögedey'in hatunu olmasından vefatına kadarki durumunu ve faaliyetlerini incelemeyi amaçlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: Töregene Hatun, Naip, Ögedey, Fateme.

Abstract

Töregene, the khatun of the Hudu (or Qudu), became a khatun to Ögedei after Hudu. The absence of a son from Ögedei's other khatuns made Töregene the first khatun. Töregene Khatun wanted to make her son Göyük a khan, but because of her son's young age, she sat his son at the regent position until he grew up. Töregene, who was under the influence of Fāṭeme for a long time, made many mistakes during her regency. However, he eliminated everybody who would have prevented his son, Göyük. Ultimately, he got what he wanted and had his son Göyük chosen a khan. This work aims to examine Töregene Khatun's status and activities from being Ögedei's khatun until his death.

Keywords: Töregene Khatun, Regent, Ögedei, Fateme.

Giriş

Asya'nın uçsuz bucaksız bozkırında, dönemine göre oldukça güçlü bir imparatorluk kurmayı başaran Moğollar, kadınlara büyük değer verirdi.² Kadınlara verilen bu değer, kadınların siyasi konumlarını da etkilemiştir. Hatta öyle ki bazı kadınlar devlet yönetiminde söz sahibi dahi olmuştur. Çalışmamızın konusu olan Töregene Hatun bu kadınlardan yalnızca birisidir. Töregene Hatun hakkında A. Broadbridge (2018; 2019), R. Amitai (2010), Şirin Beyânî (2018), I. de Rachewiltz (1981; 1999), Ch'i T'ang (1970), B. Spuler (2011) ve nisbeten René Grousset (2020) gibi şahsiyetler çalışmalar yapmıştır. Adı geçen kişiler haricinde Türkiye'de Neslihan Durak, *Hindistan Türk Tarihi Araştırmaları* dergisinde “Çingizli Hatunları II: Töregene Hatun” adıyla bir çalışma yayımlanmıştır. Bu çalışmanın haricinde Türkiye'de Töregene Hatun hakkında yapılan çalışmalar yok denecek kadar azdır ve bu çalışmalar eksiklikler içermektedir. Örneğin: Töregene Hatun'un 1240 senesinde yayımladığı tebliğ, Türkiye'de yayımlanan birçok çalışmada bulunmamaktadır. Bu çalışmada, mümkün olduğunca ana kaynaklardan yararlanarak Töregene Hatun'un, dönemindeki faaliyetlerini ve durumunu aydınlatmaya çalıştık. Özellikle *Manghol-un Niuça Tobça'an (Yüan- Ch'ao Pi-shi)*, *Abül Farac Tarihi*, Rashîd al-Dîn Fazlullah'ın *Câmiu't- Tevârih'i* (1971), *Wei T'ai-p'u Yün-lin chi* ve *Yüan-shih* (Rachewiltz (1999) vasıtasıyla), döneminden uzun seneler sonra Ebü'l Gazi tarafından kaleme alınmış Şecere-i Türki gibi kaynakların tenkiti neticesinde, hatalı bilgileri eleştirip güncel kaynaklara atıfta bulunarak fikrimizi desteklemeye çalıştık. Ancak bu çalışma kültürel bir çalışma olmaktan çok Töregene Hatun'un siyasi faaliyetleri ve durumunu konu edinen bir çalışmadır. Henüz Töregene Hatun'un naiplik dönemi hakkında kültürel bir çalışma yapılmamıştır. Bu kültürel çalışmanın yapılması umuduyula...

1. Mensubu Olduğu Kabile Hakkındaki Tartışmalar

Töregene'nin mensubu olduğu kabile, tarihçiler tarafından uzun seneler tartışılmıştır. Ebü'l Gazi Bahadır Han, A. Costantin d'Ohsson, Rashîd al-Dîn Fazlullah ve Tuncer Gülensoy gibi mühim şahsiyetler, eserlerinde Töregene'nin Merkit kabilesine mensup olduğunu savunmuştur (Bahadır Han, 2020, s. 107; d'Ohsson, 2008, s. 206; Rashîd al-Dîn, 1971, s. 18; Gülensoy ve Küçük, 2015, s. 482).³ Töregene, Merkit kabilesinin beyi Tohto'a- beki'nin oğlu Hudu'nun hatunudur. Rashîd al-Dîn Fazlullah, Ebü'l Gazi, d'Ohsson ve Şirîn Beyânî gibi şahsiyetler Töregene'nin, Oyratların reisi Da'ir Üsun'un eşi olduğunu ve eşi Töregene'yi Çinggis'e verdiğini yazmaktadırlar (Rashîd al-Dîn, 1971, s. 18; d'Ohsson, 2008, s. 206; Bahadır Han, 2020, s. 107; Yazıcı, 2018, s. 55; Beyânî, 2018, s. 127). Ancak Ch'i T'ang, *T'u-chi* ve *Yüan-shih*'e atıf yaparak Töregene'nin, Tohto'a- beki'nin büyük oğlu Hudu (veyahut Qudu)'nun ikinci eşi olduğunu savunmuştur (Ch'i T'ang, 1970, s. 14-15; Roux, 2020, s. 302; Gülensoy ve Küçük, 2015, s. 482). Töregene'nin Da'ir Üsun'un eşi olduğu bilgisi hatalıdır. 1204'te Çinggis'in, Merkitlerle mücadelesi sırasında, Merkitlerin yenilmesine yakın bir zamanda Da'ir Üsun kızı Kulan Hatun'u Çinggis'e takdim etmiştir. Da'ir Üsun'un eşini takdim etmesi söz konusu değildir. Nitekim bu bilgi *Moğolların Gizli Tarihi* adlı eserde de desteklenmektedir (MGT, §197-198). Ayrıca, *Tevârih-i Güzide Nusret- Nâme*'de geçen şu ifadeler Töregene'nin Hudu'nun eşi olduğu fikrini destekler niteliktedir: “Ba'zuları ayıptı turur: Töregene, Tayirsun

² Burada köle, savaş ganimeti, cariye ve benzeri statüde bulunan kadınlardan söz edilmemekle beraber, bahsi geçen kadınlar, kişinin kendi hatunu veya hatunlarıdır.

³ Aboul- Ghazi Bêhâdour Khan, *Histoire Des Mogols et Des Tatares*, c. II, St. Petersburg, 1871, metinde s. 143: (اوراکنه خاڭ وندی) (اورادی خاڭ وندی). Aynı eserin *Femmes et enfants d'Okèdai- Qacan* başlıklı bölümünde: “Okèdai- Qacan eut quatre femmes légitimes et soixante concubines. De ses quatre femmes, la première en rang était Bouraqatchine la seconde Tourâkinè, de la tribu des Merkites” (Aboul- Ghazi Bêhâdour Khan, 1871, 151).

digen Oyratnıng ulugumıng hatunı irdi. Bu Tayırsunı öltürgende olcaga tüşüp Ögetay Han algan turur. Bu Tayırsun Kulan Hatun atlıg kızın mundın burun Cıngız Hanga bergen turur” (Kaya, 2019, s.87). Töregene'nin eşinin Merkit kabilesine mensup oluşu nedeniyle kendisinin de Merkit oluşu savı kaynaklarda yer bulmuş olabilir. Ancak son senelerde yapılan incelemelerde, Töregene'nin Nayman kabilesine mensup olduğu tespit edilmiştir (Ch'i T'ang, 1970, s. 14-15; Grousset, 2020, s. 277; Roux, 2020, s. 302; Rachewiltz, 1981, s. 43; Atwood, 2004, s. 544). 1204 senesinde Çinggis'in, Haradal-huca'ur yakınlarında Tohto'a-beki ile giriştiği mücadelesinde muvaffak olması; Merkitleri kendisine bağlamasına vesile oldu. Bu mücadelede Tohto'a-beki oğullarını da alarak kaçırmıştır. Bir süre sonra Hudu (Tohto'a-beki'nin oğlu), iki eşinden birisi olan Töregene'yi Ögedey'e verdi (MGT, §198; Bahadır Han, 2020, s. 107; Atwood, 2004, s. 416). Anne F. Broadbridge ve Roux, Çinggis'in Töregene'yi oğluna ganimet olarak aldığı ifade etmektedir (Broadbridge, 2018, s. 166; 2019, s. 239; Roux, 2020, s. 302). Rubruck, *Moğolların Büyük Han'ına Seyahat* adlı eserinde Töregene Hatun'un Ögedey'in ilk eşi olduğunu söyleyerek bir hataya düşmüştür. Osman Gazi Özgüdenli de aynı hatalı bilgiyi vererek Töregene Hatun'un Ögedey'in ilk eşi olduğunu söylemektedir (Özgüdenli, 2007, s. 21-22). Reşidüddin ise, Ögedey'in ilk eşinin *Boraqçin (Boraqçin)* olduğunu bize aktarmaktadır; Rachewiltz, *Wei T'ai-p'u Yün-lin chi ve Yüan-shih'e* atıfta bulunarak Reşidüddin'in savını desteklemektedir (Rachewiltz, 1999, s. 72; Rashid al-Din, 1971, s. 18; Broadbridge, 2019, s. 234). Reşidüddin, Töregene Hatun'u Ögedey'in ikinci eşi olarak vermişse de Rachewiltz bu konuya ihtiyatlı yaklaşmıştır.

2. Salındı'ye İdi-Kut Sifatının Verilmesi

Cüveynî'nin iddiasına göre (2013, s. 96-97); Tarbay (*idi-kut*)'ın hizmetlerinden memnun kalan Çinggis Kağan, kızlarından birini Tarbay'a verilmesini vasiyet etmiştir. Ögedey bu vasiyetini *Altun Begi*'yi Tarbay'a vererek gerçekleştirmek istemiş ancak *Altun Begi*'nin ani vefatı sebebiyle Alaçin Begi'yi Tarbay'a nişanlamıştır. Tarbay'ın ani ölümünden sonra *idi-kut* sıfatını oğlu Kışmayın almış ancak Kışmayın'ın çok kısa zamanda vefat etmesinden ötürü kardeşi Salındı, Töregene Hatun'un fermanıyla, *idi-kut* sıfatını almıştır (Grousset, 2020, s. 335).

3. Töregene Hatun'un 1240 Senesinde Yayımladığı Tebliğ ve Ekonomik Durum

Ögedey, muhtemelen eşi Töregene Hatun için, 1235 senesinde Qinzhou'da bulunan Yin Zhi-Ping'i bir Taoist tapınağı yapması için görevlendirdi (Rachewiltz, 1981, s. 45). Bu tapınak 1237 senesinde yapılmaya başlamıştır. Bu tapınağı yaparken Töregene'nin bizzat kendinin yayımladığı bir tebliğ, bu tapınağa verdiği önemi gösterir niteliktedir. Töregene Hatun tarafından 1240 senesinde yayımlanan bahsi geçen tebliğ, Moğolca ve Çince olmak üzere iki dilde yazılmış olup Igor de Rachewiltz tarafından 23 Mart 1981 tarihli, *Offprint From Papers On Far Eastern History* adlı dergide (s. 38-63) “*Some Remarks of Töregene's Edict of 1240*” adıyla İngilizce'ye tercüme edilmiştir. Rachewiltz tarafından İngilizce'ye tercümesi yapılan bu tebliği, Türkiye Türkçesine tercüme ederek literatüre ufakta olsa bir katkı sağlamayı amaçlamaktayız.

Rachewiltz'in (1981, s. 39- 42) tercümesini yaptığı tebliğin tercümesi (Çince nüsha için bkn: Ek- 1 üst kısım):

“[1] *Ch'in-chou (Pinyin: Qinzhou; Ch'in-hsien, Shansi)*'nun önde gelen sivil yetkilisi *Tu Feng, Tao-tsang-ching'in baskı bloklarının kesilmesi ve Ch'in-chou'da bu amaçla bir yapının inşasını denetlemekten sorumlu komiser olarak atanacak;*

[2] *Tu Feng'in bu görevi yapacak zamanı yoksa, Tu Feng'in eşi bu görevi üstlenecek;*

[3] ve hiç kimse, t'ou-hsia idarelerinin personeli ya da başka herhangi bir yetkili olsun, buna müdahale etmemelidir.”

Ek- 1 de görülmekte olan tebliğin Moğolca yazılmış bölümünün (alt kısım) tercümesi (ilk kısımda Moğolca metine sadık kalınmış, ikinci kısımda ise Rachewiltz'in (1981, s. 53) tercümesinden yararlanılmıştır):

“[1] ene minu üge busi bolyay-san kümün

[2] yeke ...?.. alday-situ boltuyai [...] ene

[3] biçig qulayana jil

[1] Bu sözüme aykırı davranacak kişiye,

[2] büyük ölçüde cezalandırılmasına izin verin. Bu

[3] yazı. Sıçan yılı.”

Ögedey hükümlerlik süresince cömert bir kişi olarak anılmakta idi. Ögedey'in bu cömertliği sebebiyle Moğol İmparatorluğu'nun ekonomik sorunlar ile karşı karşıya gelmesi kaçınılmazdı. Bu sorunları tamamen Ögedey'in harcamalarına bağlamak doğru olmaz. Devletin sınırlarının genişlemesi ve demografik değişimler, bu sorunları tetiklemiştir. Özellikle demografik değişimler, Moğol geleneklerine aykırı durumlara sebep olmuştur. Bu aykırılıklar, Moğol geleneklerine göre *ahlaki* bir *çöküş* sebep olmuştur. Örneğin Çinggis yasasına göre, hırsızlık yapmak ve yalan söylemek yasaktır ve en ağır şekilde cezalandırılır (Alinge, 1967, s. 106-108; Özdemir, 2011, s. 44). Böyle bir yasağın olmasına rağmen bazı Uygur ve Çinli tüccarlar, hırsızlık yapmaktan ve yalan söylemekten vazgeçmemişlerdir. Peng Da Ya ve Xiu Ting'in yazdığı *Hei Da shi lu* adlı raporda [15b], Xiu Ting Uygurlar hakkında şu sözleri sarf etmektedir: “...Uygurlu tüccarlar; mallarını boş bir alana bırakarak uzak köşeden gizlice gözetlerler; bir kişi malların yanından geçince hemen yanına koşar ve “hırsız!” diye iftira atarlar; işte bu yüzden, Uygurlar çok sahtekârdırlar...” (Uyar, 2021, s. 103). Xiu Ting'in bu sözleri şu bağlamda mühimdir: İftira atılan kişi, Çinggis yasasına göre mal varlığının büyük bir bölümünü kaybetmektedir. Mal varlığını kaybeden kişiler, muhtemelen vergilerini ödemekte zorlanmakta idiler. Bu durum devletin gelirlerinin düşmesine neden olmuştur. Devletin zararını azaltmak için Ögedey, Yelü Chucai'nin yardımı ile yeni bir vergi düzenlemesine girişmiştir. Ögedey'in görevlendirdiği *darugacılar* -vergi toplamak ile görevli memur- devletin vergilerini toplarken kendi çıkarları doğrultusunda bölgesel vergiler almaya başlamışlardır (Roux, 2020, s. 274-275). Bunun nedeni ise herhangi bir kontrole tabi olmamalarıdır. Bu ve benzeri etkenler Moğol İmparatorluğu'nda ekonomik sorunların artmasına sebep olmuştur. Ögedey'den sonra, Töregene Hatun'un Yelü Chucai ve Mahmud Yalvâç gibi şahsiyetleri azletmesiyle Moğol İmparatorluğu'nun ekonomisi daha da kötü bir durum almıştır.

4. Hatunluktan Nâibü's- Saltanata Giden Süreç

Ögedey'in vefatı,⁴ Moğol İmparatorluğu'nda siyasi karışıklıklara neden olmuştur. Ögedey, vefatından önce halefini seçmiş ancak seçtiği halefi vefat edince yerine torunu Şiremün'ü halef seçmiştir

⁴ Hamdullah Müstevfi-i Kazvini, Ögedey'in ölümünü 23 Aralık 1241 olarak vermekte ve ölüm sebebinin aşırı şarap içmekten olduğunu belirtmektedir (Kazvini, 2018, s. 474). Ebü'l Gazi, Histoire des Mogols et des Tatars adlı eserindeki (metin s. 140; Fr. terc. s. 149) “... hastalık arz bulup, dar-ül beladan dar-ül bek'aya gitti” ifadesi, Ögedey'in hastalıktan öldüğünü destekler niteliktedir. Ancak Ebü'l Gazi, Ögedey'in vefatı hakkında bir tarih vermemektedir. Arif Acaloğlu tarafından Türkçe'ye çevirisi yapılmış bu eserde [Şecere-i Türki, s. 105], Ögedey'in vefatını H. 749/ M. 1338 senesi olarak vermektedir. Bu tarih hatalı olup, asıl metinde yer bulmamaktadır. *Tevârîh-i Güzîde Nusret- Nâme*'de (77a/5) Ögedey'in vefat tarihini 1241 olarak vermektedir (Kaya, 2019, s. 127). Cüzcâni ise

(Rashîd al-Dîn, 1971, s. 201; Broadbridge, 2019, s. 234). Cûzcânî'nin bildirdiğine göre, Moğol geleneğinde, vefat eden kağan bir buçuk sene yad edilir; yerine bir buçuk sene sonra kurultayca uygun görülen kişi kağan seçilirdi. Minhâc-ı Sirâc el- Cûzcânî bu geleneği şu şekilde zikretmektedir: “*Oktay bin Çengiz Han'ın hükümdarlık süresi dokuz yıl idi. Öldüğünde, bir buçuk yıl o melunların tohumundan hiç kimse tahta oturmazdı. Adetlerine göre bir hükümdâr öldüğünde bir buçuk yıl kimse tahta oturmazdı*” (Cûzcânî, 2016, s. 123; Barthold, 2019, s. 153). Hükümdârsız kalınan bu dönem, imparatorluğun geleceğini tehlikeye düşürmekte ve yeni kağan seçimlerinin yapılması gerekmekte ise de İmparatorluğun topraklarının oldukça büyük olması, kurultayın kağan seçme amacıyla toplanmasını güçleştirmekte idi. Bu gibi durumlarda kurultay, nâibü's- saltanat seçme yetkisine sahipti. Töregene Hatun'un naiplik için mücadele etmesi gereken iki kişi var idi: 1- *Borakçin* 2- Emir Cinkay'ın desteğine sahip olan *Möge (Mūkā) Hatun*. Ancak Töregene Hatun'un *Möge* ve *Borakçin*'i bertaraf etmek için elinde *Möge* ve *Borakçin*'de olmayan güçlü bir kozu vardı: erkek çocuk yani veliaht (Broadbridge, 2018, s. 168). Töregene, Ögedey'in vefatından sonra imparatorluğun ileri gelenlerine elçiler göndermiştir. Bu elçiler devletin istikrarını ve devamlılığını sağlamak amacıyla nâibü's- saltanatın belirlenmesi gerektiğini bildirmişlerdir. Töregene, kendisinin naipliğine karşı olanlara hediyeler vererek bu kişilerin kendisini desteklemesini sağlamıştır (Rashîd al-Dîn, 1971, s. 176). Çağatay'a da elçi gönderen Töregene, Çağatay'ın da desteğini alarak naiplik makamına oturmaya nail olmuştur. Cüveynî bu olayı şu şekilde zikretmektedir:

“... *Kaan'ın ölümünü duyurarak, memleket işlerinin yüzüstü kalmaması, devlet idaresinin bozulmaması için oybirliğiyle bir han seçilinceye kadar ülkeyi yönetecek bir kimse lâzım, diye yazdı. Bunun üzerine başta Çağatay olmak üzere diğer şehzadeler, kurultay toplanıp hanlık işini yoluna koyuncaya kadar ülke yönetiminin dizginlerini şehzadelerin annesi Töregene Hatun'un eline alması, görevlilerin yerinde kalması ve yasalardan sapılmaması gibi görüşlerini bildirdiler* (Cüveynî, 2013, s. 228; İbnü'l- İbrî, 2011, s. 21; Barthold, 2020, s. 473).”

Moğol İmparatorluğu'nda bu yetkinin ilk defa kullanılması Tuluy zamanındadır. Tuluy, Çinggis Kağan'ın vefatından sonra (1227), yaklaşık iki sene boyunca naiplik görevini ifa etmiştir (Atwood, 2004, s. 417). Bu yetkinin ikinci defa kullanılması ise Töregene Hatun'un hükümdarlığı zamanındadır (Alan, 2020, s. 63; Roux, 2020, s. 256). Töregene'nin naiplik makamına oturması, Moğol geleneğinde hatunların, *yönetimde söz sahibi* olduğu fikrini destekler niteliktedir (Alan, 2020, s. 59-60).

5. Töregene Hatun'un Azlettiği Bazı Şahsiyetler

Fâteme'nin ve Abdurrahmân'ın nüfuzu altında olan Töregene Hatun, şahsi menfaatleri, kini ve hırsı nedeniyle Ögedey'e yakın olan bazı kişileri görevlerinden azletmiştir. Aşağıda adını zikredeceğimiz şahsiyetlerin, konunun dağılmaması açısından sadece azledilmeden önceki görevlerini, işgal ettikleri siyasi konumlarını, azledilme sebeplerini ve azledildikten sonraki durumlarını inceleyeceğiz.

5.1. Yelü Chucai

Çinggis'in Pekin'e saldırması sırasında Yelü Chucai, Çinggis'in himayesine girmiştir (Roux, 2020, s. 172). Şaman ve ekonomi politikaları bakanı olarak görev yapmıştır. Ögedey zamanında vergi düzenlemesi

Ögedey'in ölüm tarihini Kasım 1241 olarak vermektedir (Cûzcânî, 2016, s. 122; Roux, 2020, s. 298). *Altan Topçı* adlı eserde Ögedey'in ölüm tarihi şu şekilde zikredilmektedir: “...*On üçüncü yılda, öküz yılında, elli yaşındayken Ütekü Kulan'da öldü?*” (Gülensoy, 1986, s. 34). Rachewiltz ve Atwood (1981, s. 42; 2004, s. 418) ise, bu tarihi 11 Aralık 1241 olarak vermektedir. Ögedey ve alkol ilişkisi için ayrıca bkn: Allsen, 2007, s. 3-10.

yapmış ve *baskaklar* görevlendirmiştir. 1229-1240 tarihleri arasında Moğol İmparatorluğu'nun Kuzey Çin bölgesindeki topraklarında yöneticilik yapmıştır (Atwood, 2004, s. 418). Bulunduğu konum gereği dokunulmazlığa sahip olması gereken Yelü Chucai, Abdurrahmân'ın Töregene'ye, iki kat vergi temin edebileceği sözünü vermesiyle görevinden azledildi (Grousset, 2020, s. 277). Yelü Chucai görevden alındıktan sonra, Roux'a göre (2020, s. 304) Haziran 1242'de, Grousset'e göre (2020, s. 277) Haziran 1244'te kederinden ölmüştür.

5.2. Mahmud Yalvâç

Ebü'l Gazi Bahadır Han'a göre Mahmud Yalvâç, Çinggis Kağan tarafından Sultan Muhammed Harezmsah'a elçi olarak gönderilen kafilede yer almaktadır (Bahadır Han, 2020, s. 76-7; Bêhâdour Khan, 1871, metinde s. 95-96; Fr. terc. s. 102-104). Bu elçi kafilesinin katledilmesi (Yalvâç hariç) Çinggis'in Harezm seferine çıkmasına bahane olmuştur. Ancak *Moğolların Gizli Tarihi* adlı eserde, Çinggis Kağan'ın Müslüman memleketlerini ele geçirdikten sonra Mahmud Yalvâç'ı kendisine vali (*darugacı*) olarak aldığını ve *Zhongdu*'ya vali olarak atandığını kaydetmektedir (*MGT*, § 263). Çinggis'den sonra Ögedey adına Mâverâünnehir'i yönetmiş ve vergi toplamıştır. Buhara'da Elekçi Mahmud'un önderliğinde çıkan ayaklanmayı bastırılmıştır; Ögedey'in izniyle ayaklanan Buharalıların cezaları affedilmiştir (1239/40) (Cüveynî, 2013, s. 137-143; Barthold, 2020, s. 468-471). Çağatay'ın yarlık çıkarıp, Mâverâünnehir'i bir kısmını kendi himayesine geçirmesi Yalvâç ile aralarının açılmasına sebep oldu (Rashîd al-Dîn, 1971, s. 156). Bu hadiseden sonra Yalvâç Çin'deki Moğol topraklarına *darugaci* olarak atanmıştır. Bir süre sonra da Çin valisi olarak görevlendirilmiştir. Ögedey'in vezirliğini yapan Yalvâç, Töregene'nin naipliğinde, Fâteme'nin nefretine nail olmuş ve bu durum onun Töregene'nin gözünden düşmesine ve görevinden azledilmesine sebep olmuştur (Spuler, 2011, s. 49). Möngke Kağan, Töregene Hatun zamanında azledilen Mahmud Yalvâç'ı vezirlik makamına iade etti (Cüveynî, 2013, s. 489); Yalvâç'ın önceki görevlerini başarıyla ifa etmesi sebebiyle Kuzey Çin bölgesinin hâkimiyetini Yalvâç'a verdi.

5.3. Emir Cinkay

Ögedey'in baş nazırlık ve vezirlik görevini yürütmüştür. Cinkay'ın, Fâteme ile arasının bozuk olması Töregene Hatun'un naipliği süresince göz önünde tutulmasına sebep olmuştur. Ögedey'in vefatının ardından başlayan saltanat mücadelesinde Möge Hatun'u destekleyen Cinkay, Spuler'in belirttiğine göre Töregene'nin aleyhinde planlar yapmıştır (2011, s. 49). Benzeri sebeplerden Emir Cinkay, Töregene Hatun tarafından azledildi. Göyük'ün *kağan* seçilmesinden sonra görevine iade edildi. Siyasi gücünü korumayı başaran Cinkay, Oğul Kaymış'ın naipliği süresince Moğol İmparatorluğu'nun idaresini eline almayı başarmıştır (Spuler, 2011, s. 56).

5.4. Uygur Körgüz

Cüveynî'ye göre Körgüz, Coçi'nin katipliğiyle ve ardından da Moğol şehzadelerini eğitmek ile görevlendirilmiştir (2013, s. 408). Ögedey zamanında (1235) Horasan ve Mâzenderân valiliği görevi yürüten Çintimur (Chin Temur veyahut Tchintimour)'un ölmesiyle yerine Uygur Körgüz (Georges) atanmıştır (Cüveynî, 2013, s. 409; Grousset, 2020, s. 354). Emir Cinkay'ın himayesinde -hâciblik ve naiplik ile görevli olan Körgüz, Horasan bölgesinde vergi toplamak ve nüfus sayımı yapmak gibi görevleri ifa etmek için görevlendirildi. Grousset'in ifadesine göre Körgüz, vergi kaçırarak darugacileri cezalandırmış ve kaçırıklarını vergileri darugacilerden tahsil etmiştir (Grousset, 2020, s. 355; Cüveynî, 2013, s. 409; Rashîd al-Dîn, 1971, s. 72). Moğol yöneticilerinin keyfi öldürme isteklerine karşı çıkmış ve kendine düşman edinmeyi başarmıştır

(Spuler, 2011, s. 50; Cüveynî, 2013, s. 415; Grousset, 2020, s. 355). Çağatay'ın bir emirine hakaret etmesi bardağı taşıran son damla olmuştu. Ögedey'in vefatının ardından Moğol yöneticileri tarafından Uygur Körgüz'ün yargılanması meselesi Töregene Hatun'a sunuldu. Nihayetinde yargılanması için Töregene'nin huzuruna çıkarıldı. Bu sırada Körgüz'ün zorla Töregene'nin huzuruna çıkarıldığı haberini alan Emir Cinkay, kendisinin de yargılanacağı korkusundan Güyük'e sığındı. Yargılama sırasında Cüveynî'ye göre her soruya cesurca yanıt vermesine rağmen Körgüz, ağzına taş doldurularak öldürüldü (Cüveynî, 2013, s. 418; Rashîd al-Dîn, 1971, s. 75; Atwood, 2004, s. 321). Spuler, Körgüz'ün Karakurum'da Külbolod tarafından öldürüldüğü (Spuler, 2011:50), Grousset ve J. Curtin ise Körgüz'ün Kara Hülegü tarafından öldürüldüğü görüşündedir (Grousset, 2020, s. 355; Curtin, 1908, s. 191). Uygur Körgüz'ün ölüm tarihini Spuler (2011, s. 50) 1243-44, Grousset (2020, s. 355) ise 1242 olarak vermektedir. Rashîd al-Dîn ve Cüveynî tam bir tarih vermemektedir.

6. Töregene- Fâteme İlişkisi

Fâteme kaynaklarda Tuslu (Horasan) olarak geçmektedir. Bar Hebraeus, Fâteme'nin Arap olduğu görüşündedir (1950, s. 547). Rashîd al-Dîn'e göre Meşhed (Horasan)'in fethi sırasında Fâteme ganimet olarak alınmıştır (Rashîd al-Dîn, 1971, s. 176). Kaynaklarda hilekâr bir kadın olarak anılan Fâteme, Töregene ile nasıl dost olduğu hakkında malumatımız bulunmamaktadır. Töregene ile ilişkisi o denli ileriye ki Bar Hebraeus'un belirttiğine göre Töregene sınırlarını Fâteme'ye anlatacak kadar Fâteme'ye güvenmekte idi (1950, s. 547). Fâteme, Töregene Hatun ile olan yakınlığından dolayı siyasi otoritesini güçlendirmeyi başarmıştır. Yukarıda anlattığımız Yelü Chucai, Mahmud Yalvâç ve Emir Cinkay gibi şahsiyetlerin görevlerinden azledilmesinde Fâteme'nin parmağı vardır. Devletin ileri gelenleri hakkında bildiği sırlar nedeniyle Güyük'ün Kağan seçilmesine kadar Fâteme'nin karşısına siyasi otoritesini sarsacak kimse çıkamamıştır. Çinggis Kağan'ın en küçük kardeşi Temüğe Ötçigin, Töregene Hatun ve Fâteme'nin giriştiği faaliyetlere karşı ayaklanmaya cesaret etmiş ancak muhtemelen yapacağı ayaklanma neticesinde Moğol İmparatorluğu'na geri dönülemez hatalara neden olacağı fikrine varmış olmalıdır ki bu ayaklanmadan vazgeçmiş ve yurtluğuna dönmüştür (Grousset, 2020, s. 278). Bu durum, Töregene ve Fâteme'nin giriştiği faaliyetlerin yanlış olduğu fikrini destekler niteliktedir. Güyük'ün Kağan seçildiği büyük *kurultay*dan kısa süre sonra Güyük'ün kardeşi Köten'in vefat etmesi, büyüculükle itham edilmesine ve Semerkand'da Ali Şîra başkanlığında toplanan mahkemece yargılanmasına sebep olmuştur (Rashîd al-Dîn, 1971, s. 179; Barthold, 1990, s. 513). Fâteme yargılanmak için mahkemeye getirilmek istendiği sırada Töregene Hatun buna karşı çıkmış ve bu durum Töregene'nin oğlu yani Göyük Kağan ile aralarının açılmasına sebep olmuştur. Fâteme, Rashîd al-Dîn ve Cüveynî'ye göre ağır bir muamele gördükten sonra suda boğularak idam edilmiştir (Rashîd al-Dîn, 1971, s. 179; Cüveynî, 2013, s. 231).

7. Anadolu'ya Yapılan Seferler ve Köseadağ Savaşı (1243)

Ögedey zamanında başlayan ekonomik sorunların çözümü için gerekli adımların atıldığından bahsetmiştik. Bu adımlardan bir diğeri ise fetihlerdir. Töregene'nin naipliği süresince askeri faaliyetler durmamış aksine Ögedey'den kalan seferlerin devamlılığı sağlanmıştır. Özellikle Anadolu üzerine yapılan seferler hız kaybederek devam etmiştir. Böylelikle hem Moğollarda yerleşmiş olan “*Dünya'ya hâkim olma*” fikri doğrultusunda adımlar devam edecek hem de fethedilen yerlerden elde edilen gelirler refah seviyesini arttıracaktı. Bu bağlamda Moğolların karşısında *Anadolu Selçuklu Devleti* adında bir siyasi ve askeri güç bulunmakta idi. Kaynaklarda Töregene Hatun'un siyasi yaşamı anlatılırken onun döneminde gerçekleşen Anadolu seferleri ya yer bulmamış ya da bu seferler hakkında yeterince bilgi verilmemiştir. Ancak İbn Bîbî'nin *El- Evamirü'l-Alâ'iyye fi'l-Umûri'l-Alâ'iyye* adlı eseri ve Kerîmüddin el-Aksârâyî'nin

Müsâmeretü'l-ahbâr ve müsâyeretü'l-ahyâr adlı eseri gibi birkaç eser istisnadır. Anadolu üzerine yapılan seferlerde teferruatlı bilgiye adı geçen kaynaklardan, özellikle de İbn Bîbî'den ulaşabiliyoruz.

