

DİCLE VE FIRAT NEHİRLERİNDE NAKLİYAT

NEJAT GÖYÜNÇ

*Vefatının 25.yıldönümünde
Prof.Dr.Cengiz ORHONLU'nun
aziz hatırasına!*

1963 senesinde *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*¹ nde Cengiz Orhonlu ve Turgut Işıksal'ın aynı konuda bir makalesi yayımlanmıştı. Tam 25 sene önce, çok vakitsiz olarak, bir bilim adamı için çok erken bir yaşta kaybettiğimiz C. Orhonlu ve T.Işıksal zengin Osmanlı Arşivi malzemesinden, bazı İngilizce seyahatnamelerden, Evliya Çelebi'nin *Seyahatname* adlı ünlü eserinden, Helmuth von Moltke'nin *Türkiye Mektupları*² gibi bazı kitaplardan faydalanmışlardı. Yayımlanmasından sonra hemen hemen 40 yıllık süre geçmesine rağmen bu makale alanında örnek bir çalışma olarak kaldı. Bu uzun zaman içinde İstanbul'da Başbakanlık Osmanlı Arşivi Dairesi'nde yeni tasniflerin okuyucuya sunulması neticesinde, ortaya konu ile ilgili yeni belgeler çıktı. Vaktiyle gözden kaçmış görülememiş yayınlara da göz atmak imkânı oldu. Bu bakımdan aşağıda bu iki kıymetli araştırmacıyı anmak, verdikleri bilgiler kısmen tamamlanmak istenmektedir.

C. Orhonlu ve T.Işıksal önce Fırat nehri üzerinde Birecik'te gemi inşaatına temas ediyorlardı. Bunların sayısı XVI.yüzyılın ikinci yarısında 1560'ta 60, 1565'te 400 kadar olup, 150'si zahire, 250'si asker gemisi olarak niteleniyordu³. Birecik'te 1734'te 20 firkate ile 40 daha ufak nakliye aracının yapıldığı⁴, Hindistan'dan Basra'ya gelen bir kısım ticari malların nehir gemileri ile Birecik'e kadar nakl edildiği, oradan da gelen malların deve kervanları ile Halep, İskenderun, Trablus ve diğer istikametlere sevk edildiği belirtiliyordu⁵.

¹ "Osmanlı devrinde nehir nakliyatı hakkında araştırmalar, Dicle ve Fırat nehirlerinde nakliyat", TD (*Tarih Dergisi*), XIII/1963, s.77-102.

² Türkçe çeviri: Hayrullah Örs, İstanbul 1969.

³ C.Orhonlu - T.Işıksal, *agm.*, s.83, BOA, 5 Numaralı Mühimme Defteri, (973/1565-1566, Ankara 1994, s.315, BOA, Maliyeden Müdever Defter, no.2775, s.179.

⁴ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, Ankara 1948, s.405'e dayanarak C.Orhonlu - T.Işıksal, *agm.*, s.79.

⁵ C.Orhonlu -T.Işıksal, *agm.*, s.78.

XVI.yüzyılın ikinci yarısında bir kısım Avrupalılar Birecik'ten Bağdad 'ın yakınlarında Felluca'ya kadar seyahat etmişlerdir. Bunların Birecik'e kadar kervan ile yolculuk ettikleri, oradan da nehir gemisi veya *kelek* ile güneye indikleri bilinir. 1563'te Venedik'li tacir Cesare Federici, 1574'te Leonhard Rauwolf, 1581'de John Newberry, 1583'te Ralph Fitch Birecik'e gelmişlerdir. Bu son iki şahıs Birecik'ten Bağdad'a giderler. Halep'ten Bağdad'a o tarihlerde iki yol vardır. Birincisi kervan yoludur, yaklaşık 50 gün sürer, çölde çeşitli zahmetlere de katlanmayı gerektirir. Diğeri de nehir yoludur, seyahat şartlara göre 15 ile 55 gün arasında devam eder. Verilen bilgilere göre, tüccarlar Birecik'te 40-50 Duka karşılığı satın aldıkları bir nehir aracını (*kelek*) Felluca'da parçalayarak tahta olarak satabilirler. Çünkü tersine gidiş mümkün değildir. Ellere de ancak 7-8 Duka geçer⁶.

Orhonlu-Işıksal⁷ 1560'ta Birecik'ten yola çıkan 60 kadar geminin 27 günde Bağdad'a vardığını, XVI.yüzyıl sonlarında Sir Anthony Sherley'in aynı mesafeyi geceleri uygun iskele ve köylerde konaklayarak 29 günde kat ettiğini haber verirler. Yazın su seviyesi azaldığından Fırat nehri gemi ile seyr ü sefere müsait değildir. Askeri nakliyat da yine aynı yolu takip etmektedir. Özellikle İran ile muharebelerde hububat ve kale ihtiyaçlarının sağlanması için bu yol ve vasıta tercih olunmaktadır.

