

Osmanlı devrinde nehir nakliyatı hakkında araştırmalar DİCLE VE FIRAT NEHİRLERİNDE NAKLİYAT*

Cengiz Orhonlu - Turgut Iřıksal

Osmanlı devrinde nakliyat iktisadî yapının en önemli meselelerinden birini teşkil ediyordu. Bu konu üzerinde, Franz Taeschner'in¹ çalışmaları hariç, şimdiye kadar fazla durulmamıştır. Özellikle nehir nakliyatı üzerinde, mevzuu askerî ve stratejik bakımdan ele alan bir kaç araştırma hariç, çalışılmamıştır². Tuna nehri üzerindeki nakliyatı askerî bakımdan ele alan bu çalışmalar, Osmanlı devrinde nehir nakliyatı hakkında tam bir fikir vermekten uzaktır. Ayrıca Amiral Jurien de la Gravière de strateji ve coğrafya bakımından Fırat'ı incelemiştir³. Bütün bu çalışmalar muayyen bir devir içinde olmak üzere ele alınmışlardır. Biz Dicle ve Fırat nehirlerini merkez alarak bütün Osmanlı devrindeki nehir nakliyatı sistemi üzerinde duracağız. Bu araştırmanın malzemesi Başbakanlık arşiv dairesinde bulunan *Mühimme*⁴ defterlerinden derlenmiştir. Bu hususta Osmanlı müelliflerinde⁵ muharebe vesilesile doğuda bulunan ordunun iaşesi ve harp mühimmatı için lüzumlu nakliyat faaliyeti çerçevesinde olarak dağınık bilgiler mevcuttur. Evliya Çelebi'de⁶ konumuza ait önemli kayıtlar bulunmaktadır. Kütüphanelerde müteaddid nüshaları bulunan *İcmâl-i sefer-i nehr-i Ziyab der eyâlet-i Bağdad* isimli anonim

* Bu yazıda kullanılan kısaltmalar : MD= Başbakanlık arşivi, *Mühimme defteri*; MAD= Başbakanlık arşivi, Maliye defterleri tasnifi.

¹ *Das Anatolische Wegenetz nach Osmanischen Quellen*, Leipzig 1926.

² Prof. Constantin C. Giurescu, *Le Chantier Naval Turc de Giurgiu sur le Danube, Tarih Vesikaları*, Sayı 16 (İst. 195), s. 114-117.

³ *La Flottille de L'Euphrate, étude de géographie moderne et de stratégie antique*, Paris 1892.

⁴ *Mühimme Defterleri* 961 (1553-54) yılından başlamaktadır.

⁵ *Segahatname*, III (İstanbul 1314), s. 62.

risale⁶ ile Silahdar Mehmed Ağa'nın⁷ aynı konu hakkında eserinde vermiş olduğu bilgileri kaydetmeliyiz.

Bu nakliyat muhtelif ihtiyaçlar sebebi ile adı geçen nehirler üzerinde yapılmakta idi. Bazı eserlere göre nakliyat nehrin her iki istikametinde yapılmıyordu idi. Yukarıda söylediğimiz gibi harp zamanlarında İran üzerine yapılan harekâtın hazırlığı sırasında veya hududa yakın yerlerde çıkan iç karışıklıklar dolayısıyla resmî vesikalara konu olmaktadır. Bu nakliyat sulh zamanlarında ve sırf ticaret endişesi ile de devam ediyordu. Fırat üzerinde Birecik'ten Basra'ya kadar nehir gemileri ve kelekler ile gidiş-geliş ve mal nakliyatı yapılmıyordu⁸. Osmanlılar bunu devam ettirmekte ihtimam göstermişlerdir. Zira bu yol ile Hind-Basra ticareti Türkiye'ye intikal ettirilmekte idi⁹. Dicle ve Fırat'ın birleşmesinden sonra Şattu'l-Arab adını alan nehir vasıtası ile Hindistan'dan gelen gemiler Basra'ya kadar ilerleyebiliyorlardı¹⁰. Buradan nehir gemileri ile Birecik'e nakledilen emtia oradan deve kervanları vasıtası ile Halep, İskenderun, Trablus ve diğer istikametlere sevk ediliyordu.

Bu nehir yolu XVI. asrın ikinci yarısında hayli canlı bir ticaret trafiğine sahip idi. Osmanlı tacirleri tarafından olduğu kadar doğulu ve Avrupalı tacirler de süratli olmasından dolayı daha ziyade akış istikametinde olmak üzere bu su yolundan büyük çapta istifade ediyorlardı. Bu vasıta ile batı emtiası Basra'ya sevk ediliyordu¹¹. Avrupalı tacir ve seyyahların kayıtlarına göre Birecik'ten Basra'ya kadar seyahat onbeş onaltı gün sürmekte idi¹². Sir Anthony Sherley¹³ bu seyahatin Bağdad'a kadar olan kısmını geceleri nehir sahilindeki uygun iskele ve köylerde konaklamak şartıyla 29 günde katetmişti.

⁶ Es'ad Efendi ktb., nu. 2034/4. Bu anonim risalenin müstakil bir eser yahut Silahdar'da aynı isimde bulunan fasıldan çıkarılıp çıkarılmadığı hakkında tenkidli bir araştırma yaptıktan sonra bir fikir edinmek mümkün olacaktır.

⁷ *Nasret-nâme*, Veliyüddin Efendi ktb., nu. 2339, s. 272 a-275 b.

⁸ Evliya Çelebi, *Aynı eser*, III, s. 62, 147.

⁹ XVI. asırda Osmanlı İmparatorluğunun dünya ticaretinde işgal ettiği mevki için bk. Halil İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğunun kuruluş ve inkişaf devrinde Türkiye'nin iktisadî vaziyeti üzerine bir tetkik münasebetile*, Belleten, c. XV (Ankara 1951).

¹⁰ Evliya Çelebi, *Aynı eser*, c. II, s. 207.

¹¹ W. D. Andrew, *Memoir on the Euphrates Valley route to India; with official correspondance*, London 1857, s. 28-29.

¹² W. D. Andrew, *Aynı eser*, s. 28-29.

¹³ *Sir Anthony Sherley and his Persian adventure*, edited by Sir E. Denison Ross, London 1933, s. 137-142.

I. Fırat nehri üzerinde gemi inşaatı

Fırat nehri üzerindeki nakliyatın başlangıç noktası Birecik iskesidir. Burada kurulmuş olan tersanenin daha doğrusu gemi inşa yerinin tarihini kati olarak tayin edemiyoruz. Fakat XVI. asır başlarında faaliyetinde bulunduğu anlaşılıyor. Buna dair elimizde en eski vesika 14 Cumade'l-ülâ 967 (11 II/1560) tarihini taşımaktadır. Bu tarihleri taşıyan hükümlerin birincisinde, Birecik'te gemi yaptırılarak Basra'ya gönderilmesi emredilmekte idi¹⁴. 17/VII/ 1560 tarihli hükme göre : Basra mühimmatı için talep edilen keresteler 60 aded nehir gemisi ile Fırat üzerinden nakledilmekte olup, taşkın zamanında da İsa nehrinden geçip Bağdad'a oradan da Dicle vasıtasıyla Basra'ya gönderilmiştir. Bu hükümden anlaşıldığı üzere İsa isimli kanal Dicle-Fırat arasında suların fazla olduğu zamanlar iki nehir arasında irtibatı sağlıyordu¹⁵. Bu tarihlerde Fırat üzerinde gemi inşa edilmesinin masraflı olduğu mülâhaza edilerek vaz geçmek hususunda bir temâyül belirmişti¹⁶. Fakat buna rağmen Birecik'te gemiler inşa edilmeğe devam edilmişti. Zira evvelki iddianın hilâfına burada nehir gemisi inşa ederek emtiayı nakletmenin daha ucuza malolacağı anlaşılmıştı. Birecik, çivi ve kereste gibi inşaata lüzumlu olan maddelere yakın bulunuyordu. Özellikle ormanlık bölgeye yakınlığını da kaydetmeliyiz¹⁷. Fırat nehrinin bu yerde genişlemiş olması gemi inşasına müsait bir zemin teşkil ediyordu. İnşa edilen gemilerin yağmur ve güneşten muhafazasına dikkat ediliyordu. Lüzumu anında asker ve malzeme ile yüklenerak Bağdad'a gönderiliyorlardı¹⁸. Gemiler kullanılsalar dahi hazır bir durumda bekletilmekte ve devamlı olarak bakım altında bulundurulmakta idiler. Meselâ 1565 yılında 300 kadar geminin Birecik'te bulunduğunu vesikalardan öğreniyoruz¹⁹. 1734 yılında Birecik'te 20 fırkate ile 40 nehir gemisi inşasına teşebbüs edilmişti²⁰.

¹⁴ MD, nu. III, s. 263, hüküm nu. 764.

¹⁵ MD, nu. III, s. 290.

¹⁶ Bu gemilerle gönderilen kerestenin lüzumlu miktarının kullanılması, artan miktarın muhafazası için tenbihde bulunulmuştu (MD, nu. III, s. 453).

¹⁷ 14/VIII/1565 tarihli 300 kита gemi inşasına dair olan hükümden bu husus belirtilmiştir. Bu hükümden ayrıca her gemide ne kadar insan ve zahire olması lâzım geldiği de öğrenilmek istenmişti (MAD, nu. 2775, s. 113).

¹⁸ MD, nu. V, s. 324, 302, 315.

¹⁹ MAD, nu. 2775, s. 224, hüküm tarihi: 25/IX/1565.

²⁰ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Merkez ve Bahriye teşkilâtı*, Ankara 1948, s. 405.

İnşa edilmiş bulunan gemilerin kullanılması için reis, dümenci, kürekçi v.s., lüzumlu masraf eskidenberi Haleb vilâyeti hazinesinden ödeniyordu²¹. Gemi inşaa ile meşgul olacak mimar, marangoz gibi teknik elemanlar İstanbul'dan gönderiliyordu²². Fırat nehrinde suların yazın azalması ve tuğyan zamanında ise su seviyesinin normalin çok üstünde olması, Birecik'te de gemi inşaaını tehlikeli bir şekilde sokuyordu. Böyle zamanlarda gemi keresteleri Birecik'ten nehir vasıtası ile Basra'ya gönderiliyordu. Bu nakil işinde, o zaman çok kıymetli olan kerestelerin yerlerine sâlimen varması için her mahallin kadısına ve idare âmirine çok sıkı hükümler gönderiliyordu²³. Birecik'ten Bağdad'a kadar Fırat'ı takip eden yol üzerinde olan kale dizdarlarına bu keresteleri birbirine devir ve teslim ederek varması lâzım gelen yere emniyetle ulaşması temin ediliyordu²⁴.

