



**ABBÂSÎLER DÖNEMİ (132-334/750-945) DİCLE-
FIRAT NEHİR VE KANAL TAŞIMACILIĞI**

Talha ÖZDEMİR

Doktora Tezi
İslam Tarihi ve Sanatları Ana Bilim Dalı
Prof. Dr. İsmail ALTUN
2025
Her Hakkı Saklıdır

T.C.
ATATÜRK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İSLAM TARİHİ VE SANATLARI ANABİLİM DALI

Talha ÖZDEMİR

ABBÂSÎLER DÖNEMİ DİCLE-FIRAT NEHİR VE KANAL
TAŞIMACILIĞI (132-334/750-945)

DOKTORA TEZİ

TEZ YÖNETİCİSİ
Prof. Dr. İsmail ALTUN

ERZURUM-2025



SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
Graduate School of Social Sciences

TEZ BEYAN FORMU

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

BİLDİRİM

Atatürk Üniversitesi Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Uygulama Esaslarının ilgili maddelerine göre hazırlamış olduğum “Abbâsîler Dönemi Dicle-Fırat Nehir ve Kanal Taşımacılığı (132-334/750-945)” adlı tezin/raporun tamamen kendi çalışmam olduğunu ve her alıntıya kaynak gösterdiğimi taahhüt eder, tezimin/raporumun kâğıt ve elektronik kopyalarının aşağıda belirttiğim koşullarda saklanmasına izin verdiğimi onaylarım.

Gereğini bilgilerinize arz ederim *.

☐ Tezimin/Raporumun tamamı her yerden erişime açılabilir.

☒ X Tezimin/Raporumun makale için altı ay, patent için iki yıl süreyle erişiminin ertelenmesini istiyorum.

[24.07.2025]

Aslı ıslak imzalıdır

[Talha ÖZDEMİR]

*** LİSANSÜSTÜ TEZLERİN ELEKTRONİK ORTAMDA TOPLANMASI, DÜZENLENMESİ VE ERİŞİME AÇILMASINA İLİŞKİN YÖNERGE**

.....

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Çeşitli ve Son Hükümler

Lisansüstü tezlerin erişime açılmasının ertelenmesi **MADDE 6– (1)** Lisansüstü teze ilgili patent başvurusu yapılması veya patent alma sürecinin devam etmesi durumunda, tez danışmanının önerisi ve enstitü anabilim dalının uygun görüşü üzerine enstitü veya fakülte yönetim kurulu iki yıl süre ile tezin erişime açılmasının ertelenmesine karar verebilir.

(2) Yeni teknik, materyal ve metotların kullanıldığı, henüz makaleye dönüşmemiş veya patent gibi yöntemlerle korunmamış ve internette paylaşılması durumunda 3. şahıslara veya kurumlara haksız kazanç imkanı oluşturabilecek bilgi ve bulguları içeren tezler hakkında tez danışmanının önerisi ve enstitü anabilim dalının uygun görüşü üzerine enstitü veya fakülte yönetim kurulunun gerekçeli kararı ile altı ayı aşmamak üzere tezin erişime açılması engellenebilir.

Gizlilik dereceli tezler MADDE 7– (1) Ulusal çıkarları veya güvenliği ilgilendiren, emniyet, istihbarat, savunma ve güvenlik, sağlık vb. konulara ilişkin lisansüstü tezlerle ilgili gizlilik kararı, tezin yapıldığı kurum tarafından verilir. Kurum ve kuruluşlarla yapılan işbirliği protokolü çerçevesinde hazırlanan lisansüstü tezlere ilişkin gizlilik kararı ise, ilgili kurum ve kuruluşun önerisi ile enstitü veya fakültenin uygun görüşü üzerine üniversite yönetim kurulu tarafından verilir. Gizlilik kararı verilen tezler Yükseköğretim Kuruluna bildirilir.

(2) Gizlilik kararı verilen tezler gizlilik süresince enstitü veya fakülte tarafından gizlilik kuralları çerçevesinde muhafaza edilir, gizlilik kararının kaldırılması halinde Tez Otomasyon Sistemine yüklenir.



SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

Graduate School of Social Sciences

TEZ KABUL TUTANAĞI

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Prof. Dr. İsmail ALTUN danışmanlığında, Talha ÖZDEMİR tarafından hazırlanan bu çalışma 25/06/2025 tarihinde savunulmuş ve İslam Tarihi Anabilim Dalı'nda Doktora Tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan :	Prof. Dr. İsmail ALTUN	İmza: Aslı ıslak imzalıdır
Jüri Üyesi:	Prof. Dr. Mithat ESER	İmza: Aslı ıslak imzalıdır
Jüri Üyesi:	Doç. Dr. Fuat KARABULUT	İmza: Aslı ıslak imzalıdır
Jüri Üyesi:	Dr. Öğr. Üy. Fethi YILDIRIM	İmza: Aslı ıslak imzalıdır
Jüri Üyesi:	Dr. Öğr. Üy. Selahattin POLATOĞLU	İmza: Aslı ıslak imzalıdır

Prof. Dr. Hanifi ŞAHİN

Aslı ıslak imzalıdır

Enstitü Müdürü

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	VI
ABSTRACT	VII
KISALTMALAR DİZİNİ	VIII
RESİMLER DİZİNİ	IX
ÖNSÖZ.....	X
GİRİŞ	1
I. ARAŞTIRMANIN KONUSU, KAPSAMI VE KAVRAMSAL ÇERÇEVESİ.....	1
II. ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ VE AMACI	4
III. KAYNAKLAR VE ARAŞTIRMALAR	11
IV. DİCLE VE FIRAT NEHİRLERİNİN COĞRAFÎ YAPISI.....	19
A. Dicle Nehri	20
B. Fırat Nehri.....	22
C. Dicle ve Fırat Nehirlerinin Kolları	24
V. MEZOPOTAMYA UYGARLIKLARINDAN ABBÂSÎLERE KADAR GEMİ SANATI VE DİCLE-FIRAT NEHİR VE KANAL TAŞIMACILIĞININ GELİŞİMİ.....	35
A. Uygarlıkların Genel Durumu.....	36
B. Gemi Yapımı, Gemi Çeşitleri ve Gemiciler	38
C. Nehir ve Kanal Taşımacılığına Verilen Önem ve Taşımacılığın Düzenlenmesi....	41
D. İktisadî Faaliyetlerde Dicle-Fırat Nehir ve Kanal Taşımacılığı	44
E. Siyasî, Askerî ve Sosyal Faaliyetlerde Dicle-Fırat Nehir ve Kanal Taşımacılığı...	47

BİRİNCİ BÖLÜM

ABBÂSÎLER DÖNEMİ GEMİ SANATI - DİCLE-FIRAT NEHİR VE KANAL TAŞIMACILIĞININ GELİŞİM SEYRİ

1.1. GEMİ YAPIMI	53
1.2. GEMİ ÇEŞİTLERİ.....	56
1.3. GEMİCİLER VE GEMİ MÜRETTEBATI	97
1.4. ABBÂSÎLERİN NEHİR VE KANAL TAŞIMACILIĞINA VERDİĞİ ÖNEM VE TAŞIMACILIĞIN DÜZENLENMESİ	101

1.4.1. Saray Hizmetinde Nehir Taşıtları ve Görevlendirmeler.....	103
1.4.2. Liman ve İskeleler	107
1.4.3. Tersaneler	113
1.4.4. Özel Tekne Yapımı ve Kullanımı	115
1.4.5. Gözetleme Kuleleri	116
1.4.6. Taşımacılığa Uygun Köprü ve Kantara.....	119
1.4.7. Depo ve Konaklama Yeri	122
1.4.8. Nehir Merdiveni İnşası.....	122
1.4.9. Kanal Kazma ve Islah Etme	123
1.4.10. Nehir Mecrasının Düzenlenmesi ve Engellerin Kaldırılması	124
1.4.11. Nehir Seviyesinin Ölçülmesi.....	125
1.4.12. Güzergâh İşaretleri	126
1.4.13. Rehberler (Kılavuzlar).....	127
1.5. NEHİR VE KANAL TAŞIMACILIĞINA ETKİ EDEN FAKTÖRLER VE YANSIMALARI.....	128
1.5.1. Beşerî Faktörler	129
1.5.1.1. Kantaralar	130
1.5.1.2. Korsan ve Yağmacılık Faaliyetleri	130
1.5.1.3. Çatışmalar ve İsyanlar	135
1.5.2. Coğrafi Faktörler	141
1.5.2.1. Nehrin Akımı.....	141
1.5.2.2. Med-Cezr Olayı	142
1.5.2.3. Sel ve Taşkınlar	143
1.5.2.4. Kuraklık.....	145
1.5.2.5. Rüzgâr.....	146

İKİNCİ BÖLÜM

ABBÂSÎLER DÖNEMİ İKTİSADÎ FAALİYETLERDE NEHİR VE KANAL TAŞIMACILIĞI

2.1. NEHİR VE KANAL TAŞIMACILIĞINDA VERGİLENDİRME	153
2.2. TİCARÎ FAALİYETLERDE NEHİR VE KANAL TAŞIMACILIĞI	159
2.2.1. Bölgesel Ticaretin Sınırları ve Taşımacılık.....	162

2.2.1.1. Nehirlere Göre Konumlanışı Bağlamında Çarşılar	174
2.2.2.1.1. Basra Çarşıları.....	175
2.2.2.1.2. Kûfe Çarşıları.....	181
2.2.2.1.3. Vâsıt Çarşıları	182
2.2.2.1.4. Bağdat Çarşıları	183
2.2.2.1.5. Sâmerâ Çarşıları	191
2.2.2. Uluslararası Ticaretin Sınırları ve Taşımacılık	191
2.3. BÖLGESEL VE ULUSLARARASI TİCARETE KONU OLAN MALLAR.	198

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ABBÂSÎLER DÖNEMİ SİYASÎ, ASKERÎ VE SOSYAL FAALİYETLERDE

NEHİR VE KANAL TAŞIMACILIĞI

3.1. ÇATIŞMA VE İSYANLARDA NEHİR VE KANAL TAŞIMACILIĞI	202
3.1.1. Karargâhlar.....	206
3.1.2. Nehir Çatışmalarında İşaretlerin İletilmesi	211
3.1.3. Yezid b. Ömer b. Hübeyre Hareketi.....	212
3.1.4. Emin-Me'mûn Çatışması	212
3.1.5. Zut İsyanı.....	217
3.1.6. Mu'tez-Müstâîn Çatışması	218
3.1.7. Zenc İsyanı	226
3.1.8. Ya'kûb b. Leys es-Saffâr İsyanı	274
3.1.9. Karmatî İsyanı	275
3.1.10. İbnü'l-Mu'tez Darbesi.....	280
3.1.11. Berîdî İsyanı	281
3.1.12. Diğer İç Çatışma ve İsyanlar	292
3.2. HABERLEŞMEDE VE POSTA TEŞKİLATINDA NEHİR VE KANAL TAŞIMACILIĞI	293
3.3. SOSYAL HAYATTA NEHİR VE KANAL TAŞIMACILIĞI	294
3.3.1. Bayram ve Kutlamalar	295
3.3.1.1. Müslüman Bayramları	295
3.3.1.2. Hristiyan Bayram ve Kutlamaları.....	296
3.3.1.3. Fars Bayramları	299

3.3.2. Cenaze Taşımacılığı ve Teşyi.....	300
3.3.3. Hac Yolculukları	301
3.3.4. Avcılık Faaliyetleri.....	301
3.3.5. Gezintiler	302
3.3.6. Sandal Yarışları	303
3.3.7. Düğünler.....	303
3.3.8. Yolcu Taşımacılığı	304
3.3.9. Gemi Kiralama	306
SONUÇ.....	308
KAYNAKÇA	316
EKLER.....	340
EK 1. İkinci Binyılın İlk Yarısında Mezopotamya ve Çevresi	340
EK 2. Yeni Assur Döneminde Mezopotamya ve Çevresi	341
EK 3. Mezopotamya Haritası	342
EK 4. Irak, Huzistan ve Cezire'nin Bir Bölümü	343
EK 5. Irak Haritası	344
EK 6. Bağdat Haritası.....	345
EK 7. MÖ 700'lerde Sanherib'in Sarayında Tasvir Edilen Asur Kabartmasında Bir Guffa.....	346
EK 8. Guffa'da İki Iraklı Kadın	346
EK 9. Dicle'de Büyük Bir Nehir Taşıtı ve Guffa Örneği.....	347
EK 10. Guffa Örneği	347
EK 11. Nehir Taşıtlarından Yapılmış Bir Köprü ve Guffa Örneği	348
EK 12. Betâih Bölgesinde Kullanılan Bir Kayık Türü.....	348
EK 13. Yeni Assur Dönemindeki Bir Duvar Kabartmasında Kelek Örneği.....	349
EK 14. 20. yy. Başlarında Bağdat'ta Büyük, Şamandıralı Bir Sal (Kelek) ve İki Yuvarlak, Bohça Kayık (Guffa)	349
EK 15. Irak Haritası	350
EK 16. Şattûlarap ve Şattu'l-Basra	351
EK 17. Ortaçağ Boyunca Basra Planının Yaklaşık Haritası ve Harita Anahtarı.....	352
EK 18. Basra Bölgesi Haritası.....	353

EK 19. Basra'nın Kuzeyi	354
EK 20. Ahvaz Bölgesi Haritası	355
EK 21. Emevîler Döneminde Vâsıt.....	356
EK 22. Kamış Demetlerinin Birine Bağlanma Şekli.....	356
EK 23. Bataklık Bölgesi Haritası	357
ÖZGEÇMİŞ.....	358



ÖZET

DOKTORA TEZİ

ABBÂSÎLER DÖNEMİ DİCLE-FIRAT NEHİR VE KANAL TAŞIMACILIĞI (132-334/750-945)

Talha ÖZDEMİR

Tez Danışmanı: Prof. Dr. İsmail ALTUN

2025, 358 sayfa

Jüri: Prof. Dr. İsmail ALTUN

Prof. Dr. Mithat ESER

Doç. Dr. Fuat KARABULUT

Dr. Öğr. Üyesi. Fethi YILDIRIM

Dr. Öğr. Üyesi. Selahattin POLATOĞLU

Medeniyetlerin gelişiminde doğal çevrenin, özellikle su kaynaklarının sunduğu imkânların belirleyici rolü, tarihsel süreçteki insan-doğa ilişkisini anlamada temel bir yaklaşım sunmaktadır. İlgili durum Dicle-Fırat nehir ve kanallarının sunduğu taşımacılık imkânı için de geçerlidir. Buradan hareketle çalışmamız, Abbâsîler dönemi (132-334/750-945) Dicle-Fırat nehir ve kanal taşımacılığını, coğrafya ve medeniyet etkileşimi bağlamında çeşitli boyutlarıyla ele almaktadır. Giriş bölümünde nehirlerin sahip olduğu karmaşık ağın çerçevesinin sunulabilmesi adına ilk olarak nehir ve kanallarının coğrafi yapısı ele alınmıştır. Akabinde antik dönemden Abbâsîlere kadar Dicle-Fırat nehir ve kanal taşımacılığının serencamı genel hatlarıyla kaydedilerek tarihsel bir zemin oluşturulmuştur. Birinci bölümde araştırmamızın asıl odak noktasına temel teşkil edecek şekilde Abbâsîler dönemi gemi sanatı ve Dicle-Fırat nehir ve kanallarındaki taşımacılığın gelişim seyri üzerinde durulmuştur. İlgili bağlamda gemi yapı, taşımacılığın seyri için Abbâsîlerin yaptığı düzenlemeler ve taşımacılığı etkileyen çeşitli faktörler işlenmiştir. İkinci bölümde iktisadî hayatta taşımacılık faaliyetleri ele alınırken ön plana çıkan merkezler ve taşımacılığın hem bölgesel hem de uluslararası ticaret açısından konumu odağa alınmıştır. Üçüncü bölümde siyasî, askerî ve sosyal alanda nehir ve kanal taşımacılığı üzerinde durulmuştur. Netice itibarıyla Dicle-Fırat nehir ve kanal taşımacılığının kesintisiz seyri için Abbâsîler döneminde önlemlerin alındığı ve taşımacılığı aksatan beşerî ve coğrafi faktörlerin olduğu gözler önüne serilmiştir. İktisadî açıdan nehir yollarının bölgesel ticaretin ana aktörü, uluslararası ticaretin ise kritik parçası konumunda olduğu görülmüştür. Bu şekilde Abbâsî devletinin iktisadî altyapısı için nehir taşımacılığının kritik rolü ortaya konmuştur. Siyasî ve askerî faaliyetlerde ise nehir ve kanal taşımacılığının efektif kullanılabilmesi adına ihtiyaç duyulan gerekliliklerin yanı sıra bölgesel tecrübe ve çevresel faktörlerin cephelerdeki belirleyici rolü de takip edilmiştir. Sosyal alanda ise toplumun nehirlerle taşımacılık özelinde kurduğu ilişkisinin boyutlarının çeşitliliği görülmüştür. Sonuç olarak Dicle-Fırat nehir ve kanal taşımacılığının Abbâsî iktisadî, siyasî ve sosyal tarihinin göz ardı edilemez bir parçası olduğu ortaya konmuştur.

Anahtar Kelimeler: İslam Tarihi, Çevre Tarihi, Abbâsîler, Dicle, Fırat, Nehir, Kanal, Taşımacılık, Gemi.

ABSTRACT**Ph. D. DISSERTATION****TIGRIS-EUPHRATES RIVER AND CANAL TRANSPORTATION IN THE
ABBASID PERIOD (132-334/750-945)****Talha ÖZDEMİR****Advisor: Prof. Dr. İsmail ALTUN****2025, 358 pages****Jury: Prof. Dr. İsmail ALTUN****Prof. Dr. Mithat ESER****Assoc. Prof. Dr. Fuat KARABULUT****Assist. Prof. Dr. Fethi YILDIRIM****Assist. Prof. Dr. Selahattin POLATOĞLU**

The decisive role of the natural environment, particularly water resources, in the development of civilizations offers a fundamental approach to understanding the human-nature relationship throughout history. This also applies to the transportation opportunities offered by the Tigris-Euphrates rivers and canals. Based on this, our study examines Tigris-Euphrates river and canal transportation during the Abbasid period (132-334/750-945) in various aspects within the context of the interaction between geography and civilization. The introduction first examines the geographical structure of the river and its canals to provide a framework for the complex network of rivers. Subsequently, the historical background is established by recording the general history of Tigris-Euphrates river and canal transportation from antiquity to the Abbasid period. The first section, which forms the basis of our research, focuses on Abbasid-era shipbuilding and the development of transportation on the Tigris-Euphrates rivers and canals. In the relevant context, shipbuilding, the arrangements made by the Abbasids for the course of transportation and various factors affecting transportation are discussed. The second section investigates the role of transportation in economic life, with a particular focus on key centers and their significance in both regional and international trade. The third section examines river and canal transportation within political, military, and social contexts. Overall, the study demonstrates that the Abbasid administration implemented measures to maintain the continuous flow of transportation along the Tigris and Euphrates rivers and their canals, despite human and geographical factors that occasionally disrupted it. From an economic perspective, river routes were seen as a key driver of regional trade and a critical component of international trade. Thus, the critical role of river transportation in the economic infrastructure of the Abbasid state is demonstrated. In political and military activities, the requirements for the effective use of river and canal transportation, as well as the decisive role of regional experience and environmental factors on the front lines, were examined. In the social sphere, the diversity of society's relationship with rivers, particularly in terms of transportation, was observed. Consequently, it has been demonstrated that river and canal transportation along the Tigris and Euphrates formed an indispensable part of the Abbasid Empire's economic, political, and social history.

Keywords: Islamic History, Environmental History, Abbasids, Tigris, Euphrates, River, Canal, Transportation, Ship.

KISALTMALAR DİZİNİ

b.	: Bin, ibn
bk.	: Bakınız
bt.	: Bint
çev.	: Çeviren
DİA	: Diyânet İslam Ansiklopedisi
ed.	: Editör
h.	: Hicrî
haz.	: Hazırlayan
Hz.	: Hazreti
km	: Kilometre
MÖ	: Milattan önce
MS	: Milattan sonra
ö.	: Ölüm tarihi
ss.	: Sayfa sayısı, sayfalar arası
TDV	: Türkiye Diyânet Vakfı
thk.	: Tahkik eden
ts.	: Tarih yok, yayın tarihi yok
vb.	: Ve benzeri
vd.	: Ve diğerleri
y.y.	: Yayın yeri yok
yay.	: Yayınları, yayınevi, yayıncılık
yy.	: Yüzyıl

RESİMLER DİZİNİ

Resim 1. Zevrak Resmi.....	73
Resim 2. Zenberiyye Resmi.....	88
Resim 3. Dubai’de Çekilmiş Bûm Türü Taşıt (1986).....	88
Resim 4. Taride (At Gemisi) Rekonstrüksiyonu	94
Resim 5. Sünbûk Resmi.....	96
Resim 6. Sünbûk Resmi.....	96
Resim 7. Irak Haritası	127
Resim 8. Irak İç Ticaret Yolları	174
Resim 9. Kilâ’daki Çarşıların Yaklaşık Yerleşimleri Harita ve Harita Anahtarı	178
Resim 10. Kebir Çarşısı ile Bâbü'l-Cami Çarşılarının Yaklaşık Yerleşimleri. Harita ve Harita Anahtarı	180
Resim 11. III./IX. yy.’da Basra Çarşılarının Takribi Konumu.....	181
Resim 12. Vâsıt Haritası	183
Resim 13. Bağdat Haritası	190
Resim 14. Bataklık Bölgesi Haritası.....	209
Resim 15. Muhtâre’nin Konumu ve Ebü’l-Hasîb Nehri Çevresi (Basra’nın Güney Tarafları).....	257

ÖNSÖZ

Medeniyetlerin etrafında şekillendiği nehirlerin kıyı toplumlarına sunduğu imkânlar, nehirlerle kurulan ilişkinin boyutları kadar toplumların nehirlerle olan bağlılıklarını ve onlara yükledikleri anlamları keşfi, kıymetli ve cezbedici kılmıştır. İlgili durum, nehirlerin kendisinden istifade gayretini çeşitlendirebilen toplumlara, tarih sahnesinde yer edinebilmeleri için sağladığı katkı ile birlikte düşünüldüğünde daha da dikkat çekici bir hal almaktadır.

Coğrafya ile medeniyet, doğa ile insan arasındaki etkileşimi insanlık tarihi kadar eskiye götürmek mümkündür. Tarihsel olayların ve toplumsal dönüşümlerin anlaşılmasında, mekân sadece bir zemin değil, çoğu zaman süreci yönlendiren aktif bir etken olarak karşımıza çıkmaktadır. Dolayısıyla insan aklının ve emeğinin ürünü olan medeniyetlerin ortaya çıkışında, üzerinde inşa edildikleri mekânların belirleyici rolü göz ardı edilmemelidir. Ancak insanın bireysel ve toplumsal faaliyetlerini takip eden tarih disiplininde, mekânsal bağlam üzerinden insan-doğa ilişkisinin etkileşim çerçevesinde takibi arka planda kalmaktadır. İlgili durum da mekân ile insanı bu bağlamda konu edinen çalışmaların kıymetini arttırmaktadır.

Coğrafya ile medeniyet arasındaki etkileşim, Dicle-Fırat özelinde gündeme geldiğinde antik dönemden itibaren nehirlerin medeniyet havzalarına ev sahipliği yaptığı gerçekliği ile karşılaşmaktayız. İlgili bağlamda nehirlerin kıyı toplumlarına sağladığı avantajlar ise genellikle sulama odaklı tarım ve hayvancılık faaliyetleri üzerinden anlaşılmakta ve takip edilmektedir. Ancak antik dönemden itibaren nehirlerden taşımacılık alanında da istifade edilmiştir. Bu alan incelendiğinde ise karşımıza farklı boyutları olan çok katmanlı bir dünya çıkmaktadır. İlgili çerçevede Dicle-Fırat nehir ve kanal taşımacılığının Abbâsîler Devleti için ifade ettiği anlam ve bu bağlamda kurulan ilişkinin boyutlarının ne olduğu sorusu akla gelmektedir. Ülkemizde ise nehir taşımacılığını Abbâsîler döneminin ilk iki asrı özelinde bütün yönleriyle ele alan bir çalışmanın olmayışı da bizleri bu sorunun takibine sevk etmiştir.

Bağdat'ın kuruluşuyla birlikte hilâfet merkezinin Mezopotamya'ya taşınması, nehir taşımacılık faaliyetlerinin gelişimini hızlandırmıştır. Özellikle Dicle-Fırat'ın yanı sıra kanalları üzerinde kurulan limanlar, iskeleler ve ulaşımı sağlayan gemi türleriyle bu su yolları, bölgesel ticaretin ana omurgasını teşkil ederken Avrupa'dan Uzak Doğu'ya

uzanan uluslararası ticaretin de önemli bir parçası konumunda olmuş ve Bağdat'ın dünya ticaretinin merkezlerinden olmasına katkı sağlamakla beraber kıyı ticaret merkezlerinin gelişiminde de kritik rol oynamıştır. Aynı zamanda bu taşımacılık ağı, bölgedeki siyasî, askerî ve sosyal hayatın da takibinde göz önünde bulundurulması gereken ana unsurlardan biri olarak Abbâsî tarihinde yerini almıştır.

Bu minvalde Abbâsîlerin nehir ve kanalları ile taşımacılık özelinde kurduğu ilişkiyi, coğrafya-medeniyet etkileşimi bağlamında keşfe çıkmak, farklı türlerden oluşan zengin bir literatür havuzunda tarama yapmayı gerekli kılmıştır. Büyük bir yapbozun parçalarının takibi ve bir araya getirilmesi niteliğindeki bu araştırma süreci, Abbâsî Devleti'nin iktisadî altyapısının nehir taşımacılığıyla kurduğu güçlü ilişkiyi müşahade imkânı sunmasının yanı sıra, siyasî, askerî ve toplumsal hayatın belli boyutlarıyla nehir ve kanallarından aktığını gözlemleme imkânı sağlamıştır.

Fizikî coğrafyadan iktisat tarihine, sosyal hayattan askerî tarihe uzanan geniş bir yelpazeyi belli kapsam ve sınırlılıklar çerçevesinde ele alan böyle bir çalışmanın ortaya çıkmasında birçok kişinin değerli katkıları olmuştur. Bu süreçte öğrencisinin arayışını anlayışla karşılayan ve desteklerini esirgemeyen danışman hocam Prof. Dr. İsmail ALTUN'a teşekkürü bir borç bilirim. Bu araştırma sürecini birlikte yürütme fırsatı bulduğum, değerli görüş ve yönlendirmeleriyle çalışmanın ilmî seyrine önemli katkılar sunan; emekliliği dolayısıyla tez izleme jürisinden ayrılmış olmasına rağmen desteğini hiçbir zaman esirgemeyen hocam Prof. Dr. Osman GÜRBÜZ'e ve sürecin ilerleyen kısmında tez izleme jürisine dahil olarak çalışmamıza katkı sunan Dr. Öğr. Üyesi Fethi YILDIRIM'a teşekkürlerimi ve hürmetlerimi sunarım. Ayrıca savunma toplantısında önemli eleştirileri ile tezin gerek muhteva gerekse de teknik açıdan kusurlarını işaret eden değerli jüri üyesi Prof. Dr. Mithat ESER hocama; savunma toplantısındaki katkılarının yanı sıra çalışma süreci boyunca karşılaştığım her türlü sorunla da yakından ilgilenme nezaketini gösteren ve akademik desteğiyle çalışmama katkı veren Dr. Öğr. Üyesi Selahaddin POLATOĞLU hocama teşekkürlerimi sunuyorum.

Atatürk Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Koordinasyon Birimine “SDK-2023-11935” proje koduyla araştırma sürecimin bir kısmını yurt dışında yürütebilmem için verdiği destekten ötürü teşekkür ederim. Irak'ta geçirdiğim bir aylık süre zarfında kütüphanelere erişim ve literatür taramasının dışında da irtibatı kesmeyerek tezime

katkılarını sürdüren Müstansırıyye Üniversitesi'nden Prof. Dr. Muhammed Hasan SUHEYL'e; tezimin kritik bölümlerini okuyarak değerli görüş ve önerileriyle katkı sunan Prof. Dr. Muhammet Hanefi PALABIYIK hocama; tez sürecinde karşılaştığım her türlü problemle yakından ilgilenen ve çalışmama anlamlı katkılar sağlayan Dr. Öğr. Üyesi Abdülvahid Yakub SİPAHİOĞLU hocama ve metnin teknik açıdan gelişimine katkı sunan değerli arkadaşım Abdüssamet GENÇ'e teşekkür ederim. Hayatımın her anında desteğiyle yanımda olan kıymetli eşim Elif ÖZDEMİR'e ve dualarını hiçbir zaman eksik etmeyen sevgili aileme de okuyucular huzurunda şükranlarımı sunarım.

Erzurum-2025

Talha ÖZDEMİR



GİRİŞ

I. ARAŞTIRMANIN KONUSU, KAPSAMI VE KAVRAMSAL ÇERÇEVESİ

Su; yaşam ve sağlık, gıda güvenliği, ekonomik genişleme, sosyal kalkınma, politik istikrar ve ekosistemin korunması için temel unsurlardandır. Su kaynakları, toplumları, ekonomik yapıları, demografik dinamikleri, politik sistemleri ve kültürel yapıyı oluşturmuş, dönüştürmüş, uyum veya gerginliğe neden olmuş unsurların başında gelmektedir. Bundan dolayı insanoğlu bu kaynakları aktif olarak yönetme, idare etme ve nihayetinde geliştirme çabası içerisinde olmuştur.

İnsanoğlunun su ile kurduğu yakın ilişki tarih öncesi dönemden bu yana kendini göstermiştir. Bu ilişkide insanlık suyu aşma ve su üzerinde mesafe alma düşüncesini antik dönemden beri eyleme dökmüştür. Çin, Hindistan, Mısır ve Mezopotamya gibi büyük medeniyetlerin nehirlerle kurduğu ilişki sadece tarım ve hayvancılık alanlarıyla sınırlı kalmayıp taşımacılığı da kapsamıştır. Bu durum, nehirlerin tarih boyunca doğal taşımacılığa imkân sunan ana yollar konumunda olduğunu göstermektedir. Dolayısıyla medeniyetlerin suyun kaynaklarından olan nehirlerin sunduğu taşımacılık imkânı ile kurduğu ilişkinin takibi, insanoğlunun tarihinin anlaşılması açısından önemlidir.

Doğa ve insan arasındaki iletişimde coğrafi faktörlerin rolüne vurgu yapan çevresel tarih alanının gelişimi için yol açmış isimlerden biri olan Fernand Braudel, “Uygarlıktan söz etmek, mekânlardan, topraklardan, engebelerden, bitki örtülerinden, hayvan türlerinden, hazır veya kazanılmış avantajlardan söz etmek olacaktır.” sözleriyle medeniyetlerin tarihinde mekânın ehemmiyetine vurgu yapmaktadır.¹ Bu anlayış üzere gelişim gösteren çevresel tarih alanının, coğrafi faktörlerin insanlık tarihine etkisi ve insan kaynaklı çevresel değişikliklerin topluluklar üzerindeki tesiri² gibi araştırma konularına odaklanması çevrenin, tarihi olayların anlaşılmasındaki rolünün takip edilmesinin önemine işaret etmektedir. Çevresel tarihe olan ilgi, çevrenin önemli bir parçası olan nehirlerin tarihine olan ilgiyi de beraberinde getirmiş ve çevresel tarihçilik

¹ Fernand Braudel, *Uygarlıkların Grameri*, çev. Mehmet Ali Kılıçbay (Ankara: İmge Yay., 1995), 33-34; Nahide Bozkurt, “Abbâsî Tarihinden Günümüze Entelektüel Bir Yapılanma Örneği Olarak Bağdat”, *Bağdat İlim Havzasında İslam Düşüncesinin Öncü Şahsiyetleri*, (2020), 44-45.

² J.Donald Hughes, *Çevresel Tarih Nedir?*, çev. M.Fatih Çalışır (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yay., 2019), 5.

alanının altında nehir tarihçiliği gelişmiştir.³ Bu kapsamda ortaya konan nehir tarihi çalışmaları, farklı nokta ve örneklemelere odaklanmakla beraber en genel ifadeyle insan ve nehir arasındaki etkileşimi incelemektedir.⁴ Nehirler, tarih boyunca toplumlar için ekonomik ve sosyal açıdan taşıdığı önem itibarıyla çalışmalara konu olmuş ve bu alanda önemli araştırmalar yapılmıştır. Oraya konan çalışmalarda nehirler, tarihin itici gücü olarak süreç ve sonuçları şekillendiren aktif aktörler olarak karşımıza çıkmaktadır.⁵ Bu bağlamda nehir tarihi çalışmaları her ne kadar 1800'lü yıllardan sonraki döneme odaklansa da nehirler hakkında antik dönemi konu edinen akademik çalışmalar da ortaya konmaya başlamıştır.⁶

İlgili durum, Abbâsî medeniyetinin yükseldiği coğrafya düşünüldüğünde Dicle-Fırat ve bu iki nehir arasında seyreden sayısızca kanal devletin gelişimi ve tarihsel olayların takibinde kritik bir konumdadır. Bu mekânsal zeminde nehirlerle kurulan ilişkinin taşımacılık bağlamında ele alınması ise ayrıca önem arz etmektedir. Zira dönemin en zengin bölgelerinden birisi ve hilâfetin o günkü merkezi olan Irak, nehirler ve kanallarla örülü sosyal, siyasî ve iktisadî bir düzen üzerinde yükseliyordu. Bu bağlamda temel kabulümüz, Abbâsî sosyo-kültürel ve iktisadî tarihinin, devletin topraklarını idare ettiği merkezlerin mevkileri de düşünüldüğünde, nehirlerle taşımacılık özelinde kurulan ilişkiden bağımsız okunamayacağıdır. Nehirlerle kurulan bu ilişki çeşitli yönleriyle takip edilmediği taktirde hem iktidarın hem muhalif hareketlerin hem de sosyal hayatın anlaşılma çabasının eksik kalacağı düşüncesindeyiz.

Araştırma sürecinde çalışmanın muhtevasının şekillenmesinde belli başlı bazı temel kabuller ve bu çerçevede oluşan bazı sorular belirleyici rol oynamıştır. Bu durumun doğru ifadesi konunun problematiğinin anlaşılması açısından önemlidir. Abbâsîler döneminde Bağdat'ın güvenlik ve iktisat bağlamında nehir taşımacılığından istifade edilebilecek bir mevkide kurulmasından sonra genelde Irak'ın özelde ise Bağdat'ın uluslararası ticaretin en önemli merkezlerinden olmasında ve bölgedeki nehre kıyı diğer merkezlerin ticarî anlamda gelişmesinde nehir taşımacılığının nasıl bir rolü olmuştur? Irak'ta coğrafi alanı

³ Paula Schönoch, "River Histories: A Thematic Review", *Water History* 9/3 (Eylül 2017), 237; Giacomo Bonan, "Riflessi Sull'acqua. Ricerca Storica e Biografie Fluviali", *Contemporanea* 2 (2019), 317-328.

⁴ Schönoch, "River Histories", 244.

⁵ Schönoch, "River Histories", 234-235.

⁶ Matthew Evenden, "Beyond the Organic Machine? New Approaches in River Historiography", *Environmental History* 23/4 (01 Ekim 2018), 699.

kaplayan büyük nehirler ve kanal ağlarının siyasî, iktisadî ve sosyal hayattaki ağırlığı ne olmuştur? Nehir taşımacılığının düzenlemesi ve etkin kullanımında Abbâsîlerin tutumu ne olmuştur? Dicle-Fırat nehir ve kanallarında hangi tür nehir taşıtları, ne amaçla kullanılmıştır? Nehir yollarıyla örülü olan bir coğrafyada iç çatışma ve isyanlarda cephelerdeki üstünlük ve bölgesel hâkimiyet için nehir taşımacılığı nasıl bir önem, anlam ve gerekliliği barındırmaktadır? Coğrafi ve beşerî faktörler sebebiyle taşımacılık faaliyetlerindeki aksamanın hem iktidara hem de halka ne gibi yansımaları olmuştur? Nehir yollarıyla örülü olan bir coğrafyada iç çatışma ve isyanların, patlak verdiği dönemlerde cephelerdeki üstünlük ve bölgesel hâkimiyet için nehir taşımacılığı nasıl bir önem, anlam ve gerekliliği barındırır?

Yukarıda zikredilen soru ve sorunlar, Abbâsîlerin Dicle-Fırat nehir taşımacılığı ile ilişkisinin takibinde göz önünde bulundurulması icap eden birçok dinamiğin olduğunu göstermekle beraber çalışma sürecinde satır aralarında kaydedilen detayların takibinin de gerekliliğine işaret etmektedir.

İlgili bağlamda çalışmamızın konusu, Abbâsîlerin Büveyhî hâkimiyetine kadar olan döneminde (132-334/750-945) Dicle-Fırat nehirleri ve bu nehirlerden ayrılan kanallar üzerinde seyreden taşımacılık faaliyetleri çerçevesinde var olan dünyayı, taşımacılığın gelişim seyrini sunduktan sonra iktisadî, siyasî, askerî ve kültürel boyutlarıyla ortaya koymaktır. Yukarıda da ifade ettiğimiz gibi su, nehir ve bu unsurlarla ilgili tüm alanlar, medeniyetin inşasında rol oynadığı için Abbâsîleri ele alan bir çalışmanın meselenin bu cihetlerinden müstağni kalması düşünülemezdi.

Çalışmamızı Abbâsîlerin kuruluşu ile başlatma sebebimiz başkentin Bağdat'a taşınması ile birlikte Dicle-Fırat nehir ve kanalları üzerinden yürütülen taşımacılık faaliyetlerinde patlama olarak da nitelendirebileceğimiz müthiş bir canlılığın yaşanması iken Büveyhîlere kadar olan dönemle sınırlandırma sebebimiz ise nehir ve kanal taşımacılığının bu dönemden itibaren hareketliliğinin azalmasıdır. Ayrıca ilk iki asrın kendi içerisinde nehir ve kanal taşımacılığının neredeyse bütün boyutlarını tavsif için malzeme sunması da tarihsel kapsamı belirlememizde etkili olmuştur. Buna ek olarak kapsamın genişletilmesinin bir doktora çalışmasının hacmini aşacağı gerçeğini de kaydetmeliyiz.

Çalışmamız açısından bir diğer önemli bahis ise nehir yolları ve kanallardır. Dicle-Fırat'tan ayrılan kollar ve onlardan suyunu alan su yolları için kaynaklarda “kanal” ifadesi yerine “nehr” tabirinin kullanıldığını görmekteyiz. Bunun dışında konumları ve suladıkları mevki itibariyle “ark” olarak anlaşılmaya müsait olan su yolları da kaynaklarda “nehir” olarak kaydedilmiştir. Bunun için “nehr” ifadesini koruyacağımızı kaydetmekte fayda olacağı düşüncesindeyiz.

Çalışmamızda en fazla kavram çeşitliliği gemilere aittir. Çalışmanın başından sonuna kadar ise nehir taşıtları türleri sandal, kayık vb. gibi ifadelerden ziyade kaynaklarda geçtiği haliyle kaydedilmiştir. Bu durumun oluşturacağı muhtemel karışıklık ise gemi çeşitlerinin araştırmanın başında ayrı bir başlık altında ele alınmasıyla çözülmeye çalışılmıştır. İlgili durumdan dolayı gemilere ait kavramsal çerçeveye dair ayrı bir başlık açılmamıştır.

Dicle-Fırat nehirlerinden ayrılan kanalların çokluğu ve bu yolların tamamının böylesi bir çalışmada ele alınmasının mümkün olmadığı gerçeğiyle karşı karşıya kalmanın getirdiği sorunlar, çalışma sürecinde bizi en fazla zorlayan problemlerden olmuştur. Bu bağlamda hangi nehirlerin kapsam dışı kalacağı, hangilerinin ele alınacağı sorununun dışında bir de Dicle-Fırat nehirlerinden ayrılan kanallar bahsinde nasıl bir tasnife gidileceği şeklinde zorlukları ifade edebiliriz. Bu noktada İbn Serâbiyyûn'un tasnifinden istifade edilmekle beraber kanallar hakkında çatı diyebileceğimiz genel başlıkların açılması yoluna gidilmiştir.

II. ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ VE AMACI

Önemi

Coğrafya ve medeniyet arasında karmaşık diyebileceğimiz etkileşim silsilesi, bir medeniyetin tarihinin, coğrafyasının bazı hususiyetleriyle birlikte toprağına damgasını vurması olarak karşımıza çıkarken buna mukabil coğrafyası da tarihi üzerinde süreklilik arz eden bir etki icra etmektedir. Mekânların bir toplumun gelişimiyle birlikte alışkanlarından fiziksel özelliklerine kadar etkili bir unsur olması,⁷ toplum ve

⁷ Abdullah Ekinci, *Ortadoğu'da Marjinal Bir Hareket: Karmatîler* (Ankara: Odak Yay., 2005), 31-32; Osman Gümüüşü vd., *Temelleri, Gelişimi ve Yapısıyla Tarihi Coğrafya* (İstanbul: Yeditepe Yay., 2014), 303.

medeniyetlerin mekânlarla kurduğu ilişkinin karmaşıklığını göstermektedir. Bu durum insan-doğa ilişkisinin çeşitli yönleriyle araştırmaya konu olmasının da gerekliliğini anlaşılır kılmaktadır. Zira çevre, sağladığı imkânlar çerçevesinde toplumları bazen ticarete, bazen tarıma bazense her iki alana da yönlendirebilmektedir. Bu bağlamda coğrafyanın bir parçası ve medeniyetlerin serpilip geliştiği mekânların temel unsuru olan bazı nehirler, kadim dönemlerden itibaren tarım ve sulama avantajlarının yanı sıra taşımacılık imkânı sunmasıyla da kıyı toplumlarının gelişimine katkı sağlamıştır. Çin, Hindistan ve Mezopotamya’da nehirlerle kıyı antik medeniyetlerin yanı sıra yakın tarihte de birçok devlet, nehirlerin sunduğu taşımacılık imkânından istifade gayesiyle çaba sarf etmiştir. Kadim dönemde taşımacılığın örneklerini gördüğümüz Çin’de⁸ günümüzde de geliştirilen taşımacılık projelerine ek olarak Avrupa’da Ren Nehri,⁹ Fransa’da Seine

⁸ Bk. Çin’in MÖ 5000’li yıllarda Sui Hanedanlığı döneminde ülke içi ulaşım ve taşımacılık için kanalları birbirine bağlama politikasının benimsendiğini görmekteyiz. (Huang Wenji vd., “Rise and Fall of the Grand Canal in the Ancient Kaifeng City of China: Role of the Grand Canal and Water Supply in Urban and Regional Development”, *Journal Water* 13/14 (2021), 3.) Çin’deki bu kanal taşımacılığı sınıî ve ticarî gelişimi, kentsel yapılaşmada büyümeyi de beraberinde getiriyordu. Bk. Wenji vd., “Rise and Fall of the Grand Canal in the Ancient Kaifeng City of China”, 9.

⁹ İsviçre Alplerde doğup, Lihtenştayn ve Fransa sınırlarından Almanya ve Hollanda topraklarından sonra geçtikten sonra Rotterdam’da Kuzey Denizi’ne dökülen 1230 km uzunluğuyla Batı Avrupa en önemli nehirlerinden olan bu nehrin 883 km’si gemi ulaşımına uygundur. İç su yolu taşımacılığının daha ekonomik olmasıyla tercih edilen Ren Nehri’nde taşımacılık faaliyetleri son yüz yıllık süreç içerisinde bölgede bulunan nüfusu ve nüfus yoğunluğunu ciddi düzeyde arttırmıştır. Bk. Güzide Öncü Eroğlu Pektaş vd., “Limanların Bölgesel ve Ekonomik Etkileri: Tekirdağ-Ren Nehri Karşılaştırması”, *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi* 19/35 (2018), 757.

Nehri,¹⁰ ABD’de Mississippi Nehri,¹¹ Rusya’da Moskova Irmağı ve diğer ırmaklar¹² üzerinden taşımacılık faaliyetlerinin yürütülmesi için ortaya konulan çaba, taşımacılıkla kurulan ilişkinin insanlık tarihinin takibinde ne kadar kritik bir role sahip olduğunu göstermektedir. Donald Worster, suyun tarihteki rolüne dair; şehirleri kurup yıktığını, ulusları böldüğünü, insanlık tarihinin oluşumunda kritik rol oynadığını ifade ettikten sonra bölgelere bolluk veya kıtlık getirdiğini, pazarlara mallar taşıdığını da kaydetmiş ve akabinde içerisinde suyun dahil edilmediği bir tarihte hikayenin büyük bir bölümünün dışarıda bırakılacağını vurgulamıştır.¹³ Bu bağlamda geçmişteki su-toplum sistemlerinin¹⁴

¹⁰ Seine Nehri yaklaşık 6000 yıl önce su yolu olarak kullanılıyordu. Romalıların nehre kıyı Lutetia (Paris’in öncülü) şehrini kurmasından bu yana nehrin taşımacılık imkânı Paris’in gelişimine katkı sağladı. Orta Çağ’da, nehirde kereste salı ve gıda tedarikinin taşınması, nehir değirmenleri ve su tedarikinin doğrudan kullanımı başkentin büyümesini destekledi. 19. yy. ortalarına gelindiğinde nehir taşımacılığı için harekete geçildi. Ancak bu alanda şehre katkı sağlayan taşımacılığın gelişimi için uygulanan projeler olumsuz sonuçları da beraberinde getirdi. Ayrıntılı bilgi için bk. Bk. Isabelle Backouche, “From Parisian River to National Waterway: The Social Functions of The Seine, 1750-1850”, *Rivers in History: Perspectives on Waterways in Europe and North America*, ed. Christof Mauch - Thomas Zeller (Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2008); Laurence Lestel vd., “The Seine, The River Dedicated to Paris”, *River culture: life as a dance to the rhythm of the waters*, ed. Karl M. Wantzen (UNESCO, 2023), 673-697.

¹¹ 20. yy. ortalarında Amerika’da ulaşımaya uygun kanal açma faaliyetleri inanılmaz derece hızlanmıştır. Bu durum ABD adına askerî faaliyetlerde ayrı bir birim kurularak sürdürülmüştür. Fazla yük taşıyan gemilerin seyri için de kanal genişlik ve derinlikleri gözetilmiştir. Kanallar malların taşınması için ideal araçlar olarak görülmeye başlandığından, nehirler de giderek bu yapay su yollarına benzeyecek şekilde tasarlandı. Bütün bu faaliyetlerin kaynağında Mississippi Nehri bulunuyordu. Amerika’nın batısının hem demografik hem de ekonomik olarak büyümesi, bölgeyi sulayan Mississippi Nehri’nden ayrılan kanallar üzerinden gerçekleştirilen taşımacılık projeleri ile olduğu ifade edilmekle beraber açılan bu kanalların olumsuz yansımalarına yönelik metinler ve araştırmalar da ortaya konmuştur. Christof Mauch - Thomas Zeller, “Rivers in History and Historiography”, *Rivers in History: Perspectives on Waterways in Europe and North America*, ed. Christof Mauch - Thomas Zeller, History of the urban environment (Pittsburgh, Pa: University of Pittsburgh Press, 2008), 2-5. Amerika’nın batısının gelişimine nehir, kanal ve baraj imar faaliyetlerinin katkı sağladığı şeklinde hakim anlaşıya karşı çıkan Donald Worster, suya duyulan ihtiyacın Batı’daki ekosistemi ve manzarasını geri dönülemez bir şekilde tahrip ettiği ve yeni ekonomik ve bürokratik elitlerin yükselişini beraberinde getirdiği şeklinde Karl Witfogel’in teorisinden hareketle iddiasını ortaya atmıştır. Donald Worster, *Rivers of Empire: Water, Aridity And The Growth Of The American West* (New York: Pantheon Books, 1985), 3-30; Tim Strohane, “Rivers of Empire: Water, Aridity, and the Growth of the American West by Donald Worster”, *Berkeley Planning Journal* 3/2 (31 Temmuz 2012); Evenden, “Beyond the Organic Machine?”, 700-701. Worster’in iddiası nehir tarihi çalışmalarında her ne kadar önemli bir adım olsa da bazı eleştirilere maruz kalmıştır. Ayrıntılı bilgi için bk. A. Dan Tarlock, “Damning The Dams and Ditches: A Review of D. Worster, Rivers of Empire: Water, Aridity and the American WestEmpire: Water, Aridity and the American West”, *Natural Resources Journal* 27/2 (1987), 477-490.

¹² Rusya’da görünüşte önemsiz ırmakların dahi ulaşım açısından tarihsel bir değeri vardı. Moskova Nehri bunun önemli örneklerinden biridir. Haritada dahi zor seçilen bu nehrin sağladığı ulaşım imkânı Moskova’nın önemli bir liman kenti olmasını ve bu konumu korumasını sağlamıştır. Usul ve sakin akan Rus akarsuları ilkyazda eriyen karlarla birlikte kabarmalarının dışında yıl boyunca küçük gemilerle taşımacılığa imkân sağlamaktaydı. Rus tarihinin başlarından itibaren çeşitli ırmakların kaynakları arasında bir dizi taşımacılık yolu kurulmuştur. Bk. Robin Milner-Gulland, *Ruslar*, ed. Ali Berktaş, çev. Bahar Tırnakçı (İstanbul: Türkiye İş Bankası Yay., 2023), 13-15.

¹³ Worster, *Rivers of Empire*, 19.

¹⁴ Geçmişteki su-toplum sistemlerinin anlaşılmasının günümüzü şekillendirmedeki önemi eski İran’da

taşımacılık özelinde anlaşılmasının bugünü oluşturmamıza ve geleceği şekillendirmemize yardımcı olabileceği zikredilirken¹⁵ Abbâsîleri anlama çabasının da nehir taşımacılığı ile kurulan ilişkiden bağımsız, eksiklik arz edeceğini söyleyebiliriz.

İslam Tarihi alanındaki araştırmalar, ekseriyetle geleneksel tarih anlayışı çerçevesinde yapıldığından dolayı coğrafya-medeniyet etkileşimini ele alan böyle bir çalışma sunacağı bakış açısı itibarıyla de önem kazanmaktadır. Bu noktada çevresel tarih anlayışının sunduğu yaklaşımın çalışmamız açısından önemli olduğunu ifade etmeliyiz. Zira bu yaklaşımda doğa ile kurulan ilişkide çevresel faktörlerin olaylar üzerindeki etkisi odak noktadadır. Bizler de Abbâsîler dönemi nehir taşımacılığını ele alırken taşımacılığı etkileyen çevresel faktörlere bilhassa vurgu yaparak bazı olayların sebeplerine dair bu çerçevede değerlendirmelerde bulunacağız.

Abbâsîler dönemi ile ilgili çalışmaların genellikle siyasî tarih alanında yoğunlaştığını görmek mümkünse de sosyo-ekonomik alanda da bir hayli çalışmanın yapıldığını söyleyebiliriz. Bu tür ekonomik ve sosyal çalışmalar, Abbâsî dönemini ekonomik kaynaklar ve sosyal tabakalar açısından ele alırken, ekonomik altyapıyı doğrudan konu edinen çalışmalar oldukça sınırlıdır. Bu eksiklik, tarihsel olayların ve süreçlerin üzerinde şekillendiği mekânın doğrudan inceleme konusu yapılmamasından kaynaklanmaktadır. Ancak siyasî, ekonomik ve kültürel süreçleri etkileyen dolaşım ağlarının bilinmesi, yukarıda da bahsedildiği üzere mekân ve medeniyet ilişkisinin takibi açısından kritik bir öneme sahiptir.

Geç Antik Çağ'ın en büyük ekonomik bölgelerinden biri olan Irak'ın merkezinde yer aldığı Abbâsîler dönemi için, Fırat ve Dicle nehirleri ile bunlar arasında, kimisi doğal, kimisi ise suni diyebileceğimiz sayısızca kanal, İslam tarihinin bu kritik döneminin mekânsal zemininin önemli bir parçasını oluşturmaktadır. Bu kanallar bölge medeniyetlerinin gelişimine taşımacılık alanında da katkı sağlamıştır. Ancak mevcut

suyun teknolojisi, yönetimi ve kültürü çerçevesinde ele alınan bir çalışmada da ifade edilmektedir. Bk. Masoud Saatsaz - Abolfazl Rezaei, "The Technology, Management and Culture of Water in Ancient Iran From Prehistoric Times to The Islamic Golden Age", *Humanities and Social Sciences Communications* 10/1 (04 Nisan 2023), 2.

¹⁵ Nehirlerdeki taşımacılık imkânının toplumların gelişimine etkisinden hareketle ABD, Çin, Hollanda, Almanya, Belçika ve Rusya gibi ülkeler başta olmak üzere iç su yolları üzerinden hacimli ticaretin yapılması adına faaliyetlerin geliştirildiği ve Türkiye'nin de bu noktada gereken ilgili göstermesi gerektiği ifade edilmektedir. Bk. Tolga Altuntaş, *İç Su Yollarının Ticari Önemi Dünya'dan Örnekler ve Türkiye İncelemesi* (İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2019), 48-116.

araştırmalar arasında, Abbâsîler döneminde Fırat-Dicle nehirleri ve kanal taşımacılığı üzerinden kurulan ilişkilerin tüm yönleriyle ele alındığı kapsamlı bir çalışmaya rastlanmamaktadır. İlgili bağlamda nehir ve kanal taşımacılığına dair yapılan çalışmaları kısaca değerlendirmenin hem konunun önemini ortaya koyması hem de literatürde konumlandığı yerin anlaşılmasına katkı sağlayacağı düşüncesindeyiz.

Dicle-Fırat nehir taşımacılığı ile ilgili antik dönemi konu edinen Albayrak vd. tarafından ele alınmış bir çalışma vardır.¹⁶ Buna ek olarak Osmanlı döneminde Dicle-Fırat nehir taşımacılığını merkeze almış çalışmalar da¹⁷ bulunmaktadır.

Konumuzla ilgili ülkemizde, Yıldırım ve Altungök tarafından, Orta Çağ açısından Nil, Fırat, Dicle Nehirlerinin önemini ele alan çalışması bulunmaktadır.¹⁸ Yıldırım ve Altungök'ün makalesi için Dicle-Fırat nehirlerinin kısa bir çalışmanın sadece bir başlığı altında ele alınmasından da anlaşılacağı üzere konumuz itibariyle giriş mahiyetinde olduğunu söyleyebiliriz.

Arap dünyasında ise doğrudan Abbâsîler dönemini nehir taşımacılığını odak noktasına alan iki araştırma bulunmaktadır. Bunlardan ilki Ali Ğânim Cesîr ve Dünyâ Abdü Ali eş-Şemrî tarafından yapılmış olan, “*et-Ta’biye ve Esâlibü’l-Kutâlü’n-Nehrî fi’l-Irak: Meârikü’z-Zenc Enmüzcen*” adlı makaledir. Bu çalışma tek bir örnek üzerin odaklama açısından eksiklik arz etmesinin yanı sıra konuyu ele alırken belirlediği savaş taktikleri itibariyle de eleştiriye açık konumdadır. Diğeri ise Dünyâ Abdü Ali eş-Şemrî’ye ait “*el-Milâhatü’n-Nehriyye ve İstihdâmâtühe’l-Askeriyye fi’l-Irak fi’l-Asri’l-Abbâsî (Hattâ ‘am: 334/945)*” adlı yüksek lisans tezidir. Bu çalışmalar da kaynak ve araştırmalar bahsinde detaylandırılacağı üzere kapsamı itibariyle sınırlılığına ek olarak konuyu ele alış usulü itibariyle eksiklik barındırmaktadır.

¹⁶ İrfan Albayrak vd., “Çivi Yazılı Belgeler ve Arkeolojik Verilere Göre Eski Babil Döneminde Nehir Ulaşımı”, *Archivum Anatolicum (ArAn)* 1/13 (2019), 9-42.

¹⁷ Turan Keskin, *Dicle ve Fırat Nehirleri Üzerinde Yapılan Ticaret (1838-1914)* (İstanbul: Marmara Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2012); Tuncay Öğün - Halit Baş, “Dicle-Fırat ta Geleneksel Nehir Taşımacılığı ve I. Dünya Savaşında Irak Cephesinde Kullanımı”, *History Studies International Journal of History* 8/3 (30 Eylül 2016), 83-109; İsmail Altınöz, “Osmanlılar Zamanında Fırat Kıyısında Önemli Bir Lojistik Merkezi: Rumkale”, *Osmanlı Devleti’nde Nehirler ve Göller 2* (Kayseri: Express Baskı, ts.); Süleyman Polat, “IV. Murat Devri Doğu Seferlerinde Nehir Taşımacılığı ve 1638 Bağdat Seferinde Fırat Üzerinden Yapılan Nakliyat”, *History Studies International Journal of History* 12/2 (2020), 577-593; Faisal H. Hüsain, *Sultan’ın Nehirleri Osmanlı İmparatorluğu’nda Dicle ve Fırat*, çev. Bestami S. Bilgiç (İstanbul: Timaş Yay., 2023).

¹⁸ Ahmed Altungök - Taner Yıldırım, “Nil, Fırat ve Dicle Suyollarının Ortaçağ Dünyası Açısından Önemi” 25/1 (2015), 317-336.

Netice itibariyle nehir taşımacılığının kadim dönemden bu yana medeniyetler ve devletler için oldukça önemli olduğunu ve Abbâsîler dönemi Dicle-Fırat nehir taşımacılığının bütün yönleriyle ele almasının ilgili dönemi anlama çabasına katkı sunacağını ifade edebiliriz. Yukarıda bahse konu olan çalışmaların eksikliklerine de odaklanan tezimizin çok boyutlu bir araştırma olması itibariyle İslam Tarihi ve Medeniyetine çeşitli yönleriyle katkı sağlayacağı düşüncesindeyiz. Araştırmamızın Abbâsîlerin gelişim ve gerileyiş sürecinde nehir taşımacılığının rolünü ortaya koymasının yanı sıra olayların sebeplerine dair taşımacılıkla ilişkili çevresel faktörlere yapılacak vurgu ile tarihi hadiseler, ele aldığı dönem itibariyle farklı bir bakış açısı sunacak olmasının da çalışmamızı mühim kılan yönlerinden biri olduğunu söyleyebiliriz.

Amaç

Çalışmamızdaki temel amacımız, en genel ifadeyle Abbâsîlerin yaklaşık ilk iki asrında Dicle-Fırat nehirleriyle taşımacılık özelinde kurulan ilişkiyi iktisadî, siyasî, askerî ve kültürel açıdan ortaya koymaktır. Bu amaç doğrultusunda tezimiz giriş bahsine ek olarak üç bölümden oluşmaktadır.

Nehir taşımacılığının merkeze alındığı bir çalışmada ilk olarak nehirlerin yatağı ve kollarının konu edilmesinin gerekliliği anlaşılmaktadır. Bunun yanı sıra araştırma konusu olan döneme kadar nehirler üzerinde yürütülen taşımacılık faaliyetlerinin süreç içerisindeki seyrinin genel hatlarıyla sunulması da tarihsel arka planın anlaşılması adına önemlidir. Bizler bu hususları giriş bahsinin alt başlıklarında ele alma gayretinde olduk.

İlk bölümde Abbâsîler dönemi gemi sanatı ve Dicle-Fırat nehir ve kanallarındaki taşımacılığın gelişim seyri üzerinde durulmuştur. Bu kısımda ilk olarak Abbâsîler döneminde gemi yapımı ve çeşitleri ele alınmıştır. Burada amaç metin içerisinde ifade edilen gemi çeşitlerinin, çalışmanın başında tanıtılarak okuyucunun zihninde metinde sıkça geçecek olan gemi türleri hakkında oluşacak soru işaretlerinin önünü almaktır. Akabinde nehir taşımacılığına verilen önem kapsamında taşımacılığın düzenlenmesinde ortaya konulan ya da devam ettirilen bütün faaliyetler kaydedilmiştir. Son olarak taşımacılığa etki eden faktörler, yansımaları bağlamında ele alınmıştır. Bu haliyle nehir taşımacılığının Abbâsîler için önemi ve merkezin bu noktadaki tutumu hakkında bir tablo sunulmak istenmiştir.

İkinci bölümde ise iktisadî faaliyetlerde nehir ve kanal taşımacılığı üzerinde durulmuştur. Bu kısımda en genel şekliyle taşımacılığın hem bölgesel hem de uluslararası ticaretteki rolü ve Abbâsî medeniyetine ilgili alanda neler kattığı hususu ele alınmaya çalışılmıştır. Bu bağlamda taşımacılığın bölgedeki nehre kıyı önemli ticaret merkezlerinin gelişimindeki rolü, iktisadî yapının en önemli unsurlarından olan çarşıların kurulacağı mevkilerin tespitindeki belirleyiciliğinin ortaya konma çabasıyla beraber nehirler üzerinden ticarete konu olan mallar da kaydedilmiştir.

Çalışmanın üçüncü bölümünde ise siyasî, askerî ve sosyal alanda nehir ve kanal taşımacılığı ele alınmıştır. Bu kısımda isyan ve iç çatışmalarda taşımacılık faaliyetleri kronolojik olarak kaydedilmiştir. Olaylar ele alınırken çatışmalardaki üstünlük, bölgesel hâkimiyet ve şehir muhasaralarında nehir taşımacılığının etkin ve aktif kullanımının kritik rolüne dikkat çekilmiştir. Bu bahiste isyanlar ele alınırken med-cezr, rüzgâr gibi çevresel faktörlerin nehir savaşlarındaki rolü, bu savaşlarda ön plana çıkmış isimler ve takip edilen stratejiler üzerinde durulmuştur. Akabinde haberleşme faaliyetlerinde nehir taşımacılığı ele alınmıştır. Son olarak sosyal hayatta nehir taşımacılığına yer verilerek ilgili bağlamda nehirler ile halk arasındaki ilişkinin toplumsal zemindeki karşılığı ortaya konmaya çalışılmıştır.

Yaklaşık iki asırlık bir dönemi kapsayan bu çalışmamızın hem zaman diliminin hem de ele aldığı konuların genişliği itibariyle bizi zorladığını itiraf etmeliyiz. Abbâsîler döneminde taşımacılığın oldukça önemsenmesi, bu yolların devletin iktisadî yapısındaki etkinliğinin ne olduğunu kapsamlı bir şekilde ortaya konmasını gerekli kılmıştır. Nehirlerin hem bölgesel hem de uluslararası ticaretteki rolleri ele alınırken aynı zamanda isyan ve iç çatışmaları da bu bağlamla ilişkilendirerek takip etmenin kolay olmadığını ifade etmek gerekir.

Araştırmamız, nehir taşımacılığında ön plana çıkmış isimlerin tespiti ve çatışmalardaki rollerinin takibi hadiselerin tamamında bu kişilerin odaktan kaçırılmadan dikkatli ve bir o kadar da yorucu bir okuma sürecini zaruri kılmaktaydı. Ayrıca savaş ve kuşatmalarda kullanılan nehir yollarının karmaşıklığı da olayları nehir taşımacılığı özelinde takibi zorlaştırmıştır. Bunun yanı sıra belli bölgelerdeki çatışmalar ele alınırken birçok cephede etkili olan çevresel faktörlerin göz önünde bulundurulması da gerekmiştir.

Bütün bu zorlukların çalışmada anlayışla karşılanmasını temenni ettiğimiz bazı eksiklikleri beraberinde getirebileceği anlaşılmaktadır. Biz bunlara rağmen coğrafya-medeniyet etkileşimi bağlamında Abbâsîlerin (132-334/750-945) Dicle-Fırat nehir ve kanallarıyla taşımacılık özelinde kurduğu ilişkiyi bütün yönleriyle ele almaya gayretinde olduk.

