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

Volume 12 Issue 2, A Tribute to Assoc. Prof. Dr. İlknur Mangır Karagöz, April 2020

DOI Number: 10.9737/hist.2020.845

Araştırma Makalesi

Makalenin Geliş Tarihi: 06.02.2020 Kabul Tarihi: 24.02.2020

Atıf Künyesi: Süleyman Polat, "IV. Murat Devri Doğu Seferlerinde Nehir Taşımacılığı ve 1638 Bağdat Seferinde Fırat Üzerinden Yapılan Nakliyat", *History Studies*, Doç. Dr. İlknur Mangır Karagöz Armağanı, 12/2, Nisan 2020, s. 577-593.

IV. Murat Devri Doğu Seferlerinde Nehir Taşımacılığı ve 1638 Bağdat Seferinde Fırat Üzerinden Yapılan Nakliyat

River Transport in the Eastern Campaigns in the Age of Murad IV and the Transport Performed over Euphrates River in 1638 Baghdad Campaign

Doç. Dr. Süleyman Polat

ORCID No: 0000-0002-1939-7293

Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi

Volume 12
Issue 2
A Tribute to
Assoc. Prof.
Dr. İlknur
Mangır
Karagöz,
April
2020

Öz: IV. Murat devrinin en önemli dış siyasi hadisesi Bağdat ekseninde gelişen Osmanlı-Safevi mücadelesi ve buna bağlı olarak Osmanlı Devleti'nin Bağdat'ı almaya yönelik ardı ardına düzenlediği kara seferleriydi. Fırat ve Dicle nehirleri üzerinden yürütülen askeri nakliyat bu seferlerin lojistik organizasyonunun bir parçasıydı. Ancak Osmanlı Devleti'nin Bağdat'a düzenlediği seferler kara seferleri olduğu için nehir taşımacılığı genellikle arka planda kalmıştı. Bu nedenle ilgili çalışmanın ana konusunu IV. Murat dönemi Safevi seferlerinde nehirlerden yürütülen taşımacılık oluşturmuştur. Çalışmada ilk olarak Osmanlı zamanında Dicle ve Fırat üzerinden yapılan askeri nakliyata dair bilgiler verilecek, sonrasında IV. Murat devrinde Revan ve özellikle Bağdat seferlerindeki nehir nakliyatından örneklerle bahsedilecektir. Bu sayede IV. Murat devrinde nehir üzerinden yürütülen askeri taşımacılığın önceki dönemlerle benzer yahut farklı tarafları ortaya konulacaktır. Son olarak, ayrıntılı kayıtlarına ulaşılan 1638 Bağdat seferinde Fırat üzerinden yapılan taşımacılığa dair veriler açıklanarak, dönem itibarıyla yürütülmüş nehir nakliyatının avantaj ve handikapları tespit edilecektir. Çalışmada muasır Osmanlı kronikleri kullanılmakla beraber, asıl veriyi savaşların organizasyonları çerçevesinde tutulmuş mühimme, ahkam kayıtlarından tespit edilen veriler ve diğer belgeler oluşturacaktır.

Anahtar Kelimeler: IV. Murat, Dicle, Fırat, Bağdat, Nehir Taşımacılığı

Abstract: The most significant foreign incident of the age of Murad IV is the battle between Ottoman-Safavid that took place in Baghdad and correspondingly, the land campaigns that were performed by Ottoman Empire in succession in order to invade Baghdad. The military transportation that was performed over the Euphrates and Tigris rivers was a part of the logistic organization of these campaigns. However, since the campaigns conducted by the Ottoman Empire towards Baghdad were land campaigns, river transportation usually remained in the background. Thus, river transportation performed in Safavid campaigns during the reign of Murad IV constitutes the main subject of the present study. In the study, first information will be given about the military

IV. Murat Devri Doğu Seferlerinde Nehir Taşımacılığı...

transportation performed over the Euphrates and Tigris rivers in the Ottoman period, and then the river transportation in Revan and Baghdad campaigns during the reign of Murad IV will be discussed with examples. Therefore, the similar or different aspects of military transportation performed over rivers in the age of Murad IV with the prior periods will be revealed. Lastly, the advantages and handicaps of river transportation will be determined by explaining the data of transportation performed over the Euphrates River in the 1638 Baghdad campaign of which detailed records were obtained. In the study, as well as using the contemporary Ottoman chronicles, the main data consists of data and other documents that were determined from mühimme and judgment registration books which were kept within the framework of the organization of the battles.

Keywords: Murad IV, Tigris, Euphrates, Baghdad, River Transportation

Giriş:

Osmanlı devletinin klasik dönem sefer organizasyonlarının en önemli ayaklarından birisi taşımacılıktı. Askeri teşkilatının tamamlanmasından sonra vurucu gücü piyade birlikleri olmasından dolayı taşımacılık genellikle karadan yapılmaktaydı. Bununla beraber taşıma organizasyonunu kolaylaştıracak yahut maliyeti azaltacak her türlü seçenek değerlendirilmişti. Kara taşımacılığına alternatif oluşturacak yegâne seçenekte deniz ve nehir üzerinden yapılan taşımacılıktı. Kara seferlerinde maliyeti azaltmak, taşıma işini hızlandırmak için imkân verdiği ölçüde belli noktalara kadar denizden nakliyat yapılmıştı. Bununla beraber iç kesimlerde yürütülen taşımacılıkta karayoluna tek alternatif nehir taşımacılığıydı.

Osmanlı Devleti'nin batıya özellikle orta Avrupa'ya düzenlediği seferlerde Tuna, (kara sefer organizasyonlarını tamamlayıcı biçimde) suyunun kullanılarak taşımacılığın yapıldığı en önemli ve dolayısıyla en bilinen nehirdi. XVI. yüzyılın ilk yarısından itibaren Belgrad'ın alınması ve takip eden yıllarda Osmanlı Devleti Tuna'da aktif bir donanma oluşturmuş ve bu donanmayı hem muharebelerde hem de askeri mühimmatın nakliyesinde kullanmıştı¹. Nitekim XVIII. yüzyılın başlarında kalyata, firkate, şayka ve üstüaçık tipi gemilerden olmak üzere Tuna donanmasında toplam 182 gemi mevcuttu². Bu gemiler Osmanlı Devleti'ne bölgede kazandırdığı muharip gücün yanı sıra, Tuna suyununda taşıma faaliyetlerinde görev de üstlenmişlerdi.

XVI. ve XVII. yüzyıllarda Safevilere karşı düzenlenen kara seferlerinde denizden nakliyatın yapıldığı limanlar, Karadeniz'de Trabzon, Samsun ve Akdeniz'de Payas limanlarıydı³. Bunun yanında Safevilere karşı Bağdat tarafına yönelen ve Basra'da çıkan isyanları bastırmak amacıyla düzenlenen sefer organizasyonlarında Dicle ve özellikle Fırat üzerinden yürütülen askeri taşımacılık hayati önem arz etmekteydi. Dicle ve Fırat'ta doğu seferleri çerçevesinde askeri mühimmatın nakliyesi, Tuna'dakinin aksine sadece nehirlerin akış yönünde yapılabilmisti. Bu çerçevede Dicle Nehri'nde nakliyatın başladığı merkez Diyarbakır'dı. Diyarbakır merkezli olarak Dicle'den (kelek⁴ adı verilen) küçük teknelerle Bağdat ve Basra'ya

¹ Bu konuyla (Tuna Nehri'nin stratejik konumu, Osmanlı'nın bu bölgeyi hâkimiyeti altına alması ve Tuna donanmasıyla) ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Filiz Yıldırım, 18. Yüzyılda Tuna Nehri Donanması (1711-1792), Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Elazığ 2016, s.5-27; Ayşe Kayapınar, "Osmanlı Hakimiyetinde Tuna Nehri ve Tuna Adaları", *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, Ed: Hatice Oruç, Muhammed Ceylan, C.1, Akçağ Yayınları, Ankara, 2016, s. 474-479.

² 25 Şaban 1110 tarihinde Tuna donanmasının kışlağa çekilmesi sürecindeki kaydedilen belgede gemilerin kışlak sürecinde Belgrad Rusçuk ve Yergöğü'nde karaya çekilerek kışlatıldıkları ve askeri mühimmatlarının da buradaki kalelerde muhafaza edildikleri belirtilmişti. Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), *Cevdet Bahriye (Bundan sonra C.BH)*, 181/8494/9. Belgenin önceki ve daha farklı kullanımı için bkz. Yıldırım, *agt*, s.33.

³ Süleyman Polat, *IV. Murat'ın Revan Seferi Organizasyonu ve Stratejisi*, ATASE Yay., Ankara 2015, s.101.

⁴ Kelek, farsça bir kelime kelime olup küçük gemi anlamındaydı. Bölge halkınca "Tuf" olarak isimlendirilen kelek, Dicle ve Fırat Nehirlerinde insan ve mal taşımakta kullanılan üzeri açık bir gemi türüydü. Derviş en-Nahîlî, *es-*

emtia nakli bölgedeki ticaret faaliyetleri doğrultusunda olağan bir vakaydı⁵. Bunun yanında - Dicle Nehri kullanılarak yapılan- askerî nakliyat daha çok iâşe ikmalî çerçevesinde yürütülmekteydi. Diyarbakır beylerbeyinin uhdesinde yürütülen bu iâşe ikmalî organizasyonu dâhilinde Bağdat ve Basra'daki askerî garnizonların hububat ihtiyacının karşılanması amaçlanmıştı. Mesela 11 Ekim 1567 (7 Rebiü'l-âhir 975) tarihinde, Basra'da Ulyanoğlu isyanının devam ettiği bir süreçte, Diyarbakır beylerbeyi, Bağdat'taki askerî garnizonun ihtiyacını karşılamak adına 23.472 kile buğday, 20.042 kile un ve 35.929 kile arpa göndermişti. Bu belirtilen zahirenin bir kısmı Dicle üzerinden kelekler vasıtasıyla Bağdat'a nakledilmişti. Dahası Diyarbakır beylerbeyinden Nusaybin ve Hasankeyf'ten zahire temin edip göndermesi istenmiş, Hasankeyf'ten temin edilecek zahirenin yine keleklerle Dicle üzerinden ulaştırılması planlanmıştı⁶. Dicle üzerinden yapılan taşımacılıkta, Diyarbakır yanında önemli bir başka mevki Cizre'ydi. Dicle'nin hemen batı kıyısında bulunan Cizre, Diyarbakır ile Musul arasında Dicle suyu üzerinde önemli bir merkezdi ve bu özelliği sayesinde üretim fazlası gıda maddesini Musul ve Bağdat taraflarına gönderebilmişti⁷. Nitekim askerî iâşe ihtiyacı çerçevesinde bu durum tekrar etmişti. Yine Ulyanoğlu isyanı sürecinde Bağdat ve Basra'ya nakledilen askerî iâşesi için Cizre'den 50 kelek yükü zahirenin Dicle Nehri üzerinden gönderilmesi istenmişti⁸. Dicle üzerinden nehir yoluyla askerî iâşe ihtiyaçları dışında bir takım harp mühimmatı da taşınmıştı. Nitekim devam eden Ulyanoğlu isyanı sürecinde 1566 tarihinde Diyarbakır ve Şehr-i zor beylerinin uhdesinde Bağdat ve Basra'da kullanılmak üzere top mühimmatı Dicle üzerinden nakledilmişti⁹.

