

## OSMANLI DEVLETİ'NDE FIRAT VE DICLE NEHİRLERİNDE TAŞIMACILIK

Dr. Mehmet KARATAŞ\*

### ÖZET

*Bu makalede nehirlerden üç şekilde geçiş yapıldığı belirtildikten sonra Birecik Tersaneleri hakkında kısaca bilgi verildi. Özellikle Fırat ve Dicle üzerinden gemilerle yapılan ticarî nakliyat, zahire nakliyatı ve harp malzemesi nakliyatı ile ilgili bilgi verildikten sonra Nehir Taşımacılığının işleme tarzı anlatıldı.*

*Nehir filosundan içte meydana gelen karışıklıkları bastırmada istifade edildiği ifade edilip, Dicle ve Fırat Nehirleri üzerinden buharlı gemi işletilmesi ile ilgili çalışmalar yapıldığı hatta İngilizlerin 1861'de Buharlı Gemi Nakliyat Şirketi kurduğu belirtildi.*

*Anahtar kelimeler: Osmanlı Devleti, Fırat, Dicle, Tersane, Birecik.*

Tarihin her devresinde gerek ekonomik, gerekse sosyal ve askerî bakımdan yollar ve yolların emniyeti hep birinci derecede önemi haiz olmuştur. Zira orduların bir yerden bir yere sevki, merkezle diğer idarî birimler arasında haberleşmenin temini ve nihayet kervanlarla ticarî malların nakli en eski dönemlerden yakın devre kadar hayatî önem taşımıştır. Bu husus karadaki taşımacılıkta ve haberleşmede böyle olduğu gibi, dünyanın dörtte üçünü teşkil eden denizlerde ve ulaşım için tabii mecralar olan nehirlerde de aynı önemi haizdir. İnsan hayatının suya bağlı olduğu düşünülürse nehirlerin insan hayatındaki önemi daha iyi anlaşılır. Bunun içindir ki insanlar ek-

\* KSÜ Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Araştırma Görevlisi.

seriyetle bu su kaynaklarına yakın yerleri mesken edinmiş ve yeri geldiğinde kendisi için engel teşkil eden bu nehirlerden faydalanma yoluna gitmiştir.

Osmanlılarda ilk muntazam tersane Gelibolu tersanesidir. Bundan önce pek küçük olarak Karamürsel ve Edincik'de daha sonra İzmit'te ve Marmara sahillerinde bazı yerlerde tersaneler yapılmıştır. Yavuz İstanbul'da 1515'te ikinci büyük tersane yaptırmıştır. Zamanla ihtiyaç duyulduğunda uygun yerlerde birçok tersane yapılmış ve buralarda gemiler inşa edilerek donanma güçlendirilmiştir. Süveyş tersanesi, Rusçuk tersanesi, Basra tersanesi, Samsun tersanesi, Birecik tersanesi vb.<sup>1</sup>

Osmanlı devletinde nehirlerden geçişin üç şekilde yapıldığı görülmektedir: 1- Devrin ileri gelenleri tarafından vakfedilmiş kayıklar aracılığıyla halkın parasız olarak geçirilmesi, 2- Bazı yerlerde sancak beyi ve diğer memurlar için bir nevi gelir temin maksadıyla halkı ücret karşılığında geçirme, 3- Fırat ve Tuna gibi büyük nehirlerde hükümetin kurduğu ve çoğunlukla askerî gaye için kullanılan nehir donanmaları ile nakliyat.<sup>2</sup> Bu makalede Osmanlılar döneminde Fırat ve Dicle üzerindeki taşımacılık üzerinde durulacaktır.

### 1- Birecik Tersanesi

Osmanlılar XVI. asrın son yarısında Basra ve havalisini muhafaza etmek için Birecik'te küçük bir terhane kurarak burada bazı gemiler yaptırdıkları gibi daha sonraları yani XVIII. asır ortalarına doğru yine burada Fırat nehri için hafif bir filo vucuda getirmişlerdir.<sup>3</sup> Buna dair elimizdeki en eski vesika 11 Şubat 1560 tarihini taşımaktadır. Bu tarihleri taşıyan hükümlerin birincisinde, Birecikte gemi yaptırılarak Basra'ya gönderilmesi emredilmekte idi. 17 Temmuz 1560 tarihli hükme göre, Basra mühimmatı için talep edilen keresteler 60 adet nehir gemisi ile Fırat üzerinden nakledilmekte olup taşkın zamanında da İsa nehrinden geçip, Bağdat'a, oradan da Dicle üzerinden Basra'ya gönderilmiştir. Fırat nehrinin Birecik'te genişlemiş olması gemi inşaatına uygun bir zemin oluşturuyordu. İnşa edilen gemilerin yağmur ve güneşten muhafazasına dikkat ediliyordu. Gemiler kullanılmadıkları zaman bile hazır durumda bekletilmekte ve devamlı olarak bakım altında bulundurulmakta idi. İnşa edilen gemilerin kullanılmaları için reis, dümenci, kürekçi vb. için gerekli masraf Halep vilayeti hazinesinden ödeniyordu.<sup>4</sup>