Babaî tarikatının isyanı sonucunda *Anadolu Selçuklu Devleti*'nin düşünülen güçte olmadığı ortaya çıkmış ve Baycu Noyan komutasındaki Moğol kuvvetleri Anadolu üzerine sefer yapmaya karar vermiştir. Aslında bu görev için Curmagun Noyan görevlendirilecekti ancak felç geçirmesi nedeniyle han daha doğrusu hanbıke (naip) Töregene Hatun tarafından gönderilen yarlık ile Baycu Kurçî Noyan bu göreve getirilmiştir (İbn Bîbî, 1941, s. 212-3). İbn Bîbî'ye göre Erzurum'un Baycu Noyan tarafından alınması sırasında Moğol kuvvetlerinin mancınık kullanması, şehrin şahnası Müşerref Duynî'nin Baycu Noyan'a kendisinin ve adamlarının canının bağışlanması halinde şehri nasıl alacaklarını bildirmesi, şehrin surlarının düşmesine neden olmuştur. İbn Bîbî (1941, s. 213), Erzurum'un Moğollar tarafından yağmalanmasından şu şekilde bahseder: “*Ateş saçan kılıçların parlısından güneş tutulmuş, ayın aynası feryad eden zavallıların ahi ile kararmış gibiydi*”. 1242 senesinin sonlarına doğru Erzurum Moğol kuvvetlerinin eline geçmesinin ardından Baycu Kurçî Noyan Mogan'a gitmiştir.

II. Gıyâseddin Keyhüsrev gibi genç ve tecrübesiz bir hükümdâra sahip olan Selçuklu Devleti, müttefiklerinden para karşılığı asker almak istemiş ancak birçoğu parayı almış ve asker göndermemiştir; Haleb'den Nasihüddin el- Farisi komutasındaki kuvvetler Anadolu Selçuklu saflarına katılmıştır (el- Ömeri, 2019, s. 372; İbn Bîbî, 1941, s. 215). Bunun üzerine II. Gıyâseddin Keyhüsrev gerekli hazırlıkları yapmış ve genç komutanlarının görüşünü almıştır. Genç ve tecrübesiz olan II. Keyhüsrev, Nizamettin Sührap ve Şablaş gibi genç komutanlarının şu şekilde tahrikine uğramış ve stratejik bir hataya düşmüştür:

“Bu derece ölüm korkusu, can sevgisi daha ne kadar devam edecek? Erzincan ve Erzurum halkı kılıçtan geçirilirken bize, düşmanı ta Tebriz ve Nahcivan'da karşılamak yaraşır; harbi oralarda kabul edelim; aksi halde bu korku ve telaşla Sivas'tan bir konak bile uzağa gitmek kabil olmayacaktır (İbn Bîbî, 1941, s. 216)”.

Kendisi gibi genç ve tecrübesiz komutanlarının bu sözlerine kanan II. Gıyâseddin Keyhüsrev, ilerleyen Moğol kuvvetlerine karşı Köseadağ mevkiinde mevzi almıştır. Savaşın gerçekleşmesinden bir gece önce, Keyhüsrev ve ileri gelen komutanlar içki içip eğlenmek suretiyle zaman geçirmiş ve o gece, Selçuklu kuvvetlerinin en seçkinlerinin Moğol kuvvetlerine karşı gönderilmesi kararlaştırılmıştır. İbn Bîbî'ye göre 1 Temmuz 1243 tarihinde gerçekleşen bu savaş, bir bozkır taktiği olan *turan taktiğini* kullanan Moğol kuvvetleri kazanmıştır. Haleb'den yardıma gelen Nasihüddin el- Farisi bu yenilgi üzerine zorla kaçmış ve Keyhüsrev'in huzuruna çıkarak şu sözleri sarf etmiştir: “*Bu tedbir ve düşünceler ve düşkün dostlarla hangi sultan cihangirlikten dem vurur da düşman karşısına çıkar, memleketi, milleti felakete sürükler; bu kadar müslümanın, insan oğlunun başlarına toprak saçar?”*. El- Farisi'nin bu sözleri üzerine Moğol kuvvetlerine karşı yenildiğini anlayan II. Gıyâseddin Keyhüsrev Tokat'a, veziri Mühezzebüddin Ali ise Amasya'ya kaçmıştır (İbn Bîbî, 1941, s. 218 vd). Hükümdârın ve vezirin kaçmasıyla Selçuklu ordusu başsız kalmış ve dağılmıştır. Anadolu içlerine kadar güçlülükle karşılaşmadan ilerleyen Moğol kuvvetleri fevkalade bir zenginlik ile karşı karşıya kaldı. Yaptıkları yağmalar sonunda, geri dönmek için yola çıkan Moğol kuvvetleri, Erzincan başta olmak üzere birçok şehri yağmalamıştır. Tüm bu yağmalar sonucunda 300 deve yükü altın, birçok zırh ve silah ve yüklü miktarda eşya almışlardır.

7.1. Vezir Mühezzebüddin Ali'nin Barış Teklifi ve Anadolu'da Barışın Tesisi

Kösedağ'da alınan yenilgiden sonra Amasya'ya kaçan Vezir Ali, Mogan'da bulunan Curmagun Noyan'ın huzuruna çıkmıştır ve şu sözleri söyleyerek barış teklifinde bulunmuştur:

“Yüce Tanrı, ulu İlhan'a Dünyalar durdukça sağlık versin. Bilirsin ki, Allah bu seferde devletinize yardım etti, müslüman padişahu üzerine zafer verdi, bundan mağrur olmak gerekmez. Cenk ve savaşta sizce de malum olduğu üzere ölenler üç bin süvariden fazladır. Bununla beraber bütün Moğol askerlerinden de pek çok insan telef olmuştur. Bizim daha yüzbinlerce askerimiz memleket hudutlarında bütün hazırlıklarıyla beklemektedirler. Rum ülkesini Selçuk sultanlarından başka hiç kimse yola getiremez. [...] Noyan, Sultanın arzularına riayet göstermek isterse onun sulh teklifini kabul buyururlar (İbn Bîbî, 1941, s. 222)”.

Vezir Ali'nin sözlerini Curmagun Noyan'a hatunu tercüme etmiş ve söylenen sözler karşısında Curmagun Noyan hoşnut kalmıştır. Curmagun Noyan, Baycu'ya teklifin kabul edilmesini söylemiş ve Baycu Noyan tarafından kabul edilen bu teklif, Anadolu Selçuklu Devleti'nin ağır bir vergilendirmeye tabi olmasına sebep olmuştur. Bu antlaşma ile II. Gıyâseddin Keyhüsrev Moğol naibesi Töregene Hatun'a, el- Ömeri'nin ifadesine göre itaat etmiştir (el- Ömeri, 2019, s. 372). Anadolu Selçuklu Devleti'ni siyasal olarak Moğol hükümdârlığına bağlı bir duruma düşüren bu savaş, Töregene Hatun'un naipliği süresinde vuku bulması hasebiyle mühimdir. Ayrıca bu hadiseyi zikretmemizdeki bir diğer sebep ise birazdan değineceğimiz 1246 senesinde toplanan *kurultay*ın katılımcılarının arasında Anadolu Selçuklu Sultanı'nın da adının zikredilmesi hadisesidir.

8. Nâibü's- Saltanatın Sonu: Kurultayın Toplanması, Katılımcılar ve Göyük'ün Kağan Seçilmesi

1246 senesinin baharında, Kökü-nor Gölü mevkiinde (Grousset, 2020, s. 278; Roux, 2020, s. 306), Töregene'nin huzurunda kağan seçimi için *kurultay* toplanmayı başarmıştır. Beyânî *Habibu's- Siyer*'e atıfta bulunarak katılımcılardan yaklaşık iki bin çadırı sadece memleket reislerine ait olduğunu bildirmektedir (Beyânî, 2018, s. 129). Ebü'l- Ferec İbnü'l- İbrî ve Bertold Spuler, kurultayın ne kadar büyük ve gösterişli olduğunu şu şekilde zikretmektedir:

“... oğulların, torunların, Moğol Beylerinin toplanmaları tamam olmuş olduğu gibi bunlardan başka Emir Mesut Bey, Emir Ergun Ağa [...]. Rum'dan da hükümdârın kardeşi Sultan Rükneddin ve Ermenilerden Tekfur Hatom'un kardeşi Kontsital (Comes stabuli, connétable) gelmişler: Gürcistan'dan büyük ve küçük Davud'lar ve Şam kıt'asından Halep hükümdârı Elmelikinnasır'ın kardeşi ve Bağdat'tan kadıların kadısı Fahreddin ve Elemut padişahu Alâeddin'den Muhteşemik- Ohustan gelmişler (İbnü'l- İbrî, 2011, s. 22).”

“... prensler, Kutan ve Tuluy'un dul karısı ve daha sonra Büyük Han olan Mönge'nin ve kardeşlerinin anası Seyurhohataytay (Sorgoktani Beki) hep kurultayda hazır bulundular. Bunlardan başka devletin birçok büyükleri ve vasal hükümdârlar; bu meyanda Rum Sultanı, Gürcistan'ın iki kralı IV. ve V. Davud, halifenin elçisi ve ayrıca misyoner Johann von Plano Carpini'de vardı (Spuler, 2011, s. 51; Cüveynî, 2013, s. 233-234; Carpini, 2021, s. 144-145).”

Carpini ve Bar Hebraeus (Abû'l- Farac) hemen hemen aynı katılımcıları zikretmektedirler. Katılımcılara bakarak Moğol İmparatorluğu'nun topraklarının çok geniş olduğunu anlayabiliriz. Cüveynî kurultayın büyüklüğünü şu şekilde zikretmektedir: "... *şimdiye kadar görülmemiş ve duyulmamış büyük bir kalabalık oluştu, uçsuz bucaksız ova insanlara ve hayvanlara dar geldi*" (Cüveynî, 2013, s. 234). Ancak kurultaya katılanlar arasında Batu (Sayın) Han'ın adı zikredilmemiştir. (Bar Hebraeus, 1950, s. 546). Batu Han, hasta olduğunu gerekçe göstererek kurultaya katılmayacağını ve kendisi yerine kardeşlerini kurultaya göndereceğini belirtmiştir (Rashîd al-Dîn, 1971, s. 170; Kaya, 2019, s. 127; Bar Hebraeus, 1950, s. 546). Batu'nun kurultaya katılmamasının asıl nedeni ise Göyük ile arasının açık olmasıdır. Toplanan kurultayda Göyük *kağan* seçilmiştir (24 Ağustos 1246). Cüveynî'ye göre Köten, kağanlık makamına oturmak için kurultaya kendisinin kağan seçilme teklifini sunmuştur. Ancak kurultay üyeleri, Töregene Hatun, Sorgaktani Beki ve oğulları Göyük'ü desteklemiş ve Köten'in bu arzusu gerçekleşmemiştir. Cüveynî, kurultayın seçim aşamasını anlatırken Köten'in hasta olduğunu da zikretmektedir (Cüveynî, 2013, s. 235; Rashîd al-Dîn, 1971, s. 181). Nitekim Cûzcânî, Köten'in felçli olduğunu, bu nedenden ötürü kağanlık makamına oturamayacağını söylemektedir (Cûzcânî, 2016, s. 127).

Cûzcânî (2016, s. 123), Töregene Hatun'un naipliği sürecindeki durumu hakkında şu şekilde ağır bir eleştiride bulunmuştur: "... *dört yıl müddetle Moğol memleketlerine hükmetti. Bu süre içinde onda akal noksanlığı ve şehvet galeyanları gibi kadın davranışları ortaya çıktığından, Moğol memleketlerinden ileri gelenleri bu hareketleri görüp katı bir hükümdâr istediler.*" *Tevârîh-i Güzîde Nusret- Nâme* adlı eserde ise Töregene Hatun'un naipliğini şu şekilde eleştirmektedir: "... *Ögetay Hannîng uluğ (77a/9) hatunı Töregene Hatun hüküm kıla turur irdi. Ol hâlde memleketning (77a/10) iş küçide köp noqşân boldı* (Kaya, 2019, s. 127)".

9. Vladimir Yaroslav'ın Zehirlenmesi Hadisesi

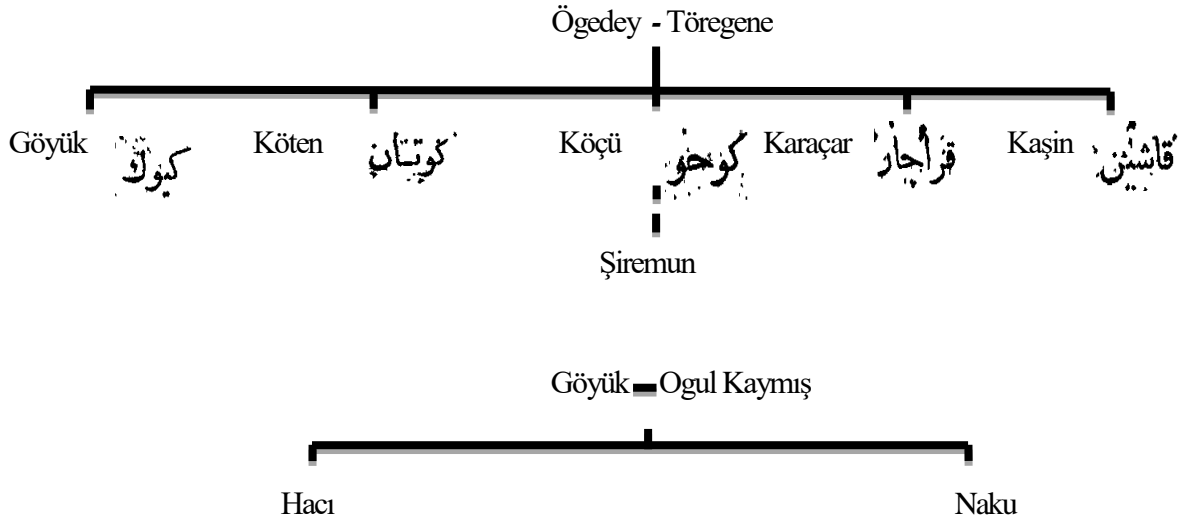
Töregene Hatun'un giriştiği bir diğer hadise ise Suzdal büyük knezi Vladimir Yaroslav'ın öldürülmesi hadisesidir. Carpini'ye göre, vasal durumda olan Suzdal (Rusya) büyük knezi Vladimir Yaroslav, Göyük'ün kağan seçildiği büyük *kurultay*da (1246) Töregene Hatun tarafından zehirlenmiştir (2021, s. 152-3). Carpini'ye göre bu şahsiyet, Töregene Hatun'un bizzat kendisi tarafından yemek yedirilmiş ve içki içirilmiştir; Yaroslav *evine* gittikten bir hafta sonra ölmüştür. Şayet Yaroslav, kendisine ayrılmış bir otağ var ise ve kendi otağına gidip hastalanmışsa Töregene Hatun tarafından zehirlendiği savı doğru olabilir. Ancak burada önemli olan Carpini'nin "evine" gitti dediği yerin nerede olduğudur. Şayet Yaroslav'ın evi Suzdal'da ise Yaroslav'ın yolda zehirlenmiş olma ihtimalini de göz önünde bulundurmak gerekmektedir. Çünkü *kurultay*ın yapıldığı Kökü-nor Gölü mevkii ile Suzdal arasında on günlerce mesafe vardır. Bu mesafeyi ve Carpini'nin: "*Evine gittiği zaman hastalandı.*" sözünü göz önünde bulundurursak Yaroslav'ın evine (şayet Suzdal ise) giderken zehirlendiği kanaatine de varabiliriz. Çünkü (Carpini'ye inanacak olursak) uzun mesafeler boyunca *hastalanmamış* olan Yaroslav, Töregene Hatun'un yanından ayrıldıktan sonra zehirlenme belirtisi göstermesi gerekirdi ki Töregene Hatun tarafından zehirlendiği savı doğru olabilsin. Kütük'e göre (2018, s. 190) zehirlenen bir kişi şiddetli ağrı, kan kusma, ateş ve ilerleyen aşamada vücutta renk değişimi gibi belirtileri göstermektedir ki Carpini bu belirtilerin, Yaroslav'ın evine gitmesinden sonra belirmediğini söylemektedir. Carpini'nin, Vladimir Yaroslav'ın zehirlendiği yönündeki savını, Töregene Hatun'un Alexandr'ı (Yaroslav'ın oğlu) babasının topraklarını kendisine vereceği vaadiyle kandırmaya çalışması destekler niteliktedir. Çünkü vasal bir durumda olan Yaroslav ve yerine geçecek veliaht olmamasından ötürü Yaroslav'ın hükmettiği topraklar başı boş kalmaya mahkum olacaktı. Bu durumda Yaroslav'ın toprakları savaşmadan Moğol İmparatorluğu'nun eline geçecek ve Yaroslav'ın aradan çekilmesiyle maddi gelirleri bir

nebze de olsa arttıracak -Yaroslav, kendi geçimi için maddi bir kazanç sağlaması gerekmekte idi- fikri yer bulmuş olabilir. Carpini'nin ifadelerinin açık olmayışı bu konu hakkında kesin bir yargıya varmamızı güçleştirmektedir.

10. Töregene Hatun'un Vefatı

Göyük'ün kağan seçilmesinden birkaç ay sonra kardeşi Köten öldü. Köten ölmeden önce Semerkandlı bir şarapçı tarafından, Fâteme'nin Köten'e büyü yaptığı sözleri yayıldı (Rashîd al-Dîn, 1971, s. 179). Bunun üzerine Fâteme'yi isteyen Göyük, annesi Töregene ile birkaç defa tartışmıştır. Fâteme'yi vermek zorunda kalan Töregene Hatun, birkaç ay sonra vefat etti (Cüveynî, 2013, s. 231. Ölüm tarihi için kırs: Rashîd al-Dîn, 1971, s. 179; İbnü'l-İbri, 2011, s. 23; Bar Hebraeus, 1950, s. 547; Spuler, 2011, s. 52). Kaynaklarda Töregene Hatun'un vefatı hakkında açık bir bulguya rastlanmamaktadır. Ne sebepten ve nerede vefat ettiği meçhuldür.

11. Töregene Hatun ve ardılları



Sonuç

Çinggis Kağan'ın Tohto'a-beki ile giriştiği mücadelede Töregene savaş ganimeti olarak Ögedey'e eş alınmıştır. Bir süre sonra Çinggis'in vefat etmesi Ögedey'in kağanlık makamına oturmasına vesile oldu. Henüz Ögedey hayatta iken Töregene Hatun'un idikut tasdik etmesi ve ferman yayımlayabilmesi Moğollarda, en azından üst düzey kademedeki Moğollarda, kadına verilen değeri gösterir niteliktedir. Ancak bu değeri (en azından Töregene Hatun için) sadece Moğol geleneklerine bağlamak doğru olmaz. Çünkü Ögedey'in diğer eşlerinden erkek çocuğu (*veliaht*) olmaması, Töregene Hatun'dan ise birçok erkek çocuğu olması Töregene'nin Moğol İmparatorluğu'nda daha iyi bir siyasi güce sahip olmasına vesile olmuştur. Ögedey, kendisinden sonra oğlu Köçü/Küçü'yü veliaht tayin etmiş ancak Köçü, babasından önce vefat etmiştir. Ögedey, Köçü'nün vefatı üzerine torunu Şiremün'ü veliaht tayin etmiştir. Köçü'nün vefatı, Ögedey'in alkole bağıllığını arttırmıştır. Ögedey'in Aralık 1241 tarihinde *alkol* komasına girerek ölmesi, Moğol İmparatorluğunda veraset mücadelelerinin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Veliaht Şiremün'den önce davranan Töregene Hatun devletin ileri gelenlerine elçiler göndermiş ve kendisinin naiplik olması gerektiğini vurgulamıştır. Nihayetinde Töregene Hatun, *kurultay üyelerinin* ve *Çinggis oğullarının* (özellikle *Çağatay*'ın) *tasdik* ve *destekleriyle* Moğol İmparatorluğu'nun kağanı seçilinceye kadar naiplik makamına

oturmaya nail oldu. Şiremün ve annesiyle giriştiği siyasi mücadelede, Töregene'nin kurnazlığı, naipliğe nail olmasına vesile olmuştur. Naiplik makamına oturan Töregene Hatun'un ilk işi, kin güttüğü veyahut bir şekilde çekindiği kişileri ortadan kaldırmasıdır. Töregene Hatun bu faaliyetlerde bulunurken Horasanlı bir kadın olan Fāteme'nin etkisi altında kalmıştır. Yelü Chucai, Mahmud Yalvāç, Emir Cinkay gibi mühim şahsiyetlerin görevlerinden azledilip cezalandırılmaları, Ögedey döneminde başlayan ekonomik sorunların hızla artmasına sebep olmuştur. Ancak süregelen bu sorunlar Moğol seferlerine engel olmamış, aksine daha çok vergi toplayabilmek için seferler düzenlenmiştir. Töregene Hatun'un naipliği süresince gerçekleşen belki de en mühim sefer ise Anadolu'ya yani *Anadolu Selçuklu Devleti*'ne yapılan seferlerdir ki 1243 Köseadağ savaşıyla Moğol İmparatorluğu mühim ölçüde gelir ve toprak elde etmiştir. Cüzcânî ve *Tevârih-i Güzîde Nusret- Nâme* gibi kaynaklar Töregene'nin naipliğinin ilk seneleri hakkında kötü bir söz söylemezken naipliğinin son senelerinde gerçekleştirdiği hatalar nedeniyle Töregene Hatun hakkında oldukça ağır sözler söylemektedirler. Ağır eleştirilere maruz kalmasının H. 642/ M. 1244/5 senesinde kendi adına para bastırmasının bir etkisi var mıdır bilemiyoruz. 1246 senesinde güç de olsa toplanmayı başaran *kurultay*da Göyük'ü kağan seçtirmeyi başaran Töregene Hatun, oğluna karşı askeri bir rakip çıkmaması amacıyla Suzdal büyük knezini zehirlemiş olabileceği ihtimalini düşündürmektedir. Göyük, kardeşinin vefatı üzerine Töregene Hatun'un en yakın arkadaşı olan Fāteme'yi sorumlu tutmuş ve annesinden Fāteme'yi vermesini istemiştir. Bu durum anne ve oğul arasının açılmasına neden olmuştur. Ancak Göyük Kağan'ın baskıları netice vermiş ve Fāteme, Töregene'nin himayesinden alınarak yargılanmıştır. Fāteme'nin Töregene Hatun'dan ayrılmasından birkaç ay sonra Töregene Hatun vefat etmiştir.

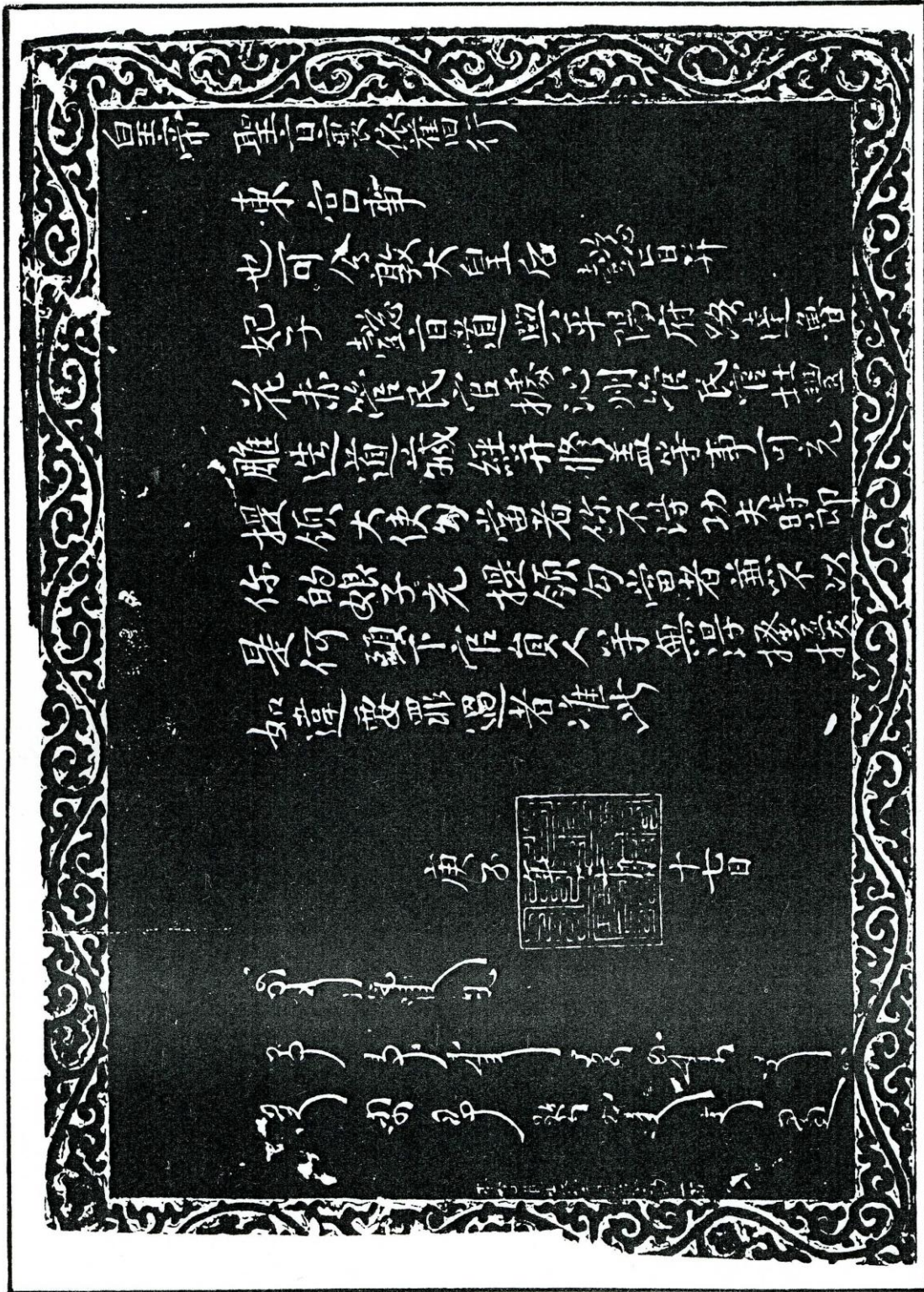
Kaynakça

- [1] _____, *Manghol-un Niuça Tobça'an* (Yüan- Ch'ao Pi-shi), *Moğolların Gizli Tarihi* (Yazılış: 1240) (1986), (Çev. Ahmet Temir), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.
- [2] Aboul- Ghazi Bèhâdour Khan (1871), *Histoire Des Mogols et Des Tatares*, c. 2, Petersbourg.
- [3] Abû'l- Farac, Gregory (Bar Hebraeus) (1950), *Abû'l- Farac Tarihi*, c. 2, (Çev. Ömer Rıza Doğrul), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.
- [4] Alan, Hayrunnisa (2020), *Avrasya'nın Sekiz Asrı Çengizogulları*, 3. Baskı, Ötüken Yayınevi, İstanbul.
- [5] Alinge, Curt (1967), *Moğol Kanunları*, (Çev. Coşkun Üçok), Sevinç Matbaası, Ankara.
- [6] Allsen, Thomas (2007), "Ögedei and Alcohol", *Mongolian Studies*, c. 39. (3-12)
- [7] Amitai, Reuven (2010), 'Töregene *Khātūn*', *Encyclopédie de l'Islam*, Brill Reference Online, Erişim: 24 Temmuz 2020 http://dx.doi.org/10.1163/9789004206106_eifo_COM_1239
- [8] Atwood, Cristopher P. (2004), *Encyclopedia of Mongolia and The Mongol Empire*, Facts On File, New York.
- [9] Barthold, V. V. (1990), *Moğol İstilasına Kadar Türkistan*, (Haz. Hakkı Dursun Yıldız), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.
- [10] Barthold, V. V. (2019), *Orta Asya Türk Tarihi Hakkında Dersler*, (Çev. Râgıp Hulusi Özdem), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.
- [11] Barthold, V. V. (2020), *Moğol İstilas Devrinde Türkistan*, (Çev. Seniha Sami Moralı), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.
- [12] Beyânî, Şîrîn (2018), *Moğol Dönemi İnan'ında Kadın*, (Çev. Mustafa Uyar), 2. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.
- [13] Broadbridge, Anne (2018), "Women and the Making of the Mongol Empire", Cambridge University Press. (164-194) <https://doi.org/10.1017/9781108347990.007>
- [14] Broadbridge, Anne F. (2019), "Töregene, Imperial Widow in the Mongol Empire in the 1240s: Opposing Her Husband's Will On Behalf of Her Son", *Historians on Leadership and Strategy*. (233-254)
- [15] Carpini, Johann de Plano (2021), *Moğolistan Seyahatnamesi*, (Çev. Ergin Ayan), 4. Baskı, Kronik Kitapevi, İstanbul.
- [16] Curtin, Jeremiah (1908), *The Mongols A History*, Little Brown and Company, Boston.
- [17] Cûzcânî, Minhâc-ı Sirâc (2016), *Tabakât-ı Nâsırî* (Moğol İstilasına Dair Kayıtlar), (Çev. Mustafa Uyar), Ötüken Yayınevi, İstanbul.
- [18] Cüveynî, Alaaddin Ata Melik (2013), *Tarih-i Cihan Güşa*, (Çev. Mürsel Öztürk), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.
- [19] d'Ohsson, A. Costantin (2008), *Moğol Tarihi*, (Çev. Bahadır Apaydın), Nesnel Yayınları, İstanbul.
- [20] de Rachewiltz, Igor (1981), "Some Remarks On Töregene's Edict of 1240", *Papers on Far Eastern History* (PFEH). (38-63)
- [21] de Rachewiltz, Igor (1999), "Was Töregene Qatun Ögedei's "Sixth Empress" ?", *East Asian History*, 17/18. (71-76)
- [22] Ebü'l Gazi Bahadır Han (2020), *Şecere-i Türki*, (Çev. Arif Acaloğlu), Selenge Yayınları, İstanbul.
- [23] el- Ömeri, Şihabeddin b. Fazlullah, *Mesâlikü'l Ebsâr* (Türkler Hakkında Gördüklerim ve Duyduklarım), (Çev. D. Ahsen Batur), 2. Baskı, Selenge Yayınevi, İstanbul.