Bağdat ve Basra taraflarına yürütülen seferlerde Dicle Nehri'nin yanında kullanılan diğer suyu güzergâhı Fırat Nehri'ydi. Fırat Nehri üzerinden taşımının başladığı yer Birecik'ti¹⁰. Öyle ki Fırat Nehri Toroslardaki sarp, engebeli arazideki akış hızı yüksek ve dar geçitlerinden yol aldıktan sonra Birecik'ten itibaren ulaşım için elverişli bir güzergâhta seyretmekte ve bu noktadan itibaren -Dicle'de olduğu gibi- sallar yahut keleklerle Basra'ya kadar tek yönlü taşımacılık yapılmaktaydı¹¹. Birecik İskelesi'nden mutat yürütülen ticarî taşımacılığın yanında askerî ihtiyaçlar doğrultusunda da önemli ölçüde nakliyat yürütülmüştü. Birecik bu esnada sadece askerî amaçlı taşımacılığın başlangıç noktası olarak değil, aynı zamanda bu taşımacılık için gerekli küçük ölçekli teknelerin inşa merkezi olarak da rol almıştı. Özellikle XVI. yüzyılın ikinci yarısından başlayarak, Bağdat ve Basra merkezli askerî operasyonlarda Birecik'e bu çerçevede emirler gönderilmişti. Mesela 1552 senesinde Halep zaimlerinden Mustafa'nın nezaretinde 300 adet geminin/sandalın inşası istenmişti¹². XVI. yüzyılın ikinci yarısında Basra'da ortaya çıkan Ulyanoğlu isyanı esnasında da Birecik'ten askerî amaçlı gemi inşası istenmişti. Bu çerçevede A'zaz ve Kilis sancağı beyi Canbolad Bey'den 1565 tarihinde 400

Sufunu'l-İslamiyye alâ Hurufi'l-Mu'cem, İskenderiye 1974, s. 134. R. Dozy, *Supplement Aux Dictionnaires Arabes*, C.2, Brill, Leyde 1881, s.493.

⁵ Cengiz Orhonlu-Turgut Işıksal, "Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, S. 17-18 C. XIII, s. 91.

⁶ Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Mühimme Defteri (Bundan sonra MD), 7, h. 305, s. 117.

⁷ Metin Tuncel, Abdülkerim Özyayın, "Cizre" *DİA*, C.8, İstanbul 1993, s. 37, 39.

⁸ MD, 7, s. 257, h. 719.

⁹ Orhonlu-Işıksal, *agm*, s. 95-96.

¹⁰ Orhonlu-Işıksal, *agm*, s. 79; Nejat Göyünç, "Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat", *Belleten*, C. LXV, S. 243, Ankara 2001, s. 656, 659.

¹¹ M. Streck, "Birecik", *İA.*, C. II, MEB Yay., İstanbul 1979, s. 629-631; Ahmet Yiğit, "Osmanlı Devleti'nin Payas ve Birecik Limanları üzerinden Bağdat'a Askerî Malzeme Nakline Dair Ayıntab Şer'iyye Sicillerinden Bazı Belgeler", 38. *ICANAS Bildiri Kitabı*, C. VII, Ankara 2012, s. 3398-3399.

¹² Ali Yılmaz, *XVI. Yüzyılda Birecik Sancağı*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 1996, s.169. Ali Yılmaz, "Birecik'te Gemi İnşası", *Uluslararası Türk Denizcilik ve Piri Reis Sempozyumu 26-29 Eylül 2013, Türk Denizcilik Tarihi Bildiriler*, 6. Cilt, TTK. Yay., Ankara 2014, s. 103-104.

IV. Murat Devri Doğu Seferlerinde Nehir Taşımacılığı...

adet geminin inşası talep edilmişti. Bu gemilerin 250 adedi asker, 150 adedi ise zahire taşımak maksadıyla yapılması öngörülmüştü¹³.

Birecik merkezli olarak Fırat suyolunda kullanılmak üzere askerî taşımacılık amacıyla bir başka gemi inşa faaliyeti XVII. yüzyılın başında gerçekleşmişti. Buna göre Kuyucu Murat Paşa'nın Celali seferi esnasında, eşkıyalar elinde bulunan Bağdat'a yapılması planlanan bir askerî hareket için 100 adet geminin/teknenin tamiri bitirilip, sefere hazır hale getirilmişti¹⁴. Bununla beraber XVII. yüzyılda askerî amaçlarla Fırat ve Dicle suyolunun en yoğun kullanıldığı zaman dilimi IV. Murat dönemi idi. Nitekim Bekir Subaşı hadisesinden sonra Bağdat'ın Safevi Devleti'nce işgal edilmesinin akabinde, Osmanlı Devleti'nin dış siyasetinin merkezine Bağdat meselesi oturmuştu. Bağdat'ın geri alınmasına kadar muhtelif askerî operasyon denemeleriyle devam eden bu süreçte, sefer organizasyonlarının bir parçası olarak nehir taşımacılığı da yapılmıştı.

1. Hafız Ahmet Paşa ve Hüsrev Paşa'nın Bağdat Seferlerinde Nehir Taşımacılığı:

Bağdat'ın Safevîler tarafından işgalinin ardından, buranın yeniden fethi için ilk görevlendirilen komutan Çerkez Mehmet Paşa'ydı. Bu vazifesi çerçevesinde hazırlıklarını yaparak 28 Mayıs 1624 (10 Şaban 1033) tarihinde Üsküdar'a geçti¹⁵. Bağdat Seferi'nden önce isyan halinde bulunan Abaza kuvvetlerini yenilgiye uğrattı ve kışın yaklaşması nedeniyle Tokat'a kışlağa çekilerek, baharda yapılacak Bağdat Seferi'nin hazırlıklarına başladı. Ancak Çerkez Mehmet Paşa hastalanarak 28 Ocak 1625 (18 Rebiü'l-âhır 1034) tarihinde vefat etti¹⁶. Bu beklenmedik vefatın sonrasında Bağdat Seferi'nin seraskerliğine Hafız Ahmet Paşa tayin edildi¹⁷.

Sadrazam ve serasker olarak atanmadan evvel Diyarbakır beylerbeyi olan Hafız Ahmet Paşa, atanmasının ardından Bağdat Seferi hazırlıklarını Diyarbakır'da sürdürdü. Tahmin edileceği üzere, Bağdat'a yapılacak Diyarbakır merkezli bir sefer hazırlığının askerî mühimmat nakli için önemli taşıma noktalarından birisini Dicle Nehri oluşturmuyordu. Nitekim daha atanmadan evvel Hafız Ahmet Paşa'dan Dicle Nehri'nden yürütülecek taşıma işinin hazırlıklarına başlaması istenmişti. Bu doğrultuda kırk bin keçi derisinden tulum temin etmesi ve ayrıca dört yüz adet kelek yapması için bir emir gönderilmişti¹⁸.

Hazırlıkların tamamlanmasının ardından ordunun asıl ağırlığının bulunduğu Diyarbakır'dan sadrazamla birlikte harekete geçilmişti. Özellikle zahire, cephane Dicle üzerinden keleklerle Musul'a nakledilmişti¹⁹. Musul'da dinlenmenin ardından ordunun bir kısmı karadan, zahire ve

¹³ Abdurrahman Sağırlı, "Cezâyir-i Irâk-ı Arab veya Şattü'l-Arab'ın Fethi -Ulyanoğlu Seferi- 1565-1571", *Tarih Dergisi*, S. 41, İstanbul 2005, s. 56-58; Yılmaz, *agt*, s. 172-173; Yılmaz, "Birecik'te Gemi İnşası", s. 105-106; Orhonlu-İşksal, *agm*, s. 92.

¹⁴ Topçular Kâtibi, *Topçular Kâtibi Abdülkadir (Kadri) Efendi Tarihi*, Haz. Ziya Yılmaz, C.II, TTK Yay, Ankara 2003, s. 513-514.

¹⁵ Hasan Beyzade Ahmed Paşa, *Hasan Bey-zâde Târîhi*, Haz. Şevki Nezihi Aykut, C.III, TTK Yay, Ankara 2004, 988; İbrahim Peçevi, *Tarih-i Peçevi*, C.II, İstanbul 1283, s. 401; Kâtib Çelebi, *Fezleke*, C.II, İstanbul 1287, s. 52; Topçular Kâtibi, *age*, C.II, s. 795; Kerim Yans, *IV. Murad devrinde Osmanlı-Safevî Münasebetleri*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Osmanlı Müesseseleri ve Medeniyeti Tarihi Kürsüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 1977, s.78; Naima Mustafa Efendi, *Naima Tarihi*, C.II, İstanbul 1283, s. 315.