Birecik, gemi inşası için lüzumlu çivi ve kereste malzemelerinin bulunduğu bölgelere yakın olduğundan Süveyş tersanesinde olduğu gibi, İstanbul'dan malzeme gönderilmesine ihtiyaç kalmıyordu. Kereste Maraş, Malatya, Besni, Antep, Kahta ve civarındaki ormanlardan temin ediliyor, kesildikten sonra at, deve, öküz ve katır gibi hayvanlara ve arabalara yüklenerek Birecik'e naklediliyordu. Demir ise Adana eyaletinden develerle getiriliyordu. Gemi inşası ile meşgul olacak mimar, marangoz gibi teknik elemanlar ise İstanbul'dan gönderiliyordu.<sup>5</sup> Fırat nehrinde suların, yazın azalması, diğer mevsimlerde taşması gibi durumlarda normalin çok üstüne çıkması,

<sup>1</sup> Geniş bilgi için bk. İdris BOSTAN, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Amire*, Ankara 1992, s.14-24.

<sup>2</sup> Cengiz ORHUNLU, *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, (Derleyen: Salih Özbaran), İzmir 1984, s. 105; Yücel Özkaya, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı Kurumları ve Osmanlı Toplum Yaşantısı*, Ankara 1985, s. 88.

<sup>3</sup> İsmail Hakkı UZUNÇARŞILI, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Ankara 1988, s. 404.

<sup>4</sup> ORHUNLU, a.g.e., s. 117,118; ÖZKAYA, a.g.e., s. 89.

<sup>5</sup> BOSTAN, a.g.e., s.22.

Birecik'te gemi yapımını tehlikeli bir duruma sokuyordu. Böyle zamanlarda, gemi keresteleri Birecik'ten nehir yoluyla Basra'ya gönderiliyordu. Bu nakil işinde, o zaman çok kıymetli olan kerestelerin yerlerine salimen varması için her mahallin kadısına ve idare amirine sıkı hükümler gönderiliyordu.<sup>6</sup>

## 2- Nehir Taşımacılığının İşleme Tarzı

Nehirlerde işleyen gemiler, askeri maksat güdülerek inşa edilen gemiler ile özel olarak tüccar emtiası ve zahire nakli için inşa edilmiş ve hususi ellerde olan reaya gemilerinden ibaretti. İhtiyaç duyulduğunda duruma göre gemi inşa edilirdi. Yapılan gemi miktarı 5-6'dan başlayarak 150-200'e kadar yükselirdi. Çok sayıda inşa edilmeleri muhâbebe zamanlarına rastlamaktadır. Yaz mevsimlerinde nakliyat yapılmazdı, çünkü anılan nehirlerin suları azalmakta idi. Nakliyat yaz aylarında yapılsa bile çok az eşya yüklenirdi. Nakliyatı engelleyen diğer bir husus da ilkbaharda fazla yağmurlar yüzünden meydana gelen fezeyan hali idi. Yağmur yüzünden nehir arkları taş, toprak ve kumlarla dolmakta, bu durum da nakliyatı güçleştirmekte idi. Bu mahzuru ortadan kaldırmak için yılda bir defa nehrin en çok yığıntı yapmış olduğu yerlerde temizlik yapılarak, yataklar düzeltilmekte idi. Bazı kimseler bu işle görevlendirilmişlerdi. Bağdat nahiyelerindeki arkların temizlenmesi için her yıl 900 kişi kırkar gün çalışmak zorunda idi.