Evlıya Çelebi XVII.yüzyıl ortalarında "*Birecik'ten her sene nice tulumdan yapıkları kelekler ile Memalik-i mahrusa tüccarları zi-kıymet eşyalarını alup Ca'ber ve Rakka'ya yük boşaldup 3 günde Bağdad'ın taşrasındaki Mevişler kalesine gelirler, burası bender-i iskele olduğundan metalarını çıkarırlar*" demektedir⁸. Aynı yazar Diyarbekir'den "*Kelek cisri*" denilen bir iskeleden Dicle üzerinden güneye Hasankeyf, Cizre ve Musul üzerinden Bağdad'a gildiğini bildirmektedir⁹.

Birecik'te gemi yapımı için gerekli malzemenin civar idari birimlerden temin edildiği görülmektedir. Maraş, Behisni, Ayntap, Kahta, Andırın, Kadırlı (Kars-ı Zülkadriye), Adıyaman (Hısn-ı Mansur) yöresinden kesilen ağaçlardan elde edilen kereste, Kığı madeninden çıkarılan demirin Halep'e getirilerek orada işlenmesi ile imal edilen çivi bu aradadır. İşçi ve ustalar, reis-

⁶ Karl Danenfeld, *Leonhard Rauwolf, Sixteenth-Century Physician, Botanist and Traveler*, Cambridge, Mass., 1968, s.81.

⁷ *agm*, s.78 ve 89.

⁸ Evliya Çelebi, *Seyahatname*, İstanbul 1314, III, s.147.

⁹ Evliya Çelebi, *age*, IV, s.43.

ler (kaptan) İstanbul'dan veya İstanköy, Rodos gibi adalardan gönderilmektedir¹⁰.

Diyarbakır Beylerbeyliği'nin merkezi Amid şehrinde 1629-1631 tarihlerinde bir *Kelekçiler Şeyhi* vardı: Seyyid Behram. Sadrazam Husrev Paşa¹¹'nin emri ile İran Seferi için askeri malzemenin Musul'a nakli maksadı ile kelek siparişi olunur. Malzeme olarak tulum ile araçları sevk ve idare edecek kelekçi gereklidir. Bunların hepsi Diyarbakır Beylerbeyliği'nin bazı kazalarından temin edilir: Palu'dan 33, Siirt'ten 17, Eğil'den 12 kelekçi. Her kelekte 2 kelekçi bulunmaktadır. Bunların ücreti 25 esedi kuruştur, yani 2.000 akçe tutmaktadır. Her kelekçiye 1/2 esedi kuruş nafaka verilmektedir, bu da 40 akçe karşılığıdır¹². Kelek yapımında ne kadar tulum kullanıldığı belli değildir. Lakin, XIX.yüzyılda bölgeye gelen ve bindikleri kelekler hakkında bilgi veren seyyahlar bizi bu konuda aydınlatmaktadırlar. Orhonlu-Işıksal, Fırat nehri üzerinde bir seyahat yapan J.S.Buckingham'ın bu hususta verdiği malumatı bize nakl etmektedir:"Nakil aracı içi oyulmuş ve uzunluğuna kesilmiş bir su kabağına benzer. Uzunluğu 40, genişliği 10, yüksekliği kıçta 2, prova (aracın ön tarafı)'da 15 ayaktır. Altı düzdür, bu nedenle kumsala kolaylıkla çekilir, 2 ton yük, 8-10 yolcu, 3-4 merkep taşıyabilmektedir¹³".

Vezirzade Husrev Paşa'nın ihtiyaç listesinde nar kabuğu ve kendir de vardır¹⁴. Kendirin halat yapımında kullanıldığı bilinmektedir. Nar kabuğunun da tulumların iç tarafının boyanması için gerekli olduğu Elazığ'da iki sene kadar önce bu işle uğraşanlardan öğrenilmiştir.

Helmuth von Moltke 15 Nisan 1838'de arkadaşları Von Mülbach ile birlikte, yanlarında 2 silâhlı muhafız, 1 tercüman ve hizmetkarları ile Diyarbakır'dan Cizre'ye kelek ile seyahat etmiştir. Bu vesile ile kelek yapımını anlatır:"hayvanların derileri göğüslerinden mümkün olduğu kadar az yarılar, sonra dikilir, ayakları bağlanır. Meydana gelen tulum şişirilir. 40-60 kadar tulum ağaç dallarından yapılmış bir sathın altına 4-5 sıra halinde bağlanır. Ön tarafta 8, arkada 18 tulum eninde olur. Üzerine biraz yapraklı dal, sonra hasır, onun üzerine de halı yayılır. Kürekler elde edilen aracı idare etmek için kullanılır¹⁵".