¹⁶ Yans, *agt*, s. 80; Kâtib Çelebi, *age*, s. 55-56, 66; Topçular Kâtibi, *age*, s.805; Naima, *age*, C.II, s. 324-325, 343.

¹⁷ Orhan F. Köprülü, "Hafız Ahmet Paşa", *DİA*, C.15, İstanbul 1997, s. 84; Topçular Kâtibi, *age*, s. 805; Hasan Bey-zâde, *age*, s. 991; Süleyman Polat, *Bağdat Merkezli Bir Osmanlı Tarihi: Mustafa b. Molla Rıdvan'ın Tevârihi (Tahlil-Metin)*, Grafik Yay, Ankara 2015, s. 331.

¹⁸ Kâtib Çelebi, *age*, s. 66.

¹⁹ Topçular Kâtibi, *age*, s. 810; Polat, *Bağdat Merkezli Bir Osmanlı Tarihi*, s. 337.

harp mühimmatının olduğu diğer kısım ise yine keleklerle Dicle yoluyla Erbil'e yol almıştı. Dikkat çeken bir ayrıntıysa temin edilen tulumlarla bir kısım yeniçerinin kelekler inşa ederek su yoluyla yolculuğunu sürdürmüş olmasıydı²⁰. Hafız Ahmet Paşa'nın Bağdat Seferi'nde Dicle üzerindeki ana konak güzergâhları Diyarbakır, Cizre, Musul ve sonrasında Bağdat'tı. Bununla birlikte yaklaşık 8 ay süren kuşatma esnasında hem askerî mühimmatın hem de iâşe maddelerinin temin süreci devam etmişti. Bu süreçte aktif olarak kullanılan Dicle su yolunun yanında Birecik'ten başlayarak Fırat Nehir güzergâhı da kullanılmıştı. Öyle ki dönemin ateşli silahlarının vazgeçilmez unsuru olan barutun bir kısmı Diyarbakır'dan Dicle yoluyla gönderilmişken²¹, ihtiyaç duyulan diğer kısmı Birecik'ten Fırat yoluyla nakledilmişti. Yine bir kısım askerî mühimmat Basra'dan "burtun" adlı gemilerle -Basra Beylerbeyi Ali Paşa vasıtasıyla- kuşatma alanına taşınmıştı²². Anlaşılabacağı üzere Fırat ve Dicle yoluyla yürütülen taşımacılık Hafız Ahmet Paşa'nın Bağdat kuşatmasını sürdürmesi için önem arz etmişti. Bununla beraber Safeviler tarafından da bu durum bilinmekteydi ve mühimmat ve erzak naklini önlemek adına bir takım girişimlerde bulunmuşlardı. Bu çerçevede Dicle ve Fırat sularından gelen keleklerin geçişini engelleyerek, Osmanlı ordugâhına ulaştırılmaya çalışılan bir miktar zahireyi yağmalamışlardı²³. Hafız Ahmet Paşa'da tekrar zahire gönderimini güvenlik altına almak için Küçük Ahmet Paşa'yı ve Ömer Paşa'yı vazifelendirmişti²⁴.

Tüm çabalarına rağmen Hafız Ahmet Paşa'nın Bağdat'ı geri alamamasının akabinde, Doğu cephesine komutan olarak önce Halil Paşa onun Abaza isyanını bastırmada başarısız olmasının ardından, Hüsrev Paşa serasker ve sadrazam olarak atanmıştı²⁵. Hüsrev Paşa selefinin başaramadığı Abaza isyanını bastırmasının akabinde, Halep'te Bağdat Seferi hazırlıklarına başlamıştı. Bu süreçte ordunun ağırlıklarının taşındığı su yolu güzergâhları da Hafız Ahmet Paşa'nın Bağdat Seferi'yle aynıydı. Bununla birlikte Hüsrev Paşa sefer hazırlıklarının ilk aşamasını Halep'te yaptığından Birecik bu seferde daha fazla rol almıştı. Nitekim Sadrazam Halep Eyaleti'nde iken, Halep ve Antep'ten satın alınan zahire Birecik'e nakli istenmiş ve oradan da Felluce'ye nakledilmesi emredilmişti²⁶. Hüsrev Paşa'yla beraber ordu Halep'ten hareket edip Birecik'e ulaştığında, satın alınan zahire ve ayrıca top mühimmatını Felluce'ye nakletmek için, 100 adet gemi inşa edilmesi emredilmişti²⁷. Bununla beraber seferin hazırlık aşamasından itibaren Dicle yoluyla yapılacak olan nakliyat için de hazırlık yapılmıştı. Öyle ki Diyarbakır Beylerbeyi Mustafa Paşa'dan, seferde gerekli muhtelif mühimmatın yanında, kelek yapımında kullanılmak için 30.000 keçi tulumu temin etmesi istenmişti. Hüsrev Paşa komutasındaki orduyla Diyarbakır'a ulaştığında bu tulumların büyük kısmı temin edilmişti. Kelek yapımında kullanılan tulumların yaklaşık 20.000 adedi Hasankeyf ve Cizre'den getirilmiş, geri kalanı da Diyarbakır'a yakın yerlerden temin edilmişti. Tulumlardan imal edilen keleklerle başta zahire olmak üzere askerî mühimmat Musul'a sevk edilmişti²⁸.

²⁰ Topçular Kâtibi, *age*, s. 812.

²¹ Fezleke'de Diyarbakır'dan 12 kelek yükü cephane ve 24 kelek yükü zahire gönderildiği kayıtlıdır. Kâtib Çelebi, *age*, s. 77.

²² Topçular Kâtibi, *age*, s. 815; Polat, *Bağdat Merkezli Bir Osmanlı Tarihi*, s. 342.

²³ Safevilerin bu aşamada Felluce iskelesindeki zahireyi de zapt ettikleri bilinmektedir. Bkz. Özer Küpeli, *Osmanlı-Safevi Münasebetleri*, Yeditepe Yay, İstanbul 2014, s. 159.

²⁴ Topçular Kâtibi, *age*, s. 819; Kâtib Çelebi, *age*, s. 70-71.

²⁵ Küpeli, *age*, s. 165-170; Polat, *age*, s. 17.

²⁶ Topçular Kâtibi, *age*, s. 886, 902.

²⁷ Kâtib Çelebi, *age*, s. 115.

²⁸ Topçular Kâtibi, *age*, s. 887, 905, 907. Göyünç, Hüsrev Paşa'nın Bağdat Seferi esnasında kelek inşası için Diyarbakır ve çevresinden istenen tulumların yanında, yine Diyarbakır Beylerbeyliğine bağlı Palu, Siirt, Eğil gibi kazlardan "kelekçi" de talep edildiğini belirtmişti. Göyünç, *age*, s. 657.

IV. Murat Devri Doğu Seferlerinde Nehir Taşımacılığı...

Hüsrev Paşa Musul'a ulaşmasının ardından Dicle ve Fırat'ın taşmasından ötürü daha ileriye hareket edememiş, 70 gün burada beklemenin sonrasında sefer için uygun mevsim gelene kadar Şehrizol, Mihriban ve Hemedan taraflarına harekât kararı almıştı²⁹. Bu arada Bağdat kuşatması için Musul'a nakledilen zahire ve diğer mühimmatın -keleklerle beraber- Musul'da muhafaza edilmesine karar verildi. Ancak Hemedan tarafına yürütülen askerî operasyon devam ederken, Musul'daki mühimmatın takibi de yapılmıştı. Öyle ki, bu zaman zarfında nehirden yapılan taşıma işinin önemli bir parçası olan kelek tulumları kullanılamaz hale gelmiş, "amel-mande" olan tutulumların Diyarbakır, Cizre ve Hasankeyf'ten yeniden temin edilmesi istenmişti³⁰. Nihayet Hemedan harekâtının sonuçlanmasının akabinde, 5 Ekim 1630 (27 Safer 1040) tarihinde Bağdat kuşatması başladı³¹. Eş zamanlı olarak Musul'daki kelekler ve gemiler hazır hale getirilerek, başta 22 tane kuşatma topu ve iâşe maddesi Dicle üzerinden Bağdat'a nakledildi. Bunun yanında -ifade edildiği üzere- Birecik'ten başlayıp Fırat üzerinden gönderilen mühimmat Felluce'ye taşınıp, oradan kuşatma alanına nakledilmişti. Yine Musul ve Birecik üzerinden Dicle ve Fırat nehirleri kullanılarak kuşatma süresince başta zahire olmak üzere mühimmat nakli devam etmişti³².

Bağdat kuşatması devam ederken Osmanlı ordusunun yaşadığı başlıca sorunlardan birisi, gerekli iâşe maddesi ve askerî mühimmatın güvenli bir biçimde orduya ulaştırılmasıydı. Bu anlamda Dicle vasıtasıyla taşınan mühimmat orduya doğrudan ulaştırıldığından ve ordudan gönderilen askerî unsurlarla yol güvenliğinin kolay sağlandığından, daha külfetsiz bir güzergâhtı. Bununla birlikte tek yol yahut en yoğun yol olarak Dicle suyu kullanıldığı söylenemezdi. Birecik'ten başlayarak Fırat güzergâhı da şartlara göre oldukça aktif kullanılmaktaydı. Halep, Antep, Urfa, Maraş hinterlandından toplanan zahire ve mühimmat Birecik üzerinden nakledilmişti. Tabi ki Birecik'ten başlayıp Fırat'ın kullanılmasındaki temel neden taşıma maliyetinin düşürülmesiydi. Ancak bu durum bir güvenlik zafiyetini de doğurmaktaydı. Çünkü Fırat üzerinden yapılan nakliyat Bağdat'a doğrudan ulaşmamış, dönemin şartlarında en uygun yer olarak Felluce'ye kadar taşınıp, oradan kuşatma alanına nakledilmişti. Bu durum bir güvenlik sorunu da doğurmuştu. Bu nakliyatın sağlıklı yapılabilmesi için Felluce ile Bağdat arasının kontrolünün sağlanması gerekmektedir. Nitekim Hüsrev Paşa'nın Bağdat seferinde, bu güvenliğin sağlanması adına bir takım görevlendirmeler yapılmıştı. Daha Hemedan seferinin bitirilip Bağdat'a Osmanlı ordusu ulaşmadan Genç Osman Necef, Kerbela, Felluce ve Hille taraflarına akınlar yapıp bölgenin kontrolünü sağlamıştı³³. Hüsrev Paşa'nın Bağdat kuşatmasının başarısızlıkla sonuçlanmasının ardından da Fırat suyunun kontrolünün kaybedilmemesi için birtakım önlemler alınmıştı. Hille çevresinde sağlanan kontrolün kaybedilmemesi için Vezir Diyarbakır Beylerbeyi Halil Paşa kuvvetleriyle birlikte bölgenin muhafazasında bırakılmıştı. Buradaki amaç yeni sefer mevsiminde Bağdat'ı

²⁹ Aslında Osmanlı kurmayları bu ileri harekâtı Bağdat'ın doğusunu güvenlik altına almak için bir fırsat olarak görmüşlerdir. O bölgenin fethi ve akabinde Gülanber kalesinin inşasıyla Şah'ın Bağdat'a yardıma gelmesinin önüne geçmeyi amaçlamışlardır. Küpeli, *age*, s.177.