III. KAYNAKLAR VE ARAŞTIRMALAR

İncelediğimiz dönemin tanıklarından olan Câhız'ın (ö. 255/869) *Kitabüt-Tebassur bi't-Ticâre* adlı eseri müracaat ettiğimiz kaynaklardan olmuştur. Erken döneme ait olan bu kaynak bölgesel ve uluslararası ticarete konu olan mallarla ilgili derli toplu bilgi vermesi itibariyle çalışmamıza katkı sağlamıştır.

Dönemin bir diğer tanığı olan Belâzûrî'nin (ö. 279/893) *Fütûhu'l-Büldân* adlı eserine, Dicle-Fırat nehirlerinden açılmış olan kanallar bahsinde sıkça başvurulmuştur.

Taberî'nin (ö. 310/923) *Târîhu'r-Rusul ve'l-Mülûk* adlı eseri, çalışma sürecimizde en çok istifade ettiğimiz kaynak konumundadır. Bu eser incelediğimiz dönem olayları hakkında oldukça geniş malumat aktarması hasebiyle tarihi olayların nehir taşımacılığı üzerinden takibinin yanı sıra nehir taşıtlarının kullanım alanları hakkında çıkarım yapabileceğimiz yekûn malzeme sunması itibariyle de önemlidir. Ancak eseri bizim için asıl değerli kılan yönü Zenc İsyanı hakkında nehir savaşlarına dair verdiği detaylardır. Bu detaylar bizlere cephelerdeki üstünlüğün sebeplerine dair çevresel faktörlerin rolünün, nehir savaşlarında ön plana çıkmış isimlerin süreçteki etkinliğinin ve nehir yolları üzerinden yürütülen stratejilerin takibini yapabileceğimiz bir zemin sunması itibariyle çalışmamız açısından kritik konumda olmuştur.

Çalışmamızda Arîb b. Sa'd'ın (ö. 369/980) Taberî'nin tarihinin zeyli olan ve başlıca kaynağı Sûî'nin *Evrâk*'ı olan *Sılatü Târîhi't-Taberî* adlı eserinden olayların takip ve temellendirilmesi hususunda yer yer istifade ettik.

İbn Miskeveyh'in (ö. 421/1030) *Tecâribü'l-Ümem ve Te'âkübü'l-Himem*'i, Taberî'den takip edilen olayların özeti şekildedir. İbnü'l-Cevzî'nin (ö. 597/1201) *el-Muntazam fî Târîhi'l-Mülûk ve Ümem* adlı eseri ise bu noktada çalışmamıza nehirlerde avcılık faaliyetleri, nehir seviyesinin ölçülmesinde kullanılan aletlerin tespitinde katkı sağlamıştır.

İbnü'l-Esîr'in (ö. 630/1233) *el-Kâmil fi't-Târih* adlı eseri de *Tecâribü'l-Ümem*'de olduğu gibi Taberî'nin aktardıklarının özeti mahiyetindedir. Bu haliyle hadiseleri geniş bir perspektiften görme imkânı sunan bu iki eser, Taberî'nin 302/915 yılına kadar verdiği bilgilerden sonrası için olayları kronolojik takipte çalışmamıza önemli katkı sunmuştur. İbn Miskeveyh'in eserinin çalışmamız açısından hem erken dönem olması hem de aktardıkları itibariyle ön plana çıktığını ifade etmeliyiz. Sıbt İbnü'l-Cevzî'nin (ö. 654) *Mir'âtü'z-Zamân fi Târîhi'l-A'yân* adlı eserinden de benzer şekilde istifade edilmiştir.

Abbâsî dönemi saray mensubu tarihçilerden biri olan Sûlî'nin (ö. 335/947) *Kitâbü'l-Evrâk* adlı eserinin günümüze ulaşmış kısımlardan (227-256/842-870, 295-315/908-928, 316-318/929-931 ve 322-333/933-944) Berîdî İsyanı, sosyal hayatta nehir taşımacılığı, nehir taşıtlarının kullanım alanları bağlamında istifade edilmiştir. Bürokratik hayata ilişkin yoğun malumat ihtiva eden bu kaynak, satır aralarında bürokratların nehir taşıtlarına dair aktardığı bilgiler itibariyle tezimize katkı sunmuştur. Eserin 322-333/934-945 yılları arasındaki kısımda nehir korsanları ile ilgili sundukları ise çalışmamızın ilgili başlığı açısından oldukça ehemmiyet arz etmiştir.

Mes'ûdî'nin *Mürûcu'z-Zeheb ve Meâdinü'l-Cevher* adlı eserinden Emin-Me'mûn çatışması ve Berîdîler İsyanı'nda nehir taşımacılığındaki aksamanın yansımaları hakkında sundukları itibariyle istifade edilmiştir. Buna ek olarak sosyal hayatta nehir taşımacılığı, nehir taşıtlarının kullanım alanları, gözetleme kuleleri, Dicle-Fırat'ın yatağı ve Dicle'den ayrılan kollarla ilgili aktardıklarından da faydalanılmıştır. Ancak eseri çalışmamız açısından asıl kıymetli kılan husus nehir taşımacılığında takip edilecek stratejinin çatışmalardaki üstünlük açısından önemine dair Ya'kûb b. Leys es-Saffâr İsyanı çerçevesinde aktardıklarıdır.

Cehşiyârî'nin (ö. 331/943) *Kitâbü'l-Vüzerâ ve'l-Küttâb*'ı, Ebû Bekir es-Sûlî'nin (ö. 335/947) günümüze ulaşmayan Ahbârü'l-Vüzerâ'sına zeyil olarak yazılmış olan Hilâl es-Sâbî'ye (ö. 448/1057) ait *Ahbârü'l-Vüzerâ* diğer adıyla *Tuhfetü'l-Ümerâ fi Târîhi'l-Vüzerâ* adlı eseri her ne kadar Muktedir dönemi vezirleri İbn Furât, Ali b. İsa ve Muhammed b. Ubeydullah el-Hâkânî ile sınırlı olsa da Abbâsî bürokrasisi hakkında önemli detaylar içermektedir. Bu bağlamda eser, bürokratların kullandıkları nehir taşıtlarını görmemiz açısından kıymetlidir. Ayrıca hareketli köprülerin bakımı ve kantaraların kapılarının inşası hakkında aktardıkları da çalışmamız açısından kritiktir.

Zira bu bilgiler bize hem hareketli köprülerin bakımına dair bir görevli atamasının yapıldığını hem kantara inşasında nehir taşımacılığının gözetildiğini ifade etme hem de karkûr türü nehir taşıtının boyutuna dair genel bir kanaat zikretme imkânı vermiştir.

Şâbüştî'nin (ö. 390/1000) *Diyârât* adlı eserinden ise Hristiyan bayram ve kutlamalarında nehir ve kanal taşımacılığı bağlamında istifade edilmiştir. Eser nehre kıyı manastırların mevkileri ve buraya nehir yolu ile gelen halkın kullandıkları taşıtlar hakkında bilgi vermesi itibariyle ciddi katkı sağlamıştır.

Çalışmada şehir ve bölge tarihlerinden, İbn Tayfur'un (ö. 280/894) *Târîhu (Kitâbü) Bağdâd*, İbn Bahşel (ö. 292/905) *Târîhu Vâsıt*, Hatîb el-Bağdâdî (ö. 463/1071) *Târîhu Bağdâdî*'nden istifade edilmiştir. İbn Tayfur'un eseri, nehir taşımacılığı ile ilgili bürokratik atamalar, sosyal hayatta nehir taşımacılığı ve limanlar bahsinde çalışmamıza katkı sağlamıştır. İbn Bahşel'in eseri ise Vâsıt'ta hareketli köprü ve şehirdeki liman ile ilgili aktardıklarıyla faydalı olmuştur. Hatîb el-Bağdâdî'nin eseri ise çalışmamıza Bağdat'taki nehirler, sosyal hayatta nehir taşımacılığı, nehir taşımacılığında vergilendirme, saray hizmetinde nehir taşıtları gibi hususlarda fayda sağlamıştır. Bunun dışında İbnü'l-Cevzî'nin *Menâkıbu Bağdâd* adlı eseri ise sandal yarışları ile ilgili kısa ama önemli bilgiler aktarmasıyla çalışmamıza katkı sunmuştur.

Çalışmada coğrafya konulu eserlerden de farklı açılardan istifade edilmiştir. Tezimizin coğrafya ve medeniyet arasındaki etkileşimi üzerinde duruyor olması bu kaynakları bizim açımızdan daha da önemli kılmaktadır.

Abbâsî ve Tolunoğullarında katiplik yapmış olan Ya'kûbî'nin (ö. 292/905) *Kitâbü'l-Büldân* adlı eserinden, nehre kıyı şehirlere dair sundukları çerçevesinde istifade edilmiştir. Eserde bazı şehirlerden bahsedilirken nehirler, limanlar, çarşılar ve bu bağlamda bölgesel ve uluslararası ticarete dair aktarılan bilgiler itibariyle çalışmamız açısından önem arz etmiştir.

İbn Hurdâzbih'in (ö. 300/913) *el-Mesâlik ve'l-Memâlik* adlı eseri ise uluslararası ticaretin önemli aktörlerinden Rahdani Yahudilerinin Fırat Nehrini de kullandıkları ticarî güzergâhı ve ticaretini yaptıkları malları kaydetmesiyle çalışmamıza katkı sağlamıştır.

İbn Rüste'ye (ö. 300/913) ait *el-A'lâku'n-Nefîse* adlı eserinden, bazı mevkilerin konumu, Dicle'nin bazı kolları, sığ bölgelerde taşımacılık için kullanılan nehir taşıtları, gözetleme kuleleri ve nehir taşımacılığında vergilendirme konularında istifade edilmiştir.

İbnü'l-Fakîh'in (ö. III-IV/IX-X) *Kitâbü'l-Büldân*'ından, çalışmanın belli bahislerinde istifade etmiş olsak da bu eser, tezimize asıl katkıyı limanlar bahsinde sağlamıştır.

İstahrî'nin (ö. 340/952) *el-Mesâlik ve'l-Memâlik* adlı eserinden nehirlere kıyı bazı liman ve iskeleler, med-cezr hadiselerinde taşımacılık, hareketli köprüler, Übülle ve Sarât Nehri'nde taşımacılığa engel olan faktörler, gözetleme kulelerine dair konularda istifade ettik.

İbn Serâbiyyûn (IV/X), amacını şehirlerin, denizlerin, nehirlerin, dağların, vadilerin, kara ve deniz yollarının coğrafi konumları üzerinde bilgi vererek dünyanın haritasını çizmek isteyenlere yardımcı olmak şeklinde açıkladığı *Kitâbü 'Acâ'ibi'l-Ekâlîmi's-Seb'a* adlı eseri ise Dicle-Fırat nehirlerinden ayrılan kanallarla ilgili verdiği derli toplu bilgiler itibariyle çalışmamızda kaynak olarak kullanılmıştır.

İbn Havkal'ın (377/987'de hayatta) *Sûretü'l-Arz* adlı eserinden kanallar, hareketli köprü, gözetleme kuleleri, nehir taşımacılığında vergilendirme, med-cezr hadiselerinin taşımacılığa etkisi hususlarında istifade edilmiştir. Bu eser, bölgedeki çatışmalarda nehir taşımacılığının önemine dair değerlendirmelerimize zemin hazırlayan Basra'da çoğu taşımacılığa uygun 120 bin kanal ve ark bulunduğu bilgisini aktarmasıyla çalışmamız açısından ayrı bir yere sahiptir. Bunun yanı sıra İbn Havkal'ın, İstahrî'nin aktardığı Übülle Nehrindeki taşımacılığı etkileyen faktörün, nasıl çözüldüğünü nakletmesi de çalışmamız açısından önemlidir. Ayrıca eserdeki nehir güzergâhlarının tarifinin yapıldığı bir haritanın varlığı ve bu bağlamda kaydedilen malumatlar eseri çalışmamız açısından oldukça kıymetli kılmıştır.

Makdisî'nin (ö. 390/1000) *Ahsenü't-Tekâsîm fî Ma'rifeti'l-Ekâlîm* adlı eseri ise Batîha/Betâih'de taşımacılık için kullanılan ve diğer eserlerde rastlamadığımız iki nehir taşıtından bahsetmesi itibariyle çalışmamıza önemli katkı sunmuştur. Bunun yanı sıra eserden nehir taşımacılığında vergilendirme, nehre kıyı şehirlerin ticarî önemi, sosyal ve iktisadî hayatta nehir taşımacılığı bağlamında istifade edildi. Ayrıca eserin ihtiva ettiği birkaç bilgi itibariyle tezimizdeki bazı olaylara dair yaptığımız yorumlar açısından oldukça ehemmiyet arz etmiştir. Bunlardan ilki bize Musul-Bağdat arasında seyreden nehir taşımacılığındaki aksamaların yansımalarına dair yorum yapma imkânı veren Musul'un Bağdat'ın tahıl ambarı olduğu bilgisidir. Diğerisi ise Bağdat şehrinin mevkisini

avantajlarına dair düşmanın şehre ancak köprülerle ulaşabileceğini ifade eden diğer rivayetlere ek olarak gemileri de eklediği nakildir. Bu aktarım bizlere Bağdat kuşatmalarında nehir taşıtlarının gerekliliği üzerinden işleyeceğimiz meseleye zemin hazırlaması itibariyle oldukça kritiktir.

Yakût el-Hamevî'nin (ö. 626/1229) *Mu'cemü'l-Büldân*'ından ise çarşılar, limanlar, nehir taşıtlarının kullanım alanları gibi hususlarda istifade edilmiştir. Bu eser, Belâzûrî ve İbn Serâbiyyûn'un Dicle-Fırat'tan ayrılan kollar hakkında aktardıklarına hem bilgi hem de nehir yolu itibariyle yaptığı eklemelerle tezimize katkı sağlamıştır. Buna ek olarak metinde geçen mevkilerin konumları hususunda da ilgili kaynağa sıkça başvurulmuştur.

Tezimizde nehir taşıtlarını ele aldığımız bahiste bu taşıtların isimlerine dair yapacağımız çıkarımlara malzeme sunması itibariyle, Halil b. Ahmed'in (ö. 175/792) *Kitâbü'l-'Ayn*, Cevherî'nin (ö. 400/1010) *Tâcü'l-Luğa ve Sihâhu'l-'Arabiyye*, İbn Manzûr'un (ö. 711/1312) *Lisânü'l-Arab*, Fîrûzâbâdî'nin (ö. 817/1415) *el-Kâmûsu'l-Muhît*, Zebîdî'nin (ö. 1205/1791) *Tâcü'l-'Arûs min Cevâhiri'l-Kâmûs* adlı sözlüklerinden istifade ettik.

Bahsi geçen kaynakların yanı sıra şair ve şarkıcıların hayatlarından bahseden Ebü'l-Ferec İsfahânî'nin (ö. 356/967) *el-Eğânî*'si, nehir taşıtları, sosyal hayatta nehir taşımacılığı, nehir taşımacılığında vergilendirme gibi hususlara dair bilgiler içermektedir. Tenûhî'nin (ö. 384/995) *Nişvâru'l-Muhâdara ve Ahbâru'l-Müzâkera* adlı eseri ise harrâka türü taşıtın çeşitleri bahsine katkı açısından "harrâkâtü'l-harem" hakkında kısa ama önemli bilgiler ihtiva etmektedir.

Çalışmamızda istifade edilen modern araştırmaların çok büyük bir yekûnu tuttuğu görülecektir. Biz de ilgili husus dolayısıyla bu literatür arasında doğrudan çalışmamızla ilgili araştırmaların yanı sıra bir de tezimiz açısından kritik öneme sahip çalışmalar üzerinde duracağız.

Ali Ğânim Cesîr ve Dünyâ Abdü Ali eş-Şemrî'nin çalışması ise nehir savaş taktikleri üzerinden sadece Zenc İsyanına odaklanması itibariyle oldukça sınırlı bir makaledir. Buna ek olarak Zenc İsyanı özelinde nehir savaş taktikleri ele alınırken sadece nehir çatışmalarına özel olmayan savaş taktikleri de konu edinilmiştir. Zira bazı savaş taktikleri hem nehir hem de kara çatışmalarında uygulanmaktadır. Ancak ilgili çalışmada böyle bir ayrımın gözetilmediğini söylemeliyiz. Diğer çalışma ise Dünyâ Abdü Ali eş-

Şemrî'ye ait, araştırmamızda kendisinden istifade ettiğimiz yüksek lisans tezidir. Bu çalışmanın da Abbâsîler dönemi nehir taşımacılığını bütün yönleriyle ele alma açısından eksik ve sınırlı olduğunu ifade edebiliriz. Bu eksikliklerin bazıları doğrudan çalışmanın ele almadıkları ile alakalı iken bazıları ise konuyu ele alış biçimi ile ilgilidir. Tezde Dicle-Fırat nehirlerindeki taşımacılık faaliyetlerinin tarihî seyrine ve taşımacılığının ekonomik ve kültürel boyutuna neredeyse hiç yer verilmemiştir. Ele aldığı askerî boyutu ise daha çok savaş stratejileri bağlamında işleyen çalışmanın bu kısmında da bazı eksikliklere işaret ederek ilgili bahsi tamamlayabiliriz. Çalışma bu hususta doğrudan konuyu ele alış biçimi itibariyle eleştiriye açıktır. Zira hadiseleri değerlendirirken belirlediği savaş stratejilerinin birçoğu yazarı olduğu makaledeki usul üzere sadece nehir yollarına mahsus değildir. Böyle bir kurgu üzerinden insanın eksiklik arz edeceği düşüncesiyle biz, çalışmamızı nehir savaşlarında taşımacılığı, kronolojiye riayet ederek ele alma gayretinde olduk. Buna ek olarak nehir savaşlarında yürütülen stratejilerde su yollarının detayları üzerinden cephelerdeki çatışmayı ele alma, nehir savaşında ön plana çıkan isimlere odaklanarak hadiseleri takip, olayları kaydederken çevresel faktörlerin rolüne savaşın genel seyri bağlamında vurgu yapma noktasında da konuyu ele alış biçimi açısından eksiklik arz ettiğini de ifade etmek yerinde olacaktır.

Abbâsîler dönemi nehir taşımacılığını bütün yönleriyle ele alan bir çalışmaya rastlamasak da belli yönleriyle konu edinen bazı çalışmalar vardır. Bunlar arasında ulaşabildiğimiz çalışmalardan bazı yönleri itibariyle istifade ettiğimiz, Dünya Abdü Ali Kellûş eş-Şemrî'ye ait yüksek lisans tezini¹⁹ anmak gerekir. Bu çalışmanın Abbâsîler dönemi nehir taşımacılığını bütün yönleriyle ele alma açısından eksik ve sınırlı olduğunu ifade edebiliriz. Bu eksikliklerin bazıları doğrudan çalışmanın ele almadıkları ile alakalı iken bazıları ise konuyu ele alış biçimi ile ilgilidir. Tezde Dicle-Fırat nehirlerindeki taşımacılık faaliyetlerinin tarihî seyrine ve taşımacılığının ekonomik ve kültürel boyutuna neredeyse hiç yer verilmemiştir. Ele aldığı askerî boyutu ise daha çok savaş stratejileri bağlamında işleyen çalışmanın bu kısmında da bazı eksikliklere işaret ederek ilgili bahsi tamamlayabiliriz. Çalışma bu hususta doğrudan konuyu ele alış biçimi itibariyle eleştiriye açıktır. Zira hadiseleri değerlendirirken belirlediği savaş stratejilerinin birçoğu yazarı olduğu makaledeki usul üzere sadece nehir yollarına mahsus değildir. Böyle bir kurgu

¹⁹ Dünyâ Abdü Ali Kellûş eş-Şemrî, *el-Milâhatü'n-Nehriyye ve İstihdâmâtühe'l-Askeriyye fi'l-İrâk fi'l-Asri'l-Abbâsî (hattâ âm: 334/945)* (Basra: Camiatü Basra, Yüksek Lisans Tezi, 2009).

üzerinden inşanın eksiklik arz edeceği düşüncesiyle biz, çalışmamızı nehir savaşlarında taşımacılığı, kronolojiye riayet ederek ele alma gayretinde olduk. Buna ek olarak nehir savaşlarında yürütülen stratejilerde su yollarının detayları üzerinden cephelerdeki çatışmayı ele alma, nehir savaşında ön plana çıkan isimlere odaklanarak hadiseleri takip, olayları kaydederken çevresel faktörlerin rolüne savaşın genel seyri bağlamında vurgu yapma noktasında da konuyu ele alış biçimi açısından eksiklik arz ettiğini de ifade etmek yerinde olacaktır. Ancak ilgili çalışma tezimizde ilk bölümün başlıklandırılması ve askerî faaliyetler kısmında işlediğimiz muhtevanın gözden geçirilmesi açısından katkı sağlamıştır. Ayrıca araştırmacının, kaydettiği nehir taşıtlarının isimleri hakkında kelimenin kök anlamından hareketle yaptığı yorumlardan da hem verdiği bilgiler hem de sunduğu bakış açısı itibariyle istifade edilmiştir.

Ali Ğânim Cesîr ve Dünyâ Abdü Ali eş-Şemrî'nin çalışması²⁰ ise nehir savaş taktikleri üzerinden sadece Zenc İsyanı'na odaklanması itibariyle oldukça sınırlı bir makaledir. Buna ek olarak Zenc İsyanı özelinde nehir savaş taktikleri ele alınırken sadece nehir çatışmalarına özel olmayan taktikleri de konu edinilmiştir. Zira bazı savaş taktikleri hem nehir hem de kara çatışmalarında uygulanmaktadır. Ancak ilgili çalışmada böyle bir ayrımın gözetilmediğini söylemeliyiz.

Ülkemizde ise çalışmamız ile doğrudan ilişkili diyebileceğimiz Yıldırım ve Altungök tarafından, Orta Çağ açısından Nil, Fırat, Dicle Nehirlerinin önemini ele aldıkları bir makale vardır.²¹ Makalenin bir başlığının konusu olan Dicle-Fırat hakkında nehir taşımacılığının önemi ve bu nehirlerde kullanılan taşıtlardan bahsedilmektedir. Bu makale bizim çalışmamız için her ne kadar giriş sadedinde bilgiler ihtiva etse de araştırmanın başlangıcında bizlere genel bir perspektif sunması itibariyle önemlidir.

Tezimizle doğrudan ilişkili olan bu çalışmaların yanı sıra hem ülkemizde hem batıda hem de Arap dünyasında Abbâsîler dönemini konu edinen pek çok çalışma yapılmıştır. Bunlar arasında ilgili dönemin genel iktisadî yapısı ve bu yapının bir parçası olarak nehirlerle de belli yönleriyle yer veren araştırmalar ve çarşı-pazar gibi iktisadî yapının unsurlarına odaklanan Kubeyşî'nin *Esvâku Bağdâd Hattâ Bidâyetü'l-'Asri'l-Büveyhî* adlı çalışması vardır. İstifade ettiğimiz bu çalışmalar arasında hem Türk

²⁰ Ali Ğânim Cesîr - Dünyâ Abdü Ali eş-Şemrî, "et-Ta'bie ve Esâlîbü'l-Kitâli'n-Nehrî fî'l-İrâk: Meâ'rikü'z-Zenc Enmûzcen", *Mecelletü Dirâsâtü Târîhiyye* 13 (2012), 115-163.

²¹ Altungök - Yıldırım, "Nil, Fırat ve Dicle".

akademisinde hem de batıda karşılık bulmuş olan Abdülaziz ed-Dûrî'nin, *Târîhu 'l-'Irâkı 'l-İktisâdî fî 'l-Karni 'r-Râbi 'i 'l-Hicrî*, Hüseyin Ali el-Mısırî'nin *Ticâretü 'l-'Irâk fî 'l-Asri 'l-Abbâsî* adlı çalışmalarının ihtiva ettiği bilgi ve yorum itibariyle tezimiz açısından ön plana çıktığını söyleyebiliriz.

Ayrıca doğrudan nehirlerin yataklarına odaklanan ya da bölgedeki şehirlerin topografyasını konu edinen araştırmalar söz konusudur.²² Bu çalışmalara da bölge, şehir ve bu bağlamda nehirlerle dair derli toplu bilgi sunması itibariyle yer yer başvuruldu. Bunlar arasında Müslüman coğrafyacıların çalışmalarındaki Orta Asya'nın yakın kesimleri Mezopotamya ve İran'ın coğrafi yapısı hakkında aktardıkları dağınık malzemeyi de toplamış olan Guy Le Strange'in, *Doğu Hilafetinin Memleketleri* eseri ve Salih Ahmed Ali'nin Basra ve dolaylarındaki nehir yolları hakkında derli toplu malzeme sunan *Hıtatü'l-Basra ve Menâtikuhâ* adlı çalışması araştırmamız açısından önem arz etmektedir.

Bunun yanı sıra interdisipliner bir çalışma ile Dicle-Fırat kanallarının güzergâhı ve işlevsel olduğu tarih hakkında bilgiler sunmakla beraber kanalların tarihine dair de bilgiler aktaran Verkinderen'in, *Waterways of Iraq and Iran in The Early Islamic Period* adlı çalışmasına da yer yer başvurulmuştur. Çalışmamızın bölgedeki nehir yollarının güzergâhına odaklanmadığını bundan dolayı da Verkinderen'in kanal yatak ve güzergâhlarının detayları üzerinden sürdürdüğü tartışmalara girmedığımızı ifade etmeliyiz.

Ayrıca araştırmanın önemi başlığı altında çalışmanın problematiğine giriş yaptığımız kısımda Batı dünyasında yapılmış birçok çalışmadan da istifade edilmiştir. Bu çalışmaların farklı dönemlerde nehirlerdeki taşımacılığına verilen önem ve bu faaliyetlerinin bölgeleri nasıl değiştirip dönüştürdüğü konusunu da ele alması²³ tezimize hem yöntem hem de çalışmanın önemi bahsinde oluşturacağımız tartışmaya zemin hazırlama açısından katkı sağlamıştır.

²² Maximilian Streck, *Hıtatü Bağdâd ve Enhâru 'l-'Irâkı 'l-Kadîme*, çev. Hâlid İsmâil Ali (Bağdad: Matba'atü'l-Mecma'ul-İlmî, 1986); Jacob Lassner, *The Topography of Baghdad in The Early Middle Ages* (Detroit: Wayne State University Press, 1970); Guy Le Strange, *Baghdad During The Abbasid Caliphate* (Oxford: Calerendon Press, 1901); Louis Massignon, *Hıtatü 'l-Kûfe ve Şerhu Harîtatühâ*, çev. Takî İbnü Muhammed el-Mus'abî (Beyrut: Dâru'l-Varak, 2009).

²³ Mauch - Zeller, "Rivers in History and Historiography"; Wenji vd., "Rise and Fall of the Grand Canal in the Ancient Kaifeng City of China"; Lestel vd., "The Seine"; Milner-Gulland, *Ruslar*.

Bunun dışında yapılmış birçok çalışmadan gerek Abbâsîlere kadar bölgedeki medeniyetlerin genel durumu gerek Abbâsîler dönemi bölgedeki iktisadî yapı, sosyal ve siyasî hayat, coğrafi yapı ve de halifelerin dönemleri hakkında yararlanılmıştır. Bölgedeki taşımacılığın tarihsel arka planını sunmak, nehir kıyı şehirler, incelediğimiz dönem ve metinde geçen yer ve isimler hakkında genel bilgi sahibi adına birçok tez, makale, ansiklopedi maddelerinden de istifade edilmiştir.

Son olarak yer ve şahıs isimleri, kavramlar ve diğer birçok hususta DİA'nın yazımı esas alınmıştır. Dipnot ve kaynak kullanımında İsnad-2 referans sistemine uyulmuştur. Tarihlendirmelerin tamamı TTK'nın web sayfasında yer alan çevirme kılavuzundan istifade edilerek Hicri/Miladi şeklinde kaydedilmiştir. Dipnot ve kaynakların referans verilisinde Zotero sistemi kullanılmıştır.

IV. DİCLE VE FIRAT NEHİRLERİNİN COĞRAFİ YAPISI

Abbâsîlerin ilk iki yüzyılında nehir ve kanallar üzerinden yürütülen taşımacılık faaliyetlerinin takibi ve sağlıklı biçimde analiz edilebilmesi için, bölgenin en önemli iki su kaynağı olan Fırat ve Dicle nehirlerinin coğrafi yapısının ayrıntılı biçimde ortaya konmasının gerekliliği anlaşılmaktadır.

Dicle ve Fırat nehirleri ve bu nehirlerden açılan kanallar benzerine az rastlanacak derecede her iki istikamette de taşımacılığa uygunluk arz etmektedir. Bu durum bölgeye hâkim olan kadim medeniyetlerde olduğu gibi Abbâsîlerin de taşımacılıktan istifade çabasını beraberinde getirmiştir.

Dicle ve Fırat nehirleri tarihi süreçte pek çok kez yatak değiştirmiştir. Ancak nehirlerin tarihi süreçteki bu serencamı çalışmamızın odak noktasında değildir. Bizler bundan dolayı ilgili başlıklarda sadece Dicle Nehri özelinde kapsamımız dahilindeki tarihlere isabet eden yatak değişimini kaydedeceğiz. Araştırdığımız tarihlerin dışında kalan nehir yatak değişimleri ise bu başlıklarda konu edinilmeyecektir.

Dicle ve Fırat Nehirlerinden kadim dönemden Abbâsîlere kadar pek çok kanal açılmıştır. Çalışmamızın başında bu kanalların tamamını ele almayı düşünsek de nehir ve kanalların çokluğunun bu çalışmanın kapsamını aşacağı gerçeği bizi, hem bölge hem de çalışmamızın odak noktası olan taşımacılık açısından önemli olan belli başlı kanalları ele almaya yönlendirmiştir. Zira çalışmamızın da Dicle ve Fırat nehirlerinden ayrılan

kanallar hakkında temel bir tablo çizilmediği takdirde eksiklik arz edeceği de aşikardır. Bundan dolayı Dicle ve Fırat nehirlerinin yatağı bahsinden sonra nehirlerin kollarından bahsinde önemli olduğuna kanaat getirdiğimiz kanallar ele alınacaktır.

A. Dicle Nehri

Mes'ûdî, üç yüz küsur veya dört yüz fersah²⁴ uzunluğunda olduğunu ifade ettiği Dicle Nehri'nin, Ermeniyye beldelerinden Ahlat'ta bulunan su gözelerinden beslendiğini kaydetmektedir. Erzen ve Mayyâfarîkîn'den çıkan Serîr ve Sâtîdmâ Nehirleri ile birlikte Dûşâ Nehri ve Ermeniyye beldelerinden çıkan Habur Nehri de Dicle'ye akmaktadır. Bu nehir Bakardî ve Bâzebdâ beldelerinden olan Kabr-ı Sâbûr ve Bâsûrîn arasındaki Musul beldelerinden olan Bâhemdâ mevkisinde Dicle'ye dökülmektedir. Bu nehir Fırat'a dökülen Habur Nehri değildir. Musul'dan ayrıldıktan sonra Ermeniyye beldelerinden gelen Büyük Zap Nehri ve Küçük Zap Nehri ona dökülür. Bu nehre mecrası boyunca dökülen birçok nehir dökülmektedir. Fırat'tan ayrılan pek çok kanal da buna dahildir.²⁵ Nehrin doğduğu mevkinin her ne kadar Elazığ'ın Sivrice ilçesi olduğu bilinse de Mes'ûdî'nin Ahlat'a işaret ettiğini de ifade etmeliyiz.

Dicle, Irak'ın kuzeyinde dağlık bölgelerden akan suların birleşmesiyle Elazığ'ın Sivrice ilçesinden doğar. Buradan Diyarbakır, Cizre, Beled, Musul, Hadîse, Süzkâniyye,²⁶ Tikrît²⁷, Sâmerrâ,²⁸ Kâdisiye, Ecme,²⁹ Uls köyü,³⁰ Hatîra köyü, Ukberâ,³¹ Evânâ,³²

²⁴ Bir fersah İran'da 6,23 km'e denk gelirken Arap fersahı ise 5,985 km'e karşılık gelmektedir. Ayrıntılı bilgi için bk. Yusuf Halaçoğlu, "Fersah", *DİA* (İstanbul: TDV Yay., 1995), XII/412.

²⁵ Bk. Ebû'l-Hasan Ali b. Hüseyin b. Ali el-Mes'ûdî, *et-Tenbîh ve'l-İşrâf*, çev. Mithat Eser, (Ankara: Ankara Okulu Yay., 2020), 75-77. Ebû'l-Hasan Ali b. el-Hüseyin b. Ali el-Mes'ûdî, *Mürûcu'z-Zeheb ve Meâdinü'l-Cevher* (Beyrut: Mektebetü'l-Asriyye, 2005), I/82-83.

²⁶ Bağdat'tan otuz bir fersah kadar uzakta olup Bağdat'tan Rakka'ya giden yol üzerinde bulunmaktadır. Ebû'l-Kâsım Ubeydullah b. Abdullah İbn Hurdâzbihi, *el-Mesâlik ve'l-Memâlik* (Beyrut: Dâru Sâdır, 1889), 93.

²⁷ Dicle'nin batı boyunda bulunan Tikrit'in Bağdat'la arasında otuz fersah vardır. Ebû Abdillâh Şihâbüddîn Yâ'kût b. Abdillâh el-Hamevî, *Mu'cemü'l-Büldân* (Beyrut: Dâr Sâdır, 1995), II/38.

²⁸ Sâmerrâ, Dicle'nin doğu yakasında kurulmuş olup Bağdat ve Tikrit arasında bulunmaktadır. Bk. Hamevî, *el-Büldân*, III/173.

²⁹ Bâbil şehri dolaylarından bulunan yerleşim yeri. Bk. Hamevî, *el-Büldân*, I/103.

³⁰ Ukberâ ve Sâmerrâ arasında bir köy olup Dicle'nin doğu yakasındadır. Hamevî, *el-Büldân*, IV/145.

³¹ Düceyl nahiyelerinden olup Sarifin ve Evânâ mevkilerine yakındır. Bağdat ile arasında on fersah vardır. Bk. Hamevî, *el-Büldân*, IV/142.

³² Düceyl nahiyelerinden olup Bağdat'la arasında on fersah vardır. Bk. Hamevî, *el-Büldân*, I/274.

Bezûgi,³³ Bürdân,³⁴ Müzrife,³⁵ Katrabbül,³⁶ Şemmâsiyye,³⁷ Bağdat, Külvâzâ,³⁸ Medâin,³⁹ Sîb,⁴⁰ Deyru Kunna,⁴¹ Hemaniyye, Deyrû Akûl,⁴² Sâfiyye,⁴³ Cercerâyâ,⁴⁴ Nu‘mâniyye,⁴⁵ Cebbul, Nehri Sâbis,⁴⁶ Femü’s-Silh,⁴⁷ Vâsıt,⁴⁸ Rûsâfe, Nehrebân, Fâruk, Hevânî,⁴⁹ Katr⁵⁰ ve Batîha/Betâih⁵¹ güzergâhını takip ederek bataklığa akar.⁵²

-
- ³³ Müzrife yakınlarında Bağdat köylerindendir. Bağdat ile arasında iki fersah vardır. Bk. Hamevî, *el-Büldân*, I/411.
- ³⁴ Bağdat’ın köylerinden olup yedi fersah uzaklıktadır. Düceyl nahiyelerindendir. Bk. Hamevî, *el-Büldân*, I/375.
- ³⁵ Bağdat’ın yukarı kısımlarında merkeze yedi fersah uzaklıkta Dicle üzerinde kurulmuş büyük bir köydür. Düceyl nahiyelerindendir. Bk. Hamevî, *el-Büldân*, I/121.
- ³⁶ Bağdat ve Ukberâ arasında bir köydür. Bk. Hamevî, *el-Büldân*, IV/371.
- ³⁷ Bağdat’ın en yukarısında bulunan Dâr-ı Rûm’a yakındır. Şemmâsiyye Kapısı’na nispetle bu isimle anılır. Bk. Hamevî, *el-Büldân*, III/361.
- ³⁸ Bağdat’ın doğu yakasında olup Bûk Nehri’nin batı tarafındadır. Bk. Hamevî, *el-Büldân*, IV/477.
- ³⁹ Bağdat’ın 5 fersah (otuz km) kadar güneydoğusunda Dicle kıyılarında kurulmuş bir şehirdir. Şehir ve konumu hakkında ayrıntılı bilgi için bk. Casim Avcı, “Medâin”, *DİA* (İstanbul: TDV Yay., 2003).
- ⁴⁰ Kûfe sevadında bir mevkidir. Bk. Hamevî, *el-Büldân*, III/293.
- ⁴¹ Bağdat’tan on altı fersah uzaklıktadır. Bk. Hamevî, *el-Büldân*, II/528. Harita üzerindeki yeri için bk. Levent Öztürk, *İslâm Toplumunda Hristiyanlar* (İstanbul: Ensar Yay., 2012), 767.
- ⁴² Nehrin bükümünün manastırı anlamına geldiği ifade edilen Deyrû’l-‘Âkûl, Medâin’in on fersah Bağdat’ın on beş fersah güneyinde Nu‘mâniyye’nin kuzeyinde bir yerleşim yeridir. Bk. Hamevî, *el-Büldân*, II/520. Ayrıca bk. Mustafa Demirci, *Siyah Öfke: Ortaçağ İslâm Dünyasında Zenci Kölelerin İsyanı (869-883)* (Konya: Çizgi Kitabevi, 2005), 152.
- ⁴³ Nu‘mâniyye’nin yakınında Nehrevân’ın sonlarında Deyru Kunnâ’nın yakınındaydı. Bk. Hamevî, *el-Büldân*, III/398.
- ⁴⁴ Bağdat ile Vâsıt arasında doğu tarafına düşen bir beldedir. Bk. Hamevî, *el-Büldân*, II/123.
- ⁴⁵ Bağdat ile Basra arasında Dicle kıyısında mamur bir beldedir. Bk. Hamevî, *el-Büldân*, V/294.
- ⁴⁶ Vâsıt’ın yukarı kısmında bir nehirdir. Hamevî, *el-Büldân*, V/320.
- ⁴⁷ Vâsıt’ın yedi fersah yukarısında yer alan bu kasaba Dicle kıyısındadır. Bk. Hamevî, *el-Büldân*, V/276; Le Strange, *Baghdad*, 69.
- ⁴⁸ Güney Irak’ta Batîha adı verilen bataklık bölgesinin kuzeydoğu ucunda, Kûfe ile Basra arasında bulunan Vâsıt, Bağdat’a 180 km. uzaklıktadır. Bk. Mehmet Mahfuz Söylemez, “Vâsıt”, *DİA* (İstanbul: TDV Yay., 2012), XLII/541.
- ⁴⁹ Batîha mıntıklarından olan Hevanit, Vâsıt’ın güneyinde Dicle’nin doğu kıyısında Vâsıt’tan Basra’ya giden yol üzerinde Nehr-i Bîn ve es-Sîniyye’den sonra gelmektedir. Hevanit’ten sonra ise Katr mevkii gelir. Bk. Ebû Alî Ahmed b. Ömer İbn Rüste, *el-A ‘lâku ‘n-Nefise* (b.y.: y.y., 1892), I/182.
- ⁵⁰ Hevanit’ten sonra gelmektedir. Bk. İbn Rüste, *el-A ‘lâku ‘n-Nefise*, I/182.
- ⁵¹ Basra ve Vâsıt arasında geniş bir bataklık alanıdır. Bk. (Hamevî, *el-Büldân*, I/450.) Betâih’in oluşma nedeni Keykubad b. Firuz döneminde Dicle Nehri’nin büyük bir kısmının Kesker yakınında yatak değiştirmesidir. Bu dönemde setlerin ıslah çalışmaları zamanında yapılmadığından verimli topraklar sular altında kalmıştır. Nüşirevan setler inşa ettirerek toprağı kurtarma çabasında olsa da oğlu Perviz döneminde Dicle ve Fırat’taki büyük taşkınlar, suları eski yataklarına döndürmeye engel olmuştur. (Mes’ûdî, *et-Tenbih*, 2020, 76.) Bu durum Müslümanların bölgeye gelmesine kadar devam etmiştir. İranlı ve Arap unsurun sürekli çatışma halinde olması da bölgede setler inşa edilerek nehirleri kontrol etmeye yönelmeyi engelliyordu. Emevîler döneminde Haccâc’ın Velid b. Abdülmelik’e durumu ileterek bölgede setler yaptırmak istemesiyle mesafe alınsa da Abbâsîlerin, başkenti Sevâd bölgesine taşımasıyla beraber bölgedeki imar faaliyetlerinde gelişim, tarımsal alanda ise canlanma yaşanmıştır. Bk. Eliyahu Ashtor, *A Social and Economic History of The Near East in The Middle Ages* (ABD: California Press, 1976), 61; Corci Zeydan, *İslam Uygarlıkları Tarihi*, çev. Nejdî Gök (İstanbul: İletişim Yay., 2012), 412-413.
- ⁵² Mes’ûdî, *Mürûc*, I/82-83; İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü ‘Acâ’ibi ‘l-Ekâlîmi’s-Seb’a*, ts., 118-119.

Sivrice'den doğan Dicle, Bağdat'ın kuş uçuşu 250 mil kadar aşağısında Fırat suları ile Şattülarap'da birleşip Güneye doğru seyrettikten sonra İran Körfezine dökülür. Bu durum günümüz haritalarında görülen tablodur. Ancak tarih boyunca Dicle ve Fırat'ın mecralarında pek çok kez değişiklik olmuştur.⁵³ Sâsânî iktidarındaki döneme atıfla Dicle Nehri'nin büyük yatak değişiminden bahsedilmektedir. Bu yatak değişimi, Dicle'nin Mazerâyâ ötesindeki doğu mecrasından daha sonra Haccâc b. Yusuf tarafından kurulacak olan Vâsıt şehri mevkinden aşağı geçen batı mecrasına (Şattu'l-Hayye) kayarak ilk büyük yatak değişikliğini yapmıştır. Bu durum doğuda kalan eski mecraya sınır olan beldeleri çöle çevirmiştir. III./IX. yy.'a kadar da bu haliyle kalmıştır.⁵⁴ Aşağı Dicle Abbâsîler döneminde Vâsıt'tan sonra bu mecranın aşağısındaki bataklıklara akmışken aradan geçen yüzyıllar içerisinde yavaş yavaş tekrar doğu tarafındaki mecraya kaymıştır. Bu değişimin tedricen olduğu ve yeni yatağın ulaşım elverişli hale geldiğine dair aktarımların 1800'lü yıllara tekabül ettiği ifade edilir.⁵⁵

IV./X. yüzyılda Bağdat'ın doğu tarafındaki Rakkatü's-Şemmâsiyye olarak bilinen mevki, Dicle'nin yatağında değişiklik meydana gelmesi sebebiyle kuraklaşmıştır. Zira Dicle Nehri ana mecrası, batı yakasında bulunan Katrabbül ve Medinetü's-Selâm arasındaki bölgeye sapmıştır. Mecranın değişiminden sonra nehrin eski yatağındaki çevresi verimliliğini kaybederken yeni mecranın çevresi canlanmıştır.⁵⁶

B. Fırat Nehri

Ağrı'nın Diyadin ilçesinden doğan Murat Nehri ile Erzurum'un Dumludağından doğan Karasu Nehri, Fırat Nehri'nin başlangıcını sağlayan ana kaynaklardır. Mes'ûdî, güzergâhından bahsederken Fırat'ın uzunluğunun 500 veya 600 fersah olduğunu kaydetmiştir.⁵⁷ Nehrin baştan sonra uzunluğu ihtilaf konusudur. Ancak bazı

⁵³ Guy Le Strange, *Doğu Hilâfeti'nin Memleketleri*, çev. Cengiz Tomar - Adnan Eskikurt (İstanbul: Yeditepe Yay., 2015), 54.

⁵⁴ Le Strange, *Doğu Hilâfeti*, 57.

⁵⁵ Le Strange, *Doğu Hilâfeti*, 58, 71.

⁵⁶ Ebî'l-Hasan Ali b. el-Hüseyn b. Ali el-Mes'ûdî, *Mürûcu'z-Zeheb ve Meâdinü'l-Cevher* (Beyrut: Mektebetü'l-Asriyye, 2005), I/81-82; Gâmis Hudayr Hasan Dûrî, *el-Kevârisü't-Tabîyye ve Êsêruhâ fî'l-Îrâk Hattâ Nihâyeti't-Devleti'l-Abbâsiyye* (Bağdad: Câmiatü Bağdad, Doktora Tezi, 1996), 176; Abdülhamit Dündar, *4/10. Yüzyılda Bağdat (Topografya, Toplumsal Yapı, Gündelik Hayat)* (Bilecik: Şeyh Edebalı Üniversitesi, Doktora Tezi, 2019), 112-123.

⁵⁷ Bk. Mes'ûdî, *et-Tenbîh*, 2020, 74.

araştırmacılar 623 fersah dolaylarında olduğu ifade edilmektedir.⁵⁸ Fırat Nehri Anadolu topraklarında da pek çok su yolu ile beslenmektedir. Mes'ûdî, nehrin başlangıcının Ermeniyye sınırlarında bulunan Kâlîkalâ (Erzurum)⁵⁹ olduğunu ifade etmektedir.⁶⁰ Mes'ûdî'nin nehrin başlangıcını kendi dönemi itibariyle en büyük şehirlerden birine nispet etmiş olmalıdır. Bu tutum kendi dönemi itibariyle nehrin çıkış noktasını açıklamak adına anlaşılır olsa da bugün itibariyle doğru olmadığını ifade etmeliyiz. Zira Murat ve Karasu nehirleri Elazığ'da birleştikten sonra nehir, Malatya, Hinzit, Sümeysat,⁶¹ Cısr-i Münbic,⁶² Bâlis,⁶³ Rakka, Râfika şehirlerinden ilerler.⁶⁴ Akabinde Mübârek, Karkisya,⁶⁵ Femü Nehrû Said'i geçerek Irak sınırlarındaki Rahbe,⁶⁶ Dâliye,⁶⁷ Hît,⁶⁸ Enbâr,⁶⁹ Kûfe⁷⁰ şehirlerine uğradıktan sonra Batîha'ya akar ve Şattûlarap'da Dicle ile birleşip Basra Körfezi'ne dökülür.⁷¹

Dicle'ye göre yüksek olan Fırat'tan Dicle'ye doğru birkaç çapraz kanal açılarak nehirlerin arasında kalan topraklar da sulanmıştır.⁷² Ancak bu nehirler sadece nehirler

⁵⁸ Hüseyin Ali el-Mısrî, *Ticâretü'l-İrâk fi'l-Asri'l-Abbâsî* (Mısır: Camiatü'l-İskenderiyye, Yüksek Lisans Tezi, 1982), 170-171.

⁵⁹ Müslüman coğrafyacılar Erzurum için Kâlîkalâ'nın dışında 'Erzen-i Rûm/Erzenu'r-Rûm ismini de kullanmaktadır. Bk. M. Hanefi Palabıyık, "Klasik İslam Coğrafyacılarına Göre 'Erzurum'", *Güzel Sanatlar Enstitüsü Dergisi* 18 (2007), 127.

⁶⁰ Mes'ûdî, *Mürûc*, I/81-82.

⁶¹ Fırat'ın batı yakasında Bilâdü'r-Rûm tarafında bir şehirdir. Bk. Hamevî, *el-Büldân*, III/258. Buraya Samsat da denmektedir. Nehir seviyesinden yüksekte kurulu olan bir yerleşim yeridir. Roma döneminde Samosata olarak bilinmektedir. Bk. Le Strange, *Doğu Hilâfeti*, 151.

⁶² Fırat'a nazır konumda olan Kal'atü'n-Necm'in kıyısında bir köprü vardır. Bu köprüye Cısr-i Menbic denir. Bk. Hamevî, *el-Büldân*, IV/391.

⁶³ Batı Fırat'ın kıyısında Rakka ve Haleb arasında bulunan Şam'da bir beldedir. Bk. Hamevî, *el-Büldân*, I/238.

⁶⁴ Muhammed b. Muhammed el-İdrîsî, *Kadim Dünya Coğrafyası*, çev. Ramazan Şeşen (İstanbul: Yeditepe Yay., 2021), 105.

⁶⁵ Rahbe'ye yakın bir mevkidedir. Burada Habur Nehri, Fırat'a dökülür. Habur ile Fırat arasında bir üçgendir. Bk. Hamevî, *el-Büldân*, IV/328.

⁶⁶ Karkisya'nın aşağısında Fırat Nehri kıyısında Bağdat ile Rakka arasındadır. Bk. Hamevî, *el-Büldân*, III/34.

⁶⁷ Fırat'ın batı yakasında Ane ve Rahbe arasında bir şehirdir. Bk. Hamevî, *el-Büldân*, II/433.

⁶⁸ Enbâr'ın üzerinde Fırat kıyısında Bağdat nahiyelerinden olan bir beldedir. Bk. Hamevî, *el-Büldân*, V/421.

⁶⁹ Bağdat'ın batısında Fırat Nehri kıyısında olan bir şehirdir. Bağdat'la arasında on fersah vardır. Bk. Hamevî, *el-Büldân*, I/257.

⁷⁰ Bâbil harabelerinin güneyinde olan Kûfe, Fırat'ın batı kenarında kurulmuştur. Necef ile Kerbelâ arasında bir mevkide olup Hîre'nin 5 km. kuzeyindedir. Bağdat'tan uzaklığı ise 170 kilometredir. Bk. Hamevî, *el-Büldân*, IV/490-492. Ayrıca bk. Casim Avcı, "Kûfe", *DİA* (İstanbul: TDV Yay., 2002).

⁷¹ Mes'ûdî, *Mürûc*, I/81-82; İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü 'Acâ'ib*, 119. Ayrıca bk. Metin Tuncel, "Fırat", *DİA* (İstanbul: TDV Yay., 1996).

⁷² Le Strange, *Doğu Hilâfeti*, 27.

arası arazi sulamak için değil aynı zamanda etkin bir biçimde Dicle-Fırat arası taşımacılık bağlantısını da sağlamıştır.

C. Dicle ve Fırat Nehirlerinin Kolları

Dicle ve Fırat nehirlerinin kollarını ele almadan önce bazı hususlara dikkat çekmekte fayda vardır. Bunlardan ilki, nehir yollarının ayrılış ve nihayete eriş noktası itibarıyla hangi bölgeye ait olduğuna dair net bir kanaatin belirtilememesidir. Diğerleri ise nehir yollarının yapay mı yoksa doğal mı olduğu hususudur. Bu noktada su yollarının ekseriyeti yapay olmakla beraber doğal olanlar da vardır. Ancak bazı su yolları hakkında yapay veya doğal mı olduklarına dair kanaat ifade edebileceğimiz malzemeye ulaşamadığımızı da söylemeliyiz.

Nehirlerle ilgili yukardaki atıf ve değerlendirmelerin dışında okuyucunun zihninde bir şablon oluşması adına su yollarına dair genel bir harita aktarmakta fayda vardır. Bu noktada Fırat ile Dicle'yi birbirine bağlayan dört büyük nehrin olduğunu ve bu nehirlerden birinin Bağdat'ta bulunduğunu ifade edebiliriz. Diğerleri ise Bağdat'ta bağlantıyı sağlayan nehrin güneyinde kalmaktadır. Bunun dışında Bağdat'ın batı yakasını sulayan ve birçok su yoluna kaynaklık eden iki büyük ana nehir (Düceyl Nehri ve İsa Nehri) ile birlikte doğu yakasını sulayan büyük bir nehir (Nehrevân Nehri) ve ondan ayrılan kollar vardır.

Dicle ile Fırat arasında akan dört büyük nehrin dışında Vâsıt'ın yukarısında Dicle-Fırat bağlantısını sağlayan bir nehir (Nil Nehri) daha vardır. Vâsıt'tan sonra ise Dicle'den ayrılan birçok nehir ile karşılaşmaktayız. Bazılarının taşımacılığa uygun olduğunu gördüğümüz bu nehirler, farklı bölgelerde veya su yollarına dahil olarak nihayete ermektedirler.

Vâsıt'tan sonra Basra bölgesine gelindiğinde ise nehir yolları konusunda oldukça karmaşık bir tablo ile karşılaşmaktayız. Bu durum İbn Havkal'ın, Emevîler dönemine Basra valilerinden olan Bilâl b. Ebû Bürde'nin döneminde çoğunda zevrakların seyredebildiği yüz yirmi binden fazla kanal ve ark olduğu ve hatta ok atımlık mesafede üzerinde sümeyriyyelerin taşımacılık yaptığı çok sayıda küçük kanalların bulunduğu

şeklindeki kaydından da⁷³ anlaşılmaktadır. Ayrıca Batîha'da nehir güzergâhlarının tarif edildiği tabelaların varlığına işaret eden rivayetler de⁷⁴ bahsi geçen hususu göstermektedir. İlgili bağlamda ele alınan nehir yollarının tasnifinde ise İbn Serabiyyûn'un takip ettiği usul üzere Dicle'tü'l-Avrâ'nın doğusu ve batısı şeklinde ayırma vurgu yapılmıştır. Bu ayırım üzerinden tarif edemediğimiz nehirler ise elde edilen malumatların imkân verdiği kadarıyla diğer nehirlerle ilişkisi çerçevesinde aktarılmıştır.

Bağdat Nehirleri

Bağdat nehirleri şehrin doğu ve batı yakasında Dicle ve Fırat'tan ayrılan büyük nehirler ve bu nehirlerden suyu alan kollardan oluşmaktadır. Bu başlıkta da ilgili durumun detaylandırılması planlanmaktadır.

Düceyl Nehri (نهر دجيل): Bağdat'ın batı yakasındaki nehirlerin iki ana kaynağı vardır. Bunlardan biri Düceyl Nehri diğeri ise İsa Nehri'dir. Bu nehir Dicle'den ayrılarak Bağdat'ın batı yakasını suladıktan sonra Fırat'a dökülür. Düceyl Nehri'nden Batâtiya Nehri ve ondan ayrılan kollar vardır.⁷⁵ Bu nehirlerin bölgedeki arazileri sulaması açısından ehemmiyeti olduğu ifade edilse de taşımacılık faaliyetlerinde yoğun bir şekilde kullanılmadığını söyleyebiliriz. Irak'da Düceyl adında birden fazla nehir olduğu da anlaşılmaktadır. Bu durum ilerleyen kısımlarda ele alınacaktır.

İsa Nehri (نهر عيسى): Sâsânîler döneminde Rüfeyl adıyla anılmaktadır.⁷⁶ Sulama imkânlarının yanı sıra Dicle-Fırat arasındaki taşımacılık bağlantısını sağlaması açısından da önemli olan İsa Nehri'nin kimin tarafından kazıldığı noktasında ihtilaflar vardır. Bu noktada Hz. Süleyman'ın, Nebâtî hükümdarlarından Akfurşâh'ın, Fars hükümdarlarından birinin ya da İsa b. Ali'nin kazıdığı şeklinde çeşitli görüşler vardır. Daha önce kazılmış olup da Abbâsîler döneminde açtırıldığı da ifade edilmektedir.⁷⁷ Fırat'tan ayrılan en meşhur kanaldır. Enbâr'daki Kantaratü Dimemmâ'da Fırat Nehri'nden ayrılır. Aktığı bölgeleri kendisi ve kendisinden ayrılan kanallarla sulayan İsa Nehri, Güney cihetinden Kuzey Doğu istikametine doğru akarak Kerh Mahallesinde bir kavis çizer. Daha sonra

⁷³ Ebü'l-Kâsım Muhammed İbn Havkal, *Sûretü'l-'Arz* (Beyrut: Dâru Sâdır, ts.), I/235-236.

⁷⁴ Bk. İbn Havkal, *Sûretü'l-'Arz*, I/233.

⁷⁵ Bk. İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü 'Acâ'ib*, 134; Hamevî, *el-Büldân*, V/318. Ayrıca bk. Streck, *Hutatü Bağdâd*, 95-97; Le Strange, *Baghdad*, 47-56; Dündar, 4/10. *Yüzyılda Bağdat*, 168.

⁷⁶ Fehmî Sa'd, *el-Âmme fi'l-Bağdâd fi'l-Karneyni's-Sâlis ve'r-Râbi' li'l-Hicrî* (Beyrut: Dâru'l-Müntehabî'l-Arabî, 1993), 19.

⁷⁷ Bk. Streck, *Hutatü Bağdâd*, 88-91; Dündar, 4/10. *Yüzyılda Bağdat*, 164.

aşağı liman olarak ifade edilen yerde (Fürda) Dicle'ye dökülürdü. İsa Nehri, Yâsirîyye'den sonra Bâduraya'nın ortasından geçerek Kantaratü Rûmiyye'nin bulunduğu mevkiye gelir. Doğu istikametinde Dicle'ye doğru akarken Kantaratu Zeyyâtîn'den geçer. Daha sonra Kantaratü Üşnân'dan, Kantaratü's-Şevk sonrasında Kantaratü Rümân, Kantaratü'l-Mağiz, Kantaratü Büstân, Kantaratü Ma'bedi, Kantaratü Beni Zürayk güzergâhını takip ederdi. Nihayetinde ise Dicle'nin batı kıyısındaki İsa b. Mûsâ Sarayı'nın altında Dicle'ye dökülürdü.⁷⁸ İsa Nehri'nin Dicle'ye döküldüğü kısım İsa b. Mûsâ sarayı üzerinden değil de aşağı limandan hareketle de tarif etmektedir.⁷⁹

İsa Nehri'nden ayrılan kanallar da bölgedeki taşımacılık faaliyetleri açısından ehemmiyet arz etmekteydi. Muhavvel Köyünün yukarısında İsa Nehri'nden ayrılan **Büyük Sarât Nehri** bunlardan biridir. İbn Serâbiyyûn bu nehri ve kollarını Bağdat'ın batı yakası nehirleri arasında ele almaktadır.⁸⁰ Bu kanal kendisinden ayrılan pek çok kanal ile Bâduraya çiftliklerini suladıktan sonra sırasıyla Kantaratü Abbâs, Kantaratü Sîniyyât (Çinliler Kantarası), Kantaratü'z-Zebed (Kayma Kantarası), Kantaratü Raha'l-Batrîk, Kantaratü'l Atîka, Kantaratü'l-Cedîde'den geçerek Huld Sarayı'nın aşağısında Dicle'ye ulaşırdı.⁸¹ **Tâhir Hendeği** de Büyük Sarât Nehri'nden ayrılmaktadır. Başlangıcı Sarât Nehri'nin ağzından bir fersah aşağıda olup akış mecrasını sulamaktadır. İshak b. İbrahim köşkünün üst kısmında Dicle'ye dökülmektedir.⁸² Tâhir Hendeği'nden ise Küçük Sarât Nehri ayrılmaktadır. Bu nehir Bâduraya'yı suladıktan sonra Patrik Değirmeni olarak bilinen mevkinin aşağısında Büyük Sarât ile birleşmektedir.⁸³

Kerhâyâ Nehri (نهر كرخيا): İsa Nehri'nden ayrılan taşımacılık açısından da önemli kanallardan bir diğeridir. Kerh Mahallesini sulayan ve geçtiği bölgedeki çarşıların ismini aldığı birçok kolu vardır.⁸⁴

⁷⁸ İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü 'Acâ'ib*, 123. İsa Nehri'nin mecrası hakkındaki tartışma için ayrıca bk. Peter Verkinderen, *Waterways of Iraq and Iran in The Early Islamic Period* (London: I.B. Tauris, 2015), 30.

⁷⁹ Ahmed b. İshâk el-Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân* (Beyrut: Dâru'l-Kütübi'l-İlmiyye, 1422), 44. Ayrıca bk. Le Strange, *Baghdad*, 50.

⁸⁰ Bağdat'ın batı yakası nehirleri için bk. İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü 'Acâ'ib*, 131-134. Ayrıca bk. Le Strange, *Baghdad*, 47-56.

⁸¹ Bk. İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü 'Acâ'ib*, 131. Ayrıca bk. Streck, *Hitatü Bağdâd*, 91.

⁸² İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü 'Acâ'ib*, 131. Ayrıca bk. Streck, *Hitatü Bağdâd*, 92; Le Strange, *Baghdad*, 51-52; Kadir Kan, *Abbâsîlerin Birinci Asrında Bağdat (145-232/762-847)* (Bursa: Uludağ Üniversitesi, Doktora Tezi, 2010), 90; Dünder, *4/10. Yüzyılda Bağdat*, 115.

⁸³ Bk. İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü 'Acâ'ib*, 132; Streck, *Hitatü Bağdâd*, 92; Dünder, *4/10. Yüzyılda Bağdat*, 166.

⁸⁴ Kerhâyâ Nehri'nden ayrılan kanallar hakkında ayrıntılı bilgi için bk. İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü 'Acâ'ib*,

Sarsar Nehri (نهر صرصر): Fırat kollarından biri olan ve Bağdat ile Kûfe arasındaki sevâdi sulayan bu kanal taşımacılık için de uygundur. Bu nehir üzerinde Sarsar şehri yer almaktadır. Kendisinden iki fersah uzakta olan Melik Nehri'ne doğru akar ve bu nehirle birleşirdi.⁸⁵ İbn Serâbiyyûn Sarsar Nehri'nin Kantaratü Dimemmâ'nın üç fersah aşağısında Fırat'tan ayrılıp Bağdat ile Medâin arasında Medâin'in dört fersah yukarısında Dicle'ye döküldüğünü kaydetmektedir.⁸⁶

Melik Nehri (نهر الملك): Kral'ın Nehri anlamına gelen bu nehrin Hz. Süleyman, Büyük İskender,⁸⁷ Nebâtîlerin son hükümdar Akfurşâh b. Bilaş ya da bir diğer Sâsânî hükümdarı olan Şabûr⁸⁸ tarafından açıldığı şeklinde farklı görüşler nakledilmektedir. Bunun yanı sıra ilk olarak MÖ 546 yılında Neo-Bâbil Kralı Nobonidus'un saltanatının onuncu yılında Nehri Sarri (Kral Nehri) olarak anıldığı da ifade edilir. MS 14. yy.'a kadar aktif olarak kullanılmıştır.⁸⁹

Melik Nehri, Sarsar Nehri'nden büyük olup Fırat Nehri'nden ayrılan taşımacılığa uygun bir nehirdir. Ayrıca Bağdat ile Kûfe arasında Fırat mecrasına yakın bir mevkide kurulmuş olan Melik Kanalı şehri olarak bilinen büyük bir şehir de vardır.⁹⁰ İbn Serâbiyyûn, Nehri Sarsar'ın girişinden beş fersah aşağıda Fırat'tan ayrıldığını ve Medâin'in üç fersah aşağısında Dicle'ye döküldüğünü ifade etmektedir.⁹¹

Kûsâ Nehri (نهر كوثي): Bu nehrin Fırat'tan Dicle'ye kazılan ilk kanal olduğu ifade edilmektedir.⁹² Melik Nehri'nin üç fersah aşağısında Fırat'tan ayrılıp Medâin'in on fersah aşağısında Dicle'ye dökülmektedir.⁹³

132-133; Streck, *Hıtatü Bağdâd*, 92-95; Dündar, *4/10. Yüzyılda Bağdat*, 166-168; Le Strange, *Baghdad*, 52-54.

⁸⁵ İbn Havkal, *Sûretü'l-'Arz*, I/243.

⁸⁶ İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü 'Acâ'ib*, 124. Nehrin mecrasına dair tartışma için bk. Verkinderen, *Waterways of Iraq and Iran*, 30-31.

⁸⁷ Le Strange, *Doğu Hilâfeti*, 104.

⁸⁸ Ebû Abdullah Ahmed b. Muhammed İbnü'l-Fakîh, *Kitâbü'l-Büldân* (Beyrut: Alemü'l-Kütüb, 1996), I/276.

⁸⁹ Verkinderen, *Waterways of Iraq and Iran*, 31.

