Osmanlı Devleti'nde Kelek Taşımacılığından Kesitler ve Kelek Taşımacılığında Karşılaşılan Tehditler*

Sections From the Kelek Transportation in Ottoman State and the Threats Encountered in Kelek Transportation

BİLAL ALTAN**

ÖZ

Kadim bir su vasıtası olarak kelekler, tarihin en erken devirlerinden yakın zamanlara kadar mevcudiyetini muhafaza edebilmiştir. İlkel biçimlerine Asurlularda rastlanan keleklerin sonraki devirlerde gelişmiş biçimleri yapılmıştır. Geleneksel su vasıtası olarak kelekler, Osmanlı Devleti'nde de ehemmiyetini muhafaza etmiş ve kelekçi esnafı adı altında ahaliden büyük bir kesimin geçim kaynağını teşkil etmiştir. Böylelikle kelekler; kömür, bakır gibi madenlerden buğday, arpa ve peksimet gibi gıda ürünlerine asker ve mühimmattan seyyahlara kadar hemen her şeyin taşınmasına hizmet eden bir vasıta olmuştur. Her ne kadar kelek taşımacılığında ciddi bir yol emniyetinden söz edilebilse de doğal ve beşerî etkenlerin yanı sıra kelek yapım malzemelerindeki nitelik tehdit oluşturmuştur. Belirtilen tehditler can ve mal kayıplarına dahi yol açabilmiştir. Bu çalışmada Osmanlı Devleti'ndeki kelek taşımacılığından kesitler sunulmakla birlikte esas olarak arşiv belgeleri ışığında kelek taşımacılığındaki tehditlere dikkat çekmek amaçlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti, Kelek, Nehir Taşımacılığı, Tehdit, Eşkıya.

ABSTRACT

Kelek (a raft made of inflated skins), as an ancient water tool, have preserved its existence from the earliest periods of history to recent times. The primitive forms of kelek which were encountered in the Assyrians, were developed in later periods. As a traditional water mean, kelek preserved its importance in the Ottoman Empire and constituted the livelihood of a large group of people under the name of kelekçi tradesmen. Kelek has been a vehicle that serves to carry almost every asset; from metals such as coal and copper to food products such as wheat, barley and rusks;

* Makale geliş tarihi: 24 Ekim 2020, kabul tarihi: 23 Kasım 2020, araştırma makalesi.
** Dr. Öğr. Üyesi, Şırnak Üniversitesi Rektörlüğü, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Bölümü, Şırnak/Türkiye, altanbil@gmail.com, ORCID ID: https://orcid.org/0000-0002-0194-3516

from soldiers and ammunition to travelers. Although a serious road safety can be said in kelek transportation, in addition to natural and human factors, the quality of the kelek construction materials posed a threat. Those threats have caused even loss of life and property. In this study, it is aimed to draw attention to the threats in the kelek transportation in the light of archive documents, although the sections of the kelek transportation in the Ottoman Empire are presented as well.

Keywords: Ottoman State, Kelek, River Transportation, Threat, Bandits.

Giriş

Taşımacılıkta suyolları tarihin her devresinde ehemmiyetini muhafaza etmiştir. Su kaynaklarından özellikle nehirler oynadığı rol ve sunduğu imkânlarla insan nüfusunun yoğunlaştıkları yerler olarak bilinmekte ve nehirler üzerindeki en ehemmiyetli ticari faaliyet ise taşımacılık olarak görülmektedir.[1]

Osmanlı Devleti öncesi devletlerde ve Osmanlı Devleti örneğinde olduğu gibi su kaynaklarından istifade etmek adeta bir zorunluluk halini almıştır. En erken devirlerde bulundukları coğrafyanın özelliklerine göre yaşamlarını biçimlendiren insanlar, bir yerleşim yerinden diğer bir yerleşim yerine nehirler üzerinden geçerek karşılıklı kültür alışverişini de sağlamışlardır. Nitekim diğer ulaşım vasıtaları ile birlikte nehirlerde kullanılan kelekler de bu kültür alışverişinde ehemmiyetli rol oynamıştır.[2]

Asurlular devrinde başlayan nehir taşımacılığı Roma hâkimiyetinde de etkin bir biçimde kullanılmış olup Orta Çağ boyunca aralıksız devam etmiştir.[3] Nehirlerin keleklerle geçildiğine dair Asurlular devrine ait çivi yazılı tabletler en ehemmiyetli somut verileri oluştururken keleklerin Asurlulardan sonraki devirlerde hatta yakın tarihlere kadar kullanımı devam etmiştir.[4]

Keleğin en kadim biçimi denilebilecek şişirilmiş keçi postları, saz demetleri ve kütükler su taşımacılığının ilk örnekleri olup göl ve nehir kıyılarında yaşayan ilkel halklar tarafından kullanılmıştır.[5] Hayli kullanışlı olan keleklerin yapımı son derece basittir.[6] Kelekler genellikle yerel malzemeden üretilmiş, yapım teknikleri ve biçimleri binlerce yıldır pek değişmemiş küçük taşıma araçlarıdır.[7] Tulumlar yan

1 İbrahim Yılmazçelik, "Diyarbakır Vilayeti'nde Nehirler ve Vilayete Katkıları", *Tanzimat'tan Günümüze Diyarbakır*", ed. Oktay Bozan, Hakan Asan, Hatip Yıldız, Mehmet Salih Erpolat, (Ankara: Manas Yayınları, 2019), s. 260-261.

2 Fasih Dinç, "Osmanlı Diyarbakır'ında Keleğin Yapımı ve Kullanımı", *Osmanlı'dan Günümüze Diyarbakır*", ed. İbrahim Özcoşar, Mustafa Öztürk, Ali Karakaş, Ziya Polat (İstanbul: Ensar Yayınları, 2018), s. 2, 34.

3 Tuncay Öğün, Halit Başı, "Dicle-Fırat'ta Geleneksel Nehir Taşımacılığı ve I. Dünya Savaşı'nda Irak Cephesi'nde Kullanımı", *History Studies*, 8/3 (2016), s. 87.

4 Tahir Öğüt, *XVIII. ve XIX. Yüzyılda Birecik Sancağında İktisadi ve Sosyal Yapı*, (Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2008, s. 239; İrfan Albayrak, Esma Öz Kiriş, Hakan Erol, "Çivi Yazılı Belgeler ve Arkeolojik Verilere Göre Eski Babil Döneminde Nehir Ulaşımı", *Archivum Anatolicum-Anadolu Arşivleri Dergisi*, XIII/1 (2019), s. 21.

5 Lionel Casson, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, çev. Gürkan Engin (İstanbul: Homer Yayınları, 2002), s. 1.

6 Alexander Schlafli, *Reisen in den Orient* (Winterthur: 1864), s. 38.

7 Haluk Sağlamtimur, "Mezopotamya'da Nehir Taşımacılığı, Kelek Kullanımı ve Hasankeyf", *Metro Gastro Dergisi*, 77 (2015), s. 13.

yana bağlanıp üzerine bahçıvan sırığı denilen ağaçlardan birer arşın aralıkla sağlı sollu kirişler konulduktan sonra üstüne de ince çubuklar dizilip kare biçiminde bir sal ortaya çıkarılır ki bu nehir vasıtasına kelek adı verilmiştir.[8] Keleğin esasında bir tür sal veya kayık olduğu Osmanlı arşiv belgelerine de; "*... kelek tabir olunur sallar ...*", "*... kelek tabir olunan kayık ...*" şeklinde yansımıştır.[9]

Asur kabartmalarında desenlerine rastlanılan ve kalaku adı verilen nehir vasıtaları daha sonra kelek olarak yaşamaya devam etmiştir.[10] Bu bağlamda Osmanlı Devleti'nde kelek taşımacılığı hakkında zengin bir literatür oluşmuştur. Keleği kullanan şahsa "tarah" denilirken, kimi yerleşim yerleri ya da taşımacılık ile uğraşanlar kelek tabiri ile özdeşleştirilmiştir. Kelekçi, mir-i kelek, kelekçi esnafı, kelekçiyan reayası, kelekçi taifesi, kelekçi karyeleri, kelek sefineleri verilebilecek örneklerdir.[11] Dicle Nehri'nin içinden aktığı Diyarbekir ve Siirt il sınırlarında bulunan bazı köylerin adı Kelekçi veya Kayıklı olup günümüze kadar ulaşan varlıklarıyla kelek yolculuğunun bir parçası hüviyetindedir.[12]

Geleneksel uygulamalarıyla şehir hayatında ehemmiyetli bir yer teşkil eden kelekçilik, devletin ihdas ettiği düzenlemelerle stratejik bir meslek hüviyetini de kazanmıştır.[13] Nehirler üzerinde keleklerle gerçekleşen ulaşımın yürütülmesinden kelekçi esnafı sorumlu idi.[14] Kelekçi şeyhleri de kelekçilik mesleğinin ilkeleri ile meslek âdabını belirleyen, edep ve erkânı denetleyen yönetici durumunda idiler.[15]

Osmanlı Devleti'nde 19. yüzyılın yarısına kadar olan dönemde kelek imali yapanlar ile kelekleri işletenlerin aynı olmasından dolayı yed-i vahid yani tekelciliğe dayalı yapı hâkimdi. Bu yapıda kelek imali ve kullanımı devletin yetkilendirdiği belli şahıslar tarafından gerçekleştirilmiştir.[16]

8 Ali Bey, *Lehçetü'l-Hakâyık*, haz. Şemsettin Kutlu (İstanbul: Tercüman Gazetesi), s. 208. Bell de keleklerin şişirilmiş deri tulum üzerine yerleştirilmiş kütüklerden yapıldığını belirtmektedir. Benzer şekilde Schlafli, keleklerin bir dizi şişirilmiş hayvan derisinden yapıldığına vurgu yapmaktadır. Bkz. Gertrude Lowthian Bell, *Amurath to Amurath* (London: 1924), s. 206; Schlafli, *Reisen in den Orient*, s. 38.