³⁰ Topçular Kâtibi, *age*, s. 927, 943.

³¹ Pecevi, *age*, s.417. Bununla beraber Bağdat kuşatmasının başlaması dönemi anlatan muasır kaynaklarda 28 Eylül ile 6 Ekim arasında farklı tarihlerle kaydedilmiştir. Söz konusu karışıklığın nedeni ordugâh kurulmasıyla, ordunun metrise girmesi arasındaki farklılıktandır. Ayrıntı için bkz. Küpeli, *age*, s. 185.

³² Topçular Kâtibi, *age*, s. 944, 947, 950; Kâtib Çelebi, *age*, s. 128-129.

³³ Naima, *age*, C.III, s. 19-20; Topçular Kâtibi, *age*, s. 950; Polat, *Bağdat Merkezli Bir Osmanlı Tarihi*, s. 414-419.

tekrar kuşatmak ve bu esnada Birecik'ten Fırat yoluyla gelecek olan zahirenin güvenli bir biçimde orduya ulaştırılmasıydı³⁴.

2. Revan Seferi'nde Göl ve Nehirlerde Yapılan Taşımacılık:

Hüsrev Paşa'nın Bağdat Seferi'nin de başarısızlıkla sonuçlanmasından sonra Safevi Devleti, Osmanlı sınırlarını birçok noktadan tehdit etmeye başladı ve bu doğrultuda Musul, Van, Erzurum hattı Safeviler tarafından tacize uğradı. Safevi tehdidinin yeni bir boyut kazanması öncelikleri değiştirdi ve Bağdat'ın geri alınmasından evvel -bu tehdidin bertaraf edilmesi için- başta Revan olmak üzere kuzey hattına bir sefer yapılması ihtiyacı ortaya çıktı. Anlaşılabileceği üzere Fırat ve Dicle güzergâhından uzak bir mevkide düzenlenecek bu seferin taşıma sürecinde nehir taşımacılığı geri planda kalmıştı. Bununla birlikte fırsat yakalandığında nehir yahut göllerde taşımacılık yapılmıştı. Bunlardan ilki seferin hazırlık sürecinde Van Gölü'nde gemilerle yürütülen taşımacılıktı. Öyle ki Van beylerbeyi Dilaver Paşa'ya yazılan 11 Ekim 1634 (18 Rebiü'l-âhir 1044) tarihli emirde, Van Kalesi'nin tahkimi için Mardin'den Tatvan İskeleye'ne yaklaşık 30.000 kile arpa ve buğday gönderildiği belirtilmiş, gönderilen zahirenin buradan gemilerle Van Kalesi'ne götürülmesi emredilmişti. Hükümde Dilaver Paşa'dan taşıma işi için Van Gölü'nde bulunan gemileri hazırlaması belirtilmiş ve taşıma yapılırken yüke eşlik edecek, her gemiye işten anlayan iki adam koyması istenmişti³⁵.

Her ne kadar Revan Seferi'nde aktif bir nehir güzergâhı olmasa da kayık ve kelek inşası için birtakım hükümler gönderilmişti. Revan Seferi müddetince bu amaç ile nehir kayıklarının inşası için seçilen yer Musul olmuştu. Muhtemelen bunun nedeni Revan Seferi sonrasındaki olası Bağdat Seferi'ne hazırlık amacı taşımaktaydı. Nitekim bu amaçla Amid kadısına ve mütesellimine, 9 Aralık 1634 (18 Cemâziye'l-âhir 1044) tarihinde bir hüküm gönderilmiş ve "Asâkir-i İslâm zafer-encâm mühimmâtı" için Musul'da gemi inşa emri verilmişti. Nitekim görevlilerden istenen işinin ehli 5 nefer neccar ve 8 nefer bıçkıcı Diyarbakır'dan Musul'a sevkidi. Ayrıca bu neccar ve bıçkıcıların ihraç süreci de sıkı takip altına alınmıştı. Öyle ki görev için belirlenen kişilerin birer kefil ile kayıt edilmesi ve tutulan kaydın orduya gönderilmesi talep edilmişti³⁶. Diyarbakır dışında da gemi inşa işinde çalışacak neccar ve bıçkıcı emredilmişti. Aynı tarihte Mardin ve Nusaybin Hasları Zabiti Yakub'a gönderilen hükümde, Musul'da inşa edilecek gemiler için 10 nefer neccar ve 20 nefer bıçkıcının aynı prosedürle hazırlanıp gönderilmesi istenmişti. Bıçkıcı ve neccarlar, prosedürler tamamlandıktan sonra, önce Diyarbakır'a nakledilip oradan diğer görevlilerle birlikte Musul'a yollanacaktı³⁷.

Musul'da gemilerin yapımı için Vezir Mehmet Paşa ve Musul Beylerbeyi Ebubekir Paşa görevlendirilmişti. Özellikle Mehmet Paşa'ya, 19 Kasım 1634 (28 Cemâziyelevvel 1044) tarihinde, gönderilen emirde bahar ayında vuku bulacak sefer için lazım olan gemilere, başta kelek çubuğu olmak üzere gerekli tüm malzemenin tedarik edilmesi emredilmişti³⁸. Vezir Mehmet Paşa'dan gemilerin yapımı sürecinde başka taleplerde de bulunulmuştu. Öyle ki Mehmet Paşa'ya 1634 Aralık ayının sonlarında (1044 Receb'inin başlangıcında) gönderilen emirde, askerî mühimmat nakli için yapılacak keleklerle tulum gerektiği bildirilmişti. Bunun için ise daha önce Hüsrev Paşa tarafından Bağdat Seferi'nde kullanılan 26.000 adet tulumun "yoklanmasını", gerekli tamirlerin yapılmasını ve kullanılmasını istemişti³⁹. Anlaşılabileceği üzere

³⁴ Polat, *Bağdat Merkezli Bir Osmanlı Tarihi*, s. 424. Ayrıca bkz. Küpeli, *age*, s.188.

³⁵ MD ZYL 9, s.68 h. 191; MD ZYL 9, s.61, h. 175.

³⁶ MD ZYL 9, s.24, h. 65.

³⁷ MD ZYL 9, s.24, h. 66.

³⁸ MD ZYL 9, s.18, h. 46. Bu hükmün sureti Musul Beylerbeyi Ebubekir Paşa'ya ve Trablusşam Beylerbeyi Vezir Mehmet Paşa'ya da gönderilmiştir. MD ZYL 9, s.18, h. 47.

³⁹ MD ZYL 9, s.17, h. 43.

IV. Murat Devri Doğu Seferlerinde Nehir Taşımacılığı...

sefer hazırlıklarını yürüten ekibin elinde önceki seferlerde kullanılmış ve depolanmış malzemelerin kayıtları da mevcuttu. Bu malzemeler ihtiyaç mukabilinde kullanılmaya çalışılmıştı⁴⁰.

Kelekler için tulum talebi bununla sınırlı kalmamıştı. Aynı yılın Receb ayının 6'sında Hasankeyf Kadısına ve Mirlivasına yazılan emirde 5.000 adet tulumun işlenmesi emredilmişti. Bu tulumların Hasankeyf ya da Hasankeyf'e bağlı köylerde işlenip Mardin'e gönderilmesi istenmişti. Ayrıca belgede, Hasankeyf ve ona bağlı karyelerin "kadimden" beri sefer zamanlarında tulum işlediklerine vurgu yapılmıştı. Nitekim -yukarıda da ifade edildiği gibi- Hüsrev Paşa'nın komuta ettiği Bağdat Seferi'nde Hasankeyf ve köylerinin bu görevi hakkıyla yerine getirdiği belirtilmişti⁴¹. Gemi/kelek yapımında kullanılacak malzemenin temini hususunda Cizre mutasarrıfına da, 8 Şubat 1635 (20 Şaban 1044) tarihinde, bir hüküm gönderilmişti. Buna göre, Cizre mutasarrıfından tomruk, kürek, dümenlik ve çark mühimmatı temin etmesi istenmişti. Bu istenen mühimmatın yine Musul'daki Vezir Mehmet Paşa'ya ve Musul Beylerbeyi Ebubekir Paşa'ya gönderilmesi emredilmişti⁴².

