

## Zahire Temini ve Naklinde Birecik İskelesi'nin Konumu (1746 Osmanlı-İran Savaşı Örneği)

*The Significance of Birecik Port for Collection and Transfer of Cereals (The Example of the Ottoman-Persian War of 1746)*

Dr. Fadimana FİDAN  
(ORCID: 0000-0001-5613-2334)

*Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi – Karaman*

**Öz:** Seferlerde zahire satın almak ya da nakletmek için büyük bir çaba gösterilmesi gerekmektedir. Bu zor dönemlerde sıkıntıyı hafif atlatmanın yolu savaş bölgelerinin sefere katkısının en üst seviyeye ulaşmasıyla mümkündür. Özellikle iskele bulunan şehirler ulaşımı kolaylaştırdığı için sefer zamanlarında ayrıca önem kazanmaktaydı. Osmanlı Devleti de 1746 senesinde Bağdat askerlerinin gereksinimlerinin karşılanmasında Birecik iskelesinden faydalandı. İskele, Fırat Nehri'nin geçilmesi en kolay yerinde konumlanmıştı ve buraya getirilen her türlü mühimmat ve zahire nehir vasıtasıyla kara yoluna göre daha düşük bir taşıma bedeliyle Bağdat'a ulaşıyordu. Tersanenin de bulunduğu bu iskelede 1746 senesinde hummalı bir çalışma başladı. Nakliyenin hızlı ve kesintisiz olması için gemiler yapıldı ve bu gemilerin yapımı için çevre kazalardan yardım alındı. Yapımı tamamlanan gemiler Birecik iskelesinden Rıdvaniye iskelesine zahire nakliyesi için kullanıldı. Bu çalışmada Birecik tersanesinde inşa edilen gemi miktarı, kullanılan malzeme, gemi yapımında ve zahire naklinde çalışan elemanlara ödenen ücretler anlatılarak bölgenin savaşa katkısı ortaya konulmaya çalışılacaktır. Çalışmada kullanılan kaynaklar Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nden temin edilmiş çeşitli defter ve belgelerdir.

**Anahtar Kelimeler:** Birecik, Bağdat, İskele, Osmanlı Devleti, Zahire

**Abstract:** Great efforts were needed to be exerted in order to buy and transfer cereals during campaigns. Maximising warfare regions' contribution to campaigns was the only way to mitigate the great difficulty faced in such periods. Especially the cities possessing ports gained significant importance as they facilitated transportation. The Ottoman Empire benefited from Birecik Port for meeting the needs of its soldiers in Baghdad in 1746. The port had been situated where it was the easiest to cross the Euphrates, and all kinds of ammunition and cereals brought here were being transported to Baghdad for a lower fee compared to the land route. In the year mentioned, an endeavour began in the port, where a shipyard was also present. New ships were built to ensure fast and uninterrupted transport, and assistance was supplied from the surrounding towns for the building activities. The ships constructed were used for transporting cereals from Birecik Port to Rıdvaniye Pier in Baghdad. The current study will address the amount of ships constructed in Birecik Port, the materials utilised, and the remunerations paid to the workers employed in the shipbuilding and cereal transportation, and the study will also try to reveal the contribution of a region to a war campaign. The sources used in the study include various books and documents obtained from the Turkish Prime Ministry's Ottoman Archive.

**Keywords:** Birecik, Baghdad, Port, Ottoman Empire, Cereal

## Giriş

Birecik, Fırat Nehri'nin Mezopotamya ovalarına açılmaya başladığı bir noktada kurulmuş önemli bir kıyı şehridir. Fırat Nehri, Birecik'ten itibaren daha geniş bir alana yayılıp durgun akmağa başladığından ulaşımına çok daha elverişli hale gelmektedir<sup>1</sup>. Gemilerin Birecik'ten başlayan suyun denize kavuştuğu mansabına doğru olan serüveni Basra Körfezi'ne kadar uzanmaktadır<sup>2</sup>. Bu haliyle Birecik'in en önemli özelliği; Fırat Nehri'nde kuzeye doğru ulaşımın son durağı olması, doğu-batı ve güney eksenli yolların kavşağında yer almasıdır. Böylece Birecik, Bağdat ve Halep'e doğru çıkan gemiler için çeşitli eşyaların depolandığı ve nakledildiği ticarî bir iskele konumundadır<sup>3</sup>. Bağdat'a çeşitli eşya götüren gemiler Fırat ve Dicle nehirlerinin birbirlerine en çok yaklaştığı yerde açılan İsa Kanalı ile Dicle Nehri'ne geçmekte ve Bağdat önlerine ulaşmaktaydı<sup>4</sup>.

Birecik, Akdeniz'den Antakya, Halep ve Antep yolu ile doğuya giden kervanların yolu üzerindedir ve Antep, Urfa ve Harran'dan gelen üç ayrı yol burada birleşirdi. Fırat Nehri vasıtasıyla Bağdat ve Basra'ya oradan da Hindistan'a ticarî malların nakli gerçekleştirilmekteydi<sup>5</sup>. Hindistan'dan gelen baharat, Basra Körfezi ve Kızıldeniz'deki Osmanlı limanlarına ulaşıyordu. Basra'dan gelen yol Fırat mecrasını izleyerek ya kervanlarla Halep'e bağlanıyor ya da Birecik ve Urfa üzerinden Diyarbakır ve Tebriz'e varıyordu<sup>6</sup>. Yine Uzakdoğu malları da kervanlarla Birecik'e taşınarak Halep ve Şam yolu ile Trablus, İskenderun ve Payas gibi Akdeniz limanlarına nakledilmekteydi. Ayrıca Birecik şehri Tebriz, Van, Bitlis, Diyarbakır, Urfa, Halep, Adana, Konya, Akşehir, Kütahya ve Bursa yolu ile İstanbul'a ulaşan tarihi ipek yolunun güney kolu üzerinde önemli bir kavşaktı<sup>7</sup>. Birecik'ten başlayan nehir seyahati canlı bir ticaret trafiğine sahipti. Bu yol, Müslim ve gayrimüslim tacirlerin ana rotasını oluşturuyordu. Avrupalı tacirlerin anlatımına göre Birecik-Basra arası on beş, on altı gün sürmekteydi. Yine Birecik'ten seyahat eden bir Avrupalı seyyah, Birecik-Bağdat arasını geceleri konaklamak kaydı ile yirmi dokuz günde gitmişti<sup>8</sup>.

Nehir vasıtasıyla Birecik, geniş bir coğrafyayı Suriye ve Mezopotamya'ya bağlamaktaydı. Bu özelliği Yakındoğu'nun en önemli merkezlerinden biri haline gelmesini sağlamıştı. Eski çağlardan itibaren yerleşim yeri olduğu bilinen Birecik, tarihi açıdan da farklı devletlere ev sahipliği yaptı<sup>9</sup>. Osmanlı Devleti'nin eline geçmesi ise Yavuz Sultan Selim'in Mercidabık

<sup>1</sup> Fırat Nehri'nin toplam uzunluğu 2800 km olup, Türkiye dâhilindeki kısmı ise 971 km dir. Karasu ve Murat olmak üzere iki büyük kolun birleşmesinden meydana gelir. Bkz. Süleyman Sönmez-Recep Efe-Abdullah Soykan-İsa Cürebal, "XVII-XIX. Yüzyıllarda Anadolu'da Beşeri Hayata Etkileri Bakımından Nehirler ve Göller", Haz. Şakir Batmaz-Özen Tok, *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller*, C. 2, Not Yayınları, Kayseri 2015, s. 124.

<sup>2</sup> 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. 3398.

<sup>3</sup> Ali Yılmaz, *XVI. Yüzyılda Birecik Sancağı*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 1996, s. s. 18; İdris Bostan, "Birecik", *TDVİA*, C. VI, 1996, s. 188.

<sup>4</sup> Yiğit, agm, s. 3399.

<sup>5</sup> Yılmaz, agt, s. 10.

