



ISSN: 1309 4173 (Online) 1309 - 4688 (Print)

Volume 8 Issue 3, p. 83-109, September 2016/ DOI No: 10.9737/hist.2016322070

Dicle-Fırat'ta Geleneksel Nehir Taşımacılığı ve I. Dünya Savaşı'nda Irak Cephesinde Kullanımı

Traditional River Transportation on Tigris and Euphrates Rivers and Its Usage in the Iraq Front in World War I

Doç. Dr. Tuncay ÖĞÜN

Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi - Muğla

Arş. Gör. Halit BAŞI

Iğdır Üniversitesi - Iğdır



JHS

History
Studies

Volume 8
Issue 3
September
2016

Öz: Bu çalışma Dicle ve Fırat nehirlerinde geleneksel usullerle yapılan taşımacılığı inceleyerek, bu taşımacılığın modern dönemde de önemini koruduğunu ve I. Dünya Savaşı'nda Irak cephesindeki Osmanlı kuvvetlerinin asker, erzak, silah ve mühimmat sevkiyatında önemli bir rol üstlendiğini tespit etmektedir.

Anahtar Kelimeler: Nehir taşımacılığı, Dicle, Fırat, kelek-şahmur, Irak cephesi, I. Dünya Savaşı

Abstract: This article examines traditional river transportation on Tigris and Euphrates Rivers and presents that even in modern times this transportation proved sufficient during WWI when the Ottoman armies used this transportation to transfer soldiers, food, and weapons to the Iraq front.

Keywords: River transportation, Tigris, Euphrates, Iraq front, World War I

Giriş

Osmanlı Devleti'nin Irak toprakları, İran sınırındaki Huzistan (Zagros) Dağları'ndan Şam Çölü'ne kadar ortalama 300 kilometre genişliğinde ve Basra Körfezi'nden kuzeybatıya, Fırat Nehri kıyılarındaki Hadise (Hedese) kasabasına kadar yaklaşık 750 kilometre uzunluğunda bir bölgeyi kapsıyordu.¹ 250.100 km²'lik yüzölçümüyle Dicle ve Fırat havzalarının aşağı kesimlerini tümüyle kuşatan bu geniş arazi, güneyde Basra, kuzeyde Bağdat olmak üzere iki vilayete taksim edilmişti.² Nüfusunun ne kadar olduğu tam olarak bilinmiyordu. 19. yüzyıl sonlarıyla 20. yüzyıl başlarına ait resmi sayım raporlarına göre bu iki vilayetin toplam nüfusu 200 bin civarındaydı.³ Ancak büyük çoğunluğu oluşturan göçebe ve yarı göçebe aşiretler kayıt dışı kaldığından, şehir ve kasabalarda ise sayımlar eksik olduğundan nüfusun çok daha fazla olduğu düşünülüyor, farklı tahminlerde bulunuluyordu. Fakat yapılan tahminlerde de ciddi tutarsızlıklar göze çarpıyordu. Örneğin, 1300 (1883) tarihli Bağdat vilayeti salnamesine göre vilayetin tahmini nüfusu 2.500.000 civarındayken,⁴ 1325 (1907) tarihli salnamenin öngörüsü (artması beklenirken) bunun neredeyse yarısı kadar olup 1.300.000 dolayındaydı.⁵ Kayıtlı

¹ Şemseddin Sami, *Kâmûsu'l-Alâm*, IV, İstanbul: Mihran Matbaası, 1311, s. 3135.

² M. Nasrullah-M. Rüşdü-M. Eşref, *Osmanlı Atlası XX. Yüzyıl Başları*, haz. Rahmi Tekin-Yaşar Baş, İstanbul: Osmanlı Araştırmaları Vakfı, 2003, s. 98-101.

³ Kemal H. Karpat, *Osmanlı Nüfusu (1830-1914)/Demografik ve Sosyal Özellikleri*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2003, s. 228.

⁴ *Salname-i Vilayet-i Bağdad*, Sene 1300 (1883), Defa 4, s. 64.

⁵ *Bağdad Vilayetine Mahsus Salnamedir*, Sene 1325 (1907), Defa 21 s. 184.

nüfusu 10.156 kişiden ibaret olan Basra vilayetinde de kayıt dışı olanlar hakkında yapılan tespitler çelişkili olup 334.100⁶ ilâ 935.201 kişi arasında değişmekteydi.⁷ Eldeki veriler güvenilir olmadığından kabataslak tahminlerde bulunularak Irak'ın toplam nüfusunun 3 milyon civarında olduğu yazılıyor, bunların 500 bininin yerleşik, diğerlerinin göçebe ya da yarı göçebe olduğu ifade ediliyordu.⁸

1. Dünya Savaşı yıllarında, İran⁹ ve Basra Körfezi'ndeki İngiliz kuvvetlerine karşı bölgeye büyük kuvvetler konuşlandırılmış ve Irak Cephesi olarak adlandırılmıştır. Karargâhı Bağdat'ta, ağırlık merkezi Basra vilayetinde olan bu kuvvetler, ilk zamanlar bir tümen¹⁰ ve küçük bir jandarma sınır birliğinden ibaret iken, daha sonra ihtiyaca binaen Kafkas cephesinden, Musul'dan ve diğer yerlerden kaydırılan tümenlerle takviye edilerek 6. Ordu adıyla yeniden teşkilatlandırılmıştır.¹¹ İmparatorluk merkezinden hayli uzak olan bu cephenin lojistik açıdan desteklenmesi daima ciddi bir sorun teşkil etmiştir.¹² Özellikle ulaştırma hizmetlerinin yetersizliği yüzünden ihtiyaç duyulan personel, erzak, silah, mühimmat vs. malzemesinin nakledilmesi kolay olmamıştır. Sorunun üstesinden gelebilmek için mümkün olan her yola başvurulmuş, Dicle ve Fırat'taki geleneksel nehir taşımacılığından büyük ölçüde istifade edilmiştir.

Mezopotamya'da Nehirler ve Nehir Taşıtları

Tarih boyunca insanoğlunu kendisine çeken akarsular, kıyılarında büyük medeniyetler kurulmasına imkân sağlamıştır. Fırat ve Dicle nehirleri de geçtikleri topraklarda tarım, nakliyatı ve ticaretin gelişmesini sağlayarak Mezopotamya'da dünyanın en eski ve köklü medeniyetlerinden birinin gelişmesine önayak olmuştur.

Erzincan dolaylarından ve Van Gölü'nün kuzey kesimlerinden itibaren Karasu ve Murat adlı kollarıyla¹³ bölgeye can vermeye başlayan Fırat Nehri, Irak topraklarına indikten sonra Kurna'nın 45 km kadar aşağısında Gurmetali civarında Dicle Nehri ile birleşip Şattülarap adını aldıktan yaklaşık 200 km sonra Basra Körfezi'ne dökülür.¹⁴ Karasu ve Murat kaynağından itibaren toplam yatak uzunluğu 2.800 km¹⁵ olan nehrin havzası yaklaşık 720.000 km² genişliğindedir.¹⁶

Mezopotamya'nın doğu sınırlarını belirleyen Dicle ise Elazığ'ın güneydoğusundaki Hazar Gölü'nün Gölcük ayağı ile bu gölün güneyindeki Hazarbaba Dağı'ndan çıkan suların birleşmesiyle oluşur.¹⁷ Anadolu'nun ve İran'ın dağlık kesimlerinden doğan küçük ve büyük Zap sularını alıp daha aşağıda Musul'u geçtikten sonra Bağdat'ın güneyinde Diyale Nehri'yle birleşir. Kurna civarında Fırat'a kavuşup yukarıda belirtildiği gibi Şattülarap'ı meydana

⁶ Basra Vilayeti Salnamesi, Sene 1311 (1893), Defa 3, s. 194.

⁷ Cengiz Eroğlu-Murat Babuçoğlu-Orhan Özdil, *Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Basra*, Ankara: Orsam, 2012, s. 112.

⁸ Şemseddin Sami, *age*, IV, s. 3136.

⁹ 1907'de Rusya ile İngiltere arasında imzalanan bir anlaşmayla üç nüfuz alanına bölünen İran'ın güneyi fiilen İngilizlerin eline geçmiş bulunuyordu. Bkz. İsmail Hami, "İran İhtilâfnamesi", *Edebiyat-ı Umumiye Mecmuası*, Sayı: 1 (Eylül 1332), s. 10-14; Yunus Nadi, "İran'ın Taksimi", *Tasvir-i Efkâr*, 30 Mart 1332 (12 Nisan 1916).

¹⁰ Ahmed Nihad, *Askerî Tarih ve Coğrafya*, İstanbul: Harbiye Mektebi Matbaası, 1926, s. 8.

¹¹ Edward J. Erickson, *I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusu*, Çev. Kerim Bağrıaçık, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2009, s. 106-109, 114-115.

¹² *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi Irak-İran Cephesi 1914-1918*, III, 2'inci Kısım, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 2002, s. 661.

¹³ R. Hartmann, "Fırat", *İslâm Ansiklopedisi*, IV, İstanbul: MEB Yayını, 1988, s. 622.

¹⁴ Mustafa L. Bilge, "Şattülarap", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, XXXVII, İstanbul 2010, s. 381.

¹⁵ Metin Tuncel, "Fırat", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, XIII, İstanbul 1996, s. 32.

¹⁶ R. Hartmann, *agm*, s. 624.

¹⁷ Metin Tuncel, "Dicle", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, IX, İstanbul 1994, s. 281.



JHS

84

**History
Studies**

Volume 8
Issue 3
September
2016

getirerek Basra Körfezi'ne boşalır.¹⁸ Toplam yatak uzunluğu 1.900 km,¹⁹ havzası 57.600 km² dir.²⁰

4.700 km toplam yatak uzunluğuna ve 777.600 km² havza genişliğine sahip olan bu iki nehrin, Erzincan dolaylarından başlayıp güneye doğru uzun mesafeleri kat ederek Basra Körfezi'ne kadar hiç durmadan akıp gitmesi, insanoglunu, bilinen en eski devirlerden itibaren bu nehirlerden nakliyat konusunda yararlanmanın yollarını aramaya sevk etmiştir. Eldeki veriler Mezopotamya'da nehir taşımacılığının ilk defa Asuriler (M.Ö. 2000-612) zamanında *kalaku* denilen basit sallarla yapıldığını göstermektedir.²¹ Asur kabartmalarındaki *kalaku* çizimleri, bu basit salların daha sonra *kelek* adıyla binlerce yıl daha kullanıldığını göstermektedir (bkz. Ek. 3).²²

İlkçağdan itibaren, işlenmesi kolay külçe bakırları ve diğer eşyaları Mezopotamya'nın aşağı kesimlerine nakletmek için kullanılan kelekler²³, 19 ve 20. yüzyıllarda hâlâ yörenin başlıca nehir taşıtları arasında yer alıyor ve aradan geçen onca zamana rağmen Asuriler dönemindeki gibi şişirilmiş tulumlar üzerine ağaçlar yerleştirilerek imal ediliyorlardı. Önce, birer arşın aralıklarla sağlı sollu dizilen ağaç dallarından kirişler hazırlanıyor, onların üzerine ince çubuklar ve kamış desteleri yerleştirilerek dört köşeli basit bir iskelet yapılıyordu.²⁴ Daha sonra göğüs kısımları mümkün olduğunca az kesilerek yüzülen koyun ve keçi derilerinin kesik yerleri dikilip ayakları bağlanarak tulumlar hazırlanıyordu.²⁵ Son olarak hazırlanan iskelet, üflenerek şişirilen tulumların üzerine bağlanarak işlem tamamlanıyordu.²⁶

Keleklerin tarak şeklinde kürekleri de olurdu, fakat bunlar keleşği yürütmek için değil, akıntının hızıyla ilerleyen salı idare etmek için kullanılırdı.²⁷ Salı idare etmek için büyüklüğüne göre *keleşçi* denilen 2-6 kişiye ihtiyaç duyulurdu.²⁸ Geceleri ay ışığının yetmediği durumlarda aydınlatma için mum kullanılırdı.²⁹ Keleş üretimini temel taşı durumunda olan tulumlara büyük önem veriliyor, derilerin acemi kasaplar elinde zayı olmamasına özen gösteriliyordu. Tulum üretimini aksamaması, derilerin zarar görmemesi için belediyeler tarafından özel memurlar görevlendirildiği bile oluyordu.³⁰ Kullanılan tulum sayısı keleşğin taşıma kapasitesine göre 50 ilâ 1.500 arasında olabiliyordu.³¹ Büyük keleşlerin yük kapasitesi 6-8 ton arasındaydı.³² Bölgenin başlıca nakil vasıtaları olan develerin yalnız 200 kg,

¹⁸ Şemseddin Sami, *Kâmûsu'l-Alâm*, III, İstanbul: Mihran Matbaası, 1308, s. 2121.

¹⁹ M. Tuncel, "Dicle", *agm*, s. 281.

²⁰ Ahmet Necdet Sözer, "Güneydoğu Anadolu'nun Doğal Çevre Şartlarına Coğrafi Bir Bakış, *Ege Coğrafya Dergisi*, İzmir 1984, s. 22.

²¹ Emrullah Güney, "Dicle Irmağında Keleş Taşımacılığı", *Coğrafya Araştırmaları*, Sayı: 2, Ankara, 1990, s. 325-323.

²² Getrude Lowthian Bell, *Mezopotamya'da 1915-1920 Sivil Yönetimi*, Çev.: Vedii İlmen, İstanbul: Yaba Yayınları, 2004, s. 112; H. Saraçoğlu, *Bitki Örtüsü Akarsular ve Göller*, İstanbul: MEB Yayını, 1990, s. 277.

²³ Erol Sever, *Asur Tarihi*, İstanbul: Kaynak Yayınları, 1993, s. 34.

²⁴ Ali Bey, *Seyahat Jurnalı (İstanbul'dan Bağdat'a ve Hindistan'a) Min Sene 1300 ilâ Sene 1304*, İstanbul 1314, s. 28-29.

²⁵ Helmuth Von Moltke, *Moltke'nin Türkiye Mektupları*, çev.: H. Örs, İstanbul: Remzi Kitabevi, 1995, s. 166.

²⁶ Ellsworth Huntington, *The Geographical Journal*, "Through The Great Cañon of The Euphrates River", Vol. 20, No. 2 (Aug., 1902), s. 181.

²⁷ *Seyahat*, İstanbul: Şirket-i Mürettebiye Matbaası, 1311, s.87.

²⁸ M. Streck, "Keleş", *İslâm Ansiklopedisi*, VI, İstanbul: MEB Yayını, 1977, s. 550.

²⁹ Ali Bey, *age*, s. 31.

³⁰ BOA, ŞD., Dosya No: 1469, Gömlek No: 20, 18 Teşrinisani 1310 (30 Kasım 1894); BOA, DH. İD. Dosya No: 40-2, Gömlek No: 35, 27 Mart 1330 (9 Nisan 1914); BOA, İ.MVL., Dosya No: 230, Gömlek No: 7936, 19 Rebiülahir 1268 (11 Şubat 1852).

³¹ *Yüzbaşı Selahattin'in Romanı*, Birinci Kitap, haz. İlhan Selçuk, İstanbul: Çağdaş Yayınları, 1993, s. 88.

³² Ömer İşbilir, "Yük", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, XXXIV, İstanbul 2013, s. 48.