9 Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Bab-ı Asafi Divan-ı Hümayun Sicilleri Mühimme Defterleri (A.{DVNS.MHM.d.), 116/775, 29 Cemaziyelevvel 1121 (6 Ağustos 1709); BOA, Cevdet İktisat (C.İKTS.), 13/649, 3 Şaban 1263 (17 Temmuz 1847); BOA, Maarif Nezareti Mektubi (MF.MKT.), 1231/130, 23 Safer 1336 (8 Aralık 1917).

10 Emrullah Güney, "Dicle Irmağında Kelek Taşımacılığı", *Coğrafya Araştırmaları Dergisi*, 2 (1990), s. 323.

11 Sağlamtimur, "Mezopotamya'da Nehir Taşımacılığı, Kelek Kullanımı ve Hasankeyf", s. 13; BOA, Bab-ı Defteri Başmuhasebe Kalemi Defterleri (D.BŞM.d.), 40833, 3 Rebiülevvel 1056 (19 Nisan 1646); BOA, Cevdet Askeriye (C.AS.), 736/33308, 8 Safer 1139 (27 Eylül 1726); BOA, Ali Emiri Mahmud I (AE.SMHD.I.), 85/5750, 10 Rebiülevvel 1147 (10 Ağustos 1734); BOA, Cevdet Darphane (C.DRB.), 59/2912, 17 Şevval 1180 (18 Mart 1767); BOA, C.DRB, 58/2860, 23 Şevval 1181 (13 Mart 1768); BOA, Cevdet Nafia (C.NF.), 52/2571, 9 Şaban 1188 (6 Ekim 1774); BOA, C.DRB, 62/3082; BOA, C.DRB, 62/3082, 16 Muharrem 1189 (19 Mart 1775); BOA, C.DRB, 15/750, 6 Rebiülevvel 1200 (7 Ocak 1786); BOA, C.DRB, 7/310, 6 Cemaziyelevvel 1201 (24 Şubat 1787); BOA, C.DRB, 59/2923, 2 Cemaziyelevvel 1205 (7 Ocak 1791); BOA, C.İKTS, 13/649.

12 Sağlamtimur, "Mezopotamya'da Nehir Taşımacılığı, Kelek Kullanımı ve Hasankeyf", s. 9.

13 Dinç, "Osmanlı Diyarbakır'ında Keleğin Yapımı ve Kullanımı", s. 61-66.

14 Yılmazçelik, "Diyarbakır Vilayeti'nde Nehirler ve Vilayete Katkıları", s. 261.

15 Güney, "Dicle Irmağında Kelek Taşımacılığı", s. 326; Cengiz Orhunlu, Turgut Işıksal, "Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat", *Tarih Dergisi*, XVII/17-18 (1963), s. 87.

16 Dinç, "Osmanlı Diyarbakır'ında Keleğin Yapımı ve Kullanımı", s. 91.

Nehir ulaşımının özellikle fakir kimseler için geçim kaynağı oluşturduğu Musul Valisi Süleyman Paşa tarafından şöyle ifade olunmuştur: "... *Nehr-i Dicle kenarında kadîmden berü bazı aceze ve esnâf makuleleri akvât-ı yevmiyeleri zımnında bi-l-münâvebe lede'l-iktizâ kelekler rabt ve inşâ' ve bazı nesne iktisâbıyla ehl ü iyâlleriyle taayyüş edip ...*"[17] Yine keleklerin taşımacılıktaki ehemmiyeti Diyarbekir Vilayeti İdare Meclisince Dâhiliye Nezaretine gönderilen arzda belirtilirken şöyle deniliyordu:

"*Bu vilâyetin mahsûlât ve ma'mûlât-ı dâhiliyyesiyle ticarî eşyâsının Musul, Bağdâd gibi civâr vilâyetlere ve bilâd-ı ma'mûre ve meşhûreye nakil vâsıtaları memleket pîşgâhında vâki' Dicle Nehri üzerinde işletilen keleklerdir. Bu havâlîce teshîl ve terakkî-i ticâriyye ve muâmelât-ı ahz ve i'tâca da hıtta-i ırakiyye ile akd-i münâsebete hizmet etmesi hasebiyle enzâr-ı umûmîde fevâid ve muhassenât-ı adîdesi gayr-ı menkûr olan şu keleklerin ...*"[18]

Kelek ya da kelek taşımacılığı üzerine konuyu farklı boyutları ile ele alan araştırmalar yapılmıştır.[19] Araştırmalarda keleğin taşıdığı anlama, keleğin tarifine, keleğin yapımına, Dicle ve Fırat nehirlerinden Irak'ın Musul ve Bağdat kentlerine gerçekleştirilen kelek taşımacılığında seyyah izlenimlerine, keleklerle taşınan malzeme veya ürünlere yerel düzeyde dikkat çekildiği görülmektedir. Bu çalışmada Osmanlı Devleti'nde kelek taşımacılığına dair daha geniş bir perspektif sunulmaya ve özellikle kelek taşımacılığında yüzeysel değinmelerle geçiştirilen tehditlerin neler olduğu daha ziyade eşkıya tehdidi bağlamında değerlendirilmeye çalışılacaktır.

Osmanlı Kelek Taşımacılığından Kesitler

Osmanlı Devleti sınırları dâhilindeki nehirlerden taşımacılık faaliyetinde istifade yoluna gitmiştir. Osmanlı Devleti'nde keleğin ulaşım ve nakliyat aracı olarak özdeşleştiği güzergâh Diyarbekir, Musul ve Bağdat merkezleri arasıdır. Bu güzergâhtaki Dicle ve Fırat nehirleri en erken devirlerden beri hayati ehemmiyete sahip suyollarıolmuştur.[20]

Yük ve yolcu taşımacılığında ön plana çıkan Dicle ve Fırat nehirleri Bağdat ve Basra arasında Kurna denilen mahalde birleşip Şattülarab'ı teşkil eder ve daha sonra Basra Körfezi'ne dökülür.[21] Murat Nehri, Meriç Nehri ve 19. yüzyıldaki keşif projeleri ile kısmen de olsa Kızılırmak ile Kelkit nehirlerinde de kelek taşımacılığı

17 BOA, C.NF, 38/1891, 29 Zilhicce 1197 (25 Kasım 1783).

18 BOA, Şûrâ-yı Devlet (ŞD.), 1469/20, 12 Şevval 1312 (8 Nisan 1895).

19 Bu hususta detaylı bilgi için bkz. Güney, "Dicle Irmağında Kelek Taşımacılığı"; Orhunlu ve Işıksal, "Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat"; Sağlamtimur, "Mezopotamya'da Nehir Taşımacılığı, Kelek Kullanımı ve Hasankeyf", Öğün ve Başı, "Dicle-Fırat'ta Geleneksel Nehir Taşımacılığı ve I. Dünya Savaşı'nda Irak Cephesi'nde Kullanımı"; Dinç, "Osmanlı Diyarbakır'ında Keleğin Yapımı ve Kullanımı".

20 Casson, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, s. 1; Dinç, "Osmanlı Diyarbakır'ında Keleğin Yapımı ve Kullanımı", s. 65. 1894 tarihli Salname-i Diyarbekir'de taşımacılıkta keleğin taşıdığı ehemmiyet şöyle ifade edilmiştir: "*Dicle Nehri'nin mecrası gayet dolaşıklı ve umku muhteliftir. Dâhil-i vilâyetten akan kısmı hep dağlar arasından geçer. [Kelek] ten başka vesait-i nakliyesi yoktur ...*" Salnâme-i Diyarbekir, Def'a 14, 1312/1894, s. 132.

21 Salnâme-i Diyarbekir, Def'a 3, 1288/1871, s. 149; Def'a 5, 1290/1873, 194; Def'a 12, 1302/1885, s. 171-172; Güney, "Dicle Irmağında Kelek Taşımacılığı", s. 323; Taner Yıldırım, *Abbasîler Dönemi Basra Körfezinde Uluslararası Taşımacılık ve Ticâret*, (Doktora Tezi), Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2012, s. 165.

yapıldığı anlaşılmaktadır. Osmanlı Devleti'nin nehirlerindeki kelek taşımacılığından sunulacak kesitler, Osmanlı Devleti'ndeki kelek taşımacılığı anlayışına dair dikkate değer veriler elde edilmesine imkân tanımaktadır:

Basra Beylerbeyliği top dökümünde kullanılmak üzere ardıç odununa ihtiyaç duymaktaydı. 1566 yılı başlarında Şehrizor Beylerbeyine gönderilen hükümle ihtiyaç duyulan ardıç odunlarının 200 kelekle Bağdat üzerinden Basra'ya sevkine ihtimam gösterilmesi talep edilmiştir.[22] 1568 yılı Ocak ayında da Bağdat'tan Basra'ya sevk edilmiş olan askerlerin ihtiyacı olan zahirenin Cezire bölgesinden 50 kelek ile tedarik edilmesi emredilmiştir.[23]

Doğuda gerçekleşen Osmanlı-İran savaşları sırasında Osmanlı ordusunun iaşesi ve savaş araç-gereçlerinin taşınabilmesi için keleklere ihtiyaç oldukça fazlaydı. Çünkü karadan uzun zaman alan ve pek zahmetli olan asker ve mühimmat taşıma işi keleklerle daha kolay ve eziyetsiz yapılabilmekteydi.[24] 1630-1631 ile 1638-1639 tarihlerindeki Bağdat seferleri ve 1635'te gerçekleşen Revan seferinde keleklerden azami derecede istifade etme yoluna gidilmiş ve başta toplar olmak üzere askerî mühimmat ve iaşe malzemesi keleklerle sefer bölgelerine taşınmıştır.[25] Nitekim Sultan IV. Murad (1623-1640) kelek ihtiyacı için Mardin kadısı ve voyvodasına Mardin taraflarından 5.000 adet tulum tedarik edilmesi, tulum masraflarının Mardin hasları mahsulünden karşılanması ve tulumların Diyarbekir'e nakledilmesi emrini vermiştir.[26]

Keleklerle taşımacılığın emniyet içinde gerçekleşebilmesi adına idare amirlerine kendi bölgelerine bu hususta dikkat etmeleri ve muhafaza kuvveti çıkarmaları için talimat veriliyordu. 1724 Aralık ayında Birecik'ten Ridvaniye'ye nakledilecek siyah barut ve diğer cephanenin muhafazasına dair nehir vasıtası içine yeterli miktarda tüfekçi konduğu gibi nehrin sağ cihetinin Haleb Beylerbeyisi Ali Paşa tarafından tayin edilmiş olan süvarilerce, sol cihetinin de aşiret beylerince muhafazası için emir verilmesi bu meyanda değerlendirilebilir.[27]