<sup>6</sup> Mehmet Ali Ünal, "Evliya Çelebi'ye Göre Balkanlar'da Kurulan Pazarlar ve Panayır-17. Yüzyılda Balkanlarda Ticaret", *Balkan Tarihi*, C. I, Ed: Zafer Gölen-Abidin Temizer, Osmanlı Mirası ve Türk Kültürü Araştırma Derneği Yayınları 1, 2016, s. 6.

<sup>7</sup> Yılmaz, agt, s. 26-27.

<sup>8</sup> Cengiz Orhonlu-Turgut Işıksal, "Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar: Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat", *İÜTD*, S. 13, 1963, s. 77-102.

<sup>9</sup> Yapılan kazılar neticesinde Paleolitik Çağ'a ait yerleşim yeri olduğu tespit edilen Birecik, tarihi seyir içerisinde pek çok devletin hâkimiyeti altında kaldı. Bölgede, M.Ö. 3000, Sümerler ve Akadlar, M.Ö. 2000'de Babiller daha sonra Hititler, M.Ö. 17. Yüzyıl Hurriler, M.Ö. 15. Yüzyılda Mitanniler, M. Ö. 11. Yüzyılda Aramiler, M.Ö.

Savaşı'ndan (1516) sonra olmuştur<sup>10</sup>. İdarî açıdan Birecik, fethinden hemen sonra Arap eyaletine bağlanmış, 1547'de Haleb beylerbeyliğinin, 1587 senesinde ise Rakka eyaletinin bir sancağı haline gelmişti. Ancak bu tarihler kesin tarihler değildir. Çünkü Birecik zaman zaman Halep'e zaman zaman Rakka'ya bağlanmıştır. 1609 yılından itibaren de Rakka'ya bağlı olduğunu söylemek mümkündür<sup>11</sup>.

Birecik'in bu önemi çeşitli çalışmalara konu olmasını sağlamıştır. 16. Yüzyıl'da Birecik Sancağı adlı doktora tezinde Birecik'in sosyo-iktisadî durumu ile idarî yapılanması anlatılarak bu yüzyılda tersanedeki çalışmalar ortaya konulmuştur<sup>12</sup>. Diğer taraftan aynı şehir ile ilgili bir başka çalışmada, 18 ve 19. Yüzyıllarda Birecik'in sosyo-iktisadî durumu ele alınmakta, tersanedeki faaliyetler çalışmanın önemli bir kısmını kapsamaktadır. Bu çalışmada tersanede 1700-1777 seneleri arasında yapılan gemiler, gemilerin yapımında kullanılan malzemeler ve tersanedeki iş gücü hakkında detaylı bilgilere ulaşmak mümkündür<sup>13</sup>. Aynı şehir mühimmat sevki ile ilgili bir makaleye de konu olmuştur. Bu makale, 18. Yüzyıl Antep Şer'iyye Sicillerinden yararlanılarak yazılmış olup 1700-1744 seneleri arasında Payas ve Birecik limanlarının Bağdat'a askerî sevkiyattaki rolünden bahsedilmektedir<sup>14</sup>. Burada yaptığımız çalışma ise yukarıda ifade edilen eserlerde yıl olarak ifade edilen ancak ayrıntılarına yer verilmeyen bir seneye işaret etmektedir. 1746 senesinin merkezde yer almasının nedeni ise bu senede Osmanlı-İran karşılaşması olmamasına rağmen Bâbîâli'nin Irak-ı Arap topraklarında vuku bulması ihtimali olan savaşın hazırlıklarına devam etmiş olmasıdır. Nitekim bu topraklar Osmanlı ve İran devleti için pek çok kez mücadele konusu oldu. Bu mücadelenin altında üç temel neden yatmaktaydı. Birincisi Suriye ve Mısır'ın güvenliğinin sağlanması, Kızıldeniz'den sonra Basra Körfezi'nin ele geçirilerek Hint okyanusundaki faaliyetlerde etkin olmak, Diyarbakır, Kerkük, Musul ve Bağdat'ın müstahkem birer garnizon olması sağlanarak İran içlerine yapılacak seferleri kolaylaştırmak. İkincisi Uzakdoğu ve Hindistan'dan gelen ticaret yolunun güvenliğini sağlayarak, burada baharat ticaretinden doğan geliri başka bir devletle paylaşmamak. Üçüncüsü ise Irak-ı Arap sahasında Sünni ve Şîî Müslümanlar için önemli din büyüklerinin türbelerinin yer almasıdır. Neticede bu bölgeyi elde bulundurmak Müslüman dünyası üzerinde önemli bir etkiye sahip olmak demektir<sup>15</sup>.

İşte bu üç maddede sıralanmış nedenlerle Osmanlı Devleti ile İran sık sık mücadele etti. 18. Yüzyılda savaşların sıklığı arttı. Çalışma konusu olarak belirlediğimiz 1742-1746 seferinin çıkış nedeni ise Nadir Şah'ın Türkistan, Hindistan ve Afganistan üzerinde etkin olması, Caferliği beşinci mezhep olarak Osmanlı Devleti'ne tanıtmaktaki ısrarcı tutumudur. Nadir Şah uzun süredir devam ettirdiği bu seferler nedeniyle mali açıdan sıkıntılı bir sürece girdi. Vergilerin ağırlığı halkın pek çoğunun dağ başlarına ya da Babürlü İmparatorluğu'na

137'den önce Makedonlar, M.Ö. 137'de Parthlar, 165'de Roma İmparatorluğu, 395'de Doğu Roma, 639'da Müslümanlar, Abbasiler ve onlardan sonra Hamdaniler, 11. Yüzyılda tekrar Doğu Roma, 1071'de Büyük Selçuklu Devleti, 1097'de Haçlılar, 1151'de İmameddinZengi, daha sonra sırasıyla Eyyubiler, Memluk Devleti ve Memluk tabiiyeti altında Artuklular, 1400'de Timur Devleti, 1419'dan önce kısa bir süreliğine Karakoyunlu, bu seneden sonra Memluk Sultanlığına bağlı olarak Akkoyunlar hâkimiyet kurdular. 15. Yüzyılda ise Birecik, Memluk, Dulkadiroğlu ve Akkoyunlu arasında mücadele edilen bir kale olmuştur. Osmanlı hâkimiyeti ise ifade edildiği gibi 1516 senesinde başlamıştır. Bkz. Ali Yılmaz, *XVI. Yüzyılda Birecik Sancağı*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 1996, s. 10-16.

<sup>10</sup>Bostan, agm, s. 187-188.

<sup>11</sup>Yılmaz, *agt*, s. 43-45; 1; Bostan, agm, s. 188.

<sup>12</sup>Yılmaz, *agt*.

<sup>13</sup>Tahir Ögüt, *XVIII ve XIX. Yüzyılda Birecik Sancağında İktisadi ve Sosyal Yapı*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi) İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2008..

<sup>14</sup>Yiğit, a.g.m.

<sup>15</sup>Özer Küpeli, "Irak-ı Arap'ta Osmanlı-Safevi Mücadelesi (XVI-XVII. Yüzyıllar)", *History Studies*, Ortadoğu Özel Sayısı, 2010, s. 229.