¹⁰ C.Orhonlu - T.Işıksal, *agm*, s.82-83.

¹¹ Halil İnalıcık, "Husrev Paşa" maddesi, *İA*, V/1, s.606-609.

¹² BOA, Kamil Kepeci tasnifi (kısaltma:KK), Defter no.1925, s.15.

¹³ C.Orhonlu-T.Işıksal, *agm*, s.85.

¹⁴ BOA, KK . Defter no.1925, s.14 (Belge 16.12.1629 tarihlidir) .

¹⁵ H.von Moltke, *agc.*, s.165-166.

Aralık 1853'te Petermann Musul'dan Bağdad'a keklele gider. Yanında bir Fransız, bir Macar doktor, bir Rum operatör, bir Türk subayı, Paşa'nın hizmetkârı bir Sırp, iki de kelekçi vardır. Toplam 8 kişidirler. Diyarbakır-Bağdad yolculuğu 8 gün sürer. Üzerinde bir de kulübe bulunan kelek 100 tulumdan yapılmıştır¹⁶.

Müller-Simonis (Aralık 1888) Diyarbakır'dan Musul'a belirli zamanlarda, Musul ili Bağdad arasında ise hemen her zaman kelek bulunduğunu bildirir. Onun kekeği 162 tulumluktur. Üzerinde 2.75m x 2.40m boyutlarında, 1.80m yüksekliğinde bir kulübe vardır. Tabanı tahta, yanları kilim kaplıdır¹⁷. Aynı yazar Bağdad'ta "küfe" denilen bir nehir taşıtından da bahs eder. Palmiye kabuklarından yapılmış, yuvarlak bir sepet biçiminde bir vasıta. Ahşap kısmı zift ile kaplıdır. Bu taşıt aracını Herodot'un da zikr ettiğini, Asurluların da kelek kullandıklarını belirtir¹⁸.

M.Simonis Siirt'ten Cizre'ye giderken, Bohtan suyu üzerinde köprü olmadığı için hayvanları ile birlikte büyük bir nehir nakliye aracına binerek karşı yakaya geçmiştir. Onun resmini sunduğu araç Langenegger'in 1095'te kullandığının aynıdır¹⁹.

Hasan Bahar "Fırat Bölgesi Tarihçesi ve Nehir Ulaşımı" adlı makalesinde²⁰, Lagaş Kralı Gudea (M.Ö.XXI.yüzyıl)'nın Anadolu'dan kesilen sedir ağaçlarını Fırat'ın taşıma gücünden faydalanarak ülkesine getirttiğini, Asur kabartmalarında tasvir edilen kayığın da kelek benzeri olduğunu, Herodot'un yapımını tarif ettiği bir nehir aracını tanıtır. Bu yuvarlak bir araçtır, kalın şeklindedir. İçine saman yayılmış, üzerine eşya konulmuştur. Teknenin ağaç kısımları da deri ile kaplanmış. Bu tanım "küfe" denilen nehir aracını hatırlatmaktadır.

1897-1901 arasında Harput'taki Amerikan Koleji'nde görevli jeolog ve kâşif Ellsworth Huntington (1876-1947)'un çektiği kelek yapımına ait bir fotoğrafı Carl Friedrich Lehmann-Haupt²¹ yayımlamıştır.

¹⁶ H.Petermann, *Reisen im Orient*, Leipzig 1861, II, s.52-54.

¹⁷ Müller-Simonis, *Vom Kaukasus zum Persischen Meerbusen. Durch Armenien, Kurdistan und Mesopotamien*, Mainz 1897, s. 254-263.

¹⁸ Aynı yazar, *age.*, s. 311.

¹⁹ Felix Langenenger, *Durch verlorene Land., Von Bagdad nach Damascus*, Berlin 1911, s.157.

²⁰ *Tarih ve Toplum*, Nisan1997, sayı 160. s.38-44.

²¹ C. F. Lehmann Haupt, *Armenien einst und jetzt*, Berlin 1910, I, s. 321.