- [24]Grousset, René (2020), *Stepler İmparatorluğu...*, (Çev. Halil İncalık), 3. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.
- [25]Gülensoy, Tuncer (1986), “Altan Topçı -II-”, *Belleten*, c. 50, sayı 196. (9-71)
- [26]Gülensoy, Tuncer ve Küçükler, Paki (2015), *Eski Türk- Moğol Kişileri Sözlüğü*, Bilge Kültür Sanat Yayınları, İstanbul.
- [27]İbn Bîbî (1941), *Anadolu Selçukî Devleti Tarihi*, (Çev. M. Nuri Gencosman), Uzun Yayınevi, Ankara.
- [28]İbnü’L- İbrî, Ebü’L- Ferec (2011), *Târîhu Muhtasari’d- Düvel*, (Çev. Şerafeddin Yaltkaya), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.
- [29]Kaya, Harun (2019), *Tevârîh-i Güzide Nusret- Nâme*, Ankara Üniversitesi, Ankara. (Yayınlanmamış Doktora Tezi).
- [30]Kazvinî, Hamdullah Müstevfî-yi (2018), *Târih-i Güzide*, (Çev. Mürsel Öztürk), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.
- [31]Kütük, Ahmet (2018), “Selçuklu Çağında Zehirle Suikast Üzerine Notlar”, *Tarih Okulu Dergisi (TOD)*, Sayı 37. (174-195) <http://dx.doi.org/10.14225/Joh1444>
- [32]Lane Poole, Stanley (1881), *Coins of the Mongols in the British Museum*, (Ed. Reginald Stuart Poole), Order the Trustees, London.
- [33]Özdemir, H. Ahmet (2011), “Modern Klandan İmparatorluğa Cengiz Han’ın Soy, Yetiştirdiği Ortam, Çocukluğu Kişiliği ve Yasası”, *Marife, Bahar*. (31-50)
- [34]Özgüdenli, Osman Gazi (2007), “Ögedey Han”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, c. 34, İstanbul.
- [35]Rashîd al-Dîn (1971), *The Successors of Genghis Khan*, (Çev. J. Andrew Boyle), Columbia University Press, New York & London.
- [36]Roux, Jean- Paul (2020), *Moğol İmparatorluğu Tarihi*, (Çev. Ayşe Bereket ve Aykut Kazancıgil), 2. Baskı, Dergâh Yayınları, İstanbul.
- [37]Spuler, Bertold (2011), *İran Moğolları*, (Çev. Cemal Köprülü), 3. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.
- [38]T’ang, Ch’i (1970), *Moğol Sülalesi Devrinde Türk ve İslam Dünyası ile Temasda Bulunan Şahsiyetler*, İstanbul Üniversitesi, İstanbul. (Yayınlanmamış Doktora Tezi).
- [39]Uyar, Mustafa (2021), *Cengiz İmparatorluğu Hakkında İlk Tarihi Kaynaklar: Meng Ta pei lu- Hei Ta shi lu*, (Çev. Ankhbayar Danuu), 2. Baskı, Ötüken Yayınevi, İstanbul.
- [40]Yazıcı, Özge (2018), *Cengizogullarında Kadın*, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

EKLER

Ek- 1: Töregene Hatun'un 1240 senesinde yayımladığı tebliğ



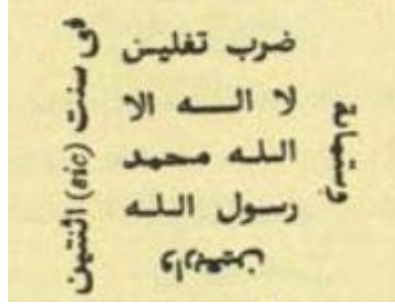
Kaynak: Rachewiltz, 1981, s. 38.

Ek- 2: Töregene Hatun'un H. 642/ M. 1244/5 tarihinde bastırıldığı gümüş para



Kaynak: <https://en.numista.com/catalogue/pieces295739.html>, Erişim: 23 Ağustos 2021.

Ek- 3: Töregene Hatun'un bastırıldığı paranın üzerindeki yazı



Kaynak: Stanley, 1881, s. 5.



Journal of Universal History Studies

**Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi'nde (BOA) Bulunan Yıldız Sarayı İnşaatı,
Tamirâtı ve Tefrişâtı İle İlgili Örnek Belgelerin Değerlendirilmesi¹**

**Evaluation of Sample Documents Related to the Construction, Repair and Furniture
of Yıldız Palace in the Presidency of State Archives Ottoman Archive (BOA)**

Submission Type: Research Article

Received-Accepted: 04.11.2021 / 12.12.2021

pp. 229-250

Journal of Universal History Studies (JUHIS) • 4(2) • December • 2021 •

Halil Elemana

Mersin University, Research Asistant, Department of Art History, Mersin, Turkey

Email: halilelemana@yandex.com

Orcid Number: 0000-0001-5555-4578

Cite: Elemana, H. (2021). Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi'nde (BOA) Bulunan Yıldız Sarayı İnşaatı, Tamirâtı ve Tefrişâtı İle İlgili Örnek Belgelerin Değerlendirilmesi . Journal of Universal History Studies , 4 (2) , 229-250 . DOI: 10.38000/juhis.1018997

¹ This article is analyzed by two reviewers and it is screened for the resemblance rate by the editor/ Bu makale iki hakem tarafından incelenmiş ve editör tarafından benzerlik oranı taramasından geçirilmiştir.

* In this article, the principles of scientific research and publication ethics were followed/ Bu makalede bilimsel araştırma ve yayın etiği ilkelerine uyulmuştur.

* This work is licensed under a [Creative Commons BY-NC-SA 2.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.0/) (Attribution-Non Commercial-Share Alike).

Öz

Osmanlı Devleti'nin en son saray yapısı olan Yıldız Sarayı'nın kompleks bir yapı özelliği taşımasına bağlı olarak arşivde, birçok tasnife dağılmış inşaat, tamirat ve tefrişat belgesine rastlanılmıştır. Bu kapsamda araştırma içerisine, her çeşit fondan belgeler dâhil edilmeye çalışılmıştır. Sarayın yüzü aşkın yapıya sahip olması ve buna bağlı olarak her yapının detayına girilerek anlatılması herhangi bir makale özelinde mümkün görülmediği için arşivde dikkat çekici detayları barındıran belgeler üzerinde durulmuştur. Bu örnek belgelerin transkripsiyonları yapılmış ve metin içerisinde yer yer bu dil içi çeviriler kullanılmıştır. Belgelerden elde edilen bulgular, dönemin imar faaliyetlerini birincil kaynaklar vasıtasıyla anlama/anlamlandırma adına veri üretmiştir. Aynı zamanda bu bulgular, sanat tarihi ve mimarlık tarihi alanlarını doğrudan ilgilendirmekle birlikte muhteviyatında iktisat tarihine de katkılar sunacak veriler barındırmaktadır. Bu çalışma için 75 klasörün içerisindeki 518 belge görüntüsü okunmuştur. Araştırma kapsamı, 1877-1909 tarih aralığını kapsamaktadır. Bu çalışmanın amacı, Osmanlı arşivinde çalışma yapan/yapacak araştırmacıların Osmanlı dönemi inşaat, tamirat ve tefrişat faaliyetleriyle ilgili ne tür bilgi ve belgelerle karşılaşabileceklerini Yıldız Sarayı özelinde ortaya koymaktır. Bu çalışma en nihayetinde Osmanlı mimarlık tarihine dair bilgiyi genişletme umudundadır.

Anahtar Kelimeler: Yıldız Sarayı, II. Abdülhamid, Osmanlı, Arşiv, Mimari.

Abstract

Due to the fact that Yıldız Palace, the last palace structure of the Ottoman Empire, had a complex structure, many classified construction, repairing and furnishing documents were found in the archive. In this context, it has been tried to include documents from all kinds of funds in the research. Since the palace has more than a hundred buildings and accordingly it is not possible to describe each building by going into details in any article, the documents containing remarkable details in the archive have been emphasized. Transcriptions of these sample documents were made and these intra-linguistic translations were used from time to time in the text. The findings obtained from the documents produced data in order to understand/make sense of the zoning activities of the period through primary sources. At the same time, these findings contains data that will contribute to the history of economics, as well as directly related to the fields of art history and architectural history. For this study, 518 document images in 75 folders were read. The scope of the research covers the date range of 1877-1909. The aim of this study is to reveal what kind of information and documents that researchers who work/will work in the Ottoman archives can encounter regarding the construction, repair and furnishing activities of the Ottoman period, specifically in Yıldız Palace. This study ultimately hopes to expand the knowledge of Ottoman architectural history.

Keywords: Yıldız Palace, II. Abdulhamid, Ottoman, Archive, Architecture.

Giriş

Her çağa kendine özgü değiştirme ve dönüştürme gücüne sahip olduğu gerçeğiyle bakıldığında Osmanlı Devleti'nin siyasi, ekonomik ve sosyokültürel olarak 19. yüzyılın gerçeklerinden nasibini aldığını görürüz. Bu dönem içerisindeki gerek üretim gerekse tüketim alışkanlık ve biçimlerinin değişimi, kendi içerisinde yeni bir *evrenin* doğuşuna neden olmuştur. Bu *evrenin* atmosferi ise Batı'da oluşturulmuş, bulutları tüm dünyaya yayılmış görülmektedir. Osmanlı Devleti bundan sonra iklim şartlarına uyum sağlamaya çalışan bir organizma gibi hayatta kalma adına *esnek, pragmatik ve müzakereci* (Pamuk, 2016, s. 17) bir tarzı sürdürmüştür. Batılılaşma ya da farklı bir deyişle modernleşme bu dönemin mottosunu oluşturacak; devlet artık kendi değişim ve dönüşüm çabalarını bu düstur üzerinden geliştirmeye çalışacaktır. Bu dönemin sanat ve kültür ortamı da uyum safhalarından biri olarak göze çarpmaktadır. Özellikle mimarinin temsil niteliği dönemin siyasi aksiyonlarıyla eşgüdümlü bir hal almış, yazılı reform veya ıslahatların görsel tezahürleri olmuşlardır. Olgunun tek bir sebep ve sonuç üzerinden oluşamayacağını varsayarsak mimari üzerinde de birçok bileşenin etkisini ve neticesini aramak gerekir. Bu nedenle dönemin ruhunu anlamaya çalışırken dönem içerisindeki özne ve nesne ilişkileri doğru bir biçimde analiz edilmelidir. Bu değerlendirmeyi yapabilmek de dönemin kaynaklarından geçmektedir. Elbette bir belgenin ne kadar faydalı olacağı veyahut ondan ne türden bir veri üretileceği belgeye yöneltilen sorulara bağlıdır (Leach, 2021, s. 89). Barkan'ın

“Mimari sanat eserini olup bitmiş bir halde temaşa ve tasvir etmek yerine, onun yaratılışının muhtelif safhalarında inşa edilirken hazır bulunmanın ve bu suretle sanatkârın karşılaştığı teknik ve malî meselelerle temasın; malzemeyi, usta ve işçileri tanımanın ... türlü sanat tarihi problemlerini çözmek için büyük faydalar sağlayacağı aşikârdır.” (Barkan, 1972, s. XIII)

vurgusu da belgelere yöneltilen soruların yansımalarıdır.

Osmanlı Devleti'nin son sarayı hüviyetinde olan Yıldız Sarayı'nın inşaat, tamirat ve tefrişatına dair arşiv belgelerini tanıtmak ve değerlendirmek, sadece bir yapıyı anlama ya da anlamlandırma gayreti değildir. Dönemin sosyo-ekonomik, sosyo-kültürel ve başka birçok özelliğinin anlaşılmasında veriler sunacak bir çabadır. Arşiv belgeleri üzerinden Osmanlı mimarlık yazımı son dönem çalışmalarında oldukça önemli bir ivme kazanmış durumdadır. Bunda Türkiye mimarlık ve sanat tarihi yazımının benzer metotlar üzerinden belli bir doygunluğa ulaşmış olması ve kaynaklara erişebilme imkânının gelişmesinin de etkili olduğunu söylemek mümkündür. Çalışma içerisinde kullanılan belgelerin bazıları literatürde ilk kez yer alacaktır. Bazı belgelere ise çeşitli yayınlarda da rastlanılmış olsa da belgelerin değerlendirme ölçütlerinde olabildiğince özgün analizler yapılmaya çalışılmıştır. Araştırmacıları, sadece Yıldız Sarayı değil diğer tarihi yapılara birincil kaynaklar aracılığıyla analiz etmeye teşvik etmek ve bu analizleri yapacak araştırmacılara bir nebze de olsa faydalı olmak da amaçlanmaktadır. Yıldız Sarayı'nın uzun süre devletin yönetim merkezi olması, merkezi otoritenin II. Abdülhamid ile birlikte tekrardan güçlendirilme isteği ve buna bağlı olarak tüm yönetim kademesinin sarayın sınırları içerisine alınması, saraydaki mekân sayısını da artırmıştır. Osmanlı Arşivi'nde buna bağlı olarak sarayın inşaat, tamirat ve tefrişatıyla ilgili yaklaşık 1.200 klasör belgeye rastlanılmış bu belgelerin yine yaklaşık 8.300 görüntü içerdiği tespit edilmiştir. Bu çalışma için 75 klasörün içerisindeki 518 belge görüntüsü okunmuştur. Bir araştırma makalesinin sınırlıklarını da gözeterek sarayın inşaat, tamirat ve tefrişatıyla ilgili örnek belgeler üzerinden ne gibi bilgilere ulaşılabileceği bu çalışmayla ortaya konmak istenmektedir. Çalışmanın kapsamı, II. Abdülhamid ile birlikte “Yıldız” saray hüviyetine büründüğü için 1877 ile 1909 tarih aralığındadır. Bu çalışma, sarayın imar ve tefrişatına dair örnek belgeler üzerinden bir değerlendirme çalışmasıdır. Bu değerlendirmeye saraya ve dolayısıyla 19. yüzyıl Osmanlı dünyasına birincil kaynaklar vasıtasıyla temas edip veri üretmek amaçlanmıştır.

19. yüzyılın genel mimari aksiyonu Batı eksenli hareket etmiş, künhüne vakıf olunmayan Batılı mimari taklit¹ edilerek modernleşme/Batılılaşma sürecine uyumlu hale getirilmeye çalışılmıştır. Bu noktada Batı tarzlı saray yapıları ortaya çıkmış; siyasi düzendeki değişim, mekân üzerinde kendini Dolmabahçe, Çırağan, Beylerbeyi yapılarında göstermiştir. Bu yapılardaki mekân organizasyonlarının sultan ile bürokratları aynı çatı altında toplaması, mutlak monarşi iktidarının paylaşılması anlamına gelmektedir. Osmanlı Devleti'nin merkeziyetçi padişahlarından biri olan II. Abdülhamid, kendi siyasi biçimini mezkûr saray yapılarında sürdürmeyeceğinden ve bazı güvenlik sebeplerinden yönetim merkezini, Nisan 1877 tarihi² itibarıyla Yıldız Kasrı Hümayununa taşımıştır. Böylelikle; “Sultan II. Abdülhamid giderek daralan bir çemberin merkezinde oturan bir hükümdar portresi çizmemekte; tersine, geniş bir bilgi ve kontrol ağının içine nüfuz etmiş siyasi erki temsil etme” (Özlu, 2011, s. 12) kabiliyetine sahip olma yolunda adım atmıştır.

Yıldız Sarayı'nın Kısa Tarihçesi

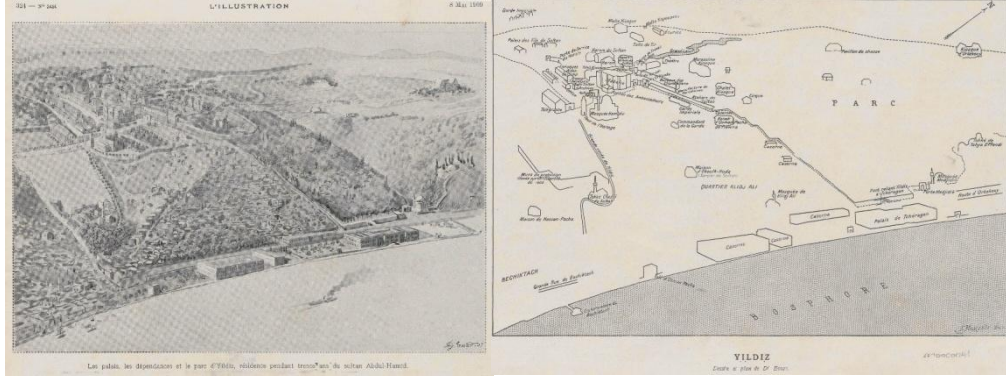
Yıldız Sarayı, konum olarak Yıldız Tepesi'nden Beşiktaş'a oradan da Ortaköy'e kadar uzanan arazi üzerine yayılmış köşk, kasır; yönetim, koruma ve üretim binaları ile iç-dış bahçelerden meydana gelen bir komplekstir. Yaklaşık olarak 500.000m² alana hâkim kompleksin yapı çeşitliliği, planlaması ve yerleşim tertibi Topkapı Sarayı'nı anımsatmakla birlikte Türk saray mimarisinin son geleneksel uygulamasıdır (Akozan, 1985, s. 28). Yıldız Sarayı'nın bulunduğu arazi Bizans döneminden beri ormanlık bir alan olduğu için Osmanlı padişahları XVI. yüzyıldan itibaren burayı avlanma yeri olarak kullanmışlardır. O dönemki kayıtlarda “Civan Kapucibaşı Bahçesi”, “Kazancıoğlu Bahçesi” olarak anılan bu alanda ilk yapılaşma I. Ahmet zamanında küçük bir av köşkünün yapılmasıyla başlar. XIX. yüzyıla gelindiğinde ise arazi üzerinde hızlı bir biçimde farklı işlevsel yapılar yapılmaya başlanır. III. Selim, 1805 yılında Mihrişah Valide Sultan için burada bir kasır yaptırmıştır. Kasır günümüze gelmemiş olsa da iç bahçede bulunan çeşme kasra aittir. II. Mahmut 1834'te buraya Yıldız adında bir köşk yaptırmış ve burayı yeni kurulan ordunun (Asâkir-i Mansure) talimlerini izlemek için kullanmıştır. 1842 yılında Sultan Abdülmecid'in annesi Bezm-i Âlem Valide Sultan bu alanda “Dilkuşa” adı verilen yeni bir köşk yaptırmıştır. Bu dönemden sonra yani XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren arazi üzerinde inşaat etkinliği artmış ve çeşitlilik kazanmıştır. Bu etkinlik Sultan Abdülaziz döneminde başlamış ve döneminde Büyük Mabeyn, Çit, Malta ve Çadır köşk ve kasırları inşa edilmiştir. Sultan II. Abdülhamid dönemiyle birlikte Yıldız Kasrı hüviyetinden Yıldız Sarayı kimliğine bürünmüş, en olgun yerleşimine sahip olmuştur. Saray, devletin yönetim merkezi olmakla kalmamış aynı zamanda mini bir kent görüntüsü çizmiştir (Batur, 1998, s. 91-92). Sarayın fizyolojik yayılımına bakıldığında kuzey-güney doğrultusunda yaygın bir yapılaşma görülmektedir. Bu yayılım organik bir biçimde gelişmiş, binalar arasındaki bağlantıları kolaylaştırıcı etkenler göz ardı edilmiştir. Sarayın sınırlarını belirleyen ve yaklaşık 4m olan harpuştalı duvarlar içerisinde sosyal, sivil, idari ve dini kimlikli binalar yer yer bahçe ve korularla yerleşim özelliği göstermiştir. Yıldız Saray kompleksine giriş sağlayan dört adet kapı mevcuttur. Bunlar; Koltuk, Saltanat, Valide Sultan ve Mecidiye kapılarıdır (Bilgin, 2013, s. 541). Sarayın inşaat faaliyetleri farklı aralıklarla devam etmiş olup buna bağlı olarak mimari tarzdaki çeşitlilik kendiliğinden ortaya çıkmıştır (Batur, 1994, s. 521). Sarayın inşasında Avrupa'da geliştirilen inşa teknikleri ve malzemelerin kullanıldığı görülmekle (Bilgin, 1993, s. 51) birlikte bu tercihlerin altında süratli bir yapılaşma gayreti de göze çarpmaktadır³. Saray,

¹ II. Abdülhamid döneminde yazılan ve sultana sunulan bir layihada bu taklidin dahi yapılamadığı “Alafranga nâmına inşâ” edilmekte olan gerek kâr-gîr gerek ahşap evlerin hiç birisi alafranga olmadığı Avrupa'yı görenlerce bilinmektedir.” şeklinde ifade edilmektedir. Dönem içerisindeki Batı tarzlı mimarinin bu layiha üzerinden tenkitleri ilginçtir. Layiha, 1886 yılında *Hamiyet* gazetesinin 11-15 ve 17. sayılarında gazetenin devamı olan *Nahit* gazetesinin de 1886 yılına ait 1. sayısında yayımlanmıştır. Cemal Bora bu gazetelerden yaptığı derlemeyi, *Mimarlık Dergisi*'nde “Tarihten Bir Yaprak” bölümünde “Güzel Sanatlarımız” başlığı altında çevrim yazı olarak yayımlamıştır. Bk. (Bora, 1981, s. 163-169). Layihanın orijinal metni üzerinden değerlendirme için bk. (Özkaya, 1993, s. 645-685).

² II. Abdülhamid'in ilk mabeyn ferîği Eğinli Sait Paşa hatıratında bu taşınma olayını şöyle aktarmaktadır. “7 Nisan 1293 yani bugün Beşiktaş Sarayı Hümayyunu'ndan Yıldız Kasrı Hümayyunu'na bütün bütün nakl-i hümayyun vuku' bulup, Yıldız Sarayı Hümayyunu ismi verilmiştir. Saat 8'de Kasrı Hümayyun-u Mezbura muvasalat ettik. Benim ikametime mahsus olmak üzere Harem-i Hümayyun duvarının arkasında ve bağ içindeki odayı efendimiz ihşan buyurdular.” Akt. Gezgör ve İrez, 1993, s. 11). Ayrıca bk. (Göncü, 2015, s. 64).

³ Büyüyen bürokrasiyle birlikte sarayın içerisine dâhil edilen yönetim mekânlarının sayısı artmış bu da hızlı inşa tekniklerinin geliştirilmesine neden olmuştur. Bu tekniklerden biri de Osman Nuri'nin II. Abdülhamid'in “icad-ı gerdesi” olarak tanımladığı ahşap iskelet üzerine çakılan galvanizli telin üzerine uygulanan çimento sıva tekniğidir. Bk. Osman Nuri, 1998, s. 17. Osman Nuri'nin 1911

Sultan II. Abdülhamid ile özdeşleşmiş, dönem içerisindeki birçok edebi türe konu olmuştur. Özellikle muhalif grupların kaleme aldıkları eserlerde Yıldız Sarayı'nın fiziki gerçekliğinden sıyrıldığı da görülmektedir (Kurtay, 1994, s. 3).



1909 yılına ait Yıldız Sarayı ve çevresinin çizimi. (Kaynak: <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/26951>)

Yıldız Sarayı'nın İnşaatı, Tamirati ve Tefrişatı İle İlgili Örnek Belgelerin Değerlendirilmesi

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi'nde (BOA) Yıldız Sarayı'nın inşaat, tamirat ve tefrişatına dair belgeler⁴ belli fonlarda (evrak-defter grubu) yoğunlaşmış olmakla birlikte çok farklı fonlarda da adı geçen konulara dair belgelerin olduğu görülmektedir. Yapılan araştırma sonucunda sarayın inşaat, tamirat ve tefrişat defterlerinin büyük bir kısmı, padişahların şahsi gelir ve giderlerinin kayıt altına alındığı ve 1728-1929 yıllarını ihtiva eden Hazine-i Hâssa (HH.)⁵ fonu ile Yıldız Sarayı'nda biriktirilen ve Sultan II. Abdülhamid dönemine ait belgelerden oluşan Yıldız (Y.)⁶ fonunda görülmektedir (Komisyon, 2010: 253, 336). Bu iki fonun haricinde Yıldız Sarayı'na ait inşaat, tamirat ve tefrişat kayıtlarının bulunduğu bir diğer fon, Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi'dir (TS.MA). Belgelerin tarih aralıkları göz önünde tutulduğu sarayın yapılaşma hızı 1880-1900 tarih aralığında artmış 1900-1909 arasında ise inşa faaliyetlerinde yavaşlama olduğu görülmüştür.

Tasnifine ancak II. Meşrutiyet'ten sonra Tarih-i Osmanî Encümeni'nin kurulmasıyla başlanmış (Kütükoğlu, 2018, s. 3) olan Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi, Osmanlı'nın en eski evraklarını da barındırmaktadır. Başkanlığını vak'anüvis Abdurrahman Şeref Bey'in yaptığı encümen, Topkapı Sarayı'ndaki arşiv malzemelerinin düzenlenme işini dönem içerisindeki savaşlar sebebiyle istenilen düzeyde yerine getirememiştir (Binark, 1980, s. 26). Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi'nde bulunan yaklaşık 40.000 defter ve 180.000 civarındaki belge 2017 yılında dijitalleştirilerek Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü'ne devredilmiştir (Baş, 2019, s. 118). Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi'nde kayıtlı Yıldız Sarayı'yla ilgili belgeler hesap, müfredat, mübayaât defterlerinden masraf, imalat ve keşif pusulalarına kadar birçok tasnife girmiş bulunmaktadır. Bu fondaki kayıtların incelenmesinin zorluğu ise birden fazla yapının kaydının bir arada bulunmasından kaynaklanmaktadır. Yıldız Sarayı, Topkapı Sarayı, Beşiktaş, Çırağan ve Beylerbeyi

(Rumi 1327) tarihinde basılan bu kitabının içerisinde yer alan ve Yıldız Sarayı'nın tarihçesi hakkında bilgi veren bölümünden (II. Cildin 449-495 sayfa aralığı) büyük ölçüde istifade etmesine rağmen atıf yapmadan neşreden Fuad Ezgü'nün kitabı için bk. Fuad Ezgü, *Yıldız Sarayı Tarihçesi*, Harp Akademiler Basımevi, İstanbul 1962.

⁴ Yıldız Sarayı'nın hem belge hem de görsel arşiv kayıtları için ayrıca bk. İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi, Taksim Atatürk Kitaplığı, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü Kütüphanesi, Alman Arkeoloji Enstitüsü Kütüphanesi, Dolmabahçe Sarayı bünyesinde Milli Saraylar Arşivi, Türk Tarih Kurumu Kütüphanesi, İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi (IRCICA) Kütüphanesi, Milli Kütüphane, TBMM Milli Saraylar Kütüphanesi, Taha Toros Arşivi, Library of Congress çevrimiçi erişim adresi: www.loc.gov ve SALT Araştırma merkezinin çevrimiçi erişim adresi: archives.saltresearch.org.

⁵ Hazine-i Hassa Defterleri (HH.D.); Hazine-i Hassa Ebniye Anban Müdürlüğü (HHEBA.); Hazine-i Hassa İradeler (HH.I.); Mefruşat Müdürlüğü (HH.MFŞ.) alt fonlarında konuyla ilgili belge ve defterlere ulaşılabilir.

⁶ Yıldız Esas Evrakı Defterleri (Y..EE..d.); Mütenevvi Maruzat (Y..MTV.); Hazine-i Hassa (Y..PRK.HH.); Mabeyn Erkanı ve Saray Görevlileri Maruzatı (Y..PRK.SGE.) alt fonlarında inşaat, tamirat ve tefrişat defterlerine ulaşmak mümkündür.

saraylarının inşaat, tamirat ve mefruşatıyla ilgili kayıtların iç içe olması araştırmacıların işlerini oldukça zorlaştırmaktadır. Örneğin: bu fonda oldukça fazla yer tutan mefruşat kayıtları mevcuttur. Ancak buradaki mefruşat kayıtlarının birçoğu bir köşkün ya da dairenin inşaatından hemen sonra yapılan tefriş işlemleri olmayıp sonradan yapılan ufak çaplı düzenlemeleri kapsamaktadır. Sözelimi, 3 Teşrinievvel 1297-15 Ekim 1881 tarihine ait bir tefrişat keşif defterinde⁷ Yıldız Sarayı'ndaki valide sultan dairesi için alınacak eşyaların miktarı, cinsi ve fiyatları yazmaktadır. Bu defter incelendiğinde adı geçen dairenin sadece perdeleri için hazırlandığı görülmektedir (BOA, TS.MA.e. 205-18).

Yıldız Sarayı'nın inşaat, tamirat ve mefruşat giderlerinin ödeme kayıtlarıyla bu ödemelerin kimlere nasıl ve ne zaman yapıldığına dair belgeleri içeren tasnif, Maliye Nezareti (ML.) tasnifidir. Özellikle bu tasnifin alt fonlarından biri olan Maliye Nezareti Emlak-ı Emirriye Müdüriyeti (ML.EEM.) bölümünde, bahsedilen konular üzerine bir hayli belgenin varlığıyla karşılaşmıştır. Bu alt fondaki belgeler incelendiğinde sadece ödeme makbuzlarıyla karşılaşılmanın yanı sıra aynı zamanda inşaat, tamirat ve tefrişata dair haftalık masraf kayıtlarının tutulduğu defterlere de rastlanılmıştır⁸. Buradaki belgelerin özetlerinde sadece ödeme makbuzlarına dair evrakın bilgisinin yer alması araştırmacıları yanıltabilir. Örneğin: bu fona kayıtlı bir belgenin özetinde “Yıldız Sarayı'nda yapılacak olan tereyağı fabrikasının inşa masraflarının tesviyesi”⁹ ifadeleri yer almaktadır. Ancak belgenin içeriğine bakıldığında ödeme bilgisinin yanı sıra Hazine-i Hassa'ya ait “inşâât ve ta'mirâta mahsûs haftalık sarfiyât jumalî” defterinin de yer aldığı görülmektedir. Bu ifadelerden günlük tutulan kayıtların haftalık defterlere geçirildiği ve ödemelerin haftalık yapılmaya çalışıldığı anlaşılmaktadır.

Özetinde “Yıldız Sarayı'nda yapılacak olan tereyağı fabrikasının inşa masraflarının tesviyesi” yazılı olan klasörün içeriğinde aynı zamanda inşa edilen binanın malzeme ve işçi ücretlerini de gösterir defter. (Kaynak: BOA, ML.EEM. 238-55)

Osmanlı Arşivi'nde Yıldız Sarayı ile ilgili plan, proje ve krokilerin yer aldığı kısım Plan-Proje-Kroki (PLK) fonudur. Bu fon içerisinde sarayın genel planlarıyla alt yapı sistemlerine dair haritalar bulunmaktadır¹⁰. Maalesef bu fonda kayıtlı birçok çizimin isimsiz olması araştırmacıların işini zorlaştırmaktadır. Bu durum mevcut yapıların tek tek karşılaştırma yapılarak tespit edilmesini gerektiriyor. Çalışmanın ekler kısmında saraya ait bazı harita ve çizimlerine dair görseller paylaşılmıştır.

⁷ Belgenin özetinde yazan ifade şu şekildedir; “Yıldız Sarayı'nda Valide Sultan Dairesi'nde yapılacak tefrişatın keşif defteri”.

⁸ Bunlardan bazıları için bk. (BOA, ML.EEM. 156-7; BOA, ML.EEM. 179-35; BOA, ML.EEM. 184-7; BOA, ML.EEM. 201-49; BOA, ML.EEM. 238-55).

⁹ (BOA, ML.EEM. 238-55). Belgenin ödeme ile ilgili kaydın bir kısmı şu şekildedir; “Yıldız sarayı hümayûnunda inşa' olunan tereyağı fabrikasının ikinci haftalık masârifine mahsûben bâlâda muharrer on bin guruşun emlak-ı hümayûn idâresine ahz olunan müfredâtıyla sened takdim kılndı sene 13 teşrin-i evvel 1312 imza: ebniye-i seniyye anbarı kalemiye kâtibi”.

¹⁰ BOA, PLK.p. 6754; BOA, PLK.p. 6536; BOA, PLK.p. 6479; BOA, PLK.p. 3948; BOA, PLK.p. 3112; BOA, PLK.p. 2944; BOA, PLK.p. 4033; BOA, PLK.p. 648; BOA, PLK.p. 1351; BOA, PLK.p. 2948.