A. Nehir gemisi inşasında kullanılan malzemeler : Basra ve Birecik'te yapılan gemilerin kereste ve diğer levazımı Maraş, Behisni, Antep, Kâhta, Güvercinlik, Andırın, Kars-ı Zülkadriye (Kadirli), Hısn-ı Mansur bölgelerinden temin ediliyordu²⁵. 1565 tarihli bir *Mühimme* kaydına göre Birecik'te inşa edilen gemilerin malzemesi, Azaz, Kilis sancaklarından geliyordu. Aynı hükme göre inşa edilecek gemi miktarı 500 idi²⁶. Haleb vilâyetine bağlı olan yerlerden lüzumlu keresteyi kesen ve nakleden kimselerin emek ve masrafları vilâyetin bu işle alâkadar kimseleri (emin, kâtip) tarafından ödeniyordu²⁷. Basra'da yapılan gemilerin masraf ve malzemesi de Birecik'ten gidiyordu²⁸. Bu keresteler ormanlardan kesildikten sonra at, deve, eşek, öküz, katır vasıtası ile Birecik'e naklediliyordu. Buraya nakledilmeden evvel, yukarıda zikrettiğimiz kadınlıklarda bir mimar nezaretinde olmak

²¹ MD, nu. II, s. 245; Bu masrafların tutulması için bir kâtip görevlendirilmişti (MAD, nu. 2775, s. 116).

²² bk. s. 83.

²³ MD, nu. III, hüküm nu. 834.

²⁴ MD, nu. XVI, s. 152, hüküm nu. 301.

²⁵ MD, nu. XII, s. 195; MD, nu. III., s. 417, hüküm tarihi: 14/VI/1560; MAD, nu. 2775, s. 224-225; 25/IX/1565.

²⁶ MD, nu. V, s. 164; 17/X/1565.

²⁷ MD, nu. VII, s. 477; 7 Za 975.

²⁸ MD, nu. V, s. 271, hüküm nu. 696.

üzere arzu edilen boyda kesiliyordu²⁹. Gemilerde kullanılan keresteler kullanıldıkları yere göre isimler alıyorlardı. Bu hususta kullanılan ve bizim tespit edebildiklerimiz şunlardır: bakrıt (بكرت), bellût tahtası, verdinar tahtası, verdinar, kızak, fülenk (فلنك), elvâh-ı varil, gönder, çubuk-ı çam, tomruk-ı çınar, doldurma, çatal, döşek (طوشك), Pıraçol (پراچول)³⁰. Haleb baylorbâyesine yazılan 15 Aralık 1571 tarihli bir hükümde inşa edilecek 5 kalitenin noksan kerestesinin tamamlanması için şu miktar verilmiştir: 100 aded döşek, 53 aded bakrıt, 239 bellût tahtası, 50 verdinar, 10 kızak, 50 fülenk, 2000 elvâh-ı varil, 250 gönder, 2 kantar halebî yenseri (çivi) lâzım olduğu kaydedilmekte ilâveten eskidenberi 500 tahta, 200 çam çubuğu, 50 çınar tomruğu, 600 doldurma, 200 döşek, 200 Pıraçol, 200 çatal tahtasının tamirat ve diğer işler için lâzım olduğu bildirilmişti³¹. 1730 da Basra'da yapılacak fırkateler için Maraş dağlarından 20100 kereste kesilip Birecik'te depo edilmişti. Buradan, Fırat'ın suyu çoğaldığı zaman gemilerle Rıdvaniye iskelesine nakledildi³². Bundan anlaşılıyor ki Basra'ya giden keresteler Basra körfezindeki Bahreyn'de, Hürmüz boğazında ve Hind denizinde cereyan eden Osmanlı-Portekiz mücadelesinde kullanılmak üzere oradaki tersane'ye gönderilmekte idi. Esasen Basra'daki tersaneye lâzım gelen gemi kerestesi daima zikredilen yerlerden gönderilmekte idi³³. Mısır İskenderiye'sindeki ve Süveyş'deki tersanelere gemi kerestesi bu bölgelerden gönderilmekte idi³⁴. Gönderilen keresteler Özer'den^{35a} kesilerek Payas'a indiriliyor, oradan da gemilerle İskenderiye'ye naklediliyordu³⁶. 1701 de arap aşiretlerinin eline geçmiş olan Basra ve Korna kalelerinin fethi için Birecik'te büyük bir filo inşaaı burada büyük bir kereste sarfiyatını icab ettirdi. 1701 de Fırat nehrinin Mahiye civarında bir kol peyda ederek suyunun azalması dolayısıyla Fırat kollarından Ziyab'ın kontrol

²⁹ 10 Zilkade 978: MD, nu. XII, s. 195, hüküm nu. 413.

³⁰ Hüküm tarihi: 28 Receb 978 (=6/XII/1571): MD, nu. X, s. 170, hüküm nu. 241.

³¹ MD, nu. X, s. 270, hüküm nu. 421.

³² MD, nu. 136, s. 53-54.

³³ Hüküm tarihi: 28/IX/1588: MD, nu. 64, hüküm nu. 350.

^{33a} Daha sonra bu isim araplaştırılarak Üzeyr veya Azîr olmuştur.

³⁴ MD, nu. VII, s. 557, hüküm nu. 1573.

³⁵ Hüküm tarihi 7/VII/1568: MD, nu. VII, s. 609, hüküm nu. 1710.

altına alınması için orada bendler inşası faaliyeti aynı şekilde büyük bir kereste sarfiyatına sebep oldu. Bütün bu malzemeler yukarıda kaydettiğimiz Maraş, Behişi; Antep, Kâhta; Güvercinlik, Andırın, Kars-ı Zülkadriye, Hısn Mansur' dan temin edildi³⁶. Bu sedler için lüzumlu keresteler Rıdvaniye iskelesine nakledildi. Bu iskele XVIII. asır ortalarından itibaren önem kazanmıştı³⁷. Basra'da gemi inşası zamanlarında kerestelerin nakli böyle bir seyir takip etmişti. Nehir suları yükseldiği zamanlar Maraş dağlarından kesilen keresteler Birecik'e oradan nehir gemileri vasıtası ile Rıdvaniye iskelesine gönderilmekte idi. Nakil esnasında, çok kıymetli olan kerestelerin muhafazasına Rakka Beylerbeyi tayin edilmekte idi³⁸. Nakledilen keresteler yalnız gemi inşası ile ilgili olmamıştı. Kalelerin onarımı ve inşası için aynı yoldan büyük çapta kereste nakledilegelmişti³⁹. Bunlara ticarî ve diğer gayelerle yapılan nakliyatı da ilâve etmeliyiz. 1568 yılında Meşhed-i şerifin tâmiri için 100 adet 9,5 Halep zıra^c uzunluğundaki çam kerestesinin gönderilmesi aynı yoldan istenmişti⁴⁰. Gemilerin inşasında kullanılan ana maddelerden diğeri de demirdir. Demir, Kiği madenlerinden çıkarılmakta olup oradan Haleb'e getirilerek Haleb'de işlenmekte idi. Haleb'e getirilen demirden imâl edilen çivi taleb edilen yerlere sevkedilmekte idi. Ham demiri çivi ve diğer lüzumlu âlet haline getirme faaliyeti yalnız Haleb'de değil Balis nahiyesinde de yapılmakta idi⁴¹. *Halep ensarı* diye ifade edilen Haleb'de imâl edilen çiviler, imparatorluk içinde en ziyade meşhur ve makbul olanıydı. 1568 de İskenderiye'de yapılmakta olan gemiler için lâzım gelen 160 kantar çivinin 140 kantarı Balis'ten temin edilmişti⁴². Fırat nehri için inşa edilmiş olan ve kullanılmakta olan gemilerden bir kısmının çivisiz yapıldığını da bir inşa hususiyeti olarak ilâve etmeliyiz. Gemi inşasında önemli bir yeri olan ziftin temini ve nakledilmesi de

bir nizama bağlanmıştı. Birecik'te inşa edilen gemiler için zift, hemen hemen daima Rodos ve İstanköy adalarından getirilmekte idi. 1560 da Rodos ve İstanköy'den 50 kantar zift istenmişti. Taleb edilen miktar Antalya'dan Halep valisinin adamlarına teslim edilmekte; onlar vasıtası ile de yerlerine ulaştırılmakta idi⁴³.

B. Teknik Elemanlar : Nehir gemilerinin yapımında kullanılan mimar, neccar, kürek yontucu, kalafatçı, demirci gibi teknik elemanlar dışardan celbediliyordu^{43a}. 1571-1572 de Birecik'te inşa edilecek 250 adet asker gemisi ile 150 adet zahire gemisinin inşası için 1 hassa neccar, 1 mimar, 3 neccar, 3 kürek yontucu, 2 kalafatçı, 1 demirci gönderilmesi bu tarihi taşıyan bir hükümde belirtilmişti. Bu kimselerin aylıkları Galata emini tarafından verilecekti⁴⁴. Birecikte ki tersanede inşa edilen gemilerin mimar, neccar v. s. ihtiyaçları ile gemileri kullanacak reisler hemen hemen daima İstanbul'dan gönderilmekte idi⁴⁵. 1699 da Birecik'te inşa edilmekte olan filonun şayka kaptanları (reisleri), leventler, marangoz, amele ve diğer teknisyenler İstanbul'dan İskenderun'a bir gemi ile gönderilmişlerdi⁴⁶. Bu elemanlar bazı halde Kapdan paşa eyâletine dahil olan Rodos ve İstanköy'den temin ediliyordu. 1560 da Birecik'de inşa edilecek gemilere kalafatçı ve diğer elemanlar ismi geçen adalardan istenmişti⁴⁷. Gemileri kullanacak dümenci, kürekçi v.s. elemanlar İmparatorluğun deniz üslerinin bulunduğu yerlerden getiriliyordu⁴⁸. 1745 de Birecik'te yapılacak 124 adet gemi inşaatının idaresine bir çavuş-başı memur edilmişti. İnşaatın umumî olarak kontrolünü ve sarfiyatını idare eden bu şahıs mubaşir olarak anılmakta idi. Emrinde çalışan işçilerin ücretleri, Birecik kadısı ve sefine memurlarının da bulunduğu bir heyet tarafından tespit ediliyor ve ödeniyordu⁴⁹. Kereste kesimi ve kesilmiş kerestenin muhtelif

³⁶ Cengiz Orhonlu, «Mustafa II», *İslâm Ansiklopedisi*; Fındıklı Mehmed Ağa, *Nusret-nâme*, «İcmâl-i sefer-i nehr-i Zığab» faslı, Veliyüddin efendi ktb. nu. 2360, 277 b, 278 a v.d.; XVIII. Yüzyıl sonlarında Tuna donanmasının için lüzumlu kereste ve neccar Eflaktan tedarik ediliyordu (Cevdet ts.-Bahriye ks., nu. 7750).