Böylelikle kelek yapımı için çok sayıda tuluma ihtiyaç duyulması doğaldır. Bir defa bu tulumlar taşıt aracının suyun üzerinde durmasını ve batmamasını sağlamaktadır. Bazen de etrafa çarparak patlamakta, bu sebeple hem yapım için, hem tamir için tuluma ihtiyaç fazladır. 1631'de ücretleri Diyarbakir Hazine Defterdarı tarafından ödenmek kaydı ile, Diyarbakir kazalarına her biri 5 akçeden 20.500 adet tulum sipariş edilmiştir. Bunların karşılığı da adı geçen defterdar tarafından verilmiştir. Bu listeye göre, Diyarbakir kazalarından Çapakçur ve Savur'dan 400'er, Siverek ve Kulp'tan 500'er, Cüngüş'ten 600, Tercil, Atak ve Hani'den 800'er, Ergani, Çermik ve Çemişkezek'ten 1.000'er, Palu'dan 2.000, Amid'ten 2.500, Sağman-Pertek ve Mazgirt'ten toplamı 3.000, Harput ve Hizo'dan 3.000'er tulum alınmıştır. Amid'te bir Tulum Emini (Arslan Beşe) ve bir Kelekçiler Kâtibi (Osman) vardır²².

XVI.yüzyılda Diyarbakır'dan Dicle, Birecik'ten Fırat nehri vasıtası ile Musul, Bağdad ve Basra'ya hububat ve harp malzemesi nakliyatı belgelere dayandırılarak oldukça iyi bir şekilde tasvir olunmuştur²³. XVII.yüzyılın ikinci yarısında bu yol işlerliğini kayb etmiş olmalıdır ki, XVIII.yüzyıl başlarında "Fırat üzerindeki ulaştırmayı yeniden açmak üzere, Birecik'te çeşitli boylarda 120 parça geminin yaptırılması faydalı görüldü. Bu ince donanmanın başbuğluğuna deniz işlerinden becerikli kaptan Aşçı-oğlu Mehmet Paşa getirildi²⁴".

Musul yakınlarında Nimrud ve Koyuncuk'ta 1845 ve 1847 arasında kazılar yapan Austen Henry Layard (1817-1894) hiyeroglif yazılı iki Mısır obeliskini ve çok miktarda çivi yazılı mermer levhayı ve arslan heykellerini keleklerle Bağdad'a, oradan da aynı vasıtalarla Basra'ya sevk etmiştir. Bu eserler, yine aynı araçlarla sonradan İngiltere'ye nakl edildi ve Londra'da British Museum'u zenginleştirdi²⁵.

1775'te kurulan Ma'adin-i Humayun Emaneti'na dahil Keban ve Ergani madenlerinin işletilmesi için gerekli kömür ve kütüklerin de civardan su yolu ile nakl edildiği görülmektedir. Meselâ, kömür, Palu kazası ve Çarsan-

²² BOA, KK, Defter no.1925, s. 204 ve 210.

²³ C.Orhunlu-T.İşıksal, *agm*, s.90-96. S.94'teki levhada XVIII.yüzyılın ilk yarısına ait veriler de vardır.

²⁴ Silâhdar Fındıklılı Mehmet Ağa, *Nusretname*, Sadeleştiren:İsmet Parmaksızoğlu, İstanbul 1966, Kültür Bakanlığı yayınlarından, II/1, s.53 ve 54.

²⁵ A.H.Layard, *Nineveh and its Remains, A Narrative of an Expedition to Assyria during the Years 1845, 1846 and 1847*, London 1873, 2.baskı, s.304 vdd.

cak voyvodalığı²⁶ dağlarından elde edilir, katırlarla iskelelere taşınır, *kelekçi* adı verilen nakliyeciler bunları Fırat ve onun kollarından Keban iskelesine ulaştırırdı²⁷. Beher kelek ile 25 yük kömür taşınabiliyordu. Doğu Anadolu'da bir hayvan yükü 162 kg. kadar olduğuna göre²⁸, yaklaşık 4 ton kadar eder. Kömürlerin biriktirildiği yer de Kömürhan idi²⁹. Bu han ne yazıkki bugün Karakaya Barajı suları altında kalmıştır.

1 Ekim 1915'te Birecik'ten Zor'a *şahur* ile 1.200 kişi sevk olunmuştur³⁰.

Suriye'de ve çevresinde nehir ve kara taşımacılığının daima tehlikeli olduğu da görülmektedir³¹.

1980-1987 yıllarında Karakaya Barajı inşaatı öncesi Malatya yakınlarında İmikuşağı kazılarına katılan Hasan Bahar keleklerin 1 veya 2 kişi taşıyan su taşıt araçları olduğunu, 100-150 söğüt veya kavak dalının bağlanması ile oluştuğunu yazmaktadır. Artık bunların altında tulum değil, traktör iç lastiği vardır³².

Sonuç: Dicle ve Fırat nehirlerinde Sümerler ve Asurlar zamanında bile nakliyat yapıldığına işaret eden Avrupalıların verdikleri bilgiler yanında, Horsabad ve Koyuncuk'ta bulunan Asur röliyeferlerinden de faydalanarak bunların şekillerinin de bizlere tanıtıldığına tanık olunmaktadır. Böylelikle, Osmanlı Devleti zamanında bu iki nehir ve kollarındaki su taşımacılığı, İlkçağlardaki buluş ve geleneklerin bir devamıdır, denilebilir.