Yıldız Sarayı'nın plan, kroki ve çizimleriyle farklı fonlarda da karşılaşılmaktadır. Bunlardan bir tanesi "Osmânlı İttihâd ve Terakki Cem'iyeti nâmına yapılan Yıldız planı"dır (BOA, Y.EE. 57-2). Bir diğeri de "Şale Kasrı'nın planları ve içindeki eşyâ'ları hâvî defterler" dir (BOA, Y.EE. 110-24). Sarayın inşaat, tamirat ve tefrişat iradelerini gösterir belgeler, Hazine-i Hassa İradeler (HH.İ. . .) tasnifinde yer almaktadır. Bu sınıflandırmada yer alan belgeler içerisinde sarayın inşaatında yer alan kişileri ve süreci de takip etmek mümkündür. Sözgelimi, mimar mösyö Daranco (D'Aranco) tarafından tasarlanan Saltanat Kapısının inşa masrafı *fahiş* (abartılı) bulunmuştur. Belgede, mimarın kapının masrafını 303.000 kuruş olarak hesaplamış olmasına rağmen istenilen 483.336 kuruşun neye istinaden istendiğine dair açıklamalar yer almaktadır. Ebniye-i seniyye kalfaları Nikoli ve Dikran kalfalar ile mühendis Rifat Efendi'nin de; izahatlarında inşaat zamanının kışa gelmesi sebebiyle taşçı ustalar için bir barınak yapıldığı, "inşaatın ekseri vücuda getirilmiş iken mimar mumaileyh tarafından resmin değiştirilmesine mebni tekrar bozulup yapılmış" yerlerin olduğunu ve alınan bazı inşaat malzemelerinin başka yerlerde kullanılmak zorunda kalındığı için tekrar satın alındığı dolayısıyla zikredilen tutarın (483.336 kuruş) ortaya çıktığı belirtilerek padişahın olurunun istendiği görülmektedir. Belgenin devamında istenilen 483.336 kuruşun ödeme emrinin çıktığı da görülmektedir (BOA, HH.İ. 106-31). Belgeden üstü kapalı da olsa D'Aranco'dan bir şikayet sezilmektedir. Buna benzer bir şikayet durumu, Hazine-i Hassa Nazırı Mikail (Portakal Paşa) tarafından 1897 yılında yazılan bir arzda da görülmektedir (BOA, Y.PRK.HH. 29-55). İlgili metinde Yıldız Sarayı bahçesinde devam eden ve "yeni ebniye" olarak tanımlanan müze ve kütüphane binasının inşaatının neden süratli bir biçimde devam etmediği hususunda açıklamalar bulunmaktadır. Mikail Paşa, bu izahatları sunmadan önce piyasada Hazine-i Hassa'nın itibarının korunduğunu ve malzeme tedarikinde herhangi bir problemin olmadığını da vurgulamaktadır. Belgenin devamında, D'Aranco'nun işe sahip çıkmadığı sadece tarif üzerinden inşaatı yürütmeye çalıştığı bunun da işin aksamasına neden olduğu belirtilmektedir. Mikail Paşa bununla da kalmayıp D'Aranco'nun daha önce hem saltanat kapısı hem de tulumba ambarı inşaatlarını "fevkalade fahiş fiyatlarla" meydana getirdiğini vurgulamaktadır. Paşa, yine dönemin şeyhülislamı için planlarını yaptığı yalı ile saray nöbetçilerinin (tüfenkçi) uzun daire keşiflerinin de fazlalığına işaret etmektedir. Bu iki iş, sonradan ebniye-i seniyye kalfalarına havale edilmiş olup binaların yarı yarıya daha az masrafla inşa ettirildiği ifade edilmiştir. Mikail Paşa, kütüphane ve müze inşaatının hızlı bir şekilde ilerlemesi ve işin yürütülmesi için D'Aranco'ya yapının *resm ve planlarını* peyderpey Nikoli Kalfa'ya müfredatlarıyla teslim etmesini teklif etmiş ise de mimar D'Aranco bu teklifi kabul etmemiştir. Mikail Paşa, belgenin sonlarında türlü sebeplerden inşaat esnasında sıkıntı çeken kalfaların işlerini çözdüğünü ve hızlandırdığını belirtmiştir. Arzını bir tavsiye ile sonlandıran Mikail Paşa, işin icraat boyutuyla mimar D'Aranco'yla yürütülmesinin mümkün görünmediğini, binaya ait *resm ve planların* bundan sonra D'Aranco tarafından düzenlenip *ameliyat* boyutunun ise hazine kalfalarına bırakılmasını önermektedir. Bu iki belgeden de anlaşıldığı üzere mimar D'Aranco'nun Osmanlı'nın inşaat aktörleriyle zaman zaman çatışmalar yaşadığı görülmektedir. Hazine-i Hassa Nazırı, mimardan bir kalfa gibi işi yürütmesini ve sahada olmasını beklerken aynı zamanda mimarı, ebniye-i seniyye kalfalarıyla karşılaştırıp mimara olumsuz eleştiriler yöneltmiş iç dinamiğin merkezindeki kalfaları ise dolaylı yoldan övmüştür. Bu noktada dışardan gelen/getirilen mimarlarla iç dinamikler arasındaki ilişkilerin ne düzeyde ve ne şekilde olduğu sorgulanması gereken bir konu olarak ortaya çıkmaktadır. Öte yandan D'Aranco'nun kalfa unvanıyla anıldığı belge ve bunun üzerinden kalfa gibi inşaatın yürütücülüğünde bulunduğu dair değerlendirmeler de mevcuttur (Can, 2010, s. 68). Raimond D'Aranco'nun saray için yapılması düşünülen ancak bir nedenden yapılmayan/yapılamayan projelerinin de olduğunu belirtmek gerekir (Batur, 1985, s. 90-96).

Yıldız Sarayı özelinde değinilmesi gereken bir diğer nokta, sarayın inşaat ve tamirat işlerinin yürütülmesi ile kontrollüğü noktasında belli isimlerin ön planda olmasıdır. İşin bu kısmı, Osmanlı Devleti'nin özellikle büyük inşaat faaliyetleri için güvenilir ve üst düzey memurlardan seçilen bina emniğine (Küçük, 1992, s. 179) tekabül etmektedir. Bu isimler, Mabeyn-i Hümayun Müşiri Gazi Osman Paşa (BOA, Y.PRK.MM. 1-39; HH.D. 27639; Y.PRK.BŞK. 20-73), Darüssaade ağası Hafız Behram Ağa (BOA, Y.MTV. 14-71; HH.İ. 59-48), Serkurena Osman Bey (BOA, HH.İ. 69-4; 60-28; 60-49) ile Ziraat, Orman ve Meadin

Nazırı Selim Melhame Paşa (BOA, MLEEM. 293-5; Y.MTV. 303-93) 'dır. Gazi Osman Paşa'nın nezaret ettiği inşaatlardan bir tanesi Serkez Kalfa tarafından yürütülen Şale Kasrı'nın ikinci kısmı ile mutfak, kiler ve küçük bir kasrın inşaatıdır (BOA, Y.PRK.MM. 1-39). Bu inşaatların yürütülmesi ve ödemeleri Gazi Osman Paşa'nın uhdesinde gerçekleşmiştir. Adı geçen belgede saray bahçesinin sonuna inşa ettirilen küçük kasrın temellerinin sağlamlığı için 10 arşın kadar bir rıhtım¹¹ yapılmıştır. Bu rıhtım ile pencerelerin meşe çerçevelerinin maliyetinin, defterin toplamından fazla olması ve kasrın *beher-i arşınının*, Şale Kasrı'nınkinden hesap edilmesi, Osman Paşa tarafından *pek hak* görülmemiştir. Ortaya çıkan maliyetin ödenmesi hususu, nihayetinde yine padişahın emrine bırakılmıştır. Sarayla ilgili inşaat işlerinde bulunan kalfalar, mimarlar ya da müteahhitlere yapılacak ödemeler sıkı bir denetimden geçmekte, genel itibariyle ortaya çıkan masraflara mesafeli/şüpheli yaklaşımlar görülmektedir. Bu durum, Osmanlı inşaat sektörünün canlılığıyla bağlantılı olarak sektörün yanılabilir belgelerle hareket etmesini engellemeye yönelik tavrın da göstergesidir. Nitekim Osmanlı ekonomisinin 19. yüzyıldaki problemleri durumu, özellikle kaimenin değer kaybına bağlı olarak enflasyonun artışı ve sonrasında kaimenin kaldırılma girişimleri inşaat sektöründeki çalışan ücretlerinde belirsizlikleri neden olmuştur. Bu belirsizliklerin kaldırılması ve piyasada dengeleme yaratmak adına işgücü ücretleri, gazeteler üzerinden halka duyurulmuştur (Akyıldız, 2018, s. 142-143). Bu tür müdahaleler, aynı zamanda sektörün keyfi fiyatlandırmalarını önlenmesi adına yapılmıştır. Kaimenin değer kaybı ve sürekli değişken durumu inşaat belgelerine de yansımıştır. Örneğin 1879 yılında büyük demir kuşluk yapısının yakınına Ebniye-i Hassa Anbarı Müdürü Vasilaki Efendi marifetiyle yapılan güvercinlik binası için düzenlenen ikinci keşif defterinde, yüzlük bir Osmanlı kaimesi "rayiç-i zaman" ifadesiyle tanımlandıktan sonra 130 kuruşa denk geldiği anlaşılmaktadır (HH.d. 11809). Ekonomideki dalgalanma ve istikrarsızlık inşaat bedellerinin belirlenmesinde "rayiç-i zaman" ya da "rayiç-i vakt" ifadelerini kullanmak zorunda bırakmıştır.

1883 yılına kadar saraya ait inşaat ve tamiratların açıklanmalı bir şekilde yapıldığı defterler, Y.EE.d. fonunda görülmektedir. Binaların bu izahatlı tanımlamaları aslında İslam kültürünün yazılı olana biçtiği güven duygusundan izler taşımaktadır. Bu belgelerde yapılan detaylı tanımlamalar okuru, *metnin boyunduruğu* altına alıp aynı zamanda okura, *yol gösterici* (Belting, 2017, s. 86) bir işleyle yaklaşmaktadır. Binaların temelinden çatısına kadarki tüm detayların anlatımı, fiziksel olanı metne dönüştürmüş ve adeta *metnin mekanını* (Şenyurt, 2017, s. 43) oluşturmuştur. Bu fonda sadece Yıldız Sarayı değil 19. yüzyıl içerisinde (1883'e kadar) yapılmış, saray, kasır ve köşkerlerin inşaat ve tamiratlarının kayıtları bulunmaktadır. Bu kayıtlar, daha önceden yapılmış binaları yerinde görerek kontrollüğünü yapan bir ekip¹² tarafından hazırlanmıştır. Bu ekibin ortaya çıkardığı ölçüm ve masrafları da teyit edip toplam masrafı oluşturan bir başka ekip¹³ bulunmaktadır. Dokuz kişiden müteşekkil ilk ekibin mühürleri "işbu defterde münderiç olan ebniyenin balada gösterilen müfredat-ı evsaf ve eşkali mucibince marifet-i acizanemizle mahallerinde bil-muayene mesahalarının icrasıyla hesap olunarak bit-tanzim temhir kılındı" ifadesinin altında yer almaktayken diğer altı kişiden oluşan ekibin mühürleri de "mezkur defterde muharrer evsaf ve eşkal üzerine marifet-i acizanemizle kaideten muayene-i tatbikan lira-yı Osmani yüz kuruş hesabıyla vaz-ı fiyat olunarak ber veçhe bala (şu kadar kuruşa) balığ olmuştur" ifadesinin altındadır. Yapılmış ve bitmiş olan binaların tekrar bu şekilde kontrolden geçmesi

"Abdülhamid'in marangozluk işlerine olan kişisel ilgisi ve merakının yanısıra kendisinin Hazine-i Hassa'ya bağlı olan Ebniye-i Seniyye Anbarı'nın örgütlenmesini revize ederek, formel eğitim alıp almadıkları belirsiz olan kalfaların yanına mühendisleri de görevlendirmesi ve burada hazırlanacak her keşfe kalfayla birlikte mühendis imzasını/mühürünü de zorunlu hale getirmesi" (Acar, 2015, s. 102.)

¹¹ Taş ve harcı döküp doldurarak yapılan esas, temel. Bk. Mehmed Salahi, *Kâmûs-i Osmânî*, Yay. Hzl. Ali Birinci, 2019, s. 454.

¹² Bu ekip 9 kişiden oluşmaktadır. Mühürlerinden; Mustafa Nuri, Safved Salih, Mehmed Celaleddin, Hafız Mehmed, Tevfik Mehmed, Şems Seyyid? Mehmed, — Ali, Es-Seyyid Rıfat Mehmed, Es-Seyyid Kemaleddin Mehmed.

¹³ Bu ekip 6 kişiden oluşmaktadır. Bunlar; Ohannes, Hamdi, Ali Rıfat, Vasilaki, Hüseyin Avni ve Es-Seyyid Kemaleddin Mehmed.

ile ilgili olabilir. Nitekim dipnotta isimleri verilen ekip üyelerinden Safved Salih (Emlak-ı Hümayun Mühendisi¹⁴), Mustafa Nuri (Mühendishane-i Berr-i Hümayun Kitabet Muallimi¹⁵), Seyyid Rifat Mehmed (Ebniye-i Seniyye Anbarı Mühendisi¹⁶) mühendislik görevinde bulunacaklardır. Tüm bunların dışında Y.EE.d. fonunda buluna bu belgeler, binaların belgeleme ve analiz eğilimiyle ele alınışlarına örnek teşkil etmektedir. Yukarıda kontrol ekibinin yazıyla belirttiği “marifet-i acizanemizle mahallerinde bil-muayene” ifadesinin dışında kalıp yerinde kontrol edilemeyen yapıların da olduğu görülmüştür. Bu yapıların ölçüleri ve masrafları başka memurlar tarafından ilmühaberlerle kontrol ekibine iletilmiştir (BOA, Y.EE.d. 1029¹⁷). Buna benzer yerinde kontrolü ya da keşfi yapılmamış bir yapıya Edime Kadri Paşa için inşası düşünülen türbe projesinde de rastlanılmaktadır (Dündar, 2004, s. 133). Bu fondaki defterlerde geçen bazı kavramlar ilginç olup inşaat ve mimarlık terimleri açısından da önemli olabilirler. Ölçümleri ve masrafları belirtilen binaların genelinin iç süslemelerini kapsayan kalemkar işleri hesap edilmemiştir. Defterlerde kalem işi süslemelerini nitelediğini düşündüren bir kavram olarak ornato¹⁸ (ورنطو) ifadesi kullanılmaktadır. Kelime, bu haliyle Osmanlıca sözlüklerde bulunmamakla birlikte muhtemelen İtalyanca ornato (süslü) kelimesinin telaffuzuyla yazılmış halidir. Nitekim bu defterlerde genel olarak isim biçiminde kullanılmış kelime; tavan, çerçeve ile kapı kanatlarındaki süslemelerin tanımlamalarında görülmektedir. Örneğin kelime belgelerde; “üzeri verniç tılalı mezkur ornato masarîfından gayrı olarak üst kat salonlarında inşa olunan tavanları” (BOA, Y.EE.d. 1076), ile

“kasr-ı mezkurun salonuyla tarafeyninde vaki odalar ve gezinti mahalleri tavanları için iskele kurularak mevcut bulunan ornatoları bozulmaksızın bilcümle zemin boyalarının tazelenmesiyle mezkur kapı pirinç? ornatolarının mukaddema fersude olmuş bazı mahalleri ehvan boya ve kalemkar marifetiyle devşirme olarak kemâ-fi’s-sâbık (eskisi gibi) imal ü macundan dökme mevcut oyma göbeklerin keزالik devşirme olarak maa lika yaldız tamiriyle mezkur tavanların ber veçhe muharrer masarîfat-ı termimesi (tamiri)”(BOA, Y.EE.d. 1038)

şeklinde geçmektedir. Belgelerde süslü ya da bezemeli ifadesi için genelde musanna’ kelimesiyle karşılaşılmaktadır. Saray bahçesine inşa edilen şeyh efendilere mahsus tek katlı binanın ahırında görevlilerin yataklarının inşası için “Mezkur ahırın mevcut tavanına demir halka vasıtasıyla salıncak misillü muallak mamel yataklığı inşası” (BOA, Y.EE.d. 1036) ifadesi kullanılmaktadır. Mamel kelimesi sözlükte gemici, bahriye neferi (Şemseddin Sâmî, 2019, 1256.) anlamına gelmektedir. Belgedeki tanımlamadan da anlaşılacağı üzere gemilerde kullanılan yatak biçimi ahır içerisindeki görevlilerin yatakları için de kullanılmıştır. Araştırmalar neticesinde İtalyanca denizcilik terimlerinin 16. yüzyıldan itibaren Osmanlı Türkçesine tesirinin fazla olduğu görülmektedir (Şenyurt, 2017, 367). Sarayın binalarının gerek masraf kayıtlarında gerekse keşif defterlerinde karşılaşılan bir diğer kavram “dantela¹⁹” (دانٲلا) olup bu genel olarak ahşabın adeta bir dantel gibi işlenmesinden ismini almış gözükmektedir. Kelimenin Fransızca karşılığı lambrequin olup çatı saçaklarında görülen ve 19. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı konut mimarisinde sıkça karşılaşılan bir uygulamadır. Uygulamanın popülerliği dönemin en önemli buharlı kereste ve doğrama fabrikası olan merkezi Ahırkapı’da bulunan Dar’üs Sina’i Osmaniye’nin 1906 yılında bastırılmış olduğu ahşap tavan, saçak, pervaz, silme gibi muhtelif yerlerin çizimli örneklerini ihtiva eden katalogunda yer

¹⁴ BOA, HH.İ. 74-72.

¹⁵ BOA, İDH. 1266-99522 (belgenin özetinde “mühendishane-i berr-i hümayun mimarlarından ...” ifadesi yer almıştır. Ancak belgenin içeriğinden de anlaşılacağı üzere “muallimlerinden” ibaresi yanlışlıkla “mimarlarından” olarak çevrilip yazılmıştır.

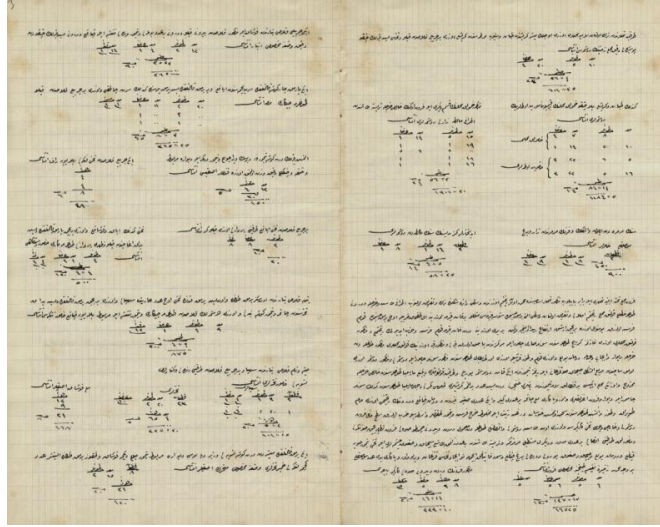
¹⁶ BOA, Y.MTV. 13-80.

¹⁷ 44 numaralı yapılar için şu şekilde başlık atılmıştır. “Mabeyn-i hümayun canib-i aliyesinden yaptırılıp mahallinde görülemeyip memurlar tarafından verilen ilmühaberlerde gösterilen mahallerin masarîfat-ı inşâiyyesi”

¹⁸ Ornato kelimesi için bk. Catherine E. Love, *The Collins Pocket Reference Italian Dictionary (Italian-English)*, William Collins Sons & Co. Ltd., Great Britain 1990, s. 126.

¹⁹ Lambrequin: “Barok dönemde dokuma ve ahşapta görülen dantel biçimli kenar süsü”. Bk. Sanat Terimleri ve Kavramları Sözlüğü: Dictionary of Art Terms and Concepts. (English-Turkish / Turkish-English). Ed. Burcu Ünsal, İstanbul 2011, s. 157.

almasından da anlaşılmaktadır. Katalogda “saçak dantelası”²⁰ ismiyle nitelendirilen bölümde çizimli örnekler bulunmaktadır. Bu uygulama sadece ahşap üzerinde uygulanmamış aynı zamanda Yıldız Sarayı’nın dış avlusunda yer alan ve has ahırın karşısına dikine bir biçimde uzanan inşa edilen demir kuşlukta da görülmektedir. 1894 yılında planları Nikoli kalfa tarafından hazırlanan ve uygulaması demircibaşı Achille Molinari²¹ tarafından yapılacak demir kuşluğun keşif ve masraf defterinde “dökme dantela” ve “dantelaların bağlantısı için demir” ifadeleri yer almaktadır (BOA, Y. PRK. HH. 13-48).



Y.EE.d. fonunda yer alan defter örneği. (BOA, Y.EE.d. 1035)

Sarayın tamiratı sırasında yaşanan bir olaydan sonra gelişen durumlar, Osmanlı’da “Padişahın, iktidarın sahibi, tebaası için müşfik olduğu kadar duyarlı bir baba figürü” (Doğan, 2021, s. 121.) gibi hareket ettiğine örnek teşkil etmektedir. Belgeden sarayın binalarından birinin çatı tamirinde çalışan sıvacı Parsih oğlu Hacı Hararos’un kazara düşüp vefat ettiği anlaşılmaktadır (BOA, HH.İ. 66-5). Hacı Hararos’un Kayseri’nin Talas kasabasında yaşayan 55 yaşındaki *ihtiyar* annesi, hayatını idame ettirecek hiçbir geliri olmadığını Kayseri mutasarrıflığına bildirmiştir. Hazine-i Hassa da Herbesce adlı kadına, aylık 60 kuruş maaş verilmesini “sadaka-yı ser meâlî efser-i hazret-i padişahi”den olacağına da vurgu yaparak talep etmektedir. Gayrimüslim bir kadının bu şekilde koruma altına alınması hem devletin hem de padişahın merhametini tebaasından esirgemeyen mesaj içermekle birlikte padişahın otoritesine saygınlık kazandıracak *politik*²² bir unsura da işaret etmektedir. Tamirat kayıtlarında aynı zamanda uygulama tekniklerinin niçin yapıldığına dair bilgilere de yer verilmektedir. Örneğin: Ohannes Aznavuryan tarafından hazırlanan keşif defterinde, sarayın bahçesinde yer alan ahşap bir binanın çatı onarımından bahsedilmektedir (HH.d. 22687). İlgili defterde çatıdaki kiremitlerin fırtına yüzünden zarar gördüğü ve yerlerinden oynayarak çatı örtüsünün bozulduğundan bahsedilmektedir. Bu kiremitlerin sabitlemesi ve aynı problemlerle karşılaşılması adına

“... mezkur kiremitler kamilen kaldırılarak tahtına kiremit tuluna müsavi çırallı tahta biçmesinden kaplama üzerine çita mihlanıp kiremitlerin sıkı sıkı vazı ve nühas telden rabtı ve ağızları lamba derununa çimentolu halis harçla münderiç derzli noksanının ilavesiyle kamilen cedid ferşiyle rüzgara mukavemet edecek surette tamiri”nin

yapılması planlanmaktadır. Bunun gibi bir kiremit sabitlemesine Şale Kasrı’nın ikinci ilavesinin çatısında da rastlanmaktadır. (BOA, Y.PRK. MM. 1-39).

Yıldız Sarayı’na ait inşaat, tamirat ve tefrişat kayıtlarının birçoğuna yapıların isimleriyle ulaşılmaktadır. Birçok kayıt Yıldız Sarayı ifadesini taşımadan tasnif edilmiştir. Bu sebepten araştırmacıların

²⁰ Bk. Dar’üs Sina-i Osmani katalogu sene 1322, s. 15, 16, 17.

²¹ İtalyan asıllı olan demirci, belgelerde Ahila, Ekile şeklinde geçmekte olup II. Abdülhamid’in tahtan indirilmesinden sonra görevine son verilmiştir. Otuz iki sene memuriyette bulunan demirci başının aylık maaşı 3.500 kuruşa kadar çıkmış olup ihraç edilen diğer memurlara verilen ikramiyeden talep etmektedir. Bk. BOA, HR.SYS. 2949-2

²² Bu çıkarım için yararlanılan kaynak bk. (Doğan, 2021, 121-135.)

tarikh aralığına dikkat ederek saray kompleksi içerisinde yer alan Kütüphane-i Hümayun, Müze-i Hümayun, Yaveran Dairesi, Şale Kasrı, Set Köşkü, Talimhane Kasrı, Matbah-ı Hümayun, İstabl-ı Amire, Kuşluk-u Hümayun, Kaskat Kasrı vb. yapıların isimleriyle tarama yapması gerekiyor. Aynı zamanda araştırmacıların, Hadika-yı Hassa, Harem-i Hümayun, Daire-i Hümayun, Saray-ı Hümayun, Hazine-darlar, Kadınefendiler gibi kelimeleri de dikkate alarak tarama yapmaları tavsiye edilir. Birçok yapıdan müteşekkil olan Yıldız Sarayı'nın arşiv belgeleri üzerinden çalışılmasının en güç noktalarından birini de bu durum teşkil etmektedir.

Özellikle padişahın iradesine Ebniye-i Seniyye kalfaları tarafından sunulan saraya ait inşaat, tamirat ve tefrişat defterlerinin belirgin bir düzene sahip olduğu görülmektedir. Ancak müteahhit ve ustaların günlük satın alma ve yevmiyeleri kaydettikleri defterlerde ise okumayı ve anlamayı zorlaştıracak bir tarzla karşılaşmaktadır²³. Tam bu noktada sürecin nasıl işlediğinden de bahsetmek gerekir. Örneğin, bir inşaat yapımına başlamadan önceki süreç nasıl işliyordu? Öncelikle bir inşaatın yapılma isteği, padişah ya da sarayın ileri gelenleri tarafından *şifâhen*²⁴ tebliğ edilmesiyle başlamaktadır. İnşaatın yapımı için görevlendirilen kalfa veya mimar bir keşif defteri hazırlar. Bu defterde kalfa ayrıntılı bir biçimde temelinden çatısına kadar yapılacak işlemleri ve alınacak malzemelerin cins, miktar ve fiyatlarını da belirterek toplam maliyeti en yakın tahminle (tahmin-i sahih) belirtir. Hazırlanan defter Hazine-i Hassa Nazırı'nın arzıyla padişaha sunulur ve oluru sorulduktan sonra inşaat başlanır. İnşaatlar genelde maktûan (götürü usulü) (BOA, Y.PRK.HH. 23-26) ya da emaneten²⁵ yapılır. Yıldız Sarayı özelinde inşaat süreçlerinde çoğunlukla Ebniye-i Seniyye Anbarı ile Emlak-ı Hümayun Kalfaları (BOA, Y.PRK.HH. 31-35; BOA, Y.MTV. 33-83) görev almakla birlikte bazı yapılarda Bab-ı Seraskeri mimarı Ohannes Aznavuryan (BOA, Y.MTV. 28-79), Serkiz Balyan (BOA, HH.d. 27639), Garabet Balyan (BOA, HH.d. 12192), Ohannes ile Vasilaki Efendi (BOA, Y.MTV. 28-79) gibi isimlerle de karşılaşmaktadır. Özellikle Ebniye-i Seniyye Anbarı'nın saraylarla ilgili inşaat ve tamirat süreçlerini nasıl yöneteceği kesin olarak belirlenmiştir²⁶. Sarayın kalfaları, müteahhitleri ve mimarları kadar inşa faaliyetlerine malzeme tedarikini sağlayanların da önemli olduğunu belirtmek gerekir. Bu malzeme tedarikçilerinin tespiti dönemin inşaat sektörünün aktörlerini saptanması açısından önemlidir. Örneğin: Merasim Dairesi olarak belirtilen ve Şale Köşkü'nün üçüncü ilavesine tekabül eden yapının malzeme tedarikçileri ait faturalar Hazine-i Hassa Ebniye Anbarı Müdürlüğü (HHEBA.) fonunda yer almaktadır. Bu fonda yer alan bir klasörde adı geçen ilave inşaatın tedarikçilerini, tespit etmek mümkündür. Buna göre inşaatı kamondo tuğlası mekkareci Seyyid Efendi, galvanizli oluklu sac Kıryan Tomas, Hollick çimentosu Hasan Tahsin Efendi, lama ve köşebent demirleri Evakyan? Efendi tarafından tedarik edilmiştir (BOA, HHEBA. 27-9).

²³ Her iki düzendeki defterleri karşılaştırmak için bk. (BOA, HH.d. 31121; BOA, Y.MTV. 27-103).

²⁴ Şifâhen buyrulan inşaat örnekleri için bk. (BOA, Y.MTV.33-83; BOA, Y.PRK.HH. 34-77; BOA, Y.MTV.-299-155).

²⁵ Herhangi bir yapının inşaat veya tamiratını üstlenen kimse çıkmadığında devlet görevlileri ya da kurumları tarafından belirlenen maliyet üzerinden, müteahhit sürecin içerisinde olmadan yapılan ihalelerdir bk. (Şenyurt, 2011, s. 127). Bu şekilde inşa ve tamir edilmiş olan yapı örnekleri için bk. (BOA, HH.İ. 106-31 ; BEO, 506-37899).

²⁶ 1310 (1894) senesinde Dersaadet Matbaa-i Osmaniye'de Hazine-i Hassa-yı Şahane Nezareti adına "Ebniye-i seniyyenin sûret-i muâyenesi hakkında olup mer'iyet-i ahkâmına fi 9 Mart sene 308 târihinde irâde-i seniyye-i mülûk-âne şeref müteallik buyrulan ta'limâtı" başlığıyla basılan talimatnamede sürecin nasıl yönetileceği ve çalışanların görevleri açıkça belirtilmektedir bk. (BOA, Y.MTV.-79-5). Bu talimatname üzerinden Ebniye-i Seniyye Anbarı'nın işleyişi hakkında kaleme alınan makale için bk. (Terzi, 1998, s. 109-119). 9 Mart 1308 (21 Mart 1892) tarihindeki iradeye göre 1310 (1894) senesinde matbu olarak bastırılan bu talimatnamenin 1307 (1891) teşrin-i evvelinde Sultan II. Abdülhamid'e "Ebniye-i seniyyenin ta'mirât ve hâss-ı muhâfazasına dâir ta'limât lâyhâsıdır" başlığıyla sunulan layiha ile doğrudan bağlantısı olmalıdır (BOA, Y.MTV. 55-38).

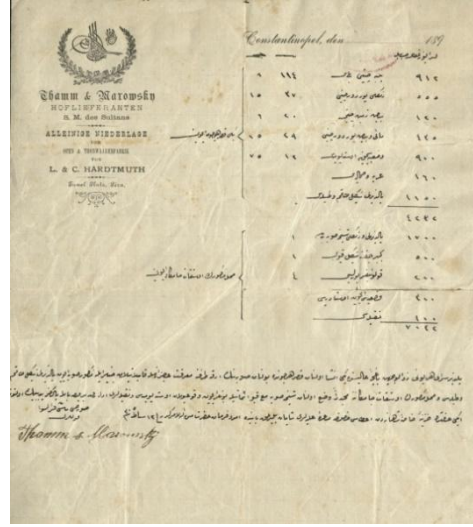
İnşaatların günlük harcamalarına ait defter örneğiyle padişahın iradesine sunulan özetlenmiş masraf defteri örneği. (Kaynak: BOA, HH.d. 31121; BOA, Y.MTV. 27-103)

Sarayın mefruşatı için alım işlemlerinin yurt içi tedarikçilerle sağlandığı gibi direkt olarak yurt dışındaki mobilya firmalarıyla anlaşarak yapıldığı da görülmektedir. Örneğin: Şale Kasrı'nın tefrişi için dönemin Hazine-i Hassa nazırı Agop Paşa ile Viyana'daki bir mobilya fabrikası arasında mukavele akd olunmuştur (BOA, Y.PRK.MM. 1-36). Sarayın birçok mefruşat işini karşılayan ise faturalarının üzerinde Sultan Abdülhamid'in tuğrası ve altında "Zât-ı şâh-ânenin mefrûşâtçısı Leon Rosenthal . . ." ifadeleri bulunan Beyoğlu'ndaki dükkândır²⁷. "Zât-ı şâh-ânenin mefrûşâtçısı" gibi sıfatlar kişinin prestijini artırmakla birlikte bu sıfatların gelişigüzel verilmemekte olduğu 1886 yılına ait bir belgeden anlaşılmaktadır. Saray için kaliçe (seccade, küçük halı) tedarik eden Hebif Bulako? için "mabeyn-i hümayun kaliçecisi" unvanı talep edilmiş ancak bu talep uygun karşılanmamıştır (BOA, HH.İ. 64-21)²⁸. Leon Rosenthal haricinde saraylar için 19. yüzyıl'da Roupen Bedrossian, Baker, Jean Psalty gibi dükkânlardan tefrişat eşyalarının alımlarının yapıldığı bilinmektedir (Arıburun, 2012, s. 225). Mefrûşat malzemelerinden biri olan çini sobalar için genellikle Taksim'de dükkânı bulunan soba ve fırın üreticisi L. & C. Hardmuth işletmesinden siparişler sağlanmıştır. Faturalarında II. Abdülhamid tuğrası ile "Thamm & Naromskn Hoflieferanten S.M. des Sultans; Alleinige Niederlage der ofen & thonwaarenfabrik von L. & C. Hardmuth" ifadeleri yer almaktadır (BOA, Y.PRK.SGE. 3-57).

²⁷ Bu dükkândan satın alınan tefriş eşyaları için bk. (BOA, HH.d. 16925; BOA, HH.d. 12806; BOA, HH.d. 12822; BOA, HH.d. 16430; BOA, HH.d. 18502; BOA, HH.d. 18503).