sığınmasına neden oldu. Nadir Şah'ın maliyeyi düzeltmek ve içsel bu sıkıntıları giderebilmek için kısa vadede çok kar elde edebileceği bir cepheye ihtiyacı vardı ki Osmanlı topraklarını bu niyetine uygun gördü. Burada kazanacağı zafer hem siyasi hem de iktisadi olarak bir rahatlama sebebi olacaktı. Haziran 1743'de Zohab'da Leylan mevkiinden Osmanlı sınırını geçerek savaşı başlatan Nadir, Eylül ayına kadar çeşitli mevkiilerde başarılarla kazandı. Bağdat Valisi Vezir Ahmed Paşa'nın Bâbiâli'ye gönderdiği mektupta Nadir Şah'ın Kerkük ve Bağdat'a saldıracağı yer alıyordu. Bu minvalde Bağdat savunması için Musul iâşe ve askerî anlamda takviye edildi. Neticede Nadir Şah Musul'a geldiğinde Bağdat için yapılan hazırlıklar, şehrin kurtulmasına katkıda bulundu. Nadir Şah, Kasım ayının başında kendisini ciddi mukavemetle karşılayan Musul'da başarı sağlayamadı. Ülkesinden gelen çeşitli isyan haberleri neticesinde de kuşatmayı kaldırdı. Bâbiâli ise sınırlarına saldırılması üzerine 1743 senesinde İran'a savaş açarak cepheyi Irak ve Kars olarak ikiye böldü. Nadir Şah, Bağdat Valisi Ahmet Paşa'ya elçileriyle gönderdiği mektupta Kerkük üzerinden Diyarbakır'a ardından Bağdat'a<sup>16</sup> geleceğini bildirerek Bağdat'ı savaşız kendisine verileceğine dair teminat senedi istedi. Ahmet Paşa bu senedi Bağdat'ın büyük çoğunluğunun Şîî olması, hasat mevsiminin henüz gelmemiş olması ve ayrıca İstanbul'dan gelecek yardım için zaman kazanmak amacıyla Nadir Şah'a ilettili. Ancak Nadir Şah 1743 senesinde Bağdat taraflarını yağmalattı. Bu durum kalenin zahire darlığı çekmesine neden oldu. Diğer taraftan Musul'da yenilen Nadir Şah Bağdat'a inemedi<sup>17</sup>. Savaş olmamasına rağmen Bağdat Kalesi'ne 1746 senesinde büyük bir organizasyonla zahire sevki yapıldı. Sonuçta Bağdat Şîî nüfusun fazla olduğu bir şehirdi ve olası bir durumda halkın Osmanlı askeri yanında olacağını garanti çok zayıftı. 1743'te Ahmet Paşa merkezden yardım isterken halkın çok kaygan bir zeminde olduğunu, hasat mevsiminin gelmeden İran Şahı'nın Bağdat'a gelmesi durumunda, zaten az olan iâşeyle fazla dayanamayacaklarını söylüyordu. Bu nedenle Bâbiâli beylerbeyliklere emirler göndererek iâşe, nakliye aracı ve gemi yapımı siparişi verdi.

Çalışmada 1742-1746 senesinde vuku bulan Osmanlı-İran savaşlarında, esas olarak yukarıda ifade edilen yollardan İskenderun, Diyarbakır ve Rakka'dan develerle getirilen emtianın Birecik'ten Rıdvaniye iskeleyine, oradan da Bağdat'a nakledilmesi süreci özellikle 1746 senesi temel alınarak anlatılmıştır. Bu minvalde çalışmada; tersanedeki faaliyetler, gemi yapımında kullanılacak malzemelerin tedariki ve inşa sırasında çalışacak esnaf ve amele miktarı tespit edilerek iki koldan devam eden savaşa bölgesel katkıyı ortaya çıkarmak amaçlanmıştır. Nitekim Kars harekâtına katılan askerin iâşe ihtiyacının büyük bir bölümünün Rumeli bölgesinden geldiği aşikâr idiyse de aynı zamanda Bağdat'ın beslenmesinde nasıl bir

<sup>16</sup> Yukarı Mezopotamya'da Dicle Nehri'nin iki yakasında yer alan Bağdat hakkında şehrin kurucusu Abbasi Halifesi Mansur'un şu ifadesi oldukça önemlidir: *Dicle ile Fırat arasında kalan bu ada dünyanın limanı olma özelliğini taşımaktadır. Zira Vâsıt, Basra, Übüille, Fars, Umman, Yemâme, Bahreyn ve diğer yerlerden gelip Dicle boyunca giden gemiler burada demirleyeceklerdir. Yine Musul, DiyârüRebîa, Azerbaycan ve Ermeniyeye'den gelip Dicle boyunca aşağı bölgelere giden gemilerle DiyârüMudar, Rakka, Şam bölgeleri, Mısır ve Mağrib'ten gelerek Fırat'tan aşağıya doğru giden gemiler çeşitli ticaret malları getirecek ve yüklerini burada boşaltacaklardır. Aynı şekilde burası Cebel, İsfahan ve Horasan bölgelerinden gelenlerin bir durak yeri olacaktır. Ve gerçekten dünyanın en güzel şehri olacaktır.* Abbasiler Devleti'ne başkentlik yapan şehir geniş su yolları sayesinde Basra Körfezi'ne bağlanmaktaydı. Kuruluş amacına göre gelişme gösteren Bağdat, önemli ticaret yolları üzerinde bulunduğundan her daim devletlerin ilgisini çekmiştir. 1534 senesinde Osmanlı hâkimiyetine geçmiş ve yaklaşık dört yüz yıla yakın bir süre Osmanlı hâkimiyetinde kalmıştır. Bu sayede Osmanlı Devleti, Basra'dan Bağdat'a oradan Suriye'ye uzanan ticaret hattını elinde tutarak Avrupa'yı ekonomik baskı altında tutabilmeyi hedeflemişti. Bkz. Yusuf Halaçoğlu, "Bağdat", *TDVİA*, C. IV, 1991, s. 433; İbrahim Özgül, "Bağdat ve Basra Kalelerinin Tamirâtı ve İmar Faaliyetleri (1705-1717)", *The Journal of Academic Social Science Studies*, S. 52, 2016, s. 256. 255-272; Ahmet Turan Yüksel, "Kuruluş Döneminde Bağdat'ın Ticarî Yapısı ve İlişkileri", *SÜİFD.*, S. 29, C. 29, 2010, s.8-19. 7-20.

<sup>17</sup>Midhat Sertoğlu, *Mufassal Osmanlı Tarihi*, V, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2011, s. 2521vd; İlker Külbilge, *18. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı-İran Siyasi İlişkileri (1703-1747)*, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İzmir 2010, s. 288-300.

çözüm yoluna gidilmişti? Bu sorunun cevabını verebilmek adına savaşın her iki kolda da işe sevkîyatının hızlandığı son demi örnek olarak seçilmiştir. Ayrıca bu örnekle, mali ve askerî dönüşümlerin yaşandığı 18. Yüzyılda sefer organizasyonlarında klasik metotların aynı özenle uygulandığı ifade edilmeye çalışılmıştır. Çalışma bu haliyle gemi yapımı, inşada kullanılan malzemeler, inşada çalışan teknik elamanlar, zahire mubayaası ve Birecik alt başlıklarından oluşmaktadır.

### 1.Gemi Yapımı

Nehir üzerinde ulaşım, kullanım amaçlarına göre değişen küçüklü, büyüklü gemiler ve kayıklar ile sağlanmaktaydı. İnce donanma adı verilen nehir gemileri genel olarak kürekle hareket etmekte, bazılarında yelken de kullanılmaktaydı<sup>18</sup>. Taşıma kapasitesi 150-4000 kantar arasında değişen gemi ve kayıklar hız ve hareket kabiliyeti açısından büyük gemilere göre çok daha kullanışlıydı ve hava muhalefeti gibi durumlarda hemen karaya yanaşabilmekteydi<sup>19</sup>. Fırat Nehri'nde işleyen ince donanma gemi türleri arasında kayık, şayka, grab, üstü açık, mavna, fırkate, kalite, sandal ve piyade kayığı yer almaktadır<sup>20</sup>. Bu gemiler Birecik'teki tersanede yapılmaktaydı. Ancak Osmanlı hâkimiyeti sırasında Birecik'te tersanenin ne zaman kurulduğu bilinmese de Basra üzerine hâkimiyet kurmak isteyen Devletin, 1545 senesinde 120 adet ince donanmayı Basra'ya Fırat üzerinden sevkettiği<sup>21</sup>. 1549 senesine ait bir belgeden ise tersanede bir sandal inşa edildiği anlaşılmaktadır<sup>22</sup>. 1552 senesinde sefer için kullanılmak üzere 300 adet gemi<sup>23</sup>, yüzyılın sonlarına doğru ise zahire ve asker gemisi olmak üzere 400 adet gemi inşa edildi<sup>24</sup>. Birecik tersanesi sadece bu bölgede gemi inşa faaliyetleri ile sınırlı olmayıp, Fırat Nehri'nin son noktası Basra tersanesine de lojistik destek verdi<sup>25</sup>. Hint Okyanusundaki Portekiz varlığına son vermek için faaliyete geçirilen tersanede 1563'te beş kadirga, 1571'de beş kalyon, 1573'te ise on beş kadirga inşa edildi<sup>26</sup>. Karlofça Antlaşması'ndan hemen sonra Basra'da çıkan karışıklık için önemli bir nehir donanması buraya doğru yola çıkarıldı<sup>27</sup>. 17. Yüzyılda da çok sayıda gemi ve kelek yapımı devam etti<sup>28</sup>. 1733 senesinde Bağdat Kalesi'nin ihtiyacı olan mühimmat ve zahirenin nakliyesi için 300 adet sefine yaptırılması emredildiyse de gemilerden 122'si tamamlanmış, geriye kalanın ise acilen yaptırılarak Bağdat'a gönderilmesi istenmişti<sup>29</sup>. 1743'te 60 kıta sefine inşa ettirilerek Bağdat Kalesi'ne zahire ve mühimmat nakledilmesi emredilmişti<sup>30</sup>.