Birinci Dünya Harbi sırasında da Diyarbakır ile Musul arasında askeri amaçlı olarak nehirlerden faydalanılmış olmalıdır. Günümüzde eski keleklerin yerini Feribot'un aldığı Hasan Bahar belirtmektedir. Bir zamanlar Karadeniz limanları arasında vapur seferleri, insanların seyahatlerdeki aceceliği nedeni ile, ancak turistik amaçlı seferlere dönüşmüş, bunların yerini kara taşımacılığı, diğer bir deyimle şehirlerarası otobüsler almıştır.

²⁶ Çarsancak kelimesindeki ilk hece Farsça'daki Cihar'dan gelmekte olup 4 demektir. Çarsancak voyvodalığı da Çemişkezek, Sağman, Pertek ve Mazgirt kazalarından oluşmakta idi.

²⁷ Fahrettin Tızlak, *Osmanlı döneminde Keban-Ergani yöresinde madencilik (1775-1850)*, Ankara 1997, Türk Tarih Kurumu yayını, s.173-178.

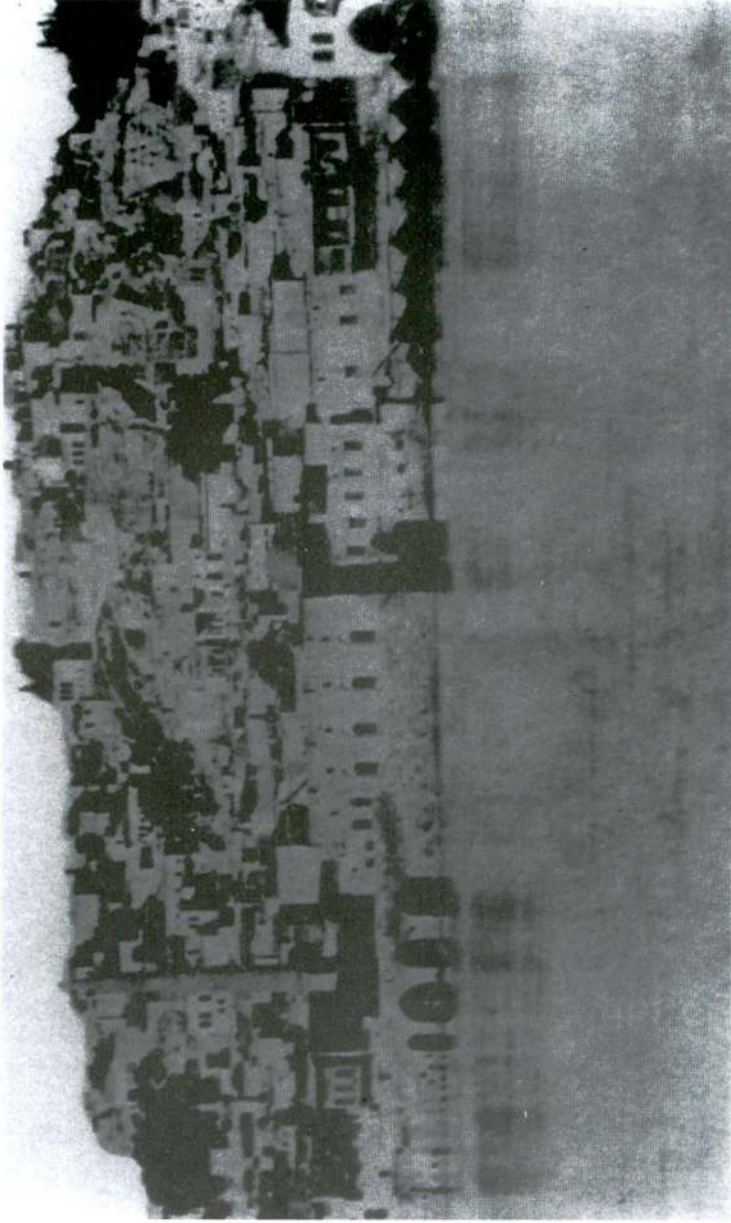
²⁸ Walter Hinz, *Islamische Masse und Gewichte*, Handbuch der Orientalistik, Ergänzungsband, Leiden, Brill 1955, s.44.

²⁹ Hasan Yüksel (Hazırlayan), *Osmanlı döneminde Keban-Ergani madenleri. 1776-1794 tarihli Maden Emni Defteri*, Sivas 1997, s.33.