²⁸ "Devletlü efendim hazretleri

mabeyn-i hümayun mülükane için Aydın vilayeti marifetiyle imal ettirilen oda kaliçelerinin müteahhidi Hebif Bulako efendinin kaliçelerin gönderilen numunesine tevfiқан muntazaman imali için Gördese giderek yaptırması olduğundan ve bir suretle taltifi emsaline muceb şevk ve inayet olacağından bahs ile mumaileyhin mabeyn-i hümayun cenab-ı mülükane kaliçecisi unvanıyla tesirini mutazammın vilayet-i müşarüniyehadan varid olan 14 teşrin-i sani 302 tarihli sekiz yüz yirmi numrulu tahriratın leffen arz ve takdimine ibtidar kılındı tahrirat-ı mezkurede mumaileyhe mabeyn-i hümayun mülükane kaliçecisi unvanının inayet ve ihsanı iş'ar olunmuş ise de mumaileyhe bir nam verilmesi muvaffik maslahat görülemeyip fakat evvel ve âhir saray-ı hümayun cenab-ı mülükane için lüzumu olan kaliçeler mumaileyh marifetiyle yaptırılarak hüsn-ü hizmet ve gayreti meşhud olduğu ve kendisi dördüncü rütbeden mecid-i nişanına hamil bulunduğu cihetle hizmet vakasına mükâfaten saye-i — hazret-i mülükane mumaileyhin hamil bulunduğu salif'ül arz dördüncü rütbe mecidi nişan-ı zişanının üçüncüye terfi ile dar-ı meseret-i buyrulması merhun müsaade-i seniyye-i cenab-ı şehinşahi görünmüş olmasına nazaran emr ü ferman hümayun cenab-ı mülkdarı her ne vecihle şeref sunuh ve sudur buyrulur ise mantuk-u münifinin infazıyla sev-i kemteriyeh dahi malumat-ı itası babında emr ü ferman hazret-i men leh'ül emrindir sene 7 rebiyülevvel 304" (BOA), HH.İ., 64-21.



Mefruşat mağazalarından Leon Rosenthal ile L. & C. Hardtmuth işletmelerine ait faturalar. (Kaynak: BOA, HH.d. 12806 ; Y.PRK.SGE. 3-57)

Arşivde Yıldız Sarayı'ndaki inşaat işlerini üstlenen kişilerle yapılan mukavelenamelerle de karşılaşmıştır. Bu mukavelelerde inşaat sürecinin nasıl yürütüleceği, inşaatın neye göre ve ne şekilde yapılacağı hakkında bilgiler yer almaktadır. Bu belgeler sayesinde 19. yüzyıl Osmanlı imar faaliyetlerinin süreçleri hakkında bilgi sahibi olunabilmektedir. Bu mukavelelerden biri Serkiz Balyan ile 9 Mart 1305-21 Mart 1889 tarihinde yapılan Şale Kasrı'nın ilavesi hakkında olmaktadır. Mukavelenin girişinde "Yıldız sarayı hümayûnu bâğ-çesi derûnunda inşâ' olunan husûsî mahall karşısında bâ-irâde-i seniyye hazret-i pâd-şâhî inşâ'sı ahdeten çâker-âneme maktûan ihâle buyrulan işveçkârî alafranga köşkün mukavele-nâmesi" (BOA, Y.PRK.MM. 1-32) ifadesi yer almaktadır. Mukavele 10 maddeden oluşmakta, önceden gösterilen plan üzerinden inşa edileceğinden bahsedilmektedir. Bu belgede yapılacak kasır *İsveçkari* olarak tanımlanmıştır. Şale ismi, Fransızca *châlet* kelimesinden gelmekte olup İsviçre dağ evlerine verilen bir addır. Bu isim, aynı zamanda mimari bir biçimleniş de tanımlamakta olup "ileriye doğru çıkmalı, geniş saçaklı ve açık ahşap balkonlu bütün kır evlerine ya da köşklarine verilmiştir" (Hasol, 2017, s. 443). 19. yüzyılda mimari biçimlenişlerin isimleriyle birlikte anılmasının yanı sıra mimari üslupların da betimlemelerde kullanıldığı görülmektedir. Can'ın ortaya çıkardığı Yıldız Hamidiye Camii'nin sözleşmesinde Türk-Arabesk ve Gotik tarzda bir caminin yapılmak istenmesi *bilinçli bir eklektisizm* tercihini göstermesi açısından önemlidir (Can, 2014, s. 62). Bir noktada bu üslup belirteçleri, 19. yüzyılın üslup tartışmalarının bir tezahürü olarak Osmanlı belgelerine yansımış halidir. Nitekim 19. yüzyıl dünyasında inşa edilecek binaların mimari üslupları ve görünüşleri noktasında daha fazla kafa yorulmaya başlandığı görülmektedir (Leach, 2021, s. 54) 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra Osmanlı mimarisinde görülmeyen başlanan şaleler, hem padişahın hem de üst düzey yönetici sınıfın tercihleri arasındadır. Bu yapı tipine olan ilgi, II. Abdülhamid'in kütüphane koleksiyonuna kayıtlı kitap listelerinden de anlaşılmaktadır. Türker'in ortaya çıkardığı ve saray kütüphanesine kayıtlı kitaplar arasında yer alan eserlerden biri, şale konut tipine olan ilgiyi gözler önüne sermektedir. Fransız litograf Victor Petit tarafından hazırlanan kitapta yer alan illüstrasyonlar, *kırsal yaşamın çekiciliği ve dağ evi estetiğini* ön plana çıkarmaktadır (Türker²⁹, 2016, s. 173). Öte yandan Avrupa tabiatına ve kırsal mimarisine olan ilgi (aynı zamanda övgü), II. Abdülhamid döneminde İsviçre'de bulunan Jön Türklerin de yazışmalarında görülmektedir³⁰. İsviçre'nin tabiatına ve tabiatıyla uyumlu kırsal mimarisine hayranlıkları, rüstik mimarının popülerliğini yansıtması açısından önemlidir. Ahşap konstrüksiyonlu bu mimariler her ne kadar yaygın bir kullanıma sahip olsa da bir saray yapılaşmasında yer alması dönemin iç dinamikleri

²⁹ Deniz Türker'in Harvard Üniversitesi'nde Yıldız Sarayı ile ilgili hazırlanmış olduğu değerli doktora tezinden beni haberdar edip teze ulaşmamı sağlayan Dr. Mütje Dila Gümtüş'e teşekkür ederim.

³⁰ Bk. Hans-Lukas Kieser 2008, Türklüğe İhtida, İletişim Yay.

tarafından “bir saray ıttlakına layık addedilecek evsafaftan hiçbirini haiz olmamakla” ifade edilmiştir (Uşaklıgil, 2019, s. 155-156). Türkgeldi de II. Abdülhamid döneminde Mabeyn dairesi önüne inşa edilen yapılar için “ahşaptan kötü kötü daireler” şeklinde bahsetmiştir (Türkgeldi, 2010, s. 269). Ancak şunu da belirtmek gerekir ki sarayın mimarisi üzerine bu olumsuz yargıların sebepleri arasında II. Abdülhamid’in “müstebit” bir padişah olarak görülmesi de / tanımlanması da gösterilebilir.

Sarayla ilgili belgeler içerisinde inşaat masraflarından doğan alacak meseleleri ve kalfalar arasında yaşanan anlaşmazlıklarla³¹ ilgili kayıtlarla da karşılaşmıştır. Serkiz Balyan’ın üstlendiği Şale Kasrı (ikinci ilave kısmı) ve bazı binaların inşaatlarından doğan alacak meseleleri belgelere yansımıştır (BOA, İMMS. 118-5081). Söz konusu yazışmalarda, Serkiz Balyan’ın 13.463,50 lira, inşaatta çalışan ve mal tedarikinde bulunan bin beş yüz (1500) amele ve esnaf³² grubunun 22.000 kûsur lira ile bir keresteciye ait 12.000 liralık alacağı mevzu edilmektedir. Yazışmalardan amele ve esnaf takımının saraya, alacakları için 49 kez arzuhal gönderdikleri anlaşılmaktadır. Bu arzuhallerde esnafın çok zor durumda kaldığı “artık çoluk ve çocuk ve sabî ve sübyan bütün ailemizle mahvolacağımıza şüphe kalmamış” şeklinde ifade edilmiştir. Saray ise amele-esnaf takımıyla kerestecinin alacağı paranın ödeme emrini vermiş olmasına rağmen uzun süren tahkikatlar nedeniyle ödemeler bir yıl sonrasına kalmıştır. Serkiz Bey’in alacağı ise “müşârün-ileyh Serkiz Bey’in alacağı değil birçok borcu olduğu” belirtilerek paranın ödenmemesi hususunda Serkiz Bey’in Hasan Fehmi Paşa tarafından riyaset edilen komisyonca tam olarak aklanmaması mevzu edilmiştir. Burada dikkati çeken husus Şenyurt’un da belirttiği üzere Serkiz Balyan’ın yolsuzluk davalarından sonra bile *inşaat etkinliğine* devam edebilmesidir (Şenyurt, 2011, s. 193). 19. yüzyıldaki Osmanlı toplum yapısında gayrimüslimlerin pozitif yönlü statü ve rol değişimleri, birçok alanda kişileri ya da aileleri sistemin merkezine oturtmuştur. Buna bağlı olarak sistemin merkezindeki bu kişi ya da aileler; karar mekanizmalarındaki etkin rolleri, sosyokültürel ve sosyoekonomik yükselişleri neticesinde inşaat sektöründe rakipsiz kalmış dolayısıyla bu öznelere kendiliğinden bağımlılık ortamı oluşmuştur. Bu durum, diğer taraftan Yıldırım’ın da dikkat çektiği üzere Osmanlı kültür ortamına hareketlilik getirmiş ve kültür ortamını sürükleyen seçkin tabakanın oluşmasına da katkı sunmuştur (Yıldırım, 1989, s. 5-6).

İnşaat ve tamirat defterlerinde yapılan hesaplamalar basit görünse de incelendiğinde bazı önemli detayların olduğu fark edilmektedir. Öncelikle bu hesaplamaları yapacak araştırmacıların hesap makinesi kullanmaması gerekmektedir. Çünkü yapılacak bölme işlemlerinde bölüm ve kalan kısımları da hesaplamalara dâhil edilmektedir. Hesap makineleri, direkt sonucu verdiği için hesaplamalarda belgedeki neticelere ulaşamayacaktır. Öte yandan şunu da belirtmek gerekir ki hesaplamalarda hem uzunluk sistemine hem de dönemin para sistemine dayalı işlemlerin yapıldığı görülmektedir. Aşağıda örneklendirilen hesaplamada, ilk önce 24 tabanlı *parmak* uzunluk ölçü sistemine dayalı bir hesaplama yapılırken sonrasında 40 tabanlı *para* sistemine göre işlemler yapılmıştır. Bu hesaplamaların daha iyi bir şekilde anlaşılabilmesi için aşağıda özgün belge görüntüsü de kullanılmıştır.

مقدار	مقدار	مقدار	مقدار	مقدار
۴	۴۰۰	۴۰۰	۱	۱۷۰۱۲
۴	۱۰۱۸	۴۰۰	۴	۱۷۰۰۰
۴	۲۰۰۰	۱۰۱۸	۷	۷۴۰۰۰
۴	۵۰۰۰	۴۰۰	۱	۱۷۰۰۰
			۲۱	۱۱۴۰۰۰
				۷۷۵۴

³¹ Şenyurt, kitabında *Yıldız Sarayı'ndaki Yeni Köşkün İnşaatı ve Keşif Bedelindeki Anlaşmazlık* başlığı altında konuyu değerlendirdiği için burada tafsilatına tekrar girilmemiştir. Bahsedilen anlaşmazlık kısaca, Vasilaki ve Yanko İoannidis'in üstlendiği inşaat işlerindeki masrafların Ebniye-i Seniyye kalfaları olan Mihran ve Ohannes kalfalarca yapılan ikinci keşifle aynı olmaması ve Yanko Kalfanın bununla ilgili itirazları üzerinedir. İlgili kitap için bk. (Şenyurt, 2011, s. 146-150). İlgili belge için bk. (BOA, Y.PRK.MM. 1-18).

³² Bu esnaflardan biri inşaata kum, kireç ve taş tedarikinde bulunan Bitlisli Hacı Ahmed'dir. Kendisi inşaattan dolayı Serkiz Balyan'dan 150.000 kûsur kuruş alacağı olduğunu belirterek Serkiz Balyan'ın ölmesinden dolayı alacağının müteveffanın terekkesinden karşılanmasını talep etmiştir. Belgenin tarihi 1909 olup inşaatın bitmesinin üzerinden yaklaşık 20 yıl geçmiştir (BOA, DH.MKT. 2741-9).

Sathen		Kıt'a	Devren		Kadden		Cismen
07	14	1	3	05	2	09	4
16	22	2	4	20	1	18	4
73	12	7	1	18	6	00	4
16	01	1	3	05	5	00	4

Yukarıdaki görselde görüldüğü üzere toplam hesaplama sathen bölümünün altında yapılmaktadır. İki kısımdan oluşan bölümlerin sağ tarafında sıralanan rakamlar parmak ölçüsünü, soldakiler ise arşın ölçüsünü göstermektedir. Sathen bölümü altına sıralanan sayılardan sağ kısımda kalanların toplamı 24³³'ü bulduğunda sol taraftaki toplama 1 elde atmaktadır. Şayet 48'i bulursa soldaki toplama 2 elde atacaktır. Kısacası her 24 de bir sol tarafa 1 elde atmaktadır.

Sathen	
07	14
16	22
73	12
16	01
114	01

Sağ taraftaki sayılar toplandığında 48 sonucu elde edilmektedir.

Sol taraftaki sayılar toplandığında ise 112 sonucu elde edilmektedir. Sağ taraftan gelen 2 elde buraya eklenmektedir.

Sathen	
07	14
16	22
73	12
16	01
114	01

114;01 gösterimi, birim fiyatı belirten ve noktasız olarak yazılan fi (kıymet) 68 kuruşla tek tek çarpılacaktır. $114 \times 68 = 7752$ ve $68 \times 1 = 68$ görüldüğü üzere gösterim, $7752;68$ oluyor. Bu gösterimdeki 68 sayısının içerisinde kaç tane 24 olduğunu tespit etmek gerektiğinden $68 = 24 \times 2 + 20$ eşitliğine ulaşılır. Bu eşitlikte, bölüm kısmındaki 2 rakamı; 7752 'ye eklenir. $7752 + 2 = 7754$ 'e bu şekilde ulaşıldıktan sonra bölme

³³ 24 sayısının buradaki sebebi ise parmak ölçüsünün tanımında görülebilmektedir. Parmak: "Arşının yirmi dört kısmında biri ki başparmağın ilk boğumuna müsâvî ölçüdür. (arşının yirmi dört parmağın bir arşın olarak vahid-i kıyası itibâr idilmesi ekseriya mesâil-i şer'iyenin 12,6 ve 24 kısıma münkasım olması hasebiyledir" (Arseven, 2017, 51).

işleminin kalanı olan 20³⁴ de *para* cinsinden buçuğu işaret etmektedir. Belgedeki VVOE — (uzun çizgi) buçuğa bu şekilde ulaşılmaktadır. Belgede gösterilmese de yazım aslında 7754,20 biçimini almıştır.

Sonuç

Yıldız Sarayı'na ait inşaat, tamirat ve tefrişat belgeleri, arşivde birçok tasnife dağılmış olmakla beraber özellikle Hazine-i Hassa ve Yıldız tasniflerinde ilgili belgelerin yoğunlaştığı görülmektedir. Çalışma içerisinde altı yüze yakın belgenin tahlili yapılmış bu belgelerin sunduğu veriler neticesinde Osmanlı mimarlık tarihine ait bilginin bir nebze de olsa genişletilmesi amaçlanmıştır. Bu belgeler, sanat tarihi ve mimarlık tarihi alanlarını doğrudan ilgilendirmekle birlikte muhteviyatında iktisat tarihine de katkılar sunacak veriler barındırmaktadır. Bu veriler özellikle sarayın malzeme, ulaşım, nakliye ve amele ücretlerinden okunabilmektedir. Sarayın yapı etkinliği, genel olarak Ebniye-i Seniyye Anbarı Müdüriyeti tarafından gerçekleştirilmiştir. Bunun yanı sıra ihale üzerinden yapı ve tamirat işlerine girişimlerin de olduğu tespit edilmiştir. Mefruşat malzemelerin çoğu Avrupa ülkeleriyle bağlantısı olan Galata'daki mağazalardan karşılanmış, bu mağazaların saraya malzeme sağladıklarına dair belirteçler faturalarında yer almıştır. Bu belirteçler sarayla çalışmanın bir itibar meselesi olduğuna işaret etmektedir. Sarayın mekân ihtiyacının hızlı bir şekilde karşılanması adına ahşap konstrüksiyonun oldukça fazla tercih edildiği görülmekle birlikte bu tercihin ekonomik sebeplerinin de olduğu anlaşılmaktadır. Ahşap yapılaşma tercihinde II. Abdülhamid'in kişisel tercihlerinin de etkili olduğu söylenebilir. Saraydaki inşaat ve tamirat ödemeleri titizlikle incelenmiş; II. Abdülhamid'in güvendiği kişilerin uhdesinde inşa ve tamirat faaliyetlerinin yürütüldüğü görülmektedir. Ebniye-i Seniyye Anbarı'nın yürüttüğü inşaat kayıtlarının günü gününe tutulduğu ve oluşan maliyetin haftalık masraf defterlerine geçirilip ödemelerin genel olarak haftalık olarak yapıldığı anlaşılmaktadır. Özellikle Y.EE.d. fonundaki defterler binaları analiz ve belgeleme yöntemiyle ele alması açısından önem arz etmekte, dönemin bina inşa bilgisini doğrudan anlatmaktadır. Saraydaki inşaat faaliyetlerinin büyük çoğunluğu 1880-1900 arasında vuku bulmuştur. 1900-1909 arasında sarayın inşaat hızında bir yavaşlama olduğu belge yoğunluğunun azalmasından anlaşılmaktadır. Sarayla ilgili belgelerden, dönemin inşa sürecini anlayabilmenin yanında nizamnamelerle saray inşaatlarının ölçütlerinin belirlendiği de görülmektedir. Yabancı mimarların iç dinamiklerle olan ilişkileri de belgeler üzerinden tespit edilebilmektedir. Kalfaların etkinliği, şantiye planlamasının nasıl yapıldığı, dönemin iktisat ölçütlerinde imar faaliyetlerine ayrılan bütçeler ve daha birçok bilgi, arşiv belgeleri üzerinden görülebilmektedir. İnşaat defterlerindeki hesaplamalar da dönemin ölçü ve para sistemleriyle olan ilişkisi bakımından dikkat çekicidir. İnşaat, tamirat ve tefrişat belgeleri üzerinden bugün sanat ve mimarlık sözlüklerine girmemiş terimlere rastlanabilmekle birlikte dönem içerisinde tanımlama biçimlerinin bilinebilmesi açısından da önemlidir. Bu da bu belgelerin sözlük çalışmalarına dahi katkı sağlayacağını göstermektedir. Yine arşiv belgelerinden, özgün çizim, kroki ve harita verilerine ulaşılabildiği için yapının günümüzdeki durumuyla karşılaştırma imkânı doğmaktadır. Bu çizimler üzerinden fenn-i mimarinin gelişimi takip edilebilmektedir. Belgelere hangi açıdan bakılırsa o doğrultuda verim alınacağı bilinmekle birlikte belgelere yöneltilecek soruların da önemli olduğunu vurgulamak gerekir.

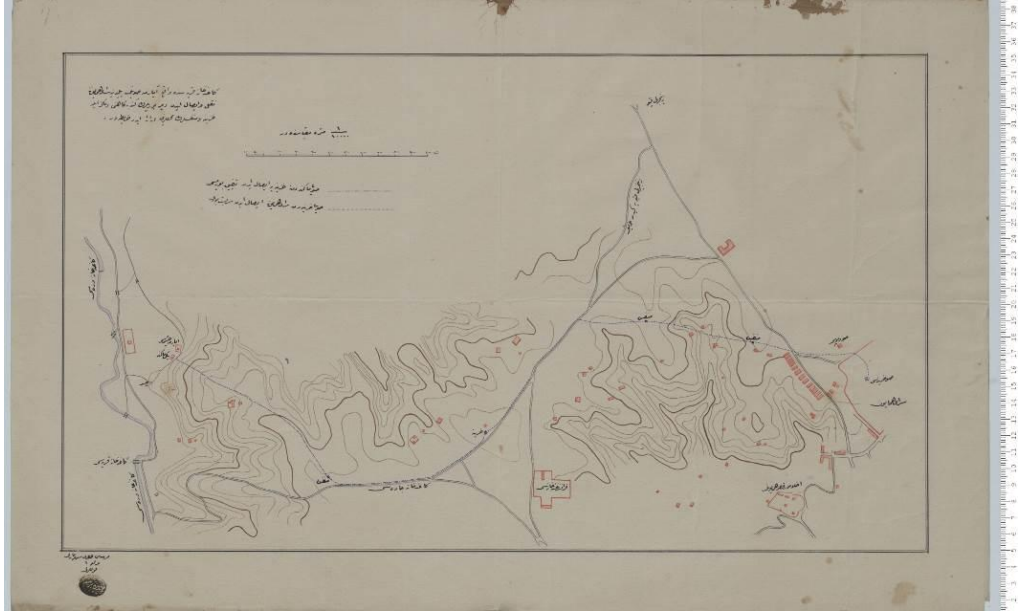
³⁴ Osmanlı'da 19. yüzyılın sonlarında geçerli para birimleri; lira, kuruş ve *paradan* müteşekkildir. 1 lira 100 kuruş, 1 kuruş 40 paradan oluşmaktadır. Yukarıdaki işlem sonucunda 7754, kuruşu işaret etmekteyken buçuk ifadesi de parayı göstermektedir. 40 paranın yarısının 20 olması ve bölme işlemindeki kalanın da 20'e tekabül etmesi neticesinde 20, buçuk olarak yazılmıştır.

Kaynakça

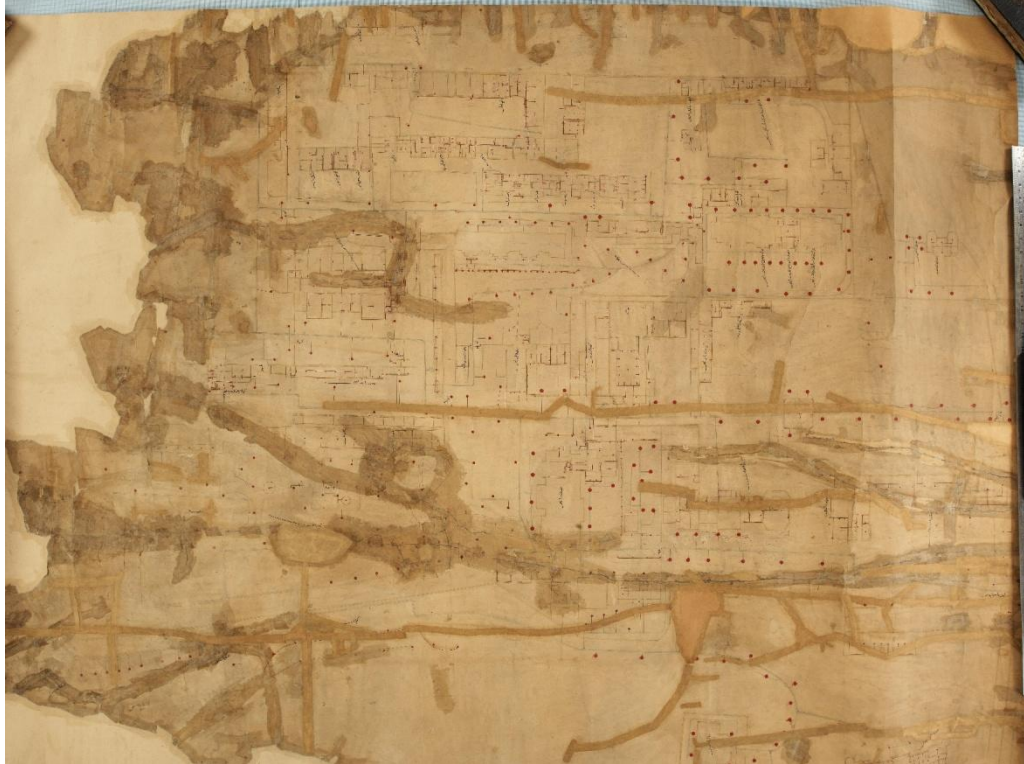
- [1] Acar, Damla (2015), 19. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul'da Ahşap Yapım Sistemlerinin Değişimi: Gelenekselin Rasyonelleştirilmesi, İstanbul. (Yayınlanmamış Doktora Tezi).
- [2] Akozan, Feridun (1985), "Tarih Boyunca Türk Sarayları-Milli Saraylar", Milli Saraylar Sempozyumu Bildirileri, İstanbul.
- [3] Akyıldız, Ali (2018), Para Pul Oldu Osmanlı'da Kâğıt Para, Maliye ve Toplum, İletişim Yayınları, İstanbul.
- [4] Anonim (1322), Dar'üs Smaî-i Osmani (Katalog).
- [5] Arıburun, Layıka Ney Ece (2012), 19. Yüzyıl Osmanlı Saray Mobilyaları: Batılılaşma Etkisi ve Biçimsel Açından Yemek Kültüründeki Değişim Süreci, İstanbul. (Yayınlanmamış Doktora Tezi).
- [6] Arseven, Celal Esad (2017), Osmanlı Dönemi Mimarlık Sözlüğü İstîlâhât-ı Mi'mâriyye, (Şeyda Alpay, Çev.). Kaknüs Yayıncılık, İstanbul.
- [7] Barkan, Ömer Lütfi (1972), Süleymaniye Cami ve İmaretî İnşaatı (1550-1557), Cilt 1, TTK Yayınları, Ankara.
- [8] Baş, İbrahim (2019), Osmanlı'dan Günümüze Türk Arşivlerindeki Tasnif Sistemleri ve Arşiv Belgesinin Hizmete Sunumu, Ankara. (Yayınlanmamış Doktora Tezi).
- [9] Batur, Afife (1985), "Yıldız Sarayı'na İlişkin Bazı Belgeler ve Türkiye'de Belgeleme Çalışmalarının Sorunları", TBMM Milli Saraylar Sempozyumu, İstanbul.
- [10] Batur, Afife (1994), "Yıldız Sarayı", Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 7, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- [11] Batur, Afife (1998), "Yıldız Sarayı", Dünden Bugüne Beşiktaş, (Nuri Akbayar, Edit.). Beşiktaş Belediye Başkanlığı Yayınları, İstanbul.
- [12] Belting, Hans (2017), Floransa ve Bağdat Doğuda ve Batıda Bakışın Tarihi, (Zehra Aksu Yılmaz, Çev.). Koç Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- [13] Bilgin, Bülent (1993). Türk Saray Mimarîsinin Gelişmesi Çerçevesinde Yıldız Sarayı, İstanbul. (Yayınlanmamış Doktora Tezi).
- [14] Bilgin, Bülent (2013). "Yıldız Sarayı", İslam Ansiklopedisi, Cilt 43, Türkiye Diyanet Vakfı.
- [15] Binark, İsmet (1980), "Arşivlerimizin Değeri ve Son Vak'anüvis Abdurrahman Şeref Bey'in 'Evrâk-ı atîka ve vesâik-i tarihiyemiz' Adlı Yazısı", Türk Kütüphaneciler Demeği Bülteni, Sayı 29/1. (23-38)
- [16] BOA, BEO.
- [17] BOA, DH.MKT.
- [18] BOA, HH.d.
- [19] BOA, HHEBA.
- [20] BOA, HH.İ.
- [21] BOA, HRT.h.
- [22] BOA, İ.DH.
- [23] BOA, İ.MMS.
- [24] BOA, ML.EEM.
- [25] BOA, PLK.p.
- [26] BOA, TS.MA.e.
- [27] BOA, YEE.
- [28] BOA, YEE.d.
- [29] BOA, Y.MTV.
- [30] BOA, Y.PRK.BŞK.
- [31] BOA, Y.PRK.HH.
- [32] BOA, Y.PRK.MM.
- [33] BOA, Y.PRK.SGE.
- [34] Bora, Cemal (1981), "Güzel Sanatlarımız", Mimarlık, Sayı 172. (163-169)

- [35] Can, Selman (2010), *Bilinmeyen Aktörleri ve Olayları İle Son Dönem Osmanlı Mimarlığı*, Erzurum İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları, Erzurum.
- [36] Can, Selman (2014), “Yıldız Hamidiye Cami’nin İnşası ve Mimarına İlişkin Yeni Bilgiler”, Nurhan Atasoy’a Armağan, Lale Yayıncılık, İstanbul. (59-66)
- [37] Doğan, Cem (2021), “Sultan’a El Açmak: II. Abdülhamid Döneminde Bir Sadaka Biçimi ve Politik İstinatgâh Mekanizması Olarak Afv-ı Şahaneler” Tarihî Peşinde, Sayı 25. (121-135)
- [38] Dündar, Abdulkadir (2004), “Son Dönem Osmanlı Mimarîsinde Uygulanmayan Bir İnşa Projesi: Edime Kadri Paşa Türbesi”, AÜİFD, Sayı 45/1. (133-165)
- [39] Ezgü, Fuad (1962), *Yıldız Sarayı Tarihçesi*, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul.
- [40] Gezgör, Vahide-İrez, Feryal (1993), *Yıldız Sarayı Şale Kasrı Hümâyunu*, TBMM Milli Saraylar Daire Başkanlığı Yayını, İstanbul.
- [41] Göncü, Tuncay Cengiz (2015,) *Dolmabahçe Sarayı’nın İnşa Süreci*, Mekan ve Teşkilat, İstanbul. (Yayımlanmamış Doktora Tezi).
- [42] Hasol, Doğan (2017), *Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü*, Yem Yayınları, İstanbul.
- [43] Kieser, Hans-Lukas (2008), *Türklüğe İhtida*, (Atilla Dirim, Çev.). İletişim Yayınları, İstanbul.
- [44] Komisyon (2010), *Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi*, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları, İstanbul.
- [45] Kurtay, Nevin (1994), *Yıldız Sarayı Üzerine Yapılan Çalışmaların Değerlendirilmesi*, İstanbul. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- [46] Küçük, Cevdet (1992), “Bina Emini”, *İslam Ansiklopedisi*, Cilt 6, Türkiye Diyanet Vakfı.
- [47] Kütükoğlu, Mübahat S. (2018), *Osmanlı Belgelerinin Dili (Diplomatik)*, TTK Yayınları, Ankara.
- [48] Leach, Andrew (2021), *Mimarlık Tarihi Nedir?*, (Hayrullah Doğan, Çev.). Koç Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- [49] Love, Catherine E. (1990), *The Collins Pocket Reference Italian Dictionary (Italian-English)*, William Collins Sons & Co. Ltd., Great Britain.
- [50] Osman Nuri (1998), *Yıldız Sarayı Abdülhamid-i Sanî Devri ve Saltanatı*, (Sabahattin Türkoğlu, Yay. Hazl.). Yıldız Sarayı Vakfı Yayınları, İstanbul.
- [51] Özkaya, Yücel (1993), “II. Abdülhamid’e Güzel Sanatlar Hakkında Sunulan Layiha”, *A.Ü. Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)*, Sayı 4. (645-685).
- [52] Özlü, Nilay (2011), “Merkezin Merkezi: Sultan II. Abdülhamid Döneminde Yıldız Sarayı”, *Toplumsal Tarih*, Sayı 206. (2-13)
- [53] Pamuk, Şevket (2016), *Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- [54] Şemseddin Sâmî (2019), *Kamûs-ı Türkî*, Yeditepe Yayınevi Yayınları, İstanbul.
- [55] Şenyurt, Oya (2011), *Osmanlı Mimarlık Örgütlenmesinde Değişim ve Dönüşüm*, Doğu Kitabevi, İstanbul.
- [56] Şenyurt, Oya (2017), *Osmanlı Mimarîsinin Temel İlkeleri*, Doğu Kitabevi, İstanbul.
- [57] Terzi, Arzu (1998), “XIX. Yüzyıl Sonlarında Ebniye-i Seniyye İdaresi (Görevleri ve Teşkilâtı)”, *Tarih Enstitüsü Dergisi*, Sayı 16. (109-119)
- [58] Türker, Deniz (2016), *Ottoman Victoriana: Nineteenth-Century Sultans and the Making of a Palace, 1795-1909*, Harvard University, Graduate School of Arts & Sciences.
- [59] Türkgeldi, Ali Fuad (2010), *Görüp İşittiklerim*, TTK Yayınları, Ankara.
- [60] Uşaklıgil, Halid Ziya (2019), *Saray ve Ötesi*, (Necati Tonga, Yay. Hazl.). Can Yayınları, İstanbul.
- [61] Ünsal, Burcu (2011), *Sanat Terimleri ve Kavramları Sözlüğü: Dictionary of Art Terms and Concepts. (English-Turkish / Turkish-English)*. Sev Yayıncılık, İstanbul.
- [62] Yıldırım, Neşe (1989), *İstanbul’da II. Abdülhamid Dönemi (1876-1908) Mimarîsi*, İstanbul. (Yayımlanmamış Doktora Tezi).