Söz konusu nehirlerin sahillerinde yaşayan bazı Arap aşiretleri de nakliyatı engelleyen sebeplerden birini oluşturuyordu. Bunlar, bölgelerinden akan nehirler üzerindeki gemi kafilelerini yağmalamakta idiler. Bir kısmı da karışıklık çıkararak, nakliyatın işleme için gereken emniyeti ortadan kaldırıyorlardı. Gemi kafilelerinin yağmalanmalarına karşı nehrin her iki yakasında o bölgelerdeki idare amirlerine bu hususa dikkat etmeleri ve koruma kuvveti çıkarmaları için talimat verilmekte idi. Mesela; 1724 yılının aralık ayında Birecik'ten Rıdvaniye'ye nakledilecek siyah barut ve diğer cephanenin muhafazası için her gemi içine münasip miktarda tüfekçi konduğu gibi, nehrin sağ tarafının Halep beylerbeyi Ali Paşa tarafından tayin edilmiş olan suvariler, sol tarafının da aşiret beyleri tarafından muhafaza edilmesi için emirler verilmişti. Bağdat civarında Fırat ile Dicle, İsa nehri vasıtasıyla birleşmekte idi. Suların gidiş gelişine uygun olduğu zamanlar bu nakliyat 15-16 gün sürmekte idi. Silahtar Mehmet Ağa önceden zikredilmiş Rıdvaniye iskelesinin Bağdat'a uzaklığının 6 saat geçtiğini kaydetmektedir. Nakliyatın istenen zamanda yapılabilmesi için suların normal seviyeye yükseldiği zamanlar bekleniyordu.

Anılan nehirde geçen malzemeyi yağmalayan Hamdül-Abbas isimli Arap aşireti, nakliyatı en çok engelleyen aşiretlerden biriydi. Deyr'den iki konak aşağı Şab köyü civarında Cahş ve Ukayrat aşiretleri hucum ettiği gibi, Cezire tarafından da Cibur aşireti nehrin her iki tarafından gelen 38 adet kereste gemisi üzerine saldırmıştı. Hücüm gününün akşamına doğru Cezire tarafından gelen leventler ve gemi mürettebatı bunlar ile dövüştükten sonra kafilenin 8 adet gemi ve keresteleri elden çıkmıştı. Ane'den yukarıda bulunan Salihîye'ye, oradan Arasa adlı yere gelinceye kadar her iki taraftan başka Arap aşiretleri saldırarak, kalan gemileri de zabt etmek istemişlerdi. Bu mücadele sonunda da 6 adet gemiyi ve üzerlerinde keresteleriyle birlikte 4 gemiyi ele geçirmişlerdi. Maraş beylerbeyinin tayin etmiş olduğu 99 kişi bu mücadelede maktul düşmüştü. Kereste ve eşyayı geri almaya, suçluları cezalandırmaya Rakka beylerbeyi Ali Paşa memur edilmişti.

<sup>6</sup> ORHUNLU, a.g.e., s. 117,118; ÖZKAYA, a.g.e., s. 89.

Anlatılan bu olay, adı geçen nehirler üzerinde nakliyatın ne zor şartlar altında yapıldığını göstermektedir. Bundan dolayı kereste ve diğer malzeme nakliyatında gemilerin bu durumlara düşmemesi için, gemilere muhâfız kuvvet konmakta, gemilerin geçiş sırasında nehrin her iki kıyısının muhafazasına dikkat edilmekte idi. Nakliyat muhârebe zamanlarında alınan tedbirler ona göre suratlı ve cezri olmaktadır. İran ile yapılan muhârebeler dolayısıyla bu hususta elimizde birçok örnek vardır. 3000'den fazla gemi ile peksimet keleklerinin Birecik'ten Rıdvaniye'ye sevk edilmesi için Fırat nehrinin her iki tarafı kuşatılarak, tedbir alınmıştı; bunun için civar yerlerden asker celbedildiği gibi bazı aşiretler de bu işe memur edilmişti.<sup>7</sup>

### 2.1. Ticari Nakliyat

Tacirler mallarını Halep'ten Birecik'e kervanlarla göndermekte, oradan da gemilerle Bağdat'a sevk etmekteydiler. Birecik emini mallardan gümrük resmi almakta idi. Doğudan Kızıldeniz yolu ile Süveys'e, oradan Kahire ve İskenderiye'ye getirilerek Akdeniz'e; Basra'dan nehir yolu ile veya kervan vasıtasıyla Halep'e nakledilen emtia, oralardan devletin diğer kısımlarına naklediliyordu. Bu ticaret yolları ortaçağdaki rolüne, Osmanlılar zamanında da devam etti. Akdeniz limanlarından İskenderiye ile İskenderun arasındaki Trablus doğu mallarının Avrupa'ya intikal ettirildiği diğer büyük bir merkez idi. Hindistan'dan nehir ve kervan yolları ile gelen ipek, baharat ve diğer maddeler Akdeniz limanlarına buradan ihraç edilmekte idi. Trablus-Şam ile Halep arasında Avrupalı tüccarlar daima gidip gelmekte idiler. Halep ve Şam arasında bulunan yerlerde dolaşan Ebu Riş oğlu, tacirler için bazen tehlike arz ediyordu.