Osmanlı Devleti 1727 yılında İsfahan üzerine sefer yapılmasını kararlaştırmıştır. Kararlaştırılan sefer için İsfahan'da toplanacak askerin zahire ihtiyacının karşılanması gerekliydi. Bunun için zahire Diyarbekir'den tedarik edilip önce Musul'a, Musul'dan da İsfahan'a nakledilecekti. Sefere oldukça ehemmiyet verildiği Maraş Beylerbeyine, Maraş, Ayıntab, Harput, Malatya, Siverek kadılarına, İstanbul'dan tayin olunan mübaşire ve vilayet ayanı ve iş erlerine emredilen hükümden açıkça anlaşılmaktadır. Hükümde keleklerin tedariki ve yapılması gerekenlere dair dikkat çekici ifadelere şöyle yer verilmiştir:

22 BOA, A.{DVNS.MHM.d., 5/830, 23 Cemaziyelahir 973 (15 Ocak 1566).

23 BOA, A.{DVNS.MHM.d., 7/719, 15 Recep 975 (15 Ocak 1568).

24 Güney, "Dicle Irmağında Kelek Taşımacılığı", s. 326.

25 Süleyman Polat, "XVI. Yüzyılın İkinci Yarısı ve XVII. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Devleti'nin Doğu Seferlerinde Cizre'nin Yeri", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, XXXII/53 (2013), s. 257-259.

26 BOA, Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi Evrakı (TS.MA.e.), 894/10, H. 02 Cemaziyelevvel 1049 (31 Ağustos 1649).

27 Orhunlu ve Işıksal, "Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat", s. 89.

> *"... zahîrenin nakl ve tesyîriçün müstevfî kelek sefineleri tedârik ve müheyyâ kılınmak umûr-ı müsta'celeden olup kelekler için o havâlî ve etraftan kati çok tulumlar ile kereste tedâriki mühimm ve muktezî olmağla taraf-ı devlet-i âliyyeden bu husus için mübâşir ta'yîn olunan mûmâ-ileyh zîde mecdûhu ile iş bu emr-i şerif-i celilü'l-kadrim vusulünde eyâlet-i mezbûreden mübâyaası fermânım olan zahîrenin aceleten Musul'a nakli için her ne kadar kelek bağlandırılmak iktizâ eder ise lâzım gelen bahâlarıyla ücret-i nakliyeleri mübâyaa mübâşiri yedinden verilmek üzere iktizâsı kadar kelek tulumları ve gerek Musul'dan nakl olunacak zehâire için lâzım olan tulumları dahi Maraş ve Ayıntab ve Harput ve Malatya ve Siverek câniblerinden vech-i ta'cîl olarak müstevfî tulumlar yaptırıp mübâşir-i mumâ-ileyh ma'rifetiyle pey-der-pey mübâyaa ve mübâşirleri tarafından nakl ve îsâl ve teslîm ettirmekte ziyâde ihtimâm ve dikkat eyleyesiz ... zehâir-i mezbûre naklinin ta'tîline sebeb olunmak ihtimâliniz olur ise siz ki kâdılarsınız bir dürlü özr ve illetiniz ısgâ olunmayıp Musul kazâdan azl ve esâmileriniz ceride-i hükümetten hakk olunup bilad-ı ba'îdeye nefy ve tağrîb ile te'dîb olunacağınızı ve siz ki voyvodalar ve ayân-ı vilâyet iş erlerisiz bilâ-âman cezâlarınız tertîb ve cümle emlâk ve eşyâlarınız taraf-ı mîriden zabt olunacağın mukarrer bilüb ..."*[28]

Yine 1727 yılında İsfahan Seraskeri Ahmed Paşa'nın maiyetindeki askerlerin peksimet ihtiyaçlarının Rakka ve Halep cihetlerinden karşılanması ve peksimetlerin kelekler kullanılarak Birecik İskelesi'nden Rıdvaniye'ye nakledilmesi Halep valisine emredilmiştir.[29]

1734 yılı başlarında kayıt altına alınan yeniçerilerden 3.000 askerin Diyarbekir'den keleklerle Bağdat Kalesi'nin muhafazası için herhangi bir sıkıntıya mahal vermeden sevk edilmesi başta Amid kadısı olmak üzere ilgili şahıslara emredilmiştir.[30] 1748 yılı itibari ile de Bağdat Kalesi'nin muhafazasından sorumlu askerlerin ihtiyacı olan zahire Musul'dan satın alınmıştır. Satın alınan zahirenin kaleye intikalinde kelek yapımına gidilmesi ve kelek gemileri masrafının Musul Eyaleti ile tevabii mukataası akçesinden ödenmesi talep edilmiştir.[31] Musul cihetinde mevcut şahi top arabalarının tamirinde lazım olan mühimmatın Diyarbekir Kalesi'nden Diyarbekir valisi ve seraskeri marifetiyle keleklere yüklenerek mahalline ulaştırılması talep edilmiştir.[32]

Sultan I. Mahmud'un (1730-1754) 10 Nisan 1745 tarihli fermanında, Diyarbekir Valisi Cebeci Abdullah Paşa'nın maiyetiyle İran memleketine taarruzu sürecinde askerin ihtiyaç duyacağı zahirenin Diyarbekir'den kelekler ile Musul'da yeteri kadar toplatıldıktan sonra lazım olan miktarın Bağdat'a naklinde ihmale yer verilmemesine dikkat çekilmiştir.[33]

Eğil Sancağı dağlarından ve ormanlarından kesilen odunların naklinde kullanılan vasıta keleklerdi.[34] Yine Malazgirt ve Dersim dağlarında Çarsancak reayası

28 BOA, C.AS, 954/41442, 24 Cemaziyelevvel 1139 (17 Ocak 1727).
29 BOA, İbnülemin Dâhiliye (İE.DH.), 34/3013, 25 Şaban 1139 (17 Nisan 1727).
30 BOA, A.{DVNS.MHM.d., 139/1636, 10 Ramazan 1146 (14 Şubat 1734).
31 BOA, AE.SMHD.I, 189/14666, 1.Zilkade 1161 (23 Ekim 1748).
32 BOA, C.AS, 831/35442, 21 Cemaziyelevvel 1156 (13 Temmuz 1743).
33 BOA, C.AS, 71/3355, 8 Rebiülevvel 1158 (10 Nisan 1745).
34 BOA, Cevdet Maliye (C.ML.), 61/2788, 28 Zilhicce 1155 (23 Şubat 1743).

tarafından yakılan kömürler Keban madenine nakledilirken temel vasıta keleklerdi. Kömürler keleklere yüklendikten sonra Munzur suyuyla Murat Nehri'ne ve bu nehirden de mezkûr madene ulaştırılmaktaydı. Güzergâhta kullanılan keleklerin tulum ihtiyacı genellikle Diyarbekir, Palu ve Harput'taki koyun derilerinden tedarik edilmekteydi. Her seferinde 1.000 adet tulum satın alınırdı. Tulum sahiplerine tulum başına 20'şer para bedel biçilirdi. Bedel maden emini tarafından ödendikten sonra kelekler bölgedeki Çarsancak kazası köyleri reayasına yaptırılmaktaydı. Çünkü reayanın kelek tedarik etmeye imkânları elvermemekteydi. 18 Mart 1767 yılında Diyarbekir valisi, Harput kadısı ve Palu hâkimine Keban madenine nakledilmesi lazım olan kömürler için 1.000 adet tulum satın alınması emri verilmiştir. İhtiyaç devamlılık arz ettiğinden hemen hemen her sene talep yenilenmekteydi.[35]

Osmanlı Devleti'nde maden-i hümâyûndan (padişaha ait) Ergani madeninde çıkarılan bakır öncelikle darphane-i amire, tophane ve tersane ihtiyacının giderilmesine ayrılırdı. Senelik miktar fazla olduğunda artan bakır, pişirilme ve temizlenme aşamalarından geçirilmek üzere Diyarbekir'e nakledilirdi. İşlenen bakır develerle Musul'a, Musul'dan da kelekler vasıtasıyla Bağdat'a ulaştırılırdı.[36]

Yabancı uyruklu tüccarlar da Osmanlı Devleti sınırları dâhilinde kelekleri kullanmak suretiyle ticaret yapmaktaydı. Genelde Dicle Nehri üzerinden Musul'dan Bağdat cihetine geçerlerdi. İngiliz tüccarlar her bir kelek için vergi ödemekteydi. Ancak İngiliz seyyahların kendilerinin yapıp bindikleri keleklerden vergi alınmaması Musul ve Bağdat'taki yerel makamlarca uygun olmadığı bildirilmiştir. Ahaliden kelek işi ile uğraşanların mağdur olacakları ve kelekçiliğin iç ticaretten sayılması hususu gerekçe olarak Babıaliye sunulmuştur.[37]

Osmanlı Devleti isyanlarla mücadelede asker ve zahire nakliyatı için keleklerden istifade etme gereği duymuştur. Nitekim 1847 tarihli Bedirhan Bey İsyanı'nın oluşturduğu tehdit karşısında Diyarbekir'e 50, Cizre'ye 20 saat mesafede bulunan ve nehir yolu ile nakliyatın mümkün olduğu Hasankeyf Kalesi lojistik merkezi seçilirken, kaleye zahire depolamak ve gerektiğinde Cizre'ye nakliyat yapmak amacıyla 180 kadar kelek hazırlanmıştır. Nakledilecek zahire ve mühimmatın muhafazası için Mirliva Emin Paşa iki bölük süvari, üç tabur piyade, başıbozuk süvarisi ve dört topla birlikte Hasankeyf'e gönderilmiştir.[38]

1855 yılı Nisan ayında Meriç Nehri'nden nakil olunacak zahire için Edirne valiliğinden İstanbul'da bulunan Karaman koyunlarının derisinden tulum çıkartmak suretiyle 1.000 adet kelek imal edilmesi talep edilmiştir.[39] Diğer taraftan Muş sancağındaki Bulanık ve Malazgirt nahiyelerinden de geçen Murat Nehri'nde

35 BOA, C.DRB, 7/310; 15/750; 59/2912; 58/2860; 59/2923; 62/3082; 3/111, 29 Zilhicce 1255 (4 Mart 1840); BOA, Ali Emiri Abdülhamid I (AE. SABH. I.), 315/21167, 11 Safer 1196 (26 Ocak 1782).