³⁰ Nejat Göyünç, "Ermeni tehciri ve soykırımı iddiaları", *Yeni Türkiye*, sayı 37 (Ocak-Şubat 2001), s. 293-301.

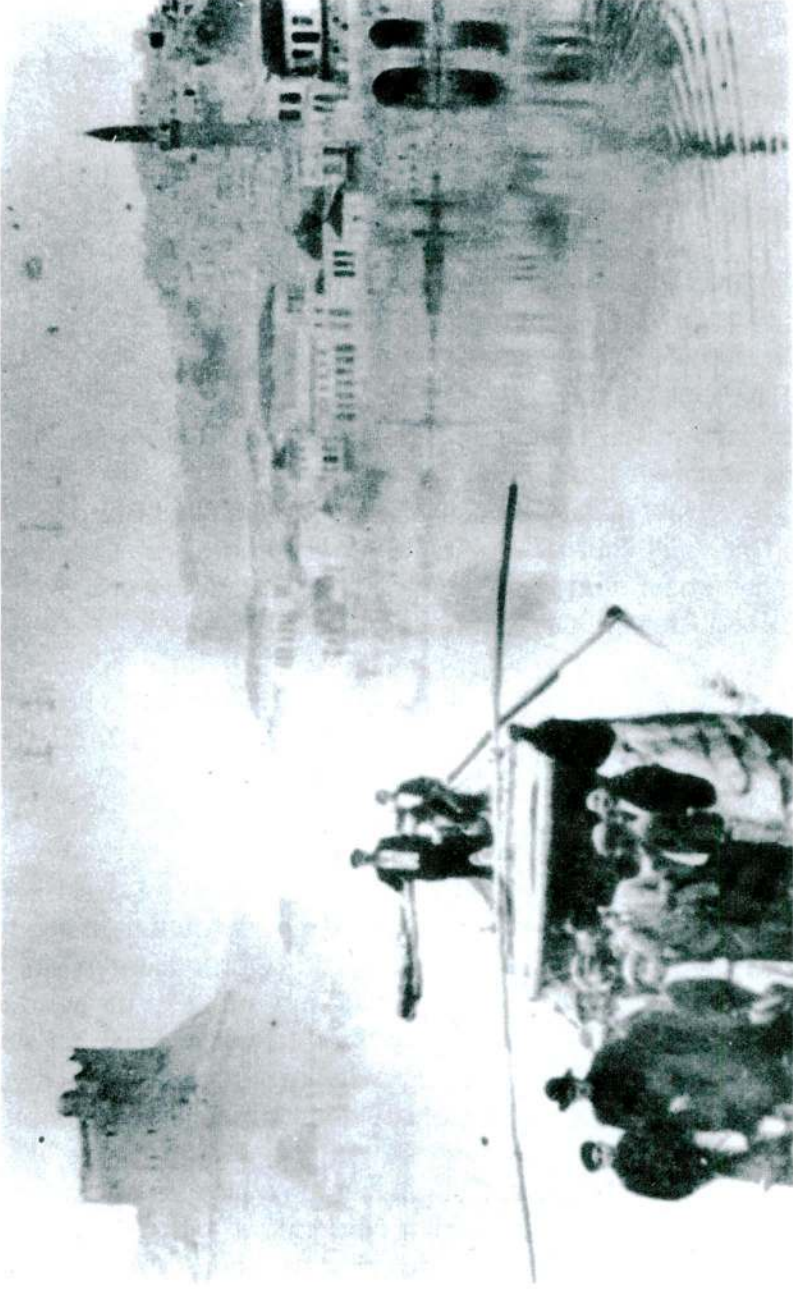
³¹ C.Orhonlu T.İşksal, *agm*, s.91'den naklen bk.BOA, Mühimme Defteri, no.123, s.102.

³² Hasan Bahar, *agm*, s.44.