⁹⁰ Fırat'ın en büyük kolu olmakla beraber taşımacılıkta kullanımına rastlamadık. Suyu oldukça bol olan bu nehir Kûfe'nin bütün topraklarını suladıktan sonra Betâihu'l-Kûfe'ye akmaktadır. İbn Havkal, *Sûretü'l-'Arz*, I/243. Ayrıca bk. Taner Yıldırım, *Abbasîler Dönemi Basra Körfezi'nde Uluslararası Taşımacılık ve Ticâret* (Elazığ: Fırat Üniversitesi, Doktora Tezi, 2012), 171.

⁹¹ İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü 'Acâ'ib*, 124. Ayrıca bk. Verkinderen, *Waterways of Iraq and Iran*, 31.

⁹² Kanalin mecrasına dair ayrıca bk. Verkinderen, *Waterways of Iraq and Iran*, 31-32.

⁹³ İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü 'Acâ'ib*, 124.

Nehrevân Nehri (نهر نهروان): Bağdat'ın doğu yakası nehirlerinin ana kaynağıdır. Bu kanal Bağdat'ın kuzeyinde Dicle'den ayrıldığı için şehrin doğu yakası nehirleri arasında kaydedilmese de şehrin doğu yakasını sulayan nehirlerle kaynaklık etmektedir. Bundan dolayı ilgili başlıkta ele alınmıştır.

Üç kilometre uzunluğunda ve elli metre genişliğinde olan bu kanalın inşası Sâsânîler dönemine dayanmaktadır.⁹⁴ Nehrevân Nehri, Bağdat'ın iki yüz mil yukarısında Dûr olarak ifade edilen bir mevkinin az aşağısında Dicle'den ayrılmaktadır. Bu kanal Bağdat'ın doğu kısmının ana su kaynağı konumundadır. Nehir, Sâmerîrâ'nın kuzeyinden Bağdat'ın yaklaşık yüz mil güneyine kadar Dicle'nin doğu kıyısındaki bölgeleri sulardı.⁹⁵ Bu nehirden iki kanal ayrılmaktadır: Bunlardan biri Bağdat'ın kuzeyinde Dicle ile birleşen **Hâlis Nehri (نهر خالص)**, diğeri ise güneyinde Dicle ile birleşen **Bîn Nehri (نهر بين)**. Hâlis Nehri'nden, Şemmâsiyye Kapısı yakınlarında **Fadl Nehri (نهر الفضل)** ayrılır. Fadl Nehri'nden ise Şemmâsiyye Kapısına girmeden **Mehdî Nehri (نهر المهدي)** ayrıldıktan sonra Rusâfe ve Şemmâsiyye'yi sulamaktadır. Suyunu Şemmâsiyye'nin biraz uzağında Fadl Nehri'nden alan **Ca'ferî Nehri (نهر الجعفري)** de vardır. Ca'ferî Nehri'nden **Sûr Nehri (نهر السور)** ayrılmaktadır. **Mûsâ Nehri (نهر موسى)** ve **Ali Nehri (نهر علي)** de Bîn Nehri'nden suyunu almaktadır. **Mu'allâ Nehri (نهر المعلى)** kaynağı ise Mûsâ Nehri'dir. Bu kanallar Bağdat'ın doğu yakasını sulamaktadır.⁹⁶

Bağdat ile Basra arasında da Dicle ve Fırat nehirlerinden birçok kanal ayrılmaktadır. Bu kanallardan bazıları şu şekildedir:

Sûrâ Nehri (نهر سورا): Fırat'ın en büyük kanallarından⁹⁷ olan bu nehir kendisinden ayrılan birçok kolla birlikte geçtiği bölgeleri sulamakta olup Kûfe'ye doğru akmakta⁹⁸ ve Betâih'in kuzey sınırını kat eden Kûfe sevâdındaki Bedât Kanalına sularını

⁹⁴ Ahmed Altungök, *Siyâsi, İdârî, İktisâdî, Sosyal ve Kültürel Açından Sâsânî Devleti (Ms. 226-652)* (Fırat Üniversitesi, Doktora Tezi, 2012), 247.

⁹⁵ Bk. Le Strange, *Doğu Hilâfeti*, 92; Kan, *Bağdat*, 88.

⁹⁶ Bk. Bahsi geçen nehirlerin güzergâhı konusunda ayrıntılı bilgi için bk. İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü 'Acâ'ib*, 129-131.

⁹⁷ Ebû İshâk İbrâhîm b. Muhammed el-İstahrî, *el-Mesâlik ve'l-Memâlik* (Beyrut: Dâru Sâdir, 2004), 85; İbnü'l-Fakîh, *Büldân*, I/211; İbn Havkal, *Sûretü'l-'Arz*, I/243; Hamevî, *el-Büldân*, IV/242.

⁹⁸ Bk. İstahrî, *el-Mesâlik*, 85; İbn Havkal, *Sûretü'l-'Arz*, I/243.

dökmekteydi.⁹⁹ Adını İslam öncesi dönemde önemli bir Yahudi merkezi olan Sûrâ kasabasından aldığı ifade edilir.¹⁰⁰

Nil Nehri (نهر النيل): Güney'de Fırat ile Dicle'yi birleştiren bu kanalın, adını Mısır'daki Nil Nehri'nden aldığı da ifade edilir.¹⁰¹ Haccâc b. Yusuf tarafından açılan bu nehir Nu'mâniyye'nin karşısında Hevl mevkisine varana kadar çevresini sulardı. Buradan güneye doğru sapan Nil Nehri'nin ana yatağı Sâbis Nehri kasabasının bir fersah aşağısına kadar Dicle'ye paralel bir şekilde akar ve Vâsıt'ın bir günlük mesafe yukarısında Dicle'ye dökülürdü. Burası Sûra ile Hille arasında Nu'mâniyye dolaylarında bir yerdir.¹⁰² Haccâc bu nehrin kıyısına Nil Şehri olarak bilinen bir şehir kurmuştur. Bu şehrin Vâsıt'ın kurulmasından sonra önemini kaybettiği aktarılır.¹⁰³

Dicle, Vâsıt şehrinden çıkınca **Berdûdü'l-Yahudi Nehri (نهر بردود اليهودي)**, **Mesâmî Nehri (نهر مسامي)**, **Musîb Nehri (نهر المصب)** olmak üzere üç kola ayrılmaktadır. İlk iki kol Basra Körfezi'ndeki bataklıklara akarken, Musîb Nehri, Katr'a akardı.¹⁰⁴ Bunun yanı sıra Vâsıt dolaylarında suyunu Dicle'den alan taşımacılığa uygun beş nehirden bahsedilmektedir. Bu nehirler **Sâbis Nehri (نهر سابس)**, **Ğurrâf Nehri (نهر غراف)**, **Dikle Nehri (نهر دقلة)**, **Ca'fer Nehri (نهر جعفر)**, **Mîsân Nehri (نهر ميسان)**'dir. Sonra bu nehirler Fırat'tan kendilerine katılan kanallarla birlikte Basra'ya bir günlük mesafede bulunan Metârâ adlı bir köyün yakınlarında birleşirler.¹⁰⁵

Büveyb Nehri (نهر البويب): Fırat'ın kollarından olup Kûfe nehirlerindendir. Suyunu Cevf Nehri'ne dökerek bu nehrin seviyesinin artmasını sağlamaktadır.¹⁰⁶

Müsâvir Nehri (نهر مساوير) ve Berâtık Nehri (نهر براطق): Zencilerin Vâsıt ile güneyindeki Bâzâverd mevki arasında kurdukları Sûku'l-Hamîs (Meni'a) adındaki

⁹⁹ Nehrin kanalları ve suladığı bölgeler hakkında ayrıntılı bilgi için bk. İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü 'Acâ'ib*, 124-125.

¹⁰⁰ Verkinderen, *Waterways of Iraq and Iran*, 34.

¹⁰¹ Nehrin kolları, adı, tarihi ve isimlendirilmesi hakkında ayrıca bk. Le Strange, *Doğu Hilâfeti*, 109-110.

¹⁰² Nil Nehri güzergâhı için bk. İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü 'Acâ'ib*, 125; Verkinderen, *Waterways of Iraq and Iran*, 34; Le Strange, *Doğu Hilâfeti*, 109. Nehrin güzergâhına ait çizim için bk. (EK 15)

¹⁰³ Le Strange, *Doğu Hilâfeti*, 101.

¹⁰⁴ Mes'ûdî, *Mürûc*, I/82-83.

¹⁰⁵ Hamevî, *el-Büldân*, II/441.

¹⁰⁶ Bk. Ahmed b. Yahya el-Belâzûrî, *Fütûhu'l-Büldân* (Beyrut: Mektebetü'l-Hilâl, 1988), 363. Kûfe nehirleri hakkında ayrıca bk. Seyyid Hüseyin b. es-Seyyid Ahmed el-Burâkî, *Târihu Kûfe* (Necef: Mektebetü'l-Haydariyye, 1968), 175-181.

karargâh bu iki nehir arasındadır.¹⁰⁷ Bu bilgi nehirlerin konumunu anlamamıza yardımcı olmaktadır.¹⁰⁸

Basra Nehirleri¹⁰⁹

Ebü'l-Esed Nehri (نهر أبي الأسد): Dicletü'l-Avrâ'nın batı yakasındaki Basra'nın büyük nehirlerden biridir.¹¹⁰ Mansur'un komutanlarından biri olan Ebü'l-Esed'in, İbrahim Mehdî ile girdiği çatışmada gemileri nehre sokamadığı için nehrin ağzını genişlemesinden dolayı Ebü'l-Esed Nehri denmiştir. Nehrin Dicle Nehri'nden çıkışı ise Dikle Nehri'nin yakınlarındadır. Mer'e Nehri ile arasında iki fersah vardır. Betâih'te olan bu nehir Bâzeverd'de Dicle'ye akar.¹¹¹

Deyr Nehri (نهر الديار): Mer'e Nehri'nden üç fersah uzaklıkta olan Deyr Nehri de Dicletü'l-Avrâ'nın batısında bulunmaktadır.¹¹² Muğîse Nehri üzerinden Betâih'in suyu İbn Ömer Nehri'ne yönlendirilene kadar bölgenin suyunun büyük bir kısmı buraya akmaktaydı.¹¹³ Basra ile arasında yaklaşık yirmi fersah mesafe olan Metârâ arasında bulunan bu nehir oldukça büyüktür. Nehrin ağzında Dihdâr Manastırı olması hasebiyle bu isimle anılmaktadır.¹¹⁴

Mer'e Nehri (نهر المرأة): Ebü'l-Esed Nehri ile iki, Deyr Nehri ile arasında üç fersah vardır. Basra'nın batı yakası nehirlerindendir.¹¹⁵

Büsku Şîrîn Nehri (نهر بئق شیرين): Deyr Nehri ile arasında altı fersah, Ma'kıl Nehri ile iki fersah mesafe vardır. Dicletü'l-Avrâ'nın batı yakasında bulunmaktadır.¹¹⁶ Kisra b. Hürmüz'ün karısı Şîrîn'e nispet bu adı almıştır.¹¹⁷

¹⁰⁷ Ebû Ca'fer Muhammed b. Cerîr b. Yezîd el-Âmülî et-Taberî, *Târîhu'r-Rusul ve'l-Mülûk*, thk. Muhammed Ebü'l-Fazl İbrahim (Beyrut: Dâru't-Türâs, 1967), IX/567.

¹⁰⁸ Bk. (EK 20)

¹⁰⁹ Şehirdeki bazı nehirlerin güzergâhı hakkındaki çizimler için bk. (EK 16, 17, 18, 19)

¹¹⁰ İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü 'Acâ'ib*, 135.

¹¹¹ İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü 'Acâ'ib*, 135.

¹¹² İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü 'Acâ'ib*, 135.

¹¹³ Bk. Belâzûrî, *Fütûh*, 359-360.

¹¹⁴ Hamevî, *el-Büldân*, V/320.

¹¹⁵ İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü 'Acâ'ib*, 135.

¹¹⁶ İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü 'Acâ'ib*, 135-136.

¹¹⁷ Belâzûrî, *Fütûh*, 356. Ayrıca bk. Salih Ahmed Ali, *Hutatü'l-Basra ve Menâtikuhâ* (Bağdad: Matba'atü'l-Mecme'ul-İlmî, 1986), 149.

Adî Nehri (نهر عدي): Basra Nehri'nin küçük bir körfezi gibidir. Dicletü'l-Avrâ'nın batı yakasında bulunmaktadır. Ömer b. Abdülaziz'in amili Adî b. Ertât Büsku Şîrîn Nehri'nden bir kazım yaptırarak bu nehri açtı.¹¹⁸

Ma'kıl Nehri (نهر معقل): Basra'nın en büyük nehirlerden olan Ma'kıl Nehri Dicletü'l-Avrâ'nın batı yakasındadır. Büsku Şîrîn Nehri'nin iki fersah aşağısında Dicle Nehri'nden ayrılır. Bu nehir batı tarafına doğru akarken bir yay şeklinde güneye doğru sapar ve kuzey batı tarafında Basra şehrine gelir. Buradan da Übülle Nehri ile buluşur.¹¹⁹ Muâviye zamanında Ma'kıl b. Yesâr'ın nehrin kazımında katkısı olduğu için kanala Ma'kıl Nehri denmiştir.¹²⁰

Dübeys Nehri (نهر دبیس): Ziyâd, Ma'kıl Nehri'ni güneye doğru çevirdi ve bu çevrilen kısma ise Dübeys Kanalı dendi.¹²¹

Bilâl Nehri (نهر بلال): Hişâm b. Abdülmelik döneminde Bilâl b. Ebû Bürde, Feydü'l-Basra'dan Ma'kıl Nehri'ni açtırmıştı; burası daha önce yarılmış olduğundan dolayı suları, Ziyâd'ın askerlerini olduğu yere kadar taşıyordu. Bilâl b. Ebû Bürde ise Bilâl Nehri'ni açtırdı. Kanalin iki tarafına dükkanlar yaptırdı ve pazarı buraya nakletti. Bilâl'in bütün bunları Yezîd b. Hâlid el-Kasrî için yaptırdığı ifade edilir.¹²² Bilâl Kanalı'nın, Ma'kıl Nehri'nden açıldığı ve Feydü'l-Basra ile Makî'l Nehri'ni bağladığı da ihtimal dahilinde ifade edilmektedir.¹²³

Übülle Nehri (نهر الابله): Ma'kıl Nehri ile Übülle Nehri arasında dört fersah mesafe vardır. Dicletü'l-Avrâ'nın batı yakasındadır.¹²⁴ Bu kanal Basra nehir taşımacılığı açısından en meşhur ve en önemlileri nehirdir. Übülle şehri nehrin kuzeyinde kalmaktadır. Körfez ticaretiyle Basra'yı bağlamaktadır. Bu rolüyle aslında Bağdat-Basra

¹¹⁸ Belâzûrî, *Fütûh*, 358-359.

¹¹⁹ İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü 'Acâ'ib*, 136.

¹²⁰ Hamevî, *el-Büldân*, V/324. Hişâm b. Abdülmelik döneminde Bilâl b. Ebû Bürde, Feydü'l-Basra'da, Ma'kıl Nehri'ni açtırmıştı; burası daha önce yarılmış olduğundan dolayı suları, Ziyâd'ın askerlerini olduğu yere kadar taşıyordu. Bk. Belâzûrî, *Fütûh*, 354-355; Hamevî, *el-Büldân*, V/318. Bu nakiller Bilâl Nehri'nin, Ma'kıl Nehri'nden açıldığına işaret etmektedir. Bk. Ali, *Hutatü'l-Basra*, 150-151.

¹²¹ Belâzûrî, *Fütûh*, 349.

¹²² Bk. Belâzûrî, *Fütûh*, 354-355; Hamevî, *el-Büldân*, V/318. Babası Ebû Bürde, Ebu Mûsâ el-Eş'arî'nin oğludur. Bk. İsmail Altun, *Ebû Mûsâ el-Eş'arî'nin Hayatı ve Kişiliği* (Erzurum: Atatürk Üniversitesi, Doktora Tezi, 2002), 28.

¹²³ Bk. Ali, *Hutatü'l-Basra*, 150-151.

¹²⁴ İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü 'Acâ'ib*, 136. İki nehir arasındaki mesafenin bir fersah olduğu ve İbn Serâbiyyûn'un mesafelerde hata ettiği ifade edilmektedir. Bk. Ali, *Hutatü'l-Basra*, 147.

ve Körfezi bağlantısını da sağlamaktadır.¹²⁵ Übülle Nehri'nin taşımacılık açısından önemi ve bu nehrin konu olduğu faaliyetler diğer nehirlerde olduğu üzere daha sonra detaylandırılacaktır.

Mürre Nehri (نهر مرة): Emevîlerin Irak valisi Ziyâd b. Ebû Süfyân, Übülle Nehri'nin kıyısındaki yüz cerîb toprağı Osman'a iktâ¹²⁶ olarak vermiş ve burada bir nehir açmasını istemiştir. Burada açılan nehir, açana nispetle Mürre adını almıştır.¹²⁷

Yahûdî Nehri (نهر اليهودي): Übülle Nehri ile arasında dört fersah mesafe vardır. Dicletü'l-Avrâ'nın batı yakasındaki nehirlerdendir.¹²⁸ **Nafiz Nehri (نهر نافذ)** vesilesiyle Übülle Nehri ile bağlantısını sağlıyordu.¹²⁹

Feydü'l-Basra (فيض البصرة): Übülle Nehri'nin temizlenmesinin ardından Ziyâd b. Ebîh, Feydü'l-Basra'yı açtırdı.¹³⁰ Bu kanal Abadan yakınlarında Şattülarap'a dökülmektedir. Konumunun Yahudi Nehri ve Emîr Nehri'ne yakın olduğu ifade edilir.¹³¹

Ebü'l-Hasîb Nehri (نهر ابي الخصيب): Dicletü'l-Avrâ'nın batı tarafında olup bu yakanın büyük nehirlerinden Yahudi Nehri ile arasında bir fersah mesafe vardır.¹³² Muhtâre şehri bu nehrin kıyısına kurulmuştur. Etrafında ise Mengî Nehri, İbn Sem'an Nehri, Cüvâ Kûr Nehri, Ğarbî Nehri ve Abdullah Nehri vardır.¹³³ Bu nehirler daha sonra bölgedeki nehir çatışmalarındaki takip edilecek stratejilerdeki ehemmiyetine binaen detaylandırılacaktır.

¹²⁵ Bk. İbn Havkal, *Sûretü'l-'Arz*, II/236. Ayrıca bk. Taner Yıldırım - Ahmed Altungök, "Erken Ortacağlarda Übülle Liman Kentinin İran Körfezi Açısından Önemi", *Turkish Studies* 9/4 (2014), 1187; Salih Ahmed Ali, *Tanzîmâtü'l-İctimâiyye ve'l-İktisâdiyye fî'l-Basra fî'l-Karni'l-Evvelî'l-Hicri* (Bağdad: Matba'atü Bağdad, 1953), 232.

¹²⁶ Kamu otoritesinin, tasarrufundaki arazi ve taşınmaz malların mülkiyet, işletme veya faydalanma hakkını kişilere tahsis etmesidir. Ayrıntılı bilgi için bk. Mustafa Demirci, "İktâ", *DİA* (İstanbul: TDV Yay., 2000); Mustafa Demirci, *İslamın İlk Üç Asrında Toprak Sistemi* (İstanbul: Kitabevi, 2003), 223-267; Ann K. S. Lambton, "İktâ Üzerine Düşünceler", çev. Halil İbrahim Hançabav, *Uludağ Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi* 26/2 (2016), 165-184; Abdülvahid Yakub Sipahioğlu, *Abbâsîlerde İktidar, İktisat ve Coğrafya (132-282/751-908): İbn Haldûn'un Yaklaşımı Bağlamında Bir İnceleme* (Erzurum: Atatürk Üniversitesi, Doktora Tezi, 2023), 58.

¹²⁷ Belâzûrî, *Fütûh*, 351; Hamevî, *el-Büldân*, V/323.

¹²⁸ İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü 'Acâ'ib*, 136.

¹²⁹ Taberî, *Târîh*, IX/609. Ayrıca bk. Verkinderen, *Waterways of Iraq and Iran*, 91.

¹³⁰ Belâzûrî, *Fütûh*, 348.

¹³¹ Ali, *Hutatü'l-Basra*, 162. Feydu'l-Basra'nın mecrası ve bu nehre akan nehirlerle ilgili ayrıca bk. Verkinderen, *Waterways of Iraq and Iran*, 86-87.

¹³² İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü 'Acâ'ib*, 136.

¹³³ Zenc İsyanı bahsinin Taberî üzerinden takibinde bu nehirlerin konumu ve önemi anlaşılmaktadır. Nehirlerle ilgili ayrıca bk. Ali, *Hutatü'l-Basra*, 177-184.

Emîr Nehri (نهر الأمير): Ebü'l-Hasîb Nehri ile arasında bir fersah vardır.¹³⁴ Halife Mansur tarafından kazdırıldığından dolayı ilk önce Emîrü'l-Müminîn Nehri dense de daha sonra Emîr Nehri denmiştir.¹³⁵ Dicletü'l-Avrâ'nın batı yakasında bulunmaktadır.¹³⁶ Şattûlarap ile Basra'yı birbirine bağlamak için yapılmış büyük bir kanal olduğu da ifade edilir.¹³⁷

Kındel Nehri (نهر القندل): Kındel Nehri ile Emîr Nehri arasında iki fersah mesafe vardır. Bu nehirler batı yakasındadır.¹³⁸

Münzir Nehri (نهر المنذر): Belâzûrî, Kındel'i Dicle haliçlerinden kaydederken Münzir b. Zübeyr b. Avvâm'ın burada iktâsı olduğunu ve burada ayrıca Kisra zamanında Hîre'nin sahibi olan Nu'mân b. Münzir Kanalı'nın olduğunu ifade etmektedir.¹³⁹

İbn Serâbiyyûn batı yakası nehirlerinden bahsederken aşağı yukarı dört fersah uzunluklarında olduklarını kaydetmektedir.¹⁴⁰

Mübârek Nehri (نهر المبارك): Basra'nın büyük nehirlerdendir. Dicletü'l-Avrâ'nın doğu yakasındadır. Hâlid b. Abdullah el-Kasrî tarafından Hişâm b. Abdülmelik için kazılmıştır.¹⁴¹ Med zamanı Dicle suları bu nehre uzanmaktadır. Hatta suları hakkında "Halit, Halife'ye suları diğer kanalları sulayan bir ırmak bağışladı." ifadesi kullanılmaktadır.¹⁴² Nehrin uzunluğu altı fersah olup sonunda bir set yapılmıştır. Kendisinden çok fazla kanal ayrılmaktadır. Basra'nın büyük nehirlerinden biri olan Ebü'l-Esed Nehri'nin yakınındadır. Burası Basra-Ahvaz yolunun geçtiği bölgede yer almaktadır.¹⁴³

Reyyân Nehri (نهر الريان): Altı fersah uzunluğunda olan Reyyân Nehri ile Mübârek Nehri arasında on üç fersah vardır. Bu nehirden de çok fazla kanal ayrılmaktadır. Bu nehir

¹³⁴ İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü 'Acâ'ib*, 136.

¹³⁵ Bk. Belâzûrî, *Fütûh*, 353; Hamevî, *el-Büldân*, V/318.

¹³⁶ İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü 'Acâ'ib*, 136.

¹³⁷ Verkinderen, *Waterways of Iraq and Iran*, 93.

¹³⁸ Verkinderen, *Waterways of Iraq and Iran*, 136. Basra halkının deniz suyunun kendilerine gelmesi ve sularının tuzlu olmasını Süleyman'a şikâyet ettiler. Bunun üzerine Süleyman, kanala bir set yaptırarak halkın suyunun tatlanmasını sağlamıştır. Bk. Belâzûrî, *Fütûh*, 360.

¹³⁹ Belâzûrî, *Fütûh*, 353.

¹⁴⁰ İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü 'Acâ'ib*, 136.

¹⁴¹ Belâzûrî, *Fütûh*, 330; Hamevî, *el-Büldân*, V/50.

¹⁴² Belâzûrî, *Fütûh*, 330.

¹⁴³ İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü 'Acâ'ib*, 136. Ayrıca bk. Demirci, *Siyah Öfke*, 185.

ile Ahvaz'a yol da vardır. Ancak bu yol kısa bir süre sonra kapanmıştır. Dicletü'l-Avrâ'nın doğu yakasındadır.¹⁴⁴

Beyân Nehri (نهر البيان): Bu nehrin İbn Serabiyyûn zamanında Ahvaz'a yol olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır. Dicletü'l-Avrâ'nın doğu yakasındadır.¹⁴⁵

İbn Ömer Nehri (نهر ابن عمر): Basra'nın etrafında yayıldığı önemli nehirlerden biridir.¹⁴⁶ Basra Nehri de denir.¹⁴⁷ Abdullah b. Ömer b. Abdülaziz'e nispetle adını almıştır. Basra halkının sularının tuzlu olmasından şikâyet etmelerinden dolayı Yezid b. Velid ona gerekli tahsisatı sağlayarak bir nehir açmasını emretmiş ve açtığı nehir de kendisine nispet edilmiştir.¹⁴⁸

Cuttâ Nehri (نهر جطي): Dicle'nin doğu yakasındaki Basra nehirlerindendir. Kıyısında bir köy bulunmaktadır. Etrafında çok fazla hurma ağacı vardır. Burası Dicle'nin doğu tarafındadır.¹⁴⁹

Ümmü Habîb Nehri (نهر أم الحبيب): Basra nehirlerdendir. Ziyâd'ın kızı Ümmü Habîb'e nisbetle bu adı almıştır. Bu kanalın kenarında çok fazla kapısı olan ve Farsça'da "bin kapı" anlamına gelen Hezerdar olarak bilinen bir saray vardır.¹⁵⁰ Basra'nın güneyindedir. Şeytan Nehri'nin batısına doğru akmaktadır.¹⁵¹ **Şeytan Nehri (نهر شيطان)** ise Basra güney kısmındaki nehirlerinden olup Ziyâd b. Ebîh'in mevlasına nispet edilir.¹⁵²

Batı yakasında meşhur ve önemli nehirlerin sayısı doğu yakası nehirlerinden fazladır. Batı yakasındaki taşımacılığa uygun nehirlerin şehrin bu yakasındaki kalabalığın sebeplerinden biri olabileceği de ifade edilmektedir.¹⁵³

¹⁴⁴ İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü 'Acâ'ib*, 136.

¹⁴⁵ İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü 'Acâ'ib*, 136.

¹⁴⁶ Ya'kûbî, *Büldân*, 160.

¹⁴⁷ Ebû Bekir es-Sûlî, *Kitâbü'l-Evrâk* (295-315), thk. Hilâl Nâcî (Beyrut: Alemü'l-Kütüb, 2000), 130.

¹⁴⁸ Bk. Hamevî, *el-Büldân*, V/315. Batîha'nın suyunun çoğunun Deyr Nehri'ne akmasından dolayı bu nehrin suyu oldukça azdı. Bundan dolayı Basralılar tatlı sularını Übülle'den getiriyorlardı. Bu durumun kendisine iletilmesinden sonra Süleyman, Batîha'ya setler yaptırdı ve bir milyon dirhem harcayarak Muğise Kanalı'nı açtırdı. İbn Ömer Nehri'ne akan suyun artmasını sağladı. Bk. Belâzûrî, *Fütûh*, 359-360. Basra halkının tatlı suya ulaşması için açılan nehirler ve İbn Ömer Nehri'nin açılması hakkında ayrıntılı bilgi için bk. Ali, *Hitatü'l-Basra*, 139-143.

¹⁴⁹ Bk. Hamevî, *el-Büldân*, V/319.

¹⁵⁰ Bk. Belâzûrî, *Fütûh*, 349; Hamevî, *el-Büldân*, V/317.

¹⁵¹ Bk. Ali, *Hitatü'l-Basra*, 170.

¹⁵² Bk. Hamevî, *el-Büldân*, V/321; Ali, *Hitatü'l-Basra*, 170.

¹⁵³ Mısrî, *Ticâretü'l-Irak*, 179.

V. MEZOPOTAMYA UYGARLIKLARINDAN ABBÂSÎLERE KADAR GEMİ SANATI VE DİCLE-FIRAT NEHİR VE KANAL TAŞIMACILIĞININ GELİŞİMİ

Dicle-Fırat havzası, çevresinde birçok kadim medeniyete ve bu medeniyetlerin bölgedeki hâkimiyetinden önce ise çeşitli topluluklara ev sahipliği yapmış bir bölge olarak karşımıza çıkmaktadır. İkiz nehirler olarak da adlandırılan Dicle ve Fırat ilk Mezopotamya uygarlıklarının seyrinin belirleyen iki ana unsur olmuştur.¹⁵⁴ Bu durum iklim şartlarıyla birlikte Dicle ve Fırat nehirlerinin bölgenin tarım ve hayvancılık faaliyetlerindeki gelişime sağladığı katkıyla da ilişkilidir. Bazen yatak değiştirmesi bazı dönemlerde taşkınlarıyla yahut kuraklıklarıyla bölge halkını zor durumda bırakmasından dolayı havza sakinleri bu nehirleri kontrol etme çabasında olmuştur. Bu çaba kanal açma ve set inşası gibi faaliyetleri de beraberinde getirmiştir. Bu faaliyetlerle birlikte bölgedeki tarımsal üretim ziyadesiyle artmıştır. Devamında ise bölgede kent devletleri ve sonrasında büyük imparatorluklar kurulmuş olan Mezopotamya çeşitli topluluk ve medeniyetlerin hâkimiyet mücadelelerine sahne olmuştur. Ancak burada çalışmamızın genel seyri ve inşası açısından temel olabilmesi hasebiyle önem arz eden kritik soru Dicle ve Fırat nehirlerinin bölge halkına sunduğu imkânların çeşitliliğinin ne olduğudur? Abbâsîler döneminde çeşitli şekillerde kendilerinden faydalanan ve bu vesileyle kıyısındaki ticarî merkezleri mamur eden Dicle ve Fırat nehirlerinin sunduğu taşımacılık imkânı, bölgede hâkim olmuş kadim medeniyetlerin gelişimi için istifade edilmiş bir alan mıydı? Yoksa sadece tarım ve hayvancılık faaliyetleri için mi bu nehirlerden faydalanılmıştı? Bizler ilgili sorular ve yapmış olduğumuz genel girişin detaylandırılması düşüncesiyle bu başlık altında Sümer öncesi var olan kültür ve topluluklardan başlayarak bölgedeki genel durumu ve Dicle-Fırat nehir ve kanallarındaki taşımacılık faaliyetleri hususunu ana hatlarıyla aktarmayı planlamaktayız. Sunmayı planladığımız çerçeve Abbâsîler öncesi taşımacılık faaliyetlerinin genel durumunu görmemizi sağlayarak inceleyeceğimiz dönemi tarihi süreçle bağlantılı bir şekilde daha geniş bir perspektiften değerlendirme imkânı verecektir.

¹⁵⁴ Brian Fagan, *Suyun Tarihi*, çev. Ekin Duru (İstanbul: Say Yay., 2023), 137.

A. Uygarlıkların Genel Durumu

Dicle ve Fırat nehirlerinin arasında kalan bu bölge (Mezopotamya) antik dönemde mesos (orta) ve patamos (ırmak) kelimelerini birleştirilerek tanımlanmıştır. Günümüzde burası en genel hatlarıyla güneyde Basra Körfezi, kuzeyde Toros Dağları, batıda Suriye çölü ve doğuda Zagros Dağları tarafından çevrelenmiş bir alan olarak karşımıza çıkmaktadır.¹⁵⁵ Mezopotamya bilindiği üzere pek çok topluluk ve medeniyete beşiklik etmiştir. Bölgedeki ilk insan varlığı MÖ 80.000 yıllarına kadar götürülmektedir. Günümüzden yaklaşık 12 bin yıl önce, kuzey yarımküredeki iklim değişikliklerinin etkisiyle insanlar, burada ilk köy sayılabilecek yerleşimleri kurmaya başlamışlardır. Mezopotamya’da köy yaşamı MÖ 7.000 ile yazılı belgelerin ortaya çıkışı ise 4.000’dir. Aradaki 3000 yıllık dönemde Kuzey Mezopotamya’da Proto-Hassuna adlı topluluk ve onun yerini alacak olan Halaf kültüründen bahsedilir. Bu kültürü ise MÖ 4500’lü yıllarda Obeyd dönemi takip etmiştir. Bahsi geçen ilk yerleşim yerleri ise nehir kenarında inşa edilmiş olan Eridu, Uşayla, Ur ve Tell el-Obeyd’dir. Obeyd döneminde kanallar açılarak sulu tarımda ve ticarete büyük mesafe katedilmiştir.¹⁵⁶

MÖ 5000’li yıllardan sonra başlayan kent hayatına meylin, MÖ 3800’lü yıllarda Yakın Doğu ve Doğu Akdeniz’de bin yıl kadar sürdüğü ifade edilen bir kuraklık dönemiyle birlikte ciddi zorluklarla karşılaştığı kaydedilmiştir.¹⁵⁷ Bu dönemde (MÖ 4500-4000) kuzeyden gelen göçebe Sümerler ile¹⁵⁸ birlikte köy toplumundan kent toplumuna geçiş başlamıştır. Obeyd kültürü ile yazılı kültüre geçiş arasında Uruk ve Cemdet Nası¹⁵⁹ dönemlerinde sınıfsal ayrımlar ortaya çıkmış, ilk siyasî, sosyal ve iktisadî

¹⁵⁵ Kemalettin Köroğlu, *Eski Mezopotamya Tarihi* (İstanbul: İletişim Yay., 2008), 11-12; Murat Tekin, “Eski Mezopotamya’da Coğrafi ve Etnik Yapı”, *Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi* II (2014), 112.

¹⁵⁶ Bölgedeki ilk yerleşimlerin küçük köyler halinde nehirlerin iki yakasında olduğunu görmekteyiz. Çiftçilikle uğraşan bu topluluklar suyu bu nehirlerin sağladığı taşkınlar ve mevsimsel yağışlardan karşıladılar. Ancak. MÖ 5000’li yıllarda su tuzlanması tarımda ciddi zorluklar yaşattı. Bu duruma çözüm olarak sulama kanalları açıldı. Bk. Fagan, *Suyun Tarihi*, 115. Nitekim Fırat ve Dicle gibi su imkânlarının bol olduğu bir coğrafyada sulama sistemi geliştirilmeseydi kentler ve uygarlıklar aşamasına geçilemezdi. Ancak bu uygarlık sürecine geçişte ticaretin de önemli bir faktör olarak karşımıza çıktığını ifade etmeliyiz. Fagan, *Suyun Tarihi*, 151.

¹⁵⁷ Fagan, *Suyun Tarihi*, 151-159.

¹⁵⁸ Köroğlu, *Eski Mezopotamya Tarihi*, 37-48. Sümer uygarlığının temellerinin kuzeydeki iklim koşullarıyla birlikte farklı yaşam koşulları arayan toplulukların güneye geçişi ve Ortadoğu’da Mezopotamya’nın kuzeyi ve doğu bölgesinde ilk üretici topluluklarla birlikte insan yaşamında yeni bir biçimlenmenin olduğu (MÖ 8000-6500) ve bu oluşumların ilk uygarlık olan Sümerlerin temelini attığı da ifade edilmektedir. William h. McNeill, *Dünya Tarihi*, çev. Alâeddin Şenel (Ankara: İmge Yay., 2002), 27-35.

¹⁵⁹ Bağdat’ın 100 km güneyinde bir kenttir. Bk. Köroğlu, *Eski Mezopotamya Tarihi*, 55.

örgütlenmeler tapınaklar tarafından sağlanarak kurumsallaşma açısından önemli adımlar atılmıştır.¹⁶⁰ Sümerler döneminde inşa edilen şehirlerin temel özelliği, Dicle ve Fırat nehir kıyılarında kurulmuş olmasıdır.¹⁶¹

Sümer hâkimiyetine, bölgeye işçi olarak Arabistan'dan gelen Sâmî¹⁶² ırka mensup Akadlar tarafından son verilmiştir. Akad hâkimiyeti MÖ 2334 yılında başlamıştır. Kral Sargon tarafından Büyük Akad İmparatorluğu'nun kurulmasıyla bölgede kent devletlerinin çatışmalarına son verilmiştir.¹⁶³ Kuraklık ve kuzeydeki bir volkan patlaması sonrası zayıflayan Akadlar, Gutyalılar tarafından yıkılmıştır.¹⁶⁴ Ardından III. Ur dönemi ile Sümerler yeniden güç kazanarak bölge hakimiyetini ele geçirirler de bu egemenlik MÖ 2000'li yıllarda Elamlar tarafından sonlandırılmıştır. Artık bölge çeşitli halkların çatışma ve etkileşim sahası haline gelmiştir.¹⁶⁵ Hakimiyet unsuru olan Asur İmparatorluğu (MÖ 2600-612) ise güneyde ayaklanan Bâbilliler¹⁶⁶ ile birlikte İran'ın yaylalarından gelen Medler, kuzey bölgesinin bozkır halkı olan İskitler tarafından MÖ 612'de yıkılmıştır. MÖ 1894 yılı küçük bir şehir devleti olarak ortaya çıkan Bâbil, Hammurabi dönemini (MÖ 1792-1750) krallık olarak sürdürmüşken sonrasında varlığını çeşitli hâkimiyet unsurlarının altında geçirmiştir. Eski Bâbil Devleti MÖ 2000'li yılların ortalarında yıkıldıktan sonra güneyde Kassitler (doğu dağlarından gelen işçi halk), kuzeyde ise Hurri ve Mitanni (Hint-Avrupa kökenli topluluk) Devleti kurulmuştur.¹⁶⁷ Hurri-Mitani Devleti'nin bıraktıkları mirası Bâbilliler almıştır.¹⁶⁸ Bâbil, Buhtunnasr¹⁶⁹

¹⁶⁰ Ivar Lissner, *Uygurluk Tarihi*, çev. Adli Moran (İstanbul: Nokta Kitap Yay., 2012), 8.

¹⁶¹ Roberts J. M., *Dünya Tarihi*, çev. İdem Erman (İstanbul: İnkılap Yay., 2011), 57-59.

¹⁶² Hz. Nuh'un büyük oğlu Sâm'a nispet edilen kavimlere verilen isimdir. Bk. Adnan Demircan, "Sâmîler", *DİA* (İstanbul: TDV Yay., 2009), XXXVI/75.

¹⁶³ Akad krallığı ayrıca Asur ve Bâbil gibi Sâmî kökenli krallıkların da öncüsüdür. Bk. Köroğlu, *Eski Mezopotamya Tarihi*, 75-76.

¹⁶⁴ Fagan, *Suyun Tarihi*, 166-167.

¹⁶⁵ Detaylı bilgi için bk. Köroğlu, *Eski Mezopotamya Tarihi*, 87-88; J. M., *Dünya Tarihi*, 68-69.

¹⁶⁶ Akkadca "tanrının kapısı" anlamına gelen "Bâbil" adı (**bâb**: Kapı, **ili**: Tanrının), İbrânice'de "Bâbel/Bâvel", Persçe'de "Babirus" ve Grekçe'de "Babylon" şekillerinde kullanılmıştır. Bu isme ilk defa MÖ III. binyılın sonlarına ait Akkad kayıtlarında rastlanır; ancak şehrin kuruluşunun çok daha önce olduğu düşünülmektedir. Zira şehrin ilk adı Sümerce "Ka-dingir-ra" (**ka**: Kapı, **dingir**: Tanrı, **-ra**: -nın) şeklindedir. Bâbil'in bu isimden Akkadca'ya yapılmış bir tercüme olduğu anlaşılmaktadır. Bk. Sargon Erdem, "Bâbil", *DİA* (İstanbul: TDV Yay., 1991), IV/392.

¹⁶⁷ Köroğlu, *Eski Mezopotamya Tarihi*, 117-128.

¹⁶⁸ Köroğlu, *Eski Mezopotamya Tarihi*, 128.

¹⁶⁹ İbrânice'de ismi Nebukadrezzar (Nebukadretsar) ve Nebukadnezzar (Nebukadnetsar) şeklinde nakledilmektedir. Akkadca aslı, "Tanrı Nabu sınırlarımı korusun" anlamına gelen Nabu-kudurri-usur'dur. Ahd-i Atîk'in Yunanca ve Latince tercümelerinde Nabukodonosor şeklinde geçer. İslâmî kaynaklarda ise Araplar'ın ona Buhtnassar (بختنصر), İranlılar'ın ise Buht-i Nassar dedikleri nakledilmektedir. Türkçe'de Buhtnassar'dan muharref olarak Buhtunnasr denilmektedir. Bk. Ömer Faruk Harman, "Buhtunnasr", *DİA* (İstanbul: TDV Yay., 1992), VI/380.

döneminde (MÖ 605-562) tekrar geniş bir coğrafyaya hâkim olup imparatorluğa dönüşse de Pers kralı Kyros tarafından MÖ 539 yılında yıkılmıştır.¹⁷⁰ Bu krallık akabinde Med, Lidya ve Bâbil topraklarını ele geçirmiştir.¹⁷¹ Bölgedeki hâkim unsur olan Pers İmparatorluğu ise MÖ 330 yılında bu topraklara Makedonya'dan gelen Büyük İskender tarafından yıkılmış ve Bâbil-Asur İmparatorlukları, Yunan Selevkos İmparatorluğu'nun bir parçası haline gelmiştir. Ancak bu imparatorluğun Roma tarafından yıkılmasıyla birlikte MÖ 150 yılında Part İmparatorluğu bölgeyi ele geçirmiştir. Partların da Romalılar tarafından saldırıya uğraması, bölgedeki güç unsurunu değiştirse de MS 2. yy.'da Sâsânî İmparatorluğu küçük bağımsız oluşumların dışında bölgeye Müslüman fatihler gelene kadar büyük oranda hâkim olmuştur.¹⁷²

B. Gemi Yapımı, Gemi Çeşitleri ve Gemiciler

Bölgedeki genel duruma dair değerlendirmenin akabinde kadim medeniyetlerin Dicle ve Fırat nehirlerinin taşımacılık imkânından ne ölçüde istifade ettiklerini sunmak adına, ilk olarak Eski Mezopotamya'da gemi yapımı ve Dicle-Fırat nehir ve kanal taşımacılığının gelişimini ele alacağız. Daha sonra ise bölgedeki taşımacılık faaliyetlerini ekonomik, siyasî, askerî ve sosyal alandaki boyutlarıyla ortaya koymaya çalışacağız. İlgili bahiste taşımacılık faaliyetlerin temellerinin anlaşılmasını sağlamak amacıyla Eski Mezopotamya üzerinde daha da yoğunlaşacağız. Bu noktada konuyu bağlamdan kopartmadan tezimize geçişi uzatmamak adına sonraki medeniyetlere de kısa atıflar yapılacaktır.

Gemi Yapımı

Eski Mezopotamya'da doğrudan gemi ve kayık yapımını konu edinen açık kayıtlar olmamakla birlikte bu nehir taşıtlarının kullanımı, nasıl yapıldığı, yapımda hangi malzemelerin kullanıldığı hususunda tabletlerden hareketle genel bir şablon çizilebileceğini söyleyebiliriz.¹⁷³ Bahse konu olan başlık altında ağırlıklı olarak Eski Mezopotamya'da gemi yapımı üzerinde durulacak olup Abbâsîlere kadar var olan diğer medeniyetlere dair genel atıflar yapılacaktır. Bu bağlamda hem Dicle-Fırat nehir ve kanal

¹⁷⁰ McNeill, *Dünya Tarihi*, 95-97; Köroğlu, *Eski Mezopotamya Tarihi*, 111.

¹⁷¹ Fagan, *Suyun Tarihi*, 181.

¹⁷² Fagan, *Suyun Tarihi*, 182.

¹⁷³ Albayrak vd., "Babil Döneminde Nehir Ulaşımı", 131.

taşımacılığında kullanılmak üzere inşa edilen gemilerin yapımına dair tarihi arka plan ortaya konacak hem de incelediğimiz döneme kadar nehir taşıt yapımının serencamını takip etme imkânı sunulacaktır.

Kayık, tekne, sal, sandal ve gemilerin yapımında en temel ihtiyaç kereste idi. Bu bakımdan fakir olan Mezopotamya kadim dönemden itibaren denizaşırı coğrafyadan taşınan kereste ticaretine sahne olmuştur.¹⁷⁴ Kereste dışında gemilerin su geçirmesini önlemek için zift kullanılırdı.¹⁷⁵ Bunların dışında taşıt imalinde hayvan derilerinden de istifade edilmekteydi.¹⁷⁶ Eski Mezopotamya’da (MÖ 2900-2350) yelkenli gemiler de inşa edilmekteydi. Bu gemiler marangozlar tarafından yapılmakta olup Basra Körfezi üzerinden deniz ulaşımını sağlamaktaydı.¹⁷⁷

Bahsi geçen gemilerin nerede ve nasıl yapıldığına dair elimizdeki malumat ziyadesiyle kısıtlıdır. Bu kısıtlı malzemedен hareketle yine Mari Kraliyet Dönemi’ne ait bir metinde gemi yapımıyla ün kazanmış Tuttul adlı bir kentten bahsedilmektedir. Nitekim bu metinde Mezopotamya’da idarecilerin gemileri Tuttul kenti marangozlarına yaptırdıkları görülmektedir.¹⁷⁸ Part ve özellikle Sâsânî döneminde bölgede var olan gemi ve tekne yapım kültürü geliştirilerek devam etmiştir. Sâsânîler, Basra Körfezi’ndeki hâkimiyetiyle birlikte gemi ve tekne yapım sektöründe büyük bir ilerleme kaydetmiştir.¹⁷⁹ Genel giriş sonrası ilerleyen bahislerde gemi çeşitleri ve akabinde ekonomik, siyasî, askerî ve sosyal alanda nehir taşımacılığı meselesi sunulmaya çalışılacaktır.

Gemi Çeşitleri

Eski Mezopotamya’da nehir taşıtlarının çeşitliliği -ulaştığımız kadarıyla- az sayılamayacak derecededir. Bunlardan ilki **amudur**. Bu kelimenin ilk olarak “sal” anlamında Mari metninde kullanıldığı ve salın yapımı için ağaç gövdelerinin Mari kentine gönderildiği bilgisine rastlamaktayız.¹⁸⁰ Bir diğer nehir taşıtı **malludur**. Bir tür sal olan mallunun yapımında az kereste ve az ağaç gövdesi kullanılmakla beraber sadece birkaç kişinin binebileceği kadar küçük bir taşıt olmadığı zikredilmektedir. Bu sal türünün hangi

¹⁷⁴ Albayrak vd., “Babil Döneminde Nehir Ulaşımı”, 23, 27.

¹⁷⁵ Albayrak vd., “Babil Döneminde Nehir Ulaşımı”, 28.

¹⁷⁶ Albayrak vd., “Babil Döneminde Nehir Ulaşımı”, 21.

¹⁷⁷ Mehmet Hanifi Dinç, *Eski Yakındoğu’da Nehir Taşımacılığı* (Denizli: Pamukkale Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2016), 25-26.

¹⁷⁸ Albayrak vd., “Babil Döneminde Nehir Ulaşımı”, 27-28.

¹⁷⁹ Altungök, *Sâsânî Devleti*, 233-235.

¹⁸⁰ Albayrak vd., “Babil Döneminde Nehir Ulaşımı”, 29.

alandaki kullandığına yorumlardan bazıları yapımının pratikliği dolayısıyla acil durumlar için yahut tanrıçaların bu sal tipine binerek nehir yolculuğu yapmasından hareketle dini törenlerde kullanıldığı şeklindedir. Bir diğeri ise az önce zikrettiğimiz bilgiyle de bağlantılı olarak yine Mari metinlerindeki bazı kayıtlardan da hareketle bu sallarin tanrılara, kraliyet ve özel kişilere hizmet veren kıymetli bir taşıt olduğu yönündedir.¹⁸¹ **Guffa**¹⁸² olarak bilinen Fırat üzerinde ulaştırma faaliyetlerinde kullanılan yuvarlak bir kayık/tekne türü de dikkat çekmektedir.¹⁸³ Sazlardan yapılarak sepet şeklinde biçim verilen guffa derilerle kaplanıyordu. **Şalgam** da olarak da bilinen bu tekne türü bazı tekneler gibi kıyıda insan veya hayvan gücüyle çekilmek yerine kürek ve sırkılarla ilerletiliyordu.¹⁸⁴ Nehir taşımacılığında kullanılan geniş ve derin yük gemisi olduğu da ifade edilmektedir.¹⁸⁵ Sâsânîler dönemine kadar bölgedeki hâkim unsurlar tarafından devam eden gemi yapımı bu dönemde oldukça hız kazanmıştır. Sâsânîler Basra Körfezi'nden kısa bir kara yolu ile Akdeniz'e akan ticarî hareketliliğin sağlanması adına, başkente mal sevkıyatı için ticarî gemiler inşa ederken körfez ve nehir yollarındaki çatışmalar için de askerî gemiler yapmaya önem göstermişlerdir.¹⁸⁶

Gemiciler ve Görevlendirmeler

Eski Mezopotamya'da toplumsal ayrımlar da yapılan tasnif de konumuz itibariyle önemlidir. Her ne kadar net tarihlendirilmese de soylular, vatandaşlar, yanaşmalar ve kölelerden oluşan bu ayrımın halkın ekseriyeti tarım ve hayvancılıkla uğraşan kesimde yer almaktaydı. Kent yaşamının kurulması ve sürdürülebilmesinde vazgeçilmez unsur olan farklı meslek grupları da bu dönemde dikkat çekmektedir. Bahsi geçen meslekler

¹⁸¹ Albayrak vd., "Babil Döneminde Nehir Ulaşımı", 27-30.

¹⁸² Bazı guffalar 10 ila 15 feet çapında (3.04 ila 4.57 m) olup bazıları daha büyüktür. Derinliği ise 3 ila 4 feet (0.91 ila 1.21 m) arasındandır. Yük kapasitesi 3 ila 7 tondur. Normal büyüklükteki bir guffada 4 ila 5 kişi taşınabilirken daha büyük boyutlu olanlar 20 veya daha fazla yolcu taşıyabilirdi. Hatta bazı guffa türü taşıtlarda deve dahi taşınabilmekteydi. Guffaların yapımında MÖ 5. yy.'dan 1850'li yıllara kadar su geçirmemesi adına deriyle kaplama yöntemi kullanılmıştır. Modern Irak tekneleri Asur kabartmalarındaki tasvirlerle oldukça benzemektedir. Bunun sebebi ise yerel kaynaklı malzemeden yapılıyor olması sebebiyle varlığını koruyabilme imkânıdır. Bu tekneler dünyanın diğer bölgelerinde (Hindistan, Çin, Britanya) aynı temel yapıyla ortaya çıktığından dolayı Mezopotamya'ya özgü olduğunu söylemek oldukça güçtür. Dionisius A. Agius, *Classic Ships of Islam: From Mesopotamia to The Indian Ocean* (Leiden Boston: Brill, 2008), 132. Guffa türü taşıtın kabartmalardan modern döneme tasvirleri için ayrıca bk. (EK 7, 8, 9, 10, 11)

¹⁸³ Samuel Henry Hooke, *Ortadoğu Mitolojisi*, çev. Alâeddin Şenel (Ankara: İmge Yay., 2002), 32; Albayrak vd., "Babil Döneminde Nehir Ulaşımı", 22.

¹⁸⁴ Murat Kaplan, *Mezopotamya'da İktisadi Yapı* (Antalya: Akdeniz Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2010), 45.

¹⁸⁵ Albayrak vd., "Babil Döneminde Nehir Ulaşımı", 30-31.

¹⁸⁶ Altungök, *Sâsânî Devleti*, 234-235.

yazıcılar, balıkçılar, mimarlar, duvar ustaları, marangozlar ve çömlekçiler şeklinde zikredilirken gemicilerin de bu meslek grupları arasında kaydedildiğini görmekteyiz.¹⁸⁷

MÖ 2500'lü yıllarda Lagaş kenti (Güney Mezopotamya'da bir kent) yabancılar tarafından işgal edildiğinde bu olay tabletlere kaydedilmiştir. Kayıta ülke ekonomisinin ciddi anlamda sarsıldığını ve bu saldırıda deniz araçlarından sorumlu birinden bahsedildiğini görmekteyiz.¹⁸⁸

C. Nehir ve Kanal Taşımacılığına Verilen Önem ve Taşımacılığın Düzenlenmesi

MÖ 3.000'li yıllardaki tabletlerde kanalların temizlenmesinden bahsedildiği nakledilir. Daha öncede mevzu edildiği üzere yerleşim yerleri, ana su yatakları etrafından şekillenmiş durumda idi. Ancak nehrin yatak değiştirmesi yahut alınan tedbirlerin taşkınları önleyememesi bu yerleşim yerlerinde hayatı alt üst edebiliyordu. Bundan dolayı bölge halkı da ana su yatağını gözlüyor ve bu yataktan açtıkları kanalları titizlikle temizliyordu. İngiliz bilim insanı Brian Fagan (1936-2025) kanalların temizlenmesinin sebebi ise iki hususa dayandırmaktadır. Bunlardan ilki tarım için fazla su temininin sağlanması iken ikincisi bu kanallarda teknelerin ilerleyişinin kolaylaştırılmasıydı.¹⁸⁹ Nehirlerin yatak değiştirmesi Nippur kentinin, kıyısına kurulduğu Fırat Nehri'nin yatağını değiştirmesiyle önemini kaybetmesi gibi başlangıçta nehir kıyısına kurulan kentlerin önemini kaybetmesinin temel sebebiydi. Zira Fırat ve kanalları bu kente hem tarımsal etkinlik hem de tekne ulaşımı imkânı sağlıyordu.¹⁹⁰ Bu imkânlardan mahrumiyet Nippur kentinin önemsizleşmesini de beraberinde getirdi.

Göçebe bir halk olan Sümerler kuzey dağlarından gelip Mezopotamya'nın yukarı kısımlarından güneye doğru inmiş ve MÖ 3.000-2700 yılları arasında bu bölgede şehirler kurmuşlardır. Burada Sümerler setlerle birlikte kanallar inşa etmişlerdir. Bu kanallar bölge halkına hem su ve balık hem de uzak bölgelerden mal sevkiyatı imkânı sağlamıştır.¹⁹¹ Ancak medeniyetin seyrinde ciddi bir eşik olarak karşımıza çıkan Sümerlerden önce bölgede Sümer medeniyetinin oluşumuna zemin hazırlayan çeşitli

¹⁸⁷ Köroğlu, *Eski Mezopotamya Tarihi*, 66. Ayrıca bk. Birol Mendires, *Mezopotamya Kavimlerinde Sosyal ve Ekonomik Hayat (Sümer, Babil ve Asur)* (Ankara: Gazi Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2010).

¹⁸⁸ Lissner, *Uygarlık Tarihi*, 19.

¹⁸⁹ Fagan, *Suyun Tarihi*, 161-162.

¹⁹⁰ Köroğlu, *Eski Mezopotamya Tarihi*, 16-17; Fagan, *Suyun Tarihi*, 162-163.

¹⁹¹ Suat Gököl, *Mezopotamya Siyasal Tarihi* (İstanbul: Belge Yay., 2007), 116.

toplum ve kültürleri de denkleme katmak gerekir. Zira bu kültürler birçok alanda olduğu gibi nehir taşımacılığında da kendisinden sonra bölgeye yerleşen toplulukların gelişimi için katkı sağlamıştır.

Mezopotamya’da kadim medeniyetlerden itibaren kanallar büyük ve küçük olarak iki şekilde açılmıştır. Büyük olanlar nehir gemilerine mahsus iken küçük olanlar sulama içindi.¹⁹² Taşımacılık faaliyetlerinin tarih öncesi devirlere kadar gittiği ön görülse de bölgede kullanılan ilk kayıklara dair kayıtlar Obeyd dönemine isabet etmektedir. Daha önce de bahsedildiği üzere bu dönemde hem kanal açma hem de ticarî faaliyetler açısından ilerleme olmuştur. İlk belge de Eridu kentinde bir Obeyd mezarında bulunmuştur. Bu belgede MÖ 4.000’li yıllara tarihlenen pişirilmiş kilden yapılmış yelkenli tekne/sal modeli olduğu kaydedilmektedir. Bir diğer kayıt ise Uruk veya Cemdet Nasr dönemine isabet ettiği ifade edilen ve bizlere tekne benzeri bir nehir taşıtıyla avcılık sahnesini andıran nakildir. Eski Bâbil döneminin son zamanlarına ait ve yine kayık üzerinde bir av sahnesinin canlandırıldığı anlaşılan tasvirleri de görmekteyiz.¹⁹³ Kilden yapılan teknelerden farklı olarak Ur Dönemine tarihlenen bir krala ait gümüşten yapılmış bir sandal modelinden de bahsedilmektedir. Kullanılan bir diğer vasıta ise hayvan derilerinin şişirilmesiyle yapılan şamandıralı taşıtlardır.¹⁹⁴ Bu taşıtların büyük çaplı taşımacılık için yeterli olmaması hem nehirlerde daha büyük yüklerin taşınabileceği hem de denizaşırı seferlere uygun olan gemilerin yapımını beraberinde getirmiştir.¹⁹⁵ Nitekim Eski Bâbil döneminde ticarî ve askerî alanda kullanılan büyük gemilere dair atıfları görmekteyiz.¹⁹⁶ Ticarî, siyasî ve askerî alanda taşımacılık faaliyetlerinin Part, Pers ve Sâsânîler döneminde devam ettiğini söyleyebiliriz. Hatta Sâsânîler döneminde bu faaliyetler daha da artmıştır.¹⁹⁷

¹⁹² Kaplan, *Mezopotamya’da İktisadi Yapı*, 35; Altungök, *Sâsânî Devleti*, 248.

¹⁹³ Albayrak vd., “Babil Döneminde Nehir Ulaşımı”, 20-21.

¹⁹⁴ Taşıtın bu şekilde yapılma sebebi ise bölge sakinlerinin ağaç kütükleri ve birbirlerine bağlı sazlardan yaptıkları salların akıntının hızlı olduğu bölgelerde kayalıklara çarparak dağılmasıdır. Nihal Şahin Utku, *Kızıldeniz -Çöl, Gemi ve Tacir-* (İstanbul: Klasik Yay., 2017), 100. Bahsi geçen taşıtların daha sonra “kelek” olarak kayıtlara geçen nehir taşıt türünün Eski Mezopotamya’daki örneklerinden olduğunu söyleyebiliriz.

¹⁹⁵ Dinç, *Eski Yakındoğu’da Nehir Taşımacılığı*, 24-27; Albayrak vd., “Babil Döneminde Nehir Ulaşımı”, 21-22.

¹⁹⁶ Albayrak vd., “Babil Döneminde Nehir Ulaşımı”, 22-29.

¹⁹⁷ Altungök, *Sâsânî Devleti*, 233-234; Hatice Kayrak, *Doğu Roma ve Sâsânîler Arasındaki İktisadi İlişkiler (Ms. V. Ve VI. Yüzyıllar)* (Bilecik: Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2019), 88; Yusuf Canpolat, *Sâsânîlerin Kuruluşundan Hz. Muhammed Döneminin Sonuna Kadar Arap-Sâsânî İlişkileri* (Kars: Kafkas Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2019), 123-124.

Liman ve İskeleler

Eski Mezopotamya’da nehir taşımacılığının gelişiminin sunulabilmesi açısından liman ve iskele gibi yapıların kaydedilmesi önem arz etmektedir. Zira Dicle ve Fırat sayesinde bölgeye giriş yapan taşıtlar, yaşayabilecekleri iskelelere ve kentlere malları indirebilmeleri için limanlara ihtiyaç duymaktadır. Bu durum bölgedeki taşımacılığın gelişim seyriyle doğrudan irtibatlıdır.

Güney Mezopotamya’da **karum** olarak ifade edilen ve bugünkü limana karşılık gelen yapılar mevcuttu. Bu yapılar başlangıçta teknelerin yanaştığı küçük çaplı ticarî hareket noktalarıyken zamanla malların depolandığı ambarların inşa edildiği tüccarların yaşamaya başladığı memurlara ve hukuksal statülere sahip organize ticaret mahallelerine dönüşmüştür.¹⁹⁸ Kentler oluşturulurken limanlar için ayrı bir alan açılmıştır.¹⁹⁹ Akad dönemine ait bir kayıta geminin Akad şehrine ait bir limana demirlediği kaydedilmektedir.²⁰⁰ Uruk kentinde de Kullab adlı bir iskelenin varlığından söz edilmektedir.²⁰¹ Mari Kraliyet dönemine ait bir kayıta Qattunâ(n) adlı bir kent ve bu kente ait küçük gemiler için yapılmış bir liman dikkat çekerken bir diğer kayıta ise Bâbil iskelesinden bahsedilmektedir.²⁰² Bunların dışında Ur şehrinde de bir rıhtımın varlığından söz edilmektedir.²⁰³ Dicle-Fırat merkezli bu yapıların inşası sadece Eski Mezopotamya ile sınırlı kalmayıp gelişerek devam etmiştir. Nitekim Büyük İskender, MÖ 4. yy.’da bölge hâkimiyeti için geldiği Bâbil’de bir liman inşa ettirmiştir.²⁰⁴ Sonraki dönemlerde özellikle Sâsânî hâkimiyetinde bu açıdan bölgedeki gelişim dikkat çekmektedir. I. Erdeşir’in Dicle ve Fırat nehirleri boyunca 8 liman kenti yaptırması yahut var olan liman kentlerini tahkim ettirmesi bu döneme ait önemli kayıtlardandır. Bu limanlar Sâsânî deniz ticaretindeki ilk durak noktaları konumunda olmuştur.²⁰⁵ Filoların yapımına da ayrıca

¹⁹⁸ Babür Mehmet Akarsu, *MÖ III.-II. Binde Mezopotamya ve Anadolu’da Deniz Ticareti ve Gemicilik* (Konya: Selçuk Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2008), 19.

¹⁹⁹ Bk. “Sümerlilerde Toplum Yapısı” başlığı, “Kentleşme ve Etkileri” bahsine bk. Mendiress, *Mezopotamya Kavimlerinde Sosyal ve Ekonomik Hayat*.

²⁰⁰ Akarsu, *MÖ III.-II. Binde Mezopotamya ve Anadolu’da Deniz Ticareti ve Gemicilik*, 19.

²⁰¹ Suzan Akkuş Mutlu, *Eski Mezopotamya’da Törenler* (Ankara: Gazi Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2012), 33-34.

²⁰² Albayrak vd., “Babil Döneminde Nehir Ulaşımı”, 24-25.

²⁰³ Bk. “Sümerlerde Ekonomik Hayat” başlığı, “Ticaret” bahsine bk. Mendiress, *Mezopotamya Kavimlerinde Sosyal ve Ekonomik Hayat*.

²⁰⁴ Dinç, *Eski Yakınoğu’da Nehir Taşımacılığı*, 32.