36 BOA, C.DRB, 28/137, 15 Safer 1228 (17 Şubat 1813).

37 BOA, Hariciye Nezareti Siyasi (HR.SYS.), 2923/95, 25 Rebiülahir 1263 (12 Nisan 1847); BOA, C.İKTS, 13/649.

38 Fatih Gencer, *Merkezîyetçi İdari Düzenlemeler Bağlamında Bedirhan Bey Olayı*, (Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2010, s. 153-154.

39 BOA, Sadâret Mektubî Kalemi Umum Vilayat Evrakı (A.MKT.UM.), 189/66, 20 Recep 1271 (8 Nisan 1855).

işletilen keleklerin vergisi ihaleye çıkarılırdı. 1858-1859 yıllarına ait ihale 7.200 kuruş bedelle Manuk adındaki şahsın uhdesine verilmiştir.[40]

Osmanlı Devleti'nde nehirlerde kelek taşımacılığı yapılacaksa uygunluk için keşif yapılırdı. 1880'li yılların sonlarına doğru Sivas'tan Bafra'ya akmakta olan Kızılırmak Nehri üzerinde kelek vasıtasıyla nakliyatın mümkün olup olmadığını keşf ve tecrübe etmek üzere Sivas vilayetince mühendis görevlendirilmiştir.[41] Benzer biçimde 1890'lı yılların başında Tokat, Çarşamba ve Samsun cihetlerinden geçip Karadeniz'e dökülen Kelkit Nehri'nin boşa akıp gitmemesi için nakil vasıtalarına uygunluğu test edilmiştir. Ticarete alışık olanlardan bir şirket teşkil edilerek Kızılırmak Nehri'nde olduğu gibi Kelkit Nehri'nde de bağlatılan bir kelekle hususi bir memur Karadeniz'e kadar gönderilmiştir. Nakliyatı kolaylaştıran ve ticareti genişleten böylesi bir hizmet ahalinin de memnuniyetine vesile olmuştur. Diğer taraftan Diyarbekir'den getirilen kelekçi ustalarının göreceği hizmetle Sivas'tan aşağıya doğru ve Osmancık kazasından Bafra'ya ve Erbaa kazasından Samsun'a mahsulatın daha ucuz ve rahat temini sağlanmış olacaktır.[42] İhracata dair nakil vasıtalarının azlığına bağlı olarak Kızılırmak ve Kelkit nehirlerinde kısmen de olsa kelek işlettirilmesinde ve Diyarbekir'den ustaların getirilip masraflarının karşılanmasında Sivas Valisi Mehmed Memduh Bey'in gayretleri söz konusudur.[43]

I. Dünya Savaşı (1914-1918) sırasında Irak cephesinde modern ulaşım araçlarının yetersizliği karşısında Osmanlı idaresi bizatihi geleneksel ulaşım araçlarını kullanmak zorunda kalmış ve üretim faaliyetinde de bulunmuştur.[44] Irak ordusu erzakının Musul vilayetinden külliyetle sevkine lüzum görülmek ihtimaline karşı erzakın temini ve nakliyatın hızlandırılması girişiminde bulunulması için Halep vilayetine Dâhiliye Nezaretince telgraf çekilmiştir. Halep, Diyarbekir ve Musul vilayetlerinin kuracakları irtibatla kelek imalinde kullanılmak üzere kurban derilerinin tulum olarak çıkarılması ve tedarik edilecek tulumların Mürşitpınarı istasyonundan Urfa, Siverek ve Diyarbekir yoluyla Musul'a nakledilmesinde gereğinin yapılması bildirilmiştir.[45] Yine aynı süreçte Cizre'den Samarra'ya kadar nehirden asker ve iaşe nakliyatında kullanılacak keleklerin tez zamanda hazırlanması Dâhiliye Nezaretince Diyarbekir ve Bitlis vilayetlerinden talep edilmiştir. Asker sevkiyatı ve iaşe hususlarında sıkıntı yaşanmaması için bol miktarda ağaç ve kurban derisinin Cizre'ye yetiştirilmesi 6. Ordu Kumandanlığından bildirilmiştir.[46] Nihayetinde merkezi Bağdat'ta bulunan 6. Ordu Kumandanlığının savaş araç-gereçleri, gıda maddeleri Dicle üzerinden keleklerle taşınmıştır.[47]

40 BOA, İrade Meclis-i Vâlâ (İ.MVL.), 398/17329, H. 06.12.1274 (18 Temmuz 1858).

41 BOA, Dâhiliye Nezareti Mektubi Kalemi (DH.MKT.), 1660/32, 27 Muharrem 1307 (23 Eylül 1889).

42 Salnâme-i Vilayet-i Sivas, Def'a 15, 1308 (1891), s. 89.

43 BOA, ŞD, 1790/19, 9 Ramazan 1307 (29 Nisan 1890).

44 İlhan Ekinci, *Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti (Hamidiye Vapur İdaresi)*, (Ankara: Asil Yayınları, 2007), s. 21.

45 BOA, Dâhiliye Nezareti Şifre Evrakı (DH.ŞFR.), 57/9, 5 Zilhicce 1333 (14 Ekim 1915).

46 BOA, DH.ŞFR, 57/222, 23 Zilhicce 1333 (1 Kasım 1915).

47 Güney, "Dicle Irmağında Kelek Taşımacılığı", s. 327.

Ermenilerin 1915 yılında tehciri sırasında istifade edilen nakil vasıtalarından biri de keleklerdi. Musul vilayeti vali vekilinin Dâhiliye Nezaretine aktarımına göre 614 Ermeni Diyarbekir'den Musul'a keleklerle nakledilmiştir. Musul vilayeti tarafından Ermenilerden muhtaç bulunanların iaşelerinin giderilmesi için emir ve talimatnamenin tebliğine izin verilmesi istirham edilmiştir.[48]

Kadim bir taşıma vasıtası olarak keleğin taşıdığı değer Münih Müzesi yetkililerinin dikkatini çekmiştir. Münih Müzesi'nde sergilenmek üzere müze müdüriyetinin Osmanlı Devleti Maarif Nezareti nezdinde girişimlerde bulunduğu anlaşılmaktadır. Münih Müzesi için Irak'ta söğüt dallarından imal edilen ve kelek tabir olunan kayıktan bir tanesinin gönderilmesinin mümkün olup olmadığı, mümkünse ne vasıta ile ve ne kadar bedelle gönderilebileceği yönünde mezkûr müdüriyetin talebi üzerine Maarif Nezaretince Musul, Halep ve Diyarbekir vilayetlerine keleğin tedarikinin uygun yollarla sağlanması bildirilmiştir.[49]

Kelek Taşımacılığında Tehditler

Diğer taşımacılık türlerine özellikle de karayoluna göre nehir taşımacılığı hem daha ucuz hem daha hızlı hem de daha güvenliydi.[50] Kuşkusuz nehir taşımacılığının güvenlik açısından karayoluna nispeten daha avantajlı olduğu yadsınamazsa da doğal koşullar, kelek yapım malzemelerinin niteliği ve özellikle eşkıya tehdidinin ağır bastığı beşerî etkenler kelek taşımacılığında tehditler ve zorluklar ortaya çıkarmıştır.

1. Doğal Tehditler

Doğal koşulların diğer bir deyişle iklim ve coğrafi koşulların izin verdiği ölçüde kelek taşımacılığı gerçekleşebilmiştir. Şartları büyük ölçüde zorlaştıran şiddetli ve ters istikamette esen rüzgârlar kelekler için tehdit oluşturan etkenlerden biridir. Rüzgârın şiddetinden nehirde oluşan dalgalar keleklerin kimi zaman karaya oturmasına yol açabiliyordu. Dolayısıyla kelek taşımacılığı sırasında rüzgâr tehdidi ortaya çıktığında keleğin uygun bir yere çekilmesi gerekirdi.[51] Rüzgârın ters istikamette esmesi kelekle yolculuğun uzaması demekti.[52] Nehir sularının elverişli olduğu mevsimin, tehlike arz eden bölgelerin, nehir ve çayların birleşme noktalarının, çağlayanların mevkilerinin tespiti tecrübe ve sabır gerektiriyordu. Çünkü ancak bu biçimde can ve mal kaybını en aza indirilebilmek mümkün olmuştur.[53]

48 BOA, DH.ŞFR, 473/73, 19 Rebiülahir 1331 (1 Haziran 1915).

49 BOA, MF.MKT, 1231/130.

50 Güney, "Dicle Irmağında Kelek Taşımacılığı", s. 327; Levent Küçük, "Tanzimat Döneminde Osmanlı Devleti'nin Nehirler ve Göller İle İlgili Yaptığı Bazı Düzenlemeler", *Karadeniz Uluslararası Bilimsel Dergi*, I/26 (2015), s. 43; Sağlamtimur, "Mezopotamya'da Nehir Taşımacılığı, Kelek Kullanımı ve Hasankeyf", s. 9.

51 Ali Bey, *Lehçetü'l-Hakâyık*, s. 208-236; Nimet Baykal, *19. Yüzyılda Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinde Suyolu Taşımacılığı*, (Yüksek Lisans Tezi), Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2020, s. 7.

52 Güney, "Dicle Irmağında Kelek Taşımacılığı", s. 326.

53 Sungur Doğançay, "Diyarbakır'dan Basra'ya Ulaşım ve Haberleşme", *Tanzimat'tan Günümüze Diyarbakır*, ed. Oktay Bozan, Hakan Asan, Hatip Yıldız, Mehmet Salih Erpolat, (Ankara: Manas Yayınları, 2019), s. 300-301.