³⁷ A-NŞT (1114).

³⁸ 5/IV/1730 (evasıt-ı Ramazan 1142): MD, nu. 136, s. 53-54.

³⁹ MD, nu. XXI, s. 254, hüküm nu. 610.

⁴⁰ MD, nu. VII, s. 864, hüküm nu. 2368.

⁴¹ MD, nu. VII, s. 609, hüküm nu. 1710.

⁴² MD, nu. VII, s. 609.

⁴³ MD, nu. III, s. 259, hüküm nu. 751; İskenderiye tersanesi ihtiyacı da Rodos'tan, Lapseki'den temin ediliyordu (MD, nu. VII, s. 604, hüküm nu. 1699).

^{43a} Teşkilâtî bir tersane'de lüzumlu elemanlar için bk. İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, Ankara 1948, s. 425-431.

⁴⁴ MAD, nu. 2775, s. 179.

⁴⁵ MD, nu. XIII, s. 288: 7/III/1560.

⁴⁶ Defterdar Mehmed Paşa, *Zübdetü'l-vekeyi*, Nuruosmaniye ktb., nu. 3305, s. 348 a, 453 b-454; Fakat bir kısmı da civardan temin edilmişti (MAD, ts, nu. 5433, s. 6-7).

⁴⁷ MD, nu. III, s. 259.

⁴⁸ MD, nu. 134, s. 109, 162.

⁴⁹ Bu vesikanın tarihi 19 Rebiülahir 1150 dur. Buna rağmen IV. Mehmed devri vesikaları arasına girmiştir (Ali Emiri tasnifi-IV. Mehmed kısmı, nu. 3367).

ölçü ve şekillerde biçilmesi için kullanılan elemanlar, Birecik ve civarından temin edilmekte idi⁵⁰.

İnşa edilmiş olan gemileri idare edecek kaptanlar (reisler) İstanbul'dan veya Kaptan paşa eyâletinden gönderilmekte idi. Bu gemilerde kullanılan kürekçileri, elimizdeki kayıtlara göre iki kısımda mütalâa etmemiz lâzım gelir. İlk kısımda ki kürekçiler ücretli idi ve yalnız Fırat üzerindeki nakliyat gemilerinde kullanılmakta idiler. Bunlar Halep eyâletinden ücretle tutulmakta olup nakledilecek malzemeyi Bağdad eyâletindeki Felluce kanalına kadar nakledilmekte idiler. Gemileri orada Bağdad eyâletinden gene ücretle tutulmuş kürekçilere teslim ediyorlardı⁵¹. Birecik'te inşa edilen zahire gemilerine Diyarbakir eyâletinden temin edilen kürekçi ve dümenci, Fırat nehrinde Palu'dan Birecik'e gelinceye kadar olan nehir sahilindeki kasaba ve köyler ahalisinden temin edilmekte idi. Bu kürekçi ve dümencilerin ücretleri, Halep muhasıslı tarafından veriliyordu⁵². Bu arada ileride bahsedeceğimiz kelekler için de ayrı şekilde insan temin edildiğini kaydetmeliyiz. Keleklerin idaresi ile mükellef kimseye *tarrak* ünvanı veriliyordu⁵³. Diğer kısımdaki kürekçiler Basra'da arab aşiretlerine ve portekizlilere (XVI. asırda) karşı mücadele için inşa edilmiş olan gemilere konan kürekçilerdi. Bunlar ücretli olmayıp *katle müstahak olmayan* mücrimler arasından seçilip gönderilmekte idi. Bu kürekçileri Diyarbakir ve Halep eyâletlerindeki mücrimler arasından seçmelerinin sebebi, Basra'daki gemilerde kullanılacak kürekçi tedarikinin orada mümkün olmamasındandı⁵⁴. Lâzım gelen miktarda kürekçi isteği, Basra beylerbeyi tarafından İstanbul'a arz edilmekte, İstanbul'dan da ilgili eyâletlerin beylerbeyi ve kadılarına istenen miktar bildirilip, Basra'ya gönderilmeleri emredildiği gibi, Basra beylerbeyinden istenen miktar kürekçinin Halep veya Diyarbakir eyâletlerinden temin edilmesi hakkında ayrıca bir hüküm de gönderiliyordu⁵⁵.

⁵⁰ Bk. s. 80-81.

⁵¹ MD, nu. XXI, s. 254, hüküm nu. 609: 16 Nisan 1573.

⁵² MD, nu. 134, s. 109: evâil-i Şevva¹ 1139 (Mayıs 1727).

⁵³ A-DVN, 1139-11-15.

⁵⁴ 23 Cumaziyülahır 973 (15 Ocak 1566): MD, nu. V, s. 317, hüküm nu. 825, 826; 23 Cemaziyelahir 973 (?) (15 Ocak 1566): MD, nu. V, s. 319, hüküm nu. 832.

⁵⁵ MD, nu. XIX, s. 139-140, hüküm nu. 293: 26 Haziran 1572.

C. Fırat-Dicle nehirlerinde kullanılan gemiler ve cinsleri : Nehir üzerinde işleyen gemilerin cinsleri hakkında fazla bilgimiz yoktur. Bunu vesikalardaki dağılık kayıtları toplamak sureti ile elde ediyoruz. Nehirde kullanılan gemi cinsleri vesikalarda geçtiğine göre kayık, şayka, grab, fırkate' dir⁵⁶. Bunlardan başka bir «üstü açık» kaydı geçmektedir. Bunun mahiyetini pek bilmiyoruz. Sir Anthony Sherley Fırat üzerinde bir mavnâ (barges) ile seyahat ettiğini kaydetmektedir⁵⁷. Bunun yukarıda zikredilmiş olan üstü açık alması muhtemeldir. 1699 yılında Birecik'te inşa edilen gemiler arasında *açuk-ı Tuna* şeklinde bir gemi ismi geçmektedir⁵⁸. J. S. Buckingham Fırat nehrinde işleyen gemilerden birinin tavsifini yapmaktadır⁵⁹. Ona göre, bir su kabağının içi oyulmuş ve uzunluğuna kesilmiş yarısını andıran bu gemiler 40 ayak uzunluğunda, 10 ayak genişliğinde olup, yüksekliği geminin kicında 2 ayak, pruvasında 15 ayakdır; geminin kaburgası yanlarında dik olarak yükseliyordu. Geminin kic bodoslaması (omurgası) yoktu; altı düz olup birbirine geçen kalasların çivilenmesinden meydana gelmişti. Bundan dolayı kumsala kolayca çekilebilirdi. Bu gemilerin her biri 2 ton kadar eşya, 3-4 merkeb, 8-10 yolcu yükleyebilirdi. Buckingham'ın bulunduğu gemide mürettebat 4 adam ile iki çocuktan ibaretti. Gemi arkasında bulunan uzun bir kürek dümen görevi ifâ ediyordu. Küçük kürekler duruma göre her iki tarafda da kullanılabilirdi⁶⁰. XVII. asır sonları ile XVIII. asırda kalite, sandal, piyade kayığı, *açuk-ı Tuna*, fırkate kullanılıyordu. Bunlar aşağı yukarı denizlerdeki gemi cinslerine tekabül etmektedir. Fırkate⁶¹ Fırat nehri için muhtelif ebadda olmak üzere yapılmış-

⁵⁶ Silâhdar Mehmed Ağa, *Nusretnâme*, 182 b; Defterdar Mehmed Paşa, *Aynı eser*, 453 b.

⁵⁷ s. 138.

⁵⁸ Bundan Tuna nehrindeki üstü açık gemisinin örnek alındığı anlaşılıyor (MAD ts., nu. 5433, s.2); Tuna nehri üzerindeki gemi cinsleri ve kadroları için şimdilik bk. İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Aynı eser*, s. 403-404.

⁵⁹ *Travels in Mesopotamia including a journey from Aleppo to Baghdad*, London 1827, c. I, s. 46-48.

⁶⁰ Buckingham, *Aynı eser*, göst. yer.

⁶¹ Ebadları 4, 5X27, 4, 5X 26, 4, 5 X 25, 4, 5 X 23, 5, 4, 5X21 zira^c olarak sıralanıyordu (MAD ts., nu. 5433, s. 2). Fırkate türk denizcilerinin kullandığı bir gemi tipidir. Bunun kelime olarak menşei İtalya olup fregata ve frigate şekillerinde yazılmaktadır. İlk defa XIV. asırda İtalya'da meydana çıkmış olup XVI. asırda Akdeniz havzasında yaygın bir halde idi (Bunun için bk. Henry-René

ti. Eni normal 4,5 zıra' fakat boyu en az 21, en fazla 27 zıra^c uzunluğunda idi. Piyade⁶² kayığı ise 13 zıra^c uzunluğunda bulunuyordu. Bu nehir için inşa edilen filika da 9 zıra^c uzunluğunda idi⁶³. Tuna nehrinde inşa edilmekte olan açık isimli gemi cinsinin de Fırat nehrinde kullanıldığı yukarıda kaydedilmişti. 1699 yılında inşa edilen üstü açık'lar Tuna nehrindekilerin tipinde olduğu için buna *Tuna açuğu* ismi verilmişti. Uzunluğu 18 zıra^c idi⁶⁴.

Bu nehirler üzerinde kullanılan keleklerden de bahsetmemiz lâzımdır. Ancak akış istikametinde kullanılan kelekler Fırat'tan çok Dicle üzerinde kullanılmıştır. Bunun sebebi Dicle nehrinde suyun fazla derin olmamasıdır. Gemi işletmeye Fırat kadar müsait değildi⁶⁵. Bununla beraber Fırat üzerinde de kelek nakliyatı yapılageldiğine işaret etmemiz lâzımdır. Fırat nehrinde Birecik, Dicle nehrinde Musul kelek nakliyatının başlangıç noktası idiler. Kelekler kurulması ve kullanılmaları portatif olduğu için zamanla Fırat nehri üzerinde de başlıca vasıta olarak yer işgal etmiştir. Kelekler zahire ve eşya nakliyatında kullanılmışlardı. Birecik'ten başlayacak bir nakliyat için önceden etrafa kelek tulumları sipariş ediliyordu⁶⁶. Dicle üzerinde şişirilmiş tulumların kesilmiş ağaç direklerle desteklenmesinden meydana getirilen kelekçilik çok eski tarihten beri yapılmakta idi. Bu bölgede uzun ağaçlar az olduğu için kamışların yan yana örülmesi veya bağlanmasından meydana getirilen kürek kullanılıyordu⁶⁷. Koyun veya keçi de-

Kahane, Andreas Tietze, *The Lingua Franca in the Levant, Turkish Nautical Terms of Italian and Greek origin*, Urbana 1958, s. 230-233).