Nehir gemileri yapılış amaçlarına göre isimlendirilmekteydi. Sefer zamanlarında asker, mühimmat ve işe maddeleri taşıyan her gemi üzerlerine yüklenen malzeme ile anılırdı. Örneğin; kereste sefinesi, zahire sefinesi, bakır sefinesi, asker sefinesi. Çalışma konusunu teşkil eden tarihte Birecik tersanesinde inşa edilen gemiler zahire gemisi olarak nitelendirilmiş

<sup>18</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, Küre Yayınları, İstanbul 2007, s. 132.

<sup>19</sup> Numan Elibol, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı-Avusturya Ticareti*, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2003, s. 156.

<sup>20</sup> Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım*, Der: Salih Özbaran, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, s. İzmir 1984, s. 123.

<sup>21</sup> Salih Özbaran, "16. Yüzyılda Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlılar: Basra Beylerbeyliğinin Kuruluşu", *Tarih Dergisi*, S. 25, Mart 1971, s. 56-57.

<sup>22</sup> Ögüt, a.g.t., s. 241.

<sup>23</sup> Yılmaz, a.g.t., s. 168-169.

<sup>24</sup> İdris Bostan, "XVI. Asırda Osmanlı Tersaneleri ve Gemi İnşa Tezgâhları", *Mimarbaşı Koca Sinan: Yaşadığı Çağ ve Eserleri I*, 1988, s. 128. 125-129.

<sup>25</sup> Halaçoğlu, "Basra", *TDVİA*, C. V, 1992, s. 113; Ögüt, a.g.t., s. 242.

<sup>26</sup> Ögüt, a.g.t., s. 242.

<sup>27</sup> Halaçoğlu, a.g.m., s. 113.

<sup>28</sup> Ögüt, a.g.t., s. 244.

<sup>29</sup> Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA.) *Cevdet Askeriye (C. AS.)*, 321/13295.

<sup>30</sup> BOA. *Cevdet Bahriye (C. BH.)* 222/10313.



olup Bağdat ve Basra kalelerine zahire sevkinde kullanıldı. Yapılan gemi miktarı ihtiyaca yönelik olmakla beraber 18. Yüzyılda tersanede yoğun olarak inşa faaliyetleri gerçekleşti. Gemilerin maliyeti 1699 yılında Hazine-i Amire'den karşılanmışsa da 18. Yüzyıldan itibaren tahsisatlar doğrudan değil Baş Muhasebe'ye bağlı yerel hazine ve muhassıllıklardan yapıldı. 18. Yüzyılda zahire ve inşa faaliyetlerinin maliyetini Rakka Hazinesi ile Halep Muhassıllığı bir arada üstlenmişti<sup>31</sup>.

1746 senesinde Dergâh-ı Mualla Çavuşbaşı Murtaza Çavuş, Birecik tersanesinde gemi yapılması ve Rakka taraflarından zahire mubayaası için görevlendirilmişti. Yapılması emredilen gemilerininuzunluğu 18-24 zira<sup>32</sup>, genişliği 5,5- 7,5 zira olmak üzere 120'si zahire, 4'ü yedek toplam 124 gemi inşa edilecekti. Bu gemiler Birecik iskelesinden aldıkları yükleri Rıdvaniye iskelesine götürecekti<sup>32</sup>. Kasım ayında sefinelerin ihtiyaçları için Çavuşbaşı Murtaza'ya iki defada 25 bin kuruş ve bir miktar akçe gönderilmişti. Bunun yanında kerestenin nakliyesi ve kesilme ücreti, çeşitli mühimmat ve amele ücreti için 10.000 kuruş gerekiyordu ki bu miktarın yarısı Rakka eyaleti mukataasından diğer yarısı ise Halep hazinesinin 1747 senesi malından karşılanacaktı<sup>33</sup>. Ancak başka inşa masraflarının ödenmesi için Rakka eyaleti miri imdad-ı seferiye vergisinden 7.500 kuruşun daha Mübaşir Murtaza'ya verilmesi kararlaştırıldı. İnşada çalışacak amele, esnaf ve yapımda kullanılmak üzere tertip edilmesi gereken kereste ile diğer mühimmatlar Rakka hazinesinin 1748 senesi mukataa malından 20.000 kuruş olarak ödenecekti<sup>34</sup>. Ayrıca dümenci ve kürekçi ücretleri Rakka, Azaz ve Kilis mukataaları mallarından havale olunmasına rağmen yetmemiş Hama ve Humus seferiyesi ile Maraş, Adana ve Halep cizyelerinden tahsili emredilmişti<sup>35</sup>. Görüldüğü üzere inşa edilecek gemilerin masrafları merkezi hazineye belli oranda yük teşkil ediyordu. Bu masraflar eyaletlerin imdad-ı seferiye, cizye ve başka gelirlerinin bir sene sonraki vergi ödemeleri işaret edilerek toplanıyordu. Bir harcama kaleminin bütün giderleri bir eyalete ödetilmediği gibi neredeyse bütün Güneydoğu bölgesi 124 geminin inşasında iş gücü sağlayarak, malzeme tedarik ederek veyahut amele/usta ve malzeme ücretlerini ödeyerek katkıda bulundu.

## 2. İnşada Kullanılan Malzemeler

16. Yüzyılda Venedik Balyosu Gianfrancesco Morosini, Osmanlı deniz gücünden bahsederken Osmanlı Padişahı'nın istediği kadar kalyon yaptırmaya, lazım olan her türlü malzeme ve iş gücünün bol olması sebebiyle muktedir olduğunu söyler<sup>36</sup>. Paul Ricaut da Osmanlı Devleti'nin denizlerde güçlü olmadığını söylese de gemi inşası için gereken malzeme tedarikinde sorun yaşamadığını ifade eder<sup>37</sup>. Palmıra Brummet ise Osmanlı Devleti'nin gemi inşa malzemelerini ve bu işle görevlendireceği insan gücünü kolayca elde edebileceğini ancak yetişmiş mürettebat konusunda sıkıntı çektiğini ifa etmiştir<sup>38</sup>. Diğer taraftan Birecik Tersanesi'nde 18. Yüzyılda genellikle 300 adet geminin yapılması emredilmişse de bunun ancak %35 gerçekleştirilmiştir. Belki de Devlet, inşasını istediği gemi adedinin fazla olduğunun ve ne kadarının yapılacağıının farkındaydı. Nitekim 1746 senesinde daha gerçekçi bir yaklaşımla 124 gemi istemiş ve tamamı da yapılabilmmişti. Morosini'nin kereste ihtiyacı

<sup>31</sup> Ögüt, *agt*, s. 245-250.

<sup>32</sup> BOA. *Ali Emiri Sultan Mahmud(AE. SMHD.I.)* 233/18716.

<sup>33</sup> BOA. *Bâb-ı Defteri Baş Muhasebe Defterleri (D. BŞM.d)* 41133, s. 2.

<sup>34</sup> BOA. *Bâb-ı DefteriMevkufat Defterleri (D. MKF.d.)* 29682, s. 11-12.

<sup>35</sup> BOA. *Ali Emiri Sultan Mahmud(AE. SMHD.I.)* 233/18716.