Nehirlerdeki su debisinin düşük olduğu zamanlarda kelek taşımacılığı yapılamıyor ya da keleğe çok az yük yüklenebiliyordu. Sağanak yağmurların, eriyen karların birdenbire nehrin debisini arttırdığı zamanlarda ise kelekle taşımacılık riskli oluyordu. Böyle zamanlarda nehirde tehlike arz eden akıntılar, çağlayanlar, burgaçlar ortaya çıkıyordu. Ayrıca taşkın suları taşıdığı bol miktardaki blok kayayı, çakılı nehir kıyılarına yığıyordu. Böylece kelek taşımacılığının olağan düzeni bozuluyordu.[54]

Osmanlı ordusunda danışman subay görevinde bulunan Prusyalı Yüzbaşı Helmuth von Moltke 1839 yılının Nisan ayında suların taşkın olduğu Fırat Nehri'nde gerçekleştirdiği kelek yolculuğunu anlatırken karşılaştıkları tehdide özellikle dalga tehdidine dair şunları söylüyordu:

> "*... Kıyıdan açılır açılmaz kelek ok gibi gitmeye başladı, sanırım ki bir saatlik yolu almak için 10-15 dakika bile sarf etmiyorduk; hem de ne yol alış! Üst kısımlarda 250 adım genişliğinde olan Murat 100 sonra 80 ve daha az adım kalacak kadar darlaştı. Bütün o muazzam su kitlesi bu huniden, kaya parçaları üzerinden dik aşağı iniyor ve bu yüzden öyle büyük anaforlar ve dalgalar meydana getiriyordu ki bazı yerlerde su demetleri fıskiye gibi 5 ayak yüksekliğe fışkırıyordu; her iki yanda da sular hızla, sanki kaynıyorlarmış gibi akıp gidiyordu. Dalgalar kelimenin tam manasıyla tepemize iniyor ve salımız bazen tamamıyla suya gömülüyor fakat koyun tulumları yeniden yukarıya çıkıyordu. Tehlike sadece kısa ve yüksek dalgalar üzerinden dik aşağı iniş ve yukarı çıkışlarda devrilmekti. Kürek çekmek akla bile gelmezdi. İki kelekçi nehre düştü ... tulumlardan dördü patlamıştı. Buna rağmen talihin lütfu ile kıyıya yaklaştık ...*"[55]

Kelek taşımacılığında bir başka doğal tehdit nehirler üzerindeki setlerdi. Fırat Nehri'nde Keban'dan Birecik'e kadar kelekler ile taşımacılıkta bazı bölgelerdeki kayaların mevcudiyeti zorluk çıkarmaktaydı. Devlet adamlarınca zorluğa çözüm mahiyetinde kayaların kırılmasının uygun olacağı kanaati edinilmiştir. Kayaların kırılması durumunda keleklerle Keban'dan Bağdat'a asker ve mühimmat sevki kolaylaşacaktı. 1830'lu yılların sonlarına doğru Hafız Paşa tarafından taşların kırılıp nehir yatağının temizlenmesi için ordu mühendisi Miralay Halil Bey görevlendirilmiştir. Miralay Halil Bey, Gerger ile Samsat arasındaki taşlık bölgeleri düzeltmeye çalışmış; ancak verilen iki aylık süre yetmediğinden iş tamamlanamamıştır. Yine de pürüzlü kesimlerin yan tarafında iki arşın derinlikte, altı arşın genişlikte alternatif bir yol yapılmıştır. Böylece Fırat Nehri üzerinden Keban-Birecik arası nakliyata başlanmıştır.[56]

54 Güney, "Dicle Irmağında Kelek Taşımacılığı", s. 325.

55 H. von Moltke, *Türkiye Mektupları*, çev. Hayrullah Örs (İstanbul: Remzi Yayınevi, 1969), s. 248-249.

56 Gencer, *Bedirhan Bey Olayı*, s. 65-66. Ali Bey de doğal setlerin oluşturduğu tehdide dikkat çekmiştir. Doğal setlerle oluşan geçitlere Dicle Nehri üzerindeki kelekçiler kapı adını vermişlerdir. Suyun miktarının az olduğu zamanlarda nehrin yatağındaki taşlık ve tepe olan yerlerin ortaya çıkıp, en çukur kalan ve suya akıntı veren yerlere nehir geçidi denilmektedir. Geçitlerin oldukça dar olmasından başka yeri yokuş veya uçurumlu olanlarının suyu şiddetli bir akıntı ile yüksekten düşerek bir şelale oluşturur. Ali Bey, *Lehçetü'l -Hakâyık*, s. 212-213.

Esasında set tehdidi beşerî kaynaklı da olabilmekteydi. Nitekim Musul'dan Bağdat'a akan güzergâhta Dicle Nehri'nin derinleşmesine yol açan kadimden yapılmış bir setin mevcudiyeti hayli sıkıntıya yol açmaktaydı. Kelekler sete vardıklarında çözülüp setin ilerisine geçirildikten sonra yeniden bağlanıp nehre

2. Kelek Yapım Malzemelerinin Oluşturduğu Tehditler

Kelek yapım malzemelerinin niteliği taşımacılığın güvenlik ve zamandan tasarruf boyutunu etkilemekteydi. Hayvan derilerinin güneşe, suya karşı dayanıklı olmaması, derilerin çatlamaya bağlı olarak sık sık sulama ve bakımını yapma gereksinimi keleklerin hazır vaziyette bulunmasını zorlaştıran etkenlerdi.[57] Dolayısıyla bir kelek kullanılacak iş ve amaca bağlı olarak sipariş üzere hazırlanmaktaydı. Herhangi bir memur resmî görevini ifa edeceğinde, misyoner seyyah gizli görevini yerine getireceğinde veya macera peşinde koşacağında, tüccar ticaret malını bölgesine nakledeceğinde öncelikle kendi durumuna uygun kelek siparişinde bulunmalıydı.[58] Gidilecek yere varıldıktan sonra üzerlerindeki eşya boşaltılınca kelekler sökülür, ağaçtan iskelet parçalanırdı. Ağaçlar satılıp havaları boşaltılan tulumlar "mekkâri develeri" ile tersine yolculukta geri götürülürdü. Tulumları Musul ve Diyarbekir'e geri götürmek için kelek menzillerinde devamlı surette hazır bekleyen kiralık develer mevcuttu.[59]

Diyarbekir'den Dicle Nehri üzerinden Musul ve Bağdat cihetlerine yol alan kelekler imal edilirken, nitelikle bağlantılı olarak tulumların çürük ya da sağlamlığına özen gösterilmemesi keleklerle üzerlerindeki yüklerin zayi olmasına ve şahısların da zarar görmelerine yol açabilmekteydi. Bu tarz vakaların önüne geçebilmek için kelek imalinin tertip ve tanzim dâhilinde yürütülebilmesi girişimleri olmuştur. Diyarbekir Vilayeti İdare Meclisi tedbir amaçlı olarak kelek bağlanılacak mevkide belediyece maaşlı memurlar istihdam edilmesinin uygun olacağı kanaatini Dâhiliye Nezaretine bildirmiştir. İdare Meclisinin Dâhiliye Nezaretinden memurların masrafına karşılık olmak ve hatta fazlasının Diyarbekir'de inşa edilen Gureba Hastanesi masraflarına tahsis edilmek üzere keleklere bağlattırılan tulumlardan vergi alınması talebi de olmuştur.[60] Diyarbekir Vilayeti İdare Meclisinin kelek imalinde niteliği artırmaya dair tulum başına tavsiye ettikleri verginin merkezi hükümet tarafından kabul edilip edilmediğine ilişkin veriye ulaşılamamıştır. Bununla beraber Temmuz 1910 tarihinde kaldırılan kayık vergisinin kelek vergisini de kapsadığı düşüncesinden hareketle aynı yılın Ağustos ayında keleğe ilişkin vergiler de tamamen kaldırılmıştır.[61]

3. Beşerî Tehditler

Osmanlı Devleti'nde kelek taşımacılığında muhtelif beşerî tehditlerin mevcudiyetine karşın beşerî tehditler denildiğinde ağırlığı eşkıya kaynaklı olanlar teşkil

indirilmekteydi. Zaman kaybının yanı sıra setin nehirde su azlığı oluşturması can ve mal kaybına sebebiyet vermekteydi. Setin ortaya çıkardığı sıkıntılara çözüm mahiyetinde Musul Eyalet Meclisi, Meclis-i Vâlâ'dan keleklerin gelip geçmesine kolaylık olmak üzere en büyük keleğin geçebileceği kadar setin orta kısımlarının kırılmak suretiyle açılması talep etmiştir. Talebe binaen durumun tahkik ettirilmesi cihetine gidilmiştir. BOA, Sadâret Mektubî Kalemi Deavi Evrakı (A.MKT.DV.), 136/2, 6 Recep 1275 (9 Şubat 1859).

57 Güney, "Dicle Irmağında Kelek Taşımacılığı", s. 325.

58 Dinç, "Osmanlı Diyarbakır'ında Keleğin Yapımı ve Kullanımı", s. 87.

59 Güney, "Dicle Irmağında Kelek Taşımacılığı", s. 326.

60 BOA, ŞD, 1469/20.

61 Dinç, "Osmanlı Diyarbakır'ında Keleğin Yapımı ve Kullanımı", s. 90.

etmiştir. Osmanlı Devleti'nde nehirlerdeki kelek taşımacılığını hedef alan eşkıyalık girişimlerini epey örneklendirmek mümkündür:

Kürt eşkıyasından olup Mir Şemdin diye bilinen şaki, Cizre ile Zaho arasında Dicle Nehri kıyısında Rebahi denilen mevzide bir kale inşa ettiği gibi iki tane de palanga yapmak suretiyle karadan geçen ve nehirden keleklerle giden tüccar ve yolculardan illegal vergi almaktaydı. Vergi ödemeyen tüccar ve yolculara yaralamaya ve katletmeye varan şiddet uygulamaktaydı. Musul'un ticari fonksiyonunu sekteye uğratan ve gelirin azalmasına yol açan bu girişim karşısında Musul beylerbeyine, Şaki Mir Şemdin'in kalesinin yıkılması ve eşkıyalığının sonlandırılarak kendisinin de cezalandırılması talimatı verilmiştir.[62] Ancak Şaki Mir Şemdin'in nasıl bir akıbete uğradığını bilemiyoruz.