⁶² MAD ts., nu. 5433, s. 2; Kelime olarak menşei grekçeden gelmekte olup, III. ve XIII. asırlarda İtalya'daki cumhuriyetlerin Bizans ile temasları sırasında yeniden ortaya çıkmaktadır. Denizcilik terimi olarak türkçede, farsça "yaya" manasına gelen piyade kelimesinin tesirine uğramıştır (bk. Henry-Renée Kahane, Andreas Tietze, *Aynı eser*, s. 348).

⁶³ MAD ts., nu. 5433, s. 2; Kelime olarak etimolojisi için bk. Henry-Renée Kahane, Andreas Tietze, *Aynı eser*, s. 211-213.

⁶⁴ MAD ts., nu. 5433, s. 2.

⁶⁵ Fırat ve Dicle nehirlerinin en fazla ve en az su seviyesine sahip oldukları zaman ve tabloları için bk. M. G. Ionides, *The Régime of rivers Euphrates and Tigris*, London 1937, s. 2, 40, 42, 45, 56, 57, 59, 70, 82, 95, 100, 114, 131, 32, 142, 152, 155, 180, 194, 199.

⁶⁶ MD nu. 135, s. 477; Ayrıca bk. James Hornell, *The Coracles of the Tigris and Euphrates, Mariner's Mirror*, XXIV, (1938), s. 156-158.

⁶⁷ J. S. Buckingham, *Aynı eser*, II, s. 81-84.

risi göğüs tarafından bir az yarılıp itina ile yüzülür, daha sonra dikilerek ayakları bağlanır; bunu takiben üfleyerek şişirilen tulumlardan 40 dan 60 a kadarı ağaç dalları ile bir iskelet altına dört beş sıra halinde bağlanır, sol ön tarafta 8, arkada 18 tulum eninde olan bu keleğin üzeri yapraklı dal, hasır veya halı yayılmak sureti ile örtülür; akıntı vasıtası ile ilerlediğinden küreklere iş düşmez⁶⁸. Tulumlardan meydana getirilmiş olan kelekler arzu edilen menzile varduktan sonra mekkâri develeri ile tekrar nehrin yukarı istikametinde nakliyatın yapıldığı başlangıç noktasına nakledilirdi. 1726/27 de Osmanlı ordusunun ihtiyacı için Bağdad'a zahire nakleden kelekler orada sökülerek 2000 aded kira devesi ile Diyarbakir'e geri gönderilmişti⁶⁹. Birecik'te her yıl binlerce tulumdan yapılan kelekler kafileler halinde tüccar emtiası taşırdı⁷⁰. Keleklerin merkezi Diyarbakir ve Musul idi. Kelekçilik bir meslek teşekkülü olarak bir şeyh tarafından yönetilmekte idi⁷¹. Kelekçilik bu gün dahi Türkiye ve Irak'ta yapılmaktadır^{71a}.

II. Nehir nakliyatının işleme tarzı

Nehirlerde işleyen gemiler, askerî maksad güdülerek inşa edilmiş gemiler ile, hususî olarak tüccar emtiası ve zahire nakli için inşa edilmiş ve hususî ellerde olan reaya gemilerden ibaretti⁷². İhtiyaç vukuunda, duruma göre gemi inşa edilirdi. İnşa edilen gemi miktarı 5-6' dan başlayarak 150-200' e kadar yükselirdi. Büyük sayıda inşa edilmeleri muharebe zamanlarına tesadüf etmektedir. Nakliyat yaz mevsimlerinde yapılmamakta idi. Çünkü ismi geçen nehirlerin suları yazın azalmakta idi. Bu bakımdan nakliyat bu mevsimde yapılsa bile çok az eşya yükleniyordu⁷³. Nakliyatı engelleyen diğer bir husus da ilk baharda fazla

⁶⁸ Helmuth von Moltke, *Türkiye'deki durum ve olaylar üzerine mektuplar*, çevr. Hayrullah Örs, İstanbul 1960, s. 183-184; Kelek için bk. Âli Bey, *Seyahat jurnalı, İstanbul'dan Bağdad'a ve Hindistan'a*, İstanbul 1314, s. 23-31.

⁶⁹ A-DVN-1138.

⁷⁰ Evliya Çelebi, *Aynı eser*, III, s. 147.

⁷¹ «Maktu-ı meşihat-ı esnaf-ı kelekciyan der Diyarbakir der 'uhde-i Seyyid Ahmed veled-i Seyyid Mehmed 'an ref-i Elhac Ömer tevcih şüde fermâde an vacib dâde fi 11 Receb sene 1172 berây-ı cülâs-ı humâyun berât-ı cedîl fi 11 Receb sene 1188, senevi 5000 akça» Cevdet tasnifi-Nafia kısmı, nu. 2571.

^{71a} Irak'ta ki durumu için bk. James Hornell, *Aynı eser*, s. 153-158.

⁷² MAD, nu. 4117, s. 61.

⁷³ 29 Safer 973 : MAD, nu. 2775, s. 224.

yağmurlar yüzünden meydana gelen feyezana hali idi. Yağmurların sebebiyle nehir arkları taş, toprak ve kumlarla dolmakta ve bu hâl nakliyatı güçleştirmekte idi. Bu mahzuru ortadan kaldırmak için yılda bir defa nehrin en ziyade yığıntı yapmış olduğu yerlerde temizlik yapılarak yatakları temizlenmekte idi. Bazı kimseler bu işle görevlendirilmişlerdi. Bağdad nahiyelerindeki arkların temizlenmesi için her yıl 900 kişi kırkar gün çalışmak zorunda idi ⁷⁴.

İsmi geçen nehirlerin sahillerinde yaşayan bazı arab aşiretleri de nakliyatı sektedar eden sebeplerden bir diğerini teşkil ediyordu. Zira bölgelerinden akan nehirler üzerindeki gemi kabilelerini yağmalamakta idiler. Aynı şekilde bir kısmı da karışıklık çıkarak nakliyatın işlemesi için şart olan emniyeti ortadan kaldırmakta idiler; Gemi kabilelerinin yağmalanmasına karşı nehrin her iki sahilinde o bölgelerdeki idare âmirlerine bu hususta dikkat etmeleri ve muhafaza kuvveti çıkarmaları için talimat veriliyordu. Bu hususta bir örnek olmak üzere şunu zikredebiliriz. 1724 Aralık ayında Birecik'den Ridvaniye'ye nakledilecek barut-ı siyah ve diğer cebehane'nin muhafazası için her gemi içine münasip miktarda tüfekçi konduğu gibi, nehrin sağ tarafı Haleb beylerbeyisi Ali Paşa tarafından tayin edilmiş olan suvariler, sol tarafını da aşiret beylerinin muhafaza etmeleri için emirler veriliyordu ⁷⁵. Bağdad civarında Fırat ile Dicle, İsa nehri vasıtası ile birleşmekte idi ⁷⁶; suların gidiş gelişine uygun olduğu zamanlar bu nakliyat 15-16 gün sürmekte idi ⁷⁷. Silâhdar Mehmed Ağa evvelce zikredilmiş

⁷⁴ MAD, nu. 4117, s. 57.

⁷⁵ Bu malzeme İran'da yeni zaptedilmiş olan Hemedan kalinesine naklediliyordu (MD, nu. 132, s. 174).

⁷⁶ Bu nehrin ismi İsa kanalı idi. Bu kanal Abbâsî halifelerinden Mansur'un amcası olduğu söylenen İsa b. Ali tarafından inşa ettirilmişti. Fakat o devirde aynı zatın yeğeni olan kimsenin de İsa b. Musa adını taşıması bu kanalın hakiki bânisi hakkında kati bir söz söylenmesine engel olmaktadır. VIII. asır sonları ile IX. asır başlarında inşa edildiği tahmin edilen bu kanal, nehir ismini de taşımaktadır. İsa nehri veya kanalı Serat (Serât) ve Kerkâya arasında cereyan etmekte olup, Dicle ile Fırat nehirlerini birleştirmektedir. Bu kanal ilk önce Sasani hükümdarı tarafından açılmıştı. Bunun vasıtası ile Şam'dan Rakka'ya kervan kabileleri ile nakledilmiş olan emtia, buradan gemilerle Bağdad'a getirilmekte idi (G. Le Strange, *Baghdad during the Abbasid Caliphate*, London 1924, s. 71-73).

⁷⁷ Silâhdar Mehmed ağa, *Aynı eser*, s. 272 b.

olan Ridvaniye iskelesinin Bağdad'a mesafesinin 6 saat sürdüğünü kaydediyor ⁷⁸. Nakliyatın istenen zamanda yapılabilmesi için suların normal seviyeye yükseldiği zamanlar bekleniyordu ⁷⁹.