<sup>36</sup> Jonathan Grant, "Osmanlı Devleti'nde Askeri Teknolojinin Yayılması (15. Yüzyıldan 18. Yüzyıla Kadar)", Çev: Salim Aydı, *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, 2012, s. 62.

<sup>37</sup> Paul Ricaut, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Hâlihazırının Tarihi (XVII. Yüzyıl)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2012, s. 323-326.

<sup>38</sup> Palmıra Brummett, *Osmanlı Denizgücü*, Çev: H. Nazlı Pişkin, Timaş Yayınları, İstanbul 2009, s. 142.

çekilmezdi ifadesi bu pencereden bakıldığında Birecik tersanesine de uygun düşmektedir. Çünkü 1746 üretim bölgelerinden Birecik'e gönderilen geminin omurgasında ve sonrasında gediklerin kapatılması için kullanılan her türlü ihtiyaç büyük sorunlarla karşılaşılardan Birecik'e nakledilmişti. Bu durum Osmanlı Devleti'nin ikmal hatlarını koordineli bir şekilde çalıştırmasıyla ilgiliydi. Bağdat söz konusu olduğunda ikmal hatları Birecik'te birleşerek Bağdat'a doğru yeni bir rota çiziyordu. Üstelik Birecik malzeme tedarik noktalarına yakın bulunuyordu<sup>39</sup>. Kereste, Maraş, Elbistan, Behisni, Antep, Rumkale ve Birecik'ten<sup>40</sup>; zift, üstüğü ve pamuk Maraş'tan; demir Halep'ten<sup>41</sup> karşılanıyordu. Buradan satın alınan malzemeler Birecik'e tercihen nehir yolu ile mümkün değilse kara yolu ile gönderilirdi<sup>42</sup>.

Gemi yapımında çeşitli cins ve büyüklükte kereste kullanılmaktadır. Birecik ve çevresi bu ana yapı malzemesine yakınsa da bazen bölgedeki aşiretler ya da beylerbeyleri kesim ve nakliye işine sıcak bakmayabiliyorlardı. Bu aşiretlerden biri olan Rışvanzadeler Malatya, Antep ve Halep'te toprakla zenginleşmiş, 18. Yüzyılda beylerbeylik sahibi olarak bölgeyi temsil eder hale gelmişlerdi<sup>43</sup>. 1746 senesinde 6000 tomruğun gönderilmesi emrine Maraş Beylerbeyisi Rışvanzade Süleyman Paşa "bu sene zamanında kat' ettirmem deyu" ret cevabını vermesi herhalde bölgesel gücüyle ilgiliydi. Bundan önce de vergi talebiyle ilgili emirlere karşı geldiği bilinen Süleyman Paşa'nın bu tutumu kabul edilemezdi. Bu cevaba binaen gönderilen emirde Birecik'te yapılacak gemilerin Bağdat askerlerinin açlığına tek çözüm olduğu ifade ediliyordu. 23 Kasım'da gemilerin inşası için gerekli tomrukların Elbistan, Maraş, Rumkale, Antep, Birecik ve Behisni dağlarından kesilerek Fırat Nehri yoluyla gönderilmesi<sup>44</sup> yinelenmişse de bunun sadece 2.270 adedi Birecik'e nakledilmişti. Üstelik 320 adedi çatlak olması dolayısıyla kullanılmayacak durumdaydı<sup>45</sup>. İnşa sonunda gemilerin hepsinin bitmiş olması kereste sorunun çözüldüğünü göstermektedir. Tomrukların adet fiyatı ise bazısı için 90 bazıları için 50 akçeydi. Bu fiyat farkı herhalde kerestelerin cins ve boyutlarıyla ilgiliydi<sup>46</sup>.

Devlet, gemi yapımında kullanılacak zift, ispavlü, resen, ıhlamur, pamuk, üstüğü, demir, pamuk, hasır ve mertek gibi ihtiyaçları farklı eyaletlerden, eş zamanlı olarak Birecik'e nakledilmesini bekliyordu. Diğer taraftan ödemede sıkıntı çekilmemesi için yerel hazinelerden ve mübaşire verilen paradan yararlanılıyordu. Malzemelerin bedelleri ise şu şekildeydi: 400 kantar kömürün her kantarı 3 kuruştan 1.200 kuruş; Maraş'tan alınan 31 kantar ziftin bir kantarı 10 kuruş, nakliyesi 6 kuruş, her kantarı 30 kuruştan 22 kantar pamuk<sup>47</sup>, Halep'ten temin edilen 120 kantar demirin her halebî kantarı için 3'er bin akçe<sup>48</sup>. Gemilerin döşemelerinde kullanılan mertek ve hasırın ücreti Çavuşbaşı Murtaza tarafından<sup>49</sup>, çivi ücreti ise Halep muhasıllığından verildi<sup>50</sup>.

<sup>39</sup> Orhonlu, *a.g.e.*, s. 118.

<sup>40</sup> Kereste cinsleri ise zunub, kefiş, mesân, kavak, bakırta, bellût tahtası, verdinar tahtası, verdinar, kızak fülenk, elvah-ı varil, gönder, çubuk-ı çam, tomruk-ı çınar, doldurma, çatal, döşek, pıraçol adındaydı. Bkz. Orhonlu, *age*, s. 119; Yiğit, *agm*, s. 3412-3413.

<sup>41</sup> BOA. D. BŞM.d. 41133, s. 1.

<sup>42</sup> BOA. *Cevdet Nafia (C. NF.)* 14/670; *C. BH.* 222/10313.

<sup>43</sup> Jülide Akyüz, "Osmanlı Merkez-Taşra İlişkisinde Yerel Hanedanlara Bir Örnek: Rışvanzadeler", *Kebikeç*, 27, 2009, s. 81-82.

<sup>44</sup> BOA. *C. BH.* 238/11063; BOA. *C. AS.* 316/13069; BOA. D. BŞM.d. 41133, s. 1; BOA. D. MKF.d. 29682, s. 12-13.

<sup>45</sup> BOA. *C. BH.* 104/5049.

<sup>46</sup> BOA. D. BŞM.d. 41133, s. 11.

<sup>47</sup> BOA. *C. BH.* 111/5375.

<sup>48</sup> BOA. D. BŞM.d. 41133, s. 1.

<sup>49</sup> BOA. *AE.SMHD.* I. 195/15309; BOA. D. BŞM.d. 41133, s. 2.

<sup>50</sup> BOA. *C. BH.* 83/3978.

### 3. Gemi İnşasında Çalışan İş Gücü

Birecik Tersanesi özellikle 18. Yüzyılda İran seferi münasebetiyle çok faaldi. Gemilerin inşa edilmesinde pek çok görevli çalışmıştı. Bu görevlilerin başında Dergâh-ı Mualla Çavuşlarından Murtaza Çavuş'a 24 Kasım 1746 senesinde günlük 1500 akçe tayinat verilmişti<sup>51</sup>. Gemi yapımında çalışan mimar, marangoz, burgucu ve kalafatçı ise İstanbul'dan gönderiliyordu<sup>52</sup>. 1744 senesinden anlaşıldığı kadarıyla yüklü gemiler ile Bağdat'a gönderilen mutemetler de vardı. Bunların dışında zahirenin ambarda tutulması ve nakledilmesi, ölçülmesi esnasında çalışan ambar emini, kâtip, nazır, kileci ve hizmetliler bulunmaktaydı. Burada bu görevliler değil gemi inşası sırasında çalışan esnaf ve amele takımı incelenecektir<sup>53</sup>.

Birecik eskiden beri varlığını koruyan bir tersaneye sahipti. Dolayısıyla gemi yapımından anlayan bir esnaf sınıfının olması da kaçınılmazdı. Bölge ahalsinin meslekleri içerisinde kürekçilik, dümencilik, neccarlık, demircilik bulunmaktaydı<sup>54</sup>. Öyle ki, Birecik'te inşa edilen gemilerin bakımından ve muhafazasından sorumlu tersanede sürekli bekleyen dört reis ile elli beş gemici bulunmaktaydı. Bu görevleri karşılığında vergilerden muaf tutulmuşlardı<sup>55</sup>. Gemilerin dümenci ve kürekçi ihtiyacı Palu'dan Birecik'e kadar olan nehir sahilindeki kasaba ve köylerden sağlanıyor<sup>56</sup>, ameleler de Halep, Rakka ve Birecik'ten tedarik ediliyordu<sup>57</sup>.