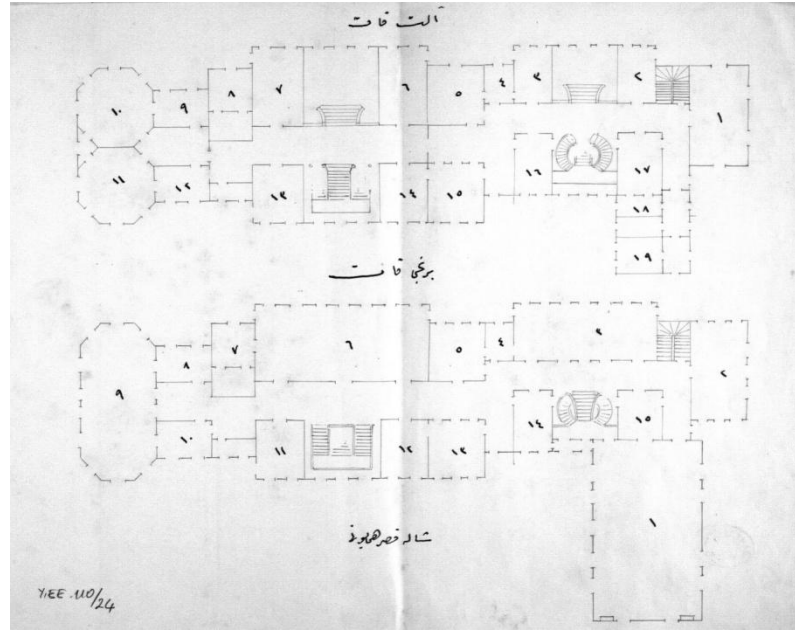
EKLER



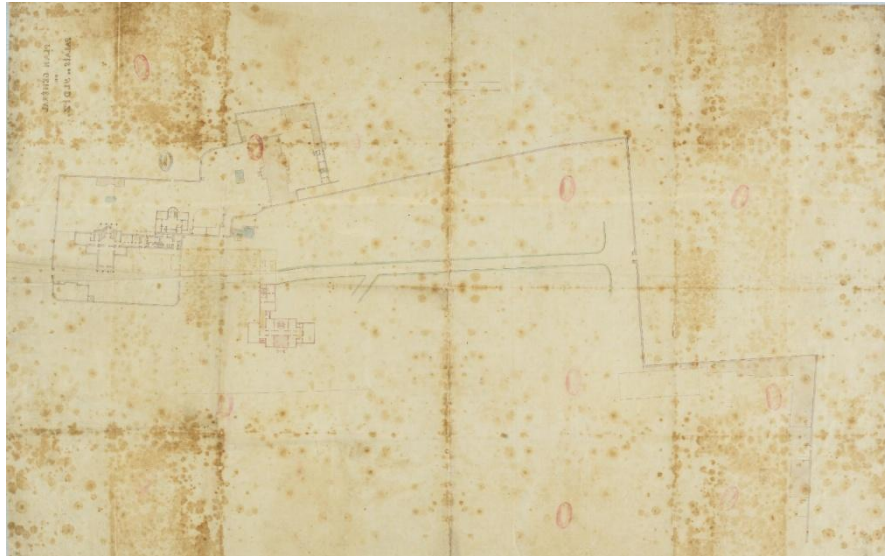
Mühendis Bertieye (Berthier) Tarafından Hazırlanan “Kağıthane Karyesinde Vaki’ Ayazma Suyunu Yıldız Sarayı Hümayununa Nakl ve İsal İden Demir Boruların Güzergahı ve Makine İle Hazine ve Menfeslerin Mahallerini İrac İder Haritadır.” (BOA, HRT.H. 1419)



Sarayın Genel Planı (BOA, PLK.p. 6754)



Şale Kasrı'nın Alt Ve Birinci Kat Planları (BOA, Y.EE. 110-24)



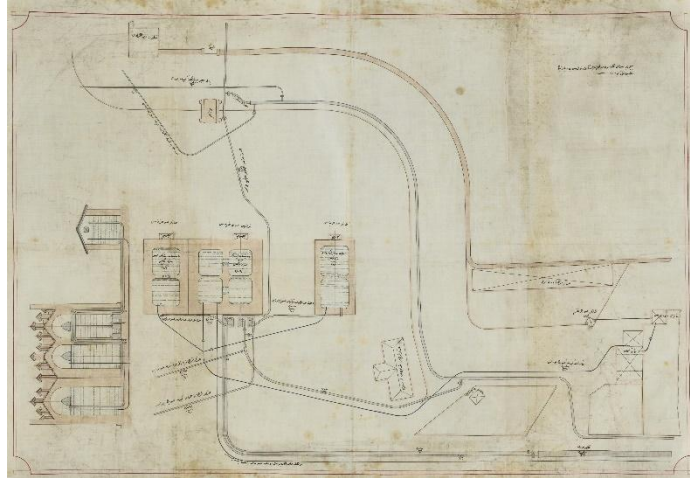
Yıldız Sarayı (Fr.) (BOA, PLK.p. 648)



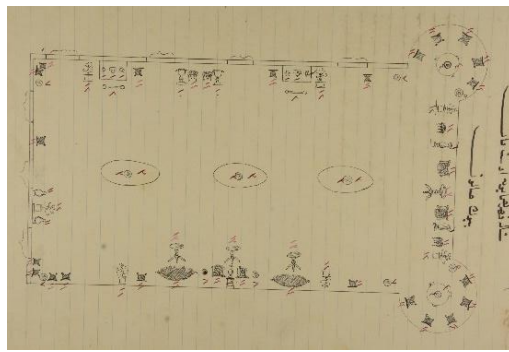
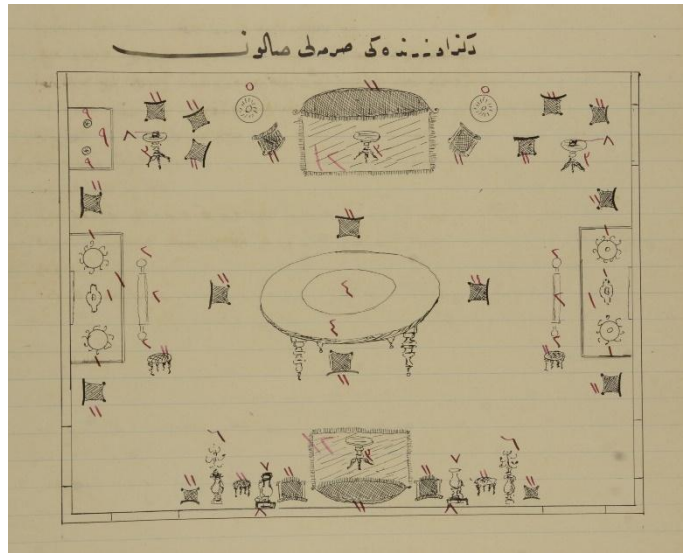
Yıldız Sarayı'nın Gaz Borularının Haritası (BOA, PLK.p. 2944)



Sarayın Yıkılacak Bazı Binalarını ve Ortaya Çıkartılacak Meydanı Gösterir Harita (BOA, PLK.p. 3112)



Yıldız Sarayı Hümayunu Su Hazinesiyle Makine ve Terkos Borularının Taksimatını Gösterir Resimdir (BOA, PLK.p. 4033).



Şale Kasnı Tefrişatını Gösterir Çizimler (BOA, HH.d. 30723).



Journal of Universal History Studies

Local Shipyards in the Ottoman Empire: Lemnos Island (1780–1862)¹

Osmanlı İmparatorluğu'nda Yerel Tersaneler: Lemnos Adası Örneği (1780–1862)

Submission Type: Research Article

Received-Accepted: 14.11.2021 / 21.12.2021

pp. 251-283

Journal of Universal History Studies (JUHIS) • 4(2) • December • 2021 •

Arzu Baykara Taşkaya

Dumlupınar University, Vocational School of Social Sciences Kütahya, Turkey

Email: arzu.bkaya@dpu.edu.tr

Orcid Number: 0000-0002-1712-4881

Baykara Taşkaya, A. (2021). Local Shipyards in the Ottoman Empire: Lemnos Island (1780–1862) . Journal of Universal History Studies , 4 (2), 251-283 . DOI: 10.38000/juhis.1023490

¹ This article is analyzed by two reviewers and it is screened for the resemblance rate by the editor/ Bu makale iki hakem tarafından incelenmiş ve editör tarafından benzerlik oranı taramasından geçirilmiştir.

* In this article, the principles of scientific research and publication ethics were followed/ Bu makalede bilimsel araştırma ve yayın etiği ilkelerine uyulmuştur.

* This work is licensed under a [Creative Commons BY-NC-SA 2.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.0/) (Attribution-Non Commercial-Share Alike).

Abstract

The lifeblood of Lemnos Island is the small shipyard located just at the entrance of the port. In this shipyard, Istanbul's frigate and galleon needs were met. Permanent workers were provided to be employed in shipbuilding on the island. Together with these workers, the timber necessary for shipbuilding material was provided from the forests in the Rumelia Sanjak; iron and nails were provided from Istanbul. Together with this shipyard, the region revived economically. The most common types of ships constructed on the island of Lemnos were the galleon and the frigate, which was a medium-sized warship. The two most important elements for shipbuilding were the personnel to be employed and the materials to be used in the construction of the ship. These two important issues were intertwined with each other. The captain of the ship was held responsible for carrying out these two works. If the ships that were constructed were not finished and sent in a certain time, there was a situation that the ship's material would perish. If the ship could not be finished within the specified time, the material could not. It was constantly mentioned in the documents to bring the materials as soon as possible and to provide the workers. While some of the ships belonging to the navy in Istanbul were constructed as shares, we see that most of them were constructed by the tax collector and voivode, who were in charge of the island administration. The influential factor in the region, who was personally responsible for shipbuilding on the island, was the Voivode Abdulkерim Ağa. Ağa, who was personally responsible for the construction of seven ships in different periods, successfully completed his duties. In our article, the relationship of dependency on Istanbul, which started to change especially in the provincial shipbuilding dockyards during the 18th century, was examined. To the extent possible with archival documents, due to the proximity of Lemnos Island to Istanbul, with the support of the aid received from the capital, the construction of medium-sized ship that the navy needs and the maximum capacity that could be done tried to be explained.

Keywords: Lemnos Island, Frigate, Shipbuilding, Timber and Iron, Voivode Abdulkерim Ağa, Elective Monarchy.

Öz

Limni Adası'nın can damarı, limanın hemen giriş kısmında bulunan küçük tersanedir. Bu tersanede İstanbul'un fırkateyn ve kalyon ihtiyacı karşılanmıştır. Adada gemi inşasında çalıştırılmak amacıyla sürekli işçi temin edilmiştir. Bu işçiler ile beraber, gemi yapım malzemesi için gerekli olan kereste Rumeli Sancağı'ndaki ormanlarından demir ve çivi İstanbul'dan sağlanmıştır. Bu tersane ile beraber bölge ekonomik olarak canlanmıştır. Limni Adası'nda en fazla yapılan gemi tipi kalyon ve orta büyüklükte bir savaş gemisi olan fırkateyndir. Gemi inşası için en önemli iki unsur çalışacak olan personel ile geminin inşasında kullanılacak olan malzemelerdir. Bu iki önemli konu birbiri ile iç içedir. Geminin kaptanı bu iki işi yürütmekten sorumlu tutulmuştur. İnşa edilen gemiler, belli sürede bitirilip gönderilmek zorundaydı; çünkü gemi malzemesinin telef olma durumu vardı. Eğer gemi belirlenen sürede bitirilemezse; malzeme çürüyebiliyordu. Bu yüzden evraklarda sürekli olarak biran evvel malzemenin getirilmesi; işçilerin temin edilmesinden bahsedilmektedir. İstanbul'a donamaya ait olan gemilerin inşa merkezi olan gemilerin bir kısmı hisseli olarak inşa edilirken; birçoğunun ada yönetiminde görevli mültezim ve voyvoda tarafından inşa edildiğini görüyoruz. Limni Adası'nda gemi yapımından bizzat sorumlu bölgedeki en etkili unsur Voyvoda Abdülkerim Ağa'dır. Farklı dönemlerde dokuz geminin yapılmasından bizzat sorumlu olan ağa; görevlerini başarıyla tamamlamıştır. Makalemizde XVIII. yüzyıl sürecinde özellikle taşra tezgâhlarında değişmeye başlayan İstanbul'a olan bağımlılık ilişkisi incelenmiş; arşiv belgeleriyle elverdiği ölçüde Limni Adası'nın İstanbul'a olan yakınlığı dolayısıyla, başkentten aldığı yardımların da desteğiyle donanmanın ihtiyacı olan orta büyüklükte ve yapılabilecek maksimum kapasitede gemi inşası açıklanmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Limni Adası, Fırkateyn, Gemi İnşası, Kereste ve Demir, Voyvoda Abdülkerim Ağa, Seçmeli Monarşi.

Introduction

Lemnos Island is located in the northern part of the Aegean Sea, 61 km from the Dardanelles. It is spread over an area of 476 km² and has a coastline of 259 kilometers. The highest point of the island, which is generally a flat land structure, is 439 meters (Skopia Hill). (See: Map). Social and economic studies related to Lemnos Island have been conducted before (Sannav, 2004). One of these studies is Demircan's work. In this study, information is given about the social and economic situation on the island of Lemnos in the 16th century. It was also seen that until the first half of the 16th century, resources were allocated to the *Kapudan Pasha* from the income of the island. This situation continued with the addition of livestock incomes until the end of the 17th century (Demircan, 2014, p. 289). A very valuable study that gives information about galleon construction and engineering a century before the period we are talking about is the doctoral study of our teacher Yusuf Alperen Aydın. This study was later published as a book (Aydın, 2011).

In researches related to the Navy; in terms of revealing the quality and functioning of the institution, it is of great importance to examine the organizational structure in the centre and the provinces. Because the most basic thing that determines the qualifications and functioning of the shipyards operating in the provinces was the supply of labour and material needs. While examining the break with tradition in one aspect in our study; this dependency relationship, which started to change especially in the country benches during the 18th century, when innovative seeds were planted, was examined. Especially in our article, not only the change in the XVIII century, but also the shipbuilding activities that took place in the long period until the second century of the XIX century were explained.

As a result, in our article, on the trail of Ottoman archival documents, we tried to explain construction activities in Lemnos, a large-scale island, with the maximum capacity that can be done with the help of the assistance received from Istanbul by the ships in need of the Navy. Lemnos Shipyard, one of the newly established provincial shipyards as a reflection of the reform movements that gained momentum in the maritime field during the reign of Selim III, was one of the important bases that built galleons and frigates that the Ottoman navy needed in the shipbuilding works from the first half of the 18th century to the beginning of the 19th century. In the 19th century, the island of Lemnos was one of the most important places where the state constructed ships because it was close to Istanbul. In the article, we will focus on the shipbuilding in Lemnos following the documents found in the Prime Ministry Ottoman Archives. While explaining the shipbuilding, the close relationship of the island with Rumelia and İstanbul; the transportation possibilities of the island and the organization of the tradesmen on the island were explained; detailed information about the social and economic situation of the Ottoman Empire is also given. While the shipbuilding works are being explained, the social and economic structure is also explained in detail.



Lemnos Island (Duran, 1996, p. 3)

1. Shipbuilding in the Ottoman Empire

The epicenter of the Ottoman navy, which gained a fundamental organization in parallel with the expansion of the state in the 16th century, was The Imperial Arsenal (Tersâne-i Âmire). It is known that the Ottoman Empire had shipbuilding dockyards and constructed ships in suitable ports and coasts on the Black Sea, Marmara, Aegean and Mediterranean coasts from the earliest times.

The galley was the archetypal warship of the Ottoman navy in the 16th and most of the 17th century. The galley measures 40 to 42 meters in length 5,5 meters in width and has draught of two meters (Guilmartin, 2010, p. 116-118). Galleons were used by the English, the Dutch and the Barbary corsairs in the Mediterranean, the most widespread type of this vessel had a hull-length of thirty to thirty – five meters and a width of nine to twelve meters (Guilmartin, 2010, p. 172-176). From the beginning of the 18th century, the British tried to develop the galleon; at the end of this century galleys were widespread in the Mediterranean Countries. A deep-rooted tradition in the Mediterranean dating back to Roman times is the "tall ship" galley equipped with oars. On the contrary, galleons, with their sails, created a kind of division of labor in the class of "round ships". The galley was used as a warship, and the galleon was mostly used for trade (Cipolla, 2003, p. 40).

Among the sailboats that stood out in the XV-XVII centuries, the fire ship, Ağrıpar, Barça, galleon (Bostan, 2004, p. 65- 86; Bostan, 2020, p. 223), frigate were the ships that were widely used. Among these, the frigate was the most constructed ship type in Lemnos (Uzunçarşılı, 1988, p. 467). Ship and boat building business today is costly (Çalık, 2019, p. 108). In the early times, the Ottomans not only engaged in maritime activities in the ports of Gemlik and İzmit, but also benefited from the Anatolian *Beyliks*, such as Karesi,

Saruhan, and Aydin Shipyards. These shipyards were important due to the fact that they had beaches for shipbuilding, but; they were not in a position to give the service of the ship's workbench and to both build and equip a ship with all its supplies. However, the dockyards in these places were used to build boats. Frigates were important ships. These ships had 10-17 seats and two or three people pulled each oar. They took an average of 80 navy soldiers each, and there were also seventy people, including officers, servants and stagers. The name of this type of ship was called "pergende". "Pergendes" had 18-19 seats. Another boat that was larger than "pergendes" called "Kalite" and it had 19-24 seats (Kalyota –Galyot). "Pergendes" and "Kalites" were used for tracking and had cannons. The largest of this type of ship was the galleon (Bostan, 2005, p. 390; Mufassal Ottoman History Vol III, 1955, p. 1520). Thanks to the efforts of the *Kapudan Pasha* (grand admiral) Cezayirli (Algerian) Gazi Hasan Pasha, the *Tersâne-i Âmiri Mühendishanesi* (The Imperial Arsenal Engineering School) was opened under the name of Hendesehane in 1775 (Beydilli, 1995, p. 23). In the Ottoman Empire, galleons were regularly constructed in the shipyards in the Black Sea and Aegean Sea, especially in The Imperial Arsenal in Istanbul.

Despite the reform movements initiated after the Battle of Lepanto in 1571, not much progress could be made in this regard in the traditional world of the Ottoman Empire (Gencer, 2001, p. 59). In the 16th century, the arsenal experienced its first peak of activity, notably during the period subsequent to the Battle of Lepanto where the great majority of the fleet was either destroyed or captured (Panzac, 2009, p. 22). After the Çeşme Catastrophe in 1770, we see that the arms were rolled up for the shipyard facility (Bostan, 2009, vol. 2, p. 16). Another important attempt made by Selim III (1789-1808) to reorganize the Ottoman navy was to reconsider the provincial shipyards and shipbuilding dockyards, which were suitable for shipbuilding outside of Istanbul, but were not given much importance (Özkaya, 1985, p. 54; Bostan, 1999, p. 19). Understanding the necessity of reform in the country, Selim III took ideas from the prominent dignitaries of the state for the administration of the country. While the shipyards of the country such as The Imperial Arsenal namely Imperial Shipyard, Sinop, Kos, Rhodes and the surrounding areas mentioned in the report given to the Sultan in 1791 (H 1206) by the prominent dignitaries, was full of warships constructed in, but it was reported that they were deprived of equipment such as cannon, cannonball and ammunition and required measures to be taken. In 1795, during the reign of Selim III, a large galleon was constructed at the Golden Horn Shipyard by the French naval engineer Le Bon. In addition, the *Mesudiye* galleon was constructed and launched into the sea. Bron and Benois, who were French naval engineers, with the participation of a Swedish engineer Klintberg and two Ottoman architects, embarked on a reform movement that would include 15 shipyards with the permission of the Sultan. The idea of building a large dock in The Imperial Arsenal and constructing ships suitable for the conditions of the age was dominant (Bostan, 1992, p. 69-100). The inadequacy of the financial situation and the poor current situation did not bring any results about this (Çetin, 2002, vol. VI, p. 814). As a result of this, a determination was made for the provincial shipyards located on the islands and on the Black Sea coast, and the unsuitable ones were quickly made suitable for shipbuilding (Zorlu, 2009, p. 41).

Galleons and frigates were constructed in shipyards such as Gemlik, Kale-i Sultaniye, Lemnos, Lesbos, Samos, Bodrum, Rhodes, Antalya, Bendereği, Sinop, and Sukhum. While developments were achieved in the maritime field during the reigns of Mahmut II and Abdulaziz, it was interrupted during the reign of Abdulhamid II (An, 2009, vol. 2, p. 125-145; Batmaz, 2009, vol. 2, p. 159-173). Torpedoes and torpedo boats emerged as the fundamental element of Abdülhamid's naval policy.

2. Shipbuilding Activities in Lemnos Island

The island, which is known as Lemnos/Limnos today, is referred to as İlimli, Limoz, Limnoz in Turkish sources, and as "Stalimene" in medieval Italian sources. The most important feature that has made the island famous since ancient times is that it is the place where a kind of soil, believed to be therapeutic and called "*in-i mahtum*" in Ottoman documents and "*terra Limnia, terra sigillata*" in western works was extracted (Kramers – Darkot, 1955, vol. VII, p. 60-61; Emecen, 2003, vol. 27, p. 190-192). According to Şemsettin Sami, the livelihood of this region, whose soil was not fertile, had been directed to different areas (Şemsettin Sami, 1314, vol. 5, p. 3998-3999). Lemnos Island was connected to Eyalet of the Archipelago (*Eyālet-i Cezāyir-i Bahır-i Sefid in Ottoman Turkish*). This province was first established in the time of Suleiman the Magnificent (1520-1566) in 1553 by adding Kocaeli, Sığla, Biga from the Eyalet of Anatolia, Eğriboz, İnebahtı, Mezistre, Karlıeli from Eyalet of Rumelia and Lesbos Sanjaks. The borders of this province changed over the time (Ünal, 2002, p. 251-261; Ünen, 2013). Gallipoli, remained as the center of Eyalet of the Archipelago (*Eyālet-i Cezāyir-i Bahır-i Sefid in Ottoman Turkish*), until the 19th century (Şakiroğlu, 1993, p. 500-501; Payzın, 2008).

For shipbuilding activities, activities were started on the island and at the port. Şemsettin Sami stated that the Port of Limnos was not very suitable for shipbuilding (Şemsettin Sami, 1314, vol. 5, p. 3998-3999). There were four ports named Moudros, Yurka, Kondiye and Pasha Port; the busiest of these was Moudros (1312 Algerian Bahri Sefid Yearbook, p. 304).

On September 17, 1849 (September 29, 1265), notification was made to *Qaimaqam* of Lemnos from the central-local government to carry out things in order. In the document published by *Qaimaqam* of Lemnos Hüseyin, he stated that a license will be sent to the delegation that will be created for the construction of the ship; the dimensions of the ship to be constructed will be notified and a license will be issued accordingly (BOA, A. }MKT., 225, 19).

While the local administrators were working on the construction of the shipbuilding mechanism on the island under certain conditions, we see that the ships built for the Imperial Arsenal (Tersâne-i Âmire) and registered in the Shipyard between 1859 and 1861 were built by the *Kapudan Pasha* with shareholder shares. In the other phase of the shipbuilding period, which covers the later 1791-1831 period, we can see that the ships were generally built by the local administrators for the Imperial Arsenal. The captains were responsible for all kinds of maintenance of the ships during the construction phase. Ships with shares given in the table below are embezzled by individuals with different shares until they are delivered to the Imperial Arsenal (Table 1).

The first shipbuilding work on the island dated back to 1780. Before the ship's construction was completed, it had to be re-registered in case the ship's shareholders changed before it was launched. In the document dated 4 December 1861 (1 Cemaziyelahir 1278), the "*şethiye*"² called "*Akbahri*" with a carrying capacity of 1200 kilos and a length of 13 "*zira*" (Hinz, 1990, p. 68) was constructed under the leadership of Captian Osman from Rize, while its 20 shares of 40 shares were owned by the Cezayirli (Algerian) Merchant Osman Remzi Efendi, 10 shares by Emirzade Hüseyin Lütü Efendi, it was allotted as 5 parts as the property of Captain Ahmet bin Süleyman and 5 parts as the property of Seydi İbrahim bin Hüseyin; with the joint sale

² "*Şethiye*" was a two-masted ship called also "*Şihye*" for short which moved only by sail (Bostan, 2005, p. 390; Mufassal Ottoman History, 1955, vol.3, p. 1520).

of Captain Ahmet bin Süleyman's share to Hüseyin Lütfi Efendi, the port book records had to be changed.³ On the 21st of the Rebiulevvel, which was one of the blessed months for this ship, it was requested to issue a certificate (in the form of a deed to the completed ships) for this ship (BOA, A., DVN. 173, 88; BOA, A.DVN, 174, 15). On February 5, 1862 (February 5, 1278), we again see a change in the full stock of the same ship, which was 40 pieces. It was stated that 30 pieces of the ship belong to the Cezayirli (Algerian) Merchant Osman Remzi Efendi, 15 pieces belong to Emirzade Hüseyin Lütfi Efendi, who was a merchant, and 5 pieces belong to the Lemnos Island Customs's *Emini* İbrahim Efendi. For the ship constructed on the island of Lemnos, it was requested a *sened-i bahri* to be given again. However, due to the sale of 5 pieces of İbrahim Efendi's shares to his friend Hüseyin Lütfi Efendi, who was his deputy, it was necessary to re-notify the port (BOA, A.DVN, 176,14). As it can be seen, the ship records were also changed when any differences made in the shareholders of the shares in the partners of the ships.

Table 1: Ships Given Certificate of Bahri in Lemnos Island

Date	Captain	Weight and Length	Ship Type - Name	Shareholder (Total 40 pieces of shares)
March 10, 1859 (5 Saban 1275) ⁴	Captain Yorgi Dimitri Reis from Lemnos	100 kilos load carrying capacity and 10.5 "zira" (13,85 meters) length	The ship named Bozoklu of the "Gulet" type	20 pieces of share belongs to Kirdofu, 5 pieces of share belong to Benjamin Zimnin and 15 pieces of shares belongs to the captain
March 10, 1859 (5 Shaban 1275) ⁵	Yani Varlu From Lemnos	2000 kilos load carrying capacity and 4,5 "zira" (5,93 meters) length	"Bombarde" type	25 pieces of shares belongs to Nikola Kolonya, 10 pieces of shares belongs to Lifer Lefter, and the remaining 5 pieces of shares belongs the captain.
March 10, 1859 (5 Saban 1275) ⁶	Iestol Tiryaki Reis from Lemnos	650 kilos load carrying capacity.	A ship named Tiryade of the type "B(P)arça"	20 pieces of shares belongs to Kirastoraki and other 20 pieces shares belongs to the captain
March 10, 1859 (5 Saban 1275) ⁷	Atnas Nebaki Reis	1000 kilos load capacity 12 "zira" (16,06 meters) length	A ship named Nikola "Bombarde" type	12 pieces of shares belongs to Kasap Menoli Zimninin 5 pieces of shares belongs to Yani Luyizi and 23 pieces of shares belongs to the captain
February 25, 1860	-	-	9 Ships	-

³ The most common of the "Zira" was 54 cm, and the one used in canal measurements was 145.6 cm.

⁴ BOA, A., DVN., 139, 42.

⁵ BOA, A., DVN., 139, 43.

⁶ BOA,A.,DVN., 139, 35.

⁷ BOA, A., DVN., 139, 41.

(3 Saban 1276) ⁸				
February 10, 1861 (29 Recep 1277) ⁹	Hasan, son of Tunuslu (the Tunusia) Abdulkadir	18 “zira” (23,74 meters)length with two masts with a carrying capacity of 5000 kilograms	The ship named "Afeti Bahri“	10 pieces of shares belongs to Yusuf Ağa from Lemnos, 5 pieces of shares belongs to Son of Tiryat Haji Yorgi and 25 pieces of shares belongs to the captain

When we look at the three-year shipbuilding activities in the table given above on Lemnos Island, we see that 15 ships had been constructed in total, together with Akbahri, whose shareholders had changed. This number was quite high for a small island.

3. Officials Worked In Shipbuilding

One of the main differences that distinguishes the Voivoda from *muhassil* and *mutassallim* in terms of tax collection is that he could undertake the collection of not only the *timar*, the *zeâmet* and the high military class, but also the taxes and foundation revenues of the central treasury (Özvar, 2013, vol. 43, p. 129). The most important official in Lemnos was Voivoda Abdülkerim Ağa. This person, who was the most important power of the government in the region and was the first degree person in shipbuilding many times. Unlike other shipbuilding Ottoman rulers, the voivoda was exiled to Rhodes Island and killed, together with his brother Yusuf Bey, due to the oppression he committed against the people. The remaining inheritance of the individuals, the debts of the voivode to the state were deducted in the document dated 23 July 1797 (28 Muharrem 1212). The state received the remaining 70 thousand kurus from the 110 thousand kurus money given to him by the state for the frigate he built on behalf of the state. Again, the state requested that the 55 thousand cents given to the voivode be returned, and the remaining part of the 10 thousand in advance be returned by paying part by part, and it was reported that if the payment was not made, the entire inheritance of the voivode would be confiscated. In the document dated 3 June 1799 (29 Zilhijce 1213), it was stated that the estate and properties of the voivoda's inheritance were completely taken (BOA, HAT, 207, 10978; BOA, AE.SSLM III, 249, 14463).

The first type of ship he constructed was two swallows. The swallow was one of the ships that used sails, although its main thrust was oars. According to İdris Bostan, this ship is one of the thin navy ships and is a smaller warship than a frigate. It was used for communication and patrol service. It was used not only on the Danube, but also on the Egyptian coast. A large swallow constructed in 1791 contained 100 people (Bostan, 2003, p. 136). In the document dated March 13, 1788 (5 Cemazielahir 1202), the *Divan* Voivode of Lemnos Abdülkerim asked the workers to increase their work in order to complete the two swallow ships on time. 1500 kuruş and then 3250 kuruş were given for the construction of ships in the center of Lemnos as soon as possible; it was reported that the swallows are almost finished. Later on, 6500 cents and 3500 cents were transferred from the centre twice for this work again; a total of 14,750 cents were spent (BOA, C..BH, 192, 9005). Ships were requested to be completed immediately. Five weeks later, in the *tahrir* sent to Voivode of Lemnos Abdülkerim, as there was a possibility of an expedition to Russia, it came to the fore to land a navy in

⁸ BOA, A., DVN., 150, 38.

⁹ BOA, A.DVN, 161. 26.

the Black Sea, and it was requested that the two swallow ships in Lemnos be completed and sent (BOA, C..BH., 208, 9720).

Ship construction of Lemnos Voivoda continued. Abdülkerim Ağa was personally responsible for the construction of two chalopes with a length of 25 *zira* (32.98 meters) in the document received on 29 August 1791 (29 Zilhijce 1205). 3000 kuruş was given to the voivode in the initial phase of the construction of the ship; later on, 6000 kuruş was requested, but 3000 kuruş was sent from the Chief Accountant (BOA, C.BH, 220, 10232).

For a frigate with a length of 53.5 (40.55 meters) *zira* constructed by Abdülkerim Ağa, 15,000 kuruş money and 500 scales of raw iron were sent to Lemnos Island on 28 July 1793 (29 Zilhijja 1207); it was requested that the construction of the ship be started as soon as possible (BOA, AE.SSLM.III, 177, 10611).