Bu nehirde geçen malzemeyi yağmalayan Hamdu'l-Abbas isimli arab aşireti, nakliyatı en ziyade sektedar eden aşiretlerdendi. Deyr'den iki konak aşağı Şâb (veya Şâr) köyü civarında kendine tabi Cahş (جحش) ve Ukayrat (عقبرات) aşiretleri hücum ettiği gibi, Cezire tarafından da Cubûr (جبور) aşireti nehrin her iki tarafından gelen 38 aded kereste gemisi üzerine hücum etmişti. Hücum gününün akşamına doğru Cezire tarafından gelen levendler ve gemi mürettebatı ile döğüşükten sonra kaleden 8 aded gemi ile kereste elden çıkmıştı; kalan 30 gemi harab ve perişan birbirlerinden habersiz bir halde Ane'den yukarıda olan Salihîye'ye oradan Arasa (عرصه) isimli yere gelinceye kadar her iki taraftan diğer arab aşiretleri Şam ve Cezire tarafından hücum ederek geri kalan gemileri de zabta teşebbüs etmişlerdi. Bu mücadele de 6 adet gemi zabtedip üzerindeki kerestelerle birlikte 4 adet gemiyi de tamamen ele geçirmişlerdi. Maraş beylerbeyinin tâyin etmiş olduğu 90 levend ile gemi reisleri ve gemicilerinden 99 kişi bu mücadelede maktul düşmüşlerdi. Bu hususta Rakka beylerbeyi vezir Ali Paşa kereste ve eşyayı geri almaya ve suçluları cezalandırmaya memur edildi ⁸⁰. Zikredilen bu vak'a, ismi geçen nehirler üzerinde nakliyatın ne zor şartlar altında yapıldığını göstermektedir. Bundan dolayı kereste vesair malzeme nakliyatında, bu gibi durumlara düşürmemek için gemilere muhafız kuvveti konmakta, ayrıca nehrin her iki sahilinin gemiler geçerken muhafaza edilmesine dikkat edilmekte idi; sahillerin muhafazası ait oldukları idari bölgenin selâhiyetli şahıslarına havale edilmekte idi. Bu nakliyat muharebe zamanlarında olduğu zaman, alınan tedbirler ona göre süratli ve cezri oluyordu. İran ile yapılan muharebeler dolayısıyla bu hususta elimizde bir çok örnek vardır. 300 den fazla gemi ile peksimet keleklerinin Birecik'ten Ridvaniye'ye sevk edilmesi için Fırat nehrinin her iki tarafı kuşatılarak tedbir alınmıştı; bu-

⁷⁸ 967 Şaban ayı guresinde Birecik'ten hareket eden 60 kadar gemi Şaban'ın 27 sinde Bağdad'a varmıştı (MD, nu. III, s. 453, hüküm nu. 1353).

⁷⁹ MD, nu. 136, s. 53-54.

⁸⁰ Evâhır-ı Ramazan 1132 (1720 Temmuz): MD, nu. 129, s. 316.

nun için civar yerlerden asker celbedildiği gibi Döğürlü, Bazıgi (?), Berazi aşiretleri de memur edilmişlerdi⁸¹. Yukarıda da kaydedildiği gibi muharebe gibi olağan üstü zamanlarda, İran ile muharebe zamanlarında olduğu gibi, gemi kafilelerinin nehirden ve karadan muhafazasına Antep sancağı voyvodası Mehmed'den başka Halep beylerbeyi Cezîre tarafından muhafazaya memur edildiler⁸².

A. Ticarî nakliyat: Tâcirler mallarını Halep'den Birecik'e kervanlarla göndermekte, oradan gemilerle Bağdad'a sevkedilmekte idi. Birecik Emîni bu mallardan gümrük resmi almakta idi. Diyarbekir Emîni aynı şekilde gümrük almak hakkından mahrumdu⁸³. Doğudan Kızıl-deniz yolu ile Süveys'e oradan Kahire-İskenderiye'ye getirilerek Akdeniz'e, karada Basra'dan nehir yolu veya kervan vasıtası ile Halep'e nakledilen emtia oradan imparatorluğun diğer kısımlarına intikal ettiriliyordu⁸⁴. Bu ticaret yolları orta çağdaki rolüne, Osmanlılar zamanında da devam etmişti⁸⁵. Akdeniz limanlarından İskenderiye ile İskenderun arasındaki Trablus doğu mallarının Avrupa'ya intikal ettirildiği diğer büyük bir merkez idi. Burası Hindistan'dan nehir ve kervan yolları ile gelen ipek, baharat ve diğer maddelerin Akdeniz limanlarına ihraç merkezleri idi⁸⁶. Trablus-Şam ile Halep arasında avrupalı tüccarlar daimi olarak gidip gelmekte idiler⁸⁷. Halep ve Şam arasında bulunan yerlerde dolaşan Ebu Riş oğlu tâcirler için bazen tehlike arz ediyordu⁸⁸.

Basra ise Hint ticaretinin Osmanlı ülkelerine nakledildiği bir liman olup Fırat üzerindeki nakliyatın da diğer ucunu teşkil ediyordu. Basra ile Hindistan arasında bir çok tâcir gemileri işliyordu. 5 Mayıs 1566 yılına ait bir hükümdede⁸⁹ bu trafiğin oldukça serbest olarak işleyip Portekizlilerin müdahale edemedikleri açık bir şekilde

⁸¹ MD, nu. 131, s. 113; evâhır-ı Şevval 1139.

⁸² Evâil-i Zilhice 1139 (Temmuz 1727): MD, nu. 131, s. 192.

⁸³ Maliye defterleri tasnifi nu. 7534, s. 1033.

⁸⁴ Halil İnalcık, *Aynı eser*, s. 663.

⁸⁵ Heyd, *Histoire de Commerce du Levant au Moyen Age*, Paris 1923, II, s. 61.

⁸⁶ MD nu. XIX, s. 181-182.

⁸⁷ 1574'de bu tâcirler Halep'e gelirken Hısnü'l Ekrad'da 21-30 bin altın değerinde olan matâ ve nakidleri gasbedilmişti (MD, nu. XIV, s. 135).

⁸⁸ 1575-1579 yıllarında bazı tâcirlerin malları yağma edilmişti (*Mühimme zeyli*, nu. III, s. 38).

⁸⁹ MD nu. VI, s. 517, hüküm nu. 1127.

de anlaşılmaktadır^{89a}. Bu ticarete Basra'nın iskelesi olan Bender, Hindistan, Yemen ve İran'dan gelen emtianın ve tüccarın bulunduğu bir yer olarak tanınmaktadır⁹⁰. Basra ve Erzurum arasındaki ticaret yolu Luristan arazisinden geçmekte idi⁹¹. Dicle nehri üzerinde de Diyarbekir'den itibaren kelekler vasıtası ile çeşitli emtia nakledilmekte idi⁹². Diyarbekir'den Musul'a oradan Bağdad'a kadar keleklerle yapılan çeşitli emtia nakliyatı yukarıda da ifade edildiği gibi kanun dışı hareketlere cür'et eden şahıslar tarafından zaman zaman sektedar edilmekten hâli bulunmuyordu⁹³.

B. Zahîre nakliyatı: Osmanlı imparatorluğunda her kazada istihsal edilen hububatın o kaza içinde sarfedilmesi prensip olarak kabul edilmişti. Fakat civarındaki sahalarda yetişen hububatın kâfi gelmediği bölgelerde ve şehirlerde (İstanbul, Edirne, Bursa, Mekke ve Medine gibi), hububata daimi ihtiyacı olan adalar, stratejik durumları dolayısı ile daima müstehlik durumda olan hudud boylarına, uzun kış ayları, imparatorluğun diğer müstahsil bölgelerinden buralara hükümetin müsaadesile hububat naklini icab ettiriyordu⁹⁴. XVI. asır sonlarında İran ile yapılan muharebeler ordu ihtiyacı ve hududdaki kaleler için nehir yolu ile geniş ölçüde hububat naklini icâb ettiriyordu. Hududdaki kalelerin ihtiyacı olan hububat esasen her yıl gönderilmekte idi. Bağdad, Basra ve civardaki köyler daima hububat istihlak eden merkezlerdendi. İsmi geçen yerlerde buğday, arpa gibi zahîre ihtiyacını yetiştirmek güç olduğu için, Rakka, Diyarbekir ve Musul taraflarından satın alınarak nehir yolu ile bu yerlere ulaştırılıyordu⁹⁵. Birecik, Fırat nehrinden gönderilen zahîre nakliyatının başlangıç noktası idi. Hububat gönderen yerler Halep eyaleti ile Birecik ve havalisi, Nuseybin, Diyarbekir eyaleti dahilinde bulunan ziraat bölgeleri idi⁹⁶. Bu nakil işinden evvel, talep edilen za-

^{89a} Ayrıca bk. Frederic C. Lane, *The Mediterranean spice Trade, further evidence of its revival in the sixteenth century*, *American Historical Review*, XLV (1940), s. 581-590.

⁹⁰ MD nu. VII, s. 369.

⁹¹ MD nu. XXIII, hüküm nu. 46.

⁹² W. D. Andrew, *Aynı eser*, s. 102.

⁹³ MD nu. 123, s. 122.

⁹⁴ Dr. Lütü Gücer, *XVI. yüzyıl sonlarında Osmanlı imparatorluğu dahilinde hububat ticaretinin tabii olduğu kayıtlar*, *İktisad Fakültesi mecmuası*, XIII (1954), s. 4-5.

⁹⁵ Fındıklılı Silahdar Mehmed Ağa, *Aynı eser*, 272 a.

⁹⁶ MD nu. V, s. 333; MD nu. VII, s. 454; MAD nu. 2775, s. 18, 24, 28.

hire miktarının nereye ve ne miktarda gönderileceği hususunda bir ihtiyaç listesi defter halinde İstanbul'a gönderiliyor, oradan da istihşâl merkezlerine, gönderecekleri yer ve miktar bildirilerek ayrı ayrı hükümler yollanıyordu⁹⁷. İşte bu gibi tâlimatlar tahtında olarak Dicle üzerinde de Hısn Keyfa kazasından Kelekler ile Bağdad'a zahîre naklediliyordu⁹⁸. Her müstehlik bölgeye, nereden zahîre gönderileceği evvelden tâyin edilmiş ve herhangi bir talep vukuunda bu husus aksamadan tatbik edilmekte idi. Diyarbekir eyâleti Basra ve civarının ihtiyacını temin eden bir anbardı.⁹⁹ Basra eyâletindeki kalelerin zahîre ve mühimmat durumunun yeter olmasına hatta fazla olmasına İran'a karşı ihtiyatlı bir durumda olmak bakımından dikkat edilmekte idi¹⁰⁰. Bağdad ve Basra eyâletlerinden birisi zahîre sıkıntısı çekerse, zahîresi fazla olan, yeni nakliyat yapılmaya kadar sıkıntı çeken eyâlete fazlası olanı göndermekte idi. 1568 de Basra'daki buğday sıkıntısı istihşâl merkezlerine yapılmış olan sipariş gelinceye kadar Bağdad'dan gönderilen buğdayla muvakkaten giderildi¹⁰¹. Zahîre naklinden evvel bunları nakledecek vasıtaların hazırlanması emrediliyordu. Bu hazırlık bazen oldukça büyük sayıda gemi inşasına sebep oluyordu. Meselâ 1565 yıllarında 300 kadar gemi tâmir olunduktan başka Canbolat-oğlu'na gönderilen diğer bir hükümlerle de 150 kıt'a zahîre gemisi, 250 kıt'a asker nakli için gemi inşa ettirmesi emredilmişti¹⁰².