²⁰⁵ Ulaş Töre Sivrioğlu, “İlk İslâm Fetihleri ve Sâsânî Devleti’nin Çöküşü”, *Turkish Studies* 10/9 (2015), 42-44; Kayrak, *Doğu Roma ve Sâsânîler Arasındaki İktisadi İlişkiler (Ms. V. Ve VI. Yüzyıllar)*, 88.

verilen bu önem II. Şapur dönemi gemi inşasında ön plana çıkan Siraf liman kentinin dünyanın en büyük askerî ve ticarî limanı olmasına da zemin hazırlamıştır.²⁰⁶

D. İktisadî Faaliyetlerde Dicle-Fırat Nehir ve Kanal Taşımacılığı

Ticarî faaliyetler Eski Mezopotamya medeniyetleri için ziyadesiyle önemliydi. Ancak bu faaliyetler kadar önemli olan bir diğer husus da var ki o da ticaretin devamı için taşımacılığa uygun kanal inşası ve nehir taşımacılığının emniyetle sürdürülebilmesiydi. Bu bağlamda bölgede gelişme gösteren kentler temel ihtiyaçları olan ve bölgede temin edemedikleri ihtiyaç maddelerini komşu ülkelerden taşıırken deniz ve nehir yollarını kullandıklarına dair malumat²⁰⁷ nehir taşımacılığının bölge ticareti açısından önemine işaret etmektedir. Bu durum kadim dönemden itibaren Dicle ve Fırat'ı bölge halkına sunduğu imkânlar çerçevesinde taşımacılık boyutuyla ele almayı mümkün kılmaktadır. Taşımacılığın ticarî öneminden dolayı ürün sevkiyatının sağlanması için kanal yapımı kralların en önemli vazifelerinden görülmekteydi. Ancak kanal yapımı ile birlikte gemilerin geçişini engelleyecek derecede tıkanmış olan su yollarının temizliği de önem arz etmekteydi. Bunun dışında III. Ur dönemi edebi metinlerinde geçtiği ifade edilen gemilerin geçebileceği kanallardan bahsedilmesi detayı da nehir taşımacılığı sürekliliğinin kritikliğine işaret etmektedir. Zira bu nehir ve kanal ağları, kereste, maden, taş vb. kent hayatında ihtiyaç duyulan hammaddelerle birlikte çeşit çeşit ticarî ürünlerin bölgeye sevkiyatında merkezî rol oynamıştır. İhtiyaç duyulan mallar Mezopotamya'ya Basra Körfezi vesilesiyle sallar ve yelkenli tekneler kullanılarak taşınmıştır. Bu sal ve teknelerin zift denen madde kullanılarak izolasyonu yapılmış ve bu şekilde Ur ile Uman, Dilmun (Bahreyn) gibi uzak bölge ülkeleriyle deniz ticareti gerçekleştirilmiştir.²⁰⁸

MÖ 4000 yılların başlarından itibaren Mezopotamya'nın güneyindeki kentler bir cazibe merkezi haline gelmiş olup bölge kentlerinin nüfusunda ciddi artış olmuştur. Bu dönemde zikredildiği üzere sulu tarım, saban, tekerlekli arabanın kullanımı ve depolama olanaklarındaki ilerleme dikkat çekmektedir. Bu gelişmelere ilaveten nehir taşımacılığı da ilgili dönemin gelişim gösterdiği alanlardan biri olmuştur. Artık nehirlerde taşımacılık

²⁰⁶ Altungök, *Sâsânî Devleti*, 137, 234.

²⁰⁷ Köroğlu, *Eski Mezopotamya Tarihi*, 19-20.

²⁰⁸ Köroğlu, *Eski Mezopotamya Tarihi*, 17-18; Sean McGrail, *Early Ships and Seafaring. Water Transport Beyond Europe* (Barnsley, South Yorkshire: Pen & Sword Archaeology, 2015), 37.

için kayıklar kullanılmaya başlanmış,²⁰⁹ ayrıca Sümer ülkesinde yelkenli tekne de geliştirilmiştir.²¹⁰

Göçebe bir halk olan Sümerler MÖ 3.000-2700 yılları arasında bu bölgede şehirler kurmuş, setlerle birlikte taşımacılık için kanallar inşa etmişlerdir.²¹¹ Sümerler dönemi 3. bin yılın ortalarında doğu bölgelerine doğru üç değişim noktası dikkat çekmektedir. Bunlardan ilki, Tilmun (Bahreyn); ikincisi, Uman sahilinde düşünülen Magan/Mekkan; üçüncüsü ise Belucistan veya İndus'un denize kavuştuğu yerde olduğu tahmin edilen Meluha bölgesidir. Bu bölgenin Combay Körfezi ve Sabarmati Irmağı arasında kalıntıları bulunan Lothal şehri olduğu ifade edilir. Bu deniz ticaretinde Mezopotamya'nın güney kentlerinden olay Ur'dan kumaş, deri, yün, balık, hurma nakledilirken aynı gemiler dönüşte gümüş, bakır, altın, fil dişi, inci, altın vb. gibi harici ticarete konu olan ürünleri Ur tapınak rıhtımına indirdiği zikredilmektedir.²¹² Bununla birlikte bahsi geçtiği üzere Güney Mezopotamya'da bugünkü limana karşılık gelen "Karum" türü yapılar zamanla büyük ticaret merkezine dönüşmüştür.

Zamanla gelişim gösteren nehir sevkiyatı kıyı medeniyetlerinin mamur olmasına katkı sağlamıştır. Fırat üzerindeki Ur ve Dicle üzerindeki Lagaş Dicle-Fırat nehirlerinin körfezden sağladıkları taşımacılık imkânıyla uluslararası çarşı ve pazarlarıyla ün kazanmıştır.²¹³

Akad kralı Sargon'un oğlu Maniştusu'nun deniz seferi yolculuğu yaptığına dair kayıtlar ve babasının Agade (Akad) şehrinin rıhtımına, Meluhe ve Magan/Mekkan bölgesinden gemilerin demir attığını söylediğine dair nakiller de dikkat çekmektedir.²¹⁴

İsin-Larsa Krallığı (MÖ 2017-1985)²¹⁵ ise III. Ur döneminde Mari kentinde²¹⁶ yüksek rütbeli bir asker olan İşbi-Era tarafından kurulmuştur. İsin kenti, Bağdat'ın 200

²⁰⁹ Köroğlu, *Eski Mezopotamya Tarihi*, 49-50; Mendires, *Mezopotamya Kavimlerinde Sosyal ve Ekonomik Hayat*.

²¹⁰ Köroğlu, *Eski Mezopotamya Tarihi*, 60.

²¹¹ Gökarp, *Mezopotamya*, 116.

²¹² Abdulhalik Bakır, *Ortaçağ Tarih ve Medeniyetine Dair Çeviriler* (Ankara: Bizim Büro Basımevi, 2004), 451-452; Akarsu, *MÖ III.-II. Binde Mezopotamya ve Anadolu'da Deniz Ticareti ve Gemicilik*, 19. Ayrıca "Sümerlerde Ekonomik Hayat" başlığı "Ticaret" bahsine bk. Mendires, *Mezopotamya Kavimlerinde Sosyal ve Ekonomik Hayat*; McGrail, *Early Ships and Seafaring*, 27.

²¹³ McGrail, *Early Ships and Seafaring*, 25.

²¹⁴ Akarsu, *MÖ III.-II. Binde Mezopotamya ve Anadolu'da Deniz Ticareti ve Gemicilik*, 19.

²¹⁵ Krallıkla ilgili detaylı bilgi için bk. Köroğlu, *Eski Mezopotamya Tarihi*, 96-99.

²¹⁶ Mari kenti, Suriye topraklarında, Güney Mezopotamya'dan Doğu Akdeniz'e doğru Fırat boyunca seyreden ana ticaret yolu üzerinde kurulmuştur. Bk. Köroğlu, *Eski Mezopotamya Tarihi*, 105.

km. güneydoğusunda Dicle ve Fırat nehirleri arasındaki bir bölgede yer almaktadır. Bu kentin bulunduğu konum itibariyle nehir vadilerine yakın olmasının sulama ve taşımacılık açısından avantaj sağladığı ifade edilir. Hatta öyle ki bu dönemde İsin kentinin ülkelerinde sağladıkları düzenin güney bölgelerle ticareti arttırdığı görülmektedir. Dilmun, Meluhha ve Magan/Mekkan (Uman) bölgeleri gemilerle yapılan bu güney ticaretinin kapsamındaydı.²¹⁷ Fırat'ın kuzey dolaylarında kurulmuş olan Mari kenti de Fırat üzerinden sallar kullanarak güney kentlerine sağladığı hammaddeler vesilesiyle büyük gelirler elde etmiştir.²¹⁸

III. Ur döneminde devlette görevli bürokratların temel görevinin kayıt tutmak olduğu zikredilmektedir. Bu kayıtlarda tekneleri çeken ve teknelere mal yükleyen insanlar ve bu kişilere yapılan ödemeler ivedilikle yazıya geçirilmiştir.²¹⁹

Lagaş halkındaki meslek sınıfları arasında gemicileri ve bu toplumlarda ayrıca gemi denetleyicilerinin olduğu da görülmektedir.²²⁰ Lagaş'ta mabet inşası için ihtiyaç duyulan kereste, taş, madenler nehir yoluyla taşınmaktadır. Bu maddeleri taşıyan kayıklar 90 gur²²¹ arpa alacak büyüklükte olabilmektedir.²²²

Yeni Assur döneminde ise başkente ağır taşlar Dicle üzerinden kelek benzeri nehir taşıtlarıyla taşınmıştır. Bu bilgi bizlere Nineve kentinde Sennaherib sarayında ortaya çıkarılan duvar kabartmalarından birinden (700-692) hareketle aktarılmaktadır.²²³

Perslere nazaran Sâsânîler döneminde Basra Körfezi deniz ticareti ve Dicle-Fırat nehir ticareti oldukça ileri seviyedeydi. Çin, Sind ve Hindistan'dan gelen mallar Basra Körfezi limanlarından Dicle ve Fırat nehirleri üzerinden kuzeye taşındıktan sonra kara yolu ile Akdeniz'e taşınmaktadır. Güneyden kuzeye taşınan ve Urfa, Suriye ve Harran'ı da kapsamına alan ticarî güzergâhın Partlar döneminde oluşturulduğu zikredilmektedir. Bu ticarî hareketlilikte Sâsânî döneminde nehir kenarlarına inşa edilen limanlar ticarî

²¹⁷ Köroğlu, *Eski Mezopotamya Tarihi*, 98.

²¹⁸ Köroğlu, *Eski Mezopotamya Tarihi*, 106-107.

²¹⁹ Köroğlu, *Eski Mezopotamya Tarihi*, 91.

²²⁰ Sümerlilerde Ekonomik hayat bölümü, "Hayvancılık" başlığı: Mendires, *Mezopotamya Kavimlerinde Sosyal ve Ekonomik Hayat*.

²²¹ Irak topraklarında kuru gıdanın ölçülmesinden kullanılan bir ölçü birimidir. Yazılış itibariyle birbirine yakın şekillerde kayıtlara geçen bu ölçü biriminin Sumerce'deki aslı **gur**dur. Bk. Cengiz Kallek, "Kür" (İstanbul: TDV Yay., 2002), XXVI/559.

²²² Sümerlilerde Ekonomik hayat bölümü, "Ticaret" başlığı: Mendires, *Mezopotamya Kavimlerinde Sosyal ve Ekonomik Hayat*.

²²³ Köroğlu, *Eski Mezopotamya Tarihi*, 28.

ürünlerin ana durakları olmuştur.²²⁴ Part ve Sâsânî dönemi Basra Körfezi merkezli ciddi bir hareketlilik olduğu ifade edilmektedir. Emevîler yönünü Akdeniz ticaretine yönlendirmeleri hasebiyle nehirler üzerinden seyreden taşımacılıkta aktif olmamışlardır. Abbâsîler dönemine gelindiğinde nehir taşımacılığındaki kısa bir durgunluk döneminin ardından tekrar canlilik kazanmıştır.

E. Siyasî, Askerî ve Sosyal Faaliyetlerde Dicle-Fırat Nehir ve Kanal Taşımacılığı

Bahsedildiği üzere Eski Mezopotamya’da nehir taşımacılığı sadece ekonomik alanda değil askerî ve sosyal alanda da önem arz etmekteydi. Zira ordu ve askerî teçhizatların nehir ve kanal yoluyla nakledildiği düşünüldüğünde bu boyutun askerî açıdan önemi daha da anlaşılır hale gelmektedir. Sosyal alandaki nehir taşımacılığı ise mitolojik anlatımlar bağlamında kaydedilmiş törenlerde karşımıza çıkmaktadır.

Akad kralı Sargon dönemine ait bir belgede, kralın ülkesinin ihtiyacı olan hammadde kaynaklarını tedarik edebilmek için Basra Körfezi ve adalara savaşmak için gemiler gönderdiği zikredilmektedir.²²⁵ Mari kraliyet dönemine ait birçok belgede kölelerin ve askerlerin gemi ile taşındığı bilgisi de kadim dönem de nehir taşımacılığının bu alandaki ehemmiyetini gösterir niteliktedir.²²⁶

Büyük İskender de bölgeye hâkim olmak için yaptığı çıkartmada nehir taşıtları kullanmıştır. Fırat’ın batı kıyısında kurulmuş olan Thapsakos şehrine kara yolu ile giden İskender bölgeye sökülmiş halde taşıdığı malzemelerle gemilerini yaparak Bâbil’e inmiştir. Ayrıca burada servi ağaçlarını kestirerek yeni bir donanma ve bin adet uzun geminin yanaşabileceği bir liman da yaptırmıştır.²²⁷

Sâsânîler döneminde ise hem askerî hem de ticarî taşımacılık için atölyelerin açıldığını, inşa edilen limanların ise sadece ticarî açıdan değil hem gemi yapımı hem de askerî üs olarak kullanılmakta olduğunu görmekteyiz.²²⁸ Sâsânî hâkimiyeti döneminde bölgede Basra Körfezi’ne gelen malların Fırat vasıtasıyla Akdeniz’e, Dicle vasıtasıyla kuzey vilayetlerine taşınması ekonomik gayelerle Bizans-Sâsânî çatışmasını beraberinde

²²⁴ Altungök, *Sâsânî Devleti*, 232-233; Sivrioğlu, “İlk İslâm Fetihleri ve Sâsânî Devleti’nin Çöküşü”, 42-44.

²²⁵ Albayrak vd., “Babil Döneminde Nehir Ulaşımı”, 23.

²²⁶ Albayrak vd., “Babil Döneminde Nehir Ulaşımı”, 26-27.

²²⁷ Dinç, *Eski Yakındoğu’da Nehir Taşımacılığı*, 33.

²²⁸ Sivrioğlu, “İlk İslâm Fetihleri ve Sâsânî Devleti’nin Çöküşü”, 45, 47.

getirmiştir. Bu çatışmalarda nehir taşımacılığı ise her iki taraf açısından da göz önüne alınan ve kullanılan önemli bir unsurdur.²²⁹ Bizans'ın Sâsânî başkenti Medâin'e bin gemi ile çıkartma yapması ilgili hususun örneklerinden sadece bir tanesidir.²³⁰ Tarafların çatışmasındaki ana sebep şüphesiz Basra Körfezi üzerinden sağlanan Uzak Doğu ticaretine hâkimiyetti. Araplar çatışmalarda her ne kadar dengeleyici unsur konumunda olsalar da bu mücadele bir süre sonra Basra Körfezi odaklı seyretmekten öte Kızıldeniz ve Basra Körfezi arasında çekişmeye yöneldi. Bizans, Kızıldeniz üzerinden uluslararası ticarî hâkimiyeti sağlamak isterken Sâsânîler, Basra Körfezi üzerinden bu hâkimiyetini sürdürme hedefindeydi. Taraflar arasındaki çatışma bu şekilde ilerlerken Basra Körfezi en canlı ve hareketli günlerini yaşayacağı Abbâsî hâkimiyetine girdi.²³¹

Sosyal alanda nehir taşımacılığına işaret eden motiflere mitolojilerde isabet etmekteyiz. Sümerlerde tanrılar insanlar gibi planlar yapan bir konumdadır ve bu topluluğun düzenledikleri törenlerde tanrılarını yılın belli ay ve günlerinde araba veya gemiyle dolaştırdıkları nakledilmektedir.²³² Bu dönemde Sümerlerin en önemli kutlamalarından biri olan Aşk Tanrıçası İnanna ile Çoban Tanrısı Dumuzi'nin evlenme töreninden ve bu evliliği konu edinen bir şiirden bahsedilir. III. Ur Kralı Sulgi zamanında kutsal evliliğin konu olduğu şiirde tanrı Dumuzi'yi temsil eden Sulgi nehir yoluyla Uruk'a gelmiştir. Bu yolculukta kral, Ur şehrinden Uruk'a tekne ile yolculuk yapıp Kullab denen iskelesinde demir atmıştır.²³³

Sümer panteonunda ay-tanrı olarak bilinen Nanna bir diğer adıyla Sin, tanrılarının en büyüğü olarak kabul edilir. Güneş-tanrı Utu, Nanna ve eşi tanrıça Ningal'in çocuğuydu. Sümerler, Nanna'nın Guffa olarak kaydedilmiş olan ve Fırat üzerinde ulaştırma faaliyetlerinde kullanıldığı ifade edilen yuvarlak bir kayığın içinde yıldızlar ve gezegenler eşliğinde yolculuk yaptığına inanmaktadırlar.²³⁴ Bu durumda aslında kadim dönemde de Dicle ve Fırat nehirleriyle bölge halkı arasındaki ilişkinin ne kadar iç içe ve çeşitlilik arz eder nitelikte olduğunu göstermektedir.

²²⁹ Altungök, *Sâsânî Devleti*, 54-55.

²³⁰ Altungök - Yıldırım, "Nil, Fırat ve Dicle", 324.

²³¹ Yıldırım, *Basra Körfezi*, 174-178; Altungök - Yıldırım, "Nil, Fırat ve Dicle", 323-324.

²³² Akkuş Mutlu, *Eski Mezopotamya'da Törenler*, 17, 24.

²³³ Akkuş Mutlu, *Eski Mezopotamya'da Törenler*, 33-34.

²³⁴ Hooke, *Ortadoğu Mitolojisi*, 32.

Ekonomik, askerî ve sosyal alanın dışında Eski Mezopotamya’da nehir ve kanal taşımacılığını ihtiva eden pek çok kayıt mevcuttur. Bu kayıtlarda taşımacılıkta kişiler arası hukukun konu edildiği zengin malzemeler mevcuttur. Bizler bunlardan sadece birkaçının zikredilmesiyle yetineceğiz. Bahsi geçen kayıtlardan birinde, Asur döneminde nehirde bir gemi batarsa kaybolan malları ip ve kıvrık kazıklara varıncaya kadar hepsinin geri ödenmesinin gerektiği ifade edilmektedir.²³⁵

III. Ur Sülalesi döneminde devlette görevli bürokratların temel görevinin kayıt tutmak olduğu zikredilmektedir. Bu kayıtlarda tekneleri çeken ve teknelere mal yükleyen insanların ve bu kişilere yapılan ödemelerin ivedilikle yazıya geçirildiği zikredilmektedir.²³⁶

Hammurrabi kanunlarından yaklaşık 150 yıl kadar önce hüküm sürmüş olan Sâmî kral Lipit İstar’ın Kanununda gemi kiralanmasından bahsedilmektedir.²³⁷ Ayrıca bizlerin Hammurabi kanunları çerçevesinde sunacağımız ve öncesinde de benzer muhteva arz eden Sümer, Asur kanun ve fermanlarına ait nakledilen kayıtlar da Eski Mezopotamya bölgesine ait nehir ve deniz taşımacılığını ortaya koymaktadır. Mezopotamya nehir taşımacılığının ehemmiyet arz ettiği ve bölgede yaygın olduğuna dair bizlere önemli detaylar sunduğu ifade edilen çivi yazısı kanunları oldukça dikkat çekicidir. Bu kanunları, MÖ 2350 yıllarında yaşamış Lagaş hükümdarı tarafından yazdırılmış Urukagina kanunu,²³⁸ Ur sülalesinin ilk kralı tarafından yazılmış Urnammu kanunları, Hammurabi’den yaklaşık 150 yıl kadar önce hüküm sürmüş olan Sâmî kral Lipit İstar’ın kanunları ve Hammurabi kanunları şeklinde sıralayabiliriz. Kanunlarda genel olarak gemi ve gemicilerin kiralanması ve hem kiralayanın hem de kiracının karşılıklı sorumluluk ve vazifelerinin belirlendiği maddeleri görmekteyiz.²³⁹

²³⁵ Yasemin Korkmaz, *Mezopotamya’da Ticaret Hukuku (Eski Asur ve Eski Babil Dönemleri)* (Ankara: Gazi Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2006), 128.

²³⁶ Köroğlu, *Eski Mezopotamya Tarihi*, 91.

²³⁷ Lipit İstar: Sâmî kanunlarının başlangıcı MÖ 2.000 tarihlerine rastlayan ve 200 yıldan fazla devam etmiş olan İsin Hanedanı’nın beşinci kralıdır. Ayrıntılı bilgi için “Giriş” başlığına bk. Mendires, *Mezopotamya Kavimlerinde Sosyal ve Ekonomik Hayat*.

²³⁸ Ayrıntılı bilgi için bk. Akarsu, *MÖ III.-II. Binde Mezopotamya ve Anadolu’da Deniz Ticareti ve Gemicilik*, 20-25.

²³⁹ Detay için “Babil’de Ekonomik Hayat” bölümü “Ticaret” başlığının “Borçlanma” bahsine bk. Mendires, *Mezopotamya Kavimlerinde Sosyal ve Ekonomik Hayat*. Hammurabi kanunları gemi, gemici, nehir taşımacılığı hususunda zengin malumatlar sunmaktadır. Bk. Akarsu, *MÖ III.-II. Binde Mezopotamya ve Anadolu’da Deniz Ticareti ve Gemicilik*, 32-45.

Pers ve Sâsânî İmparatorlukları dönemindeki nehir taşımacılığı, yukarıda yer yer atıfta bulunularak ana hatlarıyla ele alınmıştır. Bu bağlamda, bölgede Müslümanların hâkimiyet kurmasıyla ortaya çıkan durumu Abbâsîler dönemine kadar özetle ortaya koymak, konunun akışı açısından önem arz etmektedir. Hz. Peygamber ve Hz. Ebû Bekir dönemlerinde Müslümanlar deniz aşırı seferlere çıkmışlardır. Hz. Ömer'in tutumu dolayısıyla denizcilik alanında kısa bir duraklama dönemi yaşandığı ifade edilse de Mısır ve İskenderiye'nin fethinin gerçekleşmesi oldukça önemlidir. Siyasî karışıklıklardan dolayı Hz. Ali döneminde denizcilik açısından bir gelişim gösterilememiştir. Bu noktada Emevîlerin iktidara gelişiyle birlikte denizcilik alanında bir ciddi ilerleme kaydedilmiştir. Bu ilerleme de Suriye, Mısır ve Mağrib gibi denize kıyı gemicilik konusunda tecrübeli Rum ve Kıptî halkların bulunduğu bölgelerin ele geçirilmesiyle birlikte ivme kazanmıştır.²⁴⁰ Müslümanların denizcilik faaliyetleri en genel haliyle bu şekilde kendini göstermekle beraber Dicle-Fırat nehirlerinden taşımacılık açısından etkin bir şekilde istifade edilmediğini söylemeliyiz. Bahsi geçen döneme ait kayıtlardan ilki, Halid b. Velid'in, Emğîsiyâ'yı ele geçirdikten sonra insanları ve malları gemilerle taşımak için hareket ettiği hadisesidir (12/634). Fakat Fars güçleri yeni bir çatışmaya hazırlık yaparken öncesinde Fırat'ın önüne set çekerek suyu nehrin kollarına akıtıp Müslüman güçlerinin gemilerini karaya oturtmayı başarsalar da taraflar arasındaki çatışma Müslümanların zaferiyle sonuçlanmıştır.²⁴¹ Sa'd b. Ebû Vakkâs'ın Medâin'i fethi esnasında (16/637) Müslümanların elinde gemilerin olması da²⁴² bu bağlamda dikkat çekicidir. Ancak Müslümanların Mizâr Savaşı'nda üstün geldikleri Fars güçlerinin gemilerine nehir engelinden dolayı ulaşamamaları (12/634),²⁴³ Köprü Savaşı'nda (13/634) Fırat'ın taşıtlarla değil de kurulan geçici bir köprüyle geçilmesi ve savaşın Müslümanların aleyhine seyretmesiyle birlikte köprü yıkılmış olduğu için nehirde boğulmaları,²⁴⁴ daha sonra Kûfe'de Fırat Nehri sularının toplandığı bir mevki olan Büveyb'de karşılan orduların nehir geçmek için taşıtlarının olmaması,²⁴⁵ Dicle-Fırat

²⁴⁰ Fatih Sarıkaya, *Abbasilerde Denizcilik (750-1258)* (Manisa: Celal Bayar Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2008), 69. Ayrıca bk. Mustafa Çavuşoğlu, *İlk Dönem İslâm Tarihinde Denizcilik ve Deniz Seferleri* (Konya: Necmettin Erbakan Üniversitesi, Doktora Tezi, 2023); Mehmet Çiftci, *Endülü's Emevi Devletinde Donanma (711-1031)* (Ankara: Hacı Bayramı Veli, Doktora Tezi, 2022), 12-19.

²⁴¹ Taberî, *Târih*, III/359.

²⁴² Taberî, *Târih*, IV/81.

²⁴³ Taberî, *Târih*, III/351-352.

²⁴⁴ Taberî, *Târih*, III/454-455.

²⁴⁵ Mahmut Kelpetin, "Hz. Ömer Dönemi Irak Fetihleri", *Hz. Ömer Sempozyumu*, (2018), 464-465.

dolaylarında gerçekleşen bu çatışmalarda nehirlerin sunduğu taşımacılık imkânından istifade için yeterli gelişim ve donanımın olmadığını göstermektedir.

Emevîler dönemine su yolu taşımacılığında Dicle ve Fırat'a odaklanılmadığını ifade etmeliyiz. Ancak yine de gelindiğinde nehir taşımacılık faaliyetlerine dair bazı örnekler görmekteyiz. Bunlardan ilki ve belki de en önemlisi ilgili dönemde nehir taşımacılığını kapsayan bir atama olduğu çıkarımına imkân veren aktarımdır. Bu aktarımda Haccâc'ın valiliği sırasında tavg türü nehir taşıtlarından sorumlu Ubeyd b. Kusayt isimli bir kişiden bahsedilmektedir.²⁴⁶ Ömer b. Abdülaziz döneminde ise Yezid b. Mühelleb'in,²⁴⁷ Vâsıt'tan Basra'ya gemiyle geçtiğini görmekteyiz.²⁴⁸ Halife Yezid b. Abdülmelik döneminde hapisten kaçan Yezid b. Mühelleb, Vâsıt'ı ele geçirmeyi başardıktan sonra Kûfe'ye yönelmiştir. Çok geçmeden Mesleme b. Abdülmelik Akr mevkisine gelmiş ve taraflar arasında bir çatışma vuku bulmuştur. Bu çatışmada Mesleme, komutanlarından birine gemilerle gelmesini ve köprüyü yakmasını emretmiştir. Yezid'in yapılan bu muharebede mağlup olduğu haberini alan oğlu, hazine ve mallarıyla Vâsıt'tan Basra'ya gelmiştir. Burada hazırladıkları gemilerle denize açılmak için toplansalar da Emevîler tarafından takibata uğrattılıp öldürülmekten kurtulamamışlardır.²⁴⁹

Yahya b. Zeyd'in öldürülme haberinden sonra Halife Velid'in, Zeyd'in yakalanıp yakıldıktan sonra küllerinin denize savrulması için Yusuf b. Ömer'i görevlendirdiği, Yusuf b. Ömer'in ise Zeyd'in küllerini bir gemiye koyarak Fırat Nehri'ne savurduğu kaydı da ilgili bağlamda dikkat rastladığımız örneklerden bir diğeridir.²⁵⁰ Bu münferit örnekleri her ne kadar arttırmak mümkün olsa da Emevîler döneminde başkentin Şam olması dolayısıyla su yolu taşımacılığı Dicle-Fırat ile bağlantılı Basra Körfezi üzerinden yürütülmek yerine Akdeniz üzerinden sürdürüldüğünü tekraren ifade etmekte fayda vardır. Bundan dolayı Emevîler döneminde nehir taşımacılığı Abbâsîlere nazaran oldukça sınırlı kalmıştır. Abbâsîlerin iktidara gelişiyle birlikte ise ticarî hareketliliğin Dicle-Fırat nehir ve kanallarının sağladığı taşımacılık imkânından hareketle Bağdat başkentliğinde

²⁴⁶ Belâzûrî, *Fütûh*, 353.

²⁴⁷ Emevîler dönemi valilerindendir. II. Yezîd'e karşı isyan etmiştir. Ayrıntılı bilgi için bk. Fatma Odabaşı, "Yezîd b. Mühelleb", *DİA* (İstanbul: TDV Yay., 2013).

²⁴⁸ Ebü'l-Hasan İzzüddîn Ali b. Muhammed İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil fi't-Târîh*, çev. Ahmed Ağırakça (İstanbul: Bahar Yay., 1991), V/49-50.

²⁴⁹ İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, V/75-79.

²⁵⁰ İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, V/227.

Basra Körfezi üzerinden sürdürme düşüncesi bölgedeki canlılığı nehir taşımacılığı özelinde bambaşka bir noktaya getirmiştir.²⁵¹ Bunun dışında nehirlerin bir güvenlik unsuru olarak görülmesi hem savunma hem muhasarada taşımacılığa ihtiyacı beraberinde getirmiştir. Ayrıca nehir yolu taşımacılığına verilen ehemmiyet ve bu taşımacılığın iktidar için can damarı konumuna gelmesi isyan ve kalkışmalarda hem iktidarı yıpratmak hem de nehir ve kanallarla örülü coğrafyalarda hâkimiyet sağlamak için taşımacılıkta etkin olma çabalarını ortaya çıkarmıştır. Dolayısıyla Abbâsîler döneminde nehirler üzerinde taşımacılık özelinde şekillenmiş farklı boyutlarla incelemeye konu olacak bir dünya oluşmuştur.



²⁵¹ Taner Yıldırım, *Ticaret'in Altın Çağı* (Elazığ: İksad Yay., 2002), 52-53; Bakır, *Ortaçağ Tarih ve Medeniyetine Dair Çeviriler*, 472; Taner Yıldırım, “Abbâsîlerin Kuruluşundan Fatimilere Doğu Ticaretinde Basra Körfezi İle Kızıldeniz Arasındaki Rekabet” 8/1 (2012), 132.

BİRİNCİ BÖLÜM

ABBÂSÎLER DÖNEMİ GEMİ SANATI - DİCLE-FIRAT NEHİR VE KANAL TAŞIMACILIĞININ GELİŞİM SEYRİ

Abbâsîler döneminde nehirler üzerindeki taşımacılık faaliyetleri pek çok alanda kendini göstermiştir. Bu durum da farklı alanlarda kullanılabilecek çeşitli türlerde gemilerin yapımını ve belli vazifelerden sorumlu mürettebatı da beraberinde getirmiştir. Fakat nehir taşıtlarındaki çeşitlilik sadece bununla sınırlı kalmamıştır. Aynı gemi çeşidinin kendi içinde farklı türleri ve bu türlerin kendilerine has kullanım alanlarının varlığı da ilgili hususu göstermektedir. Bu durum araştırma sürecinde gemi çeşitlerine dair kayıtlar takip edilirken bir nehir taşıtının hangi alanda kullanıldığı hakkında genel bir değerlendirme yapmaktan ziyade kendi içerisindeki çeşitliliğe işaret eden detayları takip etmeyi de gerekli kılmıştır.

Netice itibarıyla bu başlıkta ilk olarak gemi yapımı ve mürettebatı üzerinde durulacaktır. Bu bağlamda gemi yapımında Abbâsîlerin tevarüs ettiği birikim, gemi yapımı ve teknikleri, tersaneler ve bu tersanelerde inşa edilen gemi türleri kendi içerisindeki çeşitleri çerçevesinde ele alınacaktır. Son olarak ise gemi mürettebatı, gemicilerin sosyal hayattaki yeri, gemicilerin kıyafetleri üzerinde durulacaktır.

1.1. GEMİ YAPIMI

Başlangıçta denizciliğe yabancı olan Hicaz Arapları özellikle Suriye ve Mısır'ın fetihleriyle birlikte gemi yapımı ve denizcilikte gelişmiş bir mirasla muhatap oldular. Bu fetihler sayesinde Fenike denizcilik tecrübesinin yanı sıra Bizans ile karşılaşmaları sonucunda hem Grek hem de Roma denizcilik birikimini de tevarüs ettiler.²⁵² Akdeniz denizciliği ve gemi yapımı mirasının yanı sıra Hint Okyanusu denizciliği ve gemi yapımı tecrübesinden faydalanan Abbâsîlerin²⁵³ nehir taşıtlarını inşa ederken bölgedeki kadim birikimden ve kendilerinden önce Basra Körfezi üzerinden uluslararası ticaretin merkezini elinde tutan Sâsânîlerin tecrübesinden istifade ettiği de pekala düşünülmelidir.

²⁵² Ayrıntılı bilgi için bk. Utku, *Kızıldeniz*, 176-181.

²⁵³ Yıldırım, *Basra Körfezi*, 348.

Yukarıda kaydedilen birikim üzere yükselen Abbâsîlerde gemi yapımının bir parçası olan nehir taşıtlarının inşası oldukça önemli bir yere sahip olmuştur.²⁵⁴

Akdeniz ve Hint Okyanusu gemi yapım sanatı arasında bazı temel farklar vardır.²⁵⁵ Kızıldeniz ve Basra Körfezi'nde kullanılan gemiler her ne kadar Hint Okyanusu gemileriyle aynı özelliklere sahip olsalar da Akdeniz'de seyreden gemiler farklılık arz etmektedir. Hint Okyanusu ve Kızıldeniz gemilerinde ahşap katranlanıp birbirine ağaç lifleriyle bağlanırken Akdeniz gemilerinde ahşabın çivilerle tutturulduğu bilinmektedir.²⁵⁶

Hint Okyanusu gemilerinde ekseriyetle Hindistan'da bulunan sac (Tik) ağacı ve Hindistan Cevizinden elde edilen keresteler kullanılırdı.²⁵⁷ Gemi yapımında az da olsa hurma ağacı kerestesi ve tahtaları birleştirmede bu ağacın lifi,²⁵⁸ yelken yapımında ise yaprakları da kullanılmaktaydı.

Gemi inşasında temel olarak kullanılan ağaçların İslam topraklarında yetişmemesi, Müslümanları bu sektörde büyük oranda Hindistan ve Doğu Afrika'dan gelecek malzemeye bağımlı hale getirmiştir.²⁵⁹ Bunun dışında Yemen²⁶⁰ ve Suriye'ye ek olarak Ermeniy'e'den birbirlerine bağlanıp nehirlerle bırakılarak gönderilen ahşap²⁶¹ ile Uman'da çok fazla bulunan narcîl ağacı da gemi yapımında kullanılmıştır.²⁶²

Gemilerin yapım usullerinden bazılarında çivi kullanılmaması farklı sebeplere bağlanmaktadır. Bu sebeplerden biri halkta denizin altında mıknaş gibi bir dağın varlığı ve bunun çivileri çekip gemiyi dağıtacağı inancı iken diğeri ise çivilerle birleştirilmiş olan gemilerin tuzlu suda fazla yıpranmasıydı. Bir diğere sebep ise kayalara çarpma ya da

²⁵⁴ Hayât Abdülkadir Ahmed el-Mursî, “Âlâtü'l-Harbiyye fi'l-Asri'l-Abbâsiyyi'l-Evvel 132-232”, *Mecelletü Külliyyeti'l-Âdâb* 1/23 (ts.), 400; Halil Hasan ez-Zekânî, “es-Sinâ'a fi Bağdâd li'l-Fetrati (334-555/935-1160)”, *Mecelletü't-Türâsi'l-İlmi'l-Arabî* 1 (2015), 17; Sûsen Behcet Yûnus, “es-Sinâ'a ve Eseruhâ fi Bilâdi'l-Maşriki'l-İslâmî Hılâle'l-Asri'l-Abbâsi (132-656)”, *Mecelletü Külliyyeti'l-Ulûmi'l-İslâmî* 63 (2020), 425.

²⁵⁵ Ayrıntılı bilgi için bk. Agius, *Classic Ships of Islam*.

²⁵⁶ Sarıkaya, *Abbasilerde Denizcilik*, 42.

²⁵⁷ Hindistan cevizi lifi suya karşı hurma lifinden çok daha dayanıklı olduğu için kullanımda öncelenirdi. Bk. Agius, *Classic Ships of Islam*, 148-149.

²⁵⁸ Hurma lifiyle dikili gemiler için en erken referanslardan biri Kuran-ı Kerim'deki “Biz onu geniş tahtalar ve hurma lifinden yapılmış bir gemiye bindirdik” ayetidir. Kamer 54/13

²⁵⁹ Bk. Agius, *Classic Ships of Islam*, 147-148; Sarıkaya, *Abbasilerde Denizcilik*, 42.

²⁶⁰ Sa'd, *el-Âmme fi'l-Bağdâd*, 194; Hamdî Hüseyin 'Ulvân et-Temîmî, “el-Hayâtü'l-İktisâdiyye fi'd-Devleti'l-Arabîyyeti'l-İslâmiyye fi'l-'Asri'l-Abbâsi”, *Mecelletü'l İlmiyye* 7/22 (2015), 311-312.

²⁶¹ Maurice Lombard, *İslâmın Altın Çağı*, çev. Nezih Uzel (İstanbul: Pınar Yayınları, 2002), 172; Temîmî, “el-Hayâtü'l-İktisâdiyye”, 311.

²⁶² Sa'd, *el-Âmme fi'l-Bağdâd*, 195.

dalganın fazla olduğu durumlarda parçalanma tehlikesiydi. Gemilerde yıpranmayı azaltmak adına balina ve köpekbalığından elde edilmiş yağ da kullanılırdı.²⁶³ Bunun yanı sıra bir tür zift de gemilerin sıvanmasında kullanılan maddelerdendi.²⁶⁴ Bu iş ile uğraşanlara **kayyâr** denirdi.²⁶⁵ Bunlar arasında Basra'da inşa edilen gemiler renk itibarıyla diğer gemilerden farklılık arz edecek şekilde kireç ve yağ ile sıvanırdı. Yapımdaki bu farklılığın gemilerin deniz aşırı seferlerde uzun mesafe yol almasını sağlamak için olduğu söylenir. Gemilerin beyaz olmasının sebebi ise sıvanırken kullanılan kireçti.²⁶⁶ Bunun dışında gemilerin yapımında bir de ip, yay, burgu, keser, tokmak, testere, keskinin yanı sıra demir çivilerin olmadığı durumlarda ağaç çiviler gibi malzeme ve aletlerin kullanıldığını da görmekteyiz.²⁶⁷

Irak bölgesinde nehir taşıtlarının yapımı için birçok tersane bulunmaktadır. Bu taşıtların inşasına ehemmiyet verilmesinde iktidarın ticarî faaliyetlerini, başkent savunması ve bölgesel hâkimiyeti nehirler üzerinden yürütme politikasının merkezî rol oynadığını söyleyebiliriz. Bağdat gibi diğer bazı şehirlerdeki tersanelerde marangozlar tarafından yapılan bu taşıtlar farklı yapılarda ve çeşitli amaçlarla inşa edilmiştir.²⁶⁸

Birçok alanda olduğu gibi gemi inşası da kendi içinde bir uzmanlık gerektirirdi. Bu konuda Sümerlerden bu yana bazı kayıtlara isabet etsek de Abbâsîler dönemine dair eldeki malumatın zengin olmadığını ifade etmeliyiz. Câhız'ın kayıtlarında rastladığımız gemi yapımında çalışanları denetleyen kişi olarak yorumlanabilecek “Gemicilerin Kıdemlisi-الملاحين”,²⁶⁹ bahsi geçen nadir malumatlardandır. Gemileri yapan marangozlar²⁷⁰ ilerleyen kısımlarda detaylandırılacağı üzere nehir savaşlarında da

²⁶³ Sarıkaya, *Abbasilerde Denizcilik*, 40-41; Yıldırım, *Basra Körfezi*, 380-381.

²⁶⁴ Rağd Adnân Dehâm er-Râvî, *et-Ticâre fî'l-Asri'l-Abbâsiyyi'l-Müteahhir* (Bağdad: Câmiatü Bağdad, Yüksek Lisans Tezi, 2002), 63.

²⁶⁵ Kadir Kan, *Abbâsî Halifesi Vâsık ve Dönemi (227-232/242-847)* (Bursa: Uludağ Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2003), 61.

²⁶⁶ Bk. Mes'ûdî, *Mürûc*, IV/190; Abdülaziz Dûrî, *Târîhu'l-İrâkı'l-İktisâdî fî'l-Karni'r-Râbi'i'l-Hicrî* (Beyrut: Merkezü'd-Dirâsâtü'l-Vahdetü'l-Arabiyye, 1995), 169; Mısri, *Ticâretü'l-Irak*, 228; Mursî, “Âlâtü'l-Harbiyye”, 400.

²⁶⁷ Agius, *Classic Ships of Islam*, 144.

²⁶⁸ Andre Clot, *Hârûn Reşîd ve Abbasiler Dönemi* (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2007), 214; Zekânî, “es-Sinâ'a fî Bağdâd”, 17.

²⁶⁹ Bk. Ebû Osmân Amr b. Bahr b. Mahbûb el-Câhız, *Kitâbü'l-Hayevân* (Mısır: Mektebetü'l-Mustafâ, 1965), II/126.

²⁷⁰ Zekânî, “Sinâ'a fî Bağdâd”, 17.

istihdam edilmiştir. Bunun sebebi çatışmalarda gemilerin uğrayacağı herhangi bir tahribatta bakım, onarım ya da yeniden yapıma olan ihtiyaçtan kaynaklı olsa gerektir.

Abbâsîler döneminde faal olan tersanelerle ilgili detaylı bilgi “Abbâsîlerin Nehir Taşımacılığına Verdiği Önem ve Taşımacılığın Düzenlenmesi” başlığının “Tersaneler” bahsinde ele alınacağı için burada genel bir değerlendirme yapmakla yetineceğiz. Tersaneler gemi ve tekne inşası için kurulmuş sınıî yapılardır. Erken dönem açısından düşünüldüğünde gemilerin yapımı için gerekli malzemelerin olduğu bir alanın da tersane olarak karşılık bulması mümkündür. Abbâsîler döneminde nehir kıyılarında kurulmuş olan teknelerin arızalarını tamir ederek taşımacılığın devamlılığını sağlamak için kurulduğu aktarılan küçük kıyı tersanelerinin yanı sıra bir de özellikle nehir çatışmalarında etkin olduğunu gördüğümüz gemilerin üretimi için hizmet veren tersaneler de vardır.

1.2. GEMİ ÇEŞİTLERİ

Nehir taşımacılığından istifade eden birçok medeniyette olduğu gibi²⁷¹ Abbâsîlerde de birtakım sebepler nehir taşıtlarındaki çeşitliliği beraberinde getirmiştir. Nehrin su seviyesi ve yatak genişliği ile taşıtın kullanılacağı alanların çeşitliliği bu sebeplerin başında gelmektedir. Gemilerin bazı çeşitleri nehrin su seviyesi azaldığı dönemlerde hareket edebilmesi için tasarlanmışken bazıları su seviyesinin yüksek olduğu dönemlerde taşımacılığa uygun olacak şekilde inşa edilmiştir. Fakat gemilerin çeşitliliğini belirleyen kıstaslar bunlarla sınırlı değildir. Zira sadece bürokratlara has nehir taşıtlarının yanı sıra halk tarafından kullanılan taşıtların varlığı da ilgili hususu göstermektedir.

Nehir taşıtlarından bazı türlerin kendi içerisinde çeşitlilik arz ettiği de görülmektedir. Bu noktada asıl istihdam alanının savaş, avcılık, mahkûm taşıma, nehir yaklarındaki geçişi sağlama ya da kişisel ulaşım olan alt türler de bulunmaktadır. Ancak ilgili gemi ve teknelerin kullanım alanlarının keskin bir şekilde sınıflandırmak mümkün gözükmemektedir. Bu durum aynı tür teknenin bahsi geçen asıl kullanım alanının dışında

²⁷¹ Bu hususa “Mezopotamya Uygarlıklarından Abbâsîlere Kadar Gemi Sanatı ve Dicle-Fırat Nehir ve Kanal Taşımacılığının Gelişimi” bahsinde yer verilmiştir. Roma İmparatorluğu’ndaki nehir yollarında taşımacılık yapılacak taşıtların inşasında benzer dinamiklerin gözetildiği görülmektedir. Bk. Peter Campbell, “The Archaeology of Rivers: Processes and Patterns”, *Rivers and Waterways in the Roman World: Empire of Water*, ed. Andrew Tibbs - Peter Campbell (London: Routledge, 2023), 9.

ve farklı sınıfsal tabaka tarafından da istifade edildiğine dair örneklerin çokluğuyla netleşmektedir.

Gemilerin çeşitlilik arz etme sebeplerine dair genel bir değerlendirmeden sonra gemi çeşitlerini, ayrı başlıklar altında detaylı bir şekilde ele alabiliriz. Ancak metin içerisinde tekrara düşmemek adına gemi çeşitleri ele alınırken ilgili konulara dair genel atıflar yapılacaktır. Bu tercih metinde gemilerin kullanıldığı alanların detaylandırılması sebebiyle yapılmıştır.

Sümeiryiye (سميرية)

Ticarî ve askerî faaliyetlerin yanı sıra kişisel ulaşım ve tenezzüh için de kullanıldığını gördüğümüz bu nehir taşıtının neden sümeiryiye olarak adlandırıldığına dair kelimenin kök anlamından hareketle farklı kanaatler zikredilmiştir. Bunlardan ilki “semera/سمر” kelimesinin gece sohbeti anlamına geldiği ve sümeiryiye’nin de gece vakti eğlence sohbetlerinin yapıldığı tenezzüh için kullanılması sebebiyle bu şekilde isimlendirilmiştir. Diğer görüş, çivilemek ve ok atmak gibi anlamlara gelen “tesmîr/تسمير” fiilinden hareketle öne sürülmüştür. Buna göre sümeiryiye türü gemilerin ok gibi hızlı olması onun bu şekilde isimlendirmesinin sebeplerinden olabilir. Bunun dışında Araplarda gemileri hayvanlara benzetme adeti olduğu ve sümeiryiye’nin suyun üzerinde sakin duruşuyla dikkat çeken samura benzetilmiş olabileceği de kaydedilir. Yapımında “mesâmîr/مسامير” çivi kullanılmış olmasından hareketle de bu ismin verilmiş olması da ihtimaller arasındadır.²⁷² Bir farklı görüş ise “سمر” kelimesinin “şecerü’t-tal/شجر الطلع” olarak ifade edilen bir ağaç türü anlamına geldiği ve geminin de bu ağaçtan yapılmış olma ihtimalinden dolayı sümeiryiye olarak isimlendirildiği şeklindedir.²⁷³ Bunların dışında geminin ilk kez, Basralı olduğu düşünülen Sümeyr adlı bir kişi tarafından yapıldığı için ona nispetle veya Sümeyr adında Teyma’dan olan Yahudi birine nispetle sümeiryiye adını aldığı ifade edilmektedir.²⁷⁴ Son olarak bu taşıtlara Sümer tekneleri dendiği de kayıtlar arasındadır.²⁷⁵

²⁷² Kelimenin kök anlamları için bk. Ebü’l-Fadl Cemâlüddîn İbn Manzûr, *Lisânü’l-Arab* (Beyrut: Dâr Sâdır, 1414), 377-379. Bahsi geçen anlamlardan hareketle isimlendirilmeye dair kaydedilen muhtemel görüşlerden bazıları için bk. eş-Şemrî, *el-Milâha*, 71.

²⁷³ eş-Şemrî, *el-Milâha*, 71.

²⁷⁴ Dervîş en-Nuhaylî, *es-Süfünü’l-İslâmiyye ala’l Hurûfî’l-Mu‘cem* (Mısır: y.y., 1974), 67.

²⁷⁵ Bk. Yıldırım, *Abbasiler Dönemi Basra Körfezi*, 168; Altungök - Yıldırım, “Nil, Fırat ve Dicle Suyollarının Ortaçağ Dünyası Açısından Önemi”, 328.

Sümeysiyyelerin genellikle 16-18 zirâ²⁷⁶ aralığında bir genişliğe sahip olduğu kaydedilse de²⁷⁷ rivayetlerden bu taşıtın kendi içerisinde farklı boyutlarda türlerinin olduğu anlaşılmaktadır. Kaynaklarda yelkenli ve kırk kürekçili²⁷⁸ büyük boyutlu bir türü ve yirmi kürekçili²⁷⁹ orta boyutlu türünden bahsedilmektedir. Bununla birlikte dört kürekçili küçük boyutlarda bir sümeysiyye²⁸⁰ çeşidi ile sırtta taşınabilecek kadar küçük boyutlarda en fazla iki kişilik kapasiteye sahip sümeysiyyeler de vardır.²⁸¹

Sümeysiyyelerin kullanım alanlarından biri ticarî taşımacılık idi. Vâsıt-Basra arası ticarî faaliyetlerdeki sümeysiyye hareketliliği²⁸² bu durumu göstermektedir.

Bazı çalışmalarda sümeysiyyenin harp gemisi olduğu ve savaşlarda denizci, okçu ve savaş aletleri taşımak için kullanıldığı ifade edilmektedir.²⁸³ Fakat bahsi geçtiği üzere bu taşıt türünün savaşların dışında geniş bir kullanım alanı vardır. Kişisel ulaşım da bunlardan bir tanesidir. Halife Râzî'nin dört kürekli sümeysiyye ile Musul'a kaçıışı,²⁸⁴ Vezir İbn Mukle'nin Sûku'l-'Atş'taki evinden bir sümeysiyye ile Bâbü'l-Büstân olarak bilinen mevkideki geçide gitmesi,²⁸⁵ Sûlî'nin İbn Furât'ın evinden çıktıktan sonra Ebû'l-Abbâs b. Nevfelî ile yaptığı sümeysiyye yolculuğu,²⁸⁶ halkın manastıra giderken bu taşıtlardan da istifade etmesi,²⁸⁷ sümeysiyyenin hem bürokratlar²⁸⁸ hem de halk tarafından kişisel ulaşım için kullanıldığını göstermektedir. Bu durum bazı kayıtların aksine²⁸⁹ sümeysiyyelerden kamu hizmetinin dışında da istifade edildiğini ortaya koymaktadır.

²⁷⁶ Bir zirâ'nın kaç cm'e karşılık geldiği konusunda bir netlik yoktur. Ancak genel itibariyle bir zirâ'nın 45 ila 90 cm'e tekabül ettiğini söyleyebiliriz. Ayrıntılı bilgi için bk. Mehmet Erkal, "Arşın" (İstanbul: TDV Yay., 1991), III/411-413.

²⁷⁷ Yıldırım, *Basra Körfezi*, 395.

²⁷⁸ Taberî, *Târîh*, IX/561.

²⁷⁹ Taberî, *Târîh*, IX/565.

²⁸⁰ Ebû Bekir es-Sûlî, *Ahbâru Râzî ve 'l-Müttakî*, thk. J. Heyworth Dunne. (Beyrut: Dâru'l-Mesîra, ts.), 122.

²⁸¹ Taberî, *Târîh*, IX/559; Ebû Ali Ahmet b. Muhammed b. Ya'kûb İbn Miskeveyh, *Tecâribü'l-Ümem ve Te'âkübü'l-Himem* (Beyrut: Dâru'l-Kütübü'l-İlmiyye, 2003), IV/305; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/283.

²⁸² Sûlî, *Ahbâru Râzî ve 'l-Müttakî*, 244. Ayrıca bk. Mısri, *Ticâretü'l-İrak*, 190.

²⁸³ Muhammed Abdü'l-Hafiz Derviş el-Menâsîr, *Ceyş fi'l-Asri'l-Abbâsiyyi'l-Evvel* (Sudan: Camiatü Nilin, Doktora Tezi, 1998), 175-176.

²⁸⁴ Sûlî, *Ahbâru Râzî ve 'l-Müttakî*, 122.

²⁸⁵ Ebû Ali Ahmed b. Muhammed b. Ya'kûb İbn Miskeveyh, *Tecâribü'l-Ümem ve Te'âkübü'l-Himem* (Beyrut: Dâru'l-Kütübü'l-İlmiyye, 2003), V/218.

²⁸⁶ Bk. Hilâl es-Sâbî, *Ahbâru'l-Vüzerâ, Tuhfetü'l-Ümerâ fi Târihi'l-Vüzerâ* (b.y.: Mektebetü'l-A'yen, ts.), 161.

²⁸⁷ Üçüncü Bölüm, "Hristiyan Bayram ve Kutlamaları" bahsine bakınız.

²⁸⁸ Bürokratların sümeysiyye kullanımına dair farklı bir örnek için bk. Mes'ûdî, *Mürûc*, IV/191.

²⁸⁹ Sümeysiyye türü taşıtların kamu hizmetine ait olduğuna dair kayıt için bk. Altungök - Yıldırım, "Nil, Fırat ve Dicle", 328.

İlgili hususa dair örnekleri arttırmak mümkündür. Netice itibariyle sümeyriyye türü taşıtın sadece kamu hizmetine ait olmadığını ve bu taşıt özelinde harp gemisi olarak yapılacak genel tanımlamaların da ötesine geçilmesi gerektiğini ifade etmeliyiz.

Sümeyriyye bahsi geçen kullanım alanları dışında her ne kadar sadece bu alana hasredilemeyecek olsa da savaşlarda da istihdam edilmiştir. Zenc İsyanı,²⁹⁰ Karmatî İsyanı,²⁹¹ Berîdî İsyanı,²⁹² Musul'da Züreyk ve Seyyid Çatışması,²⁹³ gibi isyan ve çatışmalarda kullanımı bunun örneklerindendir. Nehirlerin bazı bölgelerinde nöbet için kullanılan ve “sümâriyyâtü'n-nevbe/سماريات النوبة” olarak ifade edilen taşıtlar da vardır. İbn Miskeveyh, yapılan bir yolculukta kullanılan taşıttan “Nöbet sümeyriyyelerinden bir sümeyriyye” ifadeleriyle bahsetmektedir.²⁹⁴ Bazı çalışmalarda sümeyriyyelerin savaş esnasında boyutları itibariyle istihdam alanlarının farklılaştığı da belirlenmektedir. İlgili çerçevede uzun ve geniş olan sümeyriyyelerin asker, silah ve mühimmat taşımacılığında, küçük boyutlu olanlar pratikliklerinden istifade etmek için kuşatmada kullanıldığı kaydedilmiştir.²⁹⁵ Bu çıkarım, gemilerin yapısının kullanım alanını tahmin etmeye imkân vermesi itibariyle anlaşılır bir durumdur. İki kişilik sümeyriyyelerin inşasını da ilgili bağlamda zikretmek yerinde olacaktır.²⁹⁶ Yukarıdaki kayıtlara ek olarak sümeyriyye türü taşıtlar, Dicle-Fırat nehir ve kanallarının dışında Akdeniz, Kızıldeniz ve Hint Okyanusunda da kullanılmıştır.²⁹⁷

Zülâl (زلال)

Zülâl kelimesi, su ile birlikte kullanıldığında tatlı ve hızlı akan su anlamına gelmektedir.²⁹⁸ Küçük ve hızlı olmasıyla ön plana çıkan zülâlin adını da insanlara rahatlık

²⁹⁰ Zenc İsyanı nehir çatışmalarında yoğun bir şekilde sümeyriyye türü taşıtların kullanıldığını görmekteyiz. Detaylı bilgi için Üçüncü Bölüm, “Zenc İsyanı” bahsine bakınız.

²⁹¹ Üçüncü Bölüm “Karmatî İsyanı” bahsine bakınız.

²⁹² Bk. Ayrıntılı bilgi için Üçüncü Bölüm “Berîdî İsyanı” bahsine bakınız.

²⁹³ Ebû Zekerıyyâ Yezîd b. Muhammed el-Ezdî, *Târîhu'l-Mevsil*, thk. Ali Habîbe (b.y.: İhyâü't-Türâsil-İslâmî, 1967), 365-366.

²⁹⁴ Ebû Ali Ahmed b. Muhammed b. Ya'kûb İbn Miskeveyh, *Tecâribü'l-Ümem ve Te'âkübü'l-Himem* (Mısır: Surûs, 2000), VII/78, 80. Ayrıca bk. Nuhaylî, *es-Süfünü'l-İslâmiyye*, 68.

²⁹⁵ Bk. Nuhaylî, *es-Süfünü'l-İslâmiyye*, 68; eş-Şemrî, *el-Milâha*, 68.

²⁹⁶ Taberî, *Târîh*, IX/559; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/305; İbnü'l-Esir, *el-Kâmil*, 1991, VII/283.

²⁹⁷ Nuhaylî, *es-Süfünü'l-İslâmiyye*, 68; Hasîbe Azîzî - Sâmiye Bûlriyâh, *Tetavvur Sınâ'atü's-Süfünü'l-İslâmiyye fî Havzi'l-Bahri'l-Mütevasıt mine'l-Karn (h. 1-5/m. 7-11)* ts., 30. Bu durum çalışmanın Üçüncü Bölümü “İsyan ve Çatışmalarda Nehir ve Kanal Taşımacılığı” bahsinde detaylandırılmaktadır.

²⁹⁸ İsmâil b. Hammâd el-Cevherî, *Tâcü'l-Luğa ve Sihâhu'l-Arabiyye* (Beirut: Dâru'l-İlim, 1987), IV/718; İbn Manzûr, *Lisânü'l-Arab*, XI/307.

veren hızlı akan tatlı sudan almış olabileceği ifade edilir.²⁹⁹ Zülâl ile aynı kökten gelen ve eşya, tefrişat gibi anlamları olan “zelzilü/زلزل” kelimesinden³⁰⁰ hareketle de bu taşıtın adı verilmiş olabilir.³⁰¹ Bu çıkarım zülâlin, tefrişatı yapılmış bir taşıt türü olup üst tabakanın tenezzüh için kullanmasından dolayı ortaya atılmış olsa gerektir.

Zülâl türü taşıtların boyutları ve kapasitesi hakkında net bir bilgiye sahip değiliz. Tefrişatı yapılmış, yolculuk yapanların rahatı ve ihtiyacı için gerekli her şeyin bulunduğu bir taşıt türü olan zülâl, genellikle halifeler, bürokratlar, toplumun üst tabakasındaki kişiler ve zenginler tarafından nehir yolculuklarında tenezzüh, eğlence ve ulaşım için kullanılmaktadır. Bunun yanı sıra savaşlarda kullanıldığına dair örnekler de mevcuttur. Toplumda gelir seviyesi ve mevkisi itibarıyla üst tabakada olan kişilerin, giyim, yemek kültürü, kullandıkları binekler gibi hayat tarzlarını yansıtan yönleri, saray erkanın yaşantısından uzak değildir. Evlerinin mefruşatından sahip oldukları hobilere kadar hemen her şey toplumsal tabakaları yansıtmaktadır.³⁰² Bu bağlamda zülâl türü nehir taşıtının da üst tabakanın hayat tarzını yansıtan araçlardan biri olduğu kanaatindeyiz.

Reşîd’in torunlarından birinin gezintiye çıkmak için kendisine bir zülâl yaptırması,³⁰³ Vâsık’ın zülâlle Necef yolculuğu,³⁰⁴ Mütevekkil’in bir toplulukla zülâl yolculuğu,³⁰⁵ Amr b. Mes’ade’nin³⁰⁶ zülâliyle Basra’ya gitmesi,³⁰⁷ Mu‘tez-Müstâîn çatışmasında hem Mu‘tez’in, hem Müstâîn’in Sâhibü’ş-Şurtası Muhammed b. Abdullah’ın hem de Muvaffak’ın zülâl ile yolculukları³⁰⁸ bu gemi türünün halife, bürokrat

²⁹⁹ eş-Şemrî, *el-Milâha*, 66.

³⁰⁰ Cevherî, *Tâcü’l-Luğa*, IV/717; İbn Manzûr, *Lisânü’l-Arab*, XI/307.

³⁰¹ eş-Şemrî, *el-Milâha*, 66.

³⁰² Adan Jarso Galole, *Bağdat Büveyhîlerin Eline Düşerken (279-334/892-945)* (İstanbul: Siyer Yay., 2021), 305-306.

³⁰³ Ebü’l-Hasan Ali b. Muhammed eş-Şâbüştî, *Diyyârât* (el-Mektebetü’l-Arabiyye, ts.), 31-32.

³⁰⁴ Ömer b. Ahmed İbnü’l-Adîm, *Buğyetü’l-Taleb fi Târîhi Haleb*, thk. Süheyl Zekkâr (Beyrut: Dâru’l-Fikr, ts.), III/142.

³⁰⁵ Ebü’s-Sa’d Mansûr b. Hüseyin er-Râzî el-Âbî, *Nesru’d-Dür fi’l-Muhâdarât*, thk. Hâlid A. Mahfûz (Beyrut: Dâru’l-Kütübü’l-İlmiyye, 2004), V/194.

³⁰⁶ Me’mun dönemi katiplerindendir. Bk. Selahattin Polatoğlu, *Abbâsî Devleti’nde Kâtipler (132-334/750-945)* (Ankara: Ankara Üniversitesi, Doktora Tezi, 2022), 137, 374.

³⁰⁷ Bu yolculukta Amr b. Mes’ade’nin aşırı sıcakın bastırıldığı sırada Zülâl’i serinletmek için bir çuvala kar doldurulmasını istemesi bürokratların tayyâr türü taşıtlarında sağladıkları konforu gösteren örneklerden biridir. Bk. Muhassin b. Ali b. Muhammed et-Tenûhî, *el-Ferec Ba’de’ş-Şidde*, thk. Abbûd eş-Şâlcî (Beyrut: Dâr Sâdır, 1978), III/307; Ebü’l-Muzaffer Şemsüddîn Yûsuf b. Kızıoğlu et-Türkî el-Avni el-Bağdâdî Sibt İbnü’l-Cevzî, *Mir’âtü’z-Zamân fi Târîhi’l-A’yân* (Beyrut: er-Risaletü’l-Alemiyye, 2013), XIV/168.

³⁰⁸ Ebû Bekir es-Sûlî, *Kitâbü’l-Evrâk (227-256)*, thk. V. I. Belyaev, A. B. Khalidov (Saint Petersburg: y.y., 1998), 443. Muvaffak’ın Zülâl ile yolculuk yaptığına dair farklı nakiller de kaydedilmiştir. Rivayet İbnü’l-Esir’de geçse de (İbnü’l-Esir, *el-Kâmil*, 1991, VII/262.) nehir ve tekneye dair detayları İbn

ve diğer devlet görevlileri tarafından kişisel ulaşım ve tenezzüh için kullanıldığını göstermektedir. Bu noktada bürokratların zülâli tercih etmeleri taşıtın hızlı olmasının yanı sıra yolcuları için gerekli şeyleri barındırmasından³⁰⁹ ötürü olduğu anlaşılmaktadır.

Zülâl türü gemilerin hızlı ve konforlu olmalarından dolayı savaşlarda da çeşitli amaçlarla kullanılmıştır. Zülâllerin, Zenc İsyanı'nda asilerden ele geçirilen nehir taşıtlarının arasında bulunması,³¹⁰ Mu'tazîd döneminde orduların erzakını taşımak için kullanılması,³¹¹ ilgili durumun nadir örneklerindendir. Bunun dışında Bağdat ehlinen eğlence düşkünü kişilerin zülâllerle manastıra gitmeleri,³¹² bu nehir taşıtının halk tarafından da kullanıldığını düşündürmektedir. Fakat bu pasajda manastıra zülâl ile giden kişilerin sınıfsal durumu tespit edilemediği için bu bağlamda bir çıkarımda bulunmak zordur.

Tenûhî, zülâl türü bir taşıtla yapılan yolculuğu anlatırken bu taşıtta bulunan bir depoya kumaşların yüklendiğini kaydetmektedir.³¹³ Bu durum her ne kadar zülâlin ticarî faaliyetler için kullanıldığına dair kanaatte bulunmaya imkân vermese de küçük çaplı taşımacılık için kullanıldığı ve bazı zülâllerde depo tarzı büyük sandıkların olduğunu ifade etmemize yardımcı olmaktadır.