Revan Seferi sürecinde bizzat ordunun ağırlıklarının taşınması amacıyla olmasa da kışkıktaki askerin birtakım ihtiyacı nehir yoluyla taşınarak temin edilmişti. Öyle ki 30 Kasım 1634 (9 Cemaziye'l-âhir 1044) tarihinde, Eğil Hâkimine ve Kadısına gönderilen hükümle bunu örneklendirmek mümkündür. Buna göre Diyarbakır'ın odun ihtiyacı Eğil tarafından temin edilip "odun kelekleriyle" Diyarbakır'a nakledilmekteydi. Fakat zikredilen tarihte Sadrazam ve dolayısıyla ordu Diyarbakır'da kışladığından, odun sıkıntısı çekilmekteydi. Bu nedenle Eğil'deki görevlilerden, özellikle Diyarbakır'da kışlayan askerin ihtiyacını karşılamak amacıyla, her gün yeteri kadar odun kestirerek, keleklerle Diyarbakır'a göndermesi istenmişti. Ayrıca, kış ayı bahane edilerek bu işin ihmal edilmemesi belirtilmiş ve yapılan hizmetin ücretinin ödeneceği bildirilmişti⁴³. Anlaşılabacağı üzere Revan Seferi sürecinde nehir yoluyla yapılan taşımacılık, seferin suyuollarına uzak ve akış yönünün tersine kuzey güzergâhında olmasından dolayı sınırlı kalmıştı. Bundan dolayı seferde asıl harekâtın yapıldığı kuzey hattında dar bir alanda ve suyunun elverişli olduğu alternatif güzergâhlarda yürütülmüştü⁴⁴.

3. 1638 Bağdat Seferi'nde Nehirlerde Yürütülen Taşımacılık:

Revan Seferi'nden sonra Osmanlı-Safevi sınırının kuzey ve doğu hattının güvenliği sağlanmış ve Bağdat'ı yeniden fethetme girişimlerine hız verilmişti. Her ne kadar sefer hazırlıklarına Sadrazam Tabanıyassı Mehmet Paşa başlamış olsa da onun azlinin akabinde sadrazamlığa ve seraskerliğe Bayram Paşa atanmıştı⁴⁵. IV. Murat'ın da bizzat iştirak edeceği Bağdat Seferi'nde nehir yoluyla nakliyat yine Fırat ve Dicle üzerinden yapılmıştı. Bununla birlikte -muhtemelen Padişah'ın bizzat bu sefere katılarak Bağdat meselesine son verme amacında olmasından- bu sefer organizasyonu daha ciddi yapılmış, dolayısıyla organizasyon çerçevesinde yapılan taşımacılığa dair daha fazla veri kalmıştı.

Bu dönemdeki diğer Bağdat seferlerinde olduğu gibi Diyarbakır'dan Musul'a Dicle yoluyla yapılacak nakliyat önemliydi. Dicle'den yürütülecek nakliyatın hazırlıkları çerçevesinde kelek

⁴⁰ Polat, *age*, s. 104.

⁴¹ MD ZYL 9, s.170, h. 515.

⁴² MD ZYL 9, s.142, h. 435.

⁴³ MD ZYL 9, s.32, h. 93.

⁴⁴ Polat, *age*, s. 105.

⁴⁵ Bayram Paşa 6 Şubat 1637 (11 Ramazan 1046)'de serasker olarak atandı. Sefer için 7 Mart 1637 (10 Şevval 1046)'de Üsküdar'a geçti ve 20 Mart 1637 (23 Şevval 1046)'de Üsküdar'dan İzmit'e doğru hareket etti. Tahsin Ünal, *IV. Murat ve Bağdat Seferi*, Berikan Yay, Ankara 2001, s. 45-46. Küpeli'ye göre Bayram Paşa 2 Şubat'ta atanmıştır. Bkz. Küpeli, *age*, s. 234.

yapımı için Diyarbakır ve çevresinden 40.000 adet keçi tulumu temin edilmişti⁴⁶. Bunun dışında Birecik ve Mardin voyvodalarına kelek temini için benzer emirler gönderilmişti. Buna ilaveten Musul Kalesi'nde bulunan kelek kerestesinin ve Halep'te kesilen 500 adet kelek kerestesinin Diyarbakır'a nakledilmesi istenmişti⁴⁷. Anlaşılan tüm bu temin edilen kelek mühimmatından ilk aşamada 300 adet kelek yapılmıştı. Lakin bu yeterli gelmemişti ve Diyarbakır Beylerbeyi Mehmet Paşa'dan 400 adet kelek yapıp hazır hale getirmesi istenmişti⁴⁸. Yaklaşık 1 ay sonra 400 kelek tamamlanmış ve suya indirilmeden evvel yağlama işlemi kalmıştı. Nitekim Diyarbakır Mutesellimi Hüseyin'e 2 Nisan 1638 (17 Zilkaide 1047) tarihinde gönderilen belgeden tamamlanan 400 adet keleğin yağlanması için Diyarbakır Defterdarı Yakup tarafından bir miktar para verildiği anlaşılmaktadır⁴⁹. Diyarbakır Beylerbeyine 16 Mayıs 1638 (2 Muharrem 1048) tarihinde gönderilen bir başka belgede 700 geminin hazır olduğu, ancak son olarak taşıma işini yürütmek için dümenci ve kürekçi temin edilmesi istenmişti⁵⁰. Diyarbakır'dan Musul'a keleklerle öncelikle zahire, birtakım top mühimmatından oluşan cephane nakledilmişti. Bunun yanında köprü malzemesi, tombaz gemileri ve padişahın mutfağına ait bir kısım zahire nakledilen mühimmat içerisindeydi. Keleklerin muhafazası için bazı Arap aşiretleri ve Eburiş oğlu görevlendirilmişti. Musul'dan sonra, başta toplar olmak üzere tüm bu mühimmat yine gemilerle Bağdat'a taşınmıştı⁵¹.

Birecik'teki hazırlıklar da dikkat çekiciydi. Öncelikle Sadrazam Bayram Paşa Birecik'te kuşatmada kullanılacak büyük ölçekli topları döktürmüş ve bu topları Musul'a göndermişti. Ancak kaynaklarda bu nakliyatın nasıl yapıldığı belirtilmemişti⁵². Bayram Paşa sefer hazırlıklarını yürütürken Birecik'ten yapılacak nehir nakliyatı için gemi inşa edilmesini istemişti. Bu çerçevede toplamda 700 adet geminin yapılmasını Rakka Valisi Yeğen Osman Paşa'dan talep etmişti⁵³. Ayrıntıları belgelere de yansıyan bu süreçte gemilerin inşası için birçok malzemenin temin edilmesi gerekmişti. Bu çerçevede Osman Paşa'ya yardım edilmesi için çeşitli emirler gönderilmişti. Bu emirlerden biri Rışvan Zabiti Baki'ye gönderilmiş, gemilerin inşası için ihtiyaç duyulan 10.000 adet kereste ve 8.000 adet kütüğü temin edip Osman Paşa'ya ulaştırması emredilmişti⁵⁴. Bir başka kayıta inşa sürecinde çalışanlara ödenecek ücretlerin hangi gelirlerden karşılanacağı belirtilmişti. Buna göre Halep hazinesine bağlı Suruç mukataası malından, gemi işinde görev alan neccar, demirci gibi çalışanların ücretlerini ödemek için H. 1047 senesi gelirlerinin gönderilmesi istenmişti⁵⁵.

⁴⁶ Nitekim 24 Ağustos 1637/2 Rebiü'l-âhır 1047 tarihinde Diyarbakır beylerbeyine gönderilen hükümde, işlenmesi istenen 40.000 tulumu henüz tamamlanmadığı belirtilmiş ve eksik kalan tulumların işlenmesi belirtilmişti. Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Maliyeden Müdevver Defteri (Bundan sonra MAD), 3443, s. 66.

⁴⁷ MAD 3443, s. 66, 97, 109

⁴⁸ MAD 3443, s. 202. Tarih: 3 Mart 1638/16 Şevval 1047.

⁴⁹ MAD 3443, s. 229.

⁵⁰ MAD 3443, s. 246.

⁵¹ Topçular Kâtibi, *age*, C.II, s. 1059, 1060, 1089, 1092; Polat, *Bağdat Merkezli Bir Osmanlı Tarihi*, s. 502; Halil Sahillioğlu, "IV. Murad'ın Bağdad Seferi Menzilnamesi", *Belgeler*, C.II/3-4, Ankara 1965, s.28.

⁵² Ünal, *age*, s. 49; Sahillioğlu, *agm*, s. 6; Polat, *Bağdat Merkezli Bir Osmanlı Tarihi*, s. 490, 497; Kâtib Çelebi, *age*, s. 191. Bununla birlikte seferin hazırlıkları esnasında 28 vukiyye atar kala-kop toplarını taşıyabilecek ölçü ve büyüklükte 10 kıta gemi yapımı için bir emir gönderilmişti. Bkz. MD 87, s. 148, h. 474. Tarih: 3 Şubat 1638/18 Ramazan 1047. Lakin kuşatma toplarını taşıyan büyüklükteki gemilerin yapılıp kullanıldığına dair bir kayda ne sonraki hükümlerde ne de kroniklerde rastlanmamaktadır.

⁵³ Polat, *Bağdat Merkezli Bir Osmanlı Tarihi*, s. 490. Tahsin Ünal Birecik'te inşa edilecek gemilerin sayısının 800 olduğunu belirtmişti. Ünal, *age*, s. 57.

⁵⁴ MAD 3443, s. 40. Bu belge 31 Temmuz 1637/8 Rebiyülevvel 1047 tarihiyle kaydedilmiştir. 14 Ağustos 1637/22 Rebiyülevvel 1037 tarihinde bu hüküm yeniden gönderilmiştir. MAD 3443, s. 56.

⁵⁵ MAD 3443, s. 54. Tarih: 8 Ağustos 1637/16 Rebiyülevvel 1047.

IV. Murat Devri Doğu Seferlerinde Nehir Taşımacılığı...

Belgeler incelendiğinde, 1638 Bağdat Seferi esnasında Birecik'te hazırlanan gemilerin sayısına dair rakamlara da ulaşılabilmektedir. Mesela Birecik kadısına 13 Ağustos 1637 (21 Rebiyülevvel 1047) tarihinde gönderilen bir belgede, Birecik'teki mevcut ve yapılan gemilere dair veriler mevcuttu. Buna göre Birecik İskelesi'nde mevcut ve yeni inşa edilen gemiler için çevredeki kazalardan dümenci ve kürekçi talep edilmişti. Osman Paşa'nın uhdesinde Birecik'teki gemilerin yürütülebilmesi için toplam 600 adet dümenci ve 2.400 adet kürekçi gerekli olduğu belirtilmişti⁵⁶. Buradaki rakamlardan anlaşılan, yük taşımak için Osman Paşa'nın uhdesinde olan her bir geminin 4 kürekçi ve 1 dümenciyle hareket edebileceği, yani ilk etapta Osman Paşa'nın Bağdat Seferi'nde Fırat üzerinden yük taşımak için 600 gemi⁵⁷ hazırladığıdır.