Sıcak bir yer olmasından dolayı Basra'da zahîrenin üç aydan fazla muhafazası mümkün olamıyordu. Bu mahzur büyük zahîre stokları yapılmasına bir mâni teşkil ediyordu. Buğday ve arpa stoku yapılmayan yerlerde pirinç ve hurma stoku yapılması tavsiye edilmekte idi¹⁰³. İstihşâl bölgelerinden zahîre kira develeri ile Birecik'e taşınıyordu. Her deve 20 kile zahîre taşımakta idi¹⁰⁴.

171, 224; Bu sistem XIX. asırda da aynı şekilde işlemiştir (Başbakanlık arşivi, Cevdet tasnifi-Dahiliye kısmı, nu. 263 vesika tarihi: 6/X/1805=8 cemaziyülahır 1217).

⁹⁷ MAD nu. 2775, s. 24.

⁹⁸ MD nu. VII, s. 117.

⁹⁹ MD nu. V, s. 329.

¹⁰⁰ MD nu. VII, s. 253, 479.

¹⁰¹ MD nu. VII, s. 117, 834.

¹⁰² MAD nu. 2775, s. 324; evvelce 100 gemi inşası emredilmişti. Ağustos 1565 de 50 zahîre, 50 asker gemisi daha yapılması emredildi (MAD nu. 2775, s. 171).

¹⁰³ MD nu. VII, s. 454.

¹⁰⁴ MD nu. VII, s. 117.

Nehir gemilerine ise 15 mud miktarda zahîre yükleniyordu. Bu nakliyat yaz ayları içinde en aşağı dereceye varıyordu; aynı zamanda suyun azlığı sebebi ile gemilere az zahîre yükleniyordu¹⁰⁵. Keleklerin yükleme haddi ise şu şekilde idi: her bir keleğe 52 *tay*¹⁰⁶ hinta (buğday) ve arpa yüklenebiliyordu¹⁰⁷. Bazı kelekere ise 64 *tay* yükü yükleniyordu. Bu nakliyatda kullanılan ölçü birimlerine kile¹⁰⁸ ve mud¹⁰⁹ da eklenmelidir. Adı geçen nehirlerde muhtelif yıllara ait olmakla beraber, yapılmış zahîre nakliyatı hakkında bir fikir verebilecek bazı rakamlara sahip bulunuyoruz. Bu hususda tutulduğu muhakkak olan zahîre defterleri elimizde olmadığı için dağınık olan kayıtların derlenmesi ile zahîre nakliyatının kapasitesi hakkında bir fikir edinebiliriz¹¹⁰.

C. Harp malzemesi nakliyatı : Bu malzemedan kastedilen en başda devrin en önemli harp malzemesi olan barut gelmektedir. Osmanlı ordusunda devrin en tesirli silahı olan topçuluk büyük bir yer işgal ediyordu. Topçu sınıfının kullandığı malzeme olarak barutun imal ve nakledilmesine devlet tarafından büyük ihtimam gösterilmekte idi. Her büyük şehirde ve müstahkem mevkide ihtiyacı karşılamak için bir barut imâlat-hanesi (kârthane) vardı¹¹¹. Fırat ve Dicle nehirlerinin geçtiği yerlerde Erciş¹¹², Ah-

¹⁰⁵ MAD nu. 2775, s. 324.

¹⁰⁶ Tay bir hacım ölçüsüdür. 1 Tay 5 İstanbul kilesi ediyordu (A-DVN: 22/1/1140).

¹⁰⁷ A-DVN-1139-11-15.

¹⁰⁸ Bir İstanbulî kile 29 okkaya (vakıyye=vukiyye) eşit olup 25, 656 kg. kadar tutuyordu. XVII. asırda ise 10 okka'ya eşit idi (Bunun için bk. Walther Hinz, *Islamische Masse und Gewichte*, Leiden 1955, s. 41-42). 48 vukiyye 1 kantara eşit idi (MD, nu. XIV, h. nu. 483). 1570 yıllarında 1 kantara 24 vukiyye'ye eşitti (MD, nu. XIV, h. nu. 1056).

¹⁰⁹ Mud yerine göre değişiklik göstermektedir. Harput'ta 8 mudd 1 İstanbulî kileye eşit idi; Arapkir, de kullanılan mud Harput' takinden daha ağırdı (*Tarih, Vesikalari*, I, 193, 196; Bu ölçü için bk. Walther Hinz, *Aynı eser*, s. 45-47).

¹¹⁰ Yandaki tablonun meydana gelmesinde aşağıda zikredilmiş olan vesikalardan istifade edilmiştir: MAD nu. 2775, s. 28; MD, V, s. 388; MD nu. VII, s. 117; A-DVN-1139-11-15; D-BŞM-1144-1-2; D-MKF, 1146-1-0.

¹¹¹ Baruthaneler için bk. Muzaffer Erdoğan, *İstanbul baruthaneleri. İstanbul Enstitüsü Dergisi*, II, (İstanbul 1956), s. 115-138.

¹¹² Burada yılda 200 kantara kükürt işlenmekte idi (MD nu. XXIII, s. 333). Erciş'te işlenen kükürt, kara kükürt ismile anılmakta olup, malzemesi İran'dan getirilmekte idi (MD nu. XIV, s. 470).

Yıl	Gönderen yer	Gideceği yer	Hazır olan	Taleb edilen	Arpa	Buğday	Un	Peksimet	Ölçü Birimi	Gemi Adedi	Kelek	Deve
1565	Haleb	Bağdad	2.000	4.000	—	—	—	—	Mud	?	?	—
1566	Birecik	Basra	—	—	15.000	50.000	—	—	Kile	?	?	—
1567	D. Bekir	Bağdad	—	—	36.929	23.472	20.042	—	Kile	?	?	—
	Nusaybin	?	—	—	4.000	8.000	—	—	Kile	?	?	600
1727	D. Bekir	Bağdad	—	—	100.000	80.000	—	5.000	lst. kile	—	—	—
1731 ¹⁾	?	?	—	—	5.355	3.385,5	4.270	1.710	?	—	40	2.767
2)	?	?	—	—	2.903	6.677	—	—	?	—	29	1.400
3)	?	?	—	—	4.570	6.196	—	—	?	—	26	841
					12.828	14.216	—	—	?	?	95	—
1733	D. Bekir	Musul	23.475	—	24.166	20.528	—	—	?	?	—	—
			D. Bekir de hazır		—	5.440	—	—				
			2.505		2.600	2.016	—	—				
					26.765	21.669	—	—				

lat¹¹³, Bağdad¹¹⁴ ve Haleb'de barut kârhaneleri vardı. Bunların içinde en büyüğü Bağdad'daki imalâthaneler idi. Burada olan 16 adet barut imalâthanesindeki imâlat 1575-1576 da 5000 kantara kadar çıkmıştı. Barut, Haleb civarındaki arap aşiretlerinden Ebu Riş tedarik edilen develerle Trablus'a naklediliyordu¹¹⁵. Buradaki istihsal 1573/1574 de 2000 kantar barut 500 kantar güherçileden ibaretti¹¹⁶. Fazla istihsal yapıldığı zaman, bunları nakle deve kâfi gelmediği için kalan miktar mahzenlerde depo ediliyordu; zamanla ihtiyaç gösteren yerlere sevkediliyordu¹¹⁷, 1605 yılında Bağdad'dan Trablus'a nakledilecek 400 kantar barut için 100 deve lâzım oldu; bir kantarın ağırlığı tüccar arasında 48 vukiyye olduğuna göre¹¹⁸ taşınan miktar 19.200 vukiyye tutmaktadır¹¹⁹. Bağdad barut imalâthanelerinde kullanılan odun, hariçten gemilerle getiriliyordu. Bu nakliyat için hususi gemiler inşa ettirilmişti¹²⁰. Bu odunlar Şehr-i Zor'a tabi olan Bacran (?) sancağından getirilmekte idi¹²¹. Aynı eyâlete bağlı bulunan Haris sancağı da bu odunun ihraç edildiği diğer bir mahal idi. 1566 da 200 kelek ardıç odunu, top inşasında lüzumlu olan toprak, demir, tel ve kalay Diyarbekir'den itibaren Dicle nehri vasıtası ile nakledilmekte idi. Bu gibi nakliyat, Diyarbekir ve Şehr-i Zor beylerbeylerinin yakından ilgilenmelerini icab ettiren hususlarındandı¹²². 1566 da top dökümü, kalıp yapmak için kullanılan toprak, Hısn Keyfa'dan Bağdad'a Dicle nehri vasıtası ile gönderilmişti¹²³. Bu toprak, 5 adet kelek içine ve ayrıca 2 kantar demir tel, 8 kantar

¹¹³ 1571 de Erciş ve Ahlat baruthaneleri 2000 kantar kükürt işleyebilecek evsafıta idiler (MD nu. XII, s. 62).

¹¹⁴ Bağdad'da 16 adet kârhanesi faaliyette bulunuyordu. Her yıl Trablus'a 2000 kantar barut sevkediliyordu (MD nu. XXIII, s. 201).

¹¹⁵ MD nu. V, s. 166; *Mühimme defterleri zeyli*, nu. III, s. 44; MD nu. XXIII, s. 301.

¹¹⁶ MD nu. XXIII, s. 305.

¹¹⁷ Haleb'den emtia getiren ticaret kervanları avdetlerinde barut yüklü olarak dönüyorlardı (MD nu. XVI, s. 6).

¹¹⁸ MD nu. XIV, s. 483.

¹¹⁹ Başbakanlık arşivi, Ali Emiri tasnifi, I. Ahmed kısmı, nu. 408.

¹²⁰ MD nu. XXII, s. 244.

¹²¹ Bu sancak, odun mes'alesinden dolayı Bağdad'a ilhak edilmişti (MD nu. XIV, s. 581).

¹²² MD nu. V, s. 319.

¹²³ MD nu. V, s. 320.

kalay koymak sureti ile nakledilirdi¹²⁴. Keza Basra'daki Tophane için de top kalıbı yapmakta kullanılan toprak, yukarıda kaydedilmiş olan Hısn Keyfa'dan gönderiliyordu¹²⁵.