Şezâ (شذآ)

Şezânın, kelime kökü itibariyle anlamlarından biri hoş kokudur. Bundan dolayı sezânın kokusu veya samğ ağacının kokusu şeklinde ifadeler kullanılmıştır.³¹⁴ Buradan hareketle bir görüşe göre bu taşıt türü, güzel kokulu bir ağacın ahşabından inşa edilmesinden dolayı şezâ olarak isimlendirilmiştir.³¹⁵ Şezâ, binek hayvanlara ve köpeklere zarar veren bir çeşit mavi büyük sinek anlamına da gelmektedir.³¹⁶ Sert mizaçlı,

Miskeveyh kaydetmiştir. Bk. İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/293.

³⁰⁹ Basra Valisi, Muhammed b. Süleyman'ın elçisinin Halife Mansur'un oğlu Mehdî'nin eğitimi için davet edilen Abdülmelik'i zülâl ile taşımıştır. Abdülmelik'in bu gemi türünün içinde ihtiyacı olan her şeyi bulduğuna dair ifadesi, zülâlin yolcular için sunduklarını göstermektedir. Bk. Tenûhî, *el-Ferec*, III/162-163.

³¹⁰ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/325.

³¹¹ Sâbî, *el-Vüzerâ*, 24.

³¹² Şâbüştî, *Diyârât*, 15.

³¹³ Tenûhî, *el-Ferec*, V/318-319.

³¹⁴ İbn Manzûr, *Lisânü'l-Arab*, XIV/426; Muhammed b. Muhammed ez-Zebîdî, *Tâcü'l-'Arûs min Cevâhiri'l-Kâmûs* (Dâru'l-Fikr, 1424), XIX/565.

³¹⁵ eş-Şemrî, *el-Milâha*, 75.

³¹⁶ Cevherî, *Tâcü'l-Luğa*, VI/390; İbn Manzûr, *Lisânü'l-Arab*, XIV/426; Ebü't-Tâhir Mecdüddîn Fîrûzâbâdî, *el-Kâmûsu'l-Muhît* (Beyrut: Müessesetü'r-Risâle, 2005), 1299; Zebîdî, *Tâcü'l-'Arûs*, XIX/565.

şerli kişileri tavsif etmek için de şezâ ifadesi kullanılmaktadır.³¹⁷ Savaşlarda düşmanlara karşı darbeler indirerek onlara zarar vermesinden dolayı şezâ olarak isimlendirildiği görüşü de³¹⁸ kelimenin bu anlamlarından hareketle ortaya atılmıştır. Ayrıca Abbâsîler döneminde Basra'nın şezâ olarak bilinen bir köyünde üretildiği için de şezâ olarak isimlendirildiği ifade edilir.³¹⁹ Bütün bu çıkarımların yanında şezâ çeşitli sözlüklerde bir gemi çeşidi olarak kaydedilmiştir.³²⁰

Şezâ için zebzeb gibi küçük bir gemi türü ve sümeyriyyeye benzeyen bir taşıt şeklinde tavsif edici bazı nakiller vardır.³²¹ Kaynaklardaki münferit rivayetlerde şezâların bazı çeşitlerinin kürekçilerle hareket ettirildiği de anlaşılmaktadır.³²²

Şezâların Abbâsîler döneminde asıl istihdam edildiği alan nehir çatışmalarıdır. Bu taşıt Abbâsî Devleti ve Zenci asiler arasındaki çatışmada sıkça başvurulmuş nehir harp gemisidir. Muvaffak'ın Zencilerle mücadele için şezâ türü taşıtlardan nehir filosu oluşturması ve bu taşıtları cephelerde istihdam etmesi, Zenci asiler tarafından da kullanılması,³²³ Abbâsî kuvvetlerinin, Ya'kûb b. Leys es-Saffâr İsyanında şezâ türü taşıtlardan istifade etmesi,³²⁴ Karmatî İsyanının bastırılması için Ali b. İsa³²⁵ tarafından oluşturulan filoda şezâların bulunması,³²⁶ Berîdîlerin filosunda şezâ türü gemilerin de yer alması, Berîdîlerle mücadele için Basra'ya gelen Uman Valisi Yusuf b. Vecîh'in filosunda şezâların bulunması,³²⁷ bahsi geçen nehir taşıtlarının asıl kullanım alanını göstermektedir. İlgili husus şezâların Irak coğrafyasında seyreden nehir savaşları için ne kadar kritik bir öneme sahip olduğuna da işaret etmektedir. Bu çatışmalarda şezâlar, nehir

³¹⁷ Ebû Abdurrahman Halil b. Ahmed, *Kitâbü'l-'Ayn* (Beyrut: Mektebetü'l-Hilâl, 1988), V/280; Zebîdî, *Tâcû'l-'Arûs*, XIX/566.

³¹⁸ Bk. eş-Şemrî, *el-Milâha*, 75.

³¹⁹ Ebû Sa'd Abdülkerîm b. Muhammed Sem'ânî, *el-Ensâb* (Haydarâbâd: Dairatü'l-Ma'ârifî'l-Osmaniyye, 1962), VIII/71. Ayrıca bk. eş-Şemrî, *el-Milâha*, 76.

³²⁰ Cevherî, *Tâcû'l-Luğa*, VI/390; İbn Manzûr, *Lisânü'l-Arab*, XIV/427; Firûzâbâdî, *el-Kâmûs*, 1299; Zebîdî, *Tâcû'l-'Arûs*, XIX/565.

³²¹ Bk. Zebîdî, *Tâcû'l-'Arûs*, XIX/565. Ayrıca bk. Nuhaylî, *es-Süfünü'l-İslâmiyye*, 76.

³²² Taberî, *Târih*, IX/591-592.

³²³ Zenc İsyanında tarafların şezâlardan filo oluşturması ve bu taşıtları kullanımına dair detaylar için Üçüncü Bölüm "Zenc İsyanı" bahsine bakınız.

³²⁴ Detaylı bilgi için Üçüncü Bölüm "Ya'kûb b. Leys es-Saffâr İsyanı" bahsine bakabilirsiniz.

³²⁵ Muktedir döneminin ilk yirmi yılına damga vuran vezirlerden biridir. Hal tercümesi için ayrıca bk. Abdülvahid Yakub Sipahioğlu, "Salih Vezir Büyük Vezir'e Karşı: Farklı Tarihsel Anlatılarda 'Alî b. 'İsâ ve İbnü'l-Furât'ın Profillerinin Değişimi", (ts.), 769-776.

³²⁶ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/100.

³²⁷ Detaylı bilgi için Üçüncü Bölüm "Berîdî İsyanı" bahsine bakınız.

ağızlarında bekçilik yapma, pusu kurma, asker ve erzak taşımacılığı gibi alanlarda istihdam edilmiştir.

Şezâ, kutlama ve merasimlerde kullanılmasıyla da sosyal hayatın bir parçası olmuştur. Muktedir döneminde Bağdat'a gelen Bizans elçilerine yapılan karşılama merasiminde Dicle'de tayyâr, sümeyriyye, şezâ, zülâl, zebzeb türü iki bin gemi ve tekne süslenmiştir.³²⁸ Daha sonra elçiler ve beraberindekiler saraya mahsus olan hâssa şezâlarıyla taşınmıştır.³²⁹ Bu durum şezâların saray hizmetinde de istihdam edildiğini göstermektedir.

Şezâ, Dicle-Fırat nehir yollarının dışında farklı coğrafyalarda da kullanılmıştır. Fâtımîler tarafından ticarî malların taşınması, nehir çatışmalarında ordu ve erzak nakli, nehir ağızlarında bekçilik gibi askerî faaliyetlerde de istihdamı bunun örneklerindendir.³³⁰

Harrâka (حرقة)

Harrâka, Basra gemileri arasında sayılan küçük bir gemi türüdür.³³¹ Çatışmada düşman gemilerini yakmak için yakıcı maddeler atan harrâka,³³² boru ve mancınık ile donatılmış, düşman gemilerini çekmek için kancaları olan, 100 kadar kürekçi bulundurabilen,³³³ yön değiştirebilmesi için dümeni olan bir savaş gemisidir.³³⁴ Sözlüklerdeki nakillerden de anlaşıldığı üzere ismini asıl kullanım alanından almıştır.

Harrâkalarda *Rum/Yunan Ateşi (Grejuva)* olarak bilinen ateşin saklandığı toprak tanklar gibi düzenekler bulunmuştur. Söz konusu silahların sadece Bizanslılara özgü olmadığı, IX. yüzyılda Hint Okyanusu'nda Çinlilerden öğrenilen benzer sistemlerle donatılmış gemilerin var olduğu ve Abbâsîlerin bu usulü benimseyerek Dicle Nehri üzerindeki savaş gemilerinde kullandıklarına dair çıkarımlar mevcuttur.³³⁵

³²⁸ Bazı kayıtlarda nehir taşıtlarının süslendiğinden bahsetmekle beraber çeşit ve sayılarına dair bilgi verilmemiştir. Ebû Bekir Ahmed b. Ali Hatîb el-Bağdâdî, *Târîhu Bağdâd*, thk. Beşşâr Avvâd (Beyrut: Dâru'l-Ğarbi'l-İslâmî, 2002), I/418; Ebû Tâlib Tâcüddîn Alî b. Enceb İbnü's-Sâî, *Muhtasar Ahbârî'l-Hulefâ* (Mısır: el-Matba'atü'l-Âmîriyye, 1309), 75.

³²⁹ Sûlî, *Evrâk* (295-315), 111; Arîb b. Sa'd, *Sılatü Târîhi't-Taberî* (Leiden: Matba'atü Berîl, 1897), 63-64.

³³⁰ Bk. Nuhaylî, *es-Süfünü'l-İslâmiyye*, 77.

³³¹ Zebidî, *Tâcü'l-'Arûs*, XIII/74.

³³² İbn Manzûr, *Lisânü'l-Arab*, X/42.

³³³ Bk. Menâsîr, *Ceyş fi'l-Asri'l-Abbâsi*, 176; Yıldırım, *Basra Körfezi*, 397; Azîzî - Bûlriyâh, *Tetavvur Sina'atü's-Süfün*, 25.

³³⁴ Taberî, *Târîh*, VIII/484.

³³⁵ Agius, *Classic Ships of Islam*, 299-300, 344-345. Ayrıca bk. Çiftci, *Endülü's Emevi Devletinde Donanma*, 143-144.

Avrupa gemi literatüründe *carraca* olarak ifade edilen geminin isminin Arapça'dan mı geldiği yoksa bu kelimenin Arapça'ya geçerek harrâka türü taşıtın ismine temel oluşturup oluşturmadığını tespit etmek zordur. Carraca türü gemiler Avrupa denizcilik literatüründe yük gemisi ve savaş gemisi olarak kullanılmıştır. Harrâkanın ise ilk olarak Basra bölgesinde kullanıldığı düşünülmektedir.³³⁶

İbn Battûta, Dicle'de gördüğü harrâka türü nehir taşıtına şebbâra da dendiğini ve bu taşıtın sallûra türü nehir taşıtına benzetildiğini ifade etse de ilgili konuda herhangi bir detay vermemektedir.³³⁷ Taberî'de geçen bir rivayetten hareketle³³⁸ zevrak veya şebbâra arasında da bir benzerlik olma ihtimaline dair çıkarım yapılmıştır.³³⁹ Konumuz açısından harrâka ve şebbârânın aynı olduğu konusu üzerinde durmak gerekir. İki isimle aynı türün kastedilme ihtimali incelediğimiz dönem itibariyle taşıtların kullanım alanları da göz önüne alındığında makul değildir. Harrâka pek çok istihdam alanı olmakla beraber Zenc İsyanı'nda aktif bir şekilde kullanılmıştır. Ancak isyan ile çatışmada ve sığ nehir yollarında şebbâra türü nehir taşıtının kullanımına dair somut bir kayda rastlanmamıştır. Bu durumla birlikte şebbârânın, zevrağa benzetilmesi de harrâka ve şebbârânın en azından incelediğimiz dönem itibariyle aynı nehir taşıtına isabet etme ihtimalini zayıflatmaktadır. Ancak İbn Battûta'nın aktarımında bir detaya dikkat çekmek gerekir. Belki bu detay üzerinde aktarımın sağlıklı bir şekilde anlamlandırılması da mümkün olabilir. O da müellifin Dicle üzerindeki bir harrâkaya, şebbâra dendiğini kaydetmesidir. Daha sonra görüleceği üzere şebbâra, Dicle ve Fırat gibi büyük nehirlerde aktif olarak kullanılmıştır. Bu durum da büyük nehirde kullanılan harrâkanın bir türü ile şebbâra türü nehir taşıtı arasındaki benzerliğe işaret ediyor olmalıdır.

Harrâka, İbn Hübeyre İsyanı, Mu'tez-Müstâîn Çatışması, Emin-Me'mûn Çatışması ve Zenc İsyanında kullanılmıştır.³⁴⁰ Harrâkaların kullanımı konusunda Zenc ve Berîdî isyanlarını istisna tutmak gerekir. Çünkü bu isyanlarda harraka az kullanılmıştır. Bu durum harrâkanın boyutu ve mücadelenin yoğunlaştığı bölgedeki nehirlerin su seviyesiyle ilişkili olsa gerektir. Zira harrâkalar düşmana ateş atmak için arradeleri

³³⁶ Çiftci, *Endülüs Emevi Devletinde Donanma*, 143.

³³⁷ Ebû Abdillâh Muhammed b. Abdillâh İbn Battûta, *Rihletü İbn Battûta* (Ribât: Akademiyetü'l-Memleketü'l-Mağribiyye, ts.), I/173.

³³⁸ Taberî, *Târih*, IX/326.

³³⁹ eş-Şemrî, *el-Milâha*, 75.

³⁴⁰ İlgili hususa dair detay için Üçüncü Bölüm "Çatışma ve İsyanlarda Nehir ve Kanal Taşımacılığı" bahislerine bakınız.

(mancınıklar) taşıyabilecek kadar büyük yapıda inşa edilirdi. Dolayısıyla Basra-Vâsıt arasındaki suların sığ olduğu bataklık bölgede seyreden çatışmalarda bu taşıtın kullanılamaması ilgili çerçevede anlaşılmalıdır.

Harrâka türü gemi birçok örnekte de görüleceği üzere sadece savaşlarda istihdam edilmemiştir. Bürokratların hoş vakit geçirme ve ulaşım gibi kişisel kullanımları bunu göstermektedir. Harrâkanın hilafet taşıtlarından olduğu ve bundan dolayı emirler, halifeler ve saray erkanı dışındakilerin kullanamadığı da ifade edilmiştir.³⁴¹ Hâmid b. Abbâs'ın vezarete geldiğinde harrâkası ile Medâin'e gittiği,³⁴² Hârûn Reşîd, Kadı Ebû Yûsuf ve Cebbul kadısının harrâka ile Basra yolculuğu,³⁴³ Hârûn Reşîd'in hanımı Zübeyde'nin kendine ait harrâkasıyla tenezzühü,³⁴⁴ Halife Mu'temid'in ulaşım için harrâka kullanımı,³⁴⁵ Ca'fer b. Ahmed'in (Muktedir) halife yapılmak üzere harrâkayı idare eden bir kaptanla Vezir Abbâs b. Hasan'ın köşkünün götürülmesi,³⁴⁶ Halife Râzî'nin nedimleriyle harrâkada eğlenmesi³⁴⁷ bahsi geçen durumun örneklerinden sadece birkaçıdır.

Yukarıdaki kayıtlar harrâkanın bir statü göstergesi olduğu intibayı uyandırır da ilgili bağlamda doğrudan bu hususa işaret eden bazı hadiseleri ele almak yerinde olacaktır. Bunlardan biri Halife Me'mûn döneminde yaşanmıştır. Zındıkların merkeze getirilmesi için gönderilen iç tefrişatı oldukça güzel bir şekilde yapılmış harrâkayı gören ve taşıtın ne amaçla geldiğini bilmeyen bir tufeylî, harrâkanın kaliteli tefrişatından dolayı ziyafet dolu bir saray yolcuğu yapılacağı düşüncesine kapılmış ve bir şekilde zındıklara karışarak bu taşıta binmiştir.³⁴⁸

Diğer bir hadise ise Mütevekkil devrine ait kayıtlarda karşımıza çıkmaktadır. Mütevekkil döneminde Sâmerâ'ya getirilen Ahmed b. Hanbel, saray ortamından hoşlanmamakla beraber kendine verilmek istenen ihsanlara da ilgili göstermiyordu. Bundan dolayı Bağdat'a dönmek istedi. Mütevekkil ise Ahmed b. Hanbel'i içi özel bir şekilde döşenmiş harrâka ile göndermeyi (Dicle üzerinden) düşündü ve Ubeydullah'ı,

³⁴¹ Nuhaylî, *es-Süfînü'l-İslâmiyye*, 35.

³⁴² Sâbî, *el-Vüzerâ*, 113.

³⁴³ Sıbt İbnü'l-Cevzî, *Mir'ât*, 2013, XIII/281.

³⁴⁴ Şâbüştî, *Diyârât*, 36.

³⁴⁵ Bk. İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/293.

³⁴⁶ Bk. İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/3-4; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VIII/16.

³⁴⁷ Sûlî, *Ahbârü Râzî ve'l-Müttakî*, 129.

³⁴⁸ Mes'ûdî, *Mürûc*, IV/10.

Ahmed b. Hanbel'e bu taşıyla yolculuğu kabul etmesi için yolladı. İbn Hanbel bunu reddetti ve kendisine bir zevrak getirilmesini istedi ve bu zevrakla da yola çıktı.³⁴⁹ Yukarıda zikredilen iki hadise harrâka türü taşıtlardan bazılarının içlerinin özel bir şekilde döşendiğini ve bu durumun statüyle ilişkilendirilebileceğini göstermektedir. Ahmed b. Hanbel gibi tevazu ehli birinin bu tür taşıtlarla yolculuk yapmak yerine bir zevrak talep etmesi ise daha gösterişsiz olan bu taşıtların toplumun orta ve alt kesimi tarafından kullanıldığı yorumunu yapma imkânı da vermektedir.

Kaynaklardaki malumatlardan hareketle harrâkaların farklı çeşitlerde ve şekillerde olduğunu söyleyebiliriz. Zevk ve eğlence düşkünü Emin'in³⁵⁰ Dicle Nehri'nde kullanmak üzere büyük meblağlar harcayarak kendisi için aslan, fil, akbaba, yılan ve at suretinde yaptırdığı harrâkalar bu durumu gösteren örneklerden biridir. Şair Ebû Nuvâs'ın:

“Allah mihrab sahibinin (Süleyman Peygamber'in) emrine vermediği binekleri Emin'e vermiştir.

Onun binekleri karada seyrettiği gibi suda da adeta bir orman aslanıyla seyreder.

Kollarını yaymış bir vaziyette ağzı büyük olan bu taşıt dişlerini göstererek ilerliyordu.

Binerken gemle, kırbaçla ve de bacaklarını dürterek zahmete maruz bırakmamaktadır.

İnsanlar seni aslan şeklindeki bineğe adeta bulutlar süratinde seyrederken görünce hayrete düştüler.

...

Hatta seni akbabanın sırtında görünce daha da hayret ettiler.

Göğsü, gagası ve iki kanadı olan bu taşıt art arda coşkun dalgaları yarıp yol alıyordu...”

³⁴⁹ Ebû Alî Hanbel b. İshâk, *Kitâbü'l-Mihne* (Riyâd: Merkezü'l-Melik Faysal, 2019), 176.

³⁵⁰ Ali Aktürk, *Muhammed el-Emîn'in Halifelîği ve Şahsiyeti* (Konya: Selçuk Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2000), 27; Hakkı Dursun Yıldız, “Emîn”, *DİA* (İstanbul: TDV Yay., 1995).

mısralarını ihtiva eden şiiri,³⁵¹ ve bir şairin, şiirinde Tâhir b. Hüseyin'in harrâkasını beğendiğini ifade etmesi³⁵² bu taşıt türlerinin iç tefrişatı dışında, yapı itibariyle de kendi bünyesinde farklılaştığını göstermektedir.

Nehir taşımacılığı, şehir ve bölgeler arası yapılacak yolculuklarda hızlı ve güvenli olması sebebiyle iklimsel durumlar da gözetilmek kaydıyla tercih ediliyordu. Hatta bu yolculukları daha da hızlı bir şekilde yapmak için bazı özel nehir taşıtları da kullanılmaktaydı. Sûlî tarafından Müstaîn'in, Vasîf, Boğa ve diğer destekçileri ile birlikte Sâmerâ'dan Bağdat'a gidişinin anlatımındaki bazı detaylar da bu çerçevede oldukça dikkat çekicidir. Müstaîn ve destekçileri de Sâmerâ'da yaşananlardan dolayı Bâğir ve destekçileri tarafından öldürülmenin eşiğine geldiklerinden dolayı hızlı bir şekilde Bağdat'a geçmeleri gerekiyordu. Bu yolculuk Müstaîn'in denizcisi Mîsân tarafından hazırlanan "ince ve hızlı bir harrâka/حراقة خفيفة" ile yapıldı. Ahmed b. Hâris el-Yemânî'nin bu kaçıış tasviri, olayı tüm canlılığıyla gözümüzde canlandırmaktadır:

*"Bâğir'i öldürdükten sonra halife ve komutanları gece vakti bir gemi hazırlaması için denizcileri Mîsân'a seslendiler. O ise düşmanlardan önce onların yanına geldi. Zira onlara gerekli olan bir harrâkanın karnıydı. Küreklerle hayli hızlı yol aldılar ve şafak sökmeden önce Bağdat'a vardılar."*³⁵³

Bahsi geçen türlere ek olarak kaynaklarda farklı bir tür harrâka olduğu çıkarımını yapmamıza imkân veren "حراقة الحرم" ifadesine rastlamaktayız. İfadenin geçtiği nakilde Abbâsî vezirlerinden olan Hâmid b. Abbâs'ın bu gemi türü ile Übülle'ye geldiği ve oradan Ahvaz'a giderken mürettebatı beyaz hadım kölelerden oluşan, bir yaşlının Kuran okuduğu, üzeri örtülü bir harrâkada yolculuk yaptığı kaydedilmiştir. Mürettebatın neden hadım kölelerden oluştuğu sorulduğunda Hâmid b. Abbâs: "*Harrâkâtü'l-harem'de hadım olmayan kölelerin bulunması hoş değildir.*" şeklinde cevap vermiştir.³⁵⁴ Bu durum bahsi geçen harrâka türünün diğerlerinden farkının tefrişatı veya yapısından ziyade özel

³⁵¹ Taberî, *Târîh*, VIII/509; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VI/255.

³⁵² Sibt İbnü'l-Cevzî, *Mir'ât*, 2013, XIV/8.

³⁵³ Bk. Taberî, *Târîh*, IX/281; Sûlî, *Evrâk* (227-256), 445-446; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/120; Sibt İbnü'l-Cevzî, *Mir'ât*, 2013, XV/279.

³⁵⁴ Bk. Muhassin b. Ali b. Muhammed et-Tenûhî, *Nişvâru'l-Muhâdara ve Ahbâru'l-Müzâkera*, thk. Abbûd eş-Şâlcî (Beyrut: Dâr Sâdır, 1391), II/91; Ebü'l-Ferec Abdurrahman b. Ali İbnü'l-Cevzî, *el-Muntazam fî Târîhi'l-Mülûk ve Ümem* (Beyrut: Dâru'l-Kütübü'l-İlmiyye, 1992), XIII/231. Ayrıca bk. eş-Şemrî, *el-Milâha*, 64.

kullanımından dolayı benimsenen uygulamalarda kendini gösterdiğini ortaya koymaktadır. Bu taşıta harrâkâtü'n nisâ³⁵⁵ da denmektedir.

16. yüzyılda Endülüs ülkesinde Algeciras, Malaga ve Almería şehirlerinde harrâka türü taşıtın inşa edildiği tersanelerin olduğu ifade edilir.³⁵⁶ Bu taşıt ayrıca Dicle-Fırat dışında Çin sularında ve Fâtımîler dönemi Nil Nehri'nde devlet erkanı tarafından hoş vakit geçirmek için de kullanılmıştır. Memlûkler döneminde görülen harrâka, 17. yüzyılın sonlarında Fransızlar tarafından, 18. ve 19. yy.'da ise İngiliz ve Yunanlar tarafından da kullanılmaya devam etmiştir.³⁵⁷ Dolayısıyla harrâka türü geminin Çin'den, Avrupa'ya kadar uzanan hikayesi olduğu anlaşılmaktadır. Ancak Çin sahilleriyle, Akdeniz'de kullanılan harrâkanın yapı ve boyut itibariyle Dicle ve Fırat'ta istifade edilen gemi çeşidiyle ayniyet arz edip etmediği net değildir.

Şebbâra (شبارة)

Kelime kökü itibariyle “hayır, cömertlik ve boy” gibi anlamlara gelmektedir.³⁵⁸ Gemi türüne adı ilk anlamına atıfla yani savaşlarda düşmana karşı yardımcı olmasından dolayı verilmiştir.³⁵⁹ Irak nehirlerinde genellikle küçük boyutlu şebbâralar kullanılmıştır. Kullanım alanlarının savaş, ticaret, sosyal hayat ve kişisel ulaşım olduğunu söyleyebiliriz. Şebbâraların savaşlarda kullanıldığını gösteren en güzel iki örnek, Mu'tez-Müstâîn Çatışması³⁶⁰ ve Karmatî İsyanıdır.³⁶¹

Mu'tez-Müstâîn çatışmasında Müstâîn'in komutanlarından olan Hüseyin b. İsmail'in bindiği bir nehir taşıtı hakkında Taberî, zevrak veya şebbâra ifadesini kaydetmiştir.³⁶² Buradan hareketle iki nehir taşıtı arasında bir benzerlik olabileceği çıkarımı yapılmıştır.³⁶³ Ancak zevrakın ilgili bahiste ele alındığı üzere kendi içerisinde farklı boyutları olduğu tespit edilmiştir. Dolayısıyla Taberî'deki bir aktarımdan hareketle iki nehir taşıtının yapısal olarak benzerliğine dair genelleme doğru değildir. Bu hususta farklı bir rivayetin olmaması da bizi desteklemektedir. Dolayısıyla Taberî'deki aktarımı,

³⁵⁵ Sa'd, *el-Âmme fi'l-Bağdâd*, 213.

³⁵⁶ Çiftci, *Endülüs Emevî Devletinde Donanma*, 144.

³⁵⁷ Detaylı bilgi için bk. Nuhaylî, *es-Süfünü'l-İslâmiyye*, 32-33.

³⁵⁸ Bk. İbn Manzûr, *Lisânü'l-Arab*, I/392-393.

³⁵⁹ eş-Şemrî, *el-Milâha*, 74.

³⁶⁰ Taberî, *Târih*, IX/295, 311, 334.

³⁶¹ Bk. Agius, *Classic Ships of Islam*, 250; Dündar, *4/10. Yüzyılda Bağdat*, 180.

³⁶² Taberî, *Târih*, IX/326.

³⁶³ eş-Şemrî, *el-Milâha*, 75.

genel bir benzerlikten ziyade zevrakın kendi içerisindeki türlerinden biri ile şebbâra türü taşıtın benzemesi ya da bir karışıklık olarak değerlendirmek yerinde olacaktır.

Me'mûn-Buran düğününe halkın çeşitli boyutlarda 4 bin kadar şebbâra türü gemi ile katılması,³⁶⁴ Muktedir'in, Kasr-ı Haseni'ye şebbâra ile yolculuğu,³⁶⁵ konu edinilen taşıtın kullanım alanının çeşitliliğini de göstermektedir.

Bazı araştırmacılar Zenc İsyanında bu taşıt türünden istifade edilemediği için şebbâranın sığ sulardan ziyade Dicle ve Fırat gibi büyük nehirlerde kullanıma uygun olduğu sonucuna varmıştır.³⁶⁶ Ancak Betâih'te Karmatîlerle mücadelede ve Zenc İsyanı'nda az da olsa şebbâra türü taşıtının da istihdam edildiğine dair zayıf aktarımlar³⁶⁷ ilgili kanaati düşünmeye açmaktadır.

Zevrak (زورق)

Zevrak küçük bir gemi çeşididir.³⁶⁸ Onu tanımlamak için küçük tekne anlamına gelen "el-kâribü"-sağîr/القارب الصغير" ifadesi de kullanılmıştır.³⁶⁹

Zevraklar; askerî faaliyetler, ticarî taşımacılık, kişisel ulaşım, esir ve mahkûmların nakli, avcılık ve hareketli köprü yapımı gibi birçok alanda istihdam edilmiştir. Kaynaklardaki bilgilerden zevrak türü taşıtın küçük ve büyük boyutlu olmak üzere farklı çeşitleri olduğu anlaşılmaktadır.

Zevrak, Emin-Me'mûn Çatışması³⁷⁰ Mu'tez-Müstâîn Çatışması,³⁷¹ Zenc İsyanı,³⁷² Karmatî İsyanı³⁷³ gibi isyan ve çatışmalarda kullanılmıştır. Savaş durumlarında büyük boyutlu olanları ağır silah ve mühimmat taşımada, küçük boyutluları ise büyük gemileri kuşatmada istihdam edilmiştir.³⁷⁴

³⁶⁴ Muhammed b. Ali İbnü'l-İmrânî, *el-İnbâ fî Târîhi'l-Hulefâ*, 1984, 63-64.

³⁶⁵ İbnü'l-İmrânî, *el-İnbâ*, 118. Şebbâranın kişisel ulaşımında kullanılabildiğine dair bir diğer aktarım için bk. Taberî, *Târîh*, IX/327.

³⁶⁶ eş-Şemrî, *el-Milâha*, 75.

³⁶⁷ Agius, *Classic Ships of Islam*, 250.

³⁶⁸ Firûzâbâdî, *el-Kâmûs*, 890.

³⁶⁹ İbn Manzûr, *Lisânü'l-Arab*, X/140.

³⁷⁰ Bk. Üçüncü Bölüm "Emin-Me'mûn" bahsine bakınız.

³⁷¹ Üçüncü Bölüm "Mu'tez-Müstâîn" bahsine bakınız.

³⁷² Üçüncü Bölüm "Zenc İsyanı" bahsine bakınız.

³⁷³ Bk. Agius, *Classic Ships of Islam*, 250; Dündar, 4/10. *Yüzyılda Bağdat*, 180.

³⁷⁴ eş-Şemrî, *el-Milâha*, 71.

Ticarî faaliyetlerde ise zevraklarla hem Batîha bölgesinin sığ sularında³⁷⁵ hem de Musul-Bağdat,³⁷⁶ Vâsıt-Bağdat gibi uzun nehir yolculuklarında sevkıyat yapılmıştır.³⁷⁷ Bu durum zevrakların gerek sığ suda kısa mesafe gerekse de büyük nehir yollarında uzun mesafe ticarî faaliyetleri yerine getirebilecek boyut ve yapıda inşa edilmiş çeşitleri olduğunu göstermektedir.

Bahsi geçtiği üzere zevraklar, hareketli köprü inşasında da kullanılmıştır. Nehrevân Nehri'nde zevraklardan kurulu hareketli köprü bunun örneğidir.³⁷⁸ Bunun dışında zevrağın sadece avcılık faaliyetleri için kullanılan özel bir çeşidinin olduğu da anlaşılmaktadır. Boğa ve Mu'tez'in yolculuklarında bindikleri bir taşıtın *zevrakü's-sayyâd* (avcı zevrağı) şeklindeki tarifi,³⁷⁹ Karmatî Reisi Ebû Tâhir ve adamlarının nehri karşıdan karşıya geçerken bölgedekilerin zevârîkü's-sayyâdîn türü taşıtlarından istifade etmesi³⁸⁰ ilgili durumu göstermektedir.

Zevraklar yolcu taşımacılığında da kullanılmaktadır. Musul'dan hareket eden ve her birinin elli-atmış kişiyi taşıdığı kaydedilen zevrakların battığına dair nakil,³⁸¹ Ebû'l-'Aynâ'nın Bağdat-Basra arasında zevrakla yaptığı yolculukta gemide seksen kişinin olduğu bilgisi,³⁸² ilgili hususa dair aktarımlardandır.

Mu'tazîd döneminde köprünün birinin çökmesinden dolayı insanlarla dolu bir zevrak batmış ve bu olayda yaklaşık olarak bin kişi boğulmuştur.³⁸³ Bu olayda, köprüde de insanların olabileceği göz önünde bulundurulduğunda zevrağın bin kişilik kapasiteye sahip bir çeşidi olduğu hakkında net bir kanaat belirtmemizi engellemektedir. Ancak bazı çalışmalarda zevrak türü geminin bin kişilik kapasiteye sahip olduğu ve Musul-Bağdat arası hacı taşımacılığında istifade edildiği ifade edilir.³⁸⁴ Akdeniz ve Marmara gibi büyük denizlerde dahi ticaret ve savaş gibi çeşitli faaliyetlerde kullanıldığını gördüğümüz³⁸⁵

³⁷⁵ İbn Rüste, *el-A'lâku'n-Nefîse*, 184-185.

³⁷⁶ Bk. İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/225.

³⁷⁷ Sûlî, *Ahbârü Râzî ve'l-Müttakî*, 76-77, 244, 250, 252-255.

³⁷⁸ Le Strange, *Doğu Hilâfeti*, 92.

³⁷⁹ Sûlî, *Evrâk* (227-256), 413.

³⁸⁰ Sûlî, *Evrâk* (295-315), 158.

³⁸¹ Üçüncü Bölüm "Hac Yolcuları" bahsine bakınız.

³⁸² Mes'ûdî, *Mürûc*, IV/187-188. Kişisel ulaşım için zevrak türü gemilerin kullanıldığına dair diğer nakiller için ayrıca bk. Ebû Abdullah Muhammed b. Abdüs el-Ceşiyârî, *Kitâbü'l-Vüzerâ ve'l-Küttâb*, thk. Hasan ez-Zeyn (Lübnan: Dâru'l-Fikri'l-Hadis, 1988), 60-61; Sibt İbnü'l-Cevzî, *Mir'ât*, 2013, XV/221.

³⁸³ Mes'ûdî, *Mürûc*, IV/202-203.

³⁸⁴ Yıldırım, *Basra Körfezi*, 395.

³⁸⁵ Nuhaylî, *es-Süfünü'l-İslâmiyye*, 59-61.

zevrağın bahsi geçtiği üzere farklı boyutları vardır. Bu sebeple ilgili nakilde zikredilen kanaatin ancak zevrağın büyük boyutlu çeşidine işaret ettiğini düşünebiliriz. Dolayısıyla zevrağın kapasitesine dair bu genellenin, bahsi geçen nehir taşıtının kendi içinde farklılaşan bütün çeşitleri için makul olmadığını ifade etmeliyiz.

Zevrak türü taşıtların halife ve bürokratlar tarafından kişisel ulaşım için kullanıldığını da görmekteyiz. Hârûn Reşîd'in, dönemin Sahibü's-Şurtası Sindî b. Şâhik (ö. 204/820) ile zevrakta yolculuğu,³⁸⁶ Boğa'nın Dicle üzerinde küçük bir zevrak ile Musul'dan yola çıkması,³⁸⁷ bazı bürokratların kişisel ulaşım için zevrak kullanımını gösteren nakiller,³⁸⁸ bu hususun nadir örneklerindendir. Ancak zevrağın genel itibariyle üst tabakaya ait bir taşıt türü olmadığını düşünmekteyiz. Bu durum hem zevrağın bürokratlar tarafından kullanıldığına dair örneklerin sınırlılığından hem de Ahmed b. Hanbel'in nehir yolculuğu için lüks bir harrâkayı reddederek yerine zevrak talep etmesinden³⁸⁹ anlaşılmaktadır.

Hilâl es-Sâbî'nin *zevârikü'l-me'âbir*³⁹⁰ şeklindeki kaydı da bizi, zevrak türü taşıtın farklı bir çeşidi daha olduğu düşüncesine yöneltmektedir. Bu çeşidin nehir yakalarında karşıdan karşıya geçişi sağlamak için kullanılması kuvvetle muhtemeldir.

Mahkûmların veya suçluların bir yerden bir yere nakli, günümüzde olduğu gibi geçmişte de belli güvenlik önlemlerinin alınmasını gerektirmekteydi. Anlaşıldığı üzere Abbâsîler döneminde suçlu veya mahkûmlar belirli güvenlik tedbirlerinden sonra hem yaya hem de nehir yolu üzerinden taşınmaktaydı.³⁹¹ Kaynaklardaki aktarımlardan zevrağın, nehir yollarında esir ve mahkûm taşımak için özel tasarlanmış *zevrakün mutbık* olarak kaydedilen bir çeşidi olduğu anlaşılmaktadır.

“Mutbık” kelime itibariyle zindan anlamına gelmektedir. Arapçada tabak kelimesinin anlamlarından biri de kapaktır. Özellikle yemek taşınan kapaklı bir tür sele ve mahkûmların tutuldukları özel bir tür olan zindan ve ayrıca mahkûmların nakledildikleri, üzeri bir kapakla kapatılan tekneler için, tabak kelimesinin ismi mekânı

³⁸⁶ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, III/237-238.

³⁸⁷ Ebü'l-Hasan Ali b. Hüseyin b. Ali el-Mes'ûdî, *et-Tenbîh ve'l-İşrâf*, (Kahire: Dâru's-Sâvî, ts.), 316.

³⁸⁸ Sıbt İbnü'l-Cevzî, *Mir'ât*, 2013, XV/221.

³⁸⁹ Hanbel b. İshâk, *el-Mihne*, 176.

³⁹⁰ Sâbî, *el-Vüzerâ*, 24.

³⁹¹ Râid Muhammed Hâmid, “Te'sîru'l-Fayadânât ale's-Sücûni Bağdâd fi'l-Asri'l-Abbâsî” 7/13 (2013), 4.

olan “mutabbak” kelimesi kullanılmıştır.³⁹² Mansur döneminde Bağdat’ta surları güçlü, Mutbık olarak isimlendirilen bir hapishane yapılmış bu hapishaneye nispetle de bulunduğu sokağa Mutbık Sokağı ismi verilmiştir.³⁹³ Bu bilgiler bize “mutbık” kelimesinin anlamını görme ve bu anlamdan hareketle zevrakün mutbığa dair değerlendirme yapma imkânı vermektedir.

İbn Furât’ın, Süleyman b. Mahled’i arkasından iş çevirdiğini farkmetesiyle birlikte Vâsıt’a gönderdiği hadisede zevrakün mutbığının kullanıldığını görmekteyiz.³⁹⁴ Bunun dışında İbn Ebi’l-Bağl³⁹⁵ ve kardeşinin tevkif edildikten sonra zevrakün mutbık ile Vâsıt’a sürgün edilmesi de³⁹⁶ bahse konu olan taşıtın kullanım alanının hususiliğini ortaya koymaktadır.

Zevrakün mutbık kullanımına dair Muktedir dönemine ait bazı örneklerle de karşılaşmaktayız. Bu dönemde ziyadesiyle güçlenen ve toplumun sosyal dengelerinde belirleyici olacak kadar etkin hale gelen Hanbelîler, iktidarın da atacağı adımlarda gözetmesi gereken bir grup halini almıştır.³⁹⁷ Bu durum Halife Kâhir dönemindeki bir olayda da kendini göstermektedir. Atılacak bazı adımlarda siyasete dahil olan Hanbelîlerin muhtemel çıkışlarının kırılması gerekmiştir. Bunun için Ali b. Yelbak’ın yakalama emri verdiği Hanbelî reisi Berbehârî kaçmayı başarmıştır. Ancak Hanbelîlerin önde gelen isimleri tutuklandıktan sonra zevrakün mutbığa bindirilerek Basra’ya gönderilmiştir.³⁹⁸ Bu durum da bahse konu olan zevrakın alt türünün kullanım alanı hakkında bizlere bilgi vermektedir.

Kaynaklarda mahkûm ve esir taşımacılığında kullanılan sefînetü mutbıkta şeklinde ifade edilen bir nehir taşıtına da rastlamaktayız. İlgili bağlamda Müktefî döneminde Bedir’in komutanlarından bir grubun tutuklanarak sefînetü mutbık ile Basra’ya gönderilmesi,³⁹⁹ Ali b. İsa’ya karşı ayaklanan Hâşimîlerin, Muktedir’in emriyle

³⁹² Ebû Mansûr Muhammed b. Ahmed b. Ezher el-Ezherî, *Tehzîbü’l-Luğa* (Beyrut: Dâru İhyâi’t-Türâsi’l-Arabî, ts.), XII/81. Ayrıca bk. Dünder, 4/10. *Yüzyılda Bağdat*, 253.

³⁹³ Ya’kûbî, *Büldân*, 28. Ayrıca bk. Kan, *Bağdat*, 80.

³⁹⁴ Sâbî, *el-Vüzerâ*, 33.

³⁹⁵ Kahramane Ümmü Mûsâ, Vezir İbn Furat ve yakınlarının yolsuzluk süreçlerinin soruşturulması ile görevlidir. Bk. Galole, *Bağdat*, 113.

³⁹⁶ Sâbî, *el-Vüzerâ*, 295.

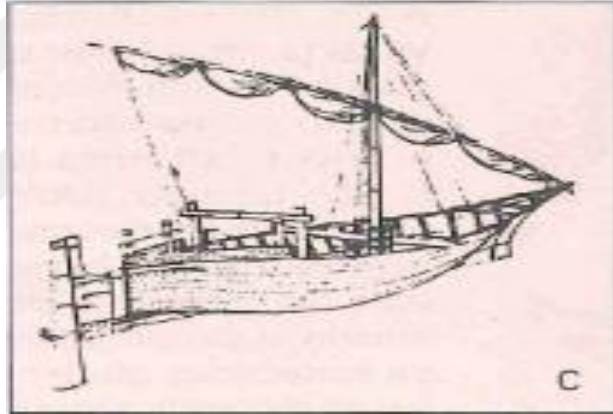
³⁹⁷ Bk. Galole, *Bağdat*, 285-286.

³⁹⁸ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/149.

³⁹⁹ Taberî, *Târih*, X/93.

tutuklanarak sefinetü mutbika ile Basra'ya sürülmesi⁴⁰⁰ olayları zikredilebilir. Kaynaklardaki sefinetü mutbika ile zevrakün mutbık adlı gemi türü aynı olabilir. Bu ihtimal diğer taşıt türlerinde mahkûm ve esir taşımacılığı için özel tasarlanmış bir çeşide rastlamamız sebebiyle daha da kuvvetlenmektedir.

Yukarıdaki aktarımlara ek olarak Taberî, Mu'tez-Müstaîn çatışmasına dair nakillerinde batırılan bir zevraktan bahsederken bu taşıta hadîdî de dendiğini kaydetmiştir.⁴⁰¹ Gemi çeşitleri ile ilgili ele aldığımız bahislerden de anlaşılacağı üzere nehir taşıtlarının aynı yapı ve türde olmadığı görülmektedir. Hatta taşıtların yoğun olarak kullanıldığı, farklı istihdam alanları da vardır. Bunun da ötesinde bazı taşıtların kendi içinde farklı kullanım alanları olan çeşitleri de bulunmaktadır. Bütün bunlardan hareketle ilgili aktarımın iki taşıt türünün çeşitlerinden herhangi birinin diğerine benzerliğinden dolayı kaydedilmiş olabileceğini düşünmekteyiz.



Resim 1. Zevrak Resmi. (Bostan, “Gemi” XIV/9)

Sallûra (سلورة)

Akdeniz’de savaşlar için istihdam edilen sallûra, Mısır ve Irak nehirlerinde de kullanılmakta olup harrâka ve şebbâraya benzediği ifade edilmektedir.⁴⁰²

Yük taşıyan tekne türlerinden olan sallûranın on altı ila yirmi dört arasında kürekçiyle çekilebilecek boyutlarda çeşitleri vardır.⁴⁰³ Ancak bu çeşitlerin Akdeniz’de mi,

⁴⁰⁰ Arîb b. Sa’d, *Sıla*, 75.

⁴⁰¹ Taberî, *Târih*, IX/334.

⁴⁰² Bk. Nuhaylî, *es-Süfünü'l-İslâmiyye*, 66; Dünder, 4/10. *Yüzyılda Bağdat*, 180.

⁴⁰³ Nuhaylî, *es-Süfünü'l-İslâmiyye*, 66.

Nil Nehri'nde mi yoksa Irak nehirlerinde mi kullanılan türleri hakkında olduğuna dair net bir malumata rastlayamadık.

Asıl kullanım alanı savaşlardır. Abbâsîlerin Zenc ve Karmatîlere karşı oluşturduğu nehir filosunda sallûranın olduğu da kaydedilmiştir.⁴⁰⁴ Bu durum sallûranın sığ sularda hareket edebilecek yapıda olduğuna da işaret etmektedir. Bahsi geçen kullanım alanların dışında sallûranın araştırma kapsamımız dışındaki tarihlerde Dicle yolculuklarında kullanıldığı kaydedilmiştir.⁴⁰⁵

Kârib (قارب)

Yunanca'da büyük gemiye bağlanarak hareket eden küçük gemi ve büyük gemi anlamına gelen *kárabos* (κάραβος) kelimesinden geldiği ifade edilmektedir. Arapça'da yaklaşmak anlamına gelse de kelimenin manası ile geminin ismi arasında bir ilişki kurmak zordur. Kelimenin günümüz İspanyolcasında *cárabos* ifadesiyle yaşadığı ifade edilmektedir.⁴⁰⁶ Uzun ve hızlı bir türü de olan kârib,⁴⁰⁷ Abbâsîler döneminde hem çatışma ve isyanlarda⁴⁰⁸ hem de ticarete⁴⁰⁹ kullanılmıştır.

Kârib türü taşıt, İslam'ın ilk asrında Sevilla ile İskenderiye arasında yük taşımada istihdam edilmekle beraber Tolunoğulları devrinde Mısır'da yük ve asker taşımada kullanılmıştır.⁴¹⁰ Bu durum taşıtın kullanım alanlarını göstermekle beraber kendi içerisinde farklı türleri olduğuna da işaret etmektedir.

Tavf (طوف)

Tavf, ahşapların birleştirilmesinden oluşan, üzerinde insanların ve yüklerin sevkiyatının yapıldığı, sathi bir taşıt türüdür.⁴¹¹ Tavf türü gemiler kamış ve çalı çırpılar üstü üst dizildikten sonra iplerle sıkı bir şekilde bağlanarak⁴¹² yapılır. Büyük nehirlerde de kendisinden istifade edilen tavf ile gücüne göre bir deve dahi taşınabilmektedir.⁴¹³

⁴⁰⁴ Bk. Agius, *Classic Ships of Islam*, 250; Dündar, *4/10. Yüzyılda Bağdat*, 180.

⁴⁰⁵ Ayrıntılı bilgi için bk. Nuhaylî, *es-Süfîni'l-İslâmiyye*, 66.

⁴⁰⁶ Çiftci, *Endülüs Emevi Devletinde Donanma*, 142.

⁴⁰⁷ Râvî, *et-Ticâre*, 63.

⁴⁰⁸ Ebü'l-Ferec Cemâlüddîn Bar Hebraeus, *Târihu'z-Zemân* (Beyrut: Dâru'l-Meşrık, 1986), 29.

⁴⁰⁹ Bk. Dûrî, *Târihu'l-İrâkı'l-İktisâdî*, 166; Mısıfî, *Ticâretü'l-İrak*, 173.

⁴¹⁰ Çiftci, *Endülüs Emevi Devletinde Donanma*, 142.

⁴¹¹ Cevherî, *Tâcü'l-Luğa*, IV/396; İbn Manzûr, *Lisânü'l-Arab*, IX/227; Zebîdî, *Tâcü'l-'Arûs*, XII/359.

⁴¹² Kamış demetlerini bağlama usulü hakkındaki çizim için bk. (EK 22)

⁴¹³ İbn Manzûr, *Lisânü'l-Arab*, IX/227; Zebîdî, *Tâcü'l-'Arûs*, XII/359.

Haccâc döneminde Irak'ta kullanıldığı anlaşılan tavf türü nehir taşıtlarının⁴¹⁴ yük gemilerinin arkasında erzakları taşımak için bağlanmış küçük salları olduğu da söylenmektedir. Rakka'dan un taşıyan gemilerin arkasına bağlanmış olan zeytin yüklü tavflar buna örnektir.⁴¹⁵

Kelek (كلك)

Kadim bir geçmişe sahip olduğu bilinen kelek, hayvan derilerinin şişirilmesiyle yapılan bir taşıt türüdür. Eski Mezopotamya uygarlıklarından bu yana kullanılmaktadır.⁴¹⁶ Ahşap bir iskeletle şişirilmiş hayvan derilerinin bir araya getirilmesiyle inşa edilen kelekler, ağaç kütükleri ve birbirlerine bağlanmış sazlıklardan yapılan diğer teknelere nazaran kayalara çarptığında dağılmamasından dolayı daha kullanışlıdır. Şişirilmiş deriler üzerine bir platform yerleştirilerek taşıma kapasitesi arttırılan bu taşıtlar, geliştirilen yama yapma formülüyle herhangi bir yırtılma veya delinme durumunda sorunsuz bir şekilde kullanılabilmiştir.⁴¹⁷ Ortalama bir kelek için iki yüz ila üç yüz tulum gerekmektedir. Fakat ticarî amaçlar ya da yolcu taşımacılığı için yapılacak büyük kelekler için yedi yüz ila bin deriye ihtiyaç duyulmaktadır.⁴¹⁸

Bahse konu olan taşıtın kullanımı her ne kadar kadim dönemlere dayandırılrsa da kelek ifadesi VI. ve VII. yy.'a ait eserlerde karşımıza çıkmaktadır.⁴¹⁹ İlgili durum erken dönemde kelek benzeri yapıdaki taşıtların bu isimden hareketle tanımlandığını göstermektedir.

Tavf türü nehir taşıtına da benzetilen kelek,⁴²⁰ Irak nehirlerinde yük taşımacılığında kullanılmaktadır. Bu taşımacılıkta Irak bölgesi içerisinde menziline ulaşan kelek gibi eskimiş kayıkların parçalandıktan sonra ağaç ve demirlerinin satıldığı çarşılar (Basra'daki Sûku'l-Kaflâyûn) bulunmaktadır.⁴²¹ Ayrıca bölgede yaygın olarak kullanılan kelek ve

⁴¹⁴ Belâzûrî, *Fütûh*, 353.

⁴¹⁵ Bk. Taberî, *Târih*, IX/320.

⁴¹⁶ Agius, *Classic Ships of Islam*, 120.

⁴¹⁷ Utku, *Kızıldeniz*, 100; Yıldırım, *Basra Körfezi*, 349; Albayrak vd., "Babil Döneminde Nehir Ulaşımı", 21-22.

⁴¹⁸ Agius, *Classic Ships of Islam*, 119.

⁴¹⁹ Dündar, *4/10. Yüzyılda Bağdat*, 179.

⁴²⁰ Nehir üzerinde taşımacılık için kullanılan ve Sal diyebileceğimiz taşıtlara karşılık gelen bazı kelimelerin IV ve VII. yy. kaynaklarında rastladığımız keleğin ilk örnekleri olduğu ifade edilir. Bk. Dündar, *4/10. Yüzyılda Bağdat*, 179.

⁴²¹ Bk. Ahmed Turan Yüksel, *İslam'ın İlk Döneminde Ticari Hayat* (İstanbul: Beyan Yayınları, 1999), 128; Tuncer Arı, *VIII.-X. Yüzyıllar Arası Abbasiler'de Ticaret* (Sakarya: Sakarya Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2004), 27-28.

diğer tür sallar, Bağdat'ta yakacak odun olarak kullanılması için menziline ulaştıkları yerde parçalanmaktadır.⁴²² Bu uygulamada elde kalan tulumlar ise develerle başlangıç noktalarına taşınmaktadır.⁴²³

İmâdüddîn Zengî, Ceziretü İbn Ömer'e (Cizre) gerçekleştirdiği bir askerî harekette Dicle Nehri'ni geçmek için kelek kullanmıştır. Osmanlı Devleti'nde de bu nehir taşıtından istifade edilmiştir.⁴²⁴

Tayyâr (طيار)

Bu taşıt türü adını su üzerinde uçuyormuş gibi hızlı seyretmesinden almıştır.⁴²⁵ Ayyârların başlarına giydikleri bir çeşit külah, kapşon ve takke benzeri giysiler olan siyah renge boyanmış Mısır papirüslerinden yapıldığı ifade edilen tartûr ve kalansûva, tayyâr ve tarrâde gibi nehir taşıtlarının üzerinde ot, kamış ve tahıl saplarından örülmüş iskelete de giydirilmiştir.⁴²⁶

Tayyârın kendi içerisinde farklı boyutlarda çeşitleri vardır. Muktedir dönemine ait kayıtlardan biri bunu göstermektedir. Bu dönemde Bağdat'a gelen elçiler Cevsaku'l-Muhdes Sarayına götürüldüklerinde sarayın ortasında 30 zirâ uzunluğunda 20 zirâ genişliğinde parlak kurşundan imal edilmiş bir havuz ve havuzun içerisinde üzerleri işlemeli ve altın sırmalı Debîkî kumaşla kaplanmış oturma yerleri olan dört adet tayyârâtü sığâr (küçük tayyârlar) bulunduğu bilgisi⁴²⁷ ilgili hususa delalet etmektedir.

Tayyâr genellikle zengin kişiler ve bürokratlar tarafından ulaşım için kullanılmıştır. Her ehli keyfin kapısının önünde bir eşiği bir de tayyârı olması gerektiğine dair nakiller de durumu göstermektedir.⁴²⁸ Sarayda etkin bir devlet adamı ve komutan olan Muktedir'in dayısı Ğarîbü'l-Hâl lakaplı Ğarîb b. Abdullah'ın ölümünden sonra Mu'allâ Nehri'nin yakınlarındaki köşkünde inşa ettirdiği Kubbetü'l-Hadrâ'nın yıkılması ve ona ait olan tayyâr ve harrâka türü taşıtların da yakılması emri⁴²⁹ ilgili durumu kuvvetlendirmektedir.

⁴²² Bk. Agius, *Classic Ships of Islam*, 119.

⁴²³ Dündar, *4/10. Yüzyılda Bağdat*, 179.

⁴²⁴ Nuhaylî, *es-Süfünü'l-İslâmiyye*, 134.

⁴²⁵ Nuhaylî, *es-Süfünü'l-İslâmiyye*, 92.

⁴²⁶ İsmail Pırlanta, *Ortaçağ İslam Dünyasında Şehir Eşkiyaları Ayyârlar* (İstanbul: Hikmetevi, 2015), 78.

⁴²⁷ Hatîb el-Bağdâdî, *Târîhu Bağdâd*, I/416.

⁴²⁸ Bk. Adam Mez, *Onuncu Yüzyılda İslam Medeniyeti*, çev. Salih Şaban (İstanbul: İnsan Yay., 2014), 551.

⁴²⁹ Bk. Sülî, *Evrâk* (295-315), 117.

İbn Furât'ın ilk vezareti sırasında tayyârında denizcilerin bulunmasının⁴³⁰ dışında bu taşıtın denizciler tarafından idare edildiğini gösteren diğer nakiller⁴³¹ tayyârların idaresinin bu sınıf tarafından yapıldığına işaret etmektedir. Ancak durumun bütün tayyâr seyahatleri için geçerli olup olmadığı hususu net değildir.

Abbâsî vezirlerinden Abbâs b. Hasan'ın, tayyârı ile evinden hilafet köşküne yolculuk yapması,⁴³² Vezir İbn Furât'ın kendisine ait tayyâr ile köşküne kadar gitmesi,⁴³³ Vezir Hâkânî'nin tayyâr ile yolculuğu,⁴³⁴ İbn Furât'ın tayyârıyla yolculuk yaptığı sırada “en büyük Karmatî İbn Furât” sözleriyle halk tarafından taşlandıktan sonra yine bu taşıtla Halife Muktedir'in yanına gitmesi ve Mûnis ile yaptığı yolculuğa dair detaylar (311/924),⁴³⁵ İbn Furât'ın Mûnis'in tayyârına bindikten sonra tekrar taşlanması,⁴³⁶ Ali b. İsa'nın kendisine ait tayyârıyla Hâkânî ile yaptığı yolculuk,⁴³⁷ Şefî' el-Lü'lü ile Ali b. İsa'nın tayyâr yolcuğu⁴³⁸ İbn Mukle⁴³⁹ ile birlikte Halife Muktedir⁴⁴⁰ ve Kâhir-Billâh'ın da kendilerine ait tayyârları olduğunu gösteren kayıtlara⁴⁴¹ ek olarak İbn Mukle'nin vezaretten azlinden sonra vezir olan İbn Mahled'in İbn Furât'ın köşkünden, tayyârı ile evine gitmesi (319/932),⁴⁴² Vezir Süleyman b. Hasan'ın tayyâr ile Ali b. İsa'nın köşküne yaptığı yolculuk,⁴⁴³ Müstekfî'nin kâtabi Ebû Ahmed'in tayyârının olması,⁴⁴⁴ Kadı Ebû Amr'ın tayyâr yolculuğu,⁴⁴⁵ İbn Râik'in⁴⁴⁶ Dicle üzerindeki tayyâr ile seyahatinde gemicilerin bağrıışmalarına öykünmesi,⁴⁴⁷ bu taşıt türünün halifeler ve üst düzey

⁴³⁰ Sâbî, *el-Vüzerâ*, 133.

⁴³¹ Bk. Sûlî, *Evrâk* (295-315), 23; Sâbî, *el-Vüzerâ*, 197.

⁴³² Sûlî, *Evrâk* (295-315), 33.

⁴³³ Sâbî, *el-Vüzerâ*, 46.

⁴³⁴ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/15.

⁴³⁵ Bk. Sâbî, *el-Vüzerâ*, 58-59; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VIII/126.

⁴³⁶ Bk. Sâbî, *el-Vüzerâ*, 60-61; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/71.

⁴³⁷ Sâbî, *el-Vüzerâ*, 302.

⁴³⁸ Sâbî, *el-Vüzerâ*, 333.

⁴³⁹ Arîb b. Sa'd, *Sıla*, 141.

⁴⁴⁰ Arîb b. Sa'd, *Sıla*, 144.

⁴⁴¹ Arîb b. Sa'd, *Sıla*, 143.

⁴⁴² Arîb b. Sa'd, *Sıla*, 150.

⁴⁴³ Arîb b. Sa'd, *Sıla*, 157.

⁴⁴⁴ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/273.

⁴⁴⁵ Mes'ûdî, *Mürûc*, IV/220. Kadıların tayyârları olduğu bilgisi için ayrıca bk. Muhammed b. Uneyzân el-Âzimî, *Mezâhiru'l-Hayâtî's-Siyâsiyye ve'l-İlmiyye ve'l-İktisâdiyye fî Karnî'r-Râbî' el-Hicrî min hılâli Edebi'l-Kâdî el-Muhassin et-Tenûhî* (Ürdün: Câmiatü Mute, Yüksek Lisans Tezi, 2013), 108.

⁴⁴⁶ Abbâsîlerin ilk Emîrî'l-Ümerâsı'dır. Ayrıntılı bilgi için bk. Ahmed Ağırakça, “İbn Raik”, *DİA* (İstanbul: TDV Yay., 1999).

⁴⁴⁷ Mes'ûdî, *Mürûc*, IV/191.

bürokratlar tarafından kısa mesafe yolculuklarında yoğun bir şekilde kullanıldığını göstermektedir. Benzeri örnekleri arttırmak mümkündür.⁴⁴⁸

Tayyâr türü taşıtın bazı bürokratların makamlarına has olabileceği çıkarımına kapı aralayan bir hadiseye de rastlamaktayız. Ali b. İsa, ikinci kez vezarete atandığı sırada Dımaşk'tan Menbic Köprüsüne oradan da Fırat Nehri üzerinden Bağdat'a geçmiştir. Ali b. İsa vazifesinin başına geçene kadar kendisine niyabet etmek üzere görevlendirilen Ebû'l-Kâsım el-Kelvzânî, Hasîbî'nin tayyârı ile vezaret köşküne gitmiştir.⁴⁴⁹ Olayda Ali b. İsa'nın naibinin, önceki vezirin tayyârı ile vezaret köşküne gitmesi ve hadisenin Ali b. İsa göreve atandıktan sonra gerçekleşmiş olması dikkat çekicidir. Bu durum makama ait bir tayyârın olabileceği ihtimalini güçlendirmektedir.

Halifelerin hususi nehir taşıtları edindiğini ve bunlara bazen şekilleri bazen de hız, güç vb. gibi özellikleri itibariyle isimler verildiğini görmekteyiz. Müstekfî'nin çevikliği ve hızıyla meşhur tayyârına “غزال” (ceylan) adının verilmesi⁴⁵⁰ bunun örneklerindendir.

Bazı hadiseler dikkate alındığında bu nehir taşıtının hızlı olmasından dolayı belli olaylarda özellikle tercih edildiği düşüncesi akla gelmektedir. Kâhir; Yümn, İbn Zeyrek, Yelbak ve oğlu Ali öldürdükten sonra merkezde sükûnet sağlanmış (321/933). Bu olaydan sonra Tabip İsa olarak bilinen biri Musul'dan getirtilmiştir. Tabip İsa ile birlikte Vezir, Hâcib, Kadı gibi bürokratların dışındakilerin tayyâra binmesi yasaklanmıştır.⁴⁵¹ Tayyâra binme yasağının sebebi, halifenin güvendiği bu kişi ve bürokratların haricindeki bazı isimlerin merkezden kaçma ihtimalleri olabilir. Tayyârın bir statü göstergesi olması hasebiyle bu imtiyazın sadece bahsi geçen kişilere verilmek istenmesi de ihtimaller dahilindedir.

Halife Râzî'nin cesedinin tayyâr ile taşınması kaydedilmesi gereken olaylardan biridir.⁴⁵² Bu olayda Halife'nin cesedinde koku ve çürüme gibi bir durumla

⁴⁴⁸ Farklı örnekler için ayrıca bk. Ebû Bekir es-Sûlî, *Kitâbü'l-Evrâk* (316-318), thk. Hilâl Nâcî (Bağdad: Dârü's-Şüûni's-Sekâfe, 1990), 31, 33; Sâbî, *el-Vüzerâ*, 236.

⁴⁴⁹ Muktedir döneminde vezirliğe atanmış olmakla beraber işlerin idaresinde başarısız olmasından dolayı yerine Ali b. İsa atanmıştır. Bk. Sâbî, *el-Vüzerâ*, 335-336.

⁴⁵⁰ Bk. Mes'ûdî, *Mürûc*, IV/283.

⁴⁵¹ Ebû Abdillâh Şemsüddîn Muhammed b. Ahmed ez-Zehebî, *Târihu'l-İslâm*, thk. Ömer b. Abdüsselam et-Tedmûrî (Beyrut: Dâru'l-Kitâbi'l-Arabî, 1993), XXIV/9.

⁴⁵² Sûlî, *Ahbâru Râzî ve'l-Müttakî*, 183.

karşılaşılmaması adına hızlı bir şekilde taşınması için tayyârın tercih edilmiş olabileceği düşünülebilir.

Tayyâr türü taşıtlar bahsi geçtiği üzere devlet erkanı dışında zengin kimseler tarafından da kullanılmaktaydı. Eğlence düşkünü Bağdat halkından eğlence düşkünü kimseler Eşmûnî Manastırına, zebzeb, sümeyriyye gibi taşıtların yanında tayyâr ile de yolculuk yaptığı belirtilmektedir.⁴⁵³

Tayyâr türü taşıtlar asıl istihdam alanının dışında hızı ve atikliği dolayısıyla nehir çatışmalarında da kullanılmıştır. Karmatî İsyanı,⁴⁵⁴ Berîdî İsyanı⁴⁵⁵ Tüzün'ün Ahmed b. Büveyh ile çatışması,⁴⁵⁶ bahsi geçen hususun örneklerindendir.⁴⁵⁷

Netice itibariyle çeşitli alanlarda istihdam edilen bu taşıt türünün asıl kullanım alanının halife ve bürokratlarla birlikte üst tabakanın kişisel ulaşımı olduğunu söyleyebiliriz.