JHS
85

History
Studies

Volume 8
Issue 3
September
2016

esterlerin (katır) 80 kg, merkeplerin 50 kg yük taşıyabildiği³³ düşünüldüğünde ağır topları, atları ve benzeri diğer ağır yükleri nakletme kabiliyetine sahip olan³⁴ keleklerin hem ticarî, hem de askerî açıdan büyük bir öneme sahip oldukları anlaşılmaktadır.

Kelekler, yalnız yük nakli için değil, yolcu taşımak için de kullanılıyordu. Yolcular, bir miktar ek ücret ödemek koşuluyla keleğin üzerine kendilerini güneşin sıcağından, gecenin soğuşundan ve rutubetinden koruyacak küçük kabinler de yaptırabiliyorlardı. Altı tahta döşeli bir çardağı andıran bu kabinlerin üstü ve etrafı kaba Kürt kilimleriyle örtülü olurdu.³⁵ Böyle basit bir kabin yerine, camlı, çerçeveli, içinde mutfağı, kileri, tuvaleti olan daha konforlu odalar yaptırılanlar da oluyordu. 1884 Eylül'ünde, Duyun-ı Umumiye Müfettişi olarak Bağdat'a giden eski Trabzon Valisi Ali Bey, 20 günden fazla sürmesi beklenen bu yolculuk için Diyarbakır'da böyle konforlu bir kelek hazırlatmıştı. Yüz elli tulumlu bu keleğin üst katında ara sıra oturmak için merdivenle çıkılan etrafı parmaklıklarla çevrili bir bölüm bile vardı.³⁶ Özel olarak yaptırılan bu tür kelekler adeta yüzer köşklere andırıyordu.³⁷

Yolculuk sona erince kelekler sökülür ve ahşap kısımları satışa çıkarılırdı. Hurmadan başka ağacın yetişmediği Bağdat'ta Torosların çam, meşe ve gürgenlerinin alıcı bulması kolay olurdu.³⁸ Bu yüzden özellikle Musul'dan çıkan keleklerin üzerine çalı çırpı yerine düzenli tahtalar konulur ve onların satışından da gelir elde edilirdi.³⁹ Yine de kelekçilerin asıl kazancını yük ve yolcu ücretleri oluştururdu. Taşınması kolay olan tulumlar ise çözülüp havaları indirildikten sonra bir merkebe yüklenerek tekrar kelek yapmak üzere geldikleri yere gönderilirdi.⁴⁰

Keleklerle birlikte *şahıtur* adı verilen basit kayıklar da yaygın olarak kullanılıyordu. *Meşhuf* olarak da bilinen şahıtur, altı düz, 1-2 metre genişliğinde, 4-6 metre uzunluğunda zift ile kalafatlanmış yelkenli tahta kayıklardı. Kelekler gibi akıntı yönünde hareket etmekle birlikte, yelkenleri ve *meblak* adı verilen kürekleri sayesinde hızları artırılabilirdi.⁴¹ *Merdî* denilen sırkılarla sahile veya suyun tabanına basılarak yönlendiriliyor ya da karadan iple çekiliyorlardı.⁴² Altları düz olduğu için, nehir yatağının dar, akıntının fazla olduğu yerlerde keleklerle oranla daha rahat hareket edebiliyorlardı.⁴³ Bu yüzden Dicle'de kelekler kullanılırken, debisi yüksek olan Fırat'ta çoğunlukla şahıtur hizmet görüyordu.⁴⁴ Fırat üzerindeki ticarî emtia Zor sancağından Felluce ve Museyyeb kazalarına kadar dikdörtgen şeklindeki bu kayıklarla taşınıyordu.⁴⁵ İnce yapılı olduklarından kelekler kadar yük taşıma

³³ Tuncay Ögün, *Kafkas Cephesi'nin I. Dünya Savaşı'ndaki Lojistik Desteği*, İstanbul: Dergâh Yayınevi, 2015, s. 180.

³⁴ Tuncay Ögün, *Cizreli İzzeddin Şîr Bey ve İsyanı*, İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2010, s. 42.

³⁵ Nejat Göyünç, "Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat", *Belleiten*, LXV/243, (Ağustos 2001), s. 658; Ali Bey, *age*, s. 29-30.

³⁶ Ali Bey, *age*, s. 29-30.

³⁷ *Seyahat*, s. 88.

³⁸ E. Güney, *agm.*, s. 325-326.

³⁹ G. L. Bell, *age*, s. 112; *Yüzbaşı Selahattin'in Romanı*, s. 88.

⁴⁰ C. Orhonlu-T. Işıksal, "Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, XIII, Sayı: 17-18, s. 86-87; M. Streck, *agm.*, s. 550; G. L. Bell, *age*, s. 112; *Yüzbaşı Selahattin'in Romanı*, s. 88.

⁴¹ Ali Çetinkaya, *Askerlik Hayatım 1914-1922*, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul, 2012, s. 58; Moberly, *Irak Seferi 1914-1918*, I, Çev. Binbaşı Cemal, Askerî Matbaa, İstanbul, 1928, s. 3; İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, Ankara: TTK Yayınevi, 1988, s. 458-459.

⁴² İsmail Hakkı Babanzade, *Irak Mektupları*, İstanbul: Kanaat Matbaası, 1329, s. 168.

⁴³ Helmuth Von Moltke, *age*, s. 248-249.

⁴⁴ *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi Irak-İran Cephesi 1914-1918*, III, 1'inci Kısım, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1979, s. 36; İ. H. Uzunçarşılı, *age*, s. 458-459.

⁴⁵ *Bağdad Vilayetine Mahsus Salnamedir*, Sene 1325 (1907), Defa 21, s. 199.



JHS
86

**History
Studies**

Volume 8
Issue 3
September
2016

kapasitesine sahip değillerdi. Üzerlerine konforlu kabinler yerleştirmek mümkün olmadığından güneşten korunmak için hafif kamışlardan gölgelikleri vardı.⁴⁶

Dicle ve Fırat'ta nehir taşımacılığının bel kemiğini kelekler ve şahturlar oluştursa da hacimlerine göre *mühiyle*, *trade*, *belem*, *saciye* ve *gırab* gibi çeşitli adlar verilen küçük yelkenli gemiler de vardı.⁴⁷ Umman sahillerinden Basra'ya kadar gelen uzun, sivri ve keskin başlı *gırablar* eski dönemin kalyonlarını andırıyordu. Yuvarlak kürekleriyle hareket eden sekizer, onar çift büyük sandalları vardı.⁴⁸ *Belemler* daha çok nehrin bir kıyısından diğer kıyısına kısa mesafeli taşıma işlerinde kullanılan küçük ahşap kayıklardı. Sığ sularda kolay hareket edebilmeleri için 8-10 metre uzunluğunda, 1 metre genişliğinde, altları düz olarak imal ediliyorlardı. Genellikle kürek ve merdiler yardımıyla hareket ediyorlardı.⁴⁹ Uygun rüzgâr bulunduğu yelken açıyorlardı.⁵⁰ Çamaşır sepetini andıran, yaklaşık 1 m çapında,⁵¹ hurma dallarından daire biçiminde yapılmış, üstleri ziftle kaplı *kufa* ya da *küfe* denilen küçük kayıklar ise bir yakadan öbür yakaya geçmek, kıyı boyu köylere gidip gelmek için kullanılıyordu. Bir ya da iki küfeci tarafından kürek gibi kullanılan tahta parçalarıyla hareket ettiriliyorlardı.⁵²

19. yüzyılın ortalarına doğru, Dicle ve Fırat sularında, kelekler, şahturlar ve bahsi geçen diğer geleneksel nehir taşıtlarının yanı sıra, buharlı vapurlar, filikalar, römorkörler, dubalar, mavnalar, şilepler ve motorbotlar da boy göstermeye başladı.⁵³

Dicle ve Fırat'ta Nehir Taşımacılığı

Asurlular döneminde başlayan nehir taşımacılığı Roma hâkimiyetinde de etkin bir şekilde kullanılmış,⁵⁴ Ortaçağ boyunca kesintisiz olarak devam etmiştir. Dicle üzerindeki keleklerin uğrak yeri olan Diyarbekir, Hasankeyf, Tell-Fâfân (Çatpe), Ceziret-i İbn Ömer (Cizre) gibi yerleşim merkezleri zenginleşerek önem kazanmıştır.⁵⁵ Kelek ve kayık imali de oduncusundan tulumcusuna, marangozuna, kalafatçısından demircisine kadar çok sayıda insana iş imkânını sağlayarak bölge ekonomisine ayrıca katkıda bulunmuştur.⁵⁶

Yaygın olarak kullanılmalarına rağmen kelekler, her vakit su üzerinde görülür, hazır bulunur şeyler değillerdi. Tulumların su kesiminden yukarısı güneşin etkisiyle kuruyup çatladığından, kelekçiler yolcu ve yük siparişi almadıkça kelekleri hazır bulundurmazlardı. Bu yüzden çoğu zaman Diyarbekir gibi büyük bir merkezde bile nehrin bir yakasından diğer yakasına geçmek için kelek bulunmazdı.⁵⁷ Özellikle köprü bulunmayan yerlerde yolcular şişirilen tek tulumla ata biner gibi bindirilerek karşıya geçiriliyordu.⁵⁸ Daha şanslı olanlar 15-20 tumlu küçük kelekler bulabiliyordu. Sıkıntı o kadar büyüktü ki karşıya geçmekte zorlanan

⁴⁶ İ. H. Babanzade, *age*, s. 169.

⁴⁷ *Bağdad Vilayetine Mahsus Salnamedir*, Sene 1325 (1907), Defa 21, s. 199.

⁴⁸ Ali Bey, *age*, s. 99; İ. H. Uzunçarşılı, *age*, s. 461.

⁴⁹ *Basra Vilayeti Salnamesi*, Sene 1308 (1890), Defa 1, s. 89.

⁵⁰ İ. H. Babanzade, *age*, s. 168.

⁵¹ K. T. Frost, "Boats on the Euphrates and Tigris", *The Annual of the British School at Athens*, Vol. 12 (1905/1906), s. 194.

⁵² *Bağdad Vilayetine Mahsus Salnamedir*, Sene 1325 (1907), Defa 21, s. 199; Ali Bey, *age*, s. 67; *Seyahat*, s. 114.

⁵³ İlhan Ekinci, *Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti*, Ankara: Asil Yayınları, 2007, s.29; F. J. Moberly, *age*, s. 275.

⁵⁴ Tahir Ögüt, *XVIII. ve XIX. Yüzyılda Birecik Sancağında İktisadi ve Sosyal Yapı*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2008, s. 240.

⁵⁵ Adnan Çevik, *XI-XVIII. Yüzyıllarda Diyâr-ı Bekr Bölgesi Tarihi*, Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2002, s. 120-122, 346-347.

⁵⁶ T. Ögüt, *age*, s. 250-277.

⁵⁷ Ali Bey, *age*, s. 29; İsmail Altınöz, "Osmanlılar Zamanında Fırat Kıyısında Önemli Bir Lojistik Merkezi: Runkale", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 2*, Haz. Şakir Batmaz-Özen Tok, Kayseri 2015, s. 158.

⁵⁸ Ali Bey, *age*, s. 58.



JHS
87

History
Studies

Volume 8
Issue 3
September
2016

yolcuların kendilerine kulak asmadan geçip giden gemilere ateş açtığı bile oluyordu. Bu yüzden kıyıda işaret alan gemilerin tereddütsüz olarak durup yolcuları karşıya geçirmesi adet haline gelmişti.⁵⁹ Hayvanlar genellikle yüzdürülerek geçiriliyor, yüzerken takatsız kaldığı görülürse yükünü azaltmak için hayvanın karnının altına şişirilmiş bir tulum bağlanıyordu.⁶⁰ Yüzemeyecek durumda olanlar ise keleklerle bindiriliyordu. Başları kelege sıkıca bağlanan eşekler, kafaları kelek üstünde gövdeleri suda olacak şekilde karşıya geçiriliyordu.⁶¹ Bağdat'ta olduğu gibi, nehrin karşı kıyısına geçmek için dubalar üzerine kurulmuş köprülerin kullanıldığı da oluyordu.⁶²

Fırat'ta Birecik'ten, Dicle'de ise Diyarbakir'den itibaren kelekler, şahturlar ve belemleler Basra'ya kadar gidilebiliyordu.⁶³ Dicle, Fırat'a oranla daha güvenli ve konforluuydu. Dicle'de yağışlara bağlı olarak bütün kış boyunca kabaran sular, ilkbaharda iyice coşar, hazirandan sonra gitgide azalsa da yükseklerin ağır ağır eriyen karları ve sayısız kaynakları suların birdenbire azalmasına izin vermez.⁶⁴ Bu yüzden, Diyarbakir'in aşağı kesimleri hariç, nehrin hemen her yerinde, her mevsim kelekleri yüzdürecek kadar su bulunur ve nakliyat kesintisiz olarak devam ederdi. Ayrıca nehir yatağı, Diyarbakir havzasında ve daha aşağılarda genellikle fazla engebeli olmayan düz yerlerden geçtiğinden, Dicle'de kelekler, şiddetli akıntıya maruz kalmadan güven içerisinde hareket edebiliyorlardı.⁶⁵

Kara yolu ile 20 gün süren Diyarbakir-Bağdat arası mevsim uygun olduğunda Dicle üzerinden keleklerle 5-6 günde alınabiliyordu.⁶⁶ Nehir yolculuğu, sadece süratli değil, aynı zamanda daha güvenli, konforlu ve keyifliydi. 17. yüzyılda Dicle'de bir kelek yolculuğu yapan ünlü seyyah Evliya Çelebi'nin kaydettiği gibi “*yastıklara dayanıp tavla ve satranç oynayarak, sağı ve solu seyrederek, bazı imar kentlere yanaşarak ve mutfağında yemek pişirerek ta Bağdat'a ve Basra'ya varıncaya kadar eğlenip oynayarak esenlikle*” gidilirdi.⁶⁷

Bölge halkı da keleklerle büyük ilgi gösteriyor, yola çıkışını izlemek için iskelelerde toplanıp ezanlar okuyarak yola salıyorlardı. 1892 Temmuz'unda Diyarbakir'den Musul'a kelekle yolculuk yapan bir seyyahın yazdığı gibi o günlerde *dünyada bundan daha rahat, daha güzel bir yolculuk tasavvur edilemiyordu.*⁶⁸ Sadece yerliler için değil Avrupalılar için de kelekle yolculuk keyifli bir deneyimdi. Prusyalı Von Moltke de 1838 Mayıs'ında Cizre'den Musul'a kelekle yaptığı yolculuktan “*Bizim yaptığımızdan daha rahat seyahat etmek imkânı yoktur. Yumuşak şiltelere uzanmış, yanımızda yiyecek, şarap, çay ve bir mangal olduğu halde hızla ve hiç yorulmadan bir özel ulağın süratiyle kayıp gidiyoruz*” diye yazarak memnuniyetini dile getirmişti.⁶⁹

Oysa Fırat için aynı şeyleri söylemek mümkün değildi. Özellikle yukarı kesimlerdeki engebeli arazide nehir yatağının yer yer aniden daralması, derin boğazlarda tehlikeli çağlayanlar oluşturarak⁷⁰ ulaşımı büyük ölçüde güçleştiriyordu. En deneyimli Kelekçilerin bile

⁵⁹ İ. H. Babanzade, *age*, s. 179.

⁶⁰ Jean-Baptiste Tavernier, *XVII. Asır Ortalarında Türkiye Üzerinden İran'a Seyahat*, Çev. Ertuğrul Gültekin, İstanbul 1980, s. 103.

⁶¹ Ali Bey, *age*, s. 37-38.