Haleb şehri ve eyaletinde müteaddid barut imalathaneleri bulunmakta idi. Buna Maraş'daki imalâthaneleri de ilâve etmemiz lâzım gelir. Kıbrıs seferi sırasında ordunun barut ihtiyacını ismi geçen yerlerdeki barut imâlathaneleri temin etmişti. Bu hususda Trablus limanı, bir mübadele merkezi rolü oynamakta idi. Bağdad'dan dahi bu sefer için barut gönderilmişti. Barutun nakli, ya deve yahutta nehir üzerinden gemilerle olmakta idi. Bazen İstanbul'a barut Haleb'den gönderilmekte idi¹²⁶. Barutun nehir yolu ile nakli, bu maddenin sudan müteessir olarak bozulmasına sebep olması ihtimalinden dolayı umumiyetle karadan develer vasıtası ile yapılmıştır.

Basra ve Bağdad tarafına lâzım olan bakır, nehir yolundan nakledilmişti. 1566 yılında 10 gemi bakır yüklü olduğu halde Birecik'ten o istikametlere gönderildi¹²⁷. Bağdad ve Basra tarafına bakır ve kurşun daima Haleb'den develerle Birecik'e oradan da nehir gemilerle gönderilmekte idi¹²⁸.

III. Nehir filosunun iç siyasetle ilgili olarak kullanılması

Osmanlı imparatorluğunun 1534'de fethettiği Bağdad ve Basra civarında bulunan arap aşiretleri hükümet için daimi bir huzursuzluk teşkil edegelmişlerdi. Vesikalarda Cezâir arapları olarak isimlendirilen bu aşiretler hakkında fazla bilgimiz yoktur. Çoğunluğu şii mezhebine mensup olan Cezâir araplarının mevcudiyetlerini ve yayıldıkları sahayı, bu hususda derli toplu kaynak olmadığından vuku' bulan isyanlarından çıkarabiliyoruz. Fırat ve Dicle nehirleri ve bunların birleşmesinden meydana gelen Şat nehrine dökülen nehirciklerin meydana getirdiği ve ayırdığı yüzlerce adacıkta oturmakta idiler. Cezîre kelimesinin çoğulu olarak kullanılan Cezâir, bu bölgenin ismi olduğu kadar üzerinde oturan insanlar için de bir sıfat olmuştu. Cezâir; Basra eyâletinin hududlarına isabet etmekte idi. Eyâlet içinde çı-

Basra eyâletinin hududlarına isabet etmekte idi. Eyâlet içinde çıkan karışıklıklar daima bu bölgeden neşet etmişti. Burada oturan arap aşiretleri bazen Basra'yı muhasara edecek kadar etrafa yayılmışlardı¹²⁹. Bu gibi hallerde Bağdad'dan yardım göndermek lâzım geliyordu. Hatta bu arabaların çıkardığı kargaşalığı bastırarak oraları sükûnete kavuşturmak için yapılan hareket bir sefer mahiyetini almakta idi. XVI. asırda bu gibi hareketleri görmek mümkündür. Bağdad beylerbeyi böyle bir hareket icrasında Musul beylerbeyinin desteğine sahip oluyordu¹³⁰. Zira Cezâyir arabalarının hudud bölgesinde olduğu dikkat nazarına alınırca İran'ın müdahalesine meydan vermeden çıkardıkları karışıklığı bastırmak icap ediyordu¹³¹. Cezâyir denen bölge 200 kadar küçük nehir ayağının çevrelediği ve araziye adacıklar halinde ayırdığı yer olup, içinde oturdukları köy ve kalelerinin etrafı su ile çevrili idi. Karadan zapt etmek imkânsız olduğundan uzun müddet dayanabiliyorlardı. Buraya ancak küçük gemilerle nüfuz etmek mümkün idi. 1565 yıllarında çıkan karışıklık için Birecik'ten 500, Bağdad'dan 200 adet nehir gemisi içinde top vesâir mühimmat, aynı zamanda cenkci olduğu halde gönderilerek buraları teskin etmek mümkün oldu¹³².

Emniyeti aksatan diğer bir husus da Fırat nehri kenarında dolaşıp gerek nehir ve gerekse kara trafiğini sektedar eden arap aşiretleri idi. Bunlara karşı muhafaza ve emniyet kuvveti olarak Fırat nehri üzerinde daimi olarak 10 kıta kadar gemi bulunmakta idi¹³³. XVI. asırda bu günkü Suriye ile Irak hududlarının birleştiği yerlerde faaliyette bulunan aşiretlere karşı 'Alyan (veya İlyan) oğlu nehirden ve karadan gidip gelenlerin emniyetini temin ile görevli kılınmıştı¹³⁴.

IV. Şat Kaptanlığı

XVII. asır sonlarında Osmanlı imparatorluğunun batıda on altı yıl süren muharebe ile meşgul olması doğu'daki topraklarını ve sınırlar bölgesini ihmal etmesine sebep olmuştu. Bu yüzden

¹²⁴ MD nu. V, s. 317.

¹²⁵ MD nu. V, s. 320.

¹²⁶ MD nu. XII, s. 70.

¹²⁷ MAD nu. 2775, s. 324

¹²⁸ MD nu. XIV, s. 538,552.

¹²⁹ MD nu. IX, s. 8; MD nu. VI, hüküm nu. 1187.

¹³⁰ MD nu. VII, s. 124.

¹³¹ MD nu. XIV, s. 542.

¹³² MD nu. V, s. 150.

¹³³ Defterdar Mehmed Paşa, *Zübdetü'l-vekeyi*, 285 b, 350 a, 361 a.

¹³⁴ MD nu. XXII, s. 219.

imparatorluğun bazı kısımları yabancı devletler tarafından da teşvik edilen mahalli hanedanlar tarafından da idare edilmeye başlanmıştı. Basra ve havalisi, Muntafik isimli arap aşiretinin reisi Mani tarafından 1694 de zabtedilmişti. Bu zat, Dicle'nin doğusunda İran nüfuzuna dahil bataklık bir bölge olan Huveyze hakimi Ferecullah ile mücadele halinde idi¹³⁵. Bu bölgeyi tekrar Osmanlı hakimiyeti altına almak için Bağdad valisi Daltaban Mustafa Paşa idaresinde olmak üzere 1700 de bir sefer tertip edildi¹³⁶. Bu seferde nehir filosundan büyük ölçüde istifade edildi¹³⁷. Bu önemli mes'eleyi halletmek için Rakka'da dahi nehir gemileri inşa ettirildi¹³⁸. Sefer başarı ile sonuçlandıktan sonra, Fırat nehri üzerinde icra edilen bir hârekâtta da nehir filosunun büyük yardımı ve desteği görüldü. 1701 sıralarında 30 yıldanberi nehir yataklarına dikkat edilmediği için Fırat nehrinde Mahiyye kasabasına 4 saat mesafede ve batı tarafında Ziyab ismi ile anılan bir kol meydana gelmişti. Bu kol Haske (?) nahiyesi harkı üzerinde büyük bir şiddetle akmakta idi. 1701 de bunun büyük bir şiddetle cereyan etmesi ve Bağdad valilerinin bend ve sed işleriyle ilgilenmeleri sebebiyle Fırat'ın suyu azalmakta fakat Ziyab'ın suyu da çoğalmakta idi. Suların kapladığı yerlerde çöküntüler meydana gelerek, büyücek bir göl hasil olmuştu. Tüccar gemileri Fırat üzerinde işleyememe durumuna düşmüşlerdi. Aynı zamanda bu su diğer taraftan mecrâsına dönerek akmakta ve nehrin artık akmadığı yerlerde ki topraklar ziraat bakımından büyük zararlara uğramakta idiler¹³⁹. Bu mahzuru ortadan kaldırmak için Bağdad valisi Daltaban Mustafa Paşa tarafından bir sefer tertip edildi; her taraftan nehri eski yatağına akıtmak için icâb edecek inşaatta kullanılmak üzere mimar, marangoz ve inşaat amelesi celbedildiği gibi çalışmak üzere 40.000 fazla insan toplanmıştı. Et-rafda oturan halktan da istifade edildi. Sonunda, nehir 30 Ocak 1702 de eski mecrâsına sevk edildi. Bu faaliyet sırasında Şat kap-

¹³⁵ Cengiz Orhonlu, *Mustafa II maddesi, İslâm Ansiklopedisi*, s. 698.

¹³⁶ Bu sefer için yapılan hazırlıklar hakkında bk. : MD nu. 111, s. 337,359-332 v. d.

¹³⁷ 1700 de 60 şaykadan mürekkep bir filo inşa edildi (Defterdar Mehmed Paşa, *Aynı eser*, Hamidiye ktb., nu. 949, s. 453 b 454 a).

¹³⁸ MD nu. 111, s. 374.

¹³⁹ Silâhdar Mehmed Ağa, *Aynı eser*, 277b-268 a; ayrıca bk. *Tarih-i sefer-i nehr-i Ziyab*, Es'ad Efendi ktb., nu. 2034/1.

danı olan şahsın büyük yararlığı görüldü¹⁴⁰. Bu tarihlerde Fırat üzerindeki gemilere kaptan tâyin edildiğini ve ünvanının *Şat Kapdanı* olduğunu öğreniyoruz. Bu makamın ilk tâyin tarihini kati olarak tesbit edemiyoruz; fakat arap aşiretlerini tenkil hareketleri sırasında örtaya çıkmaktadır. Elimizde en eski kayıt 1699 Aralık ayına aittir¹⁴¹. 1699 yılında Birecik'te başlayan inşaat sonunda 25 kalite ve sandal, 5 piyade, kayığı, 8 açuk-ı Tuna, 60 kıta muhtelif ebadda fırkate yapıldı. Hepsinin toplamı 98 idi. Bunlar Osman Ağa-zade Abdurrahman ağa adında bir zatın nezareti altında inşa edilmişti¹⁴². Bu inşaat 300 iş gününde ikmal edilmişti¹⁴³. Fakat inşa için icab eden malzeme uzak yerlerden geldiğinden inşaat ve işçi ücretleri verilen tahsisatı aşmıştı¹⁴⁴. Daltaban Mustafa Paşa emrinde ilk tâyin edilmiş kimse Şat kaptanı olmak üzere harekete iştirak eden Aşçı Mehmed paşadır¹⁴⁵. Aşçı Mehmed Paşa bu mevkie, Tuna kaptanlığından getirilmişti^{145a}. Buraya tâyin edilmesindeki en önemli sebep, nehir filosunun sevk ve idaresinde geniş bilgisinden istifade içindi¹⁴⁶.