Basra ise Hint ticaretinin Osmanlı ülkelerine nakledildiği bir limandı. Fırat üzerindeki nakliyatın da diğer ucunu teşkil ediyordu. Basra ile Hindistan arasında birçok tacir gemileri işliyordu. 5 Mayıs 1566 yılına ait bir hükümde bu trafiğin oldukça serbest işlediği, Portekizlilerin müdâhele edemedikleri açık olarak anlatılmaktadır. Basra ve Erzurum arasındaki ticaret yolu Luristan arazisinden geçmekteydi. Dicle nehri üzerinde ve Diyarbekir'den itibaren kelekler vasıtasıyla çeşitli emtia nakledilmekte idi. Diyarbekir'den Musul'a, oradan Bağdat'a kadar keleklerle yapılan çeşitli emtia nakliyatı, kanun dışı hareketlerle zaman zaman engellenebiliyordu.<sup>8</sup>

### 2.2. Zahire Nakliyatı

Osmanlı devletinde her kazada üretilen hububatın o kaza içinde sarfedilmesi, prensip olarak kabul edilmişti. Fakat civar alanlarda yetiştirilen hububatın kafi gelmediği bölgelere ve şehirlere (İstanbul, Edirne, Mekke ve Medine gibi) hububata daima ihtiyacı olan adalara, stratejik durumları dolayısıyla daima tüketici durumda olan hudud boylarına; uzun kış aylarının da etkisiyle, devletin diğer üretici bölgelerinden hükümetin müsaadesiyle hububat nakli gerekiyordu. XVI. asır sonlarında İran ile yapılan muhârebeler, ordu ihtiyacı ve huduttaki kaleler için nehir yolu ile geniş ölçüde hububat naklini gerektiriyordu. Sınırdaki kalelerin ihtiyacı olan hububat esasen her yıl gönderilmekte idi. Bağdat, Basra ve civarındaki köyler daima hububat tüketen merkezlerdendi. İsmi geçen yerlerde buğday, arpa gibi zahire ihtiyacını yetiştirmek güç olduğu için, Rakka, Diyarbekir ve Musul taraflarından satın alınarak nehir yolu ile bu yerlere ulaştırılıyordu. Birecik, Fırat nehrinden gönderilen za-

<sup>7</sup> ORHUNLU, *a.g.e.*, s. 125-127.

<sup>8</sup> *a.g.e.*, s. 127, 128.

hire nakliyatının başlangıç noktası idi. Hububat gönderen yerler Halep eyâleti ile Birecik ve havalisi, Nusaybin, Diyarbakir eyâlet dahilinde bulunan ziraat bölgeleri idi. Bu nakil işinden önce, talep edilen zahire miktarının nereye ve ne miktarda gönderileceği hususunda bir ihtiyaç listesi defter halinde İstanbul'a gönderilir, oradan da üretim merkezlerine, gönderecekleri yer ve miktar belirtilerek ayrı ayrı hükümler yollanırdı. İşte bu gibi talimat ile, Dicle üzerinde de Hısn Keyfa kazasından kelekler ile Bağdat'a zahire naklediliyordu. Her tüketici bölgeye, nereden zahire nakledileceği evvelce belirlenmiş ve herhangi bir istek durumunda, bu husus aksaından tatbik edilmekte idi. Diyarbakir eyâleti Basra ve civarının hububatını temin eden bir anbardı. Basra eyâletindeki kalelerin zahire ve mühimmat durumunun yeterli olmasına, hatta fazla olmasına, İran'a karşı ihtiyatlı olmak bakımından dikkat edilirdi. Bağdat ve Basra eyâletlerinden birisi zahire sıkıntısı çekerse, zahiresi fazla olan, yeni nakliyat yapılabancaya kadar, sıkıntı çeken eyâlete fazlasını göndermekte idi. 1568'de Basra'daki buğday sıkıntısı, üretim merkezlerine yapılmış olan sipariş gelinceye kadar Bağdat'tan gönderilen buğdayla muvakkaten giderilmişti. Zahire naklinden evvel, bunları nakledecek vasıtaların hazırlanması emrediliyordu. Bu hazırlık bazen oldukça büyük sayıda gemi inşaatına sebep oluyordu.