⁶² *Salname-i Vilayet-i Bağdat*, Sene 1309 (1891), Defa 8, s. 209.

⁶³ Evliyâ Çelebi, *Günümüz Türkçesiyle Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi (1-6. Kitaplar)*, I, Haz. Seyit Ali Kahraman-Yücel Dağlı, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2012, s. 4/59.

⁶⁴ H. Saraçoğlu, *age*, s. 276.

⁶⁵ R. Hartmann, *age*, s. 624.

⁶⁶ BOA, MVL. Dosya No: 752, Gömlek No:44, 5 Receb 1275 (8 Şubat 1859).

⁶⁷ Evliyâ Çelebi, *age*, I, s. 4/59.

⁶⁸ *Seyahat*, s. 89-90.

⁶⁹ Moltke, *age*, s. 168.

⁷⁰ H. Saraçoğlu, *age*, s. 256.



JHS

88

**History
Studies**

Volume 8
Issue 3
September
2016

böyle yerlerden geçme teşebbüsleri çoğunlukla kaza ile sonuçlanıyordu. Suların yükseldiği dönemlerde risk iyice artıyor, kaza kaçınılmaz hale geliyordu. Bu yüzden sökülen kelekler, yükleriyle birlikte karadan çağlayanların alt tarafına geçirilip orda yeniden kurularak yola devam ediliyordu. Sularının yükseldiği böyle bir dönemde Von Moltke'nin yukarı Fırat'ta yaptığı kelek yolculuğu için ne kadar zor ve tehlikeli olduğunu gösteriyordu:

Fırat'ın üst kısımlarında 250 adım genişliğinde olan Murat 100 sonra 80 ve daha az adım kalacak kadar darlaştı. Bütün o muazzam su kitlesi bu huniden kaya parçaları üzerinden dik aşağı iniyor ve bu yüzden öyle büyük anafolar ve dalgalar meydana getiriyordu ki bazı yerlerde su demetleri fiskeye gibi 5 ayak yüksekliğe fıskırıyordu. Dalgalar tepemize iniyor ve salımız bazen tamamıyla suya gömülüyor fakat koyun tulumları yeniden yukarıya çıkıyordu. Tehlike sadece kısa ve yüksek dalgalar üzerinden dik aşağı iniş ve yukarı çıkışlarda devrilmektir. Bir anafordan kurtularak kıyıya çıktığımızda salın sırtlarından (her biri 1,5-2 parmak kalınlığındadır) dördü orta yerlerinden kırılıvermişlerdi. Tulumlardan dördü patlamıştı.⁷¹

Oluşan girdaplar, keleşin idaresini imkânsız hale getirdiğinden, her zaman kayalardan kurtulmak mümkün olmuyor, devrilen salın bütün malzemesi dökülüyor, buz gibi suya düşen insanlar fena halde ıslanıyordu. Bu yüzden, karanlıkta bir girdaba ve kayaya rastlama korkusuyla geceleri yolculuk yapılmıyor, sallar kıyıya çekilerek sabah olması bekleniyordu. Fakat bu da eşkiya çetelerine aradıkları fırsatı vererek başka bir tehlikeyi davet ediyordu. Eşkiya korkusundan mola yeri mümkün olduğunca dikkatli seçiliyor, bazı geceler çok soğuk ve yağmurlu olmasına rağmen ateş yakmaya dahi cesaret edilemiyordu.⁷²

Nehrin aşağı kesimlerinde durum biraz daha farklıydı. Nehir yatağı, Samsat'tan itibaren yüksek dağlardan uzaklaşıp gitgide daha kurak sahalara girdiğinden sular azalmakta ve nehrin 250 metre civarında olan genişliği kimi yerde 50 metreye, derinliği de yarım metreye kadar düşmekteydi.⁷³ Su seviyesinin azlığı nedeniyle aşağı Fırat'ın bu kesimlerinde keleklerin yerine, sıg sularda daha rahat hareket edebilen altı düz şahturlar kullanılıyordu.

Eylül ve Ekim ayları hem Fırat, hem Dicle için su düzeyinin en düşük olduğu dönemdi. Bu aylarda Dicle'nin suları da iyice azaldığından keleklerin hızı olabildiğince yavaşlardı. Özellikle Mardin-Midyat Eşiği⁷⁴ denilen dağlık kesimde suların çekilmesiyle ortaya çıkan kayalık ve tepelikler Kelekçilerin *kapı* dediği dar geçitler oluşturarak büyük tehlike yaratırdı. Kapılarda oluşan şiddetli akıntılara kapılan kelekler, kayalara çarpar, tulumlar zedelenirdi. 1850'li yıllarda Bağdat'a savaş malzemesi taşıyan bir keleşin üzerindeki toplardan biri Hasankeyf yakınlarında böyle bir kayaya çarparak suya düştüğü için bu kayaya *Toptaşı* adı verilmişti.⁷⁵ Musul dolaylarındaki eski bir set kalıntısı da büyük sıkıntı yaratıyordu. Keleklerin yükleri, geçişe izin vermeyen bu set üzerinden insan sırtıyla aşırılıp yeniden yükleniyordu. Kimi zaman durdurulamayan keleklerin sete çarpması can ve mal kayıplarına yol açabiliyordu.⁷⁶ Suyun seviyesinin düşmesi keleklerin geçişini zorlaştırırken bazen hoş sürprizlere de vesile oluyordu. Suyun azlığı nedeniyle kaçacak yer bulamayan balıklar, keleklerin üstüne sıçrayarak yolcuların zahmetsizce güzel balıklarla karınlarını doyurmasını sağlıyordu.⁷⁷

⁷¹ Moltke, *age*, s. 248-249.

⁷² Moltke, *age*, s. 168-169.

⁷³ R. Hartmann, *age*, s. 624.

⁷⁴ Mardin-Midyat Eşiği: Diyarbekir havzasının güneyini kuşatan Mardin-Midyat Eşiği, bu havzayla güneydeki Arap platformu arasında yükselen ve genellikle güneydoğu-kuzeybatı doğrultusunda uzanan ortalama 1.000-1.500 metre yükseltideki dağ sıralarını ihtiva eder. Bkz. A. N. Sözer, *agm*, s. 11.

⁷⁵ Ali Bey, *age*, s. 40.

⁷⁶ BOA, MVL., Dosya No: 752, Gömlek No:445, Receb 1275 (8 Şubat 1859).

⁷⁷ Ali Bey, *age*, s. 31-32.



JHS

89

History
Studies

Volume 8
Issue 3
September
2016

Kum fırtınaları da nehirdeki sallara zarar vererek ulaşımı sekteye uğratan diğer bir etkendi. Tikrit civarından geçerken böyle bir kum fırtınasına yakalanan Duyun-ı Umumiye Müfettişi Ali Bey, çektiği sıkıntıları şöyle anlatır:

Çöl tarafında (Tikrit civarı) hava birden bire karardı. Rüzgâr kasırga gibi çölden öylesine toz kaldırmıştı ki baktıkça dehşet veriyordu. Kenara dar varabildik. Bora başladı. Hiç böyle şiddetli bora görmedim. Kelekkiler keleş sahil rapteder etmez maşlahlarını başlarına çekip yüzüstü yere yattılar. Bora geçinceye kadar başlarını kaldırmadılar. Bu hal yirmi dakika kadar devam ettikten sonra hava açıldı. Fakat rüzgârın şiddetinden nehirde hâsıl olan dalgalar keleş sudan bir metre kadar karaya çıkıp çakılların üstüne oturmuş ve çölden gelen kumlar yerde yatan keleşleri adeta toprağa gömülmüş gibi örtmüş ve odamın içini doldurmuştu. Kemal-i müşkülât ile keleş suya indirdik ve bir saat kadar dolmuş olan kumları temizlemekle uğraştık. Yüzümü yıkarken sakalımdan bıyığımdan adeta çamur akıyordu. Yanımız sıra gelmekte olan bir zahire keleş parçalanıp yirmi çuvaldan ziyade buğday nehre gitti.⁷⁸

Nehir sevkiyatını tehdit eden bir unsur da eşkıya tehdidiydi. Varlıklı kişilerin keleklerle seyahat ettiğini, değerli malların nehirden sevk edildiğini bilen eşkıyalar, nehir kıyılarında pusu kurarak keleklerle ve zahire kayıklarına saldırıyorlardı.⁷⁹ Tüccarların uğrak yeri olan iskeleler de benzer şekilde eşkıya tehdidi altında bulunuyordu.⁸⁰ Özellikle, yağmacılığı alışkanlık haline getiren civardaki bazı aşiretler sevkiyat için büyük tehlike oluşturuyordu.⁸¹ Yolcuları soyuyor, mallarını gasp ediyor, bazen kayıkları batırdıkları bile oluyordu. Aşiret dayanışması sayesinde himaye gören⁸² eşkıyanın cezalandırılması mümkün olamıyor, zaman zaman nehrin iki yakasına kuvvet çıkarılması da saldırıları önlemeye yetmiyordu. Örneğin 1913 yılında, Irak'a sevk edilen ticarî eşya ve yolculara saldıran Midyat yöresinin asi kabilelerine karşı Diyarbekir Valisi Hakkı Bey'in emriyle yüzden fazla jandarma çıkarılmış, ancak jandarmalar piyade, asiler atlı olduğundan başarılı olunamamış, bölgeye yabancı olan jandarmaların yarısından fazlası bu takip sırasında hastalanarak saf dışı kalmıştı.⁸³

Dicle'de, özellikle Samarra'nın aşağı kesimlerindeki Arap köylerinde, kadın ve çocukların başlarına yerleştirdikleri süt ve yoğurt kaplarını satmak için yüzerek veya keçi tulumlarına binerek keleklerle yanaşıp huzursuzluk yaratmaları da ayrı bir dertti. Çoğunlukla bostan keleklerine musallat oluyor, keleklerden atılan taşlara, hatta açılan ateşlere kulak asmadan, en azından bir kabak aşırmadıkça işin peşini bırakıyorlardı.⁸⁴ Bununla birlikte her yerde aynı durum söz konusu olmuyor, Cizre dolaylarında yapıldığı gibi yolcuların köy düğünlerine davet edilip ağırlandığı da oluyordu.⁸⁵

Kelekler ve şahturlarla çoğunlukla zahire nakliyatı yapılıyor. Fırat ile Dicle'nin sürükleyip getirdiği dünyanın en verimli topraklarına sahip olduğu halde Bağdat ve Basra vilayetlerindeki hububat üretimi halkın ihtiyaçlarını karşılayacak düzeyde değildi. Bölge halkının büyük çoğunluğu göçebe olduğundan çok az bir bölümü tarımla uğraşıyordu. Bahar aylarında ölü alınamayan su baskınları, yaz aylarında aşırı kuraklık ve çekirge baskınları zaten yetersiz olan ekili alanlara zarar vererek üretimin iyice düşmesine neden oluyordu.⁸⁶ Üstelik aşırı sıcaklar yüzünden küflenmiş zahireyi Basra'da üç aydan fazla elde tutmak mümkün

⁷⁸ Ali Bey, *age*, s. 54.

⁷⁹ BOA, DH.TMIK.M., Dosya No: 187, Gömlek No: 18, 22 Teşrinisani 1320 (5 Aralık 1904).

⁸⁰ T. Ögüt, *age*, s. 134, 305.

⁸¹ C. Orhonlu-T. Işıksal, *age*, s. 88.

⁸² Şaban Bayrak, *Anadolu'da Eşkıyalık Olayları (XVIII. Yüzyılın İlk Yarısı 1700-1750)*, İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2015, s. 65, 199.

⁸³ BOA, DH.EUM.EMN., Dosya No: 110, Gömlek No: 24, 30 Temmuz 1329 (12 Ağustos 1913).

⁸⁴ Ali Bey, *age*, s. 58.

⁸⁵ *Seyahat*, s. 93-96.

⁸⁶ *Salname-i Vilayet-i Bağdad*, Sene 1300 (1883), Defa 4, s. 184,192-193; *Bağdad Vilayet-i Celilesine Mahsus Salnamedir*, Sene 1314 (1896), Defa 12, s. 46-47, 55.



JHS
90

**History
Studies**

Volume 8
Issue 3
September
2016

olamıyordu. Bu yüzden Irak halkının arpa, buğday, mercimek, bakla, nohut gibi hububat ihtiyaçlarının önemli bir bölümü Rakka, Diyarbekir ve Musul dolaylarından keleklerle sevk ediliyordu. Özellikle Diyarbekir ve çevresi geniş ekim alanlarıyla Bağdat ve Basra'nın hububat deposu durumundaydı.⁸⁷ Hububat sevkiyatının bir kısmı da Fırat üzerinden yapılıyordu. Savaş ve benzeri önemli durumlarda kayık imal eden bir tersanesi de bulunan Birecik iskelesi, eskiden beri Fırat Nehri'nden yapılan nakliyatın başlangıç noktasını oluşturuyordu.⁸⁸ Civar yerlerden satın alınan zahire, iskeleye kadar develerle getiriliyor, oradan şahturlara yükleniyordu.⁸⁹

Zahire sevk eden kelekler ve şahturlar, dinlenmek veya ihtiyaçlarını karşılamak için birçok yerde durmak zorunda kalıyor, özellikle büyük merkezlerde daha fazla zaman geçiriyorlardı.⁹⁰ Bu yüzden güzergâh üzerindeki Birecik, Diyarbekir, Hasankeyf,⁹¹ Cizre,⁹² Zaho,⁹³ Musul ve Samarra gibi şehirlerde iskeleler kurulmuştur. Nehrin yukarı kesimlerinden gelen malların indirilip Bağdat ve Basra'ya gidecek yeni malların yüklendiği canlı ticaret merkezleri olarak öne çıkan bu iskelelerden Bağdat ve Basra'ya ulaştırılan zahirenin ihtiyaç fazlası, bölgenin diğer ihracat mallarıyla birlikte Hindistan'a ve Çin'e pazarlanmıştır.⁹⁴ 19. yüzyılda, Süveyş Kanalı'nın açılması ve buharlı vapurların işlemeye başlamasından sonra bu ticari ilişkiler ağına Avrupa da dahil olmuştur.⁹⁵

Ticarî taşımacılığın yanı sıra silah ve mühimmat sevkiyatı da nehirler üzerinden yapılıyordu. Askerî sevkiyat özellikle İran'la yapılan savaşlar ve bölgede ortaya çıkan isyanlar sırasında önem kazanıyordu. İstanbul'dan çıkan gemilerin İskenderun ve Payas limanlarına boşalttığı silah ve mühimmat, önce yük hayvanlarıyla Fırat kıyısındaki Birecik iskelesine aktarılıyor, oradan kayıklarla Bağdat'a ve ihtiyaç duyulan diğer yerlere sevk ediliyordu.⁹⁶ Dicle nehrinden de azami derecede istifade ediliyor, silah ve barut yapımında kullanılan toprak, demir, tel ve kalay gibi malzemeler Diyarbekir'den keleklerle yüklenerek Bağdat ve Basra taraflarına gönderiliyordu.⁹⁷ Sultan IV. Murat da Bağdat seferlerinde(1638) Musul istihkâmı için gerekli olan askerî ağır toplar, erzak ve mühimmat başta olmak üzere her türlü malzemeyi Dicle üzerinden sevk etmişti.⁹⁸ 1847 yılında Cizre'de büyük bir isyan başlatan Bedirhan Bey'e karşı sevk edilen kuvvetler de Dicle'nin karşı kıyısındaki Bohtan bölgesine



JHS

91

History
StudiesVolume 8
Issue 3
September
2016

⁸⁷ *Musul Vilayeti İçin İkinci Def'a Olarak Saye-i Terakkıyat-piraye-i Hazret-i Padişahide Tertib Olunan Salnamedir*, Sene 1310 (1892), s. 138-139; A. N. Sözer, *agm*, s. 10.