Aşçı Mehmed Paşa bir müddet sonra Basra beylerbeyliğini idareye memur edilmişti. Basra limanında emniyetin bulunmamasından buraya mal nakleden hind tüccarları getirdikleri emtiayı İran limanlarına nakletmekte idiler. Aşçı Mehmed Paşa idareyi ele alınca, az zamanda tekrar eski nizamı tesis ederek, hind emtiasının doğrudan doğruya Basra limanına gelmesini temin etti. Ticareti canlandırmak hususunda gayret sarfeden Mehmed Paşa, aynı zamanda Bahreyn'i de yeniden Osmanlı idaresine almayı tasar-

¹⁴⁰ Silâhdar Mehmed Ağa, *Aynı eser*, 289 a-b.

¹⁴¹ MAD ts., nu. 5433, s. 2.

¹⁴² Tayini 1699'a tesadüf etmektedir (MAD , nu. 5433, s. 2; MD nu. CXI, s. 239).

¹⁴³ Bu zatın defterine göre bir fırkate 1771 esedi kuruşa olmuştu. Halbuki İstanbul tersanesinde 1255 kuruşa mal oluyordu (MAD, ts. nu. 5433, s. 14/1 22).

¹⁴⁴ MAD ts. nu. 5433, s. 18.

¹⁴⁵ 92.370 kuruş tahsisata mukabil her türlü masraflar gemileri idare edenlerin ücretleri ile birlikte 106.586.5 kuruşa varmıştı. bu işe mübaşir tayin olunan Abdurrahman Ağa'ya 14.216.5 kuruş ödenmesi için 10 Kasım 1117 de ferman verildi (MAD ts. 5473. s. 21-22).

^{145a} Onun seleflerinden Ali Paşa'nın idaresindeki Tuna donanması veya ince donanma II. Viyana seferi akabinde Avusturyalılara karşı daima galebe çalmıştı (Graf Marsigli, *Osmanlı İmparatorluğunun zuhur ve terakkisinden inhitatı zamanına kadar askeri vaziyeti*, çevr. Nazmi, Ankara 1934, s. 271 v. dd.

¹⁴⁶ MD nu. CXI, s. 342.

lıyordu ¹⁴⁷. Bu son tasarı hakkında başka bilgimiz yoktur ¹⁴⁸. Bu makamın merkezi Basra idi. Şat kaptanlığına tâyin edilecek şahıslar Bağdad valilerin tarafından tasvib ediliyordu. XVIII. asırda bu mevkie şuşahıslar tâyin edilmişlerdi : 11 Haziran 1755 de İbrahim Paşa, 26 Haziran 1759 da Ahmed Paşa, 17 Haziran 1760 da Ahmed Paşa'nın oğlu Mustafa tâyin olunmuşlardı. Fakat sonuncu zat bu görev de başarı gösteremediğinden azledilip yerine Aşçı-zâde Mehmed Paşa'nın torunu Salih 28 Ocak 1764 de tâyin edildi ¹⁴⁹.

V. Buharlı gemi işletilmesi

Reisleri George Baldwin olan bazı İngiliz tâcirleri daha 1784 de Akdeniz ve Süveyş berzahı yolu ile Hindistan'a varacak olan yeni bir yolun imkânını görmüşlerdi. Fakat İngilizler tarafından bu tasarı 1830 yılına kadar ciddiye alınmadı. Bu tarihte, doğu ticaretinden azami şekilde istifade için Hindistan'a en kısa zamanda varacak yolu tespit için bir komite teşkil edildi. Palmerston Süveyş'de bir kanal inşası projesine, orasının ikinci bir Boğazlar mes'alesi teşkil edeceği endişesile muhalefet ederek, onun yerine Süveyş berzahını kat eden bir demir yolu inşasına tarafdar olmuştu. Fikrine göre bu inşaat daha ucuza mal olacaktı. Palmerston Dicle ve Fırat yolu ile yapılacak bir nakliyat şebekesi planına mütemayildi. 1833 den sonra bu proje kuvvet kazanmaya başladı ¹⁵⁰. Palmerston bu vesile ile Osmanlı devleti ile daha sıkı münasebet tesis ederek Rusya'ya karşı imparatorlukta menfaatlerini kolaylıkla müdafaa etmek imkânına sâhib olacağını umuyordu. Zira Osmanlı devleti İngiltere'nin refahında önemli bir faktör teşkil ediyordu ¹⁵¹. 1830 Haziran ayından 1831 Haziran ayına kadar Chesney, Fırat nehri yolu ile Basra körfezini tetkik etti. Bu tetkiklerin sonucunda Fırat neh-

ri üzerinde buharlı gemi işleyebileceğini iddia etti. 1834 de Chesney, İskenderun limanından buharlı iki gemiyi nakle teşebbüs etti. Deve sırtında taşınan gemi parçaları Birecik'te monte edildi. Bu iki gemiye her iki nehrin ismi verilmişti ¹⁵². İngiliz hükümeti Bâb-ı Âliden bu hususta müsaade edildiğine dair evvelden ferman istemişti. Gemiler Parçalar halinde ve deve sırtında olmak üzere 28 Ağustos 1835 de Birecik iskelesine nakledilmişlerdi. İngiliz elçisi 28 Ağustos 1835 (20 Cemaziyü'l-evvel 1251) tarihli mektubla zikredilen gemilerin seyri sırasında nehrin her iki sahilinde oturan aşiretlere hitaben buyuruldu yazılmasını ve onların bu hususta haberdar edilerek ikaz edilmelerini istirham etti ¹⁵³. Bunun için icab eden araba ve insan yardımı yapmasına dair Birecik mütesellimine emir verildi ¹⁵⁴. Fırat nehri üzerinde aşağı ve yukarı yönlerde olmak üzere gemi işleyebileceğini isbat için Chesney deneme seferine aynı yılda başladı ¹⁵⁵. Basra ile Birecik arasında bu nehir için inşa edilmiş olan gemilerle yapılacak olan nakliyat, Birecik ile İskenderun arasında inşa edilecek demiryolu ile Akdeniz'e ulaştırılacaktı ¹⁵⁶. Kat'i araştırma 1835 yılında başladı. Onu takip eden üç yıl içinde Basra körfezinin sahilinde bulunan Buşir limanına doğru yavaş yavaş ilerlemeye başladı. Tigris (Dicle) isimli olan gemi Ane'nin kuzeyinde battı ¹⁵⁷ Chesney 1837 de Buşir'e vardı. Aynı şekilde Dicle nehri üzerinde de keşif seyahatı yapıldı. Buna teşebbüs eden Euphrates (Fırat) isimli geminin kaptanı H. B. Lynch idi. Bu zat araştırmaları bitirdikten sonra (1837-1839) Bağdad'da Dicle üzerinde nakliyatta bulunan bir şirket kurdu. 1840 yılının ortalarında Lynch, Fırat nehri üzerinde işletilmiş olan Fırat ve diğer gemiyi Hindistan kumpanyasından satın aldı. Ches-

¹⁵² Zeki Salah, *Mesopotamia (Iraq), 1600-1914*, Bağdad 1957, s. 150-155.

¹⁵³ Başbakanlık Arşivi *Hatt-ı Humâgunlar* ts., nu. 22357 A.

¹⁵⁴ *Hatt-ı Humâgunlar* ts., nu. 20177 «26 Şevval 1251=16 Şubat 1836».

¹⁵⁵ W. D. Andrew, *Aynı eser*, s. 35, 42-43.

¹⁵⁶ 1841 yılı baharında Fırat nehri üzerinde iki İngiliz buharlı gemisi tecrübe seferine başlayarak Balis'e kadar gelebilmişti. Gemiler o sırada Mehmed Ali Paşa ile Osmanlılar arasındaki muharebe dolayısıyla yılın büyük bir kısmını orada geçirmek zorunda kalmışlardı (W. D. Andrew, *Aynı eser*, 44,45).

¹⁵⁷ Moltke, 1838 Nisan ayında Birecik'i ziyaret ettiğinde, Chesney'in nehrin sağ tarafında inşa ettirdiği evlerin kalıntılarını tesadüf etmişti. O yerin sakinleri bu teşebbüsten bahsetmekte idiler (*Türkiyedeki durum ve olaylar üzerine mektuplar*, İstanbul 1960, 176).

¹⁴⁷ A-NŞT-(1114).

¹⁴⁸ Ancak Evâhır-ı Cemaziyü'l-evvel 1114 tarihli bir *Mühimme* kaydından Şat kaptanı [Aşçı] Mehmed [paşa] in tenkid edildiğini görüyoruz. Bu hükme göre büyük masraflarla inşa edilmiş donanmanın atâlet ve ihmal sebebiyle iş görmediği bildirilerek bu hususta daha aktif olması lâzım geldiği kendisine hatırlatılıyordu (MD nu. CXII, s. 358).

¹⁴⁹ Başbakanlık Arşivi, Tahvil defteri nu. XVI, s. 240.

¹⁵⁰ Frank Edgar Bailey, *British policy and the Turkish reform movement, A study in Anglo-Turkish relation, 1826-1853*. Cambridge, Harvard Univ. press, 1942, s. 65-67.

¹⁵¹ Frank Edgar Bailey, *Aynı eser*, s. 67.

ney ve Lync'ih naraştırmalarına, 1847 den 1863'e kadar Hindistan bahriyesine bağlı Felix Jones tarafından devam edildi. Bu zat 1855'de Buşir'de ikamete memur edilince, bu işe 1862 yılına kadar devam etti¹⁵⁸.

Buharlı iki gemi ticari maksatlar için 1840 da işletilmeye başlanmıştır. 1861 de İngiliz salâhiyetlileri, Fırat ve Dicle buharlı gemi nakliyat şirketlerini kurdular. Bu tarihte yeni gemiler eskilerin yerini aldı; bunlar yeni açılmış olan Süveyş kanalı yolu ile geldiler. 1834 de verilen ilk fermanla yalnız Fırat ismi zikredilmişti. Dicle'nin Fırat ile beraber zikredilmesi, 2 nisan 1846 tarihli olup Sadrazam'dan Bağdad valisine yazılan bir emir-name de vâki olmuştur¹⁵⁹.

Bütün bu faaliyetler, Fırat nehri yolu ile Hindistan'a en kısa şekilde varmanın mümkün olduğunu ispat etmek için yapılmış iken sonuç umulduğu gibi olmamıştı. Bunda İngilizlerin Irak'ta olan ilgilerinin stratejik olmasının da rolü vardır. Ekonomik ilgileri orada hiç bir zaman, bu hususta üste çıkmadı. Bunu aynı şekilde 1857 de ortaya atılan Fırat demiryolu projesinin akibetinde de görüyoruz¹⁶⁰.

158 Zaki Saleh, *Aynı eser*, 155-156.

159 Zaki Saleh, *Aynı eser*, 159-161.

160 Zaki Saleh, *Aynı eser*, 163.