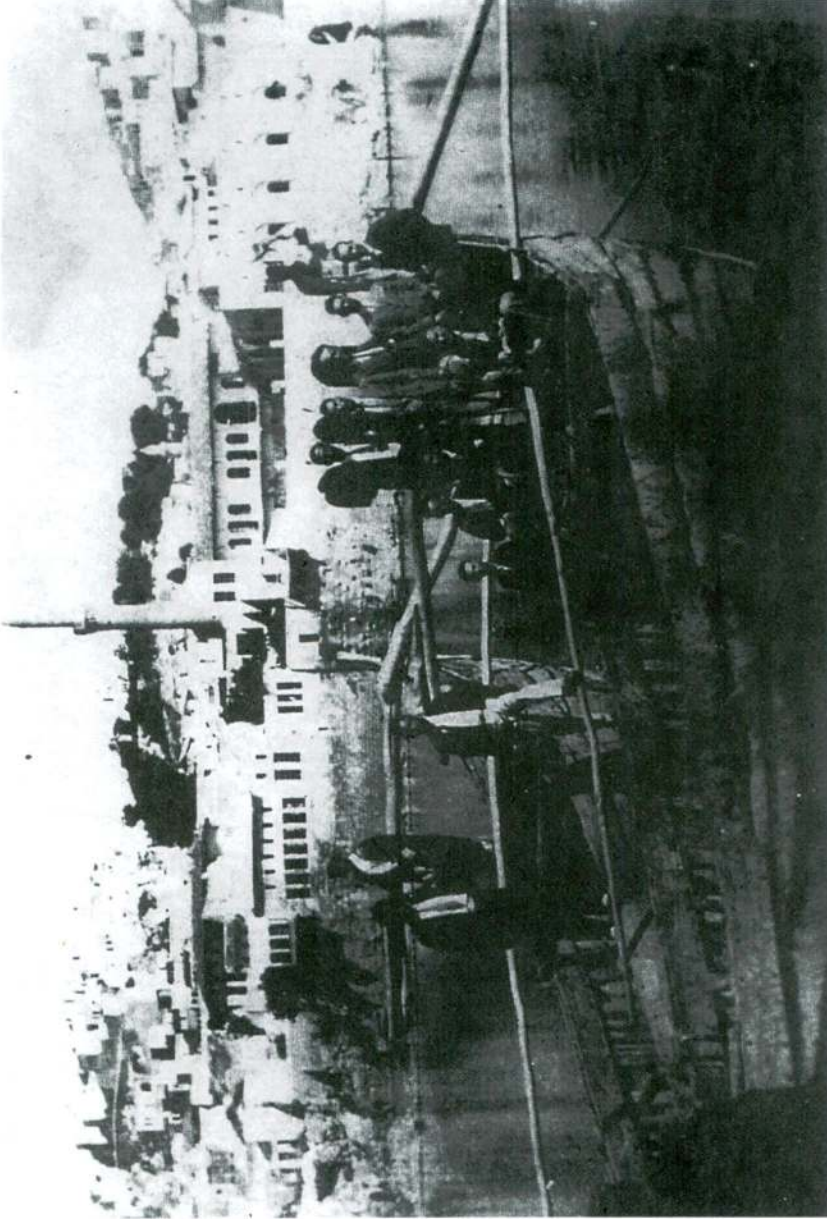


Resim 1 - Tarihi Birecik Tersanesi

Nejat Göyünç

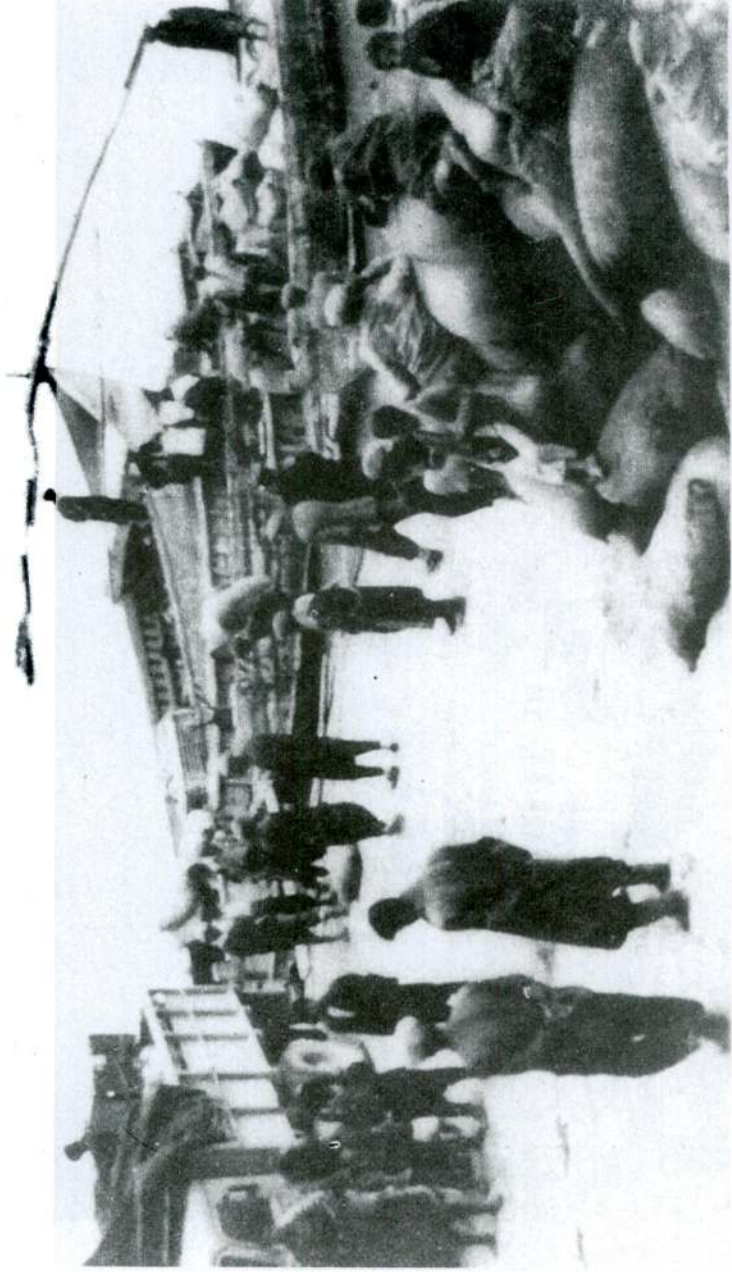


Resim 2 - Fırat zerindeki Birecik Köprüsü yapılmadan evvel, ulaşımı sağlayan tarihi sallardan bir görünüş. Birecikliker bunlara gemi derlerdi.