⁸⁸ T. Ögüt, *age*, s. 239-327.

⁸⁹ *Evliyâ Çelebi*, *age*, I, s. 3/52; C. Orhonlu-T. Işıksal, *agm*, s. 92.

⁹⁰ A. Çetinkaya, *age*, s. 61.

⁹¹ Fatih Gencer, *Merkeziyetçi İdari Düzenlemeler Bağlamında Bedirhan Bey Olayı*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2010, s. 153; E. Güney, *agm*, s. 326.

⁹² Süleyman Polat, "XVI. Yüzyılın İkinci Yarısı ve XVII. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Devleti'nin Doğu Seferlerinde Cizre'nin Yeri", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, XXXII, Sayı: 53, Ankara 2013, s. 261.

⁹³ Cecil John Edmonds, *Kürtler, Türkler ve Araplar, Kuzey-doğu Irak'ta Siyaset, Seyahat ve İnceleme (1919-1925)*, Çev.: Serdar Şengül-S. Ruken Şengül, Avesta Yayınları, İstanbul, 2003, s. 555.

⁹⁴ Ahmet Yiğit, "Osmanlı Devleti'nin Payas ve Birecik Limanları Üzerinden Bağdat'a Askerî Malzeme Nakline Dair Ayıntab Şer'iyye Sicillerinden Bazı Belgeler", 38. *ICANAS Uluslararası Asya ve Kuzey Afrika Çalışmaları Kongresi* (Ankara 10-15 Eylül 2007), Ankara 2012, s. 3388-3399; Burcu Kurt, *II. Meşrutiyet Döneminde Basra Vilayeti (1908-1914)*, Marmara Üniversitesi Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 2012, s. 39-40.

⁹⁵ *Salname-i Vilayet-i Bağdad*, Sene 1303 (1885), Defa 7, s. 113.

⁹⁶ *Evliyâ Çelebi, Günümüz Türkçesiyle Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi (7-10. Kitaplar)*, II, Haz. Seyit Ali Kahraman, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2012, s.10/36. Geniş bilgi için ayrıca bkz. A. Yiğit, *agm*, s. 3397-3418.

⁹⁷ C. Orhonlu-T. Işıksal, *agm*, s. 95.

⁹⁸ S. Polat, *agm*, s. 259.

keleklerle geçirilmiş, bu kuvvetler için Hasankeyf'ten Cizre'ye zahire sevk etmek üzere özel olarak seksen adet kelek hazırlanmıştı.⁹⁹

Teknolojik gelişmelere bağlı olarak 19. yüzyılın başlarından itibaren Avrupa ve Amerika'da kullanılmaya başlayan buharlı gemilerin 1830'lu yılların başlarından itibaren Osmanlı karasularında da görünmeye başlaması,¹⁰⁰ Dicle ve Fırat'ın geleneksel nehir taşımacılığında bir değişim ve yenilenme arzusu doğmasına yol açtı. 1869 yılında Bağdat'ta çıkan bir gazete, Nuh tufanından beri aynı ilkel vasıtalarla yapılan nakliyatın hem çok zor, hem de can güvenliği açısından tehlikeli olduğunu belirterek artık Dicle ve Fırat'ta da mavna ve benzeri modern taşıtların kullanılması gerektiğine dikkat çekiyordu:

Tufan-ı Nuh'tan sonraki senelerde gemi ne şekil ve surette yapılmış ve kullanılmış ise ahali-i Irak'ın Şat ve Fırat'ta isti'mâl ettikleri sefineler yine o şekil ve hey'ette (şekilde) yapılıp kullanılıyor ve nehirde karşı karşıya ve az bir mesafe mahallere işlemek için sandal ve mavna gibi şeylerin icad ve ihdası pek kolay ve mümkün iken Gobrovo Bulgarlarının ağaçtan yaptıkları kavate (bir tür domates) şekil ve hey'etinde ve üç beş yüz kıyye eşya ve yük alır vüs'ünde (kapasitede) hurma ve nar dallarından ve ziftten mesnevi' (imal edilmiş) ve müdevver (yuvarlak) bir şey yapıp Dicle ve Fırat derununda döne döne enküle (kaba ve çirkin) seyir ve hareket ederler. Bunlar ayakta duran bir kişinin eli ve beli kuvvetiyle idare olunduğundan idaresi ne kadar müşkül ise ekser vakitte devrilip pek çok adamlar ve mallar gark ve telef olduğu cihetle faydası dahi o kadar muhataralıdır (tehlikelidir).¹⁰¹

1830'lu yılların başlarından itibaren Dicle Nehri'nde de görülmeye başlayan buharlı nehir vasıtaları,¹⁰² yukarıda belirtilen istek doğrultusunda, ilerleyen yıllarda daha da artarak düzenli seferler yapmaya başlamışlardı. 1860'lı yıllara gelindiğinde artık *Osmanlı İdare-i Nehriyesi'nin* de Dicle'de düzenli olarak işleyen nehir vapurları vardı. Diğer vapurlar İngilizlerin *Lynch* şirketine aitti. Şattularap üzerinden Basra-Hindistan arasında işleyen daha büyük gemiler ise yine bir İngiliz şirketi olan *British India*'nındı.¹⁰³ 1900'lü yılların başlarında *Hamidiye Vapur İdaresi*, Hamidiye, Burhaniye, Musul, Rusafe, Fırat ve Bağdadî vapurlarıyla Bağdat-Basra ile Hindistan ve Avrupa arasında seyrüsefer etmekteydi. *Lynch'in* Mecidiye ve Halife vapurları da onlara eşlik etmekteydi.¹⁰⁴ Hindistan'da Bombay'a uğrayan vapurlar, ayda bir defa Aden Körfezi, Kızıldeniz ve Süveyş Kanalı üzerinden İstanbul'a sefer yapıyordu. Basra-İstanbul arası bu vapurlarla 35 günde alınıyordu.¹⁰⁵

Akıntıya karşı da yüzebilen vapurlar, geleneksel nehir taşıtları karşısında bu açıdan büyük bir üstünlüğe sahiptiler. Ancak hareket edebilmeleri için su miktarının belirli bir seviyenin üstünde olması gerektiğinden, bu avantajlarını nehrin her tarafında kullanamıyor, suyun az olduğu yerlerde kelekler ve şahturlarla rekabet edemiyorlardı. Küçük nehir vapurları sadece Bağdat'tan aşağı kesimlerinde işleyebiliyor, su miktarının artışına bağlı olarak nadiren de olsa Musul dolaylarına çıktıkları oluyordu. Fakat yine de seyrüseferleri kolay olmuyor, özellikle suyun çok azaldığı Eylül-Ekim döneminde, sık sık kuma saplanan vapurlar, yeniden yüzebilmek için suların yükselmesini aylarca beklemek zorunda kalıyorlardı.¹⁰⁶ Bunlar da çok yavaş yol alıyor Bağdat-Basra arasını dört günde kat edebiliyorlardı.¹⁰⁷ Açık denizlerin büyük

⁹⁹ F. Gencer, *age*, s. 153, 187.

¹⁰⁰ Özgür Yılmaz, "Buharlı Gemi Çağı'nda Karadeniz'de Avrupa Denizciliği", *Karadeniz*, Yıl: 6, Sayı: 25 (Sonbahar 2015), s. 47-48.

¹⁰¹ "Mevadd-ı Hususiyye", *Zevra*, 30 Eylül 1285 (12 Ekim 1869), s. 1.

¹⁰² İ. Ekinci, *age*, s.29.

¹⁰³ Ali Bey, *age*, s. 63, 98; Turan Keskin, *Dicle ve Fırat Nehirleri Üzerinde Yapılan Ticaret (1838-1914)*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2012, s. 41-47.

¹⁰⁴ *Bağdad Vilayetine Mahsus Salnamedir*, Sene 1325 (1907), Defa 21, s. 198.

¹⁰⁵ *Seyahat*, s. 145.

¹⁰⁶ Ali Bey, *age*, s. 52-53.

¹⁰⁷ *Seyahat*, s. 149.



JHS

92

**History
Studies**

Volume 8
Issue 3
September
2016

vapurları ise ancak Şattularap'ta yüzebiliyor,¹⁰⁸ bir terslikle karşılaşmamak için seferlerini med-cezire göre ayarlayıp dolunay zamanlarında suyun kabarmasını bekleyerek on beş günde bir hareket ediyorlardı.¹⁰⁹

Irak Cephesi Nakliyatında Kelekler ve Şahturlar

1. Dünya Savaşı başladığında Irak cephesi, çağın gereklerine uygun ulaşım ağlarından ve vasıtalarından tümüyle mahrum bulunuyordu. Buna karşın imparatorluğun merkeziyle cephe arasındaki mesafe kara yoluyla 2.200 km civarındaydı. Yollar kötü, elde kağı ve develerden başka doğru düzgün nakil vasıtası bulunmadığından kara yolundan yararlanma imkânı neredeyse hiç yoktu. Açık denizler, savaş başladıktan sonra İtilaf güçlerinin denetimine geçtiğinden Basra-İstanbul arasındaki deniz bağlantısı da tümüyle kesilmişti.¹¹⁰

Demir yolu açısından da durum ümitsiz görünüyordu. Askerî ve ticarî açıdan büyük avantajlar sağlayacağı düşünülen Berlin-Bağdat demiryolu henüz tamamlanamamıştı. Basra'ya kadar uzatılması planlanan bu hattın Toros tünellerinde yapım çalışmaları devam etmekte olduğundan Haydarpaşa'dan Pozantı'ya kadar demir yoluyla yapılan sevkiyat, Külek istasyonuna karayolu ile aktarılıyor, oradan tekrar başlayan demiryolu Resulayn'da son buluyordu.¹¹¹ Üstelik hattın oraya kadar uzatılması da 1916 başlarında Cerablus köprüsünün tamamlanmasından sonra mümkün olabiliyordu.¹¹² Eksik kalan kısımlar için Almanya'dan beklenen yardım ve destek alınmadığından,¹¹³ savaşın sonlarına gelindiğinde, demir yolu hattı Resulayn'dan yaklaşık 100 km ilerideki Nusaybin'in ötesine geçirilememişti.¹¹⁴ Bu, en yakın demiryolu istasyonunun Bağdat'a kuş uçuşu yaklaşık 500 km Basra'ya nerdeyse 1.000 km uzaklıkta olduğu anlamına geliyordu. Üstelik hattın Ulukışla'ya kadar olan kısmı, aynı zamanda Kafkas cephesinin sevkiyatı için de kullanıldığından kapasitesi, iki cephenin ihtiyaçlarını birden karşılamaya yetmiyordu.¹¹⁵

Resulayn'a veya Nusaybin'e kadar demir yoluyla yapılan sevkiyatın kara yoluyla tamamlanması gerekiyordu.¹¹⁶ Bunun için Mardin eşiği¹¹⁷ denilen 1.000-1.500 metre yükseltideki dağ silsilesinin aşılması, sonra da çölün geçilmesi gerekiyordu.¹¹⁸ Fakat bu kesimde de yollar çok kötü ve bakımsızdı. Develerin, at arabalarının ve mekkâelerin bile rahatlıkla işleyebildiği doğru düzgün hiçbir yol yoktu. Büyük şehirler ve önemli merkezler arasındaki ana yollar da aynı durumdaydı. Mevcut yollar gidiş-geliş yapan araçların toprak üzerinde açtığı izlerden ibaretti.¹¹⁹ Çaresizlik içerisindeki yetkililer, bu içler acısı durumu, *arazi düzgün olduğundan ayrıca yol yapımına gerek duyulmamaktadır* şeklinde açıklamaya çalışıyorlardı.¹²⁰ Yol bile denilemeyecek kadar kötü olan bu eğri büğrü izler, kış aylarının

¹⁰⁸ *Basra Vilayeti Salnamesi*, Sene 1308 (1890), Defa 1, s. 86.

¹⁰⁹ Ali Bey, *age*, s. 97.

¹¹⁰ Kerim Sariçelik, "Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nin İtilaf Devletlerine Karşı Anadolu'nun Akdeniz Kıyılarında Aldığı Bazı Tedbirler", *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 21, Konya 2007, s. 176.

¹¹¹ *Irak-İran Cephesi*, 2'inci Kısım, s. 661.

¹¹² Dukakinzade Feridun, *Büyük Harp Türk Cepheleeri*, Kısım 1, İstanbul 1927, s. 18.

¹¹³ ATASE Arşivi, Kls. 3641, Dos. 176A, F. 1-42, 12 Eylül 1334 (12 Eylül 1918); Ali İhsan Sabis, *Harap Hatıralarım Birinci Dünya Harbi*, IV, Nehir Yayınları, İstanbul, 1991, s. 18.

¹¹⁴ Dukakinzade Feridun, *age*, s. 18.

¹¹⁵ T. Öğün, *Kafkas Cephesi'nin I. Dünya Savaşı'ndaki Lojistik Desteği*, s. 293.

¹¹⁶ Orhan Avcı, *Irak'ta Türk Ordusu (1914-918)*, Vadi Yayınları, İstanbul, 2004, s. 86.

¹¹⁷ A. N. Sözer, *agm*, s. 11.

¹¹⁸ E. Güney, *agm*, s. 327.

¹¹⁹ *Basra Vilayeti Salnamesi*, Sene 1309 (1891), Defa 2, s. 98-99.

¹²⁰ *Bağdad Vilayetine Mahsus Salnamedir*, Sene 1325 (1907), Defa 21, s. 199.