Tersanede gemi yapımında çalışanlar bir defterde Kasım 1745- Mayıs 1746 senesine kadar gün gün kaydedilmiştir. Kaydın sonunda 165 günde kaç adet görevli çalıştığına dair toplam yer almaktadır. Biz de belgede yer aldığı şekliyle görevli sayısını toplam olarak parantezde verdik ve her bir görevlinin bu zaman zarfında ortalama ne kadar sayı ile tersane bulunduğunu belirttik. Buna göre; tersanede gemilerin inşa süreci 165 gün sürmüştü ve iş bitimine doğru daha fazla esnaf ve işçi çalıştırılmıştı. Adı geçen süreç içerisinde neccarlar 15 ila 100 kişi (toplam: 11.290), hızarıcılar 20-100 kişi ( toplam: 11.875), kalafatçı 5-35 kişi (1.548), mimarlar 2 (toplam 230), demirci ise bir kişi (toplam 165) olarak tersanede çalışmıştı<sup>58</sup>. Açıkçası tersane, en az 43, en fazla 238 esnafı yaklaşık beş buçuk ay bir araya getirmişti.

Gemilerin ziftleme işini yapan kalafatçılar<sup>59</sup> İstanbul'dan gönderilmişti. 5 kişi olarak İstanbul'dan Birecik'e gelen kalafatçıların içinden biri baş kalafatçıydı. Baş kalafatçının 70, diğerlerinin 45'er akçe günlükleri bulunmaktaydı<sup>60</sup>. Gemi mürettebatı ise 1 dümenci ve 4 kürekçiden oluşmaktaydı. Dümenci ücreti 30, kürekçinin ise 17,5 kuruştur<sup>61</sup>. Ücretleri Halep ve Rakka hazinesinin 1747 senesine ait gelirlerinden ödenecekti<sup>62</sup>.

Zahire yüklü gemilerin eşkıya baskınına uğramaksızın ya da uğradığında mukavemet edecek güvenlik güçleriyle Bağdat'a ulaştırılması gerekiyordu. Rakka Valisi Pir Mustafa Paşa, Fırat Nehri'nin iki tarafında güvenliği sağlamak zorunda idi<sup>63</sup>. Öyle ki Fırat Nehri sahillerinde

<sup>51</sup> BOA. D. BŞM.d. 41133, s. 2.

<sup>52</sup> Bostan, *XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2003, s. 21-22. 1733 senesinde 300 adet sefine yapında çalışacak kalafatçılar ve burgucular İstanbul'dan gönderilmişti. Bkz BOA. C. AS. 21/13295.

<sup>53</sup> BOA. C.AS. 709/29745.

<sup>54</sup> Yılmaz, *agt*, 108.

<sup>55</sup> Yılmaz, *agt.*, s. 171.

<sup>56</sup> Orhonlu, *age.*, s. 122.

<sup>57</sup> BOA. C. AS. 556/23345.

<sup>58</sup> BOA. D.BŞM. d. 2855, s. 2-3.

<sup>59</sup> Bostan, *age.*, s. 67.

<sup>60</sup> BOA. D. BŞM.d. 41133, s. 2.

<sup>61</sup> 17,5 kuruşun 2,5 kuruşu ta'miye ücretiydi.

<sup>62</sup> BOA. D. BŞM.d. 41133, s. 5-6.

<sup>63</sup> BOA. D. BŞM.d. 41133, s. 7.



yaşayan bazı aşiretler nehirde taşkınlar sonucu oluşan adacıklara yerleşerek ulaşımı olumsuz etkileyebiliyordu<sup>64</sup>. Bu aşiretlerden biri olan “Aryan” eşkıya beyleri ve mutasarrıflarına karşı gemilerde muhafızcı ismiyle 10’ar nefer olacak, karadan da çeşitli aşiretler gemilerin güvenliğini sağlayacaktı. Gemilerin başka yerlere zahireleri boşaltmamaları için de Rakka valisi mübaşirleri görevlendirerek kaçakçılık yapılmasına engel olacaktı<sup>65</sup>. Gemilere yerleştirilen muhafızlarda 12,5 kuruş ödeme yapılacak, zahire ihtiyaçları Rakka ahalisinden tertip edilecekti<sup>66</sup>.

#### 4. Zahire Mubayaası ve Birecik

Osmanlı Devleti’nin doğu ve batıda yaptığı seferleri devam ettirebilmesi, askeri cephede tutabilmesi işe teminiyle doğrudan alakalıydı. Sayıları binleri bulan asker ve hayvanın yiyeceğinin sağlanması şüphesiz savaşın teminatıydı. 18. Yüzyılda mubayaa yöntemiyle alınan zahire menzillere aktarılıyor ve buradan geçen askerin sorun yaşamaması sağlanıyordu. Ambarlarda biriktirilen işe maddeleri de olası durumlarda sıkıntı yaşanmasının önüne geçiyordu. İşe sevkiyatında karayoluna nazaran nehir nakliyatı hızlı, güvenilir ve ucuzdu. Fırat Nehri, zahire nakliyatında Birecik’ten itibaren ulaşım kolaylığı sağlıyordu. Birecik de nehrin ona verdiği bu avantajlı durum sayesinde önemini her zaman koruyor ve daha önceden kara yolu ile Birecik ambarına taşınan zahire Bağdat’a gönderiliyordu. Nitekim Bağdat ve civarında hububat ekimi zordu. Genellikle savaş ve barış dönemlerinde Rakka, Diyarbakır ve Musul taraflarından satın alınan zahire nehir gemileri vasıtasıyla Bağdat’a ulaştırılıyordu. Birecik bu minvalde zahire nakliyatının başlangıç noktasını oluşturuyordu<sup>67</sup>. Birecik iskelesine zahire nakleden yerler; Halep, Diyarbakır, İskenderun, Urfa ve Rakka idi. Ayrıca Bağdat için İskenderun, Rakka ve Ruha ambarları çok önemli stok merkezleriydi<sup>68</sup>.

1746 senesinde Bağdat’a gönderilecek buğday ve arpa Rakka eyaleti, Siverek ve Samsad kazalarından satın alınacaktı. Rakka eyaletinden 50.000 kile arpa ve aynı miktarda arpa, Siverek ve Samsad kazalarından 15.000’er kile buğday ve arpa toplam 65.000 kile buğday ve 65.000 kile arpanın mubayaası emredildi. Satın alınan buğdayın bir İstanbul kilesi<sup>69</sup> 60,

<sup>64</sup> Yılmaz, agm., s. 592.

<sup>65</sup> BOA. D. BŞM.d. 41133, s. 9.

<sup>66</sup> BOA. D. BŞM.d. 41133, s. 10-11. 1730’da dümenci ücretleri 35 kuruş, kürekçi ücreti 15 kuruşa ek olarak nafaka bahası 10 kuruş, 1743’de dümenci ücretleri 45-nafaka bahası 2,5, kürekçi ücreti 30-nafaka bahası ise 2,5 kuruştur. Bkz. Ögüt, *agt.*, s. 278. 1744 senesinde üç nefer kürekçiye 45 günde ödenen ücret 333 kuruştur. Günlük 30 akçe çalışıyorlardı. Bu üç dönemdeki farklılaşmanın kaynağı herhalde ki Bağdat’ta zahire ve mühimmat ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla gemi miktarının artması dolayısıyla esnaf ve işçilerin çalışma günlerinin artmasıydı. Nitekim ücretlerini günlük olarak alan çalışanların gün sayısı ile doğru orantılı olarak ücretlerinde düşüşler olmuştu. Bunun kaynağının ise devletin giderlerinin artmasıyla ilgisinin olduğu açıktır. Nitekim savaş Musul ve Kars’a kadar yayılmıştı ve Devlet, Rumeli bölgesinden de ciddi miktarda zahire yüklenmiş pek çok sayıda gemiyi Trabzon’a göndermişti. İran savaşının bu perdesinde Osmanlı ülkesindeki pek çok bölge İran üzerine giden askerin beslenmesi organizasyonda görev almıştı. Haliyle bu da fiyat ve ücretlere yansımıştı. Bkz. BOA. C.AS. 709/29745

<sup>67</sup> Orhonlu, *age.*, s. 128-129.