Cizre ciheti kelek taşımacılığındaki asayiş meselesi merkez nezdinde rahatsızlığa yol açmıştır. Kelek taşımacılığı menzillerinin nizamına özen gösterilmesi yönünde Sultan I. Mahmud tarafından Cizre hâkimi Mansur'a verilen hükümde şöyle deniliyordu:

> "*... ol tarafların menâzil nizâmında ve mürûr-u ubûr eden evrâkların emn-ü selâmet ile mahalli-i me'mûrelerine imrâr ve îsâllerinde ve Diyarbekir'den nehren kelekler ile Musul cânibine nakl olunacak zahâir ve mühimmâtın muhâfaza ve sıyânetiyle emnen ve sâlimen mahalline tesyîr ve îsâlinde ez dil ü can bezl-i tâb ü tüvân eylemen şartıyla üzerinde olan Cizre Hükümeti avâtıf-ı aliyye-i pâdişahanemden sana ber-vech-i te'bîd tevcîh ve ihsânım ve zikr olunan hıdemâta ihtimâm üzere kıyâm ikdâmın fermânım olmağla ...*" [63]

Musul'a yakın nehir kıyılarında urban taifesinin yoğunluğu kimi zaman güvenlik sağlanana kadar taşımacılıkta kullanılacak keleklerin bekletilmesini zorunlu kılmaktaydı. 1749 yılı başlarında Diyarbekir'den satın alınıp Musul'dan Bağdat'a sevk edilecek zahirenin güvenli bir biçimde mahalline ulaştırılabilmesi için Bağdat Valisi Mehmed Paşa kelekleri on beş gün bekletmiştir.[64]

1830'lu yılların başında, Murat Nehri'nin geçtiği Çarsancak dâhilindeki Til gibi bazı köylerde Mustafa Ağa namındaki şakinin kelek taşımacılığına dair taarruzları, Til köyü üzerinden keleklerle maden-i hümayuna nakledilmesi lazım olan kelekleri tutmaları, kelek taşımacılığını ve maden işlerini aksatan illegal vakalardan

62 BOA, A.{DVNS.MHM.d., 116/775. Benzer bir eşkıyalık girişimi esasında bu vakadan önce gerçekleşen ve 16. yüzyılın sonlarına doğru yaşanan, halk arasında Alo Dino olarak bilinen Alaettin/Alaaddin'in eşkıyalık vakasıdır. Meşhur bir eşkıya olan Alo Dino, Sulak Kalesi'nin bulunduğu tepenin aşağısında Dicle Nehri kıyısında bir kayanın üzerine kasır da denilen bir kale inşa etmiştir. Aslında bu kasır kare şeklinde taştan bir binadır. Kasrından nehrin diğer yakasına zincir gerip gelen geçen kelekleri durdurmak suretiyle vergi almaktaydı. Her zaman bağlı duran zincir Alo Dino'nun nöbetçileri tarafından kontrol ediliyordu ve böylece nehir gelip geçen keleklere kapatılıyordu. Uzun bir süre devam eden ve özellikle tüccarlar nezdinde rahatsızlığa yol açan Alo Dino'nun bu eşkıyalık eylemi, devrin Botan Beyi Mir Muhammed'in askerleri tarafından Alo Dino'nun tutuklanıp öldürülmesi ile sonlandırılmıştır. Alo Dino'nun eşkıyalık faaliyetleri hakkında daha geniş bilgi için bkz. Bilal Altan, "Anlatılar Işığında Alo Dino ve Sosyal Eşkıyalığı", *Uluslararası Geçmişten Günümüze İdil Sempozyumu*, ed. Nesim Doru (İstanbul: Şırnak Üniversitesi Yayınları, 2011), s. 373-387; Ali Bey, *Lehçetü'l-Hakâyık*, s. 216-223.

63 BOA, A.{DVNS.MHM.d., 139/830, 10 Zilhicce 1145 (24 Mayıs 1733).

64 BOA, C.AS, 413/17076, 23 Safer 1162 (12 Şubat 1749).

biriydi. Mustafa Ağa ve adamları üzerine sevk edilen askerler marifetiyle eşkıyalık faaliyeti sonlandırılmış ve maden-i hümayuna keleklerle kömürlerin emniyet içerisinde nakli sağlanmıştır.[65]

1898 yılı Mayıs ayında Diyarbekir'den nehir yoluyla Zaho'ya geçen Miran aşiretine mensup bazı şahıslar nehirden geçen kelekleri yağmalamıştır. Malları gasbedilenler Zaho Kaymakamlığı nezdinde şikâyette bulunmuşlardır. Musul Valisi Abdülvehhab alınan bazı tedbirlere karşın taarruzların devam ettiğini ve bu halin ticari malların geçişinin durmasına sebebiyet vereceğini Dâhiliye Nezaretine bildirmiştir.[66] Abdülvehhab Bey 1 Haziran 1898 tarihli bildiriminde ise kendisine gelen çok sayıda şikâyet telgrafında keleklerle malların zayi olduğuna, altı şahsın kayıp ve birinin yaralandığı vakasına yer verildiğini ifade etmiştir. Abdülvehhab Bey yaşananlardan dolayı merkez nezdinde yol emniyetinin daha sıkı ve seri olarak temininin ehemmiyetine dikkat çekmiştir.[67]

Dicle Nehri üzerinde Miran aşiretinden kaynaklı taarruzlar devamlı bir hal almıştır. 5 Aralık 1904 tarihinde Diyarbekir vilayetine çekilen telgrafta, kelekle Musul'a gitmeye çalışan Kerkük naibinin Miran Aşiret Reisi Mustafa Paşa'nın oğlu Abdülkerim'in silahlı adamlarının kurşunlarına hedef olduğu, atılan kurşunlardan dolayı jandarmalardan birinin vefat ettiği, Dicle Nehri üzerinde devamlı süren taarruzların yegâne ticaret yolu olan nehir ulaşımını sekteye uğratacağından eşkıyalık faaliyetinde bulunanların yakalanması lüzumu belirtilmiştir.[68]

Haklarında tedibe dair herhangi bir icraatın olmayışından dolayı cesaretlenen Miran aşiretinin eylemleri artmaktaydı. İlginç olan Miran Aşiret Reisi Abdülkerim ile biraderi İbrahim'in, Hamidiye Hafif Süvari Alayları zabitanından bulundukları halde Diyarbekir, Cizre ve Musul güzergâhındaki ticari mal ve yolcu keleklerine taarruzda bulunup keleklerdeki malları tamamen gasbederek illegal bir tutum sergilemeleriydi. Tedip için bu defa Sadaretten Seraskerlik makamına aşiret reislerinin cüretlerinin önüne geçilerek asayişin sağlanması için lazım gelenlere tebligat yapılması talimatı verilmiştir.[69]

Bitlis vilayetine bağlı Garzan kazası dâhilinde Şeküftanlı Hacı Abdullah Ağa'nın oğlu İbrahim Ağa ile destekçileri Diyarbekir'den Musul'a sevk olunan ticari mallara ve ahşap keleklerine taarruz ile yüksek meblağda vergi almaya kalkışmaktaydılar. Vergi vermekten kaçınan kelekçi ve yolculara işkence etmekteydiler. Eşkıyalık faaliyetleri sonucunda Harumuro ve Yakup adlı şahısların 5.500 kuruş değerindeki eşyaları gasbedilmiş ve kefil Hüseyni'ye 100 değnek vurularak 10 lirası alınmış; Hasankeyf kasabası abluka altına alınmış, Ahmediye köyünden Ahmed Aruk adlı

65 BOA, Hatt-ı Hümâyûn (HAT.), 699/33714, 30 Recep 1249 (13 Aralık 1833).

66 BOA, DH.ŞFR, 224/27, 28 Zilhicce 1315 (20 Mayıs 1898).

67 BOA, DH.ŞFR, 224/63, 11 Muharrem 1316 (1 Haziran 1898).

68 BOA, Dâhiliye Tesri-i Muamelat ve Islahat Komisyonu Muamelat Evrakı (DH. TMIK. M.), 187/18, 27 Ramazan 1322 (5 Aralık 1904).

69 BOA, Bâb-ı Âlî Evrak Odası (BEO.), 2633/197419; 29 Cemaziyelevvel 1323 (1 Ağustos 1905). BOA, DH.TMIK. M, 203/22, 5 Cemaziyelahir 1323 (7 Ağustos 1905).

tüccarın eşyası gasbedilip kendisinden vergi alındıktan sonra serbest bırakılmış, Hasankeyfli Tarrah Ahmed ile Rüstem şiddete uğramış, ahalinin de üç keleği zapt edilip 500'ü aşkın koyuna da el konulmuştur. Dâhiliye Nezaretine 31 Mart 1908 tarihinde Hasankeyf kasabası imamı Şeyh Hamza öncülüğünde kasaba ahalisince gönderilen telgrafta, bu eşkıyalık olayından yetkililer haberdar edilmiş ve eşkıyaların yakalanarak cezalandırılmaları talep edilmiştir.[70]

Eşkıyaların cezalandırılması kimi zaman mümkün olamıyordu. Hatta eşkıyalığın gerçekleştiği yere kuvvet çıkarılması da taarruzları önlemeye yetmiyordu. 1913 yılında Diyarbekir Valisi Hakkı Bey'in emriyle Irak'a sevk edilen ticarî eşya ve yolculara saldıran Midyat yöresinin asi kabilelerine karşı 100'den fazla jandarma gönderilmiş; ancak jandarmalar piyade, asiler atlı olduğundan başarılı olunamamış, bölgeye yabancı olan jandarmaların yarısından fazlası bu takip sırasında hastalanarak saf dışı kalmıştı.[71]