JHS
93

History
Studies

Volume 8
Issue 3
September
2016

şiddetli yağmurlarında geçit vermeyen bataklıklara dönüşüyor, kaybolan yolları bulmak için nehir yatakları ve telgraf direkleri takip ediliyordu.¹²¹

Bütün Irak toprakları içerisinde Bağdat-Kâzimiye arasındaki 7 km'lik küçük bir tramvay hattından başka işe yarar bir ulaşım ağı yoktu. Yollar, basit arabaların bile geçişine uygun olmadığından nakliyat develer, beygirler, ester ve merkeplerle yapılıyordu.¹²² Bakımsız yollar, yağmurlu havalarda ayağı kayan hayvanların geçişini bile zorlaştırdığından, seferberliğin ilânından sonra ordunun ihtiyaçları için gönderilen az sayıdaki otomobil ve kamyonlardan da istifade edilememiş, sevkiyat eskiden olduğu gibi develer, at arabaları ve mekkâreler gibi ilkel vasıtalarla yapılmıştır.¹²³

Bağdat ve Basra'nın yiyecek kaynakları cephenin ihtiyaçlarını karşılayacak yeterlilikte değildi. Daha önce de belirtildiği gibi bu iki vilayetin hububat üretimi kendi halkının ihtiyaçlarına bile yetmiyordu. Bu durum, asker, silah, mühimmat vs. sevkiyatının yanı sıra Diyarbekir ve Musul vilayetleri başta olmak üzere Anadolu'nun iç kesimlerinde yer alan Konya vilayeti gibi hayli uzak yerlerden erzak tedarik edilmesini gerekli kılıyordu.¹²⁴ Ancak bakımsız yollar ve ilkel ulaştırma vasıtaları bu sevkiyatı kesintisiz olarak sürdürmeye yetmediğinden¹²⁵ iyi beslenemeyen hayvanların zayıf düşmesi nakliyat kapasitesinin iyice azalmasına neden oluyordu.¹²⁶

Ulaştırma hizmetlerindeki yetersizliklerin kısa vadede giderilmesi mümkün görülüyordu. Bunun için mevcut doğal yolların düzeltilmesi, yeni yolların açılması, köprülerin yapılması, Basra'ya kadar uzatılması planlanan demir yolu çalışmalarının bitirilmesi, daha fazla motorlu taşıt sağlanması gibi zaman ve maliyet gerektiren büyük işlere ihtiyaç duyuluyordu.¹²⁷ Deniz, demir ve kara yollarının yetersizliği Dicle ve Fırat'taki nehir taşımacılığını kısa vadede işe yarayacak tek seçenek olarak öne çıkıyordu. Bu iş için cephenin emrine verilmiş 7 vapur, her biri 150 tonluk 14 duba ve büyüklü küçüklü 50 kadar gemi vardı.¹²⁸ Ancak daha önce izah edildiği üzere arazi şartlarına ve nehirlerdeki su seviyesinin değişkenliğine bağlı olarak bu araçların her zaman, her yerde kullanılması mümkün olmuyor, özellikle Bağdat'tan yukarı kesimlerindeki sığ yerlerde vapur ve motorbot gibi araçlardan yararlanılamıyordu.¹²⁹ Bu durum, Dicle ve Fırat nehirlerinin büyük bölümünde yaz-kış kesintisiz olarak işleyebilen keleklerle sahturlara neredeyse stratejik bir önem kazandırmış,¹³⁰ ordunun her türlü nakliyat işlerinde bu geleneksel nehir taşıtlarından yararlanma yoluna gidilmiştir.¹³¹ Taşıtların daha verimli kullanılabilmesi için nehirlerin büyük ölçekli haritaları hazırlanmıştır (bkz. Ek 1-2).

Dicle ve Fırat'ın yukarı kesimlerinden toplanan yem ve erzak, yolların uygun olduğu yerlerde kamyonlarla, olmadığı yerlerde ester ve develerle¹³² en yakın iskelelere sevk

¹²¹ İsmail Hakkı, "Irak'ta Büyük Kıtâatın Yürüyüşleri", *Askerî Mecmua*, Sayı: 61, Haziran 1926, s.75.

¹²² *Bağdad Vilayetine Mahsus Salnamedir*, Sene 1325 (1907), Defa 21, s. 199, 208.

¹²³ ATASE Arşivi, Kls. 3697, Dos. 15, F. 7-1, 14 Kanunusani 1334 (14 Ocak 1918).

¹²⁴ ATASE Arşivi, Kls. 3641, Dos. 176A, F. 1-26, 6 Eylül 1334 (6 Eylül 1918); ATASE Arşivi, Kls. 3676, Dos. 339, F. 1-49, 24 Kanunuevvel 1333 (24 Aralık 1917); ATASE Arşivi, Kls. 3641, Dos. 176A, F. 1-42, 12 Eylül 1334 (12 Eylül 1918); BOA, DH.İ.UM. Dos. No: 95, Göm. No: 9-16, 29 Eylül 1331 (12 Ekim 1915).

¹²⁵ BOA, DH.İ.UM. Dos. No: 95, Göm. No: 9-16, 25 Teşrinisani 1331 (8 Aralık 1915).

¹²⁶ ATASE Arşivi, Kls. 3697, Dos. 15, F. 7-1, 14 Kanunusani 1334 (14 Ocak 1918).

¹²⁷ *Irak-İran Cephesi*, 1'inci Kısım, s. 36.

¹²⁸ *Irak-İran Cephesi*, 2'inci Kısım, s. 665.

¹²⁹ Moberly, *age*, s. 3.

¹³⁰ ATASE Arşivi, Kls. 3641, Dos. 176A, F. 1-42, 12 Eylül 1334 (12 Eylül 1918).

¹³¹ ATASE Arşivi, Kls. 3676, Dos. 339, F. 1-47, 17 Kanunuevvel 1333 (17 Aralık 1917).

¹³² BOA, DH. İ.UM. Dosya No: 95, Gömlek No: 9-16, 25 Teşrinisani 1331(8 Aralık 1915).



JHS
94

History
Studies

Volume 8
Issue 3
September
2016

ediliyor,¹³³ oradan keleklerle veya şahturlara yüklenerek nehrin aşağı kesimlerine gönderiliyordu. Ordunun beslenmesi tümüyle bu sevkiyata bağlı olduğundan yaşanan en küçük aksaklıklar bile cephede erzak sıkıntısı olarak hemen kendini hissettiriyordu.¹³⁴ Bu gibi durumlarda erzak sevkiyatına karadan develerle destek olunması da sorunu çözmeye yetmiyor, nehir sevkiyatının mutlaka düzene sokulması gerekiyordu.¹³⁵

Erzak sevkiyatının yanı sıra asker ve mühimmat naklinin önemli bir bölümü de kelek ve şahturlarla yapılıyordu. Doğal yapısı taşımacılığa daha uygun olan Dicle nehri, Fırat'a oranla daha verimli kullanılıyor sevkiyatın büyük bölümü bu nehir üzerinden yapılıyordu. Dicle Nehri'ndeki büyük keleklerle kamyonlar bile taşınabiliyordu.¹³⁶ Bu yüzden 1915 Ekim'inde Kafkas cephesinden Irak cephesine gönderilmesi kararlaştırılan 18. Kolordu Komutanı Halil Bey (Kut) komutasındaki 51. ve 52. Tümenlerin bütün personeli, silah ve mühimmatıyla birlikte Bağdat'a nakli de Dicle üzerinden yapılmıştı. Hıms, Muş, Bitlis, Siirt üzerinden kara yoluyla¹³⁷ 17 Kasım'da Cizre'ye gelen tümenler, oradan keleklerle bindirilerek 22 Kasım'da Musul'a, 3 Aralık'ta Bağdat'a intikal etmişlerdi. Cepheye intikali sağlanan 52. Tümen'in personel sayısı 183 subay, 6.442 erdi. 4.606 tüfeği, 6 adet topu ve 1389 da yük hayvanı vardı.¹³⁸ 51. Tümen'in de yaklaşık olarak bu kadar bir kuvvete sahip olduğu düşünüldüğünde keleklerle yapılan nakliyatın oldukça büyük bir hacme sahip olduğu görülmektedir.

O sırada ata binemeyecek derecede rahatsız olan Halil Bey'in kendisi de bir sedeye konularak keleğe bindirilmiş, bu sayede fazla rahatsız olmadan birliklerinin başında Bağdat'a girebilmiştir. İngilizlerin karşısına yorgun argın çıkmamak için Asurlardan beri kullanılagelen keleklerle bindirilen tümenler, Halil Bey'in ifadesiyle eğlenceli bir yolculuğun ardından Bağdat'a intikal etmişlerdi:

Alışılmış usullere göre bu kelekler Bağdada varınca sökülürmüş. Direkler, yani su yüzüne ve hava ile şişirilmiş tulumların üzerine çatılan iskeleler orada bırakılır yahut satılır, söndürülen tulumlar da develerle geri getirilmiş. Ama böyle bir nakil işi, tam bir kolordu için bahis konusu olunca iş tabii azamet ve müşkülât gösteriyordu. Fakat biz de bunu başarmak zorundaydık. Nitekim bu kelekler üstünde ve Dicle Nehri üzerinden Bağdada akış, askerlerimiz için de hoş, eğlenceli bir şey oldu. Tabii beni de gene bir yatak içinde bir keleğe yerleştirdiler. Bağdadı kurtaracak kumandan, Bağdada öyle vardı...¹³⁹

Kafkas cephesinden 9 Ekim 1915 günü ayrılan bu iki tümeni Bağdat'a nakledecek keleklerin hazırlanmasına o sırada Irak cephesini komuta etmekte olan 6. Ordu Komutanı Golç Paşa'nın (Colmar von der Goltz) 31 Ekim 1915 tarihli talebi üzerine başlanmıştı. İlgililere gerekli talimatlar verilerek Bitlis, Siirt ve Diyarbekir'den kelek imali için Cizre'ye bol miktarda kereste ve kurban derisi gönderilmesi istenmişti. Fakat istenen malzemenin, özellikle de kerestenin temini kolay olmamıştı. Kelek yapımında kullanılan ağaçlar, aynı zamanda telefon direği, inşaat malzemesi ve yakacak olarak da kullanıldığından kolay bulunur şeyler değillerdi. Bu yüzden kelek yapımının artırdığı yüksek talep karşısında piyasadan çekilen kereste karaborsaya düşmüş, temini iyice müşkül bir hal almıştı. Bu yüzden ilk etapta Diyarbekir'den ne kereste ne de deri gelmiş, Bitlis vilayeti ise çok az kereste gönderebilmişti. Durum anlaşılınca kelek yapımının daha fazla gecikmemesi için zorunlu olarak piyasadaki tüm

¹³³ ATASE Arşivi, Kls. 3697, Dos. 15, F. 5-17, 23 Kanunusani 1334 (23 Ocak 1918).

¹³⁴ BOA, DH. ŞFR., Dosya No: 495, Gömlek No: 84, 20 Teşrinievvel 1331 (2 Kasım 1915).

¹³⁵ BOA, DH. İ.U.M. Dosya No: 82/2, Gömlek No: 1/35, 19 Teşrinievvel 1331 (1 Kasım 1915).

¹³⁶ *Harb Mecmuası*, Yıl: 2, Sayı: 23, Teşrinisani 1333, s. 357.

¹³⁷ "Son Osmanlı Paşası Halil Paşa'nın Hatıraları", *Akşam*, haz. Şevket Süreyya Aydemir, 24 Kasım 1967, s. 4.

¹³⁸ Zekeriya Türkmen, "Cepheden Cepheye: Kafkas Cephesi'nin Dondurucu Soğuşundan Irak Çöllerine 5. Seferi Kuvvet'in (52. Mürettep Tümen) Serüveni", *100. Yılı Münasebetiyle 1. Dünya Savaşı'nda Kafkas (Doğu) Cephesi Uluslararası Sempozyumu*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, 2015, s. 345.

¹³⁹ "Son Osmanlı Paşası Halil Paşa'nın Hatıraları", *Akşam*, haz. Şevket Süreyya Aydemir, 25 Kasım 1967, s. 4.



JHS

95

History
Studies

Volume 8
Issue 3
September
2016

keresteye hükümet adına el konulmuş, bu sayede biraz geç de olsa keleklerin yapımı tamamlanarak tümenlerin güvenli bir şekilde Bağdat'a intikali sağlanmıştı.¹⁴⁰ Ancak kelek yapımında kereste temini bundan sonra da hep sorun olmaya devam etti.¹⁴¹

Kelek üretiminin diğer önemli malzemesi olan tulumların sağlanmasında da benzer sıkıntılar yaşanabiliyordu. Göze çarpan en önemli sorun çoğu yerde derilerin tulum şeklinde çıkarılmayıp hayvanın karnına denk gelen kısımlarının kesilmesiydi. Bu yüzden ilgililere sık sık talimatlar verilerek derilerin tulum olarak kullanılacak şekilde çıkarılması isteniyordu.¹⁴² Bu uyarılara rağmen kesilen hayvan sayısı ile ele geçen tulum sayısı birbirini tutmuyor,¹⁴³ kelek imalinde tulum sıkıntısı yaşanıyor. Büyük sevkiyatların yapıldığı dönemlerde ihtiyaç iyice arttığından komşu vilayetlerden de tulum istendiği oluyordu. Nitekim 51. ve 52. Tümenlerin sevki sırasında Halep vilayetine talimat verilerek tedarik edilecek tulumların Maraş Peykarî istasyonuna çıkarılıp Urfa Siverek üzerinden Diyarbakır'a yollanması istenmişti.¹⁴⁴ Ayrıca Halep, Şam, Adana ve Diyarbakır vilayetlerine tulum tedariki için doğrudan mubayaa memurları gönderilmişti.¹⁴⁵ Tulum temini konusunda Müdafaa-i Milliye Cemiyeti de yetkililere yardımcı olmaya çalışıyor, satın aldığı tulumları piyasa fiyatına kelekçilere satılıyor,¹⁴⁶ buna karşılık kelekçiler de taşıdıkları asker başına ücret alıyorlardı.¹⁴⁷

Suyun çekildiği zamanlarda kelekler hem daha yavaş hareket ediyor, hem de daha az yük taşıyabiliyorlardı. Böyle zamanlarda sevk edilecek malzeme önem derecesine göre sınıflandırılıyor, ancak öncelikli olanlar keleklerle sevk ediliyordu.¹⁴⁸ İkinci derecede malzeme ise önce hayvan sırtında Samarra'ya gönderiliyor, oradan tramvay hattı üzerinden Bağdat'a geçiriliyordu.¹⁴⁹

Döneme ait kayıtlarda tehlikeli geçitlerden, kayalardan ve burgaçlardan hiç söz edilmemiş olması, savaş yıllarında nehir yataklarının ıslah edildiğini¹⁵⁰ akla getirirse de kimi zaman oluşan tehlikeli anafoların önüne geçilemediği, gece karanlığından istifade eden eşkıyaların saldırılarının önlenemediği anlaşılmaktadır. Bu yüzden, geceleri yolculuk yapmaktan kaçınılıyor, karanlık çökmeden, kelekler güvenli bir yere çekilerek sabahı beklemek üzere ordugâhlar kuruluyordu. Zaman zaman karşılaşılan bu tür sorunlara rağmen, uzun ve zorlu yürüyüşlerden sonra keleklerle seyahat, nehrin iki yakasındaki harabeleri, kaleleri, burçları, surları ilgiyle izleyerek süzülüp giden askerler için ayrı bir keyif ve eğlence halini alıyordu.¹⁵¹

O tarihte genç bir subay olan Selahaddin Bey (Yurdoğlu) İstanbul'dan İran'a giderken yaptığı bu keyifli seyahatlerden birini "*Dicle üzerinde böyle gezi gerçekten güzel ve rahattı.*"

¹⁴⁰ BOA, DH.İ.U.M., Dosya No: 95, Gömlek No: 9-16, 9 Temmuz 1331 (22 Temmuz 1915).

¹⁴¹ ATASE Arşivi, Kls. 3697, Dos. 15, F. 5-24, 16 Şubat 1334 (16 Şubat 1918).

¹⁴² BOA, DH. ŞFR., Dosya No: 495, Gömlek No: 84, 20 Teşrinievvel 1331 (2 Kasım 1915); BOA, DH. ŞFR., Dosya No: 57, Gömlek No: 10, 1 Teşrinievvel 1331 (14 Ekim 1915).

¹⁴³ ATASE Arşivi, Kls. 3697, Dos. 15, F. 5-24, 16 Şubat 1334 (16 Şubat 1918).

¹⁴⁴ BOA, DH.İ.U.M., Dosya No: 95, Gömlek No: 9-16, 29 Eylül 1331 (12 Ekim 1915); BOA, DH. ŞFR. Dos. No: 57, Göm. No: 9, 1 Teşrinievvel 1331 (14 Ekim 1915).

¹⁴⁵ ATASE Arşivi, Kls. 3695, Dos. 7, F. 1-3a, Mayıs 1333 (Mayıs 1917).

¹⁴⁶ BOA, DH. ŞFR., Dosya No: 57, Gömlek No: 10, 1 Teşrinievvel 1331 (14 Ekim 1915).

¹⁴⁷ O. Avcı, *age*, s. 86.