<sup>68</sup> 1744 senesinde İskenderun’dan Birecik’e nakledilecek buğdayın ambar muamelelerinde ambar emini, ambar kâtibi, ambar nazırı, 2 adet ambar hizmetlisi ve 5 kileci çalışmıştı. Bu muameleler 45 gün sürmüştü ve bunun karşılığında ambar emini 45, ambar kâtibi 30, ambar nazırı 22,5, ambar hizmetlileri 45 ve beş adet kileci 113,5 kuruş almışlardı. Gemilere nakl olunacak zahirenin her İstanbul kilesi için bir akçe alınmaktaydı ki 28.336 akçe 1 rub yani 236 kuruş yapmaktaydı. Bkz. BOA. C.AS. 709/29745.

<sup>69</sup> İmparatorluğun geniş sınırları içerisinde hububat ve kuru meyvenin ölçülmesi için kullanılan kile farklı olabiliyordu. Halep kilesi, Urfa kilesi, Köstence kilesi, İbrail kilesi vb. gibi. Devlet, kileler arasında farktan oluşabilecek hataları en aza indirmek için sefer öncesi kazalardan mubayaa için gönderdiği görevliler ve bölge idarecilerine toplanan hububatın İstanbul kilesi ile ölçülmesi ve satın almalarını emrediyordu. Bir İstanbul kilesi ise 16. Yüzyılda buğday ve un tartımında 25,6589 kg, arpada ise 23,093 kilogramdı. Bkz. Cengiz Kalek, “Kile”, *TDVİA*, 25, 2002, s. 568-571; Walter Hinz, *İslâm’da Ölçü Sistemleri*, Çev: Acar Sevim, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1990, s. 51.

arpanın bir İstanbul kilesi fiyatı ise 30 akçe'di<sup>70</sup>. Bu zahirelerin toplam ücreti 43.333 kuruştı. Bu miktarın 20.000 kuruşu Rakka mukataa malının 1747 senesi malından, geri kalanı ise Hazine-i Âmire'den ödenecekti. Bu işle görevlendirilen kişilerin kile başı veyahut kolcu akçesi namıyla ahaliden para talep etmemeleri emredilmekteydi<sup>71</sup>. 7 Temmuz 1746'da Halep Valisi Pir Elhac Mustafa Paşa'ya ve Rakka'da zahire mubayaacısı olan Murtaza'ya gönderilen hükümde inşası tamamlanan gemilere Rakka eyaletinden, Siverek ve Samsad'dan mubayaa edilen 22.600 kile buğday ile 51.200 kile arpanın Bağdat'ta nakledilmesi ve arta kalan 2.400 kile buğday ile 53.800 kile arpayı mekkâre<sup>72</sup> ücreti bir Ruhavîkile 2,5 kuruştan olmak üzere Diyarbakır ambarlarına taşınması emredildi<sup>73</sup>. En başta talep edilen zahire miktarı ile mubayaa edilen miktar birbirini desteklememektedir. Arpa ve buğdayın eşit miktarda satın alınması emredilmişken kuvvetle muhtemel arpa ihtiyacının ağır basması köylüden buğday az, arpa çok şeklinde satın alınmasına neden olmuştur.

Zahire satın alırken ve naklederken pek çok sıkıntı çıkabilmekteydi. Örneğin; 1746 yılında İskenderun iskelesinden Birecik iskelesine gönderilmek üzere hazırlanan zahire iskele emini ve bölükbaşı tarafından müstemem tüccara satılmış, bu durumun haber alınmasını müteakip tüccar ve iskele emini Halep'e firar etmişlerdi<sup>74</sup>. Aynı yıl Azaz ahalisi de Rakka'da Birecik iskelesine sevk edilecek zahireyi yağma etmişlerdi. Bunun yerine tekrar ahaliden zahire mubayaa edilmesi emredildi<sup>75</sup>. Bu yüzden adı geçen yerlerden bakaya kalan zahirelerin satın alınabilmesi için 8.333 kuruş, sefinenin kürekçi, dümenci ve inşa edilirken ortaya çıkan çeşitli masraflar için 35.000 kuruş Hazine-i Âmire'den verilmişti. Bu defa 7.500 kuruş ile 15.833 kuruş Rakka eyaletinin imdad-ı seferiye akçesinden havale edilmesi emredildi<sup>76</sup>.

Zahire temin edilse bile onu taşıyacak nakliye vasıtalarının yetersizliği Bağdat'ta sıkıntının büyümesine neden olabilirdi. Birecik'e zahire, göçebe aşiretler vasıtasıyla deve ve katırlarla yapılırdı<sup>77</sup>. Sefer hazırlıklarında bir bölgenin ne kadar iâşe maddesi biriktireceği defter edildiğinden taşıma vasıtalarının da ne kadar ve hangi bölgeden tedarik edileceği belliydi. Bu sefer sırasında Birecik'e nakliye vasıtası olarak deve temin edilecek yerler, Halep eyaletinin Payas, Kilis ve Azaz kazalarıydı. Bağdat seferi sırasında Halep'ten istenilen 300 adet devenin tedarik edilerek İskenderun ambarında bulunan zahireyi Birecik iskelesine nakletmesi emredilmekteydi<sup>78</sup>. Ancak Payas, Azaz ve Kilis kazaları "*diğer kaza vermedi biz de vermeyiz*" diyerek tepki göstermişlerdi. Ayrıca Payas kazasının özel bir durumu hâsıl olmuştu. Burada Çobanoğlu adındaki bir şaki ve adamları Payas Mütevellisinin evini basmış cinayet işleyerek hırsızlık yapmışlardı. Her ne olursa olsun bu kazalardan mekkâre temin edilemez, sadece Halep merkezden mekkâre develeri alınırsa ahali perişan olabilirdi. Bu yüzden daha önceden bildirilen miktarların mubayaa edilmesi ve şakilerin yakalanması emredilmekteydi<sup>79</sup>.

Netice olarak 1746 senesinin ilk aylarında başlayan gemi inşa çalışması Mayıs ayında bitmiş, 120 zahire sefinesi 4 kıta yedek sefine inşa edilmişti. Bu sefinelerden Mayıs 1746

<sup>70</sup> BOA. D. MKF.d. 29682

<sup>71</sup> BOA. D. MKF.d. 29682, s. 14-15; BOA. D. BŞM.d. 41133, s. 8; BOA. D. BŞM.d. 41133, s. 9.

<sup>72</sup> Nakliye aracı olarak kullanılan hayvan ve arabaların sahipleri için kullanılan bir tabirdir. Bkz. Ömer İşbilir, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinde İâşe, İkmâl ve Lojistik Meseleleri*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul 1996, s.554.

<sup>73</sup> BOA. D. MKF.d. 29682, s. 10. 1735 senesine ait bir belgede bir Ruhavî kile arpa ve buğdayın, aynı hububat cinsinde İstanbul kilesinin dört katı olduğu görülmektedir. Bkz. BOA. D. BŞM. d. 01868, s. 3.

<sup>74</sup> BOA. A. E. SMHMD.I, 11/688.

<sup>75</sup> BOA. AE.SMHMD.I. 182/14153

<sup>76</sup> BOA. D. BŞM.d. 41133, s. 7.

<sup>77</sup> Yılmaz, agm., s. 601.

<sup>78</sup> BOA. A. E. SMHMD.I, 185/14347.

<sup>79</sup> BOA. A. E. SMHMD.I, 11/688.

senesinde 40 zahire gemisine ve 1 adet yedek gemisine buğday, 80 adedine ise arpa yüklenmiş toplamda 22.600 kile buğday ile 51.200 İstanbul kilesi arpa Bağdat kalesine sevk edilmişti<sup>80</sup>.