Tablo 1: Birecik'teki Gemiler İçin Kürekçi ve Dümenci Talep Edilen Yerlere Örnekler

Talep Edilen Yer	Kürekçi	Dümenci	Talep Edilen Yer	Kürekçi	Dümenci
Ayıntab	100	-	Tilbaşer ve çevresi	50	-
Rakka	290	-	Deriha	150	-
?	50	-	?	50	-
Suruç	130	-	Behisni	130	-
Rumkale	50	-	A'raz	100	-
Sermin	50	-	Antakiye	100	-
Derkuş	30	-	Maretü'l-Mısreyn	50	-
Harim	50	-	?	20	-
Şeyh	20	-	Divriği	200	-
Arabkir	72	-	Eğin	70	-
Veled-i Eburiş	200	200	İskele-i Birecik	38	-
Maraş ve Elbistan	100	-	Gerger ma Kahta	100	-
Toplam	2.200	200			

Kaynak: MAD 3443.

Bununla beraber zaman içerisinde kayda geçen diğer belgelerden Osman Paşa'nın kaç gemi inşa ettiğine dair rakamlarda zikredilmiştir. Nitekim kütük ve kereste temin eden Rışvan mukataası zabiti Baki'den yapılmakta olan 200 adet gemi için her biri 10 zira uzunluğunda 300 adet direk kesip göndermesi istenmişti⁵⁸. Gemi yapım sürecinin ilerleyen aşamasında da Baki'den kereste talepleri devam etmiş ve bu taleplerde de inşa edilen gemi sayısının 200 adet olduğu tekrarlanmıştır⁵⁹. Anlaşılan, muasır kitabî kaynaklarda zikredilen 700 rakamı sefer için inşa edilen gemi miktarından fazlaydı. Muhtemelen olaya şahit olan dönemin kaynakları biraz abartarak mevcut gemileri de inşa edilen gemi olarak aktarmışlardı. Osman Paşa'nın gemilerin hazırlıklarını tamamlamasının ardından, Birecik'ten başlayıp Fırat üzerinden yapılan nakliyat - Hüsrev Paşa'nın seferinde olduğu gibi- Felluce'ye kadar sürmüştü⁶⁰. Öyle ki yine belgeler üzerinden bu taşımacılığın ayrıntıları takip edilebilmektedir. Belgelerin bulunduğu bu ayrıntılar aynı zamanda Fırat üzerinden yapılan taşımacılığın sürecine dair bir takım veriler de sunmaktadır.

⁵⁶ MAD 3443, s. 57. Bunlar dışında gemi inşa ve nakliye işinde çalışmak üzere Osman Paşa'nın emrine 1.000 adet beldar verilmişti. Bkz. Küpeli, *age*, s.238-239.

⁵⁷ Nitekim mühimme kayıtlarında 600 geminin hazırlandığı ifade edilmişti. Bkz. MD 87, s. 134, h. 465. Tarih: 19 Kasım 1637/01 Receb 1047; MD 87, s. 144, h. 465. Tarih: 19 Aralık 1637/01 Şaban 1047.

⁵⁸ MAD 3443, s. 90. Tarih: 30 Eylül 1637/10 Cemâziyelevvel 1047.

⁵⁹ MAD 3443, s. 244.

⁶⁰ Topçular Kâtibi, *age*, s. 1061, 1084.

3.1. 1638 Bağdat Seferi'nde Fırat Üzerinden Felluce'ye Kadar Yapılan Taşıma:

Padişahın katılımıyla beraber Bağdat'a yürüyüş esnasında, eş zamanlı olarak nehirden taşımacılık da başlamıştı. Belgelerden takip edildiği kadarıyla IV. Murat'ın Bağdat Seferi'nde en kapsamlı nehir yoluyla yapılan taşımacılık Fırat üzerinden gerçekleşmişti. Fırat üzerinden Birecik'ten başlayıp Felluce'ye kadar devam eden taşımacılıkta taşıma işini yürüten görevli, gemilerin inşa işini de üstlenen, Osman Paşa'ydı. Nitekim ordu Birecik menziline ulaştığında, 17 Ağustos 1638 (6 Rebiü'l-âhir 1048)'de Osman Paşa'dan elindeki gemilere 20.000 kile arpayı gemiler ile nakletmesi istenmişti. Yine aynı tarih ve menzilde Osman Paşa'dan Şeyhülislam Efendi'nin yükünün taşınması için 3 adet gemi ve 1.000 kile arpa vermesi istenmişti⁶¹. Karadan ordunun yürüyüşü devam ederken Birecik üzerinden nakliyat da devam etmişti. Öyle ki 24 Eylül 1638 (15 Cemâziyelevvel 1048) tarihinde Birecik'ten Ane'ye yük taşıyan gemilerin dümenci ve kürekçilerin Birecik'e Osman Paşa'ya gönderilmesi emredilmişti⁶². Osmanlı ordusu Bağdat'a ulaşmasının ve kuşatmanın başlamasının ardından da Felluce'ye zahire nakli devam etmiş ve zahire naklinin sürdürülmesi istenmişti⁶³. Fırat üzerinden yapılan taşımacılığa dair bu parça bilgilerin yanında daha ayrıntılı veriler de mevcuttu. Buna göre Sadrazam Bayram Paşa'nın emriyle Osman Paşa'nın yönetiminde hazırlanan gemilerin sayısı 645'ti. Anlaşılan Birecik'teki gemilerin hazırlık aşamasının son radesinde, belgelerde belirtilen 600 rakamının üzerine çıkılmıştı.

Tablo 2: Birecik'ten Felluce'ye Taşımacılıkta Kullanılan Gemiler ve Kime Tahsis Edildikleri

Kime Tahsis Edildiği	Sefine/Adet	Yedek Sefine/Adet
Tarsus alaybeyi ile miri için irsal olunan sefine	75	1
Birecik erbab-ı tımarların Seyid Kasım ve İsmail ile miri için irsal olunan sefine	80	1
Birecik züemasından Zaim Halil ile irsal olunan sefine	25	1
Birecik züemasından Zaim Yusuf için irsal olunan	25	1
Birecik züemasından Zaim Kenan ile irsal olunan sefine	24	1
Hala Birecik alaybeyi ile miri için irsal olunan sefine	42	1
Sadrazam hazretlerine Kadir Ağa ile irsal olunan sefine	32	2
Silahdar Siyavuş Ağa'ya irsal olunan sefine	78	1
Şeyhülislam hazretlerine irsal olunan sefine	3	
Kaymakam hazretlerine irsal olunan sefine	14	
Hüseyin Paşa hazretlerine irsal olunan sefine	12	
Defterdar Paşa'ya irsal olunan sefine	5	
Anadolu Kadiaskeri için irsal olunan sefine	1	
Rumeli Kadiaskeri için irsal olunan sefine	2	
Çuhadar Siyavuş Ağa hazretlerine sefine	5	
Şüturağa'ya irsal olunan sefine	4	
Silahdar Ağa irsal olunan sefine	1	
Odabaşı irsal olunan sefine	2	
Reis Efendi'ye irsal olunan sefine	1	
Koyun Ağası irsal olunan sefine	2	
İmam Efendi için irsal olunan sefine	1	
Kapıcılar Kethüdası'na irsal olunan sefine	1	
Çavuş Başına irsal olunan sefine	1	
Hüseyin Efendi'ye irsal olunan sefine	1	

⁶¹ MAD 2841, s. 81.

⁶² MAD 2841, s. 124. Tarih: 18 Kasım 1638/11 Receb 1048.

⁶³ MAD 2841, s. 140.

IV. Murat Devri Doğu Seferlerinde Nehir Taşımacılığı...

Ganem Efendiye'ye irsal olunan sefine	1	
Muhasip Osman Hoca'ya irsal olunan sefine	1	
Ali Ağa'ya irsal olunan sefine	1	
Muhasib Mesud Ağa'ya irsal olunan sefine	1	
Mirahur-ı Sani İbşir Beg'e irsal olunan sefine	1	
Yeniçeri Ocağına	100	1
Tarsus Sancakbeyi Mehmet Bey'e irsal olunan sefine	1	
Kadri Ağa'ya irsal olunan sefine	1	
Tuşan Ağa'ya irsal olunan sefine	1	
Yeniçeri Ocağına Hasan Çavuş ile irsal olunan sefine	90	
TOPLAM	635	10

Kaynak: D.MKF 23/94.

Tabloda da ifade edildiği gibi 645 geminin, 635 adedi yük taşımak için temel gemi, 10 tanesi de yedek gemi olarak belirlenmişti. Bu gemilerin kimlere tahsis edildiği de dikkat çekiciydi. Buna göre tablodaki ilk altı sütunda da belirtildiği üzere bu gemiler Birecik ve çevresindeki tımarlı sipahilerin yükümlülüğüne verilmişti⁶⁴. En fazla yedek geminin de tahsis edildiği bu gruba 277 adet gemi verilmişti ve bu zaimlere verilen görev orduya ait zahirelerin nakliyesiydi. Ancak aşağıda da ifade edileceği üzere, zahire taşımak için tahsis edilen gemi bununla sınırlı kalmayacaktı. Bunun dışında savaşa iştirak eden üst düzey devlet görevlilerine tahsis edilen gemiler dikkat çeken bir başka ayrıntıydı. Mesela Sadrazamın ağırlıklarını taşımak üzere toplam 34 gemi verilmişti. Ayrıca Şeyhülislam, Anadolu ve Rumeli kadiaskerlerine, defterdara ve sefere katılan paşaların birtakım ağırlıkları Birecik üzerinden Felluce'ye nakledilmişti. Yine Padişahla beraber karadan yürüyüşünü sürdüren yeniçerilerin ağırlıklarının Fırat üzerinden nakli için yedek gemiyle beraber 191 gemi verilmişti⁶⁵. Bunun yanında kayıtlardan takip edildiği kadarıyla Birecik'ten Felluce'ye nakliyat iki aşamada yürütülmüştü. Bunlardan ilki Birecik-Ane arasında, ikinci aşamaysa Ane'den Felluce'ye yapılan nakliyattı. Ayrıca taşımayla ilgili kayıtlarda, zahire taşımacılığını yürüten gemiler ayrı, üst kademe devlet adamlarının taşımalarını yürüten gemiler ayrı tasnif edilmişti.