¹⁴⁸ Ali İhsan Sabis, *Harp Hatıralarım Birinci Dünya Harbi, III*, Nehir Yayınları, İstanbul, 1991, s. 104.

¹⁴⁹ Abidin Ege, *Harb Günlükleri*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2011, s. 256.

¹⁵⁰ Savaşın başlamasından yaklaşık bir yıl önce, 29 Temmuz 1913'te İngiltere ile bir mukavele imzalanarak Şattularap'ın tüm devletlerin gemilerine açık olması ve nehir yatağının iyileştirilmesi için bir komisyon kurulması kararlaştırılmış ise de savaş başlaması alınan kararın uygulanmasına izin vermemiştir. Bkz. Burcu Kurt, *Ortadoğu'da Bir İstikrarsızlık Unsuru: Şattü'l-Arap Sorunu*, Marmara Üniversitesi Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2006, s. 172-198.

¹⁵¹ A. Ege, *age*, s. 260-262.



JHS
96

History
Studies

Volume 8
Issue 3
September
2016

*Hayvan üstündeki yolculuk bizi yormuştu. Dermansız düştüğümüz için bu yeni biçim geziden zevk alıyorduk. Kimimiz uyuyor, kimimiz iskambil oynuyorduk.*¹⁵² O sırada genç bir teğmen olan Abidin Bey (Ege) de Çanakkale’den Irak-İran cephesine nakledildiğinde kelek yolculuğundan büyük keyif almış, günlüğüne kaydettiği “*Kelekler üzerinde Dicle’nin berrak sularında akıp gidiyoruz. Hayatım pek güzel geçiyor. Hava o kadar berrak ve güzel ki. Şu kelek hayatını Kâğıthane’deki sandal sefasına benzetiyorum*” cümleleriyle,¹⁵³ insan cesetlerinin havaya savrulduğu¹⁵⁴ Çanakkale’den sonra bu seyahatin kendisine iyi geldiğini ifade etmiştir.

Osmanlı ordusundan görev yapan Alman subaylarından Golç Paşa, Dicle Nehri’nde kelekle seyahat eden simaların kuşkusuz en ünlülerinden biriydi. Aralık 1915’te, karargâhı Bağdat’ta bulunan 6. Ordu Komutanlığı’na atandığında, Bağdat’a gitmek için üzerinde kulübe şeklinde kabini de bulunan bir keleşe (bkz. Ek. 9) binmek zorunda kalmıştı. Bu durum, aradan geçen onca zamana rağmen keleklerin hâlâ bölgenin en güvenli ve konforlu taşıtları olduğunu göstermek açısından önemliydi. Aksi takdirde Golç Paşa gibi dünyaca ünlü, büyük ve saygın bir komutanın böyle ilkel bir vasıtayla yolculuk yapması söz konusu olamazdı. Yazdıklarına bakılacak olursa, havanın oldukça soğuk ve rüzgârlı olmasına rağmen 6 gün süren bir yolculuktan o da büyük keyif almıştı.¹⁵⁵

Bilhassa öyleye doğru güneş ısınmaya başlayınca, bu Robinsonvârî hayatın kendisine göre bazı güzellikleri var, bu hiç inkâr edilemez. Muhitin, yalnız Kelekçilerin küreklerinin hışırısıyla ihlâl edilen sükûnet ve tenhalığı, çok hoşuma gidiyordu. Keza insanın kendi nefsiyle uğraşmaya, kendi işini kendisi görmeye, kendi işleri hakkında uzun boylu düşünmeye ve bu anda yapılabilecekleri yapmaya zaman ve imkânı da vardı(6 Aralık 1915).¹⁵⁶

Taşıma kapasitesi Dicle’ye oranla daha az olsa da Fırat üzerinden yapılan sevkiyat da kritik bir öneme sahip bulunuyordu. Burada sevkiyat keleklerle değil, nehrin yapısına daha uygun olan şahturlarla yapılıyordu. Sevkiyatın başladığı ilk iskele ise Birecik’teydi. Maraş-Birecik arasında hizmet gören 47 hayvandan oluşan bir deve koluyla nakledilen levazım, Birecik iskelesinden şahturlara yüklenerek cepheye sevk ediliyordu. Bu sevkiyat için günde her biri 7 ton kapasiteli, 5 çift şahtur imal ediliyordu.¹⁵⁷ Buna göre Birecik iskelesinin günlük sevkiyatı 70 ton dolaylarında bulunuyordu. Birecik’ten başka Cerablus, Hit, Ramadiye’de de şahtur iskeleleri vardı.¹⁵⁸ Sevkiyatın kesintisiz olarak sürdürülebilmesi için şahturların iskelelerde de daima hazır bulundurulmasına özen gösteriliyordu.¹⁵⁹ Topçu bataryaları, gibi ağır silahlar, özel olarak yaptırılan şahturlarla Cerablus iskelesinden gönderiliyordu. Oldukça yüksek bir kapasiteye sahip olduğu anlaşılan bu iskeleden 3 Ağustos 1915 günü, 25 çift şahturla yüz ton zahire gönderilebilmişti. Üstelik aynı gün, ihtiyatta bekleyen 335 şahtur daha vardı.¹⁶⁰

Şahturların imali de kolay olmuyordu. Bunların, kelekler gibi, nehrin yukarı kesimlerine taşınıp tekrar kullanılması söz konusu değildi. Tek kullanım için hazırlanan bu basit kayıkların hazırlanmasında yaşanan başlıca sıkıntı ise elde yeterli miktarda çivi bulunamamasıydı. Çivi kalmadığında şahtur imalatı durduğundan sevkiyatta ciddi aksamalar oluyordu. Hazırlanan

¹⁵² *Yüzbaşı Selahattin’in Romanı*, s. 88.

¹⁵³ A. Ege, *age*, s. 258.

¹⁵⁴ A. Ege, *age* s. 149.

¹⁵⁵ Colmar Von Der Goltz, *Yirminci Yüzyıl Başlarında Osmanlı-Alman İlişkileri “Golç Paşa’nın Hâturâtı”*, Haz. Faruk Yılmaz, İstanbul: İz Yayıncılık, 2012, s. 135-136.

¹⁵⁶ Colmar Von Der Goltz, *age*, s. 136.

¹⁵⁷ *Irak-İran Cephesi*, 2’inci Kısım, s. 630.

¹⁵⁸ *Irak-İran Cephesi*, 1’inci Kısım, s. 798.

¹⁵⁹ *Irak-İran Cephesi*, 1’inci Kısım, s. 787.

¹⁶⁰ ATASE Arşivi, Kls. 3695, Dos. 7, F. 1-3, Mayıs 1333 (Mayıs 1917).



JHS

97

History
Studies

Volume 8
Issue 3
September
2016

şahıtların muhafaza edilmesi de ayrı bir dertti. Yapımı tamamlanan şahıtların bekletilmeden kullanılması gerekiyordu. Aksi takdirde güneş altında kalan kısımları kuruyup çatlayarak zarar görüyordu. Bu yüzden normal şartlarda yenilerinin yapımına başlamak için eldekilerin tükenmesini beklemek gerekiyordu. Ancak savaşın olağan üstü koşullarında, eldekilerin tükenmesini beklemek riskli görüldüğünden yapımı tamamlanan şahıtlar suya batırılarak muhafaza altına alınıyor, böylece imalat kesintisiz olarak devam ettiriliyordu.¹⁶¹ Hem şahıtların inşa ve imalinden, hem de nehir trafiğinin düzenlenmesinden *Fırat Menzil Hattı Komutanlığı* sorumluydu. 6. Ordu Menzil Müfettişliği'ne bağlı olarak faaliyet gösteren bu birimin başına Başkomutanlık Vekâleti'nin 22 Şubat 1916 tarihli yazısıyla Albay Nuri Bey atanmıştı.¹⁶²

Döneme tanıklık eden *Binbaşı Ali Bey'in (Çetinkaya)* günlükleri Fırat nehrindeki işleyiş ve sevkiyatın detayları hakkında önemli bilgiler içermektedir. Emrindeki iki tabur askerle bir mitralyöz takımının Cerablus'tan Nasırıye'ye, şahıtlarla 28 gün süren sevkine bizzat nezaret eden Ali Bey'in yazdıklarına bakılacak olursa, bu iş için kullanılan büyük şahıtların hazırlanması hiçte kolay olmamıştı. Nehrin Ane-Hit arasında taşlık kesimler ve bentler bulunduğundan şahıtların buradan geçirilmesi çok zor olmuştu. Taşlık yerlerde güvenlik açısından şahıtlar arası mesafenin en az 30-40 metre olmasına dikkat edilirken, tehlikeli geçitlerde bu mesafe yüz metreye kadar çıkarılmıştı. İki üç şahıtura bir subayın nezaret etmesi sağlanarak düzenli hatlar oluşturulmasına çalışılmış ise de karşıdan esen rüzgâr, hatların oluşturulmasına izin vermediği gibi şahıtların hızlarını azaltarak yavaşlamalarına neden olmuştu.

Yolda, belirli aralıklarla verilen 5-10 dakikalık tuvalet molası dışında zaman kaybına izin vermemek için askerin yemek ihtiyacı bile hareket halindeyken sağlanmaktaydı. Öndeki şahıtlarda hazırlanan yemeğin geriden gelenlere dağıtılmasıyla konvoyun duraksamadan yoluna devam etmesi mümkün oluyordu. Gün boyu yol alan şahıtlar, geceleri kıyıya yanaştırılıp çadırlar kuruluyor, askere yemek verilip geceyi dinlenerek geçirmeleri sağlanıyordu. Asker için çevreden iâşe malzemesi sağlamak amacıyla bazen mola süresi uzatılırken büyük merkezlerde daha fazla kalınıyordu. Geceleri dinlenen askere sabahın erken saatlerinde kahvaltı verilerek yola devam ediliyor, daha hızlı yol alabilmeleri için şahıtlardaki ikişer kürekçiye yardımcı olmak üzere askerler görevlendiriliyordu. Güzergâhın, Hit'ten sonraki kısmında ise vapurların arkasına bağlanan şahıtların hızı daha da artırılabilirdi.¹⁶³

Fırat Nehri, askeri nakliyatın yanı sıra kısa süreliğine de olsa tehcir edilen Ermenilerin sevkı için de kullanıldı.¹⁶⁴ Birecik'teki 1200 Ermeni'nin Zor'a kadar nakli şahıtlarla yapıldı.¹⁶⁵ Rakka'ya sevk edilmesi kararlaştırılan Ermenilerin de nehir yolunu tercih etmesi üzerine şahıtlar fiyatları 12 liradan 60-70 liraya kadar çıktı. Fakat bu yoğun talebin, askeri sevkiyatın aksamasına neden olduğu haber alınınca Fırat Nehri'nin tehcir işlerinde kullanılması yasaklandı. Ermeni ailelerinin karayolu ile sevk edilmesi kararlaştırıldı.¹⁶⁶

Sonuç

Asurlular döneminden beri Dicle ve Fırat nehirlerinde yapılmakta olan geleneksel nehir taşımacılığı, Mezopotamya'nın binlerce yıllık tarihinde derin izler bırakmıştır. Karayolu

¹⁶¹ ATASE Arşivi, Kls. 3695, Dos. 7, F. 1-3, Mayıs 1333 (Mayıs 1917).

¹⁶² *Irak-İran Cephesi*, 1'inci Kısım, s. 792-793.

¹⁶³ A. Çetinkaya, *age*, s. 41-63.

¹⁶⁴ *Türk-Ermeni İhtilâfı Belgeler*, Ed. Hikmet Özdemir-Yusuf Sarımay, Ankara: TBMM Kültür Sanat ve Yayın Kurulu Yayınları, 2011, s. 307.

¹⁶⁵ N. Göyünç, *agm*, s. 660.

¹⁶⁶ *Türk-Ermeni İhtilâfı Belgeler*, s. 419.



JHS
98

*History
Studies*

*Volume 8
Issue 3
September
2016*

taşımacılığının hayvan gücüyle yapıldığı dönemlerde gerek askeri, gerekse ticari anlamda bölgenin tartışmasız ana arteri olmuştur. Etki alanında bulunan geniş havzalar arasında ticari, kültürel ve siyasi ilişkilerin gelişmesine ön ayak olmuş esasen kapalı bir coğrafya olan Güneydoğu Anadolu ile Irak'ın Basra Körfezi üzerinden uygar dünyayla temas kurmasını sağlamıştır.

Suyun akış istikametinde, tek yönlü olarak yapılan nehir taşımacılığında çoğunlukla kelekler kullanılmıştır. Koyun ve keçi derilerinden yapılan tulumlar üzerine ağaç dalları konularak meydana getirilen bu basit sallar, Dicle ve Fırat'ın bilinen en eski taşıtları olarak binlerce yıl en küçük bir değişime dahi uğramadan yük ve yolcu taşımıştır. Havaları indirilen tulumların, nehrin yukarı kesimlerine taşınarak yeniden kelek yapımında kullanılabilen olması her dönemde revaçta olmasını sağlamıştır. Bunların yanı sıra nehirlerin sığ sularında keleklerle oranla daha rahat hareket edebilen farklı türlerde küçük ahşap kayıklar da kullanılmıştır. Fakat geri dönüşü olmayan bu kayıkların tek seferlik kullanımı, maliyeti artırdığı gibi zaman kaybına da yol açmıştır.

Nehir yataklarının yukarı kesimleri, nakliyata fazla uygun olmadığından sevkiyatın ağırlıklı bölümü Fırat'ta Birecik iskelesinden, Dicle'de ise Diyarbakir'den itibaren yapılmıştır. Bu sayede Birecik, Musul ve Diyarbakir yöresinin ihtiyaç fazlası mahsulü nehrin aşağı kesimlerine sevk edilerek Bağdat ve Basra'nın hububat, kereste, yakacak vs. ihtiyaçları karşılanmıştır. Basra'ya nakledilen hububatın bir bölümü de diğer ihraç mallarıyla birlikte gemilere yüklenecek Hindistan, Çin ve Avrupa gibi uzak pazarlara gönderilmiştir. Böylece bölge ekonomisine ciddi anlamda katkı sağlanmış, kelek ve kayıkların uğrak yeri olan iskeleler etraflarındaki şehir ve kasabalar zenginleşerek önem kazanmıştır.

Eşkıya saldırılarına, kum fırtınalarına ve tehlikeli geçitlere rağmen nehir taşımacılığı, bölgenin en güvenilir, en hızlı, en konforlu güzergâhı olmaya devam etmiştir. Savaş ve isyan gibi olağanüstü durumlarda ise karadan taşınması çok zor olan ağır silahlarla mühimmatın, asker ve erzakın nakline imkân sağladığı için stratejik önem kazanarak güven ve asayişin korunmasına hizmet etmiştir. 19. yüzyılın ortalarından itibaren Dicle ve Fırat sularında buharlı vapurların seyrüsefere başlaması bile geleneksel nehir taşımacılığının önemini azaltmaya yetmemiştir. Akıntıya karşı da hareket edebilen vapurlar, Bağdat'ın yukarıdaki sığ sulara giremedikleri için nehrin basit ama işlevsel taşıtlarıyla rekabet edememiştir. Bu yüzden kelekler ve şahtur adı verilen basit kayıklar, 1. Dünya Savaşı'nda Irak cephesindeki Osmanlı ordusunun erzak, asker, silah ve mühimmat nakliyatında da çok önemli görevler üstlenerek ordunun adeta can damarını teşkil etmiştir.