### Sonuç

Birecik, Fırat Nehri'nin sağladığı ucuz, güvenilir ve hızlı nakliye fırsatları nedeniyle Osmanlı Devleti için doğuya yapılan seferlerde 16. Yüzyıldan itibaren hep önemli oldu. Gemi inşası için gerekli ekipmanın ve iş gücünün sağlanabildiği, kara yolu ile taşınan hububatın stoklanabildiği bir iskele şehriydi. Özellikle 1742-1746 seferinde Nadir Şah'a karşı uzun soluklu denilebilecek bir savaşa girildiğinde imparatorluğun batısından doğusuna her bölge bu seferlerde görev aldı. Askerin bir bölümü Kars harekâtına bir bölümü Bağdat harekâtına katıldı. Kars harekâtında savaşın son demlerinde Rumeli bölgesi savaşı ikame ettiyse de Bağdat taraflarına Birecik Halep, Rakka, İskenderun ve Diyarbakır'dan yardım geldi. Bağdat'ın savunulabilmesinin zahire sevkiyatına bağlı olduğu bir savaşta, İran Şah'ının uğrayamadığı bir mahal olmasına rağmen askerlerin ihtiyaçları tedarik edildi. Aslında bu sevkiyat Osmanlı Devleti'nin sefer, inşa ya da herhangi bir organizasyonda tecrübesini ortaya koyması açısından önemlidir. Nitekim her bir eyaletin bir malzemeyi, iş gücünü ve iaşeyi istenilen zamanda göndermesi ve ciddi sıkıntıların çıkmaması ulaşımın zor olduğu bir zamanda takdiri hak etmektedir. Ayrıca bu gemi yapımı 18. Yüzyılın başka bir özelliğini göstermesi açısından da önemlidir. Osmanlı Devleti ifade edilen yüzyılda farklı gelir kalemleri üretmede sıkıntı çekmekteydi. Mevcut gelirler adı ya da almış şekli değiştirilerek gider kalemlerine aktarılıyordu. Yeni ekonomik kaynak üretilmediğinden bu inşa sürecinde de görüldüğü üzere Devlet, ya imdad-ı seferiye ya da gelecek yılların gelirlerini devreye sokmak durumunda kalıyordu. Mali sıkıntılara rağmen Bağdat'ın iktisadî, dinî ve siyasî öneminden dolayı kalenin ihtiyaçlarına cevap verilmeye çalışılıyordu. Diğer taraftan yerel güçlerin mukavemetine rağmen/Riştanzade Süleyman Paşa örneğinde olduğu gibi istenilen miktarda gemiyi inşa edilebilmekteydi. Sonuç olarak; Osmanlı Devleti, mali kaygı ve sıkıntılar olmasına rağmen askerî kesimin iâşe ve lojistikle ilgili isteklerini, Birecik ve başka şehirlere coğrafyanın yüklediği özellikleri kullanabilme kabiliyeti sayesinde karşılayabilmekteydi.

### KAYNAKÇA

#### Arşiv Kaynakları

Başbakanlık Osmanlı Arşivi Kaynakları

BOA. A. E. SMHMD.I, 11/688; 185/14347; 195/15270; 233/18716; 195/15309; 182/14153.

BOA. C. AS. 21/13295; 316/13069; 321/13295.

BOA. C. BH. 104/5049; 111/5375;181/8534;222/10313; 238/11063; 83/3978;709/29745.

BOA. C. NF. 14/670.

BOA. D. BŞM.d. 2900; 01868; 41133.

BOA. D. MKF.d. 29682.

#### Te'lif Eserler

AKYÜZ, Jülide, "Osmanlı Merkez-Taşra İlişkisinde Yerel Hanedanlara Bir Örnek: Riştanzadeler", *Kebikeç*, 27, 2009, 79-97.

<sup>80</sup> BOA. D. BŞM.d. 2900, s. 2-3.

- BOSTAN, İdris, *XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2003.
- \_\_\_\_\_, *Osmanlılar ve Deniz*, Küre Yayınları, İstanbul 2007.
- \_\_\_\_\_, “XVI. Asırda Osmanlı Tersaneleri ve Gemi İnşa Tezgâhları”, *Mimarbaşı Koca Sinan: Yaşadığı Çağ ve Eserleri 1*, 1988, s. 125-129.
- \_\_\_\_\_, “Birecik”, *TDVİA*, C. VI, 1996, s. 187-189.
- BRUMMETT, Palmira, *Osmanlı Denizgücü*, Çev: H. Nazlı Pişkin, Timaş Yayınları, İstanbul 2009.
- ELİBOL, Numan, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı-Avusturya Ticareti*, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2003.
- GRANT, Jonathan, “Osmanlı Devleti'nde Askeri Teknolojinin Yayılması (15. Yüzyıldan 18. Yüzyıla Kadar)”, Çev: Salim Aydüz, *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, 2012, s. 57-80.
- HALAÇOĞLU, Yusuf, “Bağdat”, *TDVİA*, C. IV, 1991, s. 433-437.
- \_\_\_\_\_, “Basra”, *TDVİA*, C. V, 1992, s. 112-114.
- İŞBİLİR, Ömer, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinde İlaş, İkmâl ve Lojistik Meseleleri*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 1996.
- KÜPELİ, Özer, “*Irak-ı Arap'ta Osmanlı-Safevi Mücadelesi (XVI-XVII. Yüzyıllar)*”, *History Studies*, Ortadoğu Özel Sayısı, 2010, s. 228-244.
- ORHONLU, Cengiz, *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım*, Der: Salih Özbaran, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İzmir 1984.
- ORHONLU, Cengiz – Turgut Işıksal, “Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar: Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat”, *İÜTD*, S. 13, 1963, s. 77-102.
- ÖĞÜT, Tahir, *XVIII ve XIX. Yüzyılda Birecik Sancağında İktisadi ve Sosyal Yapı*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2008.
- ÖZBARAN, Salih, “16. Yüzyılda Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlılar: Basra Beylerbeyliğinin Kuruluşu”, *Tarih Dergisi*, S. 25, Mart 1971, s. 51-72.
- ÖZGÜL, İbrahim, “Bağdat ve Basra Kalelerinin Tamirâtı ve İmar Faaliyetleri (1705-1717)”, *The Journal of Academic Sosial Science Studies*, S. 52, 2016, s. 255-272.
- PAUL RICAUT, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Hâlihazırının Tarihi (XVII. Yüzyıl)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2012.
- SERTOĞLU, Midhat, *Mufassal Osmanlı Tarihi*, V, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2011.
- SÖNMEZ, Süleyman –Recep Efe-Abdullah Soykan-İsa Cürebal, “XVII-XIX. Yüzyıllarda Anadolu'da Beşeri Hayata Etkileri Bakımından Nehirler ve Göller”, *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller*, C. 2, Haz. Şakir Batmaz-Özen Tok, Not Yayınları, Kayseri 2015, s. 117-129.

- ÜNAL, Mehmet Ali, “Evliya Çelebi’ye Göre Balkanlar’da Kurulan Pazarlar ve Panayırlar-17. Yüzyılda Balkanlarda Ticaret”, *Balkan Tarihi*, C. I, Ed: Zafer Gölen-Abidin Temizer, Osmanlı Mirası ve Türk Kültürü Araştırma Derneği Yayınları 1, 2016, s.1-39.
- YILMAZ, Ali, *XVI. Yüzyılda Birecik Sancağı*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İstanbul 1996.
- \_\_\_\_\_, “16 ve 17. Yüzyıllarda Fırat’ta Nehir Nakliyatı”, *Osmanlı Devleti’nde Nehirler ve Göller 1*, Haz. Şakir Batmaz- Özen Tok, Kayseri 2015, s. 591-611.
- YİĞİT, Ahmet, “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. 3397-3418.
- YÜKSEL, Ahmet Turan, “Kuruluş Döneminde Bağdat’ın Ticarî Yapısı ve İlişkileri”, *SÜİFD.*, S. 29, C. 29, 2010, s. 7-20.