Zebzeb (زبب)

Zebzeb kelimesi sözlüklerde genellikle bir gemi çeşidi olarak tarif edilmenin yanı sıra çocukları beşiklerinden alan kediye benzer bir hayvan,⁴⁵⁸ tüysüz büyük bir kırmızı fare şeklinde de tanımlanmıştır.⁴⁵⁹ Bunun dışında bazı tarihçiler ve lügatçiler zebzebin Bağdat'a korku salan, elleri ve kolları kısa, gece vakti çocukları yiyen, su köpeği olarak da ifade edilen alaca renkli bir hayvan olduğunu da kaydetmişlerdir.⁴⁶⁰ Kelime anlamlarına bakıldığında zebzebin tehlikeli bir hayvan olduğu anlaşılmaktadır. Buradan hareketle zebzebin adını düşmanlarına karşı oluşturduğu tehlikeden dolayı almış olabileceğine dair kanaat⁴⁶¹ makul bir değerlendirme olarak kabul edilebilir. Bu durum zebzebin nehir çatışmalarında kullanıldığına dair aktarımlarla daha da anlam kazanmaktadır.

⁴⁵³ Şâbüstî, *Diyârât*, 37.

⁴⁵⁴ Ayrıntılı bilgi için Üçüncü Bölüm "Karmatî İsyanı" bahsine bakabilirsiniz.

⁴⁵⁵ Mes'ûdî, *Mürûc*, IV/271-272; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/205, 240.

⁴⁵⁶ Sûlî, *Ahbârü Râzî ve 'l-Müttakî*, 262.

⁴⁵⁷ Çatışmalarda tayyâr kullanımına dair farklı örnekler için bk. Sûlî, *Evrâk* (295-315), 33, 39; Arîb b. Sa'd, *Sıla*, 133.

⁴⁵⁸ Fîrûzâbâdî, *el-Kâmûs*, I/93.

⁴⁵⁹ İbn Manzûr, *Lisânü 'l-Arab*, I/446.

⁴⁶⁰ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/24; Zebîdî, *Tâcü 'l-'Arûs*, II/50.

⁴⁶¹ eş-Şemrî, *el-Milâha*, 65.

Zebzeb türü nehir taşıtı bazı sözlüklerde sadece gemi türü⁴⁶² veya küçük bir gemi şeklinde tanımlanmaktadır.⁴⁶³ Bu nehir taşıtı bazı kaynaklarda uzun zevrağa benzetilirken bazılarında ise zevrağın büyük bir çeşidi şeklinde tarif edilmiştir.⁴⁶⁴ Bu durumun geminin boyutlarının net bir şekilde anlaşılmasında bir karışıklık meydana getirdiği düşünülmektedir.⁴⁶⁵ Ancak çeşitli tavsiflerin bir karışıklıktan ziyade farklı boyutlara işaret ettiği düşüncesindeyiz.

Zebzebin asıl kullanım alanı genellikle nehir çatışmaları olmuştur. Karmatî ve Berîdî isyanlarındaki istihdamı da bunu göstermektedir.⁴⁶⁶

Nehir çatışmalarının yanı sıra ulaşım faaliyetlerinde de bu taşıt türünün kullanıldığına dair örneklerle rastlamaktayız. Eşmûnî Yortusu için halkın zebzeblerle seyahat etmesi,⁴⁶⁷ Bağdat'a gelen Rûm heyetini karşılamak için nehirlerde tayyârlar ve zebzeblerin tanzim ettirilmesi (305/918),⁴⁶⁸ Ebû Abdullah el-Berîdî'nin ailesiyle birlikte Bağdat'tan Vâsıt'a kaçmak için zebâzib ve tayyârât hazırlatması (329/941),⁴⁶⁹ Hâkânî'nin zebzeb türü taşıtıyla nehir yolculuğu⁴⁷⁰ bu durumun örneklerindendir.

Dicle'nin kıyısında hemen her evin önünde hayrıyye ve zebzeb türü gemilerin hazır bulunduğu aktarılmaktadır.⁴⁷¹ Bu durumun zebzebin kullanım alanına işaret etmekten öte bir anlama karşılık geldiğini düşünmekteyiz. Tayyâr türü taşıtı ele aldığımız bahiste kaydedildiği üzere ehli keyf birinin kapısının önünde bu nehir taşıtı bulunmaktaydı. Tayyârın kullanım alanı ve kullanan isimler düşünüldüğünde ehli keyften kastın üst tabaka olduğu anlaşılmaktadır. Buradan Dicle'ye nazır evlerde üst takabaya mensup veya zengin kişilerin oturduğu, kapılarının önünde tayyârın varlığından kastın da Dicle Nehri olduğu anlaşılabılır. Hayrıyye ve zebzebin hemen her evin önünde bulunduğu dair

⁴⁶² İbn Manzûr, *Lisânü'l-Arab*, I/446; Fîrûzâbâdî, *el-Kâmûs*, I/93.

⁴⁶³ Şihâbüddîn Ahmed b. Muhammed b. Ömer el-Hafâcî, *Şifâ'ü'l-Ğalîl fîmâ fî Kelâmi'l-'Arab mine'd-Dahîl* (b.y.: Dâru'l-Kütübü'l-İlmiyye, ts.), 171.

⁴⁶⁴ İbnü'l-Cevzî, *el-Muntazam*, XVI/61.

⁴⁶⁵ Bk. Nuhaylî, *es-Süfûnü'l-İslâmiyye*, 54.

⁴⁶⁶ Bk. Detaylı bilgi için Üçüncü Bölüm "Karmatî İsyanı" ve "Berîdî İsyanı" bahislerine bakabilirsiniz.

⁴⁶⁷ Şâbüştî, *Diyyârât*, 37.

⁴⁶⁸ Hatîb el-Bağdâdî, *Târihu Bağdâd*, I/418. Ayrıca bk. Habîb Zeyyâd, *Mu'cemü'l-Merâkib ve's-Süfûn fi'l-İslâm*, 1949, 335-336.

⁴⁶⁹ Sûlî, *Ahbârü Râzî ve'l-Müttakî*, 203; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VIII/317.

⁴⁷⁰ Muhammed b. Abdülmelik b. İbrahim el-Hemedânî, *Tekmiletü Târihi't-Taberî* (Beyrut: Matba'atü Katalokiyye, 1958), 12.

⁴⁷¹ Ebü'l-Fadl Cemalüddin İbnü'l-Cevzî, *Menâkıbu Bağdâd* (Bağdad: Matba'atü Dâri's-Selâm, 1342), 27. Ayrıca bk. Sa'd, *el-Âmme fi'l-Bağdâd*, 195.

kayıt, bu taşıtların genellikle halk tarafından kullanıldığına işaret etmektedir. Dolayısıyla tayyâr, haytiyye ve zebzebin sınıfsal ayırmda bir karşılığı olduğu görülmektedir.

Zebzeb türü taşıtlar, Irak bölgesinin dışında Akdeniz, Hint Okyanusu ve Kızıldeniz’de çatışmalar için kullanılmıştır.⁴⁷²

Cönk, Zuv, Kekem (جك, زو, ككم)

Çin’in Kanton ve Zeytun şehirlerinde imal edilen bu gemi türünün büyük boyutuna cünk, orta boyutuna zuv, küçük boyutuna kekem denmektedir.⁴⁷³ Bu gemi çeşidinin üç ila on sekiz yelkenli olacak şekilde alt türleri bulunmaktadır. Bu yelkenler Hayzuran adı verilen bir tür bitkiden yapıldı. Cünk, Hint okyanusunda seyreden gemiler arasında da en büyüğü olup⁴⁷⁴ dört katlı olacak şekilde inşa edilen içinde barınma yeri ve müstakil odalar da bulunabilen bir taşıttır. Yaklaşık bin kişilik kapasitesiyle içerisinde çalışanlara ailesiyle birlikte yolculuk imkânı sağlamaktadır. İçerisinde tahtadan yapılmış havuzlar olup bu havuzlar sayesinde sebze ve zencefil gibi bitkilerin dahi yetiştirilebildiği cünk, yolcu ve mürettebata müreffeh bir alan sunmaktadır.⁴⁷⁵ Boyutları dolayısıyla nehir yolculuklarına uygun olmadığını ifade edebiliriz.

Zuv, diğer gemilere kıyasla olsa gerek ki bazı eserlerde büyük gemi çeşitlerinden biri olarak tanımlanmıştır.⁴⁷⁶ Zuv, Abbâsî halifeleri tarafından da çeşitli amaçlarda kullanılmıştır. Hârûn Reşîd’in Fırat Nehri’nde zuv ile yolculuk yapması,⁴⁷⁷ Vâsık’ın zuv ile nehirde avcılığa çıkması,⁴⁷⁸ Mu’tasım’ın zuv sefası,⁴⁷⁹ ve tutuklanan Zutların Bağdat’a gönderildiği esnada Mu’tasım’ın zuvda onları beklemesi,⁴⁸⁰ ilgili hususa örneklik teşkil eden bazı nakillerdir.

⁴⁷² Azîzî - Bûlriyâh, *Tetavvur Sına ‘atü’s-Süfün*, 26. Zebzeb türü nehir taşıtlarının araştırma kapsamımız dışında olan tarihlerde de Irak nehirleri ve özellikle Betâih’deki nehir çatışmalarında kullanıldığı ifade edilmekle beraber halifeler, devlet erkanı ve alimler tarafından da bu nehir taşıtının eğlence ve ulaşım gibi faaliyetlerde kullanıldığı kaydedilmiştir. Detaylı bilgi için bk. Nuhaylî, *es-Süfünü’l-İslâmiyye*, 55-56.

⁴⁷³ Ayrıntılı bilgi için bk. Zeyyâd, *Mu‘cem*, 328.

⁴⁷⁴ Ahmed Khider Elzain Babiker, *Abbâsî Döneminde Hint Okyanusu Ticareti* (Konya: Selçuk Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2020), 39.

⁴⁷⁵ Nuhaylî, *es-Süfünü’l-İslâmiyye*, 58; Râvî, *et-Ticâre*, 64; Yıldırım, *Basra Körfezi*, 395; Babiker, *Hint Okyanusu Ticareti*, 39.

⁴⁷⁶ Hamevî, *el-Büldân*, III/159.

⁴⁷⁷ Taberî, *Târih*, VIII/297.

⁴⁷⁸ Ali b. Hüseyin b. Muhammed Ebü’l-Ferec İsfahânî, *el-Eğânî* (Beyrut: Dâru İhyâi’t-Türâsü’l-Arabî, 1415), VII/115.

⁴⁷⁹ Sûlî, *Evrâk* (227-256), 473.

⁴⁸⁰ İbnü’l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VI/388.

Mütevekkil'in kendisi için üzerinde eksiksiz bir saray bina ettirdiği ve şiirlere konu olan zuv türü taşıtında nedîmi Buhterî ile tenezzüh ve eğlence için nehir yolculuğu yaptığına şahit olduğumuz nakiller,⁴⁸¹ bu taşıtın tasvirini genel hatlarıyla gözümüzde canlandırabilme imkânı sunması itibariyle oldukça kıymetlidir.

Karkûr (فرقور)

Arapça çoğulu karâkîr olan bu gemi tipine dair en eski kayıt, İslam öncesi dönemde yaşamış Arap şairi Nâbiğa el-Zubyânî'nin (535–604) bir şiirinde yer almaktadır. Söz konusu şiirde, kuzeybatı Arabistan'da hüküm süren İslam öncesi devletlerden Nebâtîlerin, karâkîr olarak adlandırılan gemilerinin tepeler yönünde sürüldüğü (ya da püskürtüldüğü) ifade edilir. Bu anlatım, Nebâtîlerin Kızıldeniz'in kuzeyinde zaman zaman korsanlık faaliyetlerinde bulunduğu dair bazı tarihî kayıtlarla ilişkilendirilebilir. Bir diğer ihtimal ise Nebâtîler Basra ve Kûfe arasında bataklık bölgede yaşayıp mallarını tekne ile taşımaları üzerinden şekillenir. Şiirde geçen "nebiyt" kelimesi, Arapların Mezopotamya'daki tarım topluluklarını tanımlamak için kullandıkları aşağılayıcı bir ifadedir. Bu bağlamda, Dicle ve Fırat nehirlerinde insan ve yük taşıyan küçük tekneleri işleten bu çiftçi halklar da karâkîr terimiyle tanımlanmış olabilir. Dolayısıyla Irak nehirlerinde karkûr kullanımı oldukça erken bir döneme isabet ettiği anlaşılmaktadır. Karkûrun sepet şeklinde olduğu ve guffa türü taşıta benzetildiği ifade edilir. Taşıtın yapısı hususunda tartışmalar vardır.⁴⁸²

Karâkîr, kelimesinin kökenine dair farklı görüşler bulunmaktadır. Bazı araştırmacılara göre kelime, Yunanca **karkouros** (κέρκουρος) kökünden türemiştir ve Latince **cercurus** biçiminde kullanılmıştır. Bununla birlikte, kelimenin Arapçaya ait olduğunu savunan Orta Çağ Arap dil âlimleri de vardır. Bir başka görüşe göre ise, İtalyanca'da "yüklemek" ya da "taşımak" anlamına gelen **caricare** fiili, bu terimin kökenine kaynaklık etmiş olabilir. Bu farklı etimolojik yaklaşımlar, kelimenin uzun tarihsel süreç içinde çeşitli kültür ve diller arasında nasıl aktarıldığını göstermesi açısından dikkat çekicidir.⁴⁸³

⁴⁸¹ Hamevî, *el-Büldân*, III/159.

⁴⁸² Bk. Agius, *Classic Ships of Islam*, 289-292.

⁴⁸³ Çiftçi, *Endülü's Emevi Devletinde Donanma*, 146.

Karkûrun on metre uzunluğunda olduğu aktarılmakla beraber⁴⁸⁴ gemilerin en uzun olduğu da ifade edilir.⁴⁸⁵ Fırat Nehri'nde nar taşımacılığında da kullanılmıştır. Halife Mu'tazîd döneminde bir kantara ta'dilinde karkûrun boyutunun gözetildiğini görmekteyiz. Bu olayda karkûrun genişliğinin ortalama yirmi zirâ olduğu anlaşılmaktadır.⁴⁸⁶ Mez'e göre gemi 18x55 metre genişliğindedir. Ancak bu boyutlar nehirlerden ziyade denizlerde kullanılan karkûr türü için geçerli olmalıdır.⁴⁸⁷ Dolayısıyla nehir yollarındaki karkûrların boyutları için Mu'tazîd dönemindeki olayda kaydedilen ölçüler bağlamında bir anlaşılma makul görünmektedir.

Akdeniz gemileri olarak aktarılan karkûr türü taşıtları, Ermeniy'e'den inşaat tahtası ve Suriye'den zeytinyağı taşımacılığında istihdam edilmiştir.⁴⁸⁸ Karkûrun yapımında sac ağacından istifade edilirken sıvasında ise zift kullanılmıştır. Büyük boyutundan dolayı sığ nehir yollarından ziyade Dicle ve Fırat gibi büyük nehirlerde kullanılmıştır.⁴⁸⁹ Bu durum karkûr ile Fırat Nehri'nde nar taşımalarını da anlaşılır kılmaktadır. Savaşta gıda ve mühimmat gibi malzemeleri nakletmek için de faydalandığı ifade edilen karkûr,⁴⁹⁰ Akdeniz'de de kullanılmıştır.⁴⁹¹

Ma'ber (معبّر)

Küçük bir gemi türü olan ma'ber⁴⁹² adını "köprü, geçit" gibi anlamlarından hareketle almıştır. Bu durum da nehirler üzerinde hangi amaçla kullanıldığını da göstermektedir. Ma'ber, Abbâsîler döneminde her ne kadar çeşitli alanlarda istihdam edilmiş olsa da asıl olarak nehrin iki yakası arasındaki geçişi ve ulaşımı sağlamak için kullanılmıştır. Taşıtı tanımlamak için kullanılan köprü teknesi "cîsru kavârib/جسر قوارب" ifadesi de bu durumu desteklemektedir. Köprünün olmadığı bölgelerde daha fazla tercih edilen ma'ber türü taşıttan Bağdat ve Basra'da yaygın bir şekilde faydalanılmıştır.⁴⁹³

⁴⁸⁴ Yıldırım, *Basra Körfezi*, 395.

⁴⁸⁵ Halil b. Ahmed, *Kitâbü'l-Ayn*, V/23.

⁴⁸⁶ Sâbî, *el-Vüzerâ*, 279.

⁴⁸⁷ Mez, *İslam Medeniyeti*, 550.

⁴⁸⁸ Mez, *İslam Medeniyeti*, 550.

⁴⁸⁹ Karkûr, Abbâsîler dönemi nehir taşımacılığının haricinde Akdeniz'de Müslümanlar, Fransızlar ve Tunuslu Berberiler tarafından çeşitli amaçlarla kullanılmıştır. Karkûru kullanan toplumlar ve kullanım alanları hakkında detaylı bilgi için bk. Nuhaylî, *es-Süfünü'l-İslâmiyye*, 121-125.

⁴⁹⁰ Menâsîr, *Ceyş fi'l-Asri'l-Abbâsi*, 175.

⁴⁹¹ Azîzî - Bûlriyâh, *Tetavvur Sina'atü's-Süfün*, 27.

⁴⁹² Yıldırım, *Basra Körfezi*, 398.

⁴⁹³ Nuhaylî, *es-Süfünü'l-İslâmiyye*, 143.

Ma‘ber sığ sularda ve bataklıklarda seyreden nehir çatışmalarında, asker ve atların nehir kıyıları arasındaki geçişlerini sağlaması itibariyle oldukça kritik bir rol oynamıştır. Zenc İsyanı bunun önemli örneklerindendir. İsyanda Muvaffak’ın elindeki şezâât, sümeyriyyât ve me‘âbir gibi taşıtları ta‘dil ettirdikten sonra Zenc karargâhına saldırıya geçmesi (258/872),⁴⁹⁴ yine Muvaffak’ın Zencilerle mücadele için oğlu Ebü’l-Abbâs önderliğinde hazırladığı büyük nehir filosunda ma‘âberlerin de olması,⁴⁹⁵ Zenci güçlerin de bazı çatışmalarda bu taşıt türünden istifade etmesi,⁴⁹⁶ Muvaffak’ın Muhtâre’yi kuşatırken ma‘berlerden faydalanması,⁴⁹⁷ ilgili hususu göstermektedir.

Rakiyye (رقية)

Kelime kökü itibariyle “رقى” “yükselmek, ilerlemek” gibi manasında olmakla beraber⁴⁹⁸ “رقية” ise birini “büyü, hastalık vb. gibi şeylerden korumak” için yapılan büyü anlamına da gelmektedir.⁴⁹⁹

Özellikle nehir taşımacılığında istihdam edilen bu gemi türünün,⁵⁰⁰ adını ya birinci anlamından hareketle akıma karşı ilerleyebileceği için ya da ikinci anlamından hareketle savaşlarda Zenc İsyanına karşı Abbâsîleri korumak için kullanılmasından ötürü aldığı ifade edilmektedir.⁵⁰¹ Muvaffak’ın Muhtâre kuşatmasında at taşımak için büyük yapıdaki rakiyye türü taşıtları filosuna alması⁵⁰² bu taşıtın kullanım alanın gösteren nadir örneklerdendir.

Bârice (بارجة)

Kelime anlamı itibariyle “çok kötü” manasına gelen bârice için sözlüklerde “falanca kimse kötülüğün kendisinde toplanmasını isteyen Bârice’den başkası değildir.” şeklinde bir deyim de aktarılmaktadır.⁵⁰³ Büyük boyutlarda bir gemi türüdür. Kale gibi şeklinde de tavsif edilir. Adını karşısındaki düşmana korku vermesinden almıştır.⁵⁰⁴

⁴⁹⁴ Taberî, *Târih*, IX/499.

⁴⁹⁵ Taberî, *Târih*, IX/566.

⁴⁹⁶ Taberî, *Târih*, IX/594.

⁴⁹⁷ Taberî, *Târih*, IX/645.

⁴⁹⁸ Halil b. Ahmed, *Kitâbü’l-‘Ayn*, V/211.

⁴⁹⁹ İbn Manzûr, *Lisânü’l-Arab*, III/499.

⁵⁰⁰ Yıldırım, *Basra Körfezi*, 398.

⁵⁰¹ eş-Şemrî, *el-Milâha*, 65.

⁵⁰² Taberî, *Târih*, IX/645.

⁵⁰³ İbn Manzûr, *Lisânü’l-Arab*, II/213.

⁵⁰⁴ eş-Şemrî, *el-Milâha*, 59.

Arapların bu gemi türünü Hintlilerden miras aldığı aktarılır.⁵⁰⁵ Halife Mehdi döneminde, Emîr Nehri'ne girip esirler alan Hintli korsanların bâricelerine karşı saldırılar düzenlenmiştir.⁵⁰⁶ Deniz savaş gemileri diyebileceğimiz bu büyük taşıtlardan nehir çatışmalarında da istifade edilmiştir.⁵⁰⁷ Mu'tez-Müstaîn çatışmasında Sâmerrâ'da Mu'tez'in durumunun zayıfladığı bir sırada Müstaîn'e destek için Basra'dan Bağdat'a içinde kırk beş kişinin bulunduğu on bâricenin gelmesi (251/866)⁵⁰⁸ bu hususa delalet eden nadir örneklerdendir.

Bâricenin, Basra nehirlerinde yaygın bir şekilde istihdam edildiği ifade edilmektedir.⁵⁰⁹ Geminin büyük olduğu düşünüldüğünde Basra'da yatağı geniş ve su seviyesi yüksek nehirlerde kullanıldığı tahmin edilebilir. Bârice türü gemiler daha sonra Avrupalılar ve Osmanlı tarafından Akdeniz'de savaş maksatlı kullanılmıştır.⁵¹⁰

Cerîbiyye (جریبیة)

Taberî, Basra'da Zencilerle girişilen mücadelede halkın hilafet güçlerine bu tür taşıtlarla destek verdiğini nakletmektedir (255/869).⁵¹¹ Bu olay bahsi geçen nehir taşıtının bölge halkı tarafından sık sularda hem kişisel işlerinde hem de ihtiyaç hasıl olduğunda savaşlarda kullanıldığını göstermektedir.

Cerîbiyye türü gemiler küçük hacimli olmalarından dolayı büyük nehir gemilerini kuşatmada kullanılmaktadır. Ayrıca kıvraklıkları sayesinde geri hücumlarda da avantaj sağlamaktadır. Zencilerin cerîbiyyeler ile yirmi dört büyük geminin etrafını sarıp düşmanları öldürmeyi başardıklarına dair olay (256/870)⁵¹² ilgili hususa delalet etmektedir.

Bazı olaylarda cerîbiyyenin yapısına dair çıkarım yapmamıza yardımcı olacak bilgilerle de karşılaşmaktayız. Hilafet güçleri, Zenc İsyanı ile mücadelede Ümmü Habîb Nehri'ne şezâlarını indirmek için med hadisesini beklemiştir. Ancak çatışmada üstünlüğü

⁵⁰⁵ Mursî, "Âlâtü'l-Harbiyye", 392.

⁵⁰⁶ Bk. Ebû Amr Halife b. Hayyât, *Târihu Halife b. Hayyât* (Beyrut: Dâru'l-Kalem, 1977), 426; Nuhaylî, *es-Süfünü'l-İslâmiyye*, 10.

⁵⁰⁷ Bk. Cemil Abdü Hamza el-Umerî, "Sînâ'atü's-Süfün fi'l-Halici'l-'Arabî", *Mecelletü Kâdisiye* 8/4 (2009), 186; Ahmed İsmail Accâc, *el-İrâk fi'l-Fetretü min 256/869-279/892 Dirâse fi'l-Evdâ'i'l-İktisâdiyye* (Musul: Camiatü Musul, Yüksek Lisans Tezi, 1987), 91.

⁵⁰⁸ Bk. Taberî, *Târih*, IX/306-307.

⁵⁰⁹ eş-Şemrî, *el-Milâha*, 59.

⁵¹⁰ Nuhaylî, *es-Süfünü'l-İslâmiyye*, 11.

⁵¹¹ Taberî, *Târih*, IX/421.

⁵¹² Taberî, *Târih*, IX/471.

elde eden Zencilerin aynı nehirde düşman kellerini cezr zamanı gönderdiğini görmekteyiz. Tarafların bu uygulamalarında kullanılan nehir taşıtlarının farklı olması dikkat çekmektedir. Hilafet güçleri Ümmü Habîb Nehri'ne girmeden önce şezâlarla hareket edilebilirliği hesaplarken Zenci güçleri ise cezr vakti kelleleri cerîbiyye türü taşıtla Basra'ya göndermiştir.⁵¹³ Bu olaydan hareketle cerîbiyyenin bazı nehir taşıtlarına nazaran yapısal olarak sığ sularda ilerlemeye daha uygun olduğu söylenebilir.

Zencilerle mücadelede Abbâsîler de bu taşıt türünden istifade etmiştir. Muhtâre'yi kuşatmak için kullandıkları nehir taşıtları arasında cerîbiyyelerin olması da bunu göstermektedir.⁵¹⁴ Muhtâre kuşatmasında sığ sularda ilerleyebilen nehir taşıtlarının önemi düşünüldüğünde nehir filolarında cerîbiyyelere yer verilmesi daha da anlaşılır olmaktadır.

İlgili bağlamda cerîbiyye, sığ sularda ilerleyebilme, büyük gemilere karşı sağladığı atiklik, bazı bölgeleri kuşatmada kullanışlılığı gibi avantajları dolayısıyla su seviyesi sığ olan küçük nehirlerde taşımacılık için kullanılmıştır.

Mecnûha (مجنوحة)-Cevânihıyye (جوانحية)

Mecnûha, incelediğimiz dönemde eldeki rivayetlerden hareketle ağırlıklı olarak hangi alanda istihdam edildiğini tespit edemesek de genel olarak kişisel ulaşım ve savaşlarda kullanıldığını söyleyebiliriz. Bu bahiste konu edinilen iki tabir de muhtemelen aynı gemiye işaret etmektedir.

Gemi türünün bu şekilde isimlendirilmesiyle ilgili farklı görüşler vardır. Bunlardan ilki, geminin üzerinde sırtı takip eden kaburgalara benzeyen kanatlar olduğu içindir. Diğeri ise mecnûhayı korumak için etrafında başka gemilerin de kanat gibi ona eşlik etmesinden dolayıdır.⁵¹⁵ Mütevekkil'in ordusuyla birlikte Sâmerrâ'ya gitmek için farklı türde gemilerin yanında cevânihıyye türü taşıtları da kullandığı bilgisi⁵¹⁶ ikinci görüşü destekler niteliktedir. Bunun dışında bölge halkının Zenci asilere karşı Abbâsîlere destek vermek için mecnûhalar kullandığını görmekteyiz (255/869).⁵¹⁷ Bu sınırlı bilgiler mecnûhanın kişisel ulaşım ve savaşlarda kullanıldığını göstermektedir.

⁵¹³ Taberî, *Târih*, IX/436-437.

⁵¹⁴ Taberî, *Târih*, IX/645-646.

⁵¹⁵ Bk. Zeyyâd, *Mu'cem*, 329; eş-Şemrî, *el-Milâha*, 61.

⁵¹⁶ Ebü'l-Ferec İsfahânî, *el-Eğânî*, X/286. Ayrıca bk. Zeyyâd, *Mu'cem*, 329.

⁵¹⁷ Taberî, *Târih*, IX/421.

Hadîdî (حديدي)

Hadîdî, genellikle savaşlarda istihdam edilen demirden yapılmış bir gemi türüdür. Tek bir yüzeye sahiptir.⁵¹⁸ İsminin ise ya yapımında demir kullanılmasından ya dayanıklılığından ya demirden yapılmış ağır silahları taşımasından ya da demir ile kaplanmış ahşaptan imal edilmesinden dolayı hadîdî olduğu ifade edilmektedir. Hadîdînin yapısı dolayısıyla ahşaptan yapılmış olan gemilere karşı üstün olduğu ifade edilir. Şiddetli titreşim ve yoğun kuvvet uygulandığı düşünüldüğünde ahşaptan yapılmış olan gemileri birbirine bağlayan blokların parçalanma ihtimali, demir kullanılarak yapılan gemilere göre daha yüksek olacağından dolayı böyle bir kanaat zikredilmiştir.⁵¹⁹

Hadîdî bazı rivayetlere göre savaşlarda kullanılan zevrağın⁵²⁰ bazı görüşlere göre ise kâribin bir çeşidi olarak karşımıza çıkmaktadır.⁵²¹ İlgili kanaat taşıtların farklı türleri olması hasebiyle bazı çeşitlerin birbirine benzerliğinden kaynaklanmış olabilir.

Bahsi geçtiği üzere hadîdî genel olarak savaşlarda kullanılmıştır. Abbâsîlerin, Betâih bölgesinde Karmatîlere karşı,⁵²² Beckem'in Berîdîlere karşı,⁵²³ Berîdîlerin ise Abbâsîlere karşı hazırladıkları filoda bu gemi türüne yer verilmesi⁵²⁴ ilgili durumu gözler önüne serer niteliktedir.

Bu gemi türünün tayyâr ile birlikte bölgenin zenginleri ve iş adamları tarafından kullanıldığı da ifade edilmektedir.⁵²⁵ Bir rivayette Ebü'l-Hüseyin el-Berîdî'nin hadîdîde birkaç gün beklediği görülmektedir.⁵²⁶ Bu durum hadîdî türü geminin içerisinde uzun zaman geçirilebilecek bir çeşidin olabileceği düşüncesini akla getirmektedir.

Zenberiyye (زنبرية)

Zenberiyye, insan için kullanıldığında “ağır insan”, gemi için kullanıldığında ise “büyük ve hacimli gemi” anlamına gelmektedir.⁵²⁷ Zenberiyyenin de farklı kullanım

⁵¹⁸ Bk. Zeyyâd, *Mu'cem*, 330; Nuhaylî, *es-Süfünü'l-İslâmiyye*, 23.

⁵¹⁹ Bk. eş-Şemrî, *el-Milâha*, 61.

⁵²⁰ 252/867 yılında Bağdat halkı ile Türkler arasında vuku bulan çatışmada Bağdatlıların Türklerin nehir taşıtlarına saldırdıklarının kaydedildiği rivayette geçen “ضربوا زورقا لهم كان يقال له حديدي” ifadesi ilgili hususa işaret etmektedir. Bk. Taberî, *Târîh*, IX/334.

⁵²¹ Nuhaylî, *es-Süfünü'l-İslâmiyye*, 31.

⁵²² Bk. Agius, *Classic Ships of Islam*, 250; Dünder, 4/10. *Yüzyılda Bağdat*, 180.

⁵²³ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/229; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VIII/307-308.

⁵²⁴ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/240; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VIII/316.

⁵²⁵ Mez, *İslam Medeniyeti*, 550.

⁵²⁶ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/246.

⁵²⁷ Halil b. Ahmed, *Kitâbü'l-'Ayn*, VII/401; Ezherî, *Tehzîbü'l-Luğa*, XIII/196.

alanları vardır. Asıl kullanım alanı nehir çatışmaları olmakla beraber hareketli köprü yapımında da kendisinden istifa edilmiştir.⁵²⁸

Zenberiyyenin kullanım alanlarına dair elimizde malumatların oldukça sınırlıdır. Basra halkı, Muhtâr es-Sekafi ile mücadelesinde Mus‘ab b. Zübeyr’e destek için Kûfe’ye silah ve ordu taşımacılığında eğri göğüslü ve uzun yapıdaki Zenberiyye türü nehir taşıtı kullanmıştır.⁵²⁹ Zenberiyye yapısı hakkında oldukça sınırlı bilgiler veren bu rivayette, tasarımı itibariyle Orta Çağ’daki bazı gemi türlerine benzetilmektedir. Bu bağlamda Harîrî’nin Makâmâtı’nda kayıtlı bir resme de atıf yapılmış, hatta zenberiyyenin modern dönemde inşa edilmiş *Dhow* ve *Bûm* türü taşıtlarla benziyor olmasının ihtimali de kaydedilmiştir.⁵³⁰

Abbâsîler döneminde bu gemi türünün çatışma, ulaşım vb. gibi alanlarda kullanıldığına dair malumata rastlamamaktayız. İlgili durumun, zenberiyye türü nehir taşıtının yavaş ve ağır olmasından kaynaklandığı ifade edilmektedir. Köprü yapımında tercih edilmesi⁵³¹ ise değişen hava şartlarına uyum sağlayabilecek kadar sağlam olmasına bağlanmıştır.⁵³²



Resim 2. Makâmât-ı Harîrî’den Naklen
Bir Zenberiyye



Resim 3. Yazar Tarafından Dubai’de
Çekilmiş Bûm Türü Taşıt (1986).
(Agius, *Classic Ships of İslam*, 159.)

Şemîliyye (شميلية)

Irak’ta nehir savaşlarında kullanılan bir taşıttır. Abbâsîler’in Karmatîlerle mücadelede içerisinde okçuların da bulunduğu şemîliyye türü gemileri gönderdiği

⁵²⁸ Zenberiyye türü taşıttan Bağdat’ın doğusunda iki hareketli köprü yapılmıştır. Bk. Ebü’l-Abbâs Ahmed b. Kâsım İbn Ebî ‘Usaybi‘a, *‘Uyûnu’l-Enbâ fî Tabakâti’l-Etubbâ* (Beyrut: Dâru Mektebetü’l-Hayât, ts.), 250.

⁵²⁹ Taberî, *Târîh*, VI/98.

⁵³⁰ Agius, *Classic Ships of İslam*, 159.

⁵³¹ İbn Ebî ‘Usaybi‘a, *‘Uyûnu’l-Enbâ*, 250.

⁵³² eş-Şemrî, *el-Milâha*, 68.

(315/928) bilgisi ilgili hususa dair nadir örneklerden bir tanesidir.⁵³³ Bunun dışında Ebü'l-Kâsım el-Bağdâdî de onu nehir taşıtları arasında saymaktadır.⁵³⁴

Sulğa (صلغة)

Sulğa kelime anlamı itibariyle “iri bir deve ve büyük bir gemi” anlamına gelmektedir.⁵³⁵ Zenc İsyanı’nda çatışmalara⁵³⁶ ek olarak at sevkıyatı⁵³⁷ ve gıda naklinde de⁵³⁸ kullanılmıştır. Bahsi geçen taşıtın incelediğimiz dönem itibariyle savaşlar dışında harici bir kullanım alanına rastlamadığımızı ifade etmekte fayda vardır.

Ca‘feriyye (جعفرية)

Ca‘feriyye, genellikle yolculuk için kullanılmıştır.⁵³⁹ Bu gemi türünün “Ca‘ferî” kelimesine nispet edilmesi muhtemelen “nehir, dolu nehir, küçük nehir” gibi anlamlarından dolayıdır.⁵⁴⁰ Az sayıda kişiyi kısa mesafelerde taşımaya uygun küçük yapıda bir nehir taşıtıdır.⁵⁴¹ Geminin kişisel ulaşımında kullandığına dair örneklerden birine Câhız’ın aktarımında rastlamaktayız. Bu nakilde ca‘feriyye türü nehir taşıtıyla yolculuk yapan iki kişiden biri taşıtın ortasına diğeri ise kuyruğuna oturmuştur.⁵⁴² İlgili kayıt, bu taşıtın kullanım alanına dair tek aktarım olması sebebiyle oldukça önemlidir.

Haytiyye (خيطة)

“Müderria/مدرة” olarak da ifade edilen bu gemi türü, bir dönem hurma ağacıyla yapılırken daha sonra Hindistan’dan ithal edilen tik (sac) ağacından⁵⁴³ yapılmaya

⁵³³ Taberî, *Târih*, XI/115; Arîb b. Sa‘d, *Sıla*, 133.

⁵³⁴ Muhammed b. Ahmed Ebî'l-Mutahhar el-Ezdî, *Hikâyetü Ebü'l-Kâsım el-Bağdâdî* (Bağdad: Mektebetü'l-Müsennâ, 1903), 107.

⁵³⁵ Bk. İbn Manzûr, *Lisânü'l-Arab*, VIII/441; Fîrûzâbâdî, *el-Kâmûs*, 785; Zebîdî, *Tâcü'l-'Arûs*, XIII/43.

⁵³⁶ Taberî, *Târih*, IX/521-522, 579.

⁵³⁷ Taberî, *Târih*, IX/537.

⁵³⁸ Taberî, *Târih*, IX/562.

⁵³⁹ Nuhaylî, *es-Süfünü'l-İslâmiyye*, 23.

⁵⁴⁰ Fîrûzâbâdî, *el-Kâmûs*, I/366.

⁵⁴¹ eş-Şemrî, *el-Milâha*, 61.

⁵⁴² Ebû Osmân Amr b. Bahr b. Mahbûb el-Câhız, *el-Buhalâ* (Beyrut: Dâru'l-Kütübü'l-İlmiyye, 2001), II/81.

⁵⁴³ Arap gemi yapımında kullanılan ahşap türleri içinde, özel bir yeri olan ve bugün de dünyanın en kıymetli ahşapları arasında yer alan tik ağacı özel bir yer tutmuştur. Zira bu ağacın ahşabı, dayanıklılık, sertlik ve ağırlık gibi özellikleri ile ideal bir gemi yapım malzemesidir. Malayca bir kelime olan “tekku’dan” gelen ve Hindistan’da 4 bin yıldan uzun bir süredir yaygın bir şekilde kullanılan “tik”, antik çağlardan beri bilinmekte olup, büyük ve odunsu bir ağaçtır. Dünyanın “tik” talebinin çoğunu Burma karşılarken, bunu Hindistan, Tayland, Java ve Seylan takip etmektedir. Hatta bu ağaca Filipinler ve Malay takımadalarında da rastlanmaktadır. Onu bu kadar değerli kılan en önemli özelliği ise, dayanıklı oluşudur. Zira, Hindistan ve Burma’da bu ağaçtan yapılmış 700 yıllık evlerin hala ayakta durduğundan bahsedilmekte, hatta bu evlerin 1000 yıldan fazla dayandığına ilişkin deliller yer almaktadır. 1811 yılında arkeologlar tarafından yapılan kazılarda, Bağdat yakınlarında VII. yüzyılda yağmalanmış olan

başlanmıştır. Yapımında çivi kullanılmayan bu taşıtın tahtaları, Hindistan cevizi liflerinden elde edilmiş olan ince organlarla birbirine bağlanarak sabitlenmiştir.⁵⁴⁴

Irak nehirlerinde halkın yaşam tarzının bir parçası olan haytıyye, zemini (alt kısmı) derin ve sivri bir taşıt türüdür. Haytıyye, bu yapısı sebebiyle ismini de seyir halinde iken arkasında ipe benzeyen bir iz bırakmasından dolayı almış olmalıdır.⁵⁴⁵

Haytıyye türü nehir taşıtının büyük yapıda olduğu anlaşılan türü Übülle'den Çin'e taşımacılık için kullanılmaktadır.⁵⁴⁶ Küçük olarak tasarlanan türünde omurga ve iskelet yoktur. Haytıyye yapımında gemi inşasındaki gelişmelerle beraber çivi kullanılmaya başlanmıştır. Kalafatlama işlemi ise çivilendikten sonra yapılmıştır. Bir türü ise yaklaşık otuz metre uzunluğundadır. Ağırlığı 100-200 ton arasındadır. Direk uzunluğu ise 7,5 metredir. Bu haliyle neredeyse Akdeniz gemileriyle benzer bir yapıdadır.⁵⁴⁷ Haytıyyenin bu çeşidi deniz aşırı taşımacılıkta kullanılmaktadır. Irak nehirlerinde kullanılmak üzere Übülle'de inşa edilen küçük haytıyye türüne bazı kayıtlarda *haytıyyetü hafife* denmektedir.⁵⁴⁸

Haytıyye, Irak nehirlerinde yolcu taşımacılığında kullanılmıştır. Tenûhî'nin Basra'dan Übülle'ye gidecek bir taşıt bulamadığı sırada boş seyreden bir haytıyyetü hafife ile -ücret konusunda gemicinin kendisine sağladığı kolaylığı da ifade ederek- bahsettiği yolculuk⁵⁴⁹ bunun örneklerindendir. Ayrıca Dicle'nin kıyısında hemen her evin önünde haytıyye ve zebzeb türü gemilerin hazır bulunduğu⁵⁵⁰ bilgisi de haytıyyenin

İran krallarına ait bir saray kalıntısına ulaşılmış ve burada hala dayanıklılığını koruyan “Hind tiki” ile karşılaşmıştır. Salsette ve Batı Hindistan'daki muhtelif mağara ibadethanelerinde de 2 bin yılı aşkın bir geçmişe sahip olan ve hala sağlam olma özelliğini koruyan “tik” kerestesine rastlanmıştır. Keza, eski Vijayanagar şehrinin en eski kalıntılarından birinde, üst yapının 4 cm. kalınlığındaki “tik” keresteleri ile desteklendiği ve 1881'de ortaya çıkarılan bu binanın içinde yer alan kerestelerde, 500 yıla rağmen hala bir bozulmanın olmadığı görülmüştür. Korunduğu takdirde yok edilmesi neredeyse imkânsız bir keresteye sahip olan bu ağaç, özüne inmediği sürece ağaç kurtlarına karşı da oldukça mukavimdir. Yavaş tohumlamasına rağmen, hızlı bir büyüme özelliği göstermesi de onu tercih edilir kılmaktadır. Zira iki yıllık bir fidan, yaklaşık 15 ile 30 m. arasında bir uzunluğa kadar çıkabilmektedir. Gemi inşası dışında, sağlam özelliği nedeniyle günümüzde de mobilya, kapı, ahşap pencere pervazı, iskele, köprü, soğutucu kule, yer döşemesi, duvar kaplaması, tren vagonu ve panjur imali gibi birçok alanda kullanılan tik, tabii olarak daha ziyade ana vatanları Hindistan, Burma, Seylan ve Doğu'da tüketilirken, en iyileri ise ihraç edilmektedir. Bk. Yıldırım, *Basra Körfezi*, 132.

⁵⁴⁴ İdris Bostan, “Gemi”, *DİA* (İstanbul: TDV Yay., 1996), XIV/10; Nuhaylî, *es-Süfünü'l-İslâmiyye*, 43; Yıldırım, *Basra Körfezi*, 439.

⁵⁴⁵ Nuhaylî, *es-Süfünü'l-İslâmiyye*, 43; eş-Şemrî, *el-Milâha*, 64.

⁵⁴⁶ Ya'kûbî, *Büldân*, 199. Ayrıca bk. Nuhaylî, *es-Süfünü'l-İslâmiyye*, 43.

⁵⁴⁷ Bostan, “Gemi”, XIV/XIV/10.

⁵⁴⁸ Râvî, *et-Ticâre*, 63-64.

⁵⁴⁹ Tenûhî, *el-Ferec*, IV/251.

⁵⁵⁰ İbnü'l-Cevzî, *Menâkıbu Bağdâd*, 27.

kullanım alanını ve yoğunluğunu gösterir niteliktedir. Bu rivayet aynı zamanda haytییenin halk tarafından kullanılan bir taşıt türü olduğuna ve sınıfsal ayırmda üst tabakaya ait nehir taşıtları arasında zikredilemeyeceğine de işaret etmektedir. Konuya dair değerlendirme zebzeb türü nehir taşıtı bahsinde yapıldığı için burada kısa bir atıfla yetinilmiştir.

Haytییe, Memlükler tarafından savaşlarda asker, teçhizat ve mühimmat taşımak için kullanılmıştır. On dokuzuncu yüzyılda deniz çatışmalarına uyum sağlayabilmesi adına bazı geliştirmeler yapılarak Akdeniz’de de kendisinden istifade edilmiştir.⁵⁵¹

Zübeydiyye (زبيدية)

İsmi üretildiği Zübeydiyye bölgesinden⁵⁵² almıştır. Abbâsîler döneminde ortaya çıktığı ifade edilen bu nehir taşıtı, nehirleri karşıdan karşıya geçmek için kullanılmıştır.⁵⁵³ İsmi, Hârûn Reşîd’in karısı Zübeyde’ye nispetle verilmiş olması da muhtemeldir.⁵⁵⁴ Kullanım alanından dolayı olsa gerek ki nehre nazır evlerin kapısının önünde zübeydiyye türü taşıtların bağlı olduğuna dair örnekleri görmekteyiz. Bağdat’ta Mehdî Nehri’nin kıyısında bulunan Ebü’l-Abbâs’ın kışlasına gitmek isteyen bir grubun zübeydiyyelerle karşıya geçmesi,⁵⁵⁵ zübeydiyyenin istihdam alanını göstermektedir. Bu haliyle ma’ber türü nehir taşıtı ile aynı alanda kullanılsa da sığ sularda seyreden savaşlarda istihdamına dair herhangi bir bilgi bulunmamaktadır. Bu durum iki nehir taşıtının istihdam alanında benzerlik olmakla beraber yapısal olarak farklılık arz ettiğini göstermektedir.

Kaynaklarda İbrahim b. Mehdî’nin kapısının önünde zübeydiyyelerin olduğunu ve onun bu taşıtlardan biri ile yolculuk yaptığını görmekteyiz.⁵⁵⁶ Hem Mehdî Nehri’nden karşıya geçişte hem de İbrahim b. Mehdî’nin nehir yolculuğunda zübeydiyye için çoğul ifade kullanılmıştır. Bu durum her ne kadar kaynaklardaki malumatlar sınırlı olsa da zübeydiyye türü taşıtın bölgede kullanımının az olmadığını göstermektedir.

Bu bahse kadar ele aldığımız başlıklar araştırma kapsamımız dahilinde Dicle-Fırat nehir ve kanallarında kullanımına dair somut kayıtlara isabet ettiğimiz nehir taşıtlarından

⁵⁵¹ Nuhaylî, *es-Süfünü’l-İslâmiyye*, 44.

⁵⁵² Bağdat’ın batı tarafında kalmaktadır. Katî’atü Ümmü Ca’fer’e (Zübeyde’nin iktası) yakındır. Hamevî, *el-Büldân*, III/132.

⁵⁵³ eş-Şemrî, *el-Milâha*, 66.

⁵⁵⁴ Ebü’l-Ferec İsfahânî, *el-Eğânî*, V/144.

⁵⁵⁵ İbn Ebî ‘Usaybi’a, *’Uyûnu’l-Enbâ*, I/244; İbnü’l-İmrânî, *el-İnbâ*, 244.

⁵⁵⁶ Ebü’l-Ferec İsfahânî, *el-Eğânî*, V/144.

müteşekkildir. Bundan sonraki başlıklarda ise somut kayda rastlamadığımız ancak IV./X. asır ve sonrasında Dicle-Fırat nehirlerinde kullanıldığı ifade edilen nehir taşıtları kısaca ele alınacaktır.

Müheyle (مهيلة)

Basra Körfezi'ndeki istihdamının⁵⁵⁷ yanı sıra IV./X. asırda Irak nehirlerinde kullanıldığı ifade edilen bir diğer nehir taşıtıdır.⁵⁵⁸ Bu gemi türünün yanlarındaki ahşaplar diğer gemilere nazaran daha kavisli bir yapıdadır. Bundan dolayı kaburgasından etleri sıyrılmış sırt üstü yatan bir insana benzemektedir. Göğsü ise alçak ve uzun olup kuş göğsüne benzemektedir. Arka tarafı yaklaşık iki metre genişliğindedir. Üzerine ahşaptan bir kubbe veya oda inşa edilmiştir. Tik ağacından yapılmış levhalarla kaplı olup bu levhalardan her biri üç ila beş metre uzunluğunda, yirmi beş santimetre genişliğinde, yaklaşık beş santimetre kalınlığındadır. Yapılırken zift yerine pamuk ve yağ ile kalafatlanmaktadır.⁵⁵⁹

Belem (بلم)

Belem, Şattülarap'dan Basra Körfezi'ndeki şehirlere kereste, sebze ve meyve gibi ürünlerin taşımacılığında kullanılan bir gemi türüdür.⁵⁶⁰ Belem, yapı itibarıyla müheyleye benzemekle beraber müheyle gibi yanları kavisli olmayıp göğüs ve arka tarafı bütün, dümeni ve direği olan bir taşıttır. Ayrıca müheylenin yapımında olduğu üzere zift ile de sıvanmamaktadır. Belemin Irak nehirlerindeki istihdamına gelince Dicle'den ziyade Fırat'ta kullanıldığı aktarılır. Farklı yük taşıma kapasitesine sahip boyutları olan belemin, Irâkî, Basrî, 'Aşârî, Bağdâdî olmak üzere dört türü bulunmaktadır. Belem Irâkî, sac ağacından yapılmakta olup yedi metre kadar uzunluğunda küçük yapıdadır. Her iki tarafı da düz şekilde olup ortada yolcuların oturması için bir yer bulunmaktadır. En fazla beş kişilik kapasitesi olan bu taşıt türü, sadece tenezzüh ve nehrin bir tarafından diğer tarafına kürekle geçmek için kullanılır.⁵⁶¹ Basra kanallarındaki taşımacılık için yapılmış olan belemin yirmi beş ila otuz dinar arasında satıldığı ifade edilmektedir.⁵⁶² Bu taşıt türünün,

⁵⁵⁷ Umerî, "Sînâ'atü's-Süfün", 186.

⁵⁵⁸ Dündar, 4/10. Yüzyılda Bağdat, 179.

⁵⁵⁹ Enistâs Mârî el-Elyâvî el-Kermilî - Batris b. Cebraîl Yusuf Avvâd (ed.), *Mecelletü Lüğati'l-Arabî el-İrâkiyye* (Bağdat: Matba'atü Bağdat, ts.), II/96-97.

⁵⁶⁰ Yıldırım, *Basra Körfezi*, 392, 395.

⁵⁶¹ el-Kermilî - Avvâd, *Mecelletü Lüğati'l-Arabî*, II/96-98.

⁵⁶² Mehmet Usluer, *Kuruluşundan Emevîlerin Sonuna Kadar Basra'da Toplum* (Ankara: Ankara Üniversitesi, Doktora Tezi, 2021), 246-247.

incelediğimiz dönem itibariyle Irak'taki nehirlerde aktif bir şekilde istihdamına dair somut bir kayda rastlamasak da Fırat'ta tercih edildiği bilgisi ve çeşitlerine bakıldığında Irak şehirlerinde de kullanıldığının anlaşılmasından dolayı ayrı başlık altında kaydetmeyi gerekli gördük.

MÖ 3000'li yıllarda Sümerler zamanında Basra Körfez'inde hububat taşıyan gemi türünün, kralların mezarlarında bulunan kayık örneklerinden hareketle belem türü taşıtlara benzediği ifade edilmektedir.⁵⁶³ Bu kayıt bahse konu olan taşıtın tarihî seyrini göstermesi açısından oldukça önemlidir.

Kûfe (كوفة)

Müdevver yapıda inşa edilmiş bir nehir taşıtıdır. IV./X. asırda Dicle'ye kıyı şehirlerde genellikle kısa mesafeli yük ve insan taşımacılığında kullanılmıştır.⁵⁶⁴

Sâce (ساجة)

Sâce, IV./X. asırda kullanılan Dicle-Fırat nehir taşıtlarından olduğu kaydedilen sâciyye⁵⁶⁵ ile aynı taşıt türüne isabet ediyor olması muhtemeldir. Sâce, Basra'da kullanılan kürekli ve yelkenli bir nehir taşıtıdır. Uzunluğu iki-beş metre arasında değişen, beş ila on kişi arasında kapasitesi olan ve sac ağacından yapılan bir nehir taşıtıdır. İsmi de bu ağaç türünden almıştır.⁵⁶⁶ Genişliği üst orta kısımda bir metre iken alt kısımlarda kırk cm'dir. İki ucu sivri olan sâcenin ön kısmı ve arka kısımları demirlerle kaplı olabilir. Ayrıca ön kısmı biraz daha uzundur. Direk ve dümeni yoktur. Gemi sığ sularda ittirilerek hareket ettirilirken sular yükseldiğinde küreklerle ilerletilmektedir.⁵⁶⁷

Tarrâde (طرادة)

Tarrâde'nin IV./X. asırda Irak nehirlerinde kullanıldığı ifade edilmektedir.⁵⁶⁸ İspanyolca "taride" (at taşımak için), daha sonra İtalyanca "tartana" ve Fransızca "tartane" terimlerinin kökeni Arapça'ya dayandırılmaktadır.⁵⁶⁹ Bu taşıtların üstü, ot,

⁵⁶³ Bakır, *Ortaçağ Tarih ve Medeniyetine Dair Çeviriler*, 460.

⁵⁶⁴ Dündar, *4/10. Yüzyılda Bağdat*, 179.

⁵⁶⁵ Dündar, *4/10. Yüzyılda Bağdat*, 179.

⁵⁶⁶ Bk. Nuhaylî, *es-Süfünü'l-İslâmiyye*, 64; Dündar, *4/10. Yüzyılda Bağdat*, 179.

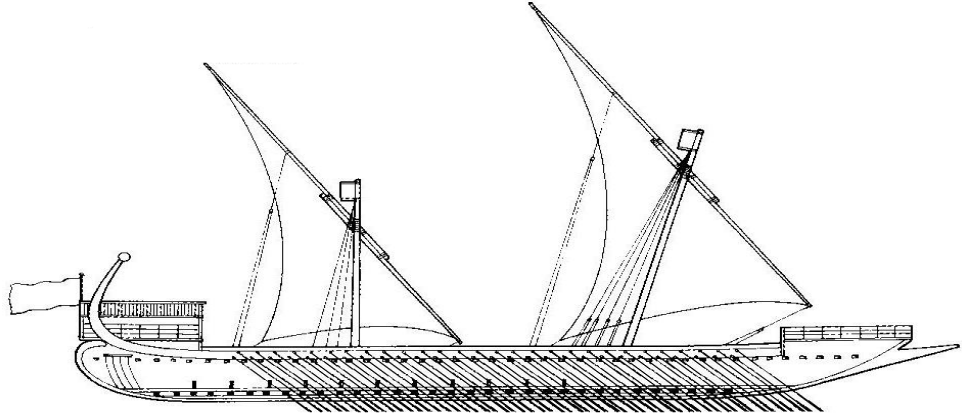
⁵⁶⁷ Bk. el-Kermilî - Avvâd, *Mecelletü Lüğati'l-Arabî*, II/98.

⁵⁶⁸ Dündar, *4/10. Yüzyılda Bağdat*, 179.

⁵⁶⁹ Agius, *Classic Ships of Islam*, 341.

kamış veya tahıl sapları kullanılarak yapılmış olan iskelet, tartûr ve kalansüve gibi papirüsten yapılmış olan örtülerle kaplanmaktadır.⁵⁷⁰

Genellikle Akdeniz’de kullanıldığı bilinen bu gemi türünden Kızıldeniz’de de istifade edildiği görülmektedir. Küçük hacimli ve süratli olan tarrâde, hızlı bir harp nakliye gemisidir. Azami kırk at ve atlı süvari birliği taşıma kapasitesine sahiptir. Bundan ötürü, hayvanların inip binmelerine kolaylık sağlanması adına geminin arka kısmında kilitli ağır kapılar bulunmaktadır. Hayvanlar bu kapılardan indirilip bindirilmektedir. Bu gemilerin savaşlardaki öneminden dolayı kapasiteleri arttırılarak hızlarının arttırılması yoluna gidilmiştir. Denizde hem Emevîler hem de Bizanslılar tarafından kullanılmıştır.⁵⁷¹ Tarrâdenin gemi direği ve dümeni olan kırk ila altmış kişilik kapasiteli türü, Dicle’ye nazaran Fırat’ta daha fazla kullanılmıştır.⁵⁷²



Resim 4. Taride (At Gemisi) Rekonstrüksiyonu. (Yıldırım, *Basra Körfezi*, 440.)

Meşhûf (مشحوف)

Meşhûf, IV./X. asırda Dicle-Fırat nehirlerinde kullanıldığı ifade edilen yelkenli bir taşıttır.⁵⁷³ Beş ila on kişilik bir kapasiteye sahiptir. Orta kısmı üst tarafında yetmiş alt tarafında kırk cm’dir. Göğsü yaklaşık otuz cm, arka tarafı kırk beş cm genişliğindedir. Sac ağacından yapılmakta olup gemi direği ve dümeni bulunmamaktadır.⁵⁷⁴

⁵⁷⁰ Pırlanta, *Ayyârlar*, 78.

⁵⁷¹ Menâsîr, *Ceyş fi'l-Asri'l-Abbâsi*, 176; Azîzî - Bûlriyâh, *Tetavvur Sına'atü's-Süfün*, 29.

⁵⁷² el-Kermilî - Avvâd, *Mecelletü Lüğati'l-Arabî*, II/98.

⁵⁷³ Dündar, *4/10. Yüzyılda Bağdat*, 179.

⁵⁷⁴ el-Kermilî - Avvâd, *Mecelletü Lüğati'l-Arabî*, II/102.

Bûsî (Bûzî)

Deniz gemilerinden olan bu taşıt türü, zevrak olarak da tanımlanmaktadır. Farsça'da “بوزي” Arapça'da ise “بوصى” olarak yazılmaktadır.⁵⁷⁵ Büyük ve üç yelkenlidir.⁵⁷⁶ Genellikle Dicle Nehri üzerinde kullanılmaktadır. Kendisinden sadece yolcu taşımacılığında istifade edilmiştir.⁵⁷⁷

Bûsî'nin yolcu taşımacılığındaki kullanımına dair geniş malumata sahip değiliz. Bu konuda Nasır Hüsrev'in Übülle Nehri'nden Abbadan'a büyük bir taşıt olan bu gemi türüyle yolculuk yaptığına dair aktarımı (443/1052) elimizdeki nadir örneklerdendir.⁵⁷⁸

Sünbûk (سنبوك)

Sünbûk, Irak nehirlerinde de kullanılan küçük bir nehir taşıtı olup serçeye benzetilmektedir.⁵⁷⁹ Bunun yanı sıra büyük boyutları olduğu da kaydedilmiştir.⁵⁸⁰ Sünbûk türü geminin büyük çeşidi 80 ila 180 ton aralığında yük taşıyabilmektedir. Genellikle Kızıldeniz, Hint Okyanusu ve Basra Körfezi üzerinde seyreden ticarî faaliyetlerde kullanılmıştır.⁵⁸¹ Basra Körfezi'yle bağlantılı olan nehir yollarında da kendisinden istifade edilmiştir.⁵⁸² İbn Battuta seyahatnamesinde küçük bir kayık olan sünbûk ile Basra sahillerinden Übülle'ye yolculuğunu anlatmıştır.⁵⁸³ Bu kayıt sünbûğün bahsi geçen bölgede kullanımına dair erken kayıtlardan biridir. Sünbûk, Tolunoğulları tarafından savaş amaçlı oluşturulan filolarda da istihdam edilmiştir.⁵⁸⁴

⁵⁷⁵ İbn Manzûr, *Lisânü'l-Arab*, VII/9.

⁵⁷⁶ Nuhaylî, *es-Süfünü'l-İslâmiyye*, 18; Azîzî - Bûlriyâh, *Tetavvur Sına'atü's-Süfün*, 27.

⁵⁷⁷ Yıldırım, *Basra Körfezi*, 395.

⁵⁷⁸ Ebû Muiniddîn el-Hakîm Nâsır Hüsrev, *Sefernâme* (Beyrut: Dâru'l-Kitâbü'l-Arabî, 1983), 150.

⁵⁷⁹ Zebidî, *Tâcü'l-'Arûs*, XIII/587.

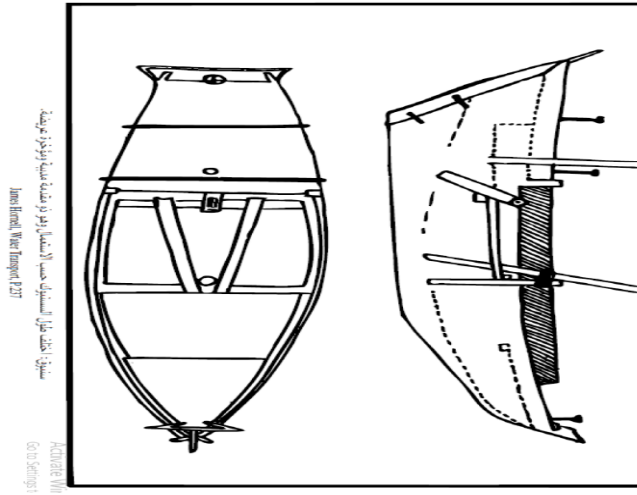
⁵⁸⁰ Nuhaylî, *es-Süfünü'l-İslâmiyye*, 70-71.

⁵⁸¹ Babiker, *Hint Okyanusu Ticareti*, 41-42.

⁵⁸² Bk. Nuhaylî, *es-Süfünü'l-İslâmiyye*, 70-71; Zeyyâd, *Mu'cem*, 342; eş-Şemrî, *el-Milâha*, 68.

⁵⁸³ İbn Battûta, *Rihle*, II/16.

⁵⁸⁴ Nuhaylî, *es-Süfünü'l-İslâmiyye*, 70; Zeyyâd, *Mu'cem*, 343.



Resim 5. Sünbûk resmi. (Babiker, *Abbâsî Döneminde Hint Okyanusu Ticareti*, 42.)



Resim 6. Sünbûk resmi. (Bostan, “Gemi” XIV/9.)

Bahsi geçen taşıtların yanında İbn Mutahhar el-Ezdî tarafından IV./X. asırda Dicle Nehri’nde kullanıldığı kaydedilen fakat kaynaklarda kullanım alanlarına dair herhangi bir malumata rastlayamadığımız, **Mâlest** (مالست), **Tabatâb** (طبّاطب), **el-Merâkibu’l-‘Ammâliyye** (المراكب العماليات), **Kemandûriyyât** (كمندوريات), **Bermât** (برمات), **Câsûs** (جاسوس),⁵⁸⁵ **Ceddâ** (جدى), **Verhiyyât** (ورحيات), **Şelmelâ** (شلملى), **Bâlû** (بالوع)⁵⁸⁶ gibi nehir taşıtları da bulunmaktadır. Buna ek olarak Dicle’de kullanılan Vâsıt şehrinde inşa

⁵⁸⁵ Nuhaylî, *es-Süfünü’l-İslâmiyye*, 21.

⁵⁸⁶ Ezdî, *Hikâyetü Ebü’l-Kâsım*, 107.

edildiğinden dolayı **Vâsıtıyye** (واسطیة) olarak isimlendirilmiş⁵⁸⁷ ve bugün hala kullanıldığı kaydedilen nehir taşıntından da bahsedilir.⁵⁸⁸

1.3. GEMİCİLER VE GEMİ MÜRETTEBATI

Bahsi geçtiği üzere Abbâsîler döneminde etkin bir şekilde kullanılan nehir taşımacılığı, bünyesinde belirli meslek gruplarını da beraberinde getirmiştir. Mürettebat, bir gemi veya tekneyi idare etmek, gemi ve aletlerinin bakımlarını yapmakla görevli ekip iken⁵⁸⁹ gemiciler bazen sıradan yolcu taşımacılığında bazen ticarete bazen de savaşlarda karşımıza çıkmaktadır. Bu çerçevede gemiyi idare eden kaptan ve çeşitli vazifelerden sorumlu mürettebat oluşturulmuştur.