Sıcak bir yer olmasından dolayı Basra'da zahirenin üç aydan fazla korunması mümkün olmuyordu. Bu durum, büyük zahire stokları yapılmasına engel teşkil ediyordu. Buğday ve arpa stoku yapılmayan yerlerde pirinç ve hurma stoku yapılması tavsiye ediliyordu. Zahire, üretim bölgelerinden kira develeri ile Birecik'e taşınıyordu. Her deve 20 kile zahire taşımakta idi. Nehir gemilerine ise 15 mud miktarda zahire yükleniyordu. Bu nakliyat yaz ayları içinde en düşük dereceye varıyordu. Aynı zamanda suyun azlığı sebebiyle gemilere az zahire yükleniyordu.<sup>9</sup>

### 2.3. Harp Malzemesi Nakliyatı

Bu malzemeden kastedilen, başta devrin en önemli harp malzemesi olan baruttur. 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 mevkiide ihtiyacı karşılamak için barut imalehanesi vardı. Fırat ve Dicle nehirlerinin geçtiği yerlerde Erciş, Ahlat, Bağdat ve Halep'te barut kârhaneleri bulunuyordu. Bunların içinde en büyük Bağdat'taki imalathanelerdi. Barut Halep civarındaki Ebu Riş gibi Arap aşiretlerinden tedarik edilen develerle Trablus'a naklediliyordu. Fazla üretildiği zaman, bunları nakle deve yetmediği için kalan miktar mahzenlerde depo ediliyordu; zamanla ihtiyaç gösteren yerlere naklediliyordu. 1605 yılında Bağdat'ta Trablus'a nakledilecek 400 kantar barut için 100 deve lazım oldu. Bir kantarın ağırlığı tüccar arasında 40 vukiyye olduğuna göre taşınan miktar 19.200 vukiyye tutmaktaydı. Bağdat barut imalathanelerinde kullanılan odun, dışardan gemilerle getiriliyordu. Bu nakliyat için özel gemiler inşa ettiriliyordu. Odunlar Şehr-i Zor'a bağlı olan Bacran (?) sancağından sağlanıyordu. Aynı eyâlete bağlı bulunan Haris sancağı da bu odunun ihraç edildiği diğer bir bölge idi. 1566 yılında 200 kelek; ardiç odunu, top yapımında gerekli olan toprak, demir, tel ve kalayı Diyarbakir'den itibaren Dicle üzerinden nakletmişti. Bu gibi nakliyat Diyarbakir ve Şehr-Zor beylerbeyinin yakından ilgilenmelerini gerektiren hususlardandı. 1566 yılında top dökümü, kalıp yapmak için kullanılan toprak Hısn Keyfa'dan Bağdat'a Dicle üzerinden gönderilmişti.

<sup>9</sup> Aynı eser, s. 128, 129, 131.

Bu toprak, 5 adet kelek içine ve ayrıca 2 kantar demir tel, 8 kantar kalay koymak suretiyle nakledilmişti. Keza Basra'daki kârhanedeki top kalıbı için gerekli toprak, Hısn Keyfa'dan gönderiliyordu.

Halep şehri ve eyâletinde birçok barut imalathanesi bulunmaktaydı. Buna Maraş'takileri de eklememiz gerekir. Kıbrıs seferi sırasında ordunun barut ihtiyacı anılan yerlerdeki imalathanelerden sağlanmıştı. Bu hususta Trablus limanı, bir mübadele rolü oynamakta idi. Bağdat'tan bu sefer için barut gönderilmişti. Barutun nakli ya develer ya da nehir yolundan nakledilirdi. 1566 yılında 10 gemi, bakır yüklü olarak Halep'ten gönderildi. Barutun nehir yoluyla nakli, bu maddenin sudan etkilenerek bozulmasına sebep olabileceği ihtimalinden, genellikle karadan develer ile yapılmaktaydı.