Diyarbekir'den Musul'a sevk olunan keleklere taarruzun gerçekleştiği güzergâhlardan biri de Beşiri cihetiydi. 6 Haziran 1914 tarihli telgrafta Diyarbekir vilayetinin Dâhiliye Nezaretine aktarımına göre Beşiri kazası cihetinde Şaki Ömer'in keleklere taarruzları nehir güzergâhının asayişini bozmuştur. Şaki Ömer'in eşkıyalık faaliyetleri Beşiri Kaymakamı Cemil Efendi'den destek almaktaydı. Cemil Efendi'nin görevi ile bağdaşmayan bu tutumu üzerine vilayet makamınca Cemil Efendi'nin görevden alınarak başka bir mahale alınmasının uygun olacağı bildirilmiştir.[72]

1903 yılında Van'a bağlı Şatak'ın Sevakin köyü ahalisinin bindikleri keleklere bazı şahıslar tarafından taarruzda bulunulmuştur. Takibat sonucunda 15 şahıs tutuklanmıştır. Şahıslar Midyat cihetinden olduklarından icra kılınan tebligat üzerine Diyarbekir vilayeti takibatı gerçekleştirmiş ve tutuklamaya dair Van vilayetine de bilgi verilmiştir.[73]

18. yüzyılın ikinci yarısında Hasankeyf Kalesi cihetinde Eşeni Kürt aşireti ile birlikte diğer kimi eşkıya taifesinin yerleşik bulunmaları buradaki kelek taşımacılığının muhafazasını güçleştirmiştir. Ahalinin bazı sebeplerden Diyarbekir merkez ve merkeze bağlı sancaklara yerleşmiş bulunmaları eşkıya taifesinin kontrolü ele geçirmelerine ve başına buyruk davranmalarına yol açmıştır. Diyarbekir vilayetine verilen hükümle ahalinin iskân politikaları çerçevesinde asli vatanlarına dönmelerinin sağlanması talep edilmiştir.[74]

Osmanlı Devleti eşkıya taarruzuna açık muhtelif noktalara kaleler inşa etmek suretiyle nehirlerde güvenliği sağlamaya çalışmıştır. Böylece askerî birlikler

70 BOA, DH.TMIK.M, 266/43, 5 Rebiülevvel 1326 (7 Nisan 1908).

71 Öğün ve Başı, "Dicle-Fırat'ta Geleneksel Nehir Taşımacılığı ve I. Dünya Savaşı'nda Irak Cephesi'nde Kullanımı", s. 90.

72 BOA, DH.ŞFR, 429/23, 12 Recep 1332 (6 Haziran 1914).

73 BOA, DH.TMIK.M, 145/30, 10 Rebiülevvel 1321 (6 Haziran 1903).

74 BOA, C.AS, 54/2526, 28 Şaban 1181 (19 Ocak 1768).

sayesinde nehrin kritik noktalarında taşımacılığın güvenliği ve devamlılığı sağlanmakistenmiştir.[75]

Osmanlı Devleti'nde kelek taşımacılığında eşkıya tehdidinin beşerî faktörler arasında belirtildiği üzere başı çektiği söylenebilir. Nitelik olarak eşkıyalık dışında tehdit mahiyetinde başka beşerî faktörlerden de bahsetmek mümkündür:

Kelekçi taifelerinin diğer bir deyişle kelek işçilerinin kimi zaman mübaşir gibi devlet yetkililerinden eziyet görmeleri kelek taşımacılığındaki tehditlerden biriydi. Hemedan ve İsfahan seraskeri Vezir Ahmed Paşa tarafından tayin edilen mübaşirin kelek taifelerine dair zulmü bu meyanda değerlendirilebilir. Keleklere yüklenip Musul'a Diyarbekir'den nakledilmesi gereken 40.000 ölçek buğday ile 50.000 ölçek arpaya mübaşir tarafından el konulması ve kelek işçilerine reva gördüğü zulüm karşısında Musul kadısı ve mütesellimine meselenin halli için Sultan III. Ahmed (1703-1730) tarafından ferman gönderilmiştir.[76]

İnşası emredilen kelek sefinelerinin ihtiyacı olan malzemelerin tedarikinde yaşanan aksaklıklar da beşerî tehdit mahiyetinde değerlendirilebilir. Şöyle ki 1734 yılı yazında Diyarbekir'de kelek sefinelerinin inşa edilmesine dönük yerel makamlardan Ayıntab ve Maraş cihetlerinden 15.000 adet tulum satın alınması ferman olunmuştur. Ancak tulumların 10.500 yüz seksen tanesi temin edilmek suretiyle Diyarbekir'de kelekçiyan taifesine teslim edilebilmiştir. Maraş Kadısı İbrahim Bey, Kars-ı Zülkadriye cihetinden talep edilen 2.400 tulumdan 850'sinin karşılandığını, kalan kısmın yöre ahalisinin itaatsizliğe cesaret ile vermediklerini bildirmiştir. Yine Malatya Kadısı Seyyid Mehmed de Hısn-ı Mansur, Samsat ve Beziki kazalarından 1.000 adet tulumun mezkûr kazalar ahalisinin "*Valide Sultan hassıyız*" gerekçesini öne sürmelerinden; Behisni, Gerger ve Kahta gibi kazalar ahalisinin de vermekten imtina etmelerinden dolayı temin edilemediğini merkeze arz etmiştir.[77]

Kelek esnafının kendi aralarında yaşanan anlaşmazlıkları bir başka beşerî tehdit idi. Diyarbekir kelekçi esnafının şeyhi Seyyid Ahmed imzasıyla Sultan I. Abdülhamid'e (1774-1789) gönderilen yazıda, Diyarbekir'den Musul'a giden kelekçilerin Musul kelekçilerinin engellemelerine maruz kaldığı ve bu durumun gelirde azalmaya yol açtığı belirtilmiştir.[78]

Kelek imali ve taşımacılığının bir nizam içerisinde sürdürülmeye çalışıldığı Osmanlı Devleti'nde kimi zaman kelekçilik sektörünün ihale yoluyla bazı şahısların eline geçmesi, günlük kazançlarını keleklerle temin eden esnaf taifesinin kazançlarının kesilmesine ve mağduriyetlerine yol açmıştır. Yerel makamlar aracılığıyla devletin mağduriyetlere müdahil olduğu görülmektedir. Bu hususta Musul

75 Doğançay, "Diyarbakır'dan Basra'ya Ulaşım ve Haberleşme", s. 285. Yine eşkıya tehdidine karşı Osmanlı Devleti'nde memurların ya da ecnebi seyyahların keleklerle intikal edecekleri mahallere sağ salim varabilmeleri için temkinli davranılmıştır. Nitekim 1903 yılında Musul'dan Bağdat'a keleklerle giden memurlarla ecnebi seyyahlara ikişer nefer piyade zaptiye eri refakatçi olarak verilmiştir. Bkz. BOA, DH.TMIK.M, 159/55, 14 Şevval 1321 (3 Ocak 1904).

76 BOA, C.AS, 736/33308.

77 BOA, AE.SMHD.I, 85/5750.

78 BOA, C.NF, 52/2571.

Valisi Süleyman Paşa'nın, 1782 yılında Seyyid Mahmud adlı şahsın uhdesine geçirdiği Musul'da cereyan eden Dicle Nehri kıyılarındaki kelek sektörünün mezkûr şahıstan alınıp kelekçiyan esnafına beratın verilmesi yönündeki girişimi sonuç vermiş ve böylece esnaf kesimindeki mağduriyet giderilmiştir.[79]

Sonuç

Muhtelif taşımacılık türleri içerisinde suyolları ağır basan emniyet yönünden dolayı özellikle tercih edilmiştir. Suyollarından nehirler üzerindeki en ehemmiyetli vasıtalardan biri kuşkusuz Osmanlı belgelerinde geçtiği biçimiyle sal ya da kayık diye de tabir edilen kelekler olmuştur.

Osmanlı Devleti sınırları dâhilinde taşımacılığa hizmet edebilecek suyollarından büyük ölçüde istifade etmeye çalışmıştır. Osmanlı Devlet adamları kelekleri muhtelif amaçlarla kullanmışlardır. Osmanlı Devleti'nde askerî seferler amaçlı kelek kullanımı yoğunluk kazanmıştır. Doğu seferlerine asker ve malzeme sevkiyatında bu taraftaki nehirlerden Dicle ve Fırat devamlı işlevsel bir vaziyette tutulmuştur. Askerî, ticari amaçlarla kelek kullanımı Osmanlı Devleti'nin yıkılışına kadar devam etmiştir.

Kelek taşımacılığında beşerî etkenlerden, doğal etkenlerden ve kelek yapım malzemelerinin niteliğinden kaynaklı üç farklı tehditle karşılaşılmıştır. Doğal etkenler ve kelek yapım malzemelerinin niteliği karşısında edinilen tecrübe can ve mal kayıplarını en aza indirmede avantaj sağlamıştır. Beşerî etkenler daha fazla risk oluşturmuştur. Beşerî etkenler denildiğinde ilk akla gelen eşkıya tehdidi olmuştur. Kelek taşımacılığına dair eşkıya tehdidi can ve mal kayıplarının yanı sıra özelde vilayet genelde ise devlet gelirlerinde azalmaya yol açmıştır. Eşkıya tehdidine karşı tedbir alınmışsa da tehdidin devam etmiş olması alınan tedbirlerin yetersizliğini göstermiştir.

EXTENDED ABSTRACT

Rivers, one of the waterways, have preserved its importance in every period of history with the role they play and the opportunities they offer. Along with some other means of transport, Kelek used in rivers have also played a key role in transportation. The use of the Kelek, starting from the Assyrians, including the Ottoman Empire, continued until recent times.

The Kelek are made of logs placed on the inflated leather, the tubes. It is reflected in the Ottoman archive documents that the kelek is actually a kind of raft or boat, which is usually produced from local materials, preserving the traditional construction techniques and forms, a source of livelihood for a large mass, as "*boats named kelek ...*", "*... rowboats named kelek*". In this context, a rich literature has been formed as the return of kelek transportation in the Ottoman Empire. While the person using the kelek is called "tarah", some settlements or those dealing with transportation are identified with the term kelek. Kelekçi, mir-i kelek, kelekçi

79 BOA, C.M., 753/30679, 27 Zilhicce 1196 (3 Aralık 1782).

tradesman, kelekçiyan people, kelekçi group, kelekçi villages, kelek ships are examples to be given.