Gemicilerin toplumsal hayattaki yeri de çalışmamız açısından açıklamaya muhtaç bir husustur. Kaynaklardaki malzemenin sınırlılığı ilgili hususa dair tespiti zorlaştırmaktadır. Ancak yine de bu konuda bizlere yorum yapma imkânı veren bazı aktarımlara rastlamaktayız. İlgili çerçevede ilk olarak gemicilerin toplumsal tabakadaki yerine daha sonra mürettebat hakkında derli toplu bilgi aktarmaya gayret ettik. Bu bağlamda gemicilerin toplumsal tabakadaki yerini, yemek çeşitleri ve giyim-kuşamları hakkındaki dağınık rivayetleri içeren olayları takip ederek tespit etmeye çalıştık. Muktedir'in de içinde bulunduğu bir hadise ilgili çerçevede önem arz etmektedir. Bu olayda Muktedir'in kayıkçibaşı, halifeye balık ikram etmiştir. Akabinde Muktedir, kendisinden bir tatlı istemiş ancak kayıkçibaşı; “Bizim tatlımız hurmadır” şeklinde cevap vererek istediği tatlıyı halifeye sunamayacağını ifade etmiştir.⁵⁹⁰ Yemeği halk tabakasının sofrasında bulunan balık,⁵⁹¹ tatlısı ise hurma olan halifenin kayıkçibaşının, üst tabakanın yemek kültürü⁵⁹² de dikkate alındığında alt sınıfa ait bir yaşantı sürdüğü düşünülebilir. Detaylandırılacağı üzere gemiciler özel kıyafetleri olan sadece basit bir hayat sürüp sıradan yemekler yiyen bir grup olarak tanımlanır.⁵⁹³ Bunun dışında, gemicilerle birlikte

⁵⁸⁷ Yıldırım, *Basra Körfezi*, 398.

⁵⁸⁸ Bk. M. Mahfuz Söylemez, “Vâsıt Kentinin Kuruluşu ve İlk Sakinleri Üzerine”, *Çorum İlahiyat Fakültesi Dergisi* 2 (2002), 159.

⁵⁸⁹ Agius, *Classic Ships of Islam*, 175.

⁵⁹⁰ Tenûhî, *Nişvâr*, III/189-191.

⁵⁹¹ Sûzân Hüseyin Yâğî, *el-Hayâtü'l-İctimâiyye fi'l-Bağdâd münzû Te'sîsühâ hattâ 334/946* (Ürdün: Camiatü'l-Ürdünüyye, Yüksek Lisans Tezi, 2001), 88.

⁵⁹² Galole, *Bağdat*, 315-316.

⁵⁹³ Sa'd, *el-Âmme fi'l-Bağdâd*, 214.

sözlerine güvenilmediği aktarılan, hayvanlarını kiraya verenler ve dokumacılar da⁵⁹⁴ bu toplumsal kesimin alt tabakaya ait olduğunu düşündürmektedir.

Gemicilerin kıyafetlerinin toplumda olumlu bir karşılığa sahip olmadığına işaret eden rivayetlere de rastlamaktayız. Bu noktada Vâsık'ın, komutan İtah'ın kâtibi Süleyman b. Vehb'in tutuklanmasını, ondan yüklü bir miktar alınmasını ve gemicilerin kıyafetlerinden bir kıyafet giydirilmesini emrettiği olay⁵⁹⁵ üzerinde durmak gerekmektedir. Bu olaydan hareketle katiplik yapmış birine özellikle gemicilerin kıyafetlerinin giydirilmesinin, onu küçük düşürmek amacıyla yapıldığını söyleyebilir miyiz? Zira bu söylemin imkânı, gemicilerin toplumsal anlamda alt sınıfa ait olduğu çıkarımına da alan açmaktadır.

Sâhibü's-Şezâ ve Sümeyriyyât: Bu ifade nehir savaşlarında taşıtları sevk ve komuta eden gemi komutanı için kullanılmaktadır. Savaşlarda nehir taşıtlarının, pusu, saldırı, bekçilik gibi konulardaki bütün sorumluluk bu kişiye aittir.⁵⁹⁶ İlgili durum Zenc İsyanı'nda hilafet güçleri lehine birçok cephede nehir kuvvetlerini idare eden Nusayr'ın vazifesinin sâhibü's-şezâ ve's-şümeyriyyât olmasından da anlaşılmaktadır.⁵⁹⁷ Nusayr'ın nehir savaşlarındaki rolü ve çatışmanın seyri açısından önemi Üçüncü Bölüm, "Çatışma ve İsyanlarda Nehir ve Kanal Taşımacılığı" bahsinde detaylandırılacaktır.

İstiyâm: Bu kişi yolcu ve denizcilerin kaptanıdır.⁵⁹⁸ Çatışmalarda bir veya birden fazla gemilerin mürettebatına da kaptanlık yapabilmektedirler. Gemilerde görevli olarak bulunurlar. Zenc İsyanı'nda Abbâsî kuvvetlerinde Muhammed b. Şuayb,⁵⁹⁹ Zenci kuvvetlerinde ise Zenci b. Mihribân bu vazifede tebarüz etmiş kişilerdir.⁶⁰⁰

Kürekçi/Cezzâf: Nehir taşıtlarında görev yapan mürettebatın bir diğer parçası da kürekçilerdir. Sayıları geminin boyutuna göre değişmektedir.⁶⁰¹

Abbâsîlerin Zenc asiler ile mücadelede ön plana çıkan komutanlardan Ebü'l-Abbâs'ın bir çatışma öncesinde gemi kaptanı Muhammed b. Şuayb'a kendisine ait özel

⁵⁹⁴ Gemicilerin, hayvanlarını kiraya verenler ve dokumacılarla birlikte yemini kabul edilmeyen sınıfta olduğu ifade edilir. Mez, *İslam Medeniyeti*, 219.

⁵⁹⁵ Taberî, *Târih*, IX/128.

⁵⁹⁶ eş-Şemrî, *el-Milâha*, 96.

⁵⁹⁷ Nusayr'ın vazifesiyle ilgili kullanılan ibare için bk. Taberî, *Târih*, IX/558, 567, 585.

⁵⁹⁸ Halil b. Ahmed, *Kitâbü'l-'Ayn*, VI/59; İbn Manzûr, *Lisânü'l-Arab*, VII/409.

⁵⁹⁹ Üçüncü Bölüm "Zenc İsyanı" bahsine bakınız.

⁶⁰⁰ Taberî, *Târih*, IX/540.

⁶⁰¹ Taberî, *Târih*, IX/561-562, 591-592.

olarak tasarlanan ceylan denilen şezâsına özel kürekçiler seçmesini emretmesi⁶⁰² gemilerin küreklerinin çekilmesiyle görevli olan bu grup arasında da tebarüz etmiş bir sınıfın olduğunu göstermektedir.

Okçu: Nehir çatışmalarında ok atmakla görevli olan bu grup mürettebatın önemli bir parçasıdır.⁶⁰³

Neffâtîn: Nehir çatışmalarında düşmana ateş atmakla görevli olan bu grup da mürettebatın önemli bir parçasıdır.⁶⁰⁴ Neffâtîn'in harrâka türü nehir taşıtında görevli oldukları anlaşılmaktadır. Zira harrâkalar düşmana ateşin atıldığı nehir taşıtlardır ve ateşin atılması için metinlerde kaydedilmese de neffâtîn'in tavgizi çıkarsanmaktadır. Harrâka türü taşıtlarda Rûm/Yunan ateşini (Grejuva) kullanmanın arz ettiği tehlikelerden de dolayı maharet istemesi sebebiyle bu iş için başka ülkeden gelenlerin fazla ücret aldıkları ifade edilmektedir.⁶⁰⁵ İlgili durum incelediğimiz dönemde çatışmalarda kullanılan harrâka türü nehir taşıtındaki mürettebat için de düşünülebilir.

Fe'ale: Çatışmalar esnasında gemilere alınan marangozlar bu sınıf kapsamında ön plana çıkmakta idi. Bu grubun görevi, köprü ve gemileri yapmak ve onarmak, nehir yollarındaki engelleri kaldırmaktır. Marangozların yanı sıra savaşlarda köprü kurmak, tünel kazmak, hendek kazmak gibi vazifeleri yerine getiren çeşitli zanaat erbabı da bu sınıf kapsamında yer almaktadır.⁶⁰⁶

Rehber: Irak'ın güney dolaylarında nehirlerin çokluğundan dolayı hedefe ulaşmak için rehber ihtiyacı duyulmaktaydı. Özellikle Batîha bölgesinde nehir taşıtlarının hareket edebilmesi için bölgeyi iyi bilen rehber önem arz etmekteydi. Zira burada sık çalılıklar, sık nehir yolları ve bataklıklardan dolayı gemiler sık suya saplanabilir ya da hedefe ulaşmadan düşman kuvvetlerinin eline düşebilirdi. Bu durum da Zenc İsyanı'nda asiler tarafından birliklere rehberlik etmesi için görevlendirilen 'Umeyr b. Ammâr'ın ön plana

⁶⁰² Taberî, *Târih*, IX/560.

⁶⁰³ Bk. Taberî, *Târih*, IX/334, 435; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/233; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/178-180.

⁶⁰⁴ Taberî, *Târih*, IX/307; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/173; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/127.

⁶⁰⁵ Çiftci, *Endülü's Emevi Devletinde Donanma*, 144.

⁶⁰⁶ Ali Kuşçalı, *Abbâsî Halifesi Mu'temid Alellâh'ın Hayatı ve Halifeliği (229-279/843-892)* (Konya: Necmettin Erbakan Üniversitesi, Doktora Tezi, 2021), 81. Bahsi geçen hususun örnekleri hakkında Üçüncü Bölüm "Zenc İsyanı" bahsine bakınız.

çıkıldığını söyleyebiliriz. Onun için kaynaklarda geçen ifade şu şekildedir: “كان عالما بطرق البطيحة ومسالكها”⁶⁰⁷

Doktor: Çatışmalarda komutan ya da mürettebatın tedavisi için doktorlar da bazen mürettebatta yer almıştır. Zenci liderlerinden Yahya el-Behrânî'nin sümeyriyyesinde kendisini tedavi için bir doktorun olması bunun örneklerindedir.⁶⁰⁸

Hizmetçiler: Mürettebat arasında hizmetçiler olarak ifade edebileceğimiz grubun da kendi içerisinde sınıflandırıldığı anlaşılmaktadır. Abbâsî veziri olan Hâmid b. Abbâs'ın nehir yolculuğunun anlatıldığı kayıtlarda bahsi geçen sınıflandırmamıza işaret eden malumat vardır. Lüks düşkünü vezirin bin yedi yüz hizmetçisi, dört yüz silahlı askeri vardır. Bunun yanı sıra gemisinin mürettebatı da köleler arasında en değerlilerinden olan hadımlaştırılmış beyaz tenli kölelerden oluştuğu ifade edilmektedir.⁶⁰⁹ İlgili durum bürokratlara ait gemilerin mürettebatı olduğunu göstermekle beraber gemide hizmet verecek mürettebatın da kendi içerisinde sınıflandırıldığına delalet etmektedir. Bunun dışımda yukarıda bahsi geçtiği üzere hadımlaştırılmış hizmetçilerin çalıştırıldığı **harrâkâtü'l-harem** olarak kaydedilmiş olan ayrı bir nehir taşıtı da vardır.⁶¹⁰

Gemicilerin/Mürettebatın Kıyafetleri: Gemicilerin giydiği kıyafetlere gelecek olursan bunlardan bazılarının hem diğer sınıfların kıyafetlerinden hem de kendi içerisinde çeşitlilik arz ettiğini söylemeliyiz. İlgili durum gemicilerin zırhları için de geçerlidir.

Tubbân, vücudun göbekte diz kapağı arasındaki bölümü kaplayan kısa ve bir çeşit iç pantolon diyebileceğimiz bir kıyafettir. Nehirlerde taşımacılık yapan gemiciler tarafından kullanılmaktadır.⁶¹¹ Avret yerlerini örten bu kıyafet sahabe döneminde bilinmekte olup o dönemde zelil bir giysi olarak kabul edilmiştir.⁶¹²

Cübbe, gemicilerin giydiği bir diğer kıyafettir. Ancak cübbe toplumun hemen her kesimi tarafından kullanılmakla beraber rengi, şekli, işlemesi, kumaşı itibariyle tabaka ve kişiye göre kendi içerisinde farklılık arz etmektedir.⁶¹³ Gemicilerin giydiği cübbenin

⁶⁰⁷ Taberî, *Târih*, IX/521; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/281-282.

⁶⁰⁸ Taberî, *Târih*, IX/498.

⁶⁰⁹ Mez, *İslam Medeniyeti*, 122-123. Hadım hizmetçiler, kadınların ve mahrem olanların hizmetinde bulunmaktadır. Bk. Yâğî, *Hayâtü'l-İctimaiyye fi'l-Bağdad*, 39.

⁶¹⁰ Tenûhî, *Nişvâr*, III/43.

⁶¹¹ İbn Manzûr, *Lisânü'l-Arab*, XIII/72.

⁶¹² Pırlanta, *Ayyârlar*, 79.

⁶¹³ Salâh Hüseyin el-'Ubeydî, *el-Melâbisü'l-Arabiyyetü'l-İslâmiyye fi'l-Asri'l-Abbâsi min Mesâdiri't-Târihiyye ve'l-Eseriyye* (Bağdat: Dâru'r-Reşîd, 1980), 241.

diğerlerinden farklılık arz ettiğini ise Tenûhî'nin, “جبة من جباب الملاحين”⁶¹⁴ ifadesinden anlamaktayız.

Midra'a olarak bilinen kıyafetin de tıpkı cübbe gibi toplumun çeşitli kesimleri tarafından giyildiğini söyleyebiliriz. Bu bağlamda Taberî'nin “مدرعة من مدارع الملاحين” şeklindeki kayıtlarından⁶¹⁵ gemicilerin de kendilerine has midra'a türü giysileri olduğunu anlamaktayız. Bunun dışında gemicilerin **şevaünü'l-azâr** türü bir kıyafet giydikleri de ifade edilir.⁶¹⁶ Ayrıca gemicilerin savaşlarda özel olarak giydikleri **lebd**⁶¹⁷ ve **keyz** olarak ifade edilen zırhları da vardır. Rivayetten anlaşıldığı kadarıyla bu zırhlar kendi içinde çeşitlilik arz etmektedir.⁶¹⁸

Tenûhî'nin bir aktarımında da gemicilerin kendilerine has kıyafetleri olduğunu anlamaktayız. Bu nakilde Vâsıt'a gitmek isteyen biri, zülâl kullanan gemicileri durdurmuştur. Gemiciler kendisinden iki dirhem talep etmekle beraber kendisini, üzerindeki kıyafetlerle taşırlarsa gemi sahibinin zorluk çıkaracağını da ifade etmişler ve yolcudan denizci kıyafeti giymesini istemişlerdir. Rivayette kıyafetler açısından oldukça dikkat çekici bir detay daha vardır. O da bu kişinin zülâle binmeden önce geriye dönerek üzerindeki kıyafetleri satması ve bir gemici kıyafeti aldıktan sonra da zülâle binip yolculuk yapmasıdır.⁶¹⁹ Bu rivayet gemicilerin ayrı bir kıyafeti olduğunu göstermekle beraber gemici kıyafetlerinin satıldığı dükkanların varlığına ve bu kıyafetlere ulaşımın zor olmadığına da işaret etmektedir.

1.4. ABBÂSÎLERİN NEHİR VE KANAL TAŞIMACILIĞINA VERDİĞİ ÖNEM VE TAŞIMACILIĞIN DÜZENLENMESİ

Irak, Dicle ve Fırat nehirleri ve bu nehirlerden ayrılan kanal ve kollarla çevrili bir coğrafyadır. Bölgede ticarî, askerî ve kültürel alanda nehirler üzerinden seyreden taşımacılık, halka, iktidara ve asilere sağladığı avantajlardan dolayı oldukça önemli bir

⁶¹⁴ Tenûhî, *Nişvâr*, V/276; Tenûhî, *el-Ferec*, IV/318-319.

⁶¹⁵ Taberî, *Târîh*, IX/128.

⁶¹⁶ Yâğî, *Hayâtü'l-İctimaiyye fi'l-Bağdad*, 103.

⁶¹⁷ Lebd, bir keçedir. Bu keçeden, ateşe dayanıklı bir madde ile sıvanma işleminden sonra zırh yapılır. Bk. İbrahim Serhan eş-Şemrî, “Libâsü'l-Harb inde'l-Arab fi'l-Âsâri'l-Arabiyye ve'l-İslâmiyye hattâ Nihâyeti'l-Asri'l-Abbâsî” 18/2 (ts.), 211.

⁶¹⁸ Ebû'l-Abbâs bu kıyafetin altına bir de zırh giymiştir. Taberî, *Târîh*, IX/566.

⁶¹⁹ Tenûhî, *el-Ferec*, IV/318-319; Ebû Muhammed Ca'fer b. Ahmed İbnü's-Serrâc, *Mesâri'u'l-Uşşâk* (Beyrut: Dâr Sâdır, ts.), II/248; Dâvud b. Ömer el-Antakî, *Tezyînü'l-Esvâk bi Tafsîli Esvâki'l-Uşşâk* (Beyrut: Alemü'l-Kütüb, 1993), I/344.

konumunda olmuştur. Bu avantajlar nehir taşımacılığının kara taşımacılığına nazaran daha külfetsiz, fazla mal sevkiyatına uygun⁶²⁰ ve hızlı olması şeklindedir.⁶²¹ Bunun yanı sıra özellikle su seviyesinin yükseldiği dönemlerde nehirlerdeki taşımacılık normalden çok daha hızlı seyretmektedir. Olağan işleyişte Musul-Bağdat arası yolculuk on beş gün kadar sürerken bu dönemlerde yaklaşık dört veya beş gün sürmektedir.⁶²² Bu ve benzeri avantajlar dolayısıyla da Dicle-Fırat nehir ve kollarındaki taşımacılık faaliyetleri bölgenin iktisadî, askerî, kültürel hayatının vaz geçilmez bir parçası olmuştur.

Abbâsîler başkent Bağdat'ın dört bir yanı ile ticarî bağlantı kurmasını sağlayan nehir taşımacılığının önemini farkındaydı. Bundan dolayı nehir yollarının güvenliğini hem devletin hem de halkın salâhiyeti açısından çeşitli tedbirler alarak sağlamaya çalışmıştır. Bu sayede Abbâsî medeniyetinin yükseldiği coğrafya ise bölgede nehir taşımacılığı açısından gelişmiş bir ağ oluşturulmasını da beraberinde getirmiştir. Dolayısıyla nehirler kara taşımacılığına nazaran sağladıkları hız, güvenlik ve ekonomik uygunluk açısından coğrafyada ticaretinin yarından fazlasının seyrettiği taşıyıcılar konumunda olmuştur. Nehir taşımacılığının öneminden olsa gerek ki bu su yolları üzerinde seyreden gemilerin dönem dönem sayımları da yapılmıştır.

Halife Me'mûn döneminde otuz altı bin denizcinin varlığına işaret eden nakiller vardır.⁶²³ Muktedir döneminde de gemi ve gemicilerin sayımı yapılmıştır.⁶²⁴ Ebû Ahmed Muvaffak (Mu'temid'in Hilafet Naibi) döneminde sayımı yapılan sümeyriyyeler otuz bin olarak kaydedilmiştir. Denizcilerin günlük kazancı ise doksan bin dirhemdir.⁶²⁵ Bir kayıkçının günlük kazandığı miktar ise dört-beş dirhem arasında olup saray, kendi gemicilerine aylık beş yüz dinar sarfetmektedir.⁶²⁶

Nehir taşıtlarının sayısı bölgedeki nehir yollarındaki hareketliliği anlamamıza yardım etmenin yanı sıra iktidarın bu taşıtların sayısını bilmeye verdiği önemi de göstermektedir. Ayrıca sarayın kendi emrinde ayrı tahsisat ayırdığı nehir taşıtları ve

⁶²⁰ Arı, *Abbasiler'de Ticaret*, 66.

⁶²¹ Nûre bint. İbrâhîm ez-Zuveyhir, "Ahvâlü Bağdâd ba'de İntikâli Âsımetü'l-Hilâfeti'l-Abbâsiyye ilâ Sâmerâ (220-279/835-892)", *Mecelletü Vekâi'i Târihiyye* 28 (2018), 189.

⁶²² Mısıri, *Ticâretü'l-İrak*, 160; Dûrî, *Târihu'l-İrâkı'l-İktisâdî*, 164; Râvî, *et-Ticâre*, 44.

⁶²³ Sıbt İbnü'l-Cevzî, *Mir'ât*, 2013, XIV/75.

⁶²⁴ Tenûhî, *Nişvâr*, I/128; Âzimî, *Mezâhiru'l-Hayât*, 66.

⁶²⁵ İbnü'l-Cevzî, *Menâkıbu Bağdâd*, 24. Mez, bu sayıyı IV. yy.'a teşmil ederek kaydetmektedir. Mez, *İslam Medeniyeti*, 551.

⁶²⁶ Bk. Sâbî, *el-Vüzerâ*, 24.

denizcileri olması da önemlidir. Bu durum bürokratların ulaşımının dışında sarayın ihtiyaçları için kullanımının yanı sıra herhangi bir savaş durumunda da nehir taşıtlarının istihdam edilebilmesi için olsa gerektir.

Abbâsîler döneminde, gemilerin karşılaştığı güçlükleri aşmak ve su yolu taşımacılığının sorunsuz işlemesini sağlamak için hem birtakım tedbirler alınmış hem de çeşitli düzenlemelere gidilmiştir. Bu uygulamaların arka planında nehir taşımacılığının kullanıldığı alanların çeşitliliği ve bunun gerek devlet gerekse de topluma getirdiği kolaylık ve sağladığı imkânların yattığını söyleyebiliriz.

1.4.1. Saray Hizmetinde Nehir Taşıtları ve Görevlendirmeler

Devletlerin belli alanlarla ilgili yaptığı bürokratik atamalar ve bu yollar üzerinde istihdam için saray uhdesinde tahsis ettiği taşıtların varlığı o alanın iktidar için ehemmiyetini gösterdiği düşüncesindeyiz. Bizler de bu bağlamda ilk olarak saray hizmetinde nehir taşıtlarını akabinde ise taşımacılık kapsamında yapılan bürokratik atamalar ve görevlendirmeleri ele alacağız.

Abbâsîler döneminde sadece sarayın emrindeki tayyârât, şeẓâât, sümeyriyyât, harrâkât, zülâlat, zevârîkü'l-me'âbir kullanan gemicilerin devlete aylık maliyetinin beş yüz dinar olduğu ifade edilmektedir.⁶²⁷ Nehir taşıtlarının iktidar tarafından olası durumlarda hemen faaliyete geçirildiğine dair kayıtlar Dicle-Fırat havzasında devletin emrinde gemi ve gemicilerin bulunmasının zaruret ve ehemmiyetini göstermektedir. Karmatîlerle mücadelede iktidarın, uhdesindeki taşıtların yeterli olmadığından dolayı gemi kiralanması (315/928)⁶²⁸ belli durumlarda nehir taşımacılığının merkez açısından kritik öneme sahip olduğunu gösterir niteliktedir. Aynı zamanda iktidara bağlı olduğu ifade edilen uzun ve hızlı kâribler de vardır. Bunlar büyük yük gemilerine nazaran hem kıyıya paralel taşımacılık yapabilmekte hem de hızlı hareket edebilmektedir.⁶²⁹

İsviçreli şarkiyatçı Adam Mez'in (1869-1917) saray hizmetlilerinden bahsederken saray gemilerinin mürettebatını da kaydetmesi⁶³⁰ çalışmamız açısından önemlidir. Devletin gerektiğinde emrindeki nehir taşıtları ve gemicileri kullandığına dair bazı somut

⁶²⁷ Sâbî, *el-Vüzerâ*, 24.

⁶²⁸ Bk. İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/100.

⁶²⁹ Râvî, *et-Ticâre*, 63.

⁶³⁰ Mez, *İslam Medeniyeti*, 176.

örnekler de vardır. Bunlardan biri İbn Furât⁶³¹ ile Vâsıt'ta toprak zengini Hâmid b. Abbâs arasında geçen olayda kendini göstermektedir. Bu olayda İbn Furât, Hâmid b. Abbâs'tan borçlarını ödemesi konusunda ikazda bulunması için bir adamını göndermiştir. Vezir'in talebi Hâmid'e ulaşınca Hâmid, Halife Muktedir'in kendisini çağırdığından dolayı Vâsıt'tan Bağdat'a gitmesi gerektiği yalanını yaydıktan sonra ailesi, bazı eşyaları ve adamlarıyla birlikte zevârîk ve sümeyriyyelere binip Vâsıt'tan hareket etmiştir. Bunu duyan İbn Furât, Nâzûk komutasında hem karadan hem de nehirden Hâmid üzerine gidebilecek saray hizmetkarlarından oluşturduğu bir birliği göndermiştir. Hâmid b. Abbâs malları ve gemilerini terk edip kaçmayı başarsa da sonunda İbn Furât'ın yanına götürülmekten kurtulamamıştır. Bu aktarımda İbn Furât'ın saray hizmetkarlarından kara ve nehirden birlik göndermesinin yanı sıra Hâmid'in hizmetinde tayyârlardan biri ile vezire götürüldüğü ve bu gemi ile İbn Furât'ın konağının yanındaki iskeleye (eşik) yanaşıldığı detayları da⁶³² ilgili bağlamda ayrıca dikkat çekmektedir. Burada hizmet tayyârı olarak ifade edilen nehir taşıtının da sarayın emrindeki gemilerden olduğu anlaşılmaktadır.

Bazı kayıtlardan saraydaki devlet erkanının hizmetinde kayıklar olduğu anlaşılmaktadır. Muhassin b. Furât'ın, hizmetindeki bir tayyâr ile İbnü'l-Havârî'yi Ahvaz'a Habeşli bir köle ile gönderdiği ve bu kölenin İbnü'l-Havârî'yi tayyârdan çıkmış büyük bir tahta parçasına bağlayıp nehirde boğduğuna dair hadise⁶³³ buna örnektir. Halife Muktedir döneminde Bağdat'a gelen elçiler ve beraberindekilerin saraya mahsus olan hâssa şezâlarıyla taşındığı aktarımı⁶³⁴ ise saray hizmetinde nehir taşıtları olduğunu göstermektedir.

Saray gemileri ve gemicileri haricinde Abbâsîler döneminde nehir taşımacılığının ehemmiyetine binaen gemilerin idaresi için atamaların yapıldığı da görülmektedir. Ancak bu atamaların sadece saraya ait olan gemilerin idaresini mi yoksa bölgesel nehir hareketliliğini mi ya da belli bölgeler arasındaki taşımacılığı mı kapsadığı hususunda net bir kanaat zikretmenin güç olduğunu da kaydetmek yerinde olacaktır.

⁶³¹ Muktedir döneminin ilk yirmi yılına damga vuran vezirlerden biridir. Hal tercümesi için ayrıca bk. Sipahioğlu, "Salih Vezir Büyük Vezir'e Karşı: Farklı Tarihsel Anlatılarda 'Alî b. 'İsâ ve İbnü'l-Furât'ın Profillerinin Değişimi", 757-769.

⁶³² Bk. İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/53-55.

⁶³³ Sâbî, *el-Vüzerâ*, 47.

⁶³⁴ Sûlî, *Evrâk* (295-315), 111; Arîb b. Sa'd, *Sıla*, 63-64.

Emevîler döneminde nehir taşımacılığındaki bürokratik atamalara dair malumatlar oldukça sınırlıdır. Bu hususta Haccâc'ın valiliği sırasında tavgî türü nehir taşıtlarından sorumlu Ubeyd b. Kusayt örneğinin⁶³⁵ dışında başka bir kayda rastlayamadık. Abbâsîler dönemine gelince her ne kadar bu alandaki kurumsallaşmanın tam olarak hangi döneme isabet ettiğini tespit edemesek de Halife Halife Mansur'un gemilerini yönetmekle görevli Merâkibî nisbesini almış olan İsa b. Zeyneb'den bahsedilmektedir.⁶³⁶

Halife Mehdî döneminde gelindiğinde Muhammed b. İsmail'in gemilerden sorumlu kişi olduğu anlaşılmaktadır.⁶³⁷ Halife Me'mûn döneminde ise gemilerden sorumlu kişi Muhammed b. Abdullah'tır.⁶³⁸ Bu atamalar devletin nehir taşımacılığının sorunsuz bir şekilde seyrinin sağlanabilmesine verdiği önemi göstermekte ve ilgili alandaki kurumsallaşmayı anlaşılır kılmaktadır.

Halife Muktedir döneminde Semel adlı bir kişinin donanma kumandanı olarak görev yaptıktan sonra Bağdat'ta donanma kumandanlığı vazifesinden ayrıldığı kaydedilmektedir (314/927).⁶³⁹ Bu durum da taşımacılıktaki atamalara bir örnek olabilir.

Nehir yollarındaki gemilerin vergilendirilmesi için de atamaların yapıldığını gösteren kayıtlar vardır. Bunlardan biri Halife Müttakî dönemine isabet etmektedir. Bu dönemde Kürtekîn ed-Deylemî'nin Emîrû'l-Ümerâ olmasından sonra Deylemli askerler halka rahatsızlık verip tüccarlardan da para istemeye başladıklarını görmekteyiz. Bunun üzerine bir vergi görevlisi Deylemlilere gelmiştir. Bu kişi Basra-Bağdat arası gemilerin vergilendirilmesinden sorumlu idi. Hurma tüccarları bu devlet görevlisini ticaretlerini zora soktuğundan dolayı öldürüp başını Kerh'deki Sûku't-Temmârîn'e (hurma çarşısı) astılar. Deylemliler ise Sûku't-Temmârîn'i yakmak istese de Kürtekîn buna engel oldu. Öldürülen kişi Bağdat ve Basra arasında inip çıkan gemilerin vergilendirilmesinden sorumlu bir devlet görevlisiydi.⁶⁴⁰ Bu durum hem Abbâsîlerin nehir ticareti özelinde yaptıkları atamaları hem de bu bağlamda atanan görevlinin yetkilerini göstermektedir. Burada Bağdat-Basra yolu arası ticarete konu olan mallarda hurmanın öne çıkması ve

⁶³⁵ Belâzûrî, *Fütûh*, 353.

⁶³⁶ Ebü'l-Ferec İsfahânî, *el-Eğânî*, XX/420.

⁶³⁷ Taberî, *Târih*, VIII/170.

⁶³⁸ Taberî, *Târih*, VIII/662.

⁶³⁹ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/82; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VIII/141.

⁶⁴⁰ Sûlî, *Ahbâru Râzî ve'l-Müttakî*, 206. Ayrıca bk. Hemdân Abdü'l-Mecîd el-Kubeysî, *Esvâku Bağdâd Hattâ Bidâyeti'l-'Asri'l-Büveyhî* (Irak: Vizâretü's-Sekâfe ve'l-Fünûn, 1979), 363.

öldürülen görevlinin Sûku't-Temmârîn'e asılması ve öldürülme sebebinin ise hurma ticaretindeki yüksek vergiler olduğuna dair kanaat⁶⁴¹ görevlinin nehir taşımacılığında hurma ticaretindeki vergilendirmelerden sorumlu olduğu düşüncesini akla getirmektedir. İktisadî sıkıntıların olduğu Halife Müttakî dönemine isabet eden bu olay kötü ekonominin fazla vergilendirmeyi beraberinde getirdiğini göstermektedir. İçinde bulundukları vaziyetin halk ve tüccar sınıfı tarafından katlanılamaz bir hal aldığı tahmin edilmektedir. Bundan dolayı olsa gerek ki yüksek vergilendirmeden dolayı hurma tüccarları, Basra-Bağdat arası taşımacılık yapan gemilerin vergilendirmesinden sorumlu devlet görevlisini öldürmeye yönelmiştir.

Savaş zamanlarında gemilerin idaresinden sorumlu komutan ve gemi kaptanı olarak atama ve görevlendirmeler de yapılmıştır. Mu'tez-Müstaîn çatışmasında Müstaîn saflarındaki Muhammed b. Abdullah, İbn Ebî Avn'ı şebbârât, bahriyyât ve savaş işleri sorumluluğundan azledip yerine kardeşi Ubeydullah b. Abdullah'ı ataması⁶⁴² ilgili bağlamda oldukça önemlidir. Bunun dışında Zenc İsyanı'nda hilafet gemilerinin idaresinden sorumlu kişi olan Ebû Nusayr ve Abbâsî gemi kaptanlarından Muhammed b. Şuayb⁶⁴³ ve Zenci kuvvetlerinin gemi kaptanlarından Zenci b. Mihribân,⁶⁴⁴ Berîdîlerin Yusuf b. Vecîh'e karşı mücadelede dikkat çeken gemici Ziyâdî⁶⁴⁵ bahsi geçen hususa dair örneklerdendir.

Nehir taşımacılığı ile ilgili savaş zamanında askerî açıdan ön plana çıkan kaptanların dışında devlet erkanının ya da bürokratların nehir taşıtlarını idare etmekle görevli kişilerin olduğu da anlaşılmaktadır. Sûlî tarafından Halife Müstaîn'in Sâmerrâ'dan Bağdat'a kaçıışı hakkındaki aktarımları arasında nehir taşıtlarının idaresi ile ilgili görevlendirmelere dair çıkarım yapabileceğimiz dikkat çekici detaylara rastlamaktayız. Sûlî, Sâmerrâ'da Bâğîr'in taraftarlarınca öldürülmekten korkan halife ve komutanlarının Bağdat'a “Halife Müstaîn'in denizcisi/المستعين” Mîsân tarafından hazırlanan “ince ve hızlı harrâka/حراقة خفيفة” ile gittiklerini kaydetmektedir.⁶⁴⁶ Bu durum

⁶⁴¹ Sa'd, *el-Âmme fi'l-Bağdâd*, 224-225.

⁶⁴² Taberî, *Târih*, IX/311.

⁶⁴³ Taberî, *Târih*, IX/565; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/306-307; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/285-286.

⁶⁴⁴ Taberî, *Târih*, IX/540.

⁶⁴⁵ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/257-258; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VIII/338-339.

⁶⁴⁶ Sûlî, *Evrâk* (227-256), 446.

gemilerden sorumluluğu kapsayan bir atamadan ziyade halifeye ait gemi ve teknelerin kaptanlığını yapan bir görevli olduğu düşüncesini akla getirmektedir.

Kaynaklarda Halife Muktedir'in Ca'fer adında bir kayıkçıbaşına da isabet etmekteyiz. Halife ile yaşadığı bir olayda Ca'fer'in evde hazırlattığı yemeği yiyen halife, aşçıbaşısına Ca'fer için her gün on dinar ile iki yüz dirhem arası değerinde bir yemek sepeti hazırlanarak verilmesini istemiş ve bu uygulama artık halifenin kayıkçıbaşlarına verilmesi için adet olmuştur. Olayda Ca'fer için kullanılan ifade “ملاح طيار المقتدر، الرئيس” onun hizmet için görevlendirilmiş olan denizcilerin başı, amiri olduğunu ortaya koymaktadır.⁶⁴⁷ Bu durum hizmet için birçok denizcinin olduğunu ve bunlardan sorumlu bir kişinin atandığını göstermektedir. Hadise de Muktedir'in uygulamasının adet olması ise takip eden halifelerin de kayıkçıbaşı edindiğine işaret etmektedir.

İbn Furât'ın kayığıyla birlikte Mu'allâ Nehri'ne⁶⁴⁸ yaptığı bir yolculukta nehir taşıtını Vezir'in gemicilerinin idare ettiğine dair detaylar da⁶⁴⁹ bazı bürokratların gemici ve kayıkçıların olduğunu göstermektedir. Büveyhî emirlerinden olan Muizüddeve'nin vezirliğini yapan Mühellebî'nin⁶⁵⁰ de kayıkçısı olduğu bilgisi⁶⁵¹ bu kanaati kuvvetlendirmektedir.

1.4.2. Liman ve İskeleler

Abbâsîler döneminde Dicle-Fırat nehir yolları ve kolları üzerine kurulu bir ulaşım ve sevkiyat ağı oluşmuştur. İktisadî, askerî ve kültürel alanda karşılık bulan nehir taşımacılığındaki canlılık liman, iskele ve tersaneleri, imar, inşa ve ihya faaliyetleriyle birlikte ilerlemiştir. Bu bahiste ilk olarak Bağdat, devamında ise Basra, Sâmerrâ ve Vâsıt'taki liman ve iskeleleri ele alacak, köşk ve saray tarzı yapıların iskelelerini ise kendi içerisinde ayrı bir paragrafta değerlendireceğiz. Bu yapıları ele alırken kaynaklardaki bazı

⁶⁴⁷ Tenûhî, *Nişvâr*, III/189-191; Hatîb el-Bağdâdî, *Târîhu Bağdâd*, VIII/129.

⁶⁴⁸ Nehrevân'dan ayrılan Bîn Nehri'nin kollarından olan Mûsâ Kanalı'nın kolu olan Mu'allâ Nehri, Babî Ebrev'den ayrıldıktan sonra Bağdat'a girer Sükü's-Sülesâ'ya uğradıktan sonra Kasru Mu'tazid'a doğru akar ve Dicle'ye dökülürdü. Bk. İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü 'Acâ'ib*, 130. Ayrıca bk. Dündar, *4/10. Yüzyılda Bağdat*, 115; Kan, *Bağdat*, 90.

⁶⁴⁹ Mez, *İslam Medeniyeti*, 120.

⁶⁵⁰ Halil İbrahim Hançabav, *Abbâsîler Döneminde Vezirlik (295-530/908-1136)* (İstanbul: Klasik Yay., 2017), 248-249.

⁶⁵¹ Mez, *İslam Medeniyeti*, 35, 125, 144.

ibarelerden hareketle bir bölgede ya da mevkide liman veya iskele olduğuna dair çıkarım yapmamıza imkân veren ifadeleri de kaydetmeye özen göstereceğiz.

Kaynakların takibi esnasında bizde, nehir taşıtlarının yanaşması için inşa edilmiş iskeleler ile bu taşıtların vergilendirilmesi için kurulmuş olan iskelelerin aynı olmadığı kanaati oluşmuştur. Vergilendirme için kurulmuş olan iskeleler için “مَاصِر” ifadesi kullanılırken gemilerin yanaşması için kurulan iskeleler için farklı ifadeler kullanılmıştır. Vergilendirme için kullanılan iskeleler “Nehir Taşımacılığında Vergilendirme” bahsinde ele alınacağı için burada yapılar arasında farklılığa değinilmekle yetinilmiştir.

Nehir limanları hakkında kaynaklarda farklı mevki, bölge ve nehirler üzerinden aktarılan tarifler konuyu karmaşık bir noktaya taşımıştır. Aktarılan tavsiflerin hangi limana isabet ettiğini ya da bu tariflerin tam olarak hangi noktayı işaret ettiğini tespit çabası bizleri oldukça zorlamıştır.

Halife Mehdî döneminde (159/776) Bağdat’ta İsa Kasrı’nın yakınlarında bir yangın çıktığı ve bu yangından dolayı sarayın yakınındaki yüklü gemilerin ve birçok kişinin yandığı anlatılır.⁶⁵² Bu kayıt sarayın yanında yüklü gemilerin yanaşabildiği liman diyebileceğimiz bir yapının varlığına işaret etmektedir. Burası, İsa Nehri’nin döküldüğü mevki tarif edilirken kaydedilen liman olmalıdır. Bahsi geçtiği üzere İsa Nehri Dicle’ye, üzerinde çarşı, pazar ve dükkanların da olduğu (aşağı) limandan⁶⁵³ ve İsa b. Mûsâ Sarayı’nın altından dökülmektedir.⁶⁵⁴ İsa Nehri’nin Dicle’ye döküldüğü yeri tarifte İsa b. Mûsâ Sarayı ve Aşağı Liman ifadeleri kaydedilmektedir. Bununla ilişkilendirebileceğimiz bir diğer aktarım ise Mehdî döneminde İsa Kasrı’nın yanındaki limanın yandığı bilgisidir. Bu nakiller birlikte düşünüldüğünde İsa Nehri’nin Dicle ile birleştiği yerde bulunan limanın aynı liman olduğu anlaşılmaktadır. Le Strange’nin İsa Nehri Limanı olarak ifade ettiği yer de⁶⁵⁵ burası olsa gerektir.

Bağdat’ta limanlardan bahsedilirken Basralılar Limanı şeklindeki bir tarif de karşılaştığımız. İfadenin geçtiği olay şu şekildedir; Basra’da isyan girişiminde olduğu iddia edilen Nizâr ve adamlarının Bağdat’a getirildikleri gemi Basralılar Limanına

⁶⁵² İbnü’l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VI/44.

⁶⁵³ Ya’kûbî, *Büldân*, 44; Le Strange, *Doğu Hilâfeti*, 50.

⁶⁵⁴ İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü ‘Acâ’ib*, 123.

⁶⁵⁵ Le Strange, *Baghdad*, 172.

yanıştırılmıştır (292/905).⁶⁵⁶ Basralılar Limanının konumu da düşünüldüğünde bu yapının “aşağı liman” olma ihtimali kuvvetlenmektedir. Zira Basra Kapısı, Bağdat’ın güneyindedir. İsa Nehri de Bağdat’ın güneyinde Dicle ile buluşmaktadır. Bu mevki güneyden gelen gemilerin yanaşması için oldukça elverişlidir. Burada Basra Kapısı olması itibarıyla limanın Basralılar Limanı olarak tanımlanması da anlaşılabilir bir durumdur.

Bağdat özelinde kaydedilen bir diğer liman ise Kerh’de bulunan⁶⁵⁷ Süveykâtü Ğâlib’e yürüme mesafesindeki Ca’fer Limanı’dır (فرضة جعفر).⁶⁵⁸ Bu tarif de Bağdat’taki konumu ya da diğer limanlarla aynı limanın kastedilip kastedilmediği noktasında ele alınmalıdır. Çarşı ise Kerh’de yer almaktadır. Kerh ise “aşağı liman” ile ilişkilendirilebilecek konumdadır. Dolayısıyla burası da şehirdeki aşağı limana isabet ediyor olmalıdır.

Yukarıdaki kayıtlarda farklı aktarımların tek bir limana işaret etme ihtimali oldukça kuvvetlidir. Bunun dışında Bağdat’ın kuzeyi yani yukarı tarafı özelinde de limanların varlığına atıfla farklı tariflerle karşılaşmaktayız. Bu durum da ilgili tarifler ile kastın hangi mevki ve liman olduğunun ele alınmasını gerekli kılmaktadır.

Bağdat’ın doğu yakasında büyük bir kısmı Dicle sahilinde uzanan Mu’allâ Nehri ile Rusâfe arasında bulunan Muharrim Mahallesi’nin kuzeyinde⁶⁵⁹ Büveyhî saraylarının ikincisi olan Dârü’l-Memleke bulunmaktadır.⁶⁶⁰ Saray’ın üst tarafında ise bir liman (فرضة) vardır.⁶⁶¹ Bağdat’ın doğu yakasında⁶⁶² Rusâfe ile Mu’allâ Nehri arasında büyük bir mahalle olan “Bâbü’t-Tâk’ta⁶⁶³ da bir liman/فرضة بباب الطاق” bulunmaktadır.⁶⁶⁴ Bunun dışında Bağdat’ın yukarısında bir mahalle olan Bâbü’s-Şe’îr, Basra ve Musul’dan gelen gemilerin demirlediği (ترفاً) yer olarak tarif edilmektedir.⁶⁶⁵ İbnü’l-Fakîh buranın

⁶⁵⁶ Taberî, *Târih*, X/118.

⁶⁵⁷ Yâkut, Versel olarak tanımlanan mevkide Katî’atü’r-Rebî’ ve Süveykâtü Ğâlib’in inşa edildiğini (Hamevî, *el-Büldân*, V/370.) Katî’atü’r Rebî’in ise Kerh’de olduğunu kaydetmektedir. (Hamevî, *el-Büldân*, IV/377.) Bu durum Süveykâtü Ğâlib’in de Kerh’te olduğu anlamına gelmektedir.

⁶⁵⁸ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/131.

⁶⁵⁹ Hamevî, *el-Büldân*, V/71.

⁶⁶⁰ Bk. Hilâl b. Muhassin b. İbrâhîm es-Sâbî, *Rusûmü Dâru’l-Hilâfe* (Beyrut: Dâru’r-Râidi’l-’Arabî, 1986), 137. Ayrıca bk. Dündar, 4/10. *Yüzyılda Bağdat*, 77-78, 88.

⁶⁶¹ Bk. İbnü’l-Cevzî, *el-Muntazam*, XIV/238.

⁶⁶² Hamevî, *el-Büldân*, I/308.

⁶⁶³ Hamevî, *el-Büldân*, IV/5.

⁶⁶⁴ Hatîb el-Bağdâdî, *Târihu Bağdâd*, I/437.

⁶⁶⁵ Bk. Hamevî, *el-Büldân*, I/308.

“eskiden” Musul ve Basra gemilerinin yanaştığı bir liman olduğunu ifade etmektedir.⁶⁶⁶ Bu tariflerin de şehrin yukarısında bulunan tek bir limana işaret etmesi kuvvetle muhtemeldir.

Halife Müstaîn Bağdat’ın batı yakasında Müstaîn Suru olarak bilinen bir sur inşa ettirmiştir. Bu surun kapsadığı alanlara dair aktarımlarda Bağdat’taki limanlarla ilgili de bilgilere rastlamaktayız. Bu sur Tâhir Hendeği⁶⁶⁷ Limanı’nın yukarısındaki Dicle sahilinde bulunan Katî’atü Zübeyde Kapısı’ndan başlayıp İsa Nehri Limanı’nın yukarısından tekrar Dicle’yle birleşmektedir.⁶⁶⁸ Tâhir Hendeği’nin Dicle’ye döküldüğü mevki, Bağdat’ın doğu yakasındaki Bâbü’t-Tâk ve Muharrim Mahallesi’nin, Rusâfe ve Mu’allâ Nehri arasında olduğuna dair kayıtlar kaynaklarda farklı isimlerde ve tariflerle kaydedilmiş olan bu limanların aynı limana olup olmadığını düşündürmektedir. Bu bağlamda aktarılan farklı tavsiflerin Bağdat’ta biri yukarıda diğeri ise aşağıda olmak üzere iki büyük limana işaret ettiği düşüncesindeyiz.⁶⁶⁹

Bağdat dışında nehir ticareti açısından önemli konumda olan Basra, Vâsıt, Sâmerrâ ve Kûfe’de de limanlar bulunmaktadır. Basra nahiyelerinden olan Übülle, deniz gemilerinin limanı konumunda iken Basra’da bulunan Kilâ ise hem Bağdat-Basra arası hem de Ahvaz ile diğer bölgeler arası taşımacılık yapan nehir taşıtlarının limanıdır.⁶⁷⁰ Bunun yanı sıra Vâsıt’tan Basra’ya doğru gidilen güzergâhtaki Batîha bölgesinde akan birçok su kaynağı Dicle’ye oradan da Basra’ya ulaşmaktadır. Bu su kaynaklarından Basra’nın kıyısına kurulduğu ve taşımacılığa uygun olan İbn Ömer Nehri’nin kenarında gemilerin demir attığı bir limandan (....یرسی فی شط نہر ابن عمر) bahsedildiğini görmekteyiz.⁶⁷¹

Vâsıt’ta Haccâc tarafından⁶⁷² gemilerden inşa edilmiş köprünün⁶⁷³ iki tarafında ticaret gemilerin yüklerini boşaltabilmeleri için yanaştıkları iki farklı liman vardır

⁶⁶⁶ İbnü’l-Fakîh, *Büldân*, 297.

⁶⁶⁷ Nehirle ilgili ayrıntılı bilgi için “Bağdat Nehirleri” bahsine bakınız.

⁶⁶⁸ Le Strange, *Baghdad*, 172.

⁶⁶⁹ Mevkilerle ilgili detaylar “Bağdat Çarşıları” bahsindeki haritaya bakınız. Liman bilgileri için bk. (EK 6)

⁶⁷⁰ Bk. Hamevî, *el-Büldân*, IV/472. Ayrıca bk. Abdurrezzâk es-Sâni‘ - Abdülaziz Ömer el-Ali, *İmâratü’z-Zübeyr Beyne Hicreteyn* (b.y.: y.y., 1987), I/341; Râvî, *et-Ticâre*, 63.

⁶⁷¹ Ya’kûbî, *Büldân*, 159.

⁶⁷² Ya’kûbî, *Büldân*, 158.

⁶⁷³ İbn Havkal, *Sûretü’l-’Arz*, I/239.

(موضعان يدخل فيهما السفن).⁶⁷⁴ Vâsıt'taki bu limanlardan birine işaret ettiği anlaşılan kayıtlar da vardır. Bunlarda biri Muhammed el-Kâsım'ın, Sind'den Haccâc'a hediye etmek için gemi ile gönderdiği filin yanaştırıldığı limana dair aktarımlarda da karşımıza çıkmaktadır. Bu fil bir gemi ile Batîha'dan geçirilmiş olup buradan da Vâsıt'a taşınarak Meşra'a'da indirilmiştir. Bundan dolayı buraya Meşra'atü Fil⁶⁷⁵ yahut "Fil Limanı/فيلة فيل" denmiştir.⁶⁷⁶ Büyük ihtimalle şehirdeki köprü'nün kıyılarındaki limanlardan biri bu isimle anılmaktadır.

Vâsık döneminde Sâmerîrâ'da Dicle kıyısındaki çarşıların mamur olup genişlediği Haliç Caddesi'nde⁶⁷⁷ "limanlar/فرض" ve gemiler vardır. Bu gemiler Bağdat, Vâsıt, Kesker, Sevâd, Basra, Übülle, Ahvaz, Musul, Ba'rebâyâ ve Diyâr-ı Rebîa ile bu bölgelere bitişik olan mevkilerden gelmektedir.⁶⁷⁸ İlgili dönemde şehirde Musul, Bağdat, Basra ve Vâsıt'tan gelen gemilerin demirlediği limanlar büyütülmüştür (عظمت الفرض).⁶⁷⁹ Şehirde yeni liman da inşa edilmiştir.⁶⁸⁰

Nu'mâniyye şehrinden⁶⁸¹ sonra Dicle'nin batı yakasında bulunan Nu'mânâz olarak da bilinen Nu'mâniyye köyü vardır. Bu köyde gemilerin yanaştığı Dicle mallarının Nil Nehri'ne taşındığı⁶⁸² bir limandan (فرضة) da bahsedilmektedir. Burada demirleyen gemiler Fırat Nehri'nin bir kolu olan Nil Kanalı'nda taşımacılık yapabilecek olan küçük kâriblere yüklenirler ve bu şekilde Hille şehrinin kuzeyine doğru ilerlerler.⁶⁸³ Limanın Nil Kanalı ile olan bağlantısı bu nehrin kendi güzergâhında Dicle ve Fırat'ı birbirine bağlayan önemli bir konuma sahip olmasından ileri geldiğini düşünmekteyiz.

Bâlis, Fırat'ın kıyısında küçük bir yerleşim yeridir. Fırat'ın Akdeniz kıyılarına en yakın olduğu noktada kurulmuştur. Bu konumu dolayısıyla oldukça önemli olan Bâlis,

⁶⁷⁴ Muhammed b. Ahmed el-Makdisî, *Ahsenü't-Tekâsîm fî Ma'rifeti'l-Ekâlîm* (Beyrut: Dâru Sâdır, 1991), 118.

⁶⁷⁵ Bk. İbnü'l-Fakîh, *Büldân*, 265; Belâzûrî, *Fütûh*, 350. Limanın konumu için bk. (EK 21)

⁶⁷⁶ Belâzûrî, *Fütûh*, 286.

⁶⁷⁷ Sâmerîrâ'nın en önemli caddelerinden biridir. Bk. Yûnus İbrâhim es-Semerrâî, *Târîhu Medîneti Sâmerîrâ* (Bağdat: y.y., 1968), 41.

⁶⁷⁸ Bk. Ya'kûbî, *Büldân*, 63.

⁶⁷⁹ Ya'kûbî, *Büldân*, 65.

⁶⁸⁰ Le Strange, *Doğu Hilâfeti*, 89.

⁶⁸¹ Bu şehir Vâsıt ile Bağdat arası yer almaktadır. Le Strange, *Doğu Hilâfeti*, 69.

⁶⁸² Ya'kûbî, *Büldân*, 158.

⁶⁸³ Mısırî, *Ticâretü'l-Irak*, 163. Nil Nehri güzergâhı için bk. İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü 'Acâ'ib*, 125; Verkinderen, *Waterways of Iraq and Iran*, 34; Le Strange, *Doğu Hilâfeti*, 109.

Irak'tan Şam'a doğru ilerleyişte Şam arazisinin ilk şehridir. Şam halkının Fırat kıyısındaki limanı (فرصة) olarak da tanımlanmıştır.⁶⁸⁴

Kaynaklarda bazı halife ve bürokratların da saray ve köşklerinin yanında iskelelerin bulunduğu delalet eden ifadeler kaydedilmiştir. Bu çerçevede kişisel ulaşımlarda nehir taşıtlarının kullandığına dair yoğun malumat içerisinde nehir taşıtlarıyla gidilen konak ve sarayların kıyısında iskelelerin olduğu varsayımında da bulunabilir. Ancak biz bu varsayım üzerinden hareket etmek yerine iskele olduğuna delalet eden bir ibarenin olduğu konak ve saray iskelelerini, isabet ettiğimiz kadarıyla ele alacağız. Aksi taktirde nehir yollarının şehir içi ve şehirler arası taşımacılıkta yoğun olarak kullanıldığı bir coğrafyada saray ve konaklara ait iskelelerin sayısının çok daha fazla olacağı tahmin edilebilir bir durumdur.

Dicle Nehri'nin doğu sahilinde Halife Mu'taz'ın yapımını başlattığı ancak oğlu Müktefi'nin bitirdiği Tâc Sarayı'nın sahile bakan kısmı, nehrin akıntısını kırarak bir set üzerinde bina edilmiştir. Burada inşa edilmiş olan seddin sütunları üzerinde yükselen saray bir taca benzetilmiştir. Müktefi, sarayın inşasında nehir kıyısına bir de iskele yaptırmıştır.⁶⁸⁵ Burası şehirde yaşanan sel felaketinde gemilerin demirleyebileceği en önemli melce olduğu ifade edilen yer olmuştur (466/1074).⁶⁸⁶

Hâmid b. Abbâs'ın bir hizmet tayyârları ile İbn Furât'ın köşküne götürülürken köşkün iskelesin (عند درجة داره) yanaştığı bilgisi⁶⁸⁷ de ilgili bahsin örneklerindendir.

Halife Kâhir-Billâh döneminde Ali b. Yelbak'ın Sultan Sarayı'na tayyâr türü taşıtla gitmesi ve saraya geldiğinde tayyârıyla Revşen'e yanaştığı ve burada teknesinden indiği bilgisi (321/933)⁶⁸⁸ Kâhir'in sarayının kıyısında⁶⁸⁹ Rûşen adında bir iskelenin olduğu çıkarımına imkân vermektedir.

⁶⁸⁴ Bk. İstahrî, *el-Mesâlik*, 63; İbn Havkal, *Sûretü'l-'Arz*, I/180.

⁶⁸⁵ Abdülaziz Dûrî, "Bağdat", *DİA* (İstanbul: TDV Yay., 1991), IV/429; Büşra Güler, *Seyahatnamelerde Bağdat* (Elazığ: Fırat Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2018), 32. Saray hakkında ayrıntılı bilgi için bk. Saim Yılmaz - Ömer Sazak, "Doğu Bağdat'ta Dârülhilâfe'nin Ortaya Çıkışı ve Burada İnşa Edilen Saraylar (279-334/892-945)", *SAUIFD*, (09 Kasım 2020), 297-303.

⁶⁸⁶ Bk. Dündar, *4/10. Yüzyılda Bağdat*, 68.

⁶⁸⁷ Bk. İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/55.

⁶⁸⁸ Bu bahiste metinde geçtiği üzere sadece hizmet tayyârı ile saraya gelindiği ve Rûşen'e yanaşıldığı bilgisi geçmekte olup iskele veya liman gibi anlamlara delalet eden bir ifade kaydedilmemiştir. Bk. İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/151.

⁶⁸⁹ Kâhir'in Dicle doğu kıyısındaki Tâc Sarayı'nda bir hobi bahçesi yaptığı (Bk. Yılmaz - Sazak, "Doğu Bağdat'ta Dârülhilâfe'nin Ortaya Çıkışı ve Burada İnşa Edilen Saraylar (279-334/892-945)", 300.)

1.4.3. Tersaneler

Nehir yolları Abbâsîler döneminde iktisadî, askerî ve sosyal alanda yoğun bir şekilde kullanılmaktaydı. Bundan dolayı nehir taşıtlarının inşasına önem verildiği görülmektedir. Birçok tersanenin varlığına isabet edilmesi de ilgili bağlamda takip edilmelidir. Bu itibarla bizler ilgili başlık altında nehir taşıtlarının yapımında faaliyet gösterdiğini tespit ettiğimiz tersaneleri ele alacağız.

Abbâsîler döneminde tersaneleri iki farklı şekilde tasnif etmemiz mümkündür. Bunlardan ilki gemi yapımı ve büyük çaplı tadilatların yerine getirildiği sınıî yapılar iken diğeri ise taşımacılık esnasında gemilerde yaşanan arızaları gidermek adına küçük tamiratlar için de istihdam edilmiş yapılardır.

Basra Körfezi'nden hareket eden gemilerin doğuda Hindistan batıda ise Doğu Afrika'ya kadar yaptığı seferde herhangi bir arızadan dolayı bir sıkıntı yaşamadığı kaydedilir. Çünkü Hint Okyanusu'nun herhangi bir limanı bu gemilerin tamiri ve yolculuğuna devamını sağlayacak her şeye sahiptir. Ancak ticarî seyrin kesintisiz devamı için gemilerdeki sorunların giderilmesi adına limanlarda tersanelerin kurulması sadece deniz aşırı seferler için değil nehir seferlerinde de geçerlidir.⁶⁹⁰ Abbâsîler döneminde de nehir kıyılarında hasar gören gemilerin karaya çıkartılıp tamirinin yapıldığı küçük çaplı tersanelerden bahsedilmektedir. Taşıtların arızaları giderilerek nehir trafiğinin akması bu tersaneler sayesinde sağlanmıştır. Denizciler gemilerinde sorun olduğunda ya da farklı bir problemle karşılaştıklarında karadaki bağlama direklerine ip atarak şarkılar eşliğinde kıyıya yanaşıp tamirat yaptırmaları da buna işaret etmektedir.⁶⁹¹

Abbâsîler döneminde nehir gemilerinin yapımına oldukça önem verildiği görülmektedir. Bağdat, Basra ve⁶⁹² Kûfe'de⁶⁹³ tersanenin olduğuna dair genel bilginin dışında bu taşıtların inşa ve ıslahının yapıldığı tersanelere dair aktarımların ekseriyetine daha çok savaşların anlatıldığı rivayetlerde rastlamaktayız. Zencilerle çatışan Abbâsî

bilgisinden hareketle iskelenin de bu sarayın kıyısında olduğunu ihtimal dahilinde de olsa söyleyebiliriz.

⁶⁹⁰ Yıldırım, *Basra Körfezi*, 380.

⁶⁹¹ Yıldırım, *Basra Körfezi*, 167; Râvî, *et-Ticâre*, 47-48.

⁶⁹² Mursî, "Âlâtü'l-Harbiyye", 400.

⁶⁹³ Kûfe'de gemi ve sandal yapımı, çoğunlukla denizcilikle uğraşan Hristiyan Hîreliler veya Yahudiler tarafından gerçekleştirilmekteydi. Daha önce de belirtildiği üzere, Hîreliler bu gemiler aracılığıyla Hint Okyanusu'ndaki Seylan Adası'na seferler düzenler, başta ıtriya ve çeşitli baharatlar olmak üzere Çin ve Hint mallarını bölgeye getirirlerdi. Bk. Mehmet Mahfuz Söylemez, *Bedevilikten Hadariliğe Kûfe* (Ankara: Ankara Okulu Yay., 2015), 274.

komutanlarından Ebü'l-Abbâs'ın Umr'da nehir taşıtları inşa ettirirken⁶⁹⁴ Berdûdâ mevkiinde ise gemilerini onarması⁶⁹⁵ bu bölgelerde tersanelerin olduğunu göstermektedir. Bunun dışında Muvaffak'ın Zencilerin Muhtâre'de gemilerini inşa ettikleri Ebü'l-Hasîb Nehri'nin kıyısındaki tersanede bulunan birçok şeyi yaktırdığı bilgisi,⁶⁹⁶ Muvaffak'ın Muvaffakiye şehrinde tersane yaptırması,⁶⁹⁷ yine Muvaffak'ın Cennâbâ ve Sîrâf'a şezâ türü taşıtlar inşa ettirip Muvaffakiye'ye göndermeleri hususundaki emri,⁶⁹⁸ İbn Râik'in Berîdilerle mücadelede ordularını Vâsıt'taki bir tersanede yaptırdığı gemilerle güçlendirmesi,⁶⁹⁹ zübeydiyye denen nehir taşıtlarının Zübeydiyye olarak bilinen bir bölgede inşa edildiğine dair kayıt,⁷⁰⁰ Bağdat'ta yaşanan Muizzüddeve ile Hamdânî emiri Nâsırüddeve arasındaki mücadele sırasında Muizzüddeve'nin Bağdat'ın batı yakasının üst kısmında Tâhir Hendeği'nin yukarısında Dicle sahilinde yayılmış olan Ümmü Ca'fer Katî'ası'nda inşa ettirdiği elliden fazla zebzebi, Semânîn mevkiine indirerek (334/945) mücadelenin seyrini değiştirdiğine dair olay,⁷⁰¹ Abbâsîler döneminde aktif olan tersaneleri tespit etmemizi sağlayan nakillerdendir.

Gemi imalatının yanı sıra, gemiciliğe bağlı yan sektörler arasında halat üretimi de önemlidir. Bu noktada gemilerde kullanılan en kaliteli halatların Kûfe ve Kâdisiye'de üretildiği ifade edilmektedir. İlgili durum el sanatları arasında yer alan halatçılığın ne derece ilerlediğini ortaya koymaktadır. Gemi halatlarında kullanılan başlıca malzeme ise, Hint cevizi lifleriydi.⁷⁰²

⁶⁹⁴ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/305; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/283.

⁶⁹⁵ Bu mevki, Ebü'l-Abbâs'ın karargahlarından biridir. Bk. Taberî, *Târih*, IX/569; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/308-309; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/287-288. Ayrıca bk. Demirci, *Siyah Öfke*, 176-180.

⁶⁹⁶ Bk. İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/324-326.

⁶⁹⁷ Muvaffak'ın bu şehirde gemiler ve şezâât inşa ettirdiği bilgisi ilgili duruma işaret etmektedir. İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/466.

⁶⁹⁸ Bk. Taberî, *Târih*, IX/585; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/313-314. İbnü'l-Esîr bu hususta bölge detayından da bahsetmemektedir. Onun kaydında bütün bölgelere nehir taşıtı yapmaları konusunda emir verilirken şezâ türü taşıtlardan başka taşıt türleri de dahil edilmiştir. Bk. İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/295.

⁶⁹⁹ Muvaffak da Zenc İsyanı ile mücadelede Vâsıt'ta gemileri onarıyor. (Sıbt İbnü'l-Cevzî, *Mir'ât*, 2013, XV/395.) Bunun dışında Vâsıt'ta ticaret yolculuk ve tenezzüh için de nehirlerin boyutlarına göre gemiler üretilmektedir. Bk. Azîzî - Bûlriyâh, *Tetavvur Sına 'atü's-Süfün*, 14.

⁷⁰⁰ Gemi Çeşitleri başlığı altında "Zübeydiyye" bahsine bakınız.

⁷⁰¹ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/279.

⁷⁰² İbn Ebî 'Usaybi'a, *'Uyûnu'l-Enbâ*, 258; Söylemez, *Kûfe*, 2015, 275.

1.4.4. Özel Tekne Yapımı ve Kullanımı

Bu başlık altında gemi yapımında ele alınan nehir taşıtlarındaki bağlamdan farklı olarak nehir taşımacılığı için özel teknelerin yapılması ve belli durumlarda bazı nehir taşıt türlerinin tercih edilmesinin sebepleri üzerinde durulmuştur.