Basra ve Bağdat tarafına lazım olan savaş malzemelerinden bakır, nehir yolundan nakledilirdi. Bağdat ve Basra tarafına bakır ve kurşun daima Halep'ten develerle Birecik'e, oradan da nehir gemileriyle Basra ve Bağdat'a gönderilmekte idi.<sup>10</sup>

### 3- Nehir Filosunun İç Siyasetle İlgili Olarak Kullanılması

Osmanlı Devletinin 1534 yılında aldığı Bağdat ve 1546'da hâkim olduğu Basra civarlarında bulunan Arap aşiretleri devlet içinde daimi huzursuzluk teşkil etmişlerdi. Vesikalarda Cezayir Arapları olarak isimlendirilen bu aşiretler hakkında fazla bilgimiz yoktur. Çoğunluğu Şii mezhebine bağlı olan Cezayir Araplarının varlıklarını ve yayıldıkları alanları, bu konuda derli toplu kaynak olmadığından ancak meydana getirdikleri isyanlardan çıkarabiliyoruz. Fırat ve Dicle nehirleri ve birleşmelerinden oluşan Şat nehrine dökülen nehirciklerin meydana getirdikleri yüzlerce adacıkta oturmaktaydılar. Cezayir, Basra eyâletinin sınırları içine girmekte idi. Eyâlet içinde çıkan karışıklıklar daima bu bölgeden kaynaklanmıştı. Burada oturan Arap aşiretleri bazen Basra'yı kuşatacak kadar ileri gitmişlerdi. Bu gibi hallerde Bağdat'tan yardım göndermek gereği dahi duyulmuştu. Hatta söz konusu Arapların çıkardığı isyanları bastırmak, oraları sükûnete kavuşturmak için yapılan harekât bir sefer mahiyetini almakta idi. XVI. asırda bu hareketleri görmek mümkündür. Böyle bir hareket icrasında Bağdat beylerbeyi, Musul beylerbeyinin desteğine sahip oluyordu. Zira, Cezayir Araplarının sınır bölgelerinde olduğu dikkate alınır, İran'ın müdâhelesine meydan vermeden, çıkarılan karışıklığı bastırmak gerektiği anlaşılır. Cezayir denilen bölge 200 kadar küçük nehir ayağının çevrelediği ve araziye adacıklar halinde ayırdığı yer olup içinde bulunan köy ve kalelerin etrafı su ile çevriliydi. Karadan zabt etmek imkânsız olduğundan uzun süre dayanabiliyorlardı. Oralara ancak küçük gemilerle nüfuz etmek mümkündü. 1565 yılında çıkan karışıklık için Birecik'ten 500, Bağdat'tan 200 adet nehir gemisi içinde top v.b. mühimmat, aynı zamanda cenkçi olduğu halde gönderilerek bölgenin yatıştırılması mümkün olabilmişti.<sup>11</sup>

Emniyeti aksatan diğer bir husus da, Fırat nehri kenarında dolaşp, gerek nehir ve gerekse kara trafiğini sekteye uğratan Arap aşiretleri idi. Bunlara karşı muhafaza emniyet kuvveti olarak daima 10 kıta kadar gemi bulunmakta idi. XVI. yüzyılda, bugünkü Suriye ve Irak hududlarının birleştiği yerlerde faaliyette bulunan aşiretlere karşı Aryan oğlu, nehir den ve karadan gidip gelenlerin emniyetini temin için görevli kılınmıştı.<sup>12</sup> XVII. yüzyıl

<sup>10</sup> a.g.e., s. 131-133.

<sup>11</sup> Mehmet KARATAŞ, *Nazmî-Zâde Murtaza'nın Gülşen-i Hulefa'sının Tenkitli Transkripsiyonu*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum 2001, s.264-266; Kâtip ÇELEBİ, *Tuhfetü'l-Kibar Fi-Esfâri'l-Bihar*, (Yay. Haz. Orhan Şaik GÖKYAY), İstanbul 1973, s.122-125.

<sup>12</sup> Kâtip ÇELEBİ, a.g.e., s.123.

sonlarında Osmanlı Devleti'nin batıda 16 yıl süren muhârebelerle meşgul olması doğudaki topraklarını ve sınırlar bölgesini ihmal etmesine sebep olmuştu. Bu yüzden devletin 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 yılında zabtedilmişti. Bu zat Dicle'nin doğusunda İran nüfuzuna dahil bataklik bir bölge olan Huveyze hâkimi Ferecullah ile mücadele halinde idi. Bu bölgeyi tekrar Osmanlı hâkimiyetine almak için Bağdat valisi Dalbatan Mustafa Paşa idaresinde olmak üzere 1700 yılında bir sefer düzenlendi. Bu seferde nehir filosundan büyük ölçüde istifade edildi. Bu önemli meseleyi halletmek için Rakka'da bile nehir gemileri yapıldı. Sefer başarı ile sonuçlandıktan sonra Fırat nehri üzerinde icra edilen bir harekâta da nehir filosunun büyük yardım ve desteği görüldü.<sup>13</sup>