Tablo 3: Birecik'ten Felluce'ye Zahire Taşıyan Gemilerin Durumu

Taşımayı Kimin Yürüttüğü	Ane'ye Ulaşan Gemi/Adet	Birecik'ten Ane'ye Değin Gark Olan Gemi/Adet	Ane'den Felluce'ye Dek Gark Olan Gemi/Adet
Tarsus Sipahilerinin gemileriyle yürütülen	63	12	5
Kolcunun gemileriyle yürütülen	40	10	3
Seyit Kasım'ın gemileriyle yürütülen	28	11	1
İsmail Bey'in gemileriyle yürütülen	31	9	-
Diğer kolcunun gemileriyle yürütülen	36	14	3
Kenan Bey'in gemileriyle yürütülen	16	8	-
Ferdi (Kadri) Ağa'nın gemileriyle yürütülen	20	4	-
Yusuf Ağa'nın gemileriyle yürütülen	13	12	-

⁶⁴ Gemilerde hizmet etmek için öncelikli olarak Birecik ve Antep züema ve erbab-ı tımar sahipleri tayin edilmişti. Lakin bunların sayısı yetmeyince Maraş sancağındaki tımarlılarda gemi hizmetinde bulunmaları talep edilmişti. *MD* 87, s. 143, h. 464; *MD* 87, s. 196, h. 583.

⁶⁵ Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (*BOA*), Bab-ı Defteri, Mevkufat Kalemi Dosya Tasnifi (Bundan sonra *D.MKF*), 23/94-1,2.

Halil Ağa'nın gemileriyle yürütülen	10	-	-
Hasan Ağa'nın gemileriyle yürütülen	8	15	-
Toplam	265	95	12

Kaynak: D.MKF 23/94.

İfade edildiği üzere zahire taşıma işi büyük ölçüde Birecik ve çevresindeki tımarlı sipahilerin yükümlülüğüne verilen gemilerle yürütülmüştü. Bu doğrultuda taşımacılık amacıyla hazırlanmış gemilerden 360 adedi, yani gemilerin %56'sı, zahire nakliyesine sevk edilmişti. Ancak Fırat üzerinden yürütülen bu taşımacılığın birtakım handikapları da mevcuttu. Öyle ki Birecik'ten yüklenen gemilerin tamamı Felluce'ye ulaşamamıştı. Buna göre Birecik-Ane arasında zahire taşıyan 360 gemiden 95'i, yani %26'sı batmıştı. Ane'den Felluce'ye kadarki yolculuktaysa batan gemilerin sayısı sadece 12'ydi ve bu rakam toplam gemi sayısının %4'üne tekabül etmekteydi. Rakamların gösterdiği kadarıyla Fırat üzerinden yapılan taşımacılıkta zor olan bölüm Birecik-Ane arasındaki bölümdü. Her ne kadar Birecik Ane arasındaki mesafe daha uzun olsa da bu farkın nedeni mesafeden daha çok suyolunun zorluğundan kaynaklanmıştı⁶⁶. Bunun yanında her bir sorumlunun yükümlülüğündeki gemiler aynı başarıyla taşıma işini yürütememişti. Mesela Halil Ağa'nın yükümlülüğündeki gemilerin tamamı Ane ve sonrasında Felluce'ye ulaşmışken, Hasan Ağa sorumluluğundaki 23 geminin 15'i batmıştı⁶⁷. Seferin hazırlık aşamasının bu sürecinde, Fırat yoluyla ne kadar zahire taşındığı da kabaca hesaplanabilmektedir. Buna göre bir geminin zahire taşıma kapasitesi minimum 260 İstanbul kilesi olduğuna göre, Birecik'ten Felluce'ye en az 93.600 İstanbul kilesi zahire nakledilmeye çalışılmış, ancak -en az- 65.780 İstanbul kilesi zahire Felluce'ye ulaştırılmıştı⁶⁸.

Tablo 4: Vüzeranın Birecik'ten Ane'ye Ağırlığını Taşıyan Gemilerinin Durumu

Kime Tahsis Edildiği	Ane'ye Ulaşan Gemi/Adet	Birecik'ten Ane'ye Değın Gark Olan Gemiler/Adet
Veziriazam hazretlerinin gemisi	14	-
Silahtar Paşa hazretlerinin gemisi	65	20
Hüseyin Paşa hazretlerinin gemisi	10	4
Şeyhülislam hazretlerinin gemisi	2	1
Anadolu kadıaskerinin gemisi	2	1
Defterdar Paşa hazretlerinin gemisi	2	1
Safer Paşa hazretlerinin gemisi	2	-
Kapıağasının gemisi	1	-
Ayan Efendi hazretlerinin gemisi	1	-
Çuhacı başının gemisi	1	-
Şahinci başının gemisi	1	-
Hünkar kapucılar kethüdasının gemisi	1	-
Kapucubaşı Mehmet Ağa'nın gemisi	1	-
Kızılbaş Ali Ağa'nın gemisi	1	-
Başyükoğlu Murad Bey'in gemisi	1	-

⁶⁶ Fırat'a paralel seyreden Birecik-Ane arası karayolu 604 km, Ane-Felluce arasıysa 263 km'dir. Anlaşılabacağı üzere gemi kayınbındaki oran farkının sebebi mesafenin uzunluğundan çok suyolunun daha zorlu olmasıydı.

⁶⁷ D.MKF 23/94-3,4.

⁶⁸ Bir kelek üzerine 260 İstanbul kilesi buğday ya da arpa yüklenebiliyordu. Farklı yüklerle keleğin taşıma kapasitesi 260-330 İstanbul kilesi olarak değişmekteydi. Bkz. Orhonlu-Işıksal, *agm*, s. 93. Bununla beraber zahire taşıma işinin zikredilen 360 gemi dışında da devam ettiği anlaşılmaktadır. Nitekim mevkuat kaleminde tutulan belgeye göre 180 geminin akıbeti sorulmaktaydı. D.MKF 23/94-4.

IV. Murat Devri Doğu Seferlerinde Nehir Taşımacılığı...

Hasan Ağa'nın gemisi	1	-
Mehmed Ağa'nın gemisi	1	-
Çuha Osman Ağa'nın gemisi	1	-
Derviş Mehmed Paşa hazretlerinin gemisi	18	6
Tuşan Ağa'nın gemisi	2	-
Hünkar çuhadarının gemisi	5	-
Has odabaşının gemisi	3	-
Tatar sipahinin? Gemisi	2	-
Çavuşbaşının gemisi	1	1
Emirü'l-alem hazretlerinin gemisi	1	-
Mehmed Efendi'nin gemisi	1	-
Şeyh Sinan Bey'in gemisi	1	-
Toplam	142	34

Kaynak: D.MKF 23/94.

Fırat üzerinden gemilerle yapılan zahire taşımacılığının yanında üst kademe devlet adamlarının ağırlıkları 176 adet gemiyle yürütülmeye çalışılmıştı. Bu rakam hazırlanan gemilerin % 44'üne tekabül etmekteydi. Ne var ki incelenen kayıtlarda bu gemilerin taşıdıkları yükün muhtevası belirtilmemişti. Zahire taşımacılığı esnasında olduğu gibi vüzeranın ağırlıklarının suyoluyla taşınması da kayıpsız seyretmemişti. Öyle ki Birecik'ten Ane'ye ulaşırken 176 geminin 34 tanesi -yaklaşık %19'u- seyahatini tamamlayamamıştı. Kayıtlarda ayrıntılı bir biçimde ifade edilmese de Ane-Felluce arasında da kayıplar devam etmiş, bu süreçte 15 gemi daha kaybedilmişti. Nitekim yüzde olarak ifade ettiğimizde Ane-Felluce arasında vüzeranın yükünü taşıyan gemilerin %9'u batmıştı. Zahire taşımacılığıyla kıyaslandığında vüzeranın yükleri Birecik'ten Ane'ye daha az bir kayıpla taşınmıştı. Bununla birlikte Ane-Felluce arasındaki yolda vüzeranın yüklerini taşıyan gemiler daha fazla kayıp vermişti. Yine tablodan anlaşıldığı üzere veziriazamın gemileri eksiksiz Felluce'ye ulaşmıştı. Buna karşın Hüseyin Paşa'nın yükünü taşıyan 14 gemiden 4'ü, Derviş Mehmet Paşa'nın yükünü taşıyan 24 gemiden 6'sı batmıştı⁶⁹. Sefere katılan üst kademe devlet adamlarının taşınan tahmini yük miktarıysa, 45.760 İstanbul kilesiydi. Bu miktarın 33.020 İstanbul kilesi Felluce'ye ulaştırılmıştı. Bununla birlikte kayıtlarda, 645 gemiden 536'sının Birecik-Felluce arası yolculuğuna dair bilgilere yer verilmişti. Geriye kalan 109 geminin taşıdığı yükün muhtevasından ve Fırat üzerindeki seyir sürecinden bahsedilmemişti.