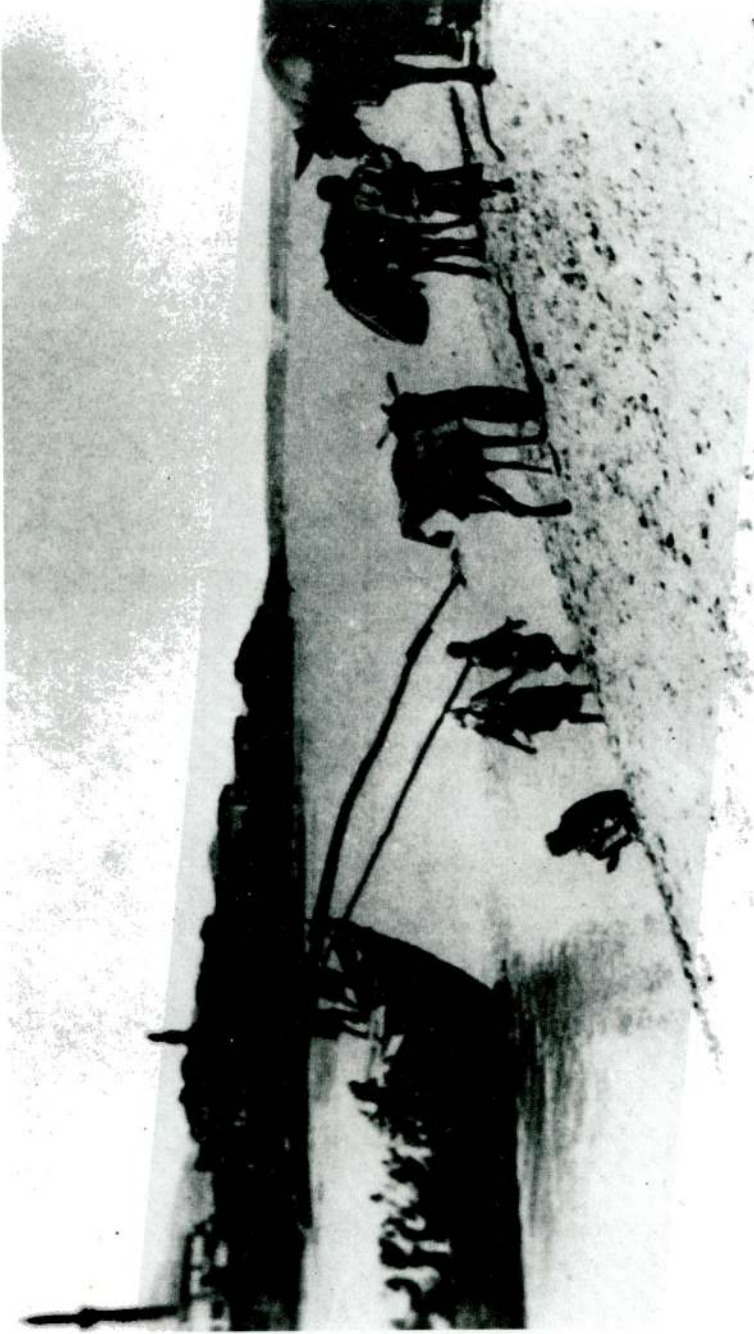


Resim 3 - Tarihte sivil ulařım

Nejat Göyünç



Resim 4 - Birecik'in tarihi iskelesinden bir görünüm. Bugün sadece ismi kalmıştır.



Resim 5 - Prof. Dr. Tahsin zg koleksiyonunda