1701 yılında, 30 yıldan beri nehir yataklarına dikkat edilmediği için, Fırat nehrinde Mahiyye kasabasına 4 saat mesafede ve batı tarafında Ziyab ismi ile anılan bir kol meydana geldi. Bu kol Haske nahiyesi harkı üzerinde büyük bir şiddetle akmakta idi. Akıntının şiddetli olması yüzünden Bağdat valilerinin bent ve set işleriyle ilgilenmemeleri yüzünden Fırat'ın suyu azalmakta, Ziyab'ın suyu çoğalmakta idi. Suların kapladığı yerlerde çöküntüler meydana gelerek, büyükçe bir göl oluşmuştu. Tüccar gemileri Fırat üzerinde işleyememe durumuna düşmüşlerdi. Öte yandan bu su diğer taraftan mecrasına akmakta, nehrin artık akmadığı yerlerdeki topraklar ziraat bakımından büyük zararlara uğramakta idi. Bu sakıncayı ortadan kaldırmak için Bağdat valisi Dalbatan Mustafa Paşa tarafından bir sefer tertip edildi. Bu seferle ilgili Mustafa Paşa'ya gönderilen Hatt-ı Humâyunda, Kütahya Muhâfızı Abdi Paşa, Diyarbekir Muhâfızı Yusuf Paşa, Şehr-i Zor Muhâfızı Yusuf Paşa ve Musul Muhâfızı İbrahim Paşa bütün kapı halkı ve eyâletleri askerleriyle, yine Şehr-i Zor'a tabi Köy Paşası Ali Paşa ve Bağdat muhâfazasında olan kul kethudası Dergah-ı Ali yeniçerileriyle beraber Mustafa Paşa'nın serdarlığında bu sefere memur edilmişlerdir. Nehri her taraftan eski yerine akıtmak için gerekecek inşaatta kullanılmak üzere mimar, marangoz ve inşaat malzemesi getirildiği gibi çalıştırılmak üzere 40.000'den fazla insan toplanmıştı. Etrafta oturan halktan da yararlanılmıştı. Sonunda, nehir 30 Ocak 1702'de mecrasına sevk edildi. Bu faaliyet sırasında Şat kaptanının büyük yararlığı görüldü. Bu tarihlerde Fırat üzerindeki gemilere kaptan tayin edildiğini ve ünvanının Şat kaptanı olduğunu öğreniyoruz. Dalbatan Mustafa Paşa emrinde bu makama ilk tayin edilen kimse, Şat kaptanı olmak üzere harekete katılan Aşçı Mehmet Paşadır. Aşçı Mehmet Paşa bu mevkie, Tuna kaptanlığından getirilmişti. Tayindeki en önemli sebep, nehir filosunun sevk ve idaresinde geniş bilgisinden istifade idi.<sup>14</sup>

Aşçı Mehmet Paşa bir süre sonra Basra beylerbeyliğini idareye memur edilmişti. Hint tüccarları getirdikleri malları İran limanlarına nakletmekte idiler. Aşçı Mehmet Paşa idareyi ele alınca az zamanda yeniden eski düzeni kurdu. Hint emtiasının yeniden Basra limanına gelmesini sağladı. Şat kaptanlığının merkezi Basra idi. Kaptanlığa tayin edilecek kimseler Bağdat valilerince tasvib edilecekti.<sup>15</sup>

### 3- Fırat ve Dicle Nehrinde Buharlı Gemi İşletilmesi

Reisleri George Baldwin olan bazı İngiliz tacirleri daha 1784 yılında Akdeniz ve Süveyş berzahu yoluyla Hindistan'a varacak olan bir yolun imkânını görmüşlerdi. An-

<sup>13</sup> KARATAŞ, a.g.t., s. 409-441.

<sup>14</sup> a.g.e., s. 441-464.

<sup>15</sup> ORHUNLU, a.g.e., s. 133-136; Ziyab Nehrinin mecrasına akıtılmasından sonra bu sefer katılan asker namına gönderilen mahzar için bak. KARATAŞ, a.g.t., s. 457-460.