Workers were appointed for the galleon being constructed by Abdülkerim Ağa on the Coast of Lemnos Island; information about the food to be consumed by the workers was also given. In the document dated May 18, 1796 (11 Zilkade 1210), it was stated that an engraver, caulking worker and a chief reel man were sent to be selected for the ship's needs. It was decided to give a daily wage to the workers selected and appointed by Abdülkerim Ağa. A daily wage of 60 kuruş per caulker, 50 kuruş per engraver and 40 kuruş per chief reel man was given. It was decided to give 100 dirhams of lamb (Sahillioğlu, 1994, c. 9, p. 368) for chief engraver and reel man, 300 dirhams of lamb and 100 dirhams of rice and 12.5 dirhams of plain oil, 2 breads per caulkers per day. 6 bread, 400 kuruş meat, 300 kuruş rice, 372 kuruş plain oil were spent on the workers (BOA, C.BH., 21, 1012).¹⁰

We see that in some cases there were problems with the timber sent for the ship. In the document dated 5 May 1796 (27 Shawwal 1210) , 550 scales of timber were cut from the Sasallu and Balayanlu groves of the Komotini District and transported to the piers for the frigate constructed by the Divan Voivode of Lemnos Abdülkerim Ağa on the island of Lemnos. While the remaining part of the timber was requested to be cut, the transportation of the cut goods was postponed under the pretext that the thief bandit would steal the goods; since the frigate was about to be completed, the captain and stagers were sent from Istanbul to ensure that the launch of the ship would not be delayed. It was requested that the timber be cut and sent immediately; the situation was reported to the chief treasurer. A week later, we see that the shipbuilding works continued at the local shipyards. We see that the Chief Accountant was asked how much money and iron (ahe) was given for the six frigates and three galleons which were constructed by Abdülkerim Ağa Voivode of the Lemnos Divan; Ömer Ağa, Mütesellim of the Menteşe Sanjak, one of the Kapıcıbaşı of the Dervish Lodge in Bodrum; Muratibzade Captain Hasan (Baykara Taşkaya, 2020, p. 159), the Mütesellim of Rhodes in Rhodes; Numan Bey from İnegöl in Gemlik; Osman Bey in Sultaniye; El-Hac Ali Ağa in Sinop; Kasap El-Hac Osman Ağa, in Erikli; Keleş Ahmet Bey, Muhafiz of Sukhumi in Sukhum. 20 thousand was given for the Three-Bay Galleon of Rhodes (Çırpan, 2020, p. 48), which a missive was sent for two or three months. Due to the completion of the frigate on the island of Lemnos, it was requested to bring the captain and oarsmen. It was reported that the workers who would work in the transportation of the timber and construction of the ships of Lemnos and Bodrum Districts and in the shipbuilding were supplied from the surrounding districts. While the necessary allocation and the need for iron were reported for the construction of these ships, it was

¹⁰ The theoretical weight of the Islamic dirham is 2.97 grams.

noted that the *akçe* written as embezzlement was not delivered where there was a *Bina Emmini*. In total, 3 loads of 3910 kuruş were spent on the expenses of these ships; 10.480 scales were sent from Cephane-i Âmire “arsenal” as iron and nails. In addition, 3 loads of 63,797 kuruş were spent for the completion of the ships; it was requested to send another 800 scales of iron for the needs (BOA, C..BH., 36, 1713).

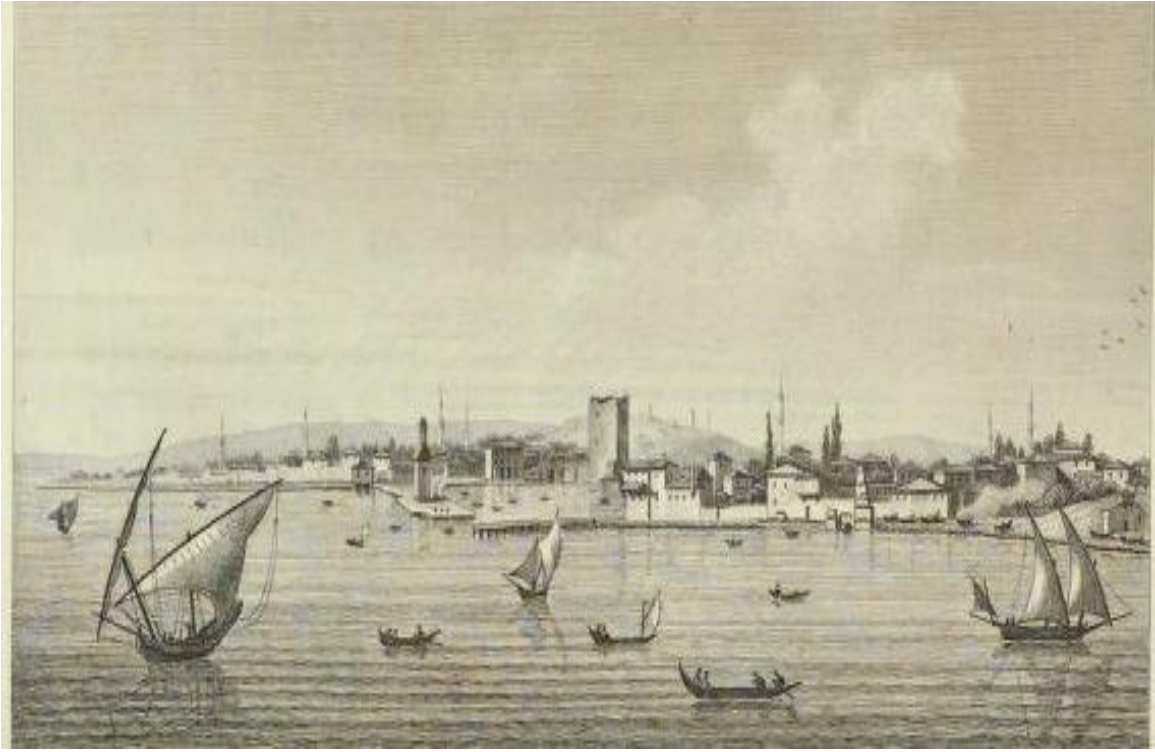
In the document dated March 3, 1797 (7 Zilhijce 1211), the frigate, which was 53.5 (40.55 meters) *zira* long, constructed by Lemnos Divan Voivoda Abdülkerim on the island of Limnos, was completed by the *bina emini* Abdülkerim, which was completed by Captain Ahmet Ağa, costing 11,347 kuruş in total and the accounting book was delivered to the Defterdar Efendi via the *mabeyn*. 1150 scales of raw iron; 300 kuruş was spent for the architect's expenses (BOA,C..BH, 18, 883). Seven years later, Voivode Abdülkerim Ağa continued shipbuilding in Lemnos. In the document dated April 2, 1804 (21 Zilhijce 1218), it was stated that some of the 550 pieces of timber that had to be cut from the Sasallu and Balayanlu groves in the Komotini district for the frigate's needs had been cut beforehand and transported to the pier. The remaining part of the timber was not cut under the pretext of a robber bandit. Due to the delay in this work, since the frigate's completion was near, it was reported that the captain and the staggers arrived from Istanbul to launch the ship. In the notification sent to the *Defterdarlık*, it was stated that a penalty would be applied in case of delay and that the cut trees - especially the Akburhan tree timber - should be immediately transported to the pier (BOA, C..BH., 36, 1702).As can be seen, we see that Abdülkerim Ağa worked as a pioneer in the construction of 9 different types of ships between 1788-1804.

Picture 1



Local People Living in Lemnos (Choiseul-Gouffier, 1782, p. 32).

Picture 2



Gallipoli (Choiseul-Gouffier, 1782, p. 439).

We reach about shipbuilding is the document that the cost will be obtained from *mukataas*. The renting of the places owned by the state or foundations to private individuals or institutions in certain situations and the rent paid is called "*mukātaa-i zemîn, icâre-i zemîn*" and in short "*mukataalı*"(Genç, 2006 , vol . 31, p. 129). In the document dated 9 December 1781 (22 Zilhijce 1195), the amount specified for the expenses of the galleon to be constructed by Gazi Hasan Pasha in Lemnos was stated as “the collection of the money from the *Kastamonu Mukataa* property for the year 95” (BOA, AE.SABH.I., 300, 20197).

Since the work of transporting the materials necessary for shipbuilding to the island was carried out by ships, there were sometimes troublesome processes during this process. In the document dated March 2, 1791 (26 Cemazielahir 1205), the former *Ayan* of Tekfurdağ (Tekirdağ) in Lemnos, Osman Ağa, was commissioned to construct the ship with a length of 53.5 (40. 55 meters) “*zira*” and for the ship, 2260 pieces of larch and 1158 pieces of pine timber from Thassos Island were requested to be cut with the help of Mahmut Ağa, the Deputy “*Ayan*” (*landed proprietor in Ottoman empire*) of Komotini. 47 scales of this timber were cut; it was ensured that the goods loaded on the ship were delivered to the island by paying a shipping fee of 850 kurus (nevl). The work of cutting the timber and transporting the timber of the frigate due to the trouble experienced during its transportation to the pier was given to *Kapicibasi* Osman Ağa; this person carried out the transportation by ships from Chios (BOA, C..BH., 17, 826). Another construction activity of “*Ayan*” was for a frigate with a length of 50(37.9 meters) “*zira*”. The document that came one year later to the island of Lemnos was related to the appointed engineer, journeyman and mountain architect, keeping the salary of the auger workers and reporting the expense amount to the Chief Accountant. A total of 175 kurus expense record was kept, 50 for an engineer, 50 for an architect, 25 for a journeyman, 25 for a mountain architect, and 25 for an auger worker (BOA, C..BH., 117, 5672).

In the document dated July 9, 1801 (27 Safer 1216), we see that Osman Ağa, one of the *Dergah-i Ali Kapıcıbaşı*, did not send timber for shipbuilding in Lemnos. *Ayan of Yenice Kapıcıbaşı* Mustafa Ağa tried to supply the timber, but; the person who was the deputy of the commissioner of Komotini District was given the job of bringing the timber. Although the timber was sent from Rumelia and Thassos Islands by *Bina Emîni* Anton to 150 kuruş, timber from Yenice Karasu District to 150 kuruş; since not enough timber was sent, the case was taken to the court. An opposition was made to this situation by *Ayan of Yenice*; it was stated that the Komotini District had never sent timber and it was requested that the timber be sent. The ship's architect Hristo, engineer Menol, auger Vasil, caulker Istnat Dimitri were appointed and these people were registered with the Chief Accounting Office. Expenses were tried to be carried out by sending a remittance of 5000 kuruş from the income of the farms of the island of Lemnos in 1216; works tried to be carried out with 10 thousand kuruş given from Imperial Foundry (*Tophane-i Amire*) and the assistance provided by *Kapıcıbaşı*. In particular, 10 thousand kuruş aid was given from the Imperial treasury (*Hazine-i Amire*); 2000 kilos of wheat and barley were transported from farms around Lemnos for the subsistence of the workers (BOA, C..BH., 210, 9811). Again, in the document four months later for this ship, Seyid Bey, one of the Hassa musketeers, was assigned to conduct an exploration and inspection regarding the cost of the galleon being constructed by Osman, one of the *Dergah-i Ali Kapıcıbaşı*, in Lemnos. It was decided to examine the records of the ledger that Seyid Bey created as a result of the examinations he made by going to the region (BOA, C..BH., 73, 3458).

The construction of another frigate was about the ship with a length of 53.5 (40.55 meters) “*zira*” to be made by Kara Silahtar Hacı Mehmet Ağa in the document dated 25 January 1797 (26 Recep 1211). It was stated that the allowances of two mountain architects and two bailiff sergeants to be appointed from Imperial Arsenal (*Tersane-i Amire*) were given to cut pine timber from Thassos Island and from Koca Ormanlar in Komotini (BOA, C..BH., 28, 1310). 250 kuruş for the architect, 500 kuruş in total; the fee of 250 kuruş per person and 500 kuruş in total was transferred to two mountain architects from imperial treasury. There were also cases where the wages of the tradesmen who were in charge of shipbuilding were covered by the person's own *mukataa*. The person requested that the cost of the frigate he had constructed on the island of Lemnos to be deducted from the cost of “*cebeli*” (*Sipahis had to train a soldier when they earned 3000 akçes from their fief lands. The cavalry trained and armed by the sipahis are called cebeli*) on his *mukataa*. It was recorded in the books belonging to the Chief Accountant and the *Malikane Kalemî* that the income of the Kara Silahtar Hacı Mehmet Ağa, the “*miri*” *mukataa* to be received this year, which belonged to Seyid and Ömer Ağa, was 14,248 kuruş. Necessary notification was also made to the Imperial Mint (*Darphane-i Amire*). Eight months later, in the document, 7500 kuruş was sent for this frigate and a letter was sent about the Yalnızçam timber cut from Thassos Island. While oak timber was requested from Rumelia to start the construction, it was reported that a transfer of 10 thousand kuruş would be made for the transportation costs of the workers. Along with the cost of timber from Thassos Island, which amounts to 1710 kuruş, a total of 7500 kuruş of timber costs of 2471 kuruş were issued for the Rumelia account (BOA, C..BH., 41, 1910). On May 6, 1798 (20 Zilkade 1212), it was requested that 250 scales of iron available in Imperial Arsenal be supplied for the supply of iron (ahe) required for this frigate. With the port master and *burgucubaşı* reporting the situation; it was ensured that *Bina Emîni* Süleyman, who saw the situation, brought the iron to the shipbuilding site (BOA, C..BH., 241, 11180). For the frigate to be constructed one and a half months later, the mountain architects sent from Istanbul cut 1200 scales of 1400 weighing oak timber from Yenice, Komotini and Sarışaban districts, and it was ensured that the transport work was carried out by Burgucu's son Ömer from

Yenice District with two ships. The person brought 862 scales of timber to the region (BOA, C..BH., 195, 9167). In the document four months later, it was requested that the timbers cut from the districts in Komotini, Thessaloniki, be brought to the region for the frigate. It was emphasized that 100 pieces of timber from Thessaloniki and the remaining 358 scales should be made ready immediately. While Müfti Efendi and Salim Bey presented a memorandum for the cutting of timber from the Komotini Mountains; The 80 pieces of sackcloth required for the ship and the remaining timber were immediately transported to the island of Lemnos (BOA, AE. SSLM. III, 147, 8866). On July 5, 1800 (12 Safar 1215), 7131.5 kuruş was given for the frigate from the year 1218; the fact that the French architect was not given 200 kuruş was recorded as a record in the book. While requesting this person's salary of 3125 cents to be paid; the total cost of this ship was 40.06.5 kuruş per *yük*.¹¹ While 46,761 kuruş was sent from the Treasury; an additional 57,245.5 kuruş was requested. In addition to the total amount, 81,760 kuruş money was withdrew from the treasury (BOA, C..BH., 168, 7948). In the document received on May 13, 1801 (29 Zilhijce 1215), a transfer of 11,370 kuruş timar income (cebelü) belonging to the year 1213, which was ordered to be delivered to Imperial Foundry, was made. Before that, the same person had a ship constructed and only 56,500 kuruş was paid for the cost of 71.32.5 kuruş for a large frigate registered with Imperial Arsenal. According to the contract signed with Kara Silahdar Hacı Mehmet Ağa, 21,926 kuruş timar income of 14,136 kuruş belonging to the year 1213 of *miri mukataa*, which was formerly under the auspices of Osman Ağa, was also sent to this frigate (BOA, AE. SSLM. III, 352, 20191). The material resource, which was important for the ship, was sent from various places and most importantly by the state.

Along with the officials working in the construction of the ships in the archive documents; there is also information about the exterior decoration paints used in the construction of the ship. In the document dated March 27, 1797 (28 Ramadan 1211), the subsistence of 1180 kuruş was sent to the captain, chief and other officials who came from the Imperial Arsenal to send the two corvettes to Istanbul to be launched in Lemnos and Rhodes; It was requested that the log book of the ship's construction be delivered to the *defterdar*.¹² These two corvettes were constructed to combat piracy; in this way, it was desired to increase the number of ships in the navy. In this book, a total of 577 kuruş expense records were kept for the *Kapudan Pasha*, 80 for the master skipper, 60 for the second skipper, 60 for the sailor, 30 for the *çavuş*, 47 for 47 for the water officer (BOA, C.BH, 238, 11037). In the document five months later, an expense of 1876,5 kuruş was recorded to the Chief Accountant for the two corvettes constructed in the shipyard and on the island of Lemnos. The cord length of the *çuka* (the neck of the ship) was 102 m; the length of the *çuka* covering the ship was 189 m. While the decorations on the sides of the ships were requested to be made in red; this fee was registered in the *Mabeyn Emiri* Accounting Office of the Imperial Arsenal (BOA, C..BH., 19, 932).

Halil Ağa, the Voivode of Lemnos, took part in shipbuilding as a local administrator in the region. In the document dated January 24, 1803 (30 Ramadan 1217), the book showing the material and cost of the frigate constructed by Voivode Halil Ağa on the island of Lemnos was given by Captain Mehmet Emin keeping the records of the individual expenses (BOA, D..BŞM.TRE. d., 15393)¹³. In the document dated May 3 , 1805 (3 Safer 1220) , in the expense book of this frigate built on the island of Lemnos, information is given that 550 scales of raw iron were sent in 1805 (BOA, D..BŞM.TRE.d., 15409)¹⁴.

¹¹ *Yük*, goods or amount of one hundred thousand kuruş.

¹² *Corvette* (French: *Corvette*) is the name of a lightly armored warship larger than a coastal patrol ship and smaller than a frigate.

¹³ This ledger is 15.5*45.5 sized paperback and 3 pages without marbling.

¹⁴ This ledger is 16.5*42.5 sized paperback and 8 pages marbling.

Table 2: Cost of Frigate Constructed by Lemnos Voivode Halil Ağa¹⁵

Officials and Expenditures	Cost
Captain's wage for 20 days	100 kuruş
Hodja's monthly fee	20 kuruş
Wages of 6 çavuş working under the captain's command	80 kuruş
Kitchen fee spent for the captain, hodja, çavuşs during the Ramadan	300 kuruş
Engineer Manolki's wage for 20 days	143 kuruş 13 coin
Mimar Hirasto's wage for 20 days	86 kuruş 23
The chief journeyman's wage for 20 days	56 kuruş 27 coin
Burgucubaşı's wage for 20 days	56 kuruş 27 coin
Mountain Architect's wage for 20 days	26 kuruş 27 coin
Total	867 kuruş 117 coin
Salary given to engineers, architects, journeymen, burgucubaşı and mountain architects during Ramadan	555 kuruş
Advance fee given to chief blacksmith	200 kuruş
Per diem for çavuş went to Athens	25 kuruş
Per diem for çavuş went to Thessaloniki	25 kuruş
Per diem for çavuş went to Komotini	26 kuruş
Total	1700 kuruş

In the document dated September 17, 1803 (30 Cemazievvel 1218), the book of Mehmet Emin Kaptan, who was assigned with the completion of the frigate constructed on the island of Lemnos, showing the cost of the ship in 1218 (BOA, D..BŞM.TRE.d, 15416).¹⁶

Table 3: Frigate Expenses of Mehmet Emin Kaptan on the Island of Lemnos¹⁷

Officials and Expenditures	Cost
-----------------------------------	-------------

¹⁵ BOA, D..BŞM.TRE.d., 1540.

¹⁶ This ledger is 15.5*45 sized paperback and 3 pages without marbling.

¹⁷ BOA, D..BŞM.TRE.d, 15416.

Chief Captain	150 kuruş
Chief Hodja	30 kuruş
Chief Çavuş	120 kuruş
Chief Engineer	215 kuruş
Chief Architect	130 kuruş
Chief Journeyman	85 kuruş
Chief Auger	85 kuruş
Chief Architect	40 kuruş
Ahmet Çavuş's per diem in Istanbul	50 kuruş
Suleyman Çavuş's per diem for Lesbos	40 kuruş
Customs transportation from Imbros Island (Freight)	110 kuruş ve 45 kuruş ¹⁸
Blacksmith's wage	200 kuruş
Chief architect Kebaris's wage	30 kuruş
Captain's expense	18 kuruş
Transportation cost of the edge timber purchased for closing the stone gaps (Freight)	636 kuruş ve 216 kuruş
Freight fee of shipping from Samothrace Island	150 kuruş ve 636 kuruş
Fee for transporting grade timber from Thessaloniki with the captain's ship	203 kuruş ve 28 coin
Carpenter and other worker (sefineyi evvel -first worker)	530 kuruş 12 coin
Carpenter and other worker (sefineyi sani- second worker)	555 kuruş 9 coin
Carpenter and other worker (sefineyi salis- third worker)	611 kuruş 7 coin
Carpenter and other worker (sefineyi rabi -forth worker)	606 kuruş 6 coin
Total	4120 kuruş 62 coin

¹⁸ The first fee given here is the general amount; the second is Freight, that is, the transportation fee.

Table 4 :16 October 1803 Frigate Cost of Captain Mehmet Emin Kaptan ¹⁹

Officials and Expenditures	Cost
Chief Captain	100 kuruş
Hodja	50 kuruş
Çavuş	120 kuruş
Chief engineer	215 kuruş
Chief architect	130 kuruş
Chief Journeyman	85 kuruş
Chief Auger	85 kuruş
Fee of Architect Febar	40 kuruş
Freight charge of timber pine obligatory from Thassos Island	114 kuruş
Annual fee of Chief Architect Mebaris	30 kuruş
The cost of Süleyman Çavuş going to the capital	50 kuruş
Mehmet Çavuş's per diem	20 kuruş
Fee of captain's miscellaneous expenses	20 kuruş
The total wage given to the blacksmith	100 kuruş
(?) freight given to the shipyard	84 kuruş 30 coin
Wage for Worker (sefineyi evvel -first worker)	424 kuruş 28 coin
Wage for Worker (sefineyi sani -second worker)	454 kuruş 10 coin
Wage for Worker (sefineyi salis -third worker)	439 kuruş 23 coin
Wage for Worker (sefineyi rabi - forth worker)	447 kuruş 29 coin
Total	3592 kuruş 120 coin

¹⁹ BOA, D..BŞM.TRE.d, 15416.

Again, in the document dated 16 October 1803 (29 Cemazielahir 1218) belonging to the same person, the book regulating the expenses of the shipbuilding of the frigate constructed in Lemnos belonging to the year 1218 was given²⁰ (BOA, D.BŞM.TRE.d...,15419). From these three separate ledgers, we can track where costs were incurred for shipbuilding. In particular, the expenses were made for the people working in the shipbuilding and the materials necessary for the construction; again, we can see from the table that the materials required for construction were procured from outside the island.

Shipbuilding work had to be done quickly. If the ships that were constructed were not finished and sent in a certain time, there was a situation that the ship's material would perish. In the document dated February 12, 1794 (11 Recep 1208), in the task given to the *mütesellim* by Vizier Hüseyin Pasha, it was requested that 1400 pieces of timber, which were necessary for the shipyard to be cut from the Thessaloniki Mountains with a fee of 8 kuruş and transported to the districts with transportation fee of 5 kuruş. For the frigate constructed in Lemnos, Seyyid Yusuf and İbrahim Ağa were held responsible for the cutting and transportation of the oak and elm timbers cut from the Pişona Forest in the Kelemerye District near Thessaloniki; it was requested that the money embezzled by these individuals be collected and sent (BOA, C..BH., 211, 9861). For another frigate constructed by the same person, on 28 January 1804 (15 Shawwal 1218), due to the postponement of the appointment of *bina emini*, 40 thousand kuruş was transferred from Imperial Arsenal and it was requested to work for the completion of the ship. It was reported that the annual expense of the ship was recorded, the bills were collected, and this book was sent to Istanbul. If the money was not sufficient in the memorandum sent to the captain, an additional 20 thousand kuruş would be sent and in order to complete the construction of the ship within five months. It was reported that the construction of the ship should be started as soon as possible if not, timber may perish (BOA, C.BH., 260, 12021). A month later, the wages of engineers, architects, chief journeyman and other employees used in the construction of the frigate constructed by Vizier Hüseyin Pasha on the island of Lemnos were given. It was thought that the 120 cents paid to 50 *çavuş* caused excessive expenses; it was decided to cut salaries. Again, except the captain and two *çavuş*, the salary of the chief journeyman was requested to be cut off. Later, it was stated that 585 kuruş was paid for the captain and other employees (BOA,C..BH., 42, 1987).

Table 5: February 22, 1804 the Expense of the Frigate Constructed by Vizier Hüseyin Pasha on the Island of Lemnos²¹

Officials and Expenditures	Cost
Engineer	215 kuruş
Architect	130 kuruş
Journeyman	85 kuruş
Blacksmith	85 kuruş
<i>Burgucubaşı</i>	40 kuruş
Fee of Rumeli Mountain Architect Melankinat	30 kuruş

²⁰ This ledger is 15.5*45 sized paperback and 3 pages without marbling.

²¹ BOA,C..BH., 42, 1987.

The fee of the engineer who later came from Thessaloniki	40 kuruş
Engineer's fee from Thassos	30 kuruş
Captain Emin's monthly fee	150 kuruş
Hodja	30 kuruş
Total	835 kuruş

Caulk, which means to seal the wooden decking with putty so that it is waterproof in architecture, is also used in the sense of repairing the ship's coating with putty & caulk. In the document dated 16 July 1804 (7 Rebiülahir 1219), a caulker was requested from the Imperial Arsenal to bring caulk to the frigate from *Dersaadet*, which was being constructed on the island of Lemnos and was about to be launched; a fee of 30 kuruş for this person and 25 kuruş per person for 20 journeymen requested to be paid. A total of 22 people were paid 550 kuruş from the Imperial Treasury. While Imperial Treasury asked to cover the 20 kuruş per diem expenses of the master logger who would cut the tree stumps; it was specifically stated that the person to be found is competent in his job; the *omca* that would be brought to the island was procured from Imperial Arsenal in Plovdiv (BOA, C..BH., 39, 1858).²²

Ayans and mütesellims who were local power centers could be solely responsible or shareholder for shipbuilding. There were also cases where the cost of the ship was collected from the salary of the person who constructed the ship. In the document dated September 25, 1807 (22 Recep 1222), the civil servant salary was deducted in return for the 40,000 kuruş paid in cash by Ayan of Çan El-hac Hacı Mehmet Emin Ağa, who was appointed as an officer in the construction of the frigate on the island of Lemnos; however, there was no information about the book record related to the deduction of *Ayan*. A cash payment of 1000 kuruş was also made to the treasury. Since it would not be correct to demand a refund of the carpenters' fee of 210 kuruş; an order was written about the situation and sent to the Chief Accountant (BOA, C..BH., 167, 7900). In the document sent by *Ayan* a month later, the cost of the frigate constructed on the island of Lemnos in 1217 was 1110 kuruş. It was deemed appropriate to deduct the cost of the ship, which amounts to 40 thousand cents in total, by deducting it from the person's civil service. Although this situation seemed to disturb some people, it was reported that the deduction from the person's civil service did not create a negative situation (BOA, C..BH., 22, 1051). There were also some cases where payments were deducted against the salaries of individuals, as in this example.

We see that the Lemnos Shipyard became obsolete over time due to the fact that it was a long-term shipbuilding site. Again, we can follow from the documents that the managers in other places also constructed ships on the island. In the document dated 5 December 1831 (29 Cemazielahir 1247), the ships to be constructed in Lemnos were sent to Lesbos. *Nazır* of Lesbos Mustafa Ağa ordered the construction of a 55.5 (42.06 meter) *zira* frigate at the Lemnos Shipyard. Since Lemnos Shipyard was thought to be very costly to repair due to its aging, it was requested that the frigate, which was requested to be constructed in the documents written to Imperial Arsenal, be constructed in Mytilene with appropriate dimensions (BOA, C..BH., 49, 2342). Eight months later, it was written by the Imperial Arsenal that two galleons and a frigate

²² *Omca* is a cut tree root, vineyard stump.

with a length of 55,5 (42.06 meters) *zira* in Lemnos were allowed to be constructed and their timber would be supplied in a short time (BOA, HAT, 364, 20161). Again, *Nazir* of Lesbos, Mustafa Ağa, wrote to the state to present the receipts of the auger workers from the Chief Accountant, together with the engineer, journeyman and mountain architect, for the construction of a frigate with a length of 55 (41.69 meters) *zira* on the island of Lemnos. It was reported that if the money was not given, the state would lose money from this business. For this work, 50 kuruş to the engineer, 50 kuruş to the architect, 25 kuruş to assistant architect, 25 kuruş to the chief auger was paid (BOA,C.BH., 117, 5664).

The personnel working in shipbuilding on the island was also the captain who provided the necessary materials. Salaries, expenses and transportation costs to be provided to the working employees were provided from the Imperial Arsenal under the leadership of the captain. We see that the cases where ship expenses are sometimes deducted from *mukataas* and sometimes from the salaries of individuals are also reflected in the archive documents.

4. Launching of Ships, and Materials Used in Shipbuilding

The ships, which were constructed in provincial shipyards and successfully launched, were sent to Istanbul after the completion of the missing parts. In the document dated August 4, 1780 (3 Şaban 1194) regarding the 51.5 (39.03 meters) long galleon constructed under the auspices of El-Hac Captain Hüseyin on the island of Lemnos, Mustafa Bey gave the cost of the timber needed and asked to cut it from nearby areas of Istavroz. It was ensured that the shares of timber were also procured from different places. It was resorted to obtain two shares from the town of Siroz, one share from the town of Piroste, one share from the town of Zahte, and one share from the people of Bagran subdistrict of Thessaloniki District. These timbers were requested to be transported to the Istavroz Pier on the island of Lemnos. Although the Lemnos toll officer Çavuşzade Ahmad Resit Efendi and Captain İbrahim, who would cut the timber, and El-Hac Captain Hussein, who would build the galleon, wanted to transport some of the cut timber from Istavroz, but there were difficulties in the transportation. In the decree sent to Vizier *Kapudan Pasha* Gazi Hüseyin Pasha, the people were asked to help with this work in order to facilitate the transportation of timber (BOA, C.BH., 255, 11783). In the document sent by Nazir Bey three months later, it was announced that 800 scales of raw iron, manufactured by the state being that it was needed and sent to the region, would be sent. After the construction process was interrupted for a while, as there was a need for 3000 more scales of raw iron, a notification was sent to the treasurer for this need. 77,918.5 kuruş of this need was met from Mukataa property for the years 94-95. Again, 15.000 kuruş was given by *Kapudan Pasha*; a total of 92.918,5 kuruş was transferred. For the completion of the ship, 300 scales of nails (mesamir) and 500 scales of raw iron were given from the Center. While providing 92.918,5 kuruş from Mukataa income; with the addition of timber costs and labor fees to this expense, a total of 97.203,5 kuruş was spent. It was also reported that another 3.500 scales of raw iron could be sent for this ship to be given from the Cephane-i Âmire (*arsenal*) if necessary (BOA, AE. SABH. I, 182, 12151). On December 8, 1780 (11 Dhu al-Hijjah 1194) in Lemnos, it was asked to cut timber from the mountains of Istavroz and Thassos Islands urgently for the frigate galleon, the construction of which was started by Cezayirli (*Algerian*) El-Hac Captain Hüseyin and Felbi, one of the shipyard architects (BOA, C..BH., 259, 11994) and in the document sent from Kapikethuda El-Hac Captain Hüseyin dated July 3, 1781 (11 Recep 1195), a person named Hasyare Menaralya was asked to send the necessary raw iron, nails and various necessities for the frigate galleon. 1500 scales of raw iron were sent; and

500 scales of iron were requested to be sent immediately and delivered to the captain. A total of 14,344 kurus and 7 coins of expense was incurred for this work (BOA, AE.SABHL., 300, 20189).

A number of special materials and tools were used to transport the ships from the construction sites to the sea. A group of the Imperial Arsenal personnel was working at various stages of the launching process under the command of a navy captain (Özdemir Gümüş, 2010, p. 15). A summary of the expense accounting of a 53 (40,17 meters) *zira* long frigate which was constructed in 1782 in Lemnos and constructed by El-Hac Mehmet Aga is given. This ship was registered in the Imperial Arsenal. The ship's total cost was 7131.5 kurus. The architect was given a salary of 3125 kurus. By keeping a record of 46,761 kurus by the state; while asking to discuss and send 57,245.5 kurus; by making a discount of 745.5 kurus from the money requested to be sent; remittance was made for 56,500 kurus (BOA, KK.d., 5739, 102)²³.

In the document dated June 26, 1782 (15 Recep 1196), the ledger showing the materials required for the unloading of the frigate with a length of 51 (38.5 meters) *zira*, which was constructed and completed by the *Kapudan Pasha Cezayirli* (*Algerian*) Gazi Hasan Pasha on the island of Lemnos, is given below (BOA, C ..BH., 199, 9336).