JHS

99

History
Studies

Volume 8
Issue 3
September
2016

Kaynakça

1. Arşivler

a. Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

Dâhiliye Nezareti Evrakı

- İdare Evrakı (DH. İD.)
- Tesrî-i Muamelât Evrakı (DH. TMİK. M.)
- Emniyet Kalemi Belgeleri (DH. EUM. EMN.)
- İdare-i Umumiye Evrakı (DH. İ. UM.)
- Şifre Kalemi (DH. ŞFR.)

Şûrâ-yı Devlet Evrakı (ŞD.)

Meclis-i Vâlâ Evrakı (MVL.)

İrade Meclis-i Vâlâ (İ. MVL.)

Haritalar (HRT. h.)

b. Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Arşivi

Birinci Dünya Harbi Koleksiyonu

2. Yayınlanmış Belgeler

BELL, Getrude Lowthian, *Mezopotamya'da 1915-1920 Sivil Yönetimi*, Çev. Vedii İlmen, İstanbul: Yaba Yayınları, 2004.

"Diyarbakir Dicle'de Kelekler", *İBB Atatürk Kitaplığı*, Sayısal Arşiv ve e-Kaynaklar, Krt_012877.

Türk-Ermeni İhtilâfi Belgeler, Ed. Hikmet Özdemir-Yusuf Sarınoy, Ankara: TBMM Kültür Sanat ve Yayın Kurulu Yayınları, 2011.

3. Dergi ve Gazeteler

Akşam Edebiyat-ı Umumiye Mecmuası

Harb Mecmuası Şehbal

Tasvir-i Efkâr Zevra

4. Salnameler

Bağdad Vilayet-i Celilesine Mahsus Salnamedir, Sene 1314 (1896), Defa 12

Bağdad Vilayetine Mahsus Salnamedir, Sene 1325 (1907), Defa 21.

Basra Vilayeti Salnamesi, Sene 1308 (1890), Defa 1.

Basra Vilayeti Salnamesi, Sene 1309 (1891), Defa 2.

Basra Vilayeti Salnamesi, Sene 1311 (1893), Defa 3.

Musul Vilayeti İçün İkinci Def'a Olarak Saye-i Terakkiyat-piraye-i Hazret-i Padişahide Tertib Olunan Salnamedir, Sene 1310 (1892).

Salname-i Vilayet-i Bağdad, Sene 1300 (1883), Defa 4.

Salname-i Vilayet-i Bağdad, Sene 1303 (1885), Defa 7.

Salname-i Vilayet-i Bağdad, Sene 1309 (1891), Defa 8.



JHS
100

History
Studies

Volume 8
Issue 3
September
2016

5. Hatırat, Günlük ve Seyahatnameler

ALİ BEY, *Seyahat Jurnalı (İstanbul'dan Bağdat'a ve Hindistan'a) Min Sene 1300 ilâ Sene 1304*, İstanbul 1314.

ÇETİNKAYA, Ali, *Askerlik Hayatım 1914-1922*, Haz. O. Şimşek-Z. Dilek, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2012.

EGE, Abidin, *Harb Günlükleri*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2011.

EVLİYÂ ÇELEBİ, *Günümüz Türkçesiyle Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, I-II, Haz. Seyit Ali Kahraman-Yücel Dağlı, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2012.

GOLTZ, Colmar Von Der, *Yirminci Yüzyıl Başlarında Osmanlı Alman İlişkileri "Golç Paşa'nın Hatıratı"*, İstanbul: İz Yayıncılık, 2012.

İSMAİL HAKKI BABANZADE, *Irak Mektupları*, İstanbul 1329.

MOLTKE, Helmuthvon, *Moltke'nin Türkiye Mektupları*, Çeviren: Hayrullah Örs, İstanbul: Remzi Kitabevi, 1995.

SABİS, Ali İhsan, *Harp Hatıralarım Birinci Dünya Harbi*, III-IV, İstanbul: Nehir Yayınları, 1991.

Seyahat, İstanbul: Şirket-i Mürettebiye Matbaası, 1311.

USSHER, John, *A Journey From London to Persepolis*, London 1865.

Yüzbaşı Selahattin'in Romanı, Birinci Kitap, haz. İlhan Selçuk, İstanbul: Çağdaş Yayınları, 1993.

6. Kitap ve Makaleler

AHMED NİHAD, *Askerî Tarih ve Coğrafya*, İstanbul: Harbiye Mektebi Matbaası, 1926.

ALTINÖZ, İsmail, "Osmanlılar Zamanında Fırat Kıyısında Önemli Bir Lojistik Merkezi: Rumkale", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 2*, Haz. Şakir Batmaz-Özen Tok, Kayseri 2015, s. 151-162.

AVCI, Orhan, *Irak'ta Türk Ordusu (1914-1918)*, Ankara: Vadi Yayınları, 2004.

BAYRAK, Şaban, *Anadolu'da Eşkıyalık Olayları (XVIII. Yüzyılın İlk Yarı 1700-1750)*, İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2015.

BİLGE, Mustafa. L., "Şattülarap", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, XXXVII, İstanbul 2010, s. 381-382.

Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi Irak-İran Cephesi 1914-1918, III, 2'inci Kısım, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 2002.

Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi Irak-İran Cephesi 1914-1918, III, 1'inci Kısım, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1979.

ÇEVİK, Adnan, *XI-XVIII. Yüzyıllarda Diyâr-ı Bekr Bölgesi Tarihi*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yayımlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2002

DUKAKİNZADE FERİDUN, *Büyük Harp Türk Cepheleeri*, Kısım 1, İstanbul 1927.

EDMONDS, Cecil John, *Kürtler, Türkler ve Araplar, Kuzey-doğu Irak'ta Siyaset, Seyahat ve İnceleme (1919-1925)*, Çev.: Serdar Şengül-S. Ruken Şengül, İstanbul: Avesta Yayınları, 2003.



JHS
101

*History
Studies*

Volume 8
Issue 3
September
2016

- EKİNCİ, İlhan, *Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti*, Ankara: Asil Yayınları, 2007.
- ERİCKSON, Edward J., *I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusu*, Çev. Kerim Bağrıaçık, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2009.
- EROĞLU, Cengiz-Murat Babuçoğlu-Orhan Özdil, *Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Basra*, Ankara: Orsam, 2012.
- FROST, K. T. "Boats on the Euphrates and Tigris", *The Annual of the British School at Athens*, Vol. 12 (1905/1906), s. 190-195.
- GENCER, Fatih, *Merkezîyetçi İdari Düzenlemeler Bağlamında Bedirhan Bey Olayı*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2010.
- GÖYÜNÇ, Nejat, "Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat", *Bellekten*, LXV/243, (Ağustos 2001), s. 655-660.
- GÜNEY, Emrullah, "Dicle Irmağında Kelek Taşımacılığı", *Coğrafya Araştırmaları*, Sayı: 2, Ankara, 1990, s. 323-328.
- HARTMANN, R., "Fırat", *İslâm Ansiklopedisi*, IV, İstanbul: MEB Yayını, 1988, s. 622-626.
- HUNTINGTON, Ellsworth, *The Geographical Journal*, "Through The Great Cañon of The Euphrates River", Vol. 20, No. 2 (Aug., 1902), s. 175-200.
- İSMAİL HAKKI, "İrak'ta Büyük Kıtaatın Yürüyüşleri", *Askerî Mecmua*, Sayı: 61, Haziran 1926, s. 75-148.
- İSMAİL HAMİ, "İran İhtilâfnamesi", *Edebiyat-ı Umumiye Mecmuası*, Sayı: 1 (Eylül 1332), s. 10-14.
- İŞBİLİR, Ömer, "Yük", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, XXXIV, İstanbul 2013, 46-48.
- KARPAT, Kemal H., *Osmanlı Nüfusu (1830-1914)/Demografik ve Sosyal Özellikleri*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2003.
- KESKİN, Turan, *Dicle ve Fırat Nehirleri Üzerinde Yapılan Ticaret (1838-1914)*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2012.
- KURT Burcu, *Ortadoğu'da Bir İstikrarsızlık Unsuru: Şattü'l-Arap Sorunu*, Marmara Üniversitesi Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2006.
- _____, *II. Meşrutiyet Döneminde Basra Vilayeti (1908-1914)*, Marmara Üniversitesi Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 2012.
- M. Nasrullah-M. Rüşdü-M. Eşref, *Osmanlı Atlası XX. Yüzyıl Başları*, haz. Rahmi Tekin-Yaşar Baş, İstanbul: Osmanlı Araştırmaları Vakfı, 2003.
- MOBERLY, F. J, *Irak Seferi 1914-1918*, I, çev. Binbaşı Cemal, İstanbul: Askerî Matbaa, 1928.



JHS
102

History
Studies

Volume 8
Issue 3
September
2016

- ORHONLU, Cengiz - Turgut İŞIKSAL, “Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat”, *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, XIII, Sayı: 17-18, s. 77-102.
- ÖĞÜN, Tuncay, *Cizreli İzzeddin Şîr Bey ve İsyanı (Doğu'nun Mirlerine Son Veda)*, İstanbul: Yeditepe Yayınları, 2010.
- _____, *Kafkas Cephesi'nin I. Dünya Savaşı'ndaki Lojistik Desteği*, İstanbul: Dergâh Yayınevi, 2015.
- ÖĞÜT, Tahir, *XVIII. ve XIX. Yüzyılda Birecik Sancağında İktisadi ve Sosyal Yapı*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2008.
- POLAT, Süleyman, “XVI. Yüzyılın İkinci Yarısı ve XVII. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Devleti'nin Doğu Seferlerinde Cizre'nin Yeri”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, XXXII, Sayı: 53, Ankara 2013, s. 249-263.
- SARAÇOĞLU, Hüseyin, *Bitki Örtüsü Akarsular ve Göller*, Ankara: MEB Yayını, 1990.
- SARIÇELİK, Kerim, “Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nin İtilaf Devletlerine Karşı Anadolu'nun Akdeniz Kıyılarında Aldığı Bazı Tedbirler”, *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 21, Konya 2007, s. 173-189.
- SEVER, Erol, *Asur Tarihi*, İstanbul: Kaynak Yayınları, 1993.
- SÖZER, Ahmet Necdet, “Güneydoğu Anadolu'nun Doğal Çevre Şartlarına Coğrafi Bir Bakış”, *Ege Coğrafya Dergisi*, İzmir 1984, s. 8-30.
- STRECK, M., “Kelek”, *İslâm Ansiklopedisi*, VI, İstanbul: MEB Yayını, 1977, s. 550-552.
- ŞEMSEDDİN SAMÎ, *Kâmûsu'l-Alâm*, III, İstanbul: Mihran Matbaası, 1308.
- _____, *Kâmûsu'l-Alâm*, VI, İstanbul: Mihran Matbaası, 1311.
- TAVERNIER, Jean-Baptiste, *XVII. Asır Ortalarında Türkiye Üzerinden İran'a Seyahat*, Çev. Ertuğrul Gültekin, İstanbul 1980,
- TUNCEL, Metin, “Dicle”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, IX, İstanbul 1994, s. 281-282.
- _____, “Fırat”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, XIII, İstanbul 1996, s. 31-33.
- TÜMERTEKİN, Erol, “Münakale Coğrafyası Hakkında”, *İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi*, VIII, Sayı: 15, İstanbul 1965, s. 74-88.
- TÜRKMEN, Zekeriya, “Cepheden Cepheye: Kafkas Cephesi'nin Dondurucu Soğuşundan Irak Çöllere 5. Seferi Kuvvet'in (52. Mürettep Tümen) Serüveni”, *100. Yılı Münasebetiyle I. Dünya Savaşı'nda Kafkas (Doğu) Cephesi Uluslararası Sempozyumu*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara 2015, s. 321-360.
- UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, Ankara: TTK Yayını, 1988.
- YILMAZ, Özgür, “Buharlı Gemi Çağı'nda Karadeniz'de Avrupa Denizciliği”, *Karadeniz*, Yıl: 6, Sayı: 25 (Sonbahar 2015), s. 46-65.
- YİĞİT, Ahmet, “Osmanlı Devleti'nin Payas ve Birecik Limanları Üzerinden Bağdat'a Askerî Malzeme Nakline Dair Ayıntab Şer'iyye Sicillerinden Bazı Belgeler”, 38.



JHS
103

*History
Studies*

Volume 8
Issue 3
September
2016

ICANAS Uluslararası Asya ve Kuzey Afrika Çalışmaları Kongresi (Ankara 10-15 Eylül 2007), Ankara 2012, s. 3397-3418.

YUNUS NADİ, "İran'ın Taksimi", *Tasvir-i Efkâr*, 30 Mart 1332 (12 Nisan 1916).

7. İnternet Kaynakları

<https://sites.google.com/site/tekyeli/kelek> (Erişim 03.08.2016).