cak tasarını, İngilizler tarafından 1830 yılına kadar ciddiye alınmadı. Bu tarihte, doğu ticaretinden azami derecede istifade için, Hindistan'a en kısa zamanda varacak yolu tesbit için bir komite oluşturuldu. Palmerston, Süveyş'te bir kanal projesine, oranın ikinci bir boğazlar meselesi teşkil edeceği endişesiyle muhâlefet ederek onun yerine Süveyş berzahını kateden bir demir yolu yapımına taraftar olmuştu. Palmerston, Dicle ve Fırat yolu ile yapılacak bir nakliyat şebekesi planına yatkındı. 1833'ten sonra bu proje kuvvet kazanmaya başladı. Palmerston bu vesile ile Osmanlı Devleti ile daha sıkı münâsebet kurarak, Rusya'ya karşı Osmanlı Devleti'ndeki menfaatlarını kolaylıkla müdâfaa etmek imkânına sahip olacağını umuyordu. Zira Osmanlı Devleti İngiltere'nin refahında önemli bir faktör teşkil ediyordu. 1830 Haziranından 1831 Haziranına kadar Chesney, Fırat nehri yoluyla Basra körfezini inceledi. Bu incelemelerin sonunda Fırat nehri üzerinde buharlı gemi işleyebileceğini iddia etti. 1834'te Chesney, İskenderun limanından buharlı iki gemi nakle girişti. Deve sırtında taşınan gemi parçaları Birecik'te monte edildi. İki gemiye her iki nehrin adları verilmişti. İngiliz hükümeti Babıali'den bu hususta izin verildiğine dair önceden ferman istemişti. İngiliz elçisi, 28 Ağustos 1835 tarihli bir mektupla, belirtilen gemilerin seyri sırasında nehrin her iki yakasında oturan aşiretlere hitaben buyrultu yazılmasını ve kendileri bu hususta haberdar edilerek ikaz edilmelerini istirham etti. Bunun için gereken araba ve insan yardımı yapmasına dair Birecik mütesellimine emir verildi. Fırat nehri üzerinde aşağı ve yukarı yönlerde olmak üzere gemi işleyebileceğini ispat için Chesney deneme seferine aynı yılda başladı. Basra ile Birecik arasında bu nehir için inşa edilmiş gemilerle yapılacak nakliyat, Birecik ile İskenderun arasında inşa edilecek demir yolu ile Akdenize ulaştırılacaktı. Kesin araştırma 1835 yılında başladı. Sonraki üç yıl içinde Basra körfezinin sahilinde bulunan Buşir limanına doğru yavaş yavaş ilerlemeye başladı. Dicle adlı gemi Ane'nin kuzeyinde battı. Chesney 1837'de Buşir'e vardı. Aynı şekilde Dicle nehri üzerinde de keşif seyahatı yapıldı. Buna girişen Fırat isimli geminin kaptanı H.B. Lynch idi. Bu kişi araştırmalarını bitirdikten sonra Bağdat'a Dicle üzerinden nakliyat yapan bir şirket kurdu. 1840 yılının ortalarında Lncy, Fırat nehri üzerinde işletilmiş olan Fırat ve diğer gemiyi Hindistan kumpanyasından satın almıştı. Chesney ve Lynch'in araştırmalarına, 1847'den 1863'e kadar Hindistan bahriyesine bağlı Felix Jones tarafından devam edildi. Bu zat, 1855 yılında Buşir'de oturmaya memur edilince, bu işe 1862 yılına kadar devam etti.

Buharlı iki gemi ticari amaçlarla işletilmeye başlanmıştı. 1861 yılında İngiliz yetkililer, Fırat ve Dicle buharlı gemi nakliyat şirketlerini kurdular. Bu tarihle birlikte yeni gemiler eskilerin yerini aldı. Bunlar yeni açılmış Süveyş kanalı yoluyla gelenlerdi.

### Sonuç:

Bütün bu faaliyetler, Fırat nehri yoluyla Hindistan'a en kısa şekilde varmanın mümkün olduğunu göstermek için yapılmışken, sonuç umulduğu gibi çıkmamıştı. Bunda İngilizlerin Irak'a olan ilgilerinin stratejik olmasının da rolü bulunmaktaydı. Ekonomik ilgileri, orada hiçbir zaman üste çıkmadı. Bu sonucu, 1857'de ortaya atılan Fırat demiryolu projesinin akibetinde de görmekteyiz.<sup>16</sup>

İnsanlar yaratılışlarının gereği olarak devamlı içinde bulunduğu şartları kendi lehlerinde değerlendirmek için bir araştırma içinde olmuşlardır. Yukarıda ifade edildiği gibi gerek denizlerden, gerek nehirlerden, gerek düşmanlarından sakınmada, gerekse yaptığı ticarî alışverişlerinde zamanın şartlarını da göz önüne alarak istifade etmişlerdir.

<sup>16</sup> ORHUNLU, a.g.e., s. 136-138.