Table 6: Material List Sent From Istanbul for the Frigate to be Launched in Lemnos²⁴

Equipment and Scale	Number	Equipment and Scale	Number	Equipment and Scale	Number
Equipments, tools in the shipyard	-	Equipments in the shipyard	-	Equipments in the shipyard	
<i>Şehr-i Zafer</i> (?)	6	Kit of Scaffold	-	Equipments in the shipyard <i>alat-ı maşa</i>	
Scaffold Scale 225 (each scale 25)	3	<i>Makaraha</i>	11	<i>Şehr-i Zafer</i>	
		<i>Tunç Zeban</i> ²⁵	11		
Total	9	Total	22	Scaffold	
				Scale 72 (Each Scale 18)	
Equipments in the shipyard	-	Equipments in the shipyard	-	Ammunition sent (fi 7 S year 1196)	
<i>Manti Kapan</i> ²⁶	-	<i>Aheni Kaşkaval</i>	14	Remanufactured and shipped tool <i>parileyi</i>	

²³ This ledger was a 12-page with a size of 44*17, bound and marbling.

²⁴ BOA, C ..BH., 199, 9336.

²⁵ Parts of some instruments that resemble a latch

²⁶It is a device used in loading and unloading of ships, consisting of a movable pulley and a looped rope with one end attached to a pulley.

		<i>Parile</i> ²⁷		white Scale 272 (Each Scale 34)	
<i>Makaraha</i>	14		-	Equipments in the shipyard <i>Manti</i> <i>Kapana</i>	
<i>Tunç Zeban</i>	11		-	<i>Makaraha</i>	20
				<i>Tunç zeban</i>	
				Equipments in the shipyard <i>Aheni</i> <i>Kaşkaval Parile</i>	9
Total	25		14		36

While some materials were available on the island for the launch of the ship, we see from the documents that some of them were sent from Istanbul. From here, we see that after the shipbuilding was completed, most of the necessary materials were supplied from outside the island.

Table 7: Ammunition List required for the frigate to be constructed in Lemnos in the document dated September 26, 1793 (19 Safer 1208)

Equipments	Number
Alatı cedit (new tool)	7
Alatı cifre (slotted tool)	3
Alatı müsta'mil (usable tool)	15
Tunç zebanlı Makarraha (pulley)	12
Cevb Müfred (shredder tool)	44
Ahen Ganca (hook)	9
Ahen varyoz (Big Iron Hammer)	10
Ahen zinye (Iron Bender)	10
Ahen nab hınzır (Big Iron Cauldron)	10

²⁷ A pulley consisting of pulleys with more than three latches; the work of carving the ends of the two trees and joining them together; caulking tool used for caulking lifeboat ammos.

Bir bacak kamman(Antler)	2
Sehab hatıl (A layer of brick or lumber pulled every one or two meters to reinforce the stone Wall)	2
Sehab kanca (Shredder Hook)	2
Sehab kefkir (Perforated Container)	2
Varul (Barrel)	15
Nim fiçı (Basket)	10
Küçük revgan (Oil)	10
Havlı sevb (Fabric)	10
Ahen kazma	20
Deste çul	40
Çul kürek	30
Caru(b)medan(?) (Mop)	30
Alatı cerir(Rope)	22
Alatı müsta'mil serv-i sehi(Tool in the shape of a branch)	21
Alatı müsta'mil avman (a tool for floating supplies)	2
Müsta'mil avman(Floating Tool)	2
Salmasra (Rope Braided From Rope Wires)(Scale 10)	100
Mersil (the tool with arrow)	100
Bahri savlo (A thin rope measuring one or one and a half burgata, used to raise a sign for hoisting the starboard)	10
Hızılcu (sackcloth)	30
Hubul Zeban (Old Ropes)	100
Taşöz Adası'ndan kereste ve Alatı müsta'mil (Various tools)	71

In the document dated August 5, 1795 (19 Muharrem 1210), the necessary goods were supplied to the ships that were constructed in Lemnos, through Biga, under the auspices of Osman Bey, for the galleons constructed in Kale-i Sultaniye (Çanakkale). It was requested to send iron and money to there. It was stated that the necessary places for timber should be cut from the vicinity of Thessaloniki and from the Big Forests on the Rumelia side, opposite the Lemnos Island (BOA, HAT, 112, 4500).²⁹

A breakdown of expenses was given in the document dated 10 May 1796 (3 Dhu al-Qada 1210) for the frigate with a length of 53.5 (40.55 meters) *zira* which was being constructed on the island of Lemnos. It was emphasized that *Bina Emmini* Kara Silahtar Hacı Mehmet Ağa was appointed and started his duty for the construction of the ship. For the construction, 200 scales of raw iron, 200 scales of narrow nails (*mismar*); 250 scales of iron were required. 1000 scales of raw iron, 100 scales of fesh *mismar*, 42,200 raw *mismar* was given from Cephane-i Âmire (*arsenal*); 1000 kuruş money was sent along with 200 scales of iron 37,297 kuruş was spent for the construction of the ship (BOA, C..BH., 20, 988).

Even if there was no external threat, the provincial dockyards were also feverishly increasing their construction activities for the navy, apart from the central Imperial Arsenal. In order to increase the number of ships of the Navy, it was requested to launch the frigate constructed in Lemnos and to start the construction of a corvette with a length of 37.5 (28.04 meters) *zira* on the island on 27 December 1796 (26 Cemazielahir 1211) without wasting time. Four completed ships were also launched. Again, the 53.5 (40.55 Meter) *zira* long frigate was provided with the necessary timber and supplied many of its needs. In the ledger prepared by the architects of the Imperial Arsenal, oak and larch timber were taken from the forests near Yenice, Sarisaban and Komotini, and the timber would be cut by the Janissary Ağa Topuzluzade Hacı Mustafa Ağa, one of *Dergah-i Ali Kapıcıbaşı*; it was also requested that this work be done with the help of the people of the place where the timber be cut and the goods should be transported to the pier. It was requested that pine wood be purchased from Sanjak of Izmir and Taşöz Island at an affordable price; 400 pieces of pomegranate pine and stick pine timber were purchased and the ledger was requested to be sent. It was reported that the personnel necessary for the construction of the frigate should be provided, the timber necessary for the winter should be cut and prepared; and in the spring, the construction of the ship should be started with the transported timber (BOA, HAT, 205, 10715). It was requested to inform *Kapudan Pasha* how much raw iron would be used for this work at the discretion given; and it was also asked to inform *Defterdar Efendi* about the situation. In the document dated 30 July 1801 (19 Rabi-ul-Awwal 1216), the construction of a 50 cubit-long frigate was started in Lemnos, again in order to increase the number of ships in the navy; 300 scales of raw iron was sent from Istanbul as it was necessary. In 1215, 12,500 kuruş and 300 scales of raw iron were sent from that year's goods; 5,000 kuruş had to be sent back. The 7500 kuruş required for the construction of the ship was not sent; it was observed that the ship could not be completed despite the passage of one year. During this period, the workers continued to receive their wages. Hacı Osman Ağa, who was assigned to build the ship, was

²⁸ BOA, C..BH., 142, 6850.

²⁹ The Three-Bay Galleon is a type of galleon that has three holds under their upper deck, which turns it into a full battery of guns when equipped with cannons.

dismissed because he was sick and old; it was requested to appoint someone else instead (BOA, C..BH., 150, 7159).

The ledgers in the archive give us all the records necessary for shipbuilding and are very detailed. In the document dated October 10, 1796 (7 Rebiulahir 1211), the timber, supplies costs, master and labor fees of the frigate to be sent to *Dersaadet*, whose construction was completed under the leadership of Captain Ali, constructed by the *Nazır* of Lemnos Ahmet Ağa on the Island of Lemnos, were given (BOA,C..BH., 18, 885). In this detailed ledger, expenses were given under the name of general expenses.

Table 8: 1796 Captain Ali's Frigate Expense³⁰

Personnel and Equipment	Expense
A fee of 6 kuruş per person was given to 6 carpenters sent from the <i>Donanmayı Hümayun</i> via the translator bey	180 kuruş
Ba tahvil Makarraha(pulley)	524 Kuruş 5 Coin
Captain Ali's wage	330 kuruş
Ma Defteri mesarifat (Total expenses)	351 kuruş 5 Coin
Ma Defteri mesarifat (Total expenses)	435 kuruş 35 Coin
Ma Defteri mesarifat (Total expenses)	512 kuruş 15 Coin
Ma Defteri mesarifat (Total expenses)	534 kuruş
Ma Defter mesarifat (Total expenses)	448 kuruş 31 Coin
Ma Defteri mesarifat (Total expenses)	358 kuruş 10 Coin
Ma Defteri mesarifat (Total expenses)	481 kuruş
Ma Defteri mesarifat (Total expenses)	593 kuruş 5 Coin
Ma Defteri mesarifat (Total expenses)	639 kuruş 9 Coin
Ma Defteri mesarifat (Total expenses)	333 kuruş 37 Coin
Ma Defteri mesarifat (Total expenses)	477 kuruş 20 Coin
Ma Defteri mesarifat (Total expenses)	474 kuruş 35 Coin
Ma Defteri mesarifat (Total expenses)	378 kuruş 17 Coin

³⁰ BOA,C..BH .., 18, 885.

Total	7162 kuruş
3 Months of assignment money for galleon men	1974 kuruş 27 Coin
Additional expense fee sent to the galleon	176 Kuruş 23 Coin
Appointment fee for the chief reel man	25 kuruş
<i>Kalyoncubasi's</i> appointment fee	25 kuruş
Umcacıbaşı's appointment fee	49 kuruş
Chief Blacksmith's wage	340 kuruş
Ali Kaptan's salary	505 kuruş
The fee for pitch	54 kuruş
Lumber transportation fee from Komotini and Karaağaç districts	510 kuruş
Money for food sent to the ship from Komotini	25 kuruş
Money for linseed oil	34 kuruş 8 Coin
Revgani Zeyt (olive oil) Money for Fırkateyn-i Hümayun	28 kuruş
Paddle and rope purchased for Fırkateyn-i Hümayun; necessary materials for journeymen	31 kuruş 3 Coin
Necessary items for the galleys and the fee of the newly hired <i>Çavuş</i>	45 kuruş Coin
Nazir Captaib Ali 's six-day wage	362 kuruş 16 Coin
Total	11.347 kuruş 303 Coin

There were times when shipbuilding was delayed; we see that the problems arising from the captain were somehow resolved. In the document dated May 26, 1800 (2 Muharrem 1215), there was a delay in the assignment of workers for the frigate, which was constructed in the Ereğli area of Lemnos, with a length of 50 (37.9 meters) *zira*, due to the delay in the appointment of the captain. When requesting a *bina emini* for the ship; oak timber was cut and transported from Koca Orman in Yenice, Komotini districts. With a cash collection of 15,120 kuruş; in addition 7500 kuruş and 250 scales of iron were sent (BOA, C..BH., 226, 10503). There were also cases when people employed in shipbuilding were replaced and other people were assigned tasks. In such cases, disruptions occurred in shipbuilding. *Dergâhı Ali Kapıcısı Ayan* of Tekfurdağı Sabık Osman, asked for 270 pieces of timber to be cut in a document dated June 23, 1801 (11 Safer 1216) by *Ayans* of Karasu, Yenice and *Ayan* of Komotini *Kapıcıbaşı* Süleyman for a frigate with a length of 51 (38.65

Meters) that was being constructed in Lemnos. While 47 pieces of timber were cut from the Komotini District by Mehmet Ağa, the person's deputy; a fee of 48 kuruş was given for the transportation of timber. A transfer of 5000 kuruş was made for the property of the Mytilene *Nezaretî mukataa*. For the frigate to be constructed, it was requested to cut and transport various types of timber from Yenice, Komotini and the surrounding mountains (BOA, C..BH., 20, 9493). A month later, the person who was appointed for the construction of the frigate in Lemnos Island by Bina Emini Hacı Halilzade Mehmet, a resident of Lemnos Island, was requested to be dismissed, as it was thought that he would not be able to accomplish this task; however, a *ferman* was sent to the *Kadı* of Lemnos to continue the construction of the frigate (BOA, AE. SSLM.III, 128, 7806). Information was given in the document dated January 5, 1802 (11 Ramadan 1216) about the dismissal of Osman Ağa, *Ayan* of Tekfurdagi, who was assigned in the construction of the frigate in Lemnos, and about the person who was newly appointed to his place. Due to the new appointment, it was requested that the shipbuilding be suspended until the *bina emini* was sent. It was reported that Hacı Halilzade Mehmet Ağa appointed as the *bina emini* for this job. It was reported that 5000 kuruş was transferred from the property of the Lemnos *mukataa* in 1217, and that the construction of the ship should be started through Kapıcıbaşı, as Tatar Mahmut Bey came to the region. It was asked timber to be cut from Rumelia and transported to the port; and 5 to 10 carpenters, sawmills and blacksmiths appointed to work in shipbuilding. As the winter season intervened, there was difficulty in re-establishing the team; necessary tradesmen were gathered by Cami Mehmet Efendi and it was ensured that the *bina emini* was brought to the island. Although it was reported that 5000 kuruş was transferred from the property of the Lemnos *Mukataa* in 1217 to Voivode Ahmet Ağa, but the money did not reach that person, so Cami Mehmet Ağa conveyed the situation to the *Kadı* (BOA, C..BH., 123, 5950; BOA,C..BH., 61, 2900). In the document dated August 4, 1802 (7 Rebiülahir 1217), it was requested that the timber for the frigate be cut from the Thessaloniki Mountains as soon as possible and the timber shipped to the place where the ship would be constructed. It was reported to the Captain Pasha that if there had been a mishap in the transport process, the carriers would be punished by the castle officials. Regarding the situation, a judgment was sent to the *Kadı* of Thessaloniki and its Mutasarrıf, Vizier Musa Pasha (BOA, C..BH., 182, 8556).

In the document dated March 11, 1803 (17 Zilkade 1217), 5000 kuruş, which was transferred to Voivoda Halil Ağa, was sent from the property of the Lemnos *Mukataa* in 1217 to be spent on the cost of the frigate that he took part in the construction as a deputy on the island of Lemnos. The Voivode gave 5000 kuruş, a fee of 5430 kuruş was sent from *mukataas*. Although 48 pieces of timber were cut; The construction stopped after the construction of the ship was suspended by *bina emini*. For this, the money that needs to be spent again was requested to be transferred from the *mukataa* goods (BOA, C..BH., 214, 9990). Most of the parts of the ship that make up the stern were finished. It was considered to bring timber from Rumelia; since Vasil, *bina emini*; Destim Ağa did not come to the region; he suspended the construction of the ship. Hacı Halilzade Mehmet Ağa was appointed to the region instead of Destim Ağa. On May 30, 1804 (19 Safar 1219), money was sent again from the state-owned Lemnos *Mukataa* to build and launch the frigate. It was stated that the issue of granting money from the *İrad-ı Cedid* treasury would be discussed and the financial situation would be resolved in some way, as it would not be possible to supply *akçe* from the island for installments; it was stated that ships could not be unloaded from the slipway that summer.³¹ The situation was notified to the chief treasurer for the timely launch of the ship and the supply of funds (BOA, C..BH., 30,

³¹ *İrad-ı Cedid* is known as the treasury established for the needs of the *Nizam-ı Cedid* army in 1793 by the order of Selim III. (Karal, 1988).

1410). Two months later, the people of the island were informed about the cutting of 600 pieces of *felenk* trees to be brought from Thassos to launch the frigate constructed by the Voivode; when the work could not be completed, the launching of the ship was postponed until next year.³² It would not be appropriate to give wages to the workers because the ship could not be finished; A letter was sent stating that especially the trees should be transported by ships as soon as possible and the people of Thassos Island should attach importance to this work (BOA, C..BH., 28, 1344). Two and a half months later, after the frigate, which was being constructed by Voivoda Halil, was launched and finished, it was requested that the needs of a captain and 20 workers sent to Istanbul to be supplied from there. For daily wage of a captain and 20 workers, bread and a *kayye* of rice to be given to Yusuf, the deputy of Kaptan Pasha Imperial Arsenal Emin, and also 40 pieces of bread and meat and a *reshmru* (?) were supplied to two people working with them (BOA, C..BH., 217, 10131).³³ As we can see from here, the completion of the shipbuilding would take about a year if everything went well.

As you can see, the materials used complement each other with those working at the shipyard. We know that the materials required for shipbuilding were transported to the island by ships, and a separate person was on duty for these works.

5. Supply and Conservation in Shipbuilding

Limnos Island was also an island where the materials of the sinking galleons were unearthed. Materials removed from the sinking galleons were again used on other ships. We see that the diving job was given to the people of Symi Island. According to the document dated April 17, 1756 (17 Recep 1169), in 1739-40 (1152), in the place called Sandıklı on the opposite of Limni Island, four divers from Symi, reported that the navy galleon named Swallow, which sank by accident due to bad weather conditions, ten bronze cannons could be taken out, which were under fifteen or twenty fathoms of water near the coast. It was deemed appropriate to give a total of one hundred and eighty *kuruş*, out of thirty *kuruş*, to a total of six people, four of whom were divers from Symi, under the direction of a skipper and *çavuş* sent from the Imperial Arsenal for this job, in return for taking out the cannons (BOA, MAD, 10359, p. 172) .Providing food to the people who would work in shipbuilding and preserving the timber and iron found in the shipyard was a major problem. Usually the food given to working workers was sea biscuit. The food of the shipbuilding workers for the island of Limnos was provided from outside the island. In the document dated 23 May 1797 (26 Zilkade 1211), the crew of the Tongarta ships, a corvette built in Bodrum, Lemnos, and the crews of the corvettes constructed in Lesbos Island, which were arranged for the transport of timber from the Beşir Zafer and Gökabad Pier at the Kilitbahri Pass, which was assigned to the Mediterranean, were requested.³⁴ While providing 70 people to be recruited for his corvette built in Lemnos by son of Bulgarian Hacı, a person named Ali Mehmet Çavuş was assigned to transport 50 scales of sea biscuit to the region to be consumed by those who would work in the construction (BOA, C.BH., 22, 1032).

There were also cases where the grain needs of the ships built in other *sanjaks* were supplied from the island of Lemnos. In the document dated March 31, 1802 (27 Zilkade 1216), Menteşe Liva Mültezimi Hasan Çavuşzade Elhac Ebubekir Ağa had difficulty in providing both the subsistence and wages of the existing carpenters, augers and various workers, due to the lack of planted land in Taşağazı of Bodrum Town.

³² *Felenks* are notched trees on which tallow is rubbed for easy floating or landing of the boat.

³³ *Kayye* (*Okka*) is a measure of weight used in the past. It is also called *Kayye-i atika*. It is now 1282 grams.

³⁴ Tongartas are called flat-bottomed boats.

Liva Mültezimi Hasan Çavuşzade Elhac Ebubekir Ağa tried to obtain food from foreign ships, even the grain that was in the hands of the poor people in Milas from the Menteşe Sanjak districts for the subsistence of the workers who cut and transport the timber and stayed on the mountain, and the carpenter, auger and various workers working in the galleon construction. Since the crop was bad in the Menteşe Sanjak this year; the external needs of the workers could not be met. *Mültezim* and *Ayans* stated that they would not give food from the grain left from last year. Many of the workers quit their job because there was no food; It was considered that the construction of the built ship was postponed. 3000 kilos of Istanbuli wheat were brought from Gallipoli, Kaleyi Sultaniye and Sultanhisar, Seddülbahir; sufficient grain was requested by Lemnos, and a person named Süleyman Bey was appointed for this task (BOA, C..BH., 16, 761).

During the construction of ships protection of the materials, after the completion of the ship, protection of ship itself was of great importance. In the document dated 21 August 1798 (9 Rabi-ul-Awwal 1213), it was seen that the night guards neglected their duties for the protection of a frigate under construction in Lemnos; as it was in the construction of the galleon before, 25-30 people were appointed from the people and the protection of the ship was requested. Since it was reported that the newcomers neglected their duties at night, the order was written to the local judge and to the workers (BOA, C..BH., 83, 3942).

It was very important to provide food to the officers in shipbuilding. While the food supply was being brought from different regions and tried to be ensured, the safety of the ship under construction was solved by switching to the sentry application.

Conclusion

The lifeblood of Lemnos Island was the shipyard located at the entrance of the port. In this shipyard, Istanbul's galleon and frigate needs were met. We can also confirm from the documents that many of the various personnel working in the shipbuilding business were non-Muslims. This situation was not only valid for this shipyard. Many of those who worked in rural benches such as Rhodes and Lesbos, such as architects, engineers, augers, Chief Mountain architects, were non-Muslims. We see that employees worked at the ship dockyards where they were located during the time period when the ship was built, and the road fare, expenses, and wages were provided by the captain of the ship when the employees arrived in the shipyard's neighbourhood. The construction time of a ship varied according to its size, but could take at least one or one and a half years to four years. Iron and nails, which are usually required for the ship, were obtained from Istanbul; the timber was obtained from Rumeli Sanjak as it is close to the region. The most common type of ship built in Lemnos was the galleon and the frigate, which was a medium-sized warship. While some of these ships were built as shares; we followed from the documents that most of them were built by the *mültezim* and voivode in charge of the island administration.

We know that many administrators on the island constructed ships for the Ottoman Navy. The most influential manager in the region that constructed ship was Voivoda Abdülkerim Ağa. Ağa, who was personally responsible for the construction of nine ships in different periods; successfully completed his tasks. Pasha was exiled first to Rhodes Island with his brother Yusuf due to the cruelty he committed to the people during his tenure, and the two brothers were killed later and their cut heads were sent to Istanbul. We also know that the property of this family was confiscated by the state. According to the documents in the archive, there were guards in the shipyard where the ships were constructed to prevent their materials from being stolen; we learn that the subsistence of the employees were also regularly met. The economic structure in shipbuilding tried to be maintained by obtaining from different sources. As a result, we have been able to see

that the shipbuilding mechanism on the island, which became an important shipbuilding area due to its proximity to Istanbul with archival documents, realized on a small scale but at the maximum capacity that could be done with the support of the assistance received from Istanbul. Especially in our article, while the change in ship technology that started in the country dockyards is mentioned, all kinds of ships construction on the island is examined one by one. While examining this structure, not only the change in the XVIII century, but also the shipbuilding activities that took place in the long period until the second half of the XIX century are explained.

References

- [1] Ali Emiri Tasnifi (III. Selim), AE. SSLM. III, 128, 7806; AE. SSLM. III, 147, 8866; AE.SSLM.III, 352, 20191; AE.SSLM.III, 177, 10611; AE.SSLM III, 249, 14463.
- [2] Ali Emiri Tasnifi (I. Abdülhamit), AE.SABH.I., 300, 20197; AE.SABH.I., 300, 20189; AE.SABH.I., 182, 12151.
- [3] Amedi Kalemî A. }MKT. , 225, 19.
- [4] Babı Asafî (Divanî Hümayun Kalemî), A. }DVN., 139, 42; A. }DVN., 173, 88; A. }DVN., 174, 15; A. }DVN., 176, 14; A. }DVN., 161, 26; A. }DVN., 139, 43; A. }DVN., 139, 35; A. }DVN., 139, 41; A. }DVN., 150, 38.
- [5] Babı Defteri (Baş Muhasebe Defterleri), D..BŞM.TRE.d..., 15416; D..BŞM.TRE.d..., 15393; D..BŞM.TRE.d..., 15419; D..BŞM.TRE.d..., 15409.
- [6] Cevdet Tasnifi (Bahriye Tasnifi), C.BH., 199 , 9336; C.BH., 142 , 6850; C..BH., 203 ,9493; C.BH., 18 , 885; C..BH., 211 , 9861; C.BH., 259, 11994; C..BH., 167 ,7900; C.BH., 208 ,9720; C..BH., 226, 10503; C.BH., 195, 9167; C..BH., 217, 10131; C..BH., 214 , 9990; C..BH., 168, 7948; C..BH., 150, 7159; C..BH., 61, 2900; C..BH., 123, 5950; C..BH., 260 , 12021; C..BH., 255, 11783; C..BH., 39, 1858; C..BH., 41, 1910; C..BH., 36 , 1713; C..BH., 30, 1410; C..BH., 22, 1051; C..BH., 73, 3458; C..BH., 28, 1344; C..BH., 18, 883; C..BH., 17, 826; C..BH., 210, 9811; C..BH., 117, 5672; C..BH., 73, 3489; C..BH., 42, 1987; C..BH., 49, 2342; C..BH., 20, 988; C..BH., 192, 9005; C..BH., 19, 932; C..BH., 21, 1012; C..BH., 28, 1310; C..BH., 238, 11037; C..BH., 83, 3942; C..BH., 117, 5664; C..BH., 16, 761; C..BH., 182, 855; C..BH., 36 , 1702; C..BH., 241, 11180; C..BH., 22, 1032; C..BH., 220, 10232.
- [7] Hattı Hümayun Tasnifi, HAT, 364, 20161; HAT, 112, 4500; HAT, 205, 10715; HAT, 207, 10978.
- [8] Kamil Kepeci Tasnifi (Defterler), KK.d..., 5739, 102.
- [9] Maliyeden Müdevver Defterler, MAD. d, 10359.
- [10] 1312 Cezayir Bahri Sefid Salnamesi, Matbaayı Vilayet, Rodos.
- [11] Aydın, Yusuf Alperen, (2011), Sultanın Kalyonları Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770), Küre Yayınları, İstanbul.
- [12] Arı, Kemal, (2009), “Yelkenliden Buharlıya Geçiş”, Türk Denizcilik Tarihi, Editör: Zeki Arkan- Lütfi Sancar, Cilt 2, Boyut Yayınları, İstanbul. (125–145)
- [13] Batmaz, Şakir, (2009), “II. Abdülhamit Dönemi Osmanlı Bahriyesi”, Türk Denizcilik Tarihi, Editör: Zeki Arkan - Lütfi Sancar, Cilt 2, Boyut Yayınları, İstanbul. (159–173)
- [14] Baykara Taşkaya, Arzu, (2020), “Akdeniz’de Bir Geçit: Rodos Karantinası”, Antik Çağdan Günümüze Tarih Yazıları, Editör: Metin Kopar, İksad Yayınevi, Ankara. (147 -187)
- [15] Beydilli, Kemal, (1995), Türk Bilim ve Matbaacılık Tarihinde Mühendishane, Mühendishane Matbaası ve Kütüphanesi (1776–1826), Eren Yayınları, İstanbul.

- [16] Bostan, İdris, (1999), “XVI-XVII Yüzyıllarda Osmanlı Tersaneleri ve Gemi İnşa Teknolojisi”, Osmanlı Ansiklopedisi, Cilt VI, Ankara.
- [17] Bostan, İdris, (2003), Osmanlı Bahriye Teşkilatı: 17. Yüzyılda Tersane-i Amire, Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- [18] Bostan, İdris, (2004), “Kadırga'dan Kalyon' a XVII. Yüzyılın İkinci Yansında Osmanlı Gemi Teknolojisinin Değişimi” Osmanlı Araştırmaları, İstanbul, The Journal Of Ottoman Studies, XXIV. (65-86)
- [19] Bostan, İdris, (2005), Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri, Bilge Yayın Habercilik ve Danışmanlık, İstanbul.
- [20] Bostan, İdris, (2009), “Kalyonun Yükselişi ve Akdeniz’de Osmanlı Donaması(XVIII. Yüzyıl)”, Türk Denizcilik Tarihi, Cilt 2, Boyut Yayınları, İstanbul. (15-27)
- [21] Bostan, İdris, (2020), “Osmanlılar Niçin Kalyon İnşasından Bir Süre İçin Vazgeçtiler? (1656-1682)”, Tarih Dergisi - Turkish Journal of History, 71, (2020/1). (223-238)
- [22] Choiseul-Gouffier, Marie-Gabriel-Auguste-Florent, comte de, (1782), Voyage pittoresque de la Grèce, Paris.
- [23] Çalık, Metin, (2019), Ömür Devri Maliyetleme, Üretim Açısından Maliyet Modelinin Analizi, Gazi Yayınları, Ankara.
- [24] Çetin, Birol, (2002), “Osmanlı İmparatorluğu’nda Askeri Teknolojinin Takibi (1700–1900)”, Türkler Ansiklopedisi, Cilt VI, Ankara.
- [25] Çırpan, Mustafa, (2020), “Osmanlı Devleti’nde Gemi Tipleri Ve Gemi Kazaları İle İlgili Değerlendirmeler”, Gıdb Dergi, Sayı 19. (41-58)
- [26] Cipolla , Carlo M, (2003), Yelken ve Top, Çev: Aslı Kayabal, Kitabevi Yayınları , İstanbul.
- [26] Demircan, Yasemin, (2014), Osmanlı İdaresinde Limni Adası, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- [27] Duran, Faik Sabri, (1996), Büyük Atlas, Kanaat Yayınları, İstanbul.
- [28] Emecen, Feridun, (2003), “Limni”, TDV İslâm Ansiklopedisi, Cilt 27.
- [29] Genç, Mehmet, (2006),”Mukataa”, TDV İslâm Ansiklopedisi, Cilt 31.
- [31] Gencer, A.İ., (2001), Bahriye’de Yapılan İslahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti’nin Kuruluşu (1789-1867), TTK Yayınları, Ankara.
- [31] Guilmartin, John, F, (2010), Kalyonlar ve Kadırgalar, Çev: Ali Özdamar, Kitabevi Yayınları, İstanbul.
- [32] Hinz, W, (1990), İslam’da Ölçü Sistemleri, Çev: Acar Sevim, İstanbul Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul.
- [33] Karal, Enver Ziya, (1988), Selim III’ ün Hattı Hümayunları-Nizam-ı Cedit 1789-1807, TTK Yayınları, Ankara.
- [34] Kramers J. H. and Darkot ,Besim, (1955), “Limni”, İslam Ansiklopedisi, Cilt VII.

- [35] Mufassal Osmanlı Tarihi, (1955), Cilt. III, İstanbul.
- [36] Özdemir Gümüş, Şenay, (2010), “Osmanlı’da Gemilerin Denize İndirilmesi”, Sosyal Bilimler 8/1, Celal Bayar Üniversitesi, Cilt :8 Sayı :1. (15-36)
- [37] Özkaya, Yücel, (1985) , Osmanlı İmparatorluğu'nda Ayanlık, TTK Yayınları, Ankara.
- [38] Özvar, Erol, (2013), “Voyvoda”, TDV İslâm Ansiklopedisi, Cilt 43.
- [39] Panzac, Daniel, (2009), “Osmanlı Donanması Başlangıcından Nizamı Cedide Kadar 14 ve 18. Yüzyıllar”, Osmanlı Donanmasının Seyir Defteri- Gemiler, Efsaneler, Denizciler, The Logbook of the Ottoman Navy-Ships, Legends, Sailors, Yay: Ekrem Işın, Suna ve İnan Kıraç Vakfı Pera Müzesi, İstanbul. (16-32)
- [40] Payzın, Levent, (2008), 18. yy Midilli Adası, Adnan Menderes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Aydın. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)
- [41] Sahillioğlu, Halil, (1994) , “Dirhem”, TDV İslâm Ansiklopedisi.
- [42] Sannav, Sabri Can, (2004), Yakın Dönem Tarihimizde Limni Adası, İstanbul. (Yayınlanmamış Doktora Tezi)
- [43] Şakiroğlu, Mahmut, (1993) , “Cezâyir-i Bahr-i Sefid”, TDV İslâm Ansiklopedisi, Cilt 7.
- [44] Şemsettin Sami, (1314) , Kāmûsü'l-A'lâm, Cilt 5, Mihran Matbaası, İstanbul.
- [45] Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, (1988), Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı, TTK Yayınları, Ankara.
- [46] Ünal, A, (2002), “XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Cezayir-i Bahr-i Sefid (Akdeniz, Ege Adaları) ya da Kapudan Paşa Eyaleti”, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 1 (12). (251-261)
- [47] Ünen, Uğur, (2013), XVIII. Yüzyılda Osmanlı İdaresinde Rodos, Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Aydın. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)
- [48] Ünver, Metin, (2012), Midilli Adası'nın İdari ve Sosyo-Ekonomik Yapısı (1876-1914) , İstanbul Üniversitesi, İstanbul. (Yayınlanmamış Doktora Tezi)
- [49] Zorlu, Tuncay, (2009), “III. Selim ve Osmanlı Deniz Gücü”, Osmanlı Donanmasının Seyir Defteri, Gemiler, Efsaneler, Denizciler, The logbook of the Ottoman Navy-Ships, Legends, Sailors, Yay: Ekrem Işın, Suna ve İnan Kıraç Vakfı Pera Müzesi , İstanbul. (32-44)