Dicle-Fırat nehir ve kanallarındaki su seviyesi ve bunun dışındaki bazı engeller dolayısıyla taşımacılık için farklı yapıda nehir taşıtlarının kullanımı gerekli olmuştur. Bu sorun Abbâsîler döneminde bazı durumlarda özel tekneler kullanarak bazı durumlarda nehir yolları ve bu yollardaki su seviyesine uygun nehir taşıtları inşa edilerek bazı durumlarda ise kantaraların yapılarına uygun nehir taşıtları tercih edilerek çözülmeye çalışılmıştır.

Dicle-Fırat bağlantısını sağlayan nehirlerden biri olan İsa Nehri üzerinde sevkıyat yapan büyük gemilerin yükleri Bağdat'ın bir fersah batısında bulunan Muhavvel'e gelince Sarât Nehri'nde taşımacılık yapmaya uygun küçük kâriblere nakledilirdi. Bu sayede Muhavvel, büyük gemilerdeki malların bu mevkinin aşağısında inşa edilmiş olan birçok köprünün altından geçebilecek küçük kâriblere yüklendiği bir liman şehrine dönüşmüştür.⁷⁰³ Bölgenin Muhavvel adını gemilerden teknelere malların aktarılmasından dolayı aldığına dair kanaatte buradan ileri gelmektedir.⁷⁰⁴

Büyük Sarât Nehri'nde seyreden gemiler Kantaratü's-Sarât'a geldiklerinde mallarını başka gemilere aktarmak zorunda kalmaktadır.⁷⁰⁵ İlgili durum nehirde taşımacılık yapan belli boyutlarda gemilerin buradaki kantaranın altından geçemediğini göstermektedir. Buradan hareketle Büyük Sarât Nehri'ndeki kantaranın altından küçük kâriblerle geçiş yapılabilirken aynı durumun büyük gemiler için geçerli olmadığını söyleyebiliriz.

Nehir güzergâhlarının bazı bölgelerinde suların sığ olmasından dolayı büyük gemiler taşımacılık yapamazdı. Makdisî'nin "Vâsıt'tan sonra bataklaşan bölgede Basra'ya kadar gemilerin ilerlemekte oldukça zorlandığını ifade etmesi de⁷⁰⁶ ilgili durumu göstermektedir. Bunun için sığ sularda taşımacılık yapabilecek özel teknelere ihtiyaç

⁷⁰³ Bk. Dûrî, *Târîhu'l-İrâkı'l-İktisâdî*, 166; Mısırî, *Ticâretü'l-İrak*, 173.

⁷⁰⁴ Râvî, *et-Ticâre*, 47; Sa'd, *el-Âmme fi'l-Bağdâd*, 19; Le Strange, *Doğu Hilâfeti*, 102.

⁷⁰⁵ İstahrî, *el-Mesâlik*, 85; İbn Havkal, *Sûretü'l-'Arz*, I/242.

⁷⁰⁶ Makdisî, *Ahsenü't-Tekâsîm*, 1991, 124.

duyulmaktaydı. Sâsânîler döneminde bataklık bölge oluşmadığı ve nehir sevkîyatını engelleyen bir bendin bulunmadığı asırlarda Hindistan'dan gelen gemiler Basra'ya ve oradan da Medâin'e kadar ilerleyebilmektedir. Bu yolculukta gemiler Medâin'e kadar Basra Diclesi'nde seyredebilmektedir. Femü's-Sılh'ın yukarı kısımlarına kadar bu yol üzere ilerleyen gemiler daha sonra Bağdat Diclesi'nde yollarına devam ederek Medâin'e ulaşmaktadır.⁷⁰⁷ Bu bataklık bölge oluşmadan evvel sığ sularda taşımacılığa uygun nehir taşıtlarına ihtiyaç duyulmadan rahatlıkla yolculuk yapıldığını göstermektedir.

İbn Havkal, Basra'nın köyleri arasında suları sığ çok fazla koruluk yer ve araziden bahsettikten sonra burada nehir taşıtlarının sııklarla ilerletilebildiğini kaydetmiştir.⁷⁰⁸ Bu aktarım teknelerin sığ sularda seyir için sııklara ihtiyaç duyduğunu göstermektedir.

Betâih'te özel nehir taşıtlarına duyulan ihtiyacı açıklayan en dikkat çekici örneklerden birisi, Zenc İsyanı'yla mücadelede sığ sularda taşımacılık için iki kişilik küçük sümeyriyelerin yaptırılmasının⁷⁰⁹ yanı sıra yanı sıra cerîbiyye türü nehir taşıtı da sığ sularda istihdam edildiği bilgisidir.⁷¹⁰

Bölgede sularının sığ olmasından dolayı büyük gemilerin mesafe alamadığı bir diğer nokta ise Kilâ Limanı'ydı. Burada da su seviyesinden dolayı sadece kârib ve benzeri nehir taşıtları ilerleyebiliyordu.⁷¹¹ Bu limana ayrıca Basra-Ahvaz bölgesi ile Bağdat arası taşımacılık yapan nehir taşıtları da demir atmaktaydı. Bu orta ve küçük hacimli, yapı ve mühendislikte Arap gemisi olarak ifade edilen nehir taşıtları Basra'ya demir atmak için önce Şattülarap'a inirdi.⁷¹²

1.4.5. Gözetleme Kuleleri

Abbâsîler, güçlü olduğu dönemlerde doğu-batı, kuzey-güney arası tüm ticarî yolları büyük bir ihtimamla güvende tutmaya ve düzenli hale getirmeye özen göstermiştir. Gözetleme kuleleri de bu çabasının bir parçasıdır. Sâsânîler döneminde hem Dicle-Fırat

⁷⁰⁷ İbn Rüste, *el-A 'lâku 'n-Nefîse*, 92-93.

⁷⁰⁸ İbn Havkal, *Süretü 'l-'Arz*, I/238.

⁷⁰⁹ Taberî, *Târîh*, IX/559; İbn Miskevî, *Tecârib*, 2003, IV/305; İbnü'l-Esir, *el-Kâmil*, 1991, VII/283.

⁷¹⁰ Taberî, *Târîh*, IX/436-437.

⁷¹¹ Bk. Ali, *et-Tanzîmâtü 'l-İctimâiyye ve 'l-İktisâdiyye fi 'l-Basra*, 248; Ahlâm Muhammed Saîd Abdü'l-Hüseyn, *et-Tetavvur et-Ticârî ve 'n-Nakdî fi 'l-Irâk fi 'l-Asri 'l-Abbâsî* (Bağdad: Câmîatü Bağdad, Yüksek Lisans Tezi, 1981), 68.

⁷¹² Abdü'l-Hüseyn, *et-Tetavvur et-Ticârî*, 63.

nehirlerinin sığ olduğu yerlerde hem de Basra Körfezi'nin birçok yerinde gemilerin yollarını bulabilmeleri adına gözetleme kuleleri inşa edilmiştir.⁷¹³ Abbâsîler döneminde de bu yapıların nehir yollarındaki istihdamı devam ettirilmiştir. Kuleler ile güvenliğin sağlanması sadece Dicle-Fırat'ta değil farklı ticaret yollarında da uygulanmıştır. III./IX. yy.'da Kuzey Afrika'daki yolları teslim alan Ağlebîlerin, Abbâsîlerin de desteğiyle deniz kıyılarına kale ve gözetleme kuleleri inşa ederek ticaret trafiğinin güvenliğini sağlamaya çalışması⁷¹⁴ ve Abbâsîlerin uluslararası ticaretin güvenliği için deniz kıyılarına kale ve gözetleme kuleleri inşa ettirmesi⁷¹⁵ bu duruma örnek verilebilir.

Gözetleme kuleleri, ticarî hareketliliği Basra Körfezi ve körfezle bağlantılı nehirler üzerinden sürdürmeyi planlayan Abbâsîler için oldukça önemli bir konuma sahiptir. Abbâsî ticaretinin can damarı olan nehir yolları üzerinde taşımacılığa zora sokan engellerin bulunduğu bazı önemli noktalar vardır. Buralarda gemilerin güvenliği ve ticarî akışın sürekliliğinin sağlanması için kazıklar üzerine kamıştan evlerin kurulduğu, içinde bekçiler bulunan gözetleme kuleleri yapılmıştır. Meşe veya tik (Sac) ağacından yapılmış büyük direkler üzerine inşa edilmiş olan bu kulelerin alt tarafı geniş olup yukarı doğru daralmaktadır. Elli metre kadar yüksekliğinde olan kulelerin üzerinde bir bekçi kulübesi bulunmaktadır.⁷¹⁶ İbn Havkal bu kulelerin, dört ağaç sütun üzerine inşa edildiğini kaydetmektedir.⁷¹⁷ Kulelerin kırk zirâ yüksekliğinde olduğunu ifade eden Nasır Hüsrev, daralarak yükselen ve mancınığa benzer bu yapıların zirvesinin ahşap sütunlar üzerine kiremit ve taşlar konularak kafese benzer bir kulübe şeklinde olduğunu kaydetmiştir.⁷¹⁸

Gözetleme kulelerinden biri, nehir taşımacılığı için zorlukların olduğu Batîha'da kamışlıktan arındırılmış olan Hevl'de inşa edilmiştir.⁷¹⁹ Batîha'da karşılaşılan hem suyun sığılığı hem de yağmacılık faaliyetleri gibi sorunların çözümü taşımacılık açısından oldukça kritik idi. Bundan dolayı Abbâsîler döneminde bölgedeki kamış tarlalarının aralarında sokağa benzer küçük su yolları/el-Ezikka açarak buralarda hasırdan yapılmış kulelerin istihdam edilmesi, sorunu çözüm çabalarından biriydi. Bataklıkta sivrisineklere

⁷¹³ Altungök, *Sâsânî Devleti*, 235-236.

⁷¹⁴ Yıldırım, *Basra Körfezi*, 288.

⁷¹⁵ Ayrıntılı bilgi için bk. Taner Yıldırım, "Abbâsîlerde Bilgi Toplama ve Haberleşme", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 27/1 (2017), 258-259.

⁷¹⁶ Bk. Le Strange, *Doğu Hilâfeti*, 82; Yıldırım, *Basra Körfezi*, 366-367.

⁷¹⁷ Bk. İbn Havkal, *Sûretü'l-'Arz*, I/46-47.

⁷¹⁸ Nasır Hüsrev, bu kulelerden biri hakkında "Ya büyük bir tacir ya da bir sultan yapmıştır." şeklindeki görüşleri aktarmaktadır. Bk. Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, 150.

⁷¹⁹ Bk. İbn Rüste, *el-A'lâku'n-Nefîse*, 182.

karşı korunaklı olması adına arı kovanına benzer bir şekilde yuvarlak ve penceresiz bir şekilde olan ve tahta direklerin üzerine konulan bu kulübelerin içerisinde silahlı beşer kişi de görevlendirilmiştir. Bu kişilerin nehir trafiğinde hem yol göstermek hem güvenliği sağlamak hem sığ sularda sıkıntı yaşayanlara yardım etmek⁷²⁰ hem de bölgeye gelen yabancı gemilerin girişini engellemek⁷²¹ şeklinde dört görevi olduğunu söylebiliriz.

Basra'nın güneyinde, Basra ve Übülle topraklarının son sınırı olan Batîha nahiyelerinden olan⁷²² Cerâre'de Übülle ve Abadan taraflarına açılan denizin ağzını tutmak için de bir gözetleme kulesi inşa edilmiştir. Kürsüye benzeyen bu kule ahşaptan yapılmış olan üç ayak üzerine kurulmuştur. Geceleri üzerinde ateş yakılmaktadır. İnşa edilme sebebi ise Uman, Sîrâf ve diğer yerlerden gelen korsan gemilerinin Cerâre'ye doğru seyreden taşımacılığa zarar vermesini engellemektir.⁷²³

Gözetleme kulelerinin inşa edildiği bir diğer mevki ise Haşabât'tır. Dicle Nehri'nin denize döküldüğü noktada ise Haşabât (Abadan'a 6 mil uzakta bir mevki) denilen bir bölge de dikkat çekmektedir. Burada gemiler sadece med zamanı taşımacılık yapabilmektedir. Bundan dolayı Haşabât'a gelen giden gemiler için geceleri yol göstermekle görevli kişilerin üzerinde durabileceği odundan kazıkların üzerine bir gözetleme kulesi yapılmıştır. Dicle'nin girişi olan bu bölge suyun tatlılaşmasından dolayı gemilerin aniden boşluğa düşme tehlikesini barındırmaktaydı. Burada gemicilerin yapacağı bir hata gemilerin boşluğa düşüp parçalanmasına sebep olabiliyordu. Bundan dolayı kuledekilerin görevleri, geceleri meşale yakarak gemilere yol göstermek ve Dicle'ye girişteki tehlikeden gemileri korumaktır.⁷²⁴

Netice itibariyle sığ suların olduğu bölgelerde birçok gözetleme kulesi inşa edildiğini ve buradaki kişilerin dört görevi olduğunu söyleyebiliriz. Birincisi, gemilere sığ bölgeleri bildirmek iken ikincisi, yolu bilmeyen denizcilere yol göstermek, üçüncüsü gemicilerin bölgedeki hırsız ve korsanları görmelerini sağlayarak yönlerini

⁷²⁰ Bk. İbn Rüste, *el-A'lâku'n-Nefîse*, 182-183. Ayrıca bk. Le Strange, *Doğu Hilâfeti*, 74.

⁷²¹ Bk. eş-Şemrî, *el-Milâha*, 18.

⁷²² Hamevî, *el-Büldân*, II/117.

⁷²³ Mes'ûdî, *Mürûc*, I/83. Übülle, Abadan, Mezâr ve Meftah Basra'nın şehir yerleşim yerleridir. Bunlar arasında en büyüğü Übülle'dir. Diğerleri birbirlerine yakın büyüklüktedir. Basra'nın köylerinde ise sık ağaçlık alanlar oldukça fazladır. Bataklığın çoğu ise bu yerleşim yerlerinin sağ tarafına düşer. Bk. İstahrî, *el-Mesâlik*, 81.

⁷²⁴ Bk. İstahrî, *el-Mesâlik*, 32; İbn Havkal, *Sûretü'l-'Arz*, I/46-47.

değiştirmelerine yardımcı olmak, dördüncüsü ise yabancı gemilerin girişini engellemektir.

1.4.6. Taşımacılığa Uygun Köprü ve Kantara

Hareketli köprüler tekne ve gemiler yan yana getirildikten sonra üzerlerine dizilen kalaslarla insan ve hayvan geçişini sağlayacak şekilde tasarlanmış yapılardır. Bunun dışında bir de inşasında nehir taşımacılığının gözetildiği kantaralar vardır. Bu bahiste ilgili husus üzerinde de durulacaktır.

Hareketli köprülerin iki ucu zincirlidir. Köprülerin yapımı zincirlerin nehrin iki yakasındaki sabit kalaslara bağlanmasıyla tamamlanır.⁷²⁵ Yapımda bu usulün benimsenmesi ise taşımacılığın seyrinin kesintisiz bir şekilde sağlanabilmesi içindir. Bu sayede bir gemi geldiğinde kenardaki zincirlerin kalaslardan çıkarılmasıyla taşımacılık aksamadan devam ettirilebilmektedir.

Hareketli köprülerin yapımında zevrak⁷²⁶ ve zenberiyye,⁷²⁷ gibi farklı türde nehir taşıtları kullanılmıştır. Bunların yanı sıra bir de gemilerden köprü yapıldığına dair epeyce bir kayda rastlanmaktadır. Su yüzeyinden oldukça yüksek olan bu gemilerden geçiş yapmak için merdiven kullanılmıştır.⁷²⁸

Irak'ta yaygın bir şekilde görülen hareketli köprülerin⁷²⁹ yapımına Sâsânîler döneminde de oldukça önem verilmiştir.⁷³⁰ Abbâsîler dönemine gelindiğinde şehirlerin gelişimi ve nehirler üzerindeki canlılıkla beraber hareketli köprü yapımı artış göstermiştir.⁷³¹ Bu durum Abbâsîlerde kullanılan köprülerin bu dönemde mi inşa edildiği yoksa öncesine mi ait olduğunun tespiti problemini de beraberinde getirmiştir. Bizler ilgili başlık altında Irak bölgesinde oldukça fazla olan bu yapıların tamamını kaydetmek yerine maksadın hasıl olması adına bazı hareketli köprü ve kantaraların isimleri ve

⁷²⁵ İbn Battûta, *Rihle*, I/168. Ayrıca bk. Dündar, 4/10. *Yüzyılda Bağdat*, 113.

⁷²⁶ Le Strange, *Doğu Hilâfeti*, 92.

⁷²⁷ İbn Ebî 'Usaybi'a, *'Uyûnu'l-Enbâ*, 250.

⁷²⁸ Abdü'l-Hüseyin, *et-Tetavvur et-Ticârî*, 66.

⁷²⁹ Bk. Sa'd, *el-Âmme fi'l-Bağdâd*, 336.

⁷³⁰ Altungök, *Sâsânî Devleti*, 241-242.

⁷³¹ Mübârek Celvî Mübârek el-Âzimî, "Devâfi'u Binâi'l-Kanâtiri ve's-Südûd hılâle'l-Asri'l-Abbâsî (132-656/750-1258)", *Mecelletü Külliyyeti'l-Âdâb* 30/2 (01 Ocak 2021), 744.

yapımlarında nehir taşımacılığının dikkate alındığını gösteren birkaç örneği kaydetmekle yetineceğiz.

Köprülerin kurulmasından sonra bakımlarının da yapılması gerekmektedir. Bağdat'ın inşasından sonra şehrin doğu tarafındaki imar faaliyetleriyle birlikte iki yakayı birbirine bağlayan köprü yapımına ihtiyaç duyulmuştur. Hilâl es-Sâbî, Abbâsîler döneminde kullanılan iki köprüdeki gemilerin, iplerinin bakımı ve köprücülerinin erzaklarının maliyetinin aylık üç yüz dinar olduğunu kaydetmektedir.⁷³² Bununla beraber Bağdat'ta bir "Dârü's-Sinâ'a"dan bahsedilmektedir.⁷³³ Burası şehrin inşasından itibaren köprülerin yapımı ve bakımı için kurulmuştur.⁷³⁴ Dârü's-Sinâ'a'ların gemilerin yapıldığı tersanelere karşılık geldiği de ifade edilir.⁷³⁵ Ancak hareketli köprülerin de gemilerden yapıldığı düşünüldüğünde her iki kaydın birbirini desteklediği anlaşılmaktadır. İlgili husus Abbâsîler döneminde gemi yapımının yanı sıra hareketli köprülerin hem inşası hem de bakımı için sinâî yapıların ve görevlilerin olduğunu göstermektedir.

Abbâsîler döneminde Sâhibü'l-Cisr olarak atamaların yapıldığı bir vazife de dikkat çekmektedir. Bu kişinin görevleri, köprülerin gözetimi, takibi, korunması, gelen geçenlerin kontrol edilmesinin yanı sıra bir de gemiler geldiğinde köprülerin nehir kıyısında sabitlendiği yan kirişleri açmaktır.⁷³⁶

Çeşitli şehirlerdeki nehir yolları üzerinde hareketli köprülere rastlamaktayız. Bağdat'ın doğu tarafında zenberiyye türü gemiler kullanılarak yapılan hareketli köprü,⁷³⁷ Mansur'un Kûfe'de nehir taşımacılığının daha rahat sağlanması adına büyük bir hendek ve bu hendek üzerine zevraklardan inşa ettirdiği hareketli köprü,⁷³⁸ Nehrevân Nehri üzerinde yirmiden fazla geminin birleştirilmesiyle kurulmuş hareketli köprü,⁷³⁹ Bağdat'ın yukarısında gemilerden inşa edilmiş bir köprü,⁷⁴⁰ Sarsar Nehri'nin yukarı kısımlarında

⁷³² Sâbî, *el-Vüzerâ*, 26.

⁷³³ Bk. Ya'kûbî, *Büldân*, 42.

⁷³⁴ Sa'd, *el-Âmme fi'l-Bağdâd*, 213.

⁷³⁵ Utku, *Kızıldeniz*, 176.

⁷³⁶ eş-Şemrî, *el-Milâha*, 22.

⁷³⁷ İbn Ebî 'Usaybi'a, *'Uyûnu'l-Enbâ*, 250.

⁷³⁸ Abdü'l-Hüseyin, *et-Tetavvur et-Ticârî*, 45.

⁷³⁹ Bk. Taberî, *Târih*, IX/303; Ebû Zeyd Abdurrahman b. Muhammed b. Muhammed İbn Haldûn, *el-İber Dîvânü'l-Mübtade'* ve *'l-Haber fi Târihi'l-Arab ve'l-Berber ve men Âsârahum min Zevî's-Şe'ni'l-Ekber* (Beyrut: Dâru'l-Fikr, 1988), III/361.

⁷⁴⁰ Taberî, *Târih*, IX/359.

kurulmuş olan hareketli köprü,⁷⁴¹ Sarsar Nehri'ne iki fersah uzaklıkta Melik Nehri'nin üzerinde kurulmuş hareketli köprü⁷⁴² ilgili hususun örneklerindendir.

Vâsıt, Dicle'nin iki yakasına yayılmış bir şehirdir. Şehrin nehre kıyı yakaları gemilerden yapılmış olan bir köprü ile bağlanmıştır.⁷⁴³ Vâsıt'ta gemilerden kurulu ve Bağdat'ta bulunan bir köprünün aynısı olduğu da ifade edilen⁷⁴⁴ köprü olsa gerektir.

Abbâsîler dönemi kantaraların imarında nehir taşımacılığının gözetildiğine doğrudan işaret eden tek örneğe Halife Mu'tazîd dönemindeki bir olayda rastlamaktayız. Bu dönemde Bağdat'ın batı bölgesindeki zirâî bölge olan Bâdurâyâ'da Sariye halkı ile Sakyu'l-Fırat halkı arasında kanal duvarlarının daraltılmasından ötürü ticarî teknelerin geçişinin engellenmesi noktasında yaşanan anlaşmazlık ve bu anlaşmazlığı çözmek için bölgeye gönderilen devlet erkanı arasında geçen diyalog, bölgede Dimemmâ⁷⁴⁵ Kantarası'nın kapaklarının boyutları hakkında malumat ihtiva etmektedir. Bu malumatlarda daha önce var olan ve yeniden yapılan kapaklarda ticarî hareketliliğin seyrine engel olunmaması adına bölgede taşımacılık için kullanılan ve ortalama yirmi zirâ genişliğindeki karkûr türü gemilerin boyutlarının gözetildiğini görmekteyiz. Sonuçta nehir sularının azalması gemi geçişlerine engel olduğu için Dimemmâ Kantarası'nda yirmi iki zirâ genişliğinde büyük bir kapı yapıldı.⁷⁴⁶ Bu durumda bölgede suyun paylaşımı konusunda kapaklar yapılırken aynı zamanda nehir ticaretinin de gözetildiği anlaşılmaktadır. İlgili uygulama Mu'tazîd'in tüccar ve çiftçileri korumaya yönelik politikasının da bir diğer göstergesi şeklinde de anlaşılabilir. Zira çiftçilerin üretimi kadar bu ürünleri pazara sevkiyatının sağlanması da ehem hususlardan biriydi. Bundan dolayı Mu'tazîd politikalarını uygulama çabasında her iki sınıfı da düşünmüştür diyebiliriz.

Bunun dışında ilgili hususa dair çıkarım yapmaya imkân verecek bazı nakiller vardır. Gemiler İsa Nehri üzerinden Fırat Nehri mallarını Dicle'ye aktarabilmektedir. Sarât Nehri'ndeki kantaranın gemiler için sorun olduğu ifade edilmekle beraber

⁷⁴¹ İstahrî, *el-Mesâlik*, 85; İbn Havkal, *Sûretü'l-'Arz*, I/243.

⁷⁴² İstahrî, *el-Mesâlik*, 85; İbn Havkal, *Sûretü'l-'Arz*, I/243.

⁷⁴³ Ebü'l-Hasan Eslem b. Sehl Bahşel, *Târihu Vâsıt* (Beyrut: Alemü'l-Kütüb, 1986), 25; Ya'kûbî, *Büldân*, 158; İbn Havkal, *Sûretü'l-'Arz*, I/239.

⁷⁴⁴ İbn Rüste, *el-A'lâku'n-Nefîse*, 185.

⁷⁴⁵ Burası İsa Nehri'nin Fırat'tan ayrıldığı noktada bulunan Bağdat yakınlarında Felluce dolaylarında Fırat Nehri'ne kıyı büyük bir köydür. Bk. Hamevî, *el-Büldân*, II/471.

⁷⁴⁶ Sâbî, *el-Vüzerâ*, 278-280. Ayrıca bk. Dûrî, *el-Kevârisü't-Tabî'iyye ve Êsêruhâ fî'l-İrâk*, 47; Demirci, *İslâmın İlk Üç Asrında Toprak Sistemi*, 290.

güzergâhında çok fazla kantara bulunan İsa Nehri üzerindeki gemilerin seyri hakkında herhangi bir sorun ve engelden bahsedilmemiştir.⁷⁴⁷ Hatta öyle ki Ya'kûbî, bu nehirde Rakka'dan gelen un yüklü büyük gemilerin yıl boyu seyrettiğini ifade eder.⁷⁴⁸ Buna ek olarak İdrîsî de gemiler için Kantaratü's-Sarât engelinden bahsederken İsa Nehri'ndeki gemilerin Dicle'ye herhangi bir engel ve sorunla karşılaşmadan yolculuk yaptığını bilahare vurgulamaktadır.⁷⁴⁹ İlgili durum İsa Nehri üzerindeki kantaraların gemiler için herhangi bir engel teşkil etmeyecek şekilde ve yapıda inşa edildikleri çıkarımına imkân vermektedir.

1.4.7. Depo ve Konaklama Yeri

Nehirler üzerinde seyreden ticarî hareketliliğin nehir kıyılarında depo ve konaklama yeri yapılmasını da beraberinde getirmiştir. Bu yapıların nehir kıyılarındaki limanların etrafında inşa edildiği ifade edilmektedir. Zira Basra, Musul, Kûfe ve bölgenin diğer mamur şehirlerinden ve ülkelerinden gelen tüccarların mallarını muhafaza ve kendilerinin konaklaması için mekânların sağlanmasının nehir ticaretinin canlılığı ve büyümesi açısından önem arz edeceği anlaşılmaktadır. Ancak Abbâsîler döneminde bu ve benzeri yapıların inşasına dair malzemenin, Tenûhî'nin Musul mallarının depolandığı Dicle'ye kıyı bir han olduğu bilgisi⁷⁵⁰ ile sınırlı olduğunu ifade etmeliyiz.

1.4.8. Nehir Merdiveni İnşası

Übülle Nehri, taşımacılık açısından Basra'daki nehirler arasında en meşhurdy. Nehrin önemi Basra'nın körfezle bağlantısını sağlayan en kullanışlı su yolu olmasından gelmekteydi. Bundan dolayı Abbâsîler, Übülle Nehri'nde karşılaşılan sorunları çözmeyi önemsemiştir. Übülle Nehri'nde girdap ve mecrasındaki düzensizlik gibi sorunlara ek olarak cezr dönemlerinde gemiler için farklı zorluklarla da karşılaşılmaktaydı. Zira med esnasında su seviyesi, yatağından otuz arşın yükselirken, cezr esnasında ise on beş arşın seviyesine düşerdi. Nehir suyunun azaldığı bu dönemde gemilerden mal yükleyip boşaltabilmek adına sığ su seviyesinde sağlam zemin üzerine inmek gerekiyordu.

⁷⁴⁷ İstahrî, *el-Mesâlik*, 84; İbn Havkal, *Sûretü'l-'Arz*, I/242.

⁷⁴⁸ Ya'kûbî, *Büldân*, 44.

⁷⁴⁹ Muhammed b. Muhammed el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-Muštâk fî İhtirâki'l-Âfâk* (Beyrut: Alemü'l-Kütüb, 1409), II/657.

⁷⁵⁰ Tenûhî, *Nişvâr*, II/99.

Zeminin sağlam olmaması ise cezr zamanı mal boşaltmayı zorlaştırıyordu. Yaşanan bu sıkıntıyı çözmek adına Übülle Nehri'nin kıyısına kayadan merdivenler inşa edildi. Med esnasında sular altında kalan bu taş merdivenler, cezr dönemlerinde gemilere inilerek mal indirip bindirmekte kullanılmıştır.⁷⁵¹

1.4.9. Kanal Kazma ve Islah Etme

Abbâsî halifeleri, Sevâd'ın fethinden önce Sâsânîler tarafından etkin bir biçimde kullanılan antik su yollarının ıslahı ve yeni kanalların açılmasına büyük önem vermiştir.⁷⁵² Bu dönemde kanal açmak için mühendisler, işçiler ve ashâbu kanat (kanalcılar)⁷⁵³ olarak bilinen ustaların varlığından bahsedilmektedir. Kanalların ekseriyeti zirâî amaçlarla açılmış olmakla beraber sadece taşımacılık gayesiyle de açılan kanallar vardır. Zirâî amaçlarla açılan kanallar taşımacılık, taşımacılık için açılanlar da zirâî faaliyetlerde kullanılabilir. Ancak bu bahiste sadece taşımacılık gayesiyle açılmış kanallar ele alınacaktır.

Kanal kazma faaliyetleri, Abbâsîlerin ilk dönemlerinden itibaren zirâî gayelerle yürütülse de⁷⁵⁴ sadece taşımacılık için açılmış kanallar da vardır. Bunlar arasında en önemlisi Halife Mansur döneminde açıldığı ifade edilen İsa Nehri'dir.⁷⁵⁵ Bu kanal taşımacılık açısından Dicle-Fırat bağlantısını sağlaması itibariye bölge için oldukça kritik bir öneme sahiptir.

İbrahim b. Muhammed ile çatışmak için sefere çıkan Mansur'un azadlı kölesi komutan Ebü'l-Esed'in gemilerini nakletme düşüncesiyle Ebü'l-Esed Nehri'ni genişletmesi de⁷⁵⁶ taşımacılığın seyrinin önündeki engelleri kaldırma çabasına gösterilebilecek örneklerden biridir.

⁷⁵¹ Ebû Muiniddîn el-Hakîm Nâsır Hüsrev, *Sefername*, çev. Abdülvehap Terzi (y.y.: MEB Yay., 1967), 446.

⁷⁵² Dündar, 4/10. *Yüzyılda Bağdat*, 113; Sa'd, *el-Âmme fi'l-Bağdâd*, 176-177.

⁷⁵³ İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü 'Acâ'ib*, 133; Dündar, 4/10. *Yüzyılda Bağdat*, 167.

⁷⁵⁴ Belkîs 'İydân er-Rebi'i, *Nizâmü'r-Reyy ve'l-Islâhu'z-Zirâ'i fi'l-Irâk Hilâle'l-'Asri'l-Abbâsî (132-334/749-945)* (Bağdâd: Dâru's-Suûni's-Sekâfiyye, 2013), 117.

⁷⁵⁵ Nehrin hangi dönemde kazıldığına dair ihtilaf bulunmaktadır. Bk. Le Strange, *Baghdad*, 88-91; Dündar, 4/10. *Yüzyılda Bağdat*, 164. Bu nehrin Abbâsîler döneminde açılmak yerine genişletildiği ifade edilmektedir. Bağdat'ın inşasından önce de nehir taşımacılığına uygun olan bu nehre "Rüfeyl" denmekteydi. Bk. Kan, *Bağdat*, 26-27.

⁷⁵⁶ Belâzûrî, *Fütûh*, 288.

Bölge açısından önemli bir ticarî merkez olan Kûfe’de nehir taşımacılığının daha rahat sağlanması adına Mansur, büyük bir hendek ve bu hendek üzerine gemilerden hareketli köprü inşa ettirmiştir.⁷⁵⁷ Ayrıca Kûfe’ye gemilerin demir atabilmesi için bir nehir (Cevfü’l-Atik) de açılmıştır. Bu nehrin suyunun daha da artırılması için Dâru’r-Rızk’ta Fırat’tan suyunu alarak kendisine akacak olan bir nehir daha (Büveyb Nehri) kazılmıştır. Bu sayede deniz gemilerinin Cevf’e yanaşması mümkün olmuştur.⁷⁵⁸ Abbâsîler devletine karşı isyan eden Zencilerin, Muhtâre’de şehre akan mal sevkiyat ağını genişletmek adına açtırdıkları Züheyrî Kanalı da dikkate değerdir.⁷⁵⁹ İlgili örnekler sadece taşımacılık faaliyetleri gözetilerek açılan veya ıslah edilen su yollarının varlığına delalet etmektedir.

1.4.10. Nehir Mecrasının Düzenlenmesi ve Engellerin Kaldırılması

Bahsi geçtiği üzere Abbâsîler Übülle Nehri’nin, İran Körfezi ile Basra arasında kurduğu ticarî hareketliliği önemsiyordu. Bundan dolayı Übülle Nehri üzerindeki ticarî faaliyetlerin aksamamasına hassasiyet gösteren Abbâsîlerin, bu nehrin mecrasındaki düzensizlik sorununun çözmesi gerekiyordu. Hârûn Reşîd zamanında sorun mecranın düzenlenmesiyle çözüldü.⁷⁶⁰ Bu düzenleme, Übülle Nehri’nin bölgedeki konumunu da etkiledi. Öncesinde Basra’nın Ahvaz ve Irak üzerinden ticaretini sağlayan en önemli su yolu Ma’kıl Nehri iken mecrasının tanzimi ile birlikte Übülle Nehri, Basra’nın en önemli ticaret yolu haline geldi.⁷⁶¹

Abbâsîler döneminde nehir taşımacılığına dair sıkıntıları ortadan kaldırmak için kişisel gayretlerin olduğunu da görmekteyiz. Dicle Nehri üzerinde taşımacılığı zora sokan Übülle girdabı olarak bilinen engeli ortadan kaldırma çabası bu durumun örneğidir. Denizde sağlam bir şekilde yolculuk yapan gemilerin çoğunun battığı bu engeli⁷⁶² ortadan kaldırmak isteyen Abbâsîlerden bir kadın, satın aldıkları çok sayıda gemiyi büyük taşlarla doldurduktan sonra girdapta batırdılar. Batırılan bu gemiler sayesinde nehir seviyesinin belli bir derinliğe ulaşması sağlanarak girdap kapandı ve taşımacılığa engel olan durum

⁷⁵⁷ Abdü’l-Hüseyin, *et-Tetavvur et-Ticârî*, 45.

⁷⁵⁸ Bk. Belâzûrî, *Fütûh*, 363. Ceyf’in gemilerin yanaşabildiği bir mevki olduğu bilgisi için bk. Hamevî, *el-Büldân*, I/512. Kûfe nehirleri hakkında bk. Burâkî, *Târîhu Kûfe*, 175-181.

⁷⁵⁹ Taberî, *Târîh*, IX/542; İbnü’l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/268.

⁷⁶⁰ Ali, *Hutatü’l-Basra*, 150; Yıldırım, *Basra Körfezi*, 172.

⁷⁶¹ Bk. Ali, *Hutatü’l-Basra*, 150; Rebi’î, *Nizâmü’r-Reyy*, 109.

⁷⁶² İstahrî, *el-Mesâlik*, 81; İbn Havkal, *Sûretü’l-’Arz*, I/237.

ortadan kaldırıldı.⁷⁶³ Nasır Hüsrev, Übülle Nehri'ndeki bu sorunu çözen kadının çukuru doldurmak için dört yüz gemi hazırlattığı ve içini hurma çekirdeğiyle doldurduğunu kaydetmiştir.⁷⁶⁴ Sorunu çözen kişinin Beni Abbâs'tan ticaretle uğraşan zengin kadınlardan biri olduğu da ifade edilmektedir. Bu emîrenin Abbâsî Hanedanı'ndan Zübeyde olduğu kaydedilse⁷⁶⁵ de ilgili hususun netlik arz etmediğini belirtmeliyiz.

1.4.11. Nehir Seviyesinin Ölçülmesi

Nehir seviyesinin ölçümü için kullanılan mikyâslar genellikle zirâî faaliyetler çerçevesinde ele alınmaktadır. Ancak bu aletlerin nehir taşımacılığının sağlıklı bir şekilde işlemesiyle olan ilişkisinin de dikkate alınması gerektiği düşüncesindeyiz. İlgili bağlamda nehir seviyesinin durumunun zirâî faaliyetler kadar nehir taşımacılığı için de ehemmiyet arz ettiğinin hatırlanması yerinde olacaktır. Sel ve taşkın gibi durumların dışında su seviyesindeki düşüşün taşımacılığı da etkilediği düşünüldüğünde nehir hareketliliğinin seyri adına su seviyesinin ölçülmesi daha da anlaşılır olmaktadır.⁷⁶⁶ Bundan dolayı 293/906 yılında Dicle Nehri'nin iki tarafına yirmi beş zirâ uzunluğunda bir mikyâs yerleştirilmiştir. Bu ölçünün her bir zirâsında yuvarlak işaret her beş zirâsında bir ise kare işaret konmuştur. Suyun seviyesi ise işaretlerin üzerine demirle yazılmıştır.⁷⁶⁷ Bu mikyâsın Bağdat'ta olduğu tahmin edilmektedir. Ölçümde en alt sınır kuraklık zamanlarında nehrin ulaştığı seviye iken en üst seviye yirmi beş zirâdır.⁷⁶⁸ Fırat Nehri kıyısında bulunan ve çokça sel felaketine şahit olunan Enbâr'da yapıldığı tahmin edilen bir mikyâs daha vardır. Diyâlâ Nehri'ne de mikyâs yerleştirilmiştir.⁷⁶⁹ Bütün bu örneklerin nehrin su seviyesinin ölçümünde zirâî faaliyetlerin yanı sıra taşımacılığın da gözetildiğini gösterdiği düşüncesindeyiz.

⁷⁶³ İbn Havkal, *Süretü'l-'Arz*, I/237. Ayrıca bk. Mısıri, *Ticâretü'l-Irak*, 177.

⁷⁶⁴ Nâsir Hüsrev, *Sefernâme*, 150.

⁷⁶⁵ Bk. Le Strange, *Doğu Hilâfeti*, 80.

⁷⁶⁶ Ahmed Sûse, *Feyadânâtü Bağdâd fi 't-Târih* (Bağdad: Matba'atü Edîb, 1963), 13.

⁷⁶⁷ İbnü'l-Cevzî, *el-Muntazam*, XIII/45.

⁷⁶⁸ Sûse, *Feyadânât*, 282-283.

⁷⁶⁹ Sûse, *Feyadânât*, 287-288.

1.4.12. Güzergâh İşaretleri

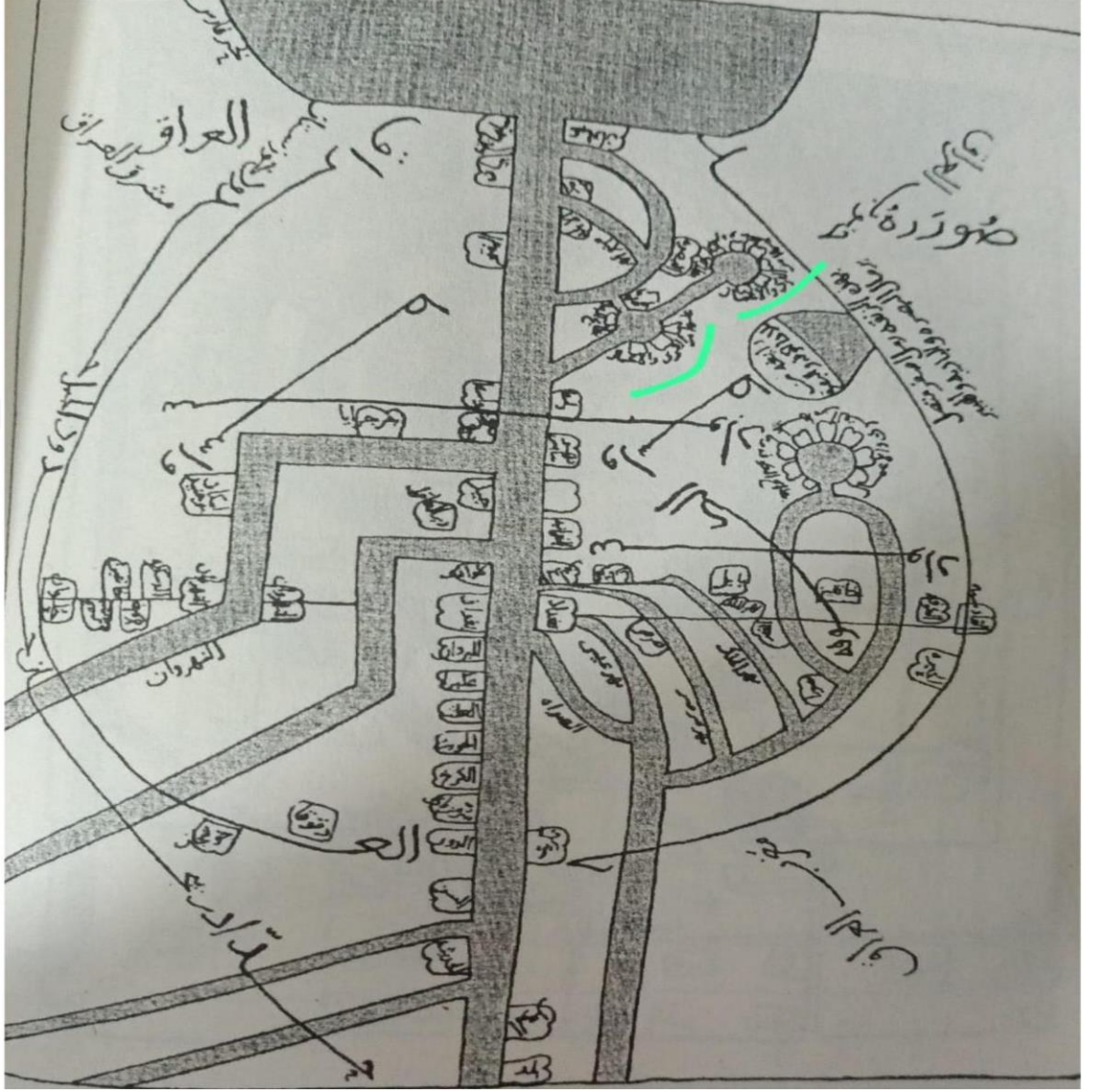
Dicle-Fırat nehirleri ve bu nehirlerin kollarında yolculuk için nehirlerin güzergâhlarında barındırdığı bazı zorluklardan dolayı belli noktalarda uzmanlığa sahip olmak gerekmektedir. Bu bağlamda Batîha, kanal ve su yollarının çokluğu sebebiyle su yolu üzerinden seyrin daha da zor olduğu bir bölge olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu durum Batîha dolaylarında yürütülen bazı askerî faaliyetlerde özellikle bölgeyi iyi bilen kişilerin görevlendirilmesinden de anlaşılmaktadır.⁷⁷⁰ Abbâsîler döneminde taşımacılık faaliyetlerinin sağlıklı seyretmesi adına Betâih’de nehir güzergâhları ve gidilecek yeri belirten dairelerin (tabela) varlığı ilgili problemin çözümü için olsa gerektir. Bu noktada İbn Havkal’ın haritasında Basra Körfezi’nden Bağdat’a kadar nehir güzergâhların tarifinin yapıldığı dairelerdeki kayıtlardan bahsetmek gerekir. Bu kayda göre Basra’nın sağ tarafında bir daire çizilmiş ve etrafına “Basra bataklıkları ve üzerindeki köyler ile tarım alanları” yazılmıştır. Bu daireden bir nehir çıkıp Vâsıt yakınlarında Dicle’ye dökülmektedir. Bu nehrin ortasında başka bir daire bulunur ve çevresinde tekrar “Basra bataklıkları ve üzerindeki köyler ile tarım alanları” yazılıdır. Bu daire ile Basra suyu arasında “Ma’kıl Nehri” yazılmıştır. Bunun sağında, sınır çizgisiyle bitişik nahiyede “Kûfe ve Basra topraklarından Râyiğa” yazılıdır. Sınır çizgisinin arkasında ise “Basra kumluklarıyla bitişik sarı kumluk arazi, çöl ve vaha” belirtilmiştir. Bunun en alt kısmında, kavisli sınır çizgisi boyunca “Kâdisiye, solunda Kûfe ve sonra Hîre” yer almaktadır: Dairenin en alt kısmında Dicle’ye paralel olarak Fırat Nehri vardır. Fırat’tan birçok kol ayrılmaktadır. Bunlardan ikisi “Sarât Nehri ve İsa Nehri” Bağdat’a akmaktadır. Bu ikisinin sağından, üzerinde Sarsar şehri olan Sarsar Nehri akar. Sonra Melik Nehri gelir. Bu nehrin üzerinde Kusâ Rubâ şehri vardır. Bu iki nehrin döküldüğü bölge için dairede “Betâihu’l-Kûfe ve üzerindeki köy ve âmillikler” yazılıdır.⁷⁷¹ Aşağıdaki haritada belirtilen kısmın açıklaması yapılan daireler olduğunu düşünmekteyiz.

Dicle Nehri’nin hem yatağının genişliği hem mecrasındaki engellerin azlığı hem de akımının sakinliğinden dolayı Bağdat ile Basra Körfezi arasında güzergâh işaretlerinin, gemileri bu nehre yönlendirdiği ifade edilir. Ayrıca Til Fâfan ile Musul arasındaki

⁷⁷⁰ Taberî, *Târih*, IX/521.

⁷⁷¹ Bk. İbn Havkal, *Sûretü’l-’Arz*, I/233.

taşımacılık için uygun olduğundan dolayı gemileri Dicle Nehri'ne yönlendiren işaretlerin bulunduğu da kaydedilmiştir.⁷⁷²



Resim 7. Irak Haritası (Ebü'l-Kâsım Muhammed İbn Havkal, *Sûretü'l-Arz* (Beyrut: Mektebetü'l-Hayât, 1992), 209.)

1.4.13. Rehberler (Kılavuzlar)

Bağdat ve Sâmerâ arasındaki Uls, Dicle Nehri'nin en fazla daraldığı bölgedir. Burada hem akımın şiddetli olması hem de nehrin çok fazla daralması ve nehirde taşıtlara zarar verecek büyük taş kütlelerinin bulunması taşımacılığı ciddi anlamda etkilemekteydi.

⁷⁷² Râvî, *et-Ticâre*, 51.

“Ebvâb” olarak isimlendirilmiş olup bölgeye gelen gemiler bahsi geçen zorluklardan dolayı demir atıp beklemeye koyulurlardı. Zira burası bölge halkından tecrübeli bir kimsenin mihmandarlığı olmaksızın geçilemeyecek kadar tehlikeli idi. Bölgeyi iyi bilen yerliler geldiğinde geminin idaresi onlara verilirdi. Onlar gemileri, bu sivri taş kütlelerinin olduğu bölgeden geçirene kadar idareyi teslim etmezlerdi.⁷⁷³ Bu kişilerin Abbâsî idarecileri tarafından görevlendirilmiş kılavuzlar olduğu da ifade etmektedir.⁷⁷⁴

İsyan ve çatışmalarda da nehir yollarını iyi bilen kişilerin birlikleri yönlendirdiğini görmektediriz. Bunlar arasında en dikkat çekici isim ‘Umeyr b. Ammâr’dır. Zenci lideri onu Batîha yolları ve güzergâhları konusunda bilgili olduğu için Hevânî’t’e gönderilen bir birliği yönlendirmekle görevlendirmiştir.⁷⁷⁵ Bu durum Betâih gibi karmaşık nehir yollarıyla çevrili bölgenin yapısı hakkında yetkin kişilerin olduğunu ve bu isimlerin birliklere kılavuzluk yaptığını göstermektedir.

1.5. NEHİR VE KANAL TAŞIMACILIĞINA ETKİ EDEN FAKTÖRLER VE YANSIMALARI

Çalışmanın genelinde sık sık ifade edildiği ve gemi çeşitleri bahsinde de detaylandırıldığı üzere Abbâsîler döneminde nehir taşımacılığından pek çok alanda istifade edilmiştir. Bu durum taşımacılıktaki herhangi bir aksamının yansımalarının da çeşitli boyutlarda olmasını anlaşılır kılmaktadır. Bu başlıkta araştırma kapsamımız çerçevesinde nehir taşımacılığına etki eden beşerî ve coğrafî faktörleri yansımaları bağlamında ele alacağız.

Nehir taşımacılığının sağladığı avantajlar çerçevesinde Abbâsîlerin sahip olduğu vizyon ve bu bağlamda takip ettiği politikalar sayesinde bölgedeki bazı merkezler önemli bir ticarî konuma ulaşmıştır. Ancak bu dönemde tabii olarak taşımacılık faaliyetlerini etkileyen olay ve durumlar da vuku bulmuştur. Hem iktidar hem de bölgedeki çeşitli merkez ve halkları için taşımacılık faaliyetlerinin önemli bir konumda olması, su yollarını herhangi bir isyan, kalkışma, çatışma ve kaos ortamında ilk hedeflerden biri konumuna getirmiştir. Bundan dolayı nehir taşımacılığındaki aksama ve yansımalarının boyutu bu yollardaki sevkiyata olan bağımlılıkla doğru orantılı bir hal almıştır. Daha sonra

⁷⁷³ Şâbüştî, *Diyârât*, 69.

⁷⁷⁴ Yıldırım, *Basra Körfezi*, 166.

⁷⁷⁵ Taberî, *Târih*, IX/521; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/281-282.

detaylandırarak olsak da ilgili bağlamda Bağdat mevkiinin tercihinde Halife Mansur'u ikna eden sebeplerden bir tanesinin nehirlerin set görevi görmesi hasebiyle güvenlik ve taşımacılık imkânı itibariyle iktisadî avantajlar olduğunu hatırlamak gerekmektedir.

Genelde köyden şehre göç ve özelde ise Bağdat'ın Bâdurâyâ gibi verimli arazilerine yerleşimin yayılması, üretimi azaltırken büyük vergi kaybına da sebep olmuştur. Bunun yanı sıra beraberinde gelen ithalata bağımlılık,⁷⁷⁶ merkezi yıpratıcı en ciddi unsurlardan biri haline gelmiştir. Bu durum ticaret yollarının tehdidinin, merkezdeki yansımasının boyutunu daha da arttıracaklarının habercisiydi. Dolayısıyla şehrin kuruluşunda gözetilen iki unsur bertaraf olunca merkezdeki pahalılığı önleyici saikler de ortadan kalkmış olacaktı. Bu mahrumiyetin yansımaları sosyal dengenin bozulması ve toplumsal kalkışmaların zeminini de hazırlayacaktı.

Netice itibariyle şehrin inşa sebebi olan faktörlerin ortadan kalkması bir dizi sıkıntıyı beraberinde getirmiştir. Bahsi geçen hususun, Bağdat'ı, dünyada büyük metropollerden biri yapan Dicle-Fırat taşımacılığının gözetilmesindeki zafiyet ile ilişkili olduğu kadar coğrafyanın beraberinde getirdiği dezavantajla da insiyaklı olduğu düşüncesindeyiz. Benzer bir durum ticarî faaliyetlerin ekseriyetini nehir yollarından sağlayan bölge şehirlerinden Musul, Basra, Vâsıt, Kûfe, Muhtâre ve Muvaffakiyye için de geçerli olmuştur.

1.5.1. Beşerî Faktörler

Abbâsîler dönemi ekonomik durumun Mütevvekil ile Mu'tazîd arasındaki dönemde kötüye gittiği ifade edilmektedir. Mu'tazîd ve Müktefi dönemlerinde sağlanan ortamın canlandırdığı ekonomi, Müktefi'den sonra önü alınmayacak derecede kötüleşmiştir.⁷⁷⁷ Merkezî zafiyetin yaşandığı dönemlerde ortaya çıkan bölgesel güçlerin iktidara baş kaldırması ve bununda ötesine geçerek merkezi ele geçirmeye çalışması taraflar arasındaki çatışmaları da beraberinde getirmiştir. Ayrıca korsanlar ve yağmacılar gibi çeşitli oluşumlar da idârî zafiyette kendilerini göstererek nehir yollarında faaliyet

⁷⁷⁶ Bk. Accâc, *el-İrâk fî'l-Fetretî min 256/869-279/892*, 102; Ahmed Turan Yüksel, "Kuruluş Döneminde Bağdat'ın Ticarî Yapısı ve Ticarî İlişkiler", *İslam Medeniyetinde Bağdat (Medînetü's-Selâm) Uluslararası Sempozyumu*, (2008), 486; Kan, *Abbâsîlerin Birinci Asrında Bağdat*, 182; Le Strange, *Doğu Hilâfeti'nin Memleketleri*, 119.

⁷⁷⁷ Ayrıntılı bilgi için bk. Galole, *Bağdat*, 179-272.

gösterme çabasına girişmişlerdir. Nehir yollarının bölge coğrafyasında yoğun bir şekilde kullanıldığı ve ticaretin ekseriyetinin nehirler üzerinde seyrettiği, isyan ve kargaşa ortamlarında kara taşımacılığına nazaran nehir taşımacılığının ayrıca ehemmiyet arz ettiği düşünüldüğünde tarafların bu yolları hedef alarak birbirlerini zayıflatma girişimleri anlaşılmaktadır. Halkı besleyen en önemli ticaret yollarını tehdit etmek anlamına gelen bu yönelimlerin sonuca ulaşması, tabii olarak hem buna maruz kalan taraf hem de sevkiyatın kesildiği bölge ve bu bölge halkı açısından çeşitli etki ve yansımaları da beraberinde getirmiştir. Bu bağlamda nehir taşımacılığını etkileyen beşerî faktörler arasında olan korsan ve yağma faaliyetleri, isyanlar ve iç taşımalara ek olarak vergilendirme ve kantaraları da sayabiliriz. İlgili başlık altında bahsi geçen faktörlerin tamamı ele alınacaktır.

1.5.1.1. Kantaralar

Tuğla ve kireç kullanılarak inşa edilen kantaraları, sabit taş köprüler olarak tanımlayabiliriz. Bu yapılardan bazılarının nehir taşımacılığını etkilediğini söyleyebiliriz. İsa Nehri kollarından olan Sarât Nehri'ndeki setler, dolaplar ve kantara gibi engeller ilgili hususun örneklerindendir. Abbâsîler döneminde Sarât Nehri'nde seyreden gemiler mallarını Kantaratü's-Sarât'ta diğer gemilere aktarmak zorunda kalmıştır.⁷⁷⁸ Bu durum bazı kantaraların taşımacılık için kayda değer bir engel teşkil ettiğini göstermektedir.⁷⁷⁹ Muhavvel'de malların Sarât'ta taşımacılık yapabilecek küçük kâriblere aktarılması,⁷⁸⁰ bu engele çözüm olarak takip edilen uygulamalardan olsa gerektir.

1.5.1.2. Korsan ve Yağmacılık Faaliyetleri

Korsan faaliyetlerinin deniz ve körfezlerde yapıldığı şeklinde bir sanı olsa da nehir yollarında da bu faaliyetlere rastlanmaktadır. İlgili bağlamda Halife Mansur'un Basra Körfezi'nde faaliyet gösteren korsanlarla mücadelesini kaydedebiliriz. Mansur, Basra Körfezi'nde güvenliği sağlamak için korsanlarla çatışsa da tam anlamıyla başarıya ulaşamamıştır. Buna ek olarak Basra Körfezi üzerinden yapılacak deniz aşırı seferlerde

⁷⁷⁸ İstahrî, *el-Mesâlik*, 85; İbn Havkal, *Sûretü'l-'Arz*, I/242.

⁷⁷⁹ Streck, *Hıtatü Bağdâd*, 93.

⁷⁸⁰ Bk. Mısırî, *Ticâretü'l-Irak*, 173; Dûrî, *Târîhu'l-Irâkı'l-İktisâdî*, 166.

de faaliyet gösteren pek çok korsanın uluslararası ticareti olumsuz etkilediği görülmektedir.⁷⁸¹

Nehir yollarındaki korsan faaliyetlerine yönelimin sebebi genellikle iktisadî yapıdaki bozulmalar olmuştur. Zira ekonomi zayıflayıp istihdam azalınca toplumda bu faaliyetlere yönelim hız kazanmıştır.⁷⁸² Yağma ve eşkıyalık gibi nehir korsanlığı da merkezî iktidarın gücüyle ters orantılı bir biçimde güç kazanıp yayılmıştır. Bu durum çeşitli bölgelerde kendi hâkimiyeti için hareket eden oluşumlarla birlikte kaos ve kargaşa ortamından faydalanmak isteyen fırsatçı yağmacıları da beraberinde getirmiştir. Hatta öyle ki tarih, bu oluşumlara bazen bürokrasiyle olan ilişkileriyle bazense tamamen kendi başına hareket ederek yaptıkları yağma faaliyetleriyle sahnede yer alma imkânı sunmuştur.

Halife Me'mûn döneminde Bağdat'ta ayyârlar ve şuttârlar olarak tanımlanan yağmacı ayak takımı kargaşa çıkarmaya başladı (201/817).⁷⁸³ Halk Irak valisi Hasan b. Sehl'i⁷⁸⁴ Mecûsîlikle suçluyor ve giderek artan İran nüfuzunu tehlike olarak görüyordu. Sorunun farkında olan Hasan b. Sehl ise Bağdat halkına karşı tavır gösterip burada emellerini gerçekleştirmek için yağmacılık yapan ayyâr ve şuttârlara göz yumuyor hatta onları yanına çekmek için yağmaya da teşvik ediyordu. Bağdat'ta işlerin iyice karıştığı bu süreçte halifeden de beklenen desteğin gelmemesi, durumu daha da kötü kötü bir noktaya taşıdı. Altın, gümüş, koyun, inek ne varsa yağma eden ayyâr ve şuttârlar bununla da yetinmeyip küçük çocukları dahi kaçırmaya başladılar.⁷⁸⁵ Şehir içinde oluşturdukları kaos ortamının dışında bir de nehirlerden gelip geçen gemileri de yağmalayarak toplumun gıda sıkıntısının şiddetlenmesine sebebiyet verdiler. Halkın içinden iyiliği emir, kötülüğü nehy şiarıyla ortaya çıkmış bir hareket tarafından durdurulabildiler.⁷⁸⁶ Dönem dönem ortaya çıkan bu grup Musul ve Bağdat arası güzergâhta gidip gelen ticaret gemilerinin

⁷⁸¹ Bk. Yıldırım, *Basra Körfezi*, 373-376.

⁷⁸² Sa'd, *el-Âmme fi'l-Bağdâd*, 310.

⁷⁸³ Orta Çağ İslam dünyasında yağmacı ve soygunculuk yapan bir sınıftır. Ayrıntılı bilgi için bk. Abdülkadir Özcan, "Ayyâr", *DİA* (İstanbul: TDV Yay., 1991); Mustafa Şahin, "Ortaçağ İslâm Dünyasında Ayyârlar", *Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi* 2/8 (2013), 303-311.

⁷⁸⁴ Me'mûn üzerinde büyük bir nüfuz kazanan ve halifeyi Merv'de ikamete ikna eden Fazl b. Sehl'in kardeşidir. Fazl, Irak, Fars, Ahvaz, Hicaz ve Yemen'in idaresini kardeşi Hasan b. Sehl'e verdirdi. Ancak Hasan'ın yabancı kökenli olması Arap halkıyla arasında problemlere sebep oldu ve bir müddet sonra bu bölgelerde karışıklıklar çıktı. Bk. Nahide Bozkurt, "Hasan b. Sehl", *DİA* (İstanbul: TDV Yay., 1997), XVI/351.

⁷⁸⁵ Bk. İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, III/363-365; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VI/282-283.

⁷⁸⁶ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, III/363-364.

yollarını kesip yağmalamalarıyla nehir ticaret güvenliğini tehdit etmeye devam etmiştir.⁷⁸⁷

İncelediğimiz dönem itibarıyla Dicle-Fırat nehir yollarındaki korsanlık yapanlar arasında en dikkat çekici isim İbn Hamdî'dir. İbn Hamdî, Musul'da Nâsirüddeve'nin⁷⁸⁸ Bağdat'a giden malları kestiği, Berîdîlerin Bağdat'ı ele geçirdiği ve sonrasında fiyatların aşırı bir şekilde yükselerek halkın zor günler yaşadığı çalkantılı geçen 330/942 yılının ertesinde Vâsıt ile Bağdat arasında ortaya çıkmış bir hırsız/korsandır.⁷⁸⁹ Bu yılda merkezî iktidarın zayıflığından dolayı hırsızlık, yağma, yol kesme gibi faaliyetlerin yansımaları halkın ölümüne sebep olacak kadar vahim sonuçlar doğurmuştur. Zor durumda olan halk ise çareyi Bağdat'tan civar bölgelere kaçmakta aramıştır.⁷⁹⁰ Bu süreçte Basra ve Übüle ise Uman Valisi Yusuf b. Vecih ile Berîdîler arasındaki çatışmaların sahnesi durumundadır.

Böylesi bir ortamda ortaya çıkan İbn Hamdî ve adamları ise Vâsıt'tan Bağdat'a giden sümeyriyyelerin ve Bağdat'tan Vâsıt'a giden gemilerin yollarını kesip yağmalayarak büyük bir servet biriktirdi.⁷⁹¹ Tenûhî'nin, İbn Hamdî'ye dair kayıtlarında karşılaştığımız korsan profili ise ilgili bağlamda oldukça dikkat çekicidir. O, İbn Hamdî'den bahsederken zenginlerden alan ve fakirlere karşı merhametli aynı zamanda yağma ve hırsızlıklarında prensip sahibi biri olduğunu kaydetmektedir.⁷⁹² Bu durumda karşımıza diğer korsan ve hırsızlara nazaran zenginden alan fakire dokunmayan ilkeli bir korsan figürü çıkmaktadır.

İktidar tarafından, bölgede güç kazanan İbn Hamdî ve adamlarının peşine düşülse de kısa vadede başarıya ulaşamamıştır. Hatta öyle ki bazı kayıtlara göre İbn Hamdî bundan sonra hükümeti aciz bırakacak kadar etkili bir korsana dönüşmüştür. İbn Şîrzâd⁷⁹³ tarafından kendisine hil'at giydirilerek ordu divanına katılacağı bir anlaşma dahi

⁷⁸⁷ Bk. Mısri, *Ticâretü'l-Irak*, 191.

⁷⁸⁸ Beckem ve İbn Râik gibi Emîrî'l-Ümerâlardan sonra Bağdat'a sükûnet getiren bir Emîrî'l-Ümerâ olsa da kardeşi Seyfûddeve'nin Türk komutanlarla çatışmasının neticesinde Musul'a doğru yola çıktı. Bu çatışmalarda Vâsıt'tan Bağdat'a Seyfûddeve'yi takip eden Tüzün rahat bir şekilde Bağdat'a girip Emîrîl-Ümera olarak seçildi (331/943). Bk. Galole, *Bağdat*, 164-165; Ahmed Güner, "Müttakî-Lillâh", *DİA* (İstanbul: TDV Yay., 2006), XXXII/223.

⁷⁸⁹ Sûlî, *Ahbâru Râzî ve'l-Müttakî*, 243-244.

⁷⁹⁰ Sûlî, *Ahbâru Râzî ve'l-Müttakî*, 236.

⁷⁹¹ Sûlî, *Ahbâru Râzî ve'l-Müttakî*, 243-244.

⁷⁹² Tenûhî, *el-Ferec*, IV/238-240.

⁷⁹³ Tüzün'ün vefatından sonra İbn Şîrzâd, Emîrî'l-Ümerâ oldu (334/945). Galole, *Bağdat*, 167.

yapılmıştır. Aynı zamanda İbn Şîrîzâd, İbn Hamdî ve adamları arasında çalınan mallar karşılığında aylık on beş bin dinar ödeme yapılması üzerine bir anlaşma da imzalanmıştır. İbn Şîrîzâd'ın muhasebecileri, İbn Hamdî'den mal alırken belge (makbuz) de vermişlerdir.