Sonuç:

IV. Murat devrinde Osmanlı Devleti'nin Safevi seferleri kara seferi özelliği göstermekle birlikte, seferin lojistik organizasyonunun bir kısmında su yolları kullanılmıştı. Özellikle Bağdat seferlerinde, bir tarafta başlangıç noktası Diyarbakır olmak üzere Dicle Nehri, diğer taraftaysa başlangıç noktası Birecik olmak üzere Fırat Nehri kullanılmıştı. Diyarbakır, IV. Murat dönemi doğu seferlerinde konjonktüre göre önemli kışlak noktalarından biri olmuş ve sefer hazırlıklarının bir kısmı burada yapılmış, dolayısıyla Dicle üzerinden yapılacak taşımacılıkta ön plana çıkmıştı. Bunun yanında Diyarbakır dışında Dicle Nehri'ndeki önemli durak noktalarından biri de Musul'du. Özellikle savaşın stratejisi ve planlamasına göre Musul'un önemi artmış, Dicle üzerinde bir durak noktası olmaktan öte Bağdat kuşatması öncesi askerî

⁶⁹ D.MKF 23/94-4,5.

yığınak mevkii konumuna gelmişti. Öyle ki Hüsrev Paşa'nın Bağdat seferinde Musul, iklimsel zorlamalardan dolayı askerî mühimmatın depolandığı önemli bir merkez haline almış, kuşatma başlamadan eş zamanlı olarak Dicle üzerinden mühimmatın sevk edildiği bir merkez olmuştu.

IV. Murat devri doğu seferlerinde Fırat üzerinde yapılan taşımacılıktaysa Birecik birkaç özelliğinden dolayı önemli bir merkez haline gelmişti. Fırat'ın Birecik'ten itibaren taşımacılığa elvermesine bağlı olarak, Birecik İskelesi'nde taşıma işine aşına bir grubun oluşması ve küçük ölçekli taşımacılıkta kullanılan su taşıtlarının burada yapımı, bu özelliklerinden bazılarıydı. Ayrıca bir nakliyat merkezi olan Birecik'e yakın bölgelerdeki Antep, Maraş ve Halep'ten ve daha uzak bölgeler olan Mısır ve İstanbul'dan sefer için gerekli mühimmat gelmiş, sonrasında Fırat üzerinden ilgili yerlere nakledilmişti. IV. Murat devri Bağdat seferlerinde, Halep merkezli kışlak ve sefer hazırlıklarının yürütüldüğü zamanlarda, su yolu lojistiğinde Birecik ve Fırat daha fazla gündemde kalmıştı. Öyle ki, Hüsrev Paşa'nın Halep'te kışladığı süreçte Birecik dolayısıyla Fırat su yolu, Ahmet Paşa'nın Diyarbakır'da hazırlıklarını yürüttüğü sefere nazaran daha fazla ön planda yer almıştı. Bununla beraber Fırat Nehri'nin Bağdat'a direk kıyısı olmadığından Felluce üzerinden nakliyatın yapılması gerekmiş, bu da Felluce'nin yanında Hille, Necef, Kerbela gibi çevredeki mevkiinin de güvenlik altına alınmasını gerektirmiş, yani ikinci bir sorunu doğurmuştu.

Gerek Dicle'de gerekse Fırat'ta kullanılan vasıtalar genellikle "kelek", "gemi" ya da "sefine" adı verilen suyun akış yönünde hareket eden taşıtlardı. Suyolu da göz önüne alınarak kerestenin yanında özellikle keleklerde keçi ve koyun derilerinden yapılan tulumlar kullanılmıştı. Kaynaklar incelendiğinde Birecik'te "kelek" dışında "sefine" yahut "gemi" adıyla belirtilmiş tekneler de mevcuttu ve bunlar bir dümenci ve dört kürekçi olmak üzere toplamda beş personelle tahkim edilmişti. Nitekim yük taşıma kapasiteleri göz önüne alındığında, az bir personelle yüksek miktarda nakliyat yapabildiklerinden bu su taşıtları verimliydi. Bunun dışında Fırat üzerinden yapılan taşımacılıkla alakalı tutulan kayıtların sunduğu istatistiki rakamlar da dikkate değer bilgiler sunmaktaydı. 1638 Bağdat seferinde Fırat üzerinden Birecik-Felluce arası yapılan nakliyatta toplam 536 gemiyle ağırlıklı olarak zahire taşınmıştı. Bununla beraber zahire taşıyan gemilerin 360 adedinden 107'si, yani %30'u bu yolculuk esnasında batmıştı. Savaşa katılan üst kademe devlet adamlarının ağırlıklarını taşıyan 176 gemidense 49'u, yani % 27,8'i kaybedilmişti. Anlaşılabacağı üzere taşıma işini yürüten 536 gemiden 156'sı, yani %29,1'i batmıştı. Öyle ki rakamların kabaca bize gösterdiği IV. Murat devrinde Fırat üzerinden sefer maksatlı yapılan taşımacılıkta 3 gemiden 1'i yolculuğunu tamamlayamadığıydı. Bu taşımacılık esnasında bir geminin batması aynı zamanda taşınan yükün de kaybedildiği anlamına geliyordu. Görünen o ki sefer esnasında güçlük ve çeşitli fedakârlıkla toplanan mühimmatın zayi olmasına rağmen, -muhtemelen- daha ucuz ve daha çabuk olması sebebiyle nehir yoluyla yapılan taşımacılık tercih edilmişti. Özellikle Bağdat seferleri esnasında savaş levazımının ve askerın ihtiyacının hangi ölçekte nehirlerden taşındığına dair net bir bilgiye ulaşılamamıştı. Ancak tespit edilen verilerden anlaşılabacağı üzere, hem Fırat'tan hem de Dicle'den azımsanamayacak miktarda ordunun her türlü ağırlığının nakledilmiş olduğuydu.

Kaynakça

1- Arşiv Kaynakları

Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA):

Bab-ı Defteri, Mevkufat Kalemi Dosya Tasnifi (D.MKF),

D.MKF 23/94.

Cevdet Bahriye (C.BH):

C.BH. 181/8494/9.

Maliyeden Müdevver Defterleri (MAD):

MAD 2841, MAD 3443.

Mühimme Defterleri (MD):

MD 7, MD 87, MD ZYL 9.

2- Kitabî Kaynaklar ve Tetkik Eserler

DOZY, R., *Supplement Aux Dictionnarres Arabes*, C.2, Brill, Leyde 1881.

en-NAHÎLÎ, Dervîş, *es-Sufunu 'l-İslamiyye alâ Hurufi 'l-Mu 'cem*, İskenderiye 1974.

GÖYÜNÇ, Nejat, “Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat”, *Belleten*, C. LXV, S. 243, Ankara 2001, s.655-660.

Hasan Beyzade Ahmed Paşa, *Hasan Bey-zâde Târîhi*, Haz. Şevki Nezihi Aykut, C.III, TTK Yay., Ankara 2004.

İbrahim Peçevi, *Tarih-i Peçevi*, C.II, İstanbul 1283.

Kâtib Çelebi, *Fezleke*, C.II, İstanbul 1287.

KAYAPINAR, Ayşe, “Osmanlı Hakimiyetinde Tuna Nehri ve Tuna Adaları”, *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, Ed: Hatice Oruç, Muhammed Ceylan, C.1, Akçağ Yayınları, Ankara, 2016, s. 472-520.

KÖPRÜLÜ, Orhan F., “Hafız Ahmet Paşa”, *DİA*, C.15, İstanbul 1997, s. 84-85.

KÜPELİ, Özer, *Osmanlı-Safevi Münasebetleri*, Yeditepe Yay, İstanbul 2014.

Naima Mustafa Efendi, *Naima Tarihi*, C.II-III, İstanbul 1283.

ORHONLU, Cengiz-Turgut Işıksal, “Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat”, *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, S. 17-18 C. XIII, s. 77-102.

POLAT, Süleyman, *Bağdat Merkezli Bir Osmanlı Tarihi: Mustafa b. Molla Rıdvan'ın Tevârihi (Tahlil-Metin)*, Grafiker Yay., Ankara 2015.

POLAT, Süleyman, *IV. Murat'ın Revan Seferi Organizasyonu ve Stratejisi*, ATASE Yay., Ankara 2015.

SAĞIRLI, Abdurrahman, “Cezâyir-i Irâk-ı Arab veya Şattü'l-Arab'ın Fethi -Ulyanoğlu Seferi- 1565-1571”, *Tarih Dergisi*, S. 41, İstanbul 2005, s. 43-93.

- SAHİLLİOĞLU, Halil, “IV. Murad’ın Bağdad Seferi Menzilnamesi”, *Belgeler*, C.II/3-4, Ankara 1965, s.1-36.
- STRECK, M., “Birecik”, *İA.*, C. II, MEB Yay., İstanbul 1979, s. 629-632.
- Topçular Kâtibi, *Topçular Kâtibi Abdülkadir (Kadri) Efendi Tarihi*, Haz. Ziya Yılmaz, C.II, TTK Yay., Ankara 2003.
- TUNCEL, Metin-Abdülkerim Özaydın, “Cizre” *DİA*, C.8, İstanbul 1993, s.37-39.
- ÜNAL, Tahsin, *IV. Murat ve Bağdat Seferi*, Berikan Yay, Ankara 2001.
- YANS, Kerim, *IV. Murad Devrinde Osmanlı-Safevî Münasebetleri*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Osmanlı Müesseseleri ve Medeniyeti Tarihi Kürsüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 1977.
- YILDIRIM, Filiz, 18. Yüzyılda Tuna Nehri Donanması (1711-1792), Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Elazığ 2016.
- YILMAZ, Ali, “Birecik’te Gemi İnşası”, *Uluslararası Türk Denizcilik ve Piri Reis Sempozyumu 26-29 Eylül 2013, Türk Denizcilik Tarihi Bildiriler*, 6. Cilt, TTK. Yay., Ankara 2014, s.101-122.
- YILMAZ, Ali, *XVI. Yüzyılda Birecik Sancağı*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 1996.
- YİĞİT, Ahmet, “Osmanlı Devleti’nin Payas ve Birecik Limanları üzerinden Bağdat’a Askeri Malzeme Nakline Dair Ayıntab Şer’iyye Sicillerinden Bazı Belgeler”, 38. *ICANAS Bildiri Kitabı*, C. VII, Ankara 2012, s. 3397-3418.