The Ottoman State took advantage of the rivers within its borders in transportation. In the Ottoman Empire, the route where the kelek were identified as a mean of transportation is between Diyarbekir-Mosul-Baghdad. The Tigris and Euphrates rivers on this route have been vital waterways since the earliest times. Transportation was provided for long centuries only by means of kelek in these rivers, as in ancient practices. The Ottoman rivers offer the opportunity to reach important data, it provide on kelek transportation.

Keleks were used continuously in the transfer of the soldiers to the war zones, the supply of the soldiers in the campaigns, the provision of the army and the transportation of war equipment during the wars in the East, the delivery of firewood or coal needed for cannon construction or sending coal to the mines. In fact, orders were frequently given to the superiors and officers or those who were generally charged with this task, as in Murad IV, Mahmud I's edicts, in order to supply keleks with the inflated skin to be purchased, to avoid delay in the supply of kelek and to ensure safety.

One of the transportation vehicles used by the Armenians who were dispatched due to the Armenian Disptach was once again the kelek. On the other hand, due to its value as an ancient means of transportation, kelek attracted the attention of the Munich Museum. The museum officials attempted to obtain kelek from the Ministry of Education to be exhibited in the museum.

Undoubtedly, although river transportation is more advantageous compared to road in terms of safety, natural conditions, the quality of kelek construction materials and especially human factors have created threats and difficulties in kelek transportation. Kelek transportation was possible to the extent permitted by natural conditions, in other words, climate and geographical conditions. Strong and opposite winds, which make conditions highly difficult, are one of the factors that pose a threat to the kelek. The determination of the seasons where the river waters are suitable, the regions that pose danger, the junction points of rivers and streams, the locations of the waterfalls required experience and patience. During times when torrential rains and melting snow suddenly increased the flow of the river, transportation by kelek was a risk.

While the quality of kelek construction materials affects the safety and time saving aspect of the transportation, the lack of resistance of animal skins against sun and water and cracking made it difficult for the kelek to be ready. The lack of attention to the rottenness or durability of the animal skins due to the quality while manufacturing the kelek, cause the loss of the loads lifes. Efforts have been made to ensure that the kelek production is carried out in order to prevent such cases.

Banditry attempts against those who engage in transporting activities were among the most threatening factors in the rivers within the borders of the Ottoman Empire. There were many banditry attempts targeting river kelek transportation: The Kurdish bandit and robber, known as Mir Semdin, built a castle between Cizre and Zaho in the place called Rebahi on the banks of the Tigris River, and collected illegal taxes from the merchants and passengers who crossed the land and went from the river with kelek by the tailblocks, attacks of the robber named Mustafa

Agha to the kelek transportation in some villages in Çarsancak, where the Murat River passes, the agha and members of the Miran tribe looting the kelek passing through the Tigris River, the attacks of Ibrahim Agha, the son of Sekuftanli Hacı Abdullah Agha, and his supporters in the Garzan district of Bitlis Province, on kelek carrying commercial goods and wood shipped from Diyarbekir to Mosul, the attacks of the rebel tribes of the Midyat region on the commercial goods and passengers shipped to Iraq, Robber Ömer's attacks on the kelek near the Beşiri district, attacks to the kelek of the people living in the Suakin town of Şatak, a province of Van. All these incidents have disrupted the transportation of kelek and caused a decrease in income.

Misconduct of the state officials such as the bailiffs against the Kelek communities, in other words, Kelek workers, the disagreements among the kelek tradesmen, the fact that the kelek sector was taken over by some individuals through tenders, leading to the cutting of earnings and victimization of the tradesmen who provided their daily earnings with kelek and the disruptions in the supply of the materials required for kelek boats are the other reasons that pose a threat to kelek transportation.

Kaynakça

Arşiv Kaynakları

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)[80]

Ali Emiri Mahmud I (AE.SMHD.I.)

Ali Emiri Abdülhamid I (AE.SABH.I.)

Bâb-ı âlî Evrak Odası (BEO.)

Bâb-ı Asafi Divan-ı Hümayun Sicilleri Mühimme Defterleri (A.{DVNS.MHM.d.)

Bâb-ı Defteri Başmuhasebe Kalemi Defterleri (D.BŞM.d.)

Cevdet Askeriye (C.AS.)

Cevdet Darphane (C.DRB.)

Cevdet İktisat (C.İKTS.)

Cevdet Maliye (C.ML.)

Cevdet Nafia (C.NF.)

Dâhiliye Nezareti Mektubi Kalemi (DH.MKT.)

Dâhiliye Nezareti Şifre Evrakı (DH.ŞFR.)

Dâhiliye Tesri-i Muamelat ve Islahat Komisyonu Muamelat Evrakı (DH.TMIK.M.)

Hatt-ı Hümâyûn (HAT.)

Hariciye Nezareti Siyasi (HR.SYS.)

İbnülemin Dâhiliye (İE.DH.)

İrade Meclis-i Vala (İ.MVL.)

Maarif Nezareti Mektubi (MF.MKT.)

Sadâret Mektubî Kalemi Deavi Evrakı (A.MKT.DV.)

80 Belge referansları dipnotlarda gösterilmiştir.

Sadâret Mektubî Kalemi Umum Vilayat Evrakı (A.MKT.UM.)

Şûrâ-yı Devlet (ŞD.)

Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi Evrakı (TS.MA.e.)

Salnâmeler

Salnâme-i Diyarbekir, Def'a 3, 1312/1894. Def'a 5, 1288/1871; Def'a 12, 1290/1873; Def'a 14, 1302/1885.

Salnâme-i Vilayet-i Sivas, Def'a 15, 1308/1891.

Araştırma ve İnceleme Eserleri

Albayrak, İrfan, Öz Kiriş, Esma, Erol, Hakan, "Çivi Yazılı Belgeler ve Arkeolojik Verilere Göre Eski Babil Döneminde Nehir Ulaşımı", *Archivum Anatolicum-Anadolu Arşivleri Dergisi*, XIII/1 (2019), s. 9-42.

Ali Bey, *Lehçetü'l-Hakâyık*, haz. Şemsettin Kutlu, İstanbul: Tercüman Gazetesi.

Altan, Bilal, "Anlatılar Işığında Alo Dino ve Sosyal Eşkıyalığı", *Uluslararası Geçmişten Günümüze İdil Sempozyumu*, ed. Nesim Doru, İstanbul: Şırnak Üniversitesi Yayınları, 2011, s. 373-387.

Baykal, Nimet, 19. *Yüzyılda Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinde Suyolu Taşımacılığı*, (Yüksek Lisans Tezi), Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2020.

Bell, Gertrude Lowthian, *Amurath to Amurath*, London: 1924.

Casson, Lionel, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, çev. Gürkan Engin, İstanbul: Homer Yayınları, 2002.

Dinç, Fasih, "Osmanlı Diyarbakır'ında Keleğin Yapımı ve Kullanımı", *Osmanlı'dan Günümüze Diyarbakır*, ed. İbrahim Özcoşar, Mustafa Öztürk, Ali Karakaş, Ziya Polat, İstanbul: Ensar Yayınları, 2018, s. 61-100.

Doğançay, Sungur, "Diyarbakır'dan Basra'ya Ulaşım ve Haberleşme", *Tanzimat'tan Günümüze Diyarbakır*, ed. Oktay Bozan, Hakan Asan, Hatip Yıldız, Mehmet Salih Erpolat, Ankara: Manas Yayınları, 2019, s. 285-310.

Ekinci, İlhan, *Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti (Hamidiye Vapur İdaresi)*, Ankara: Asil Yayınları, 2007.

Gencer, Fatih, *Merkezîyetçi İdari Düzenlemeler Bağlamında Bedirhan Bey Olayı*, (Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2010.

Güney, Emrullah, "Dicle Irmağında Kelek Taşımacılığı", *Coğrafya Araştırmaları Dergisi*", 2 (1990), s. 323-328.

Küçük, Levent, "Tanzimat Döneminde Osmanlı Devleti'nin Nehirler ve Göller İle İlgili Yaptığı Bazı Düzenlemeler", *Karadeniz Uluslararası Bilimsel Dergi*, I/26 (2015), s. 38-53.

Moltke, H. von, *Türkiye Mektupları*, çev. Hayrullah Örs, İstanbul: Remzi Yayınevi, 1969.

Öğün, Tuncay, Başı, Halit, "Dicle-Fırat'ta Geleneksel Nehir Taşımacılığı ve I. Dünya Savaşı'nda Irak Cephesi'nde Kullanımı", *History Studies*, 8/3 (2016), s. 83-109.

Orhunlu, Cengiz, Işıksal, Turgut, "Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat", *Tarih Dergisi*, XVII/17-18 (1963), s. 77-102.

Öğüt, Tahir, *XVIII. ve XIX. Yüzyılda Birecik Sancağında İktisadi ve Sosyal Yapı* (Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2008.

Polat, Süleyman, "XVI. Yüzyılın İkinci Yarısı ve XVII. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Devleti'nin Doğu Seferlerinde Cizre'nin Yeri", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, XXXII/53 (2013), s. 249-264.

Sağlamtimur, Haluk, "Mezopotamya'da Nehir Taşımacılığı, Kelek Kullanımı ve Hasankeyf", *Metro Gastro Dergisi*, 77 (2015), s. 7-15.

Schlafli, Alexander, *Reisen in den Orient* (Winterthur: 1864).

Yıldırım, Taner, *Abbasîler Dönemi Basra Körfezinde Uluslararası Taşımacılık ve Ticâret*, (Doktora Tezi), Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2012.

Yılmazçelik, İbrahim, "Diyarbakır Vilayeti'nde Nehirler ve Vilayete Katkıları", *Tanzimat'tan Günümüze Diyarbakır*, ed. Oktay Bozan, Hakan Asan, Hatip Yıldız, Mehmet Salih Erpolat, Ankara: Manas Yayınları, 2019, s. 240-267.

Ekler

Ek: 1

(Kelek yapımı için derileri şişiren erkekler, Mart 1911).

http://gertrudebell.ncl.ac.uk/photo_details.php?photo_id=4467

Ek: 2

(Diyarbekir'den Musul'a yolcu taşıyan kelekler, 1914)

https://sites.google.com/site/tekyeli/diyarbakirtomusul_1914.jpg