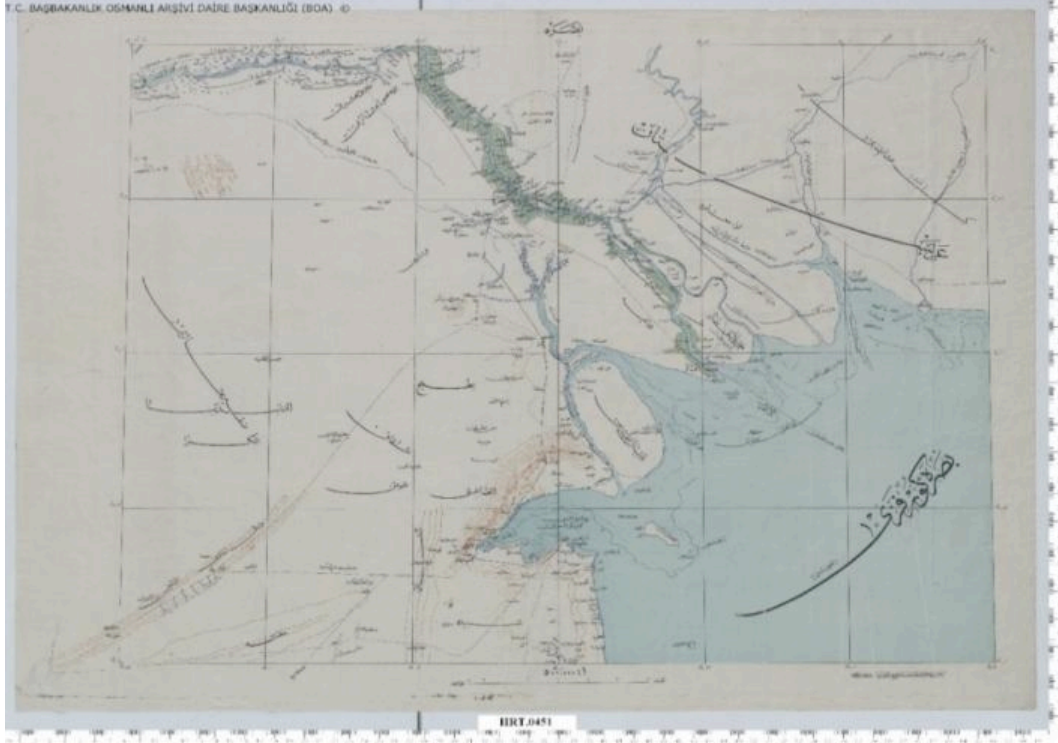


JHS
104

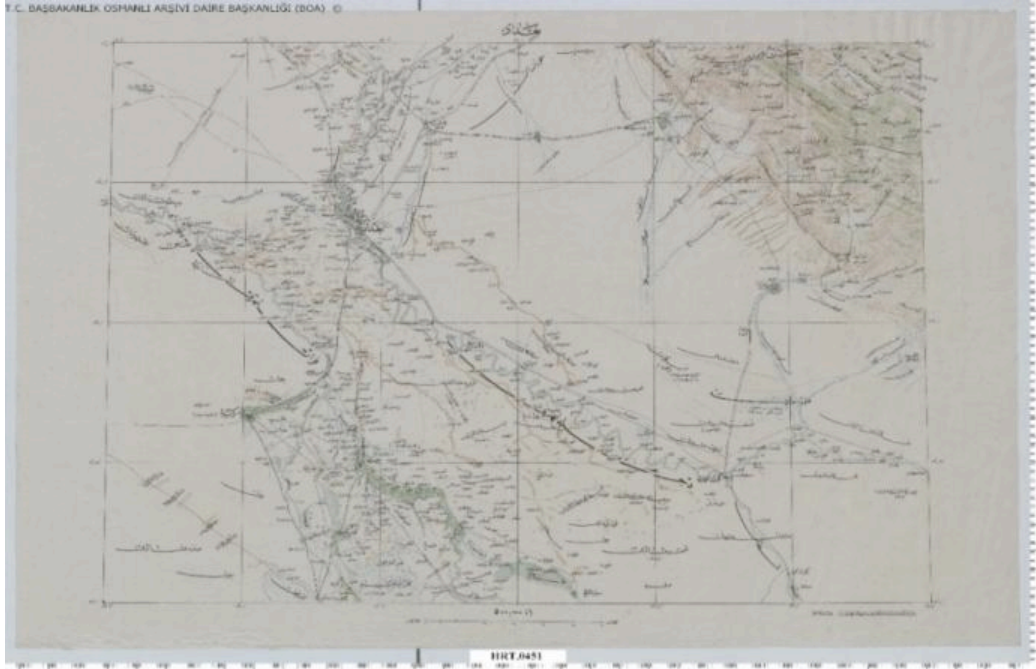
History
Studies

Volume 8
Issue 3
September
2016

Ekler



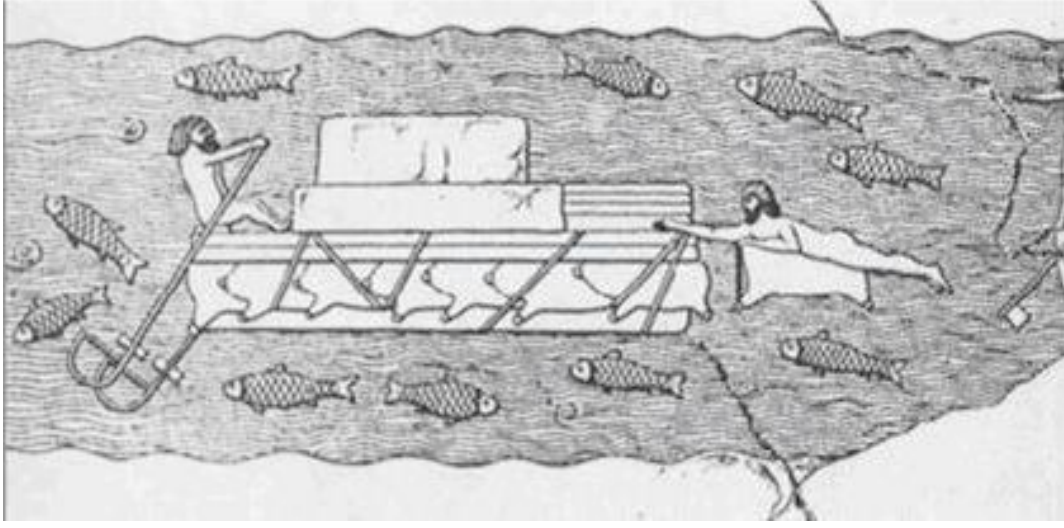
Ek 1: Şattularap ve çevresinin 1917 tarihli haritası¹⁶⁷



Ek 2. Dicle ve Fırat'ın Bağdat civarındaki kısmını gösterir harita (1915-1916)¹⁶⁸

¹⁶⁷ BOA, HRT.h., Gömlek No: 451/5.





Ek 3. Asur Kabartmalarında bir kelek çizimi¹⁶⁹



Ek 4. Dicle'de keleklerle nakliyat (1865)¹⁷⁰

¹⁶⁸ BOA, HRT.h., Gömlek No: 451/2.

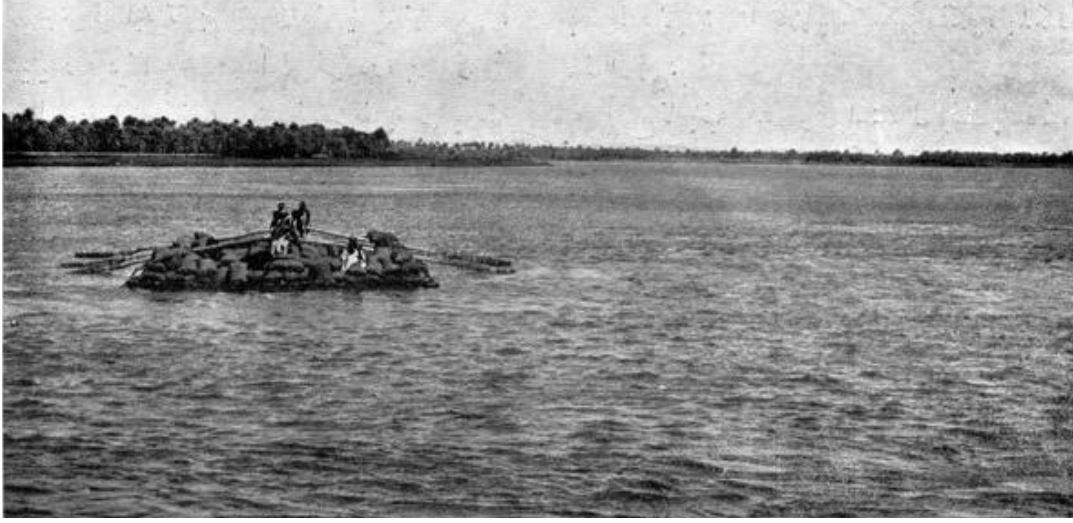
¹⁶⁹ <https://sites.google.com/site/tekyeli/kelek> (Erişim 03.08.2016).



JHS
106

*History
Studies*

Volume 8
Issue 3
September
2016



Ek 5. Fırat Nehri'nde yük ve yolcu taşıyan bir kelek¹⁷¹.



JHS
107

**History
Studies**

Volume 8
Issue 3
September
2016

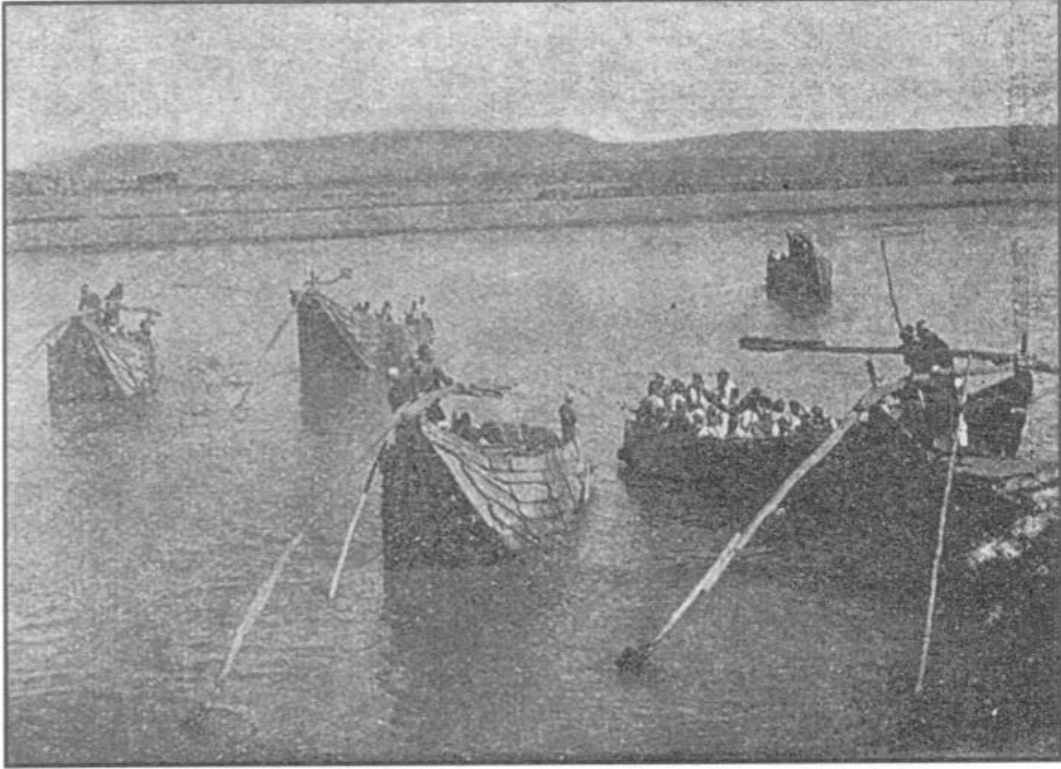


Ek 6. Dicle'de keleklerle sevkiyat (Diyarbakir önleri)¹⁷²

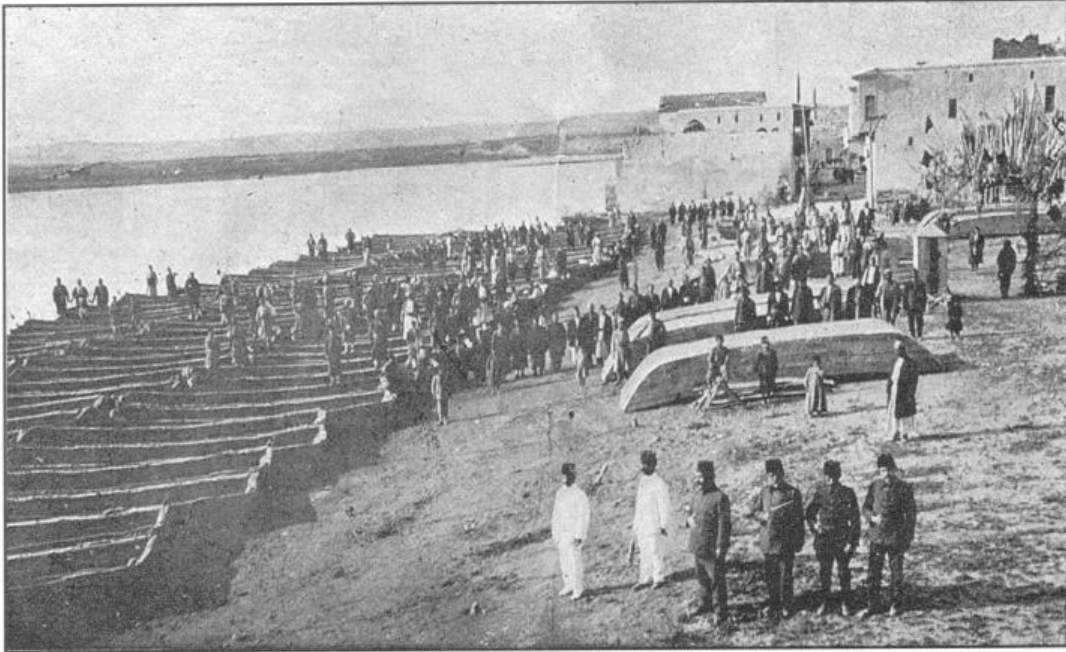
¹⁷⁰ John Ussher, *A Journey From London to Persepolis*, London 1865, s. 477.

¹⁷¹ Şehbal, 14 Mayıs 1914, s. 54.

¹⁷² "Diyarbakir Dicle'de Kelekler" İBB Atatürk Kitaplığı, Sayısal Arşiv ve e-Kaynaklar, Krt_012877.



Ek 7. Fırat Nehrinde asker taşıyan şahırlar (Birecik önleri)¹⁷³



Ek 8. Dicle Nehri'nde bir şahıur menzili¹⁷⁴

¹⁷³ *Harb Mecmuası*, Yıl: 1, Sayı: 7, Mart 1332, s. 107.

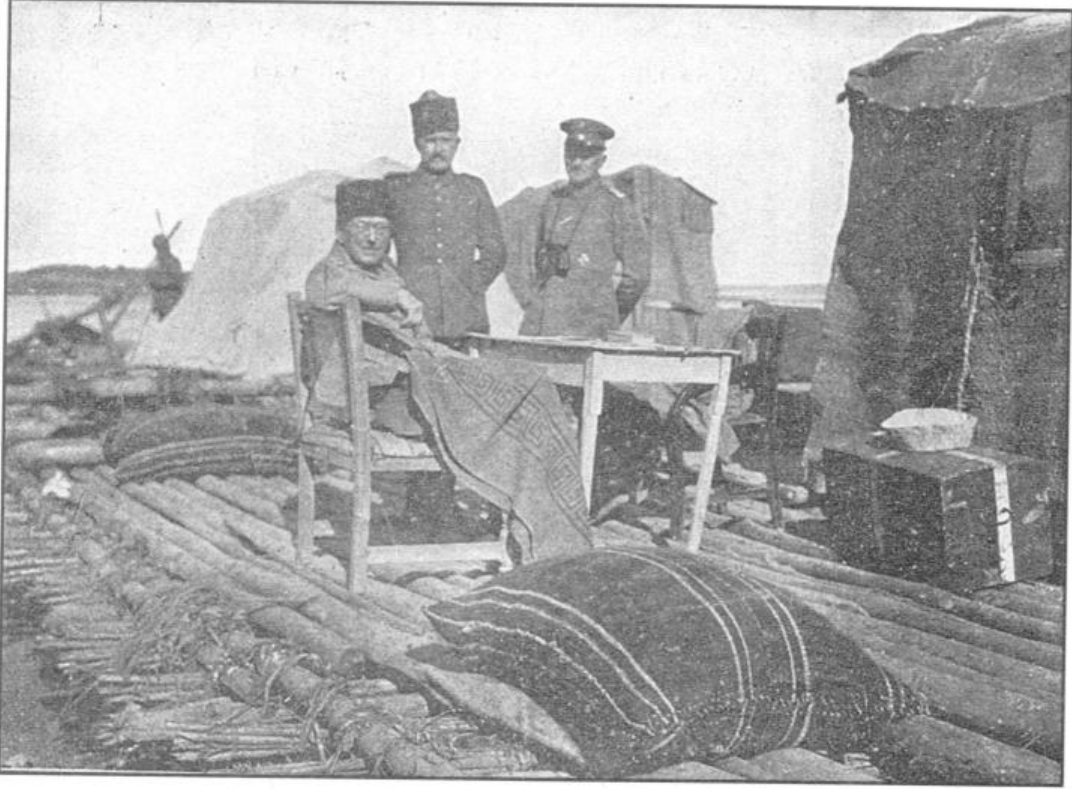
¹⁷⁴ *Harb Mecmuası*, Yıl: 1, Sayı: 10, Haziran 1332, s. 151.



JHS
108

History
Studies

Volume 8
Issue 3
September
2016



Ek 9. 6. Ordu Komutanlığı'na atanan Golç Paşa'nın keklele Bağdat'a hareketi¹⁷⁵



JHS
109

*History
Studies*

Volume 8
Issue 3
September
2016

¹⁷⁵Harb Mecmuası, Yıl: 1, Sayı: 9, Mayıs 1332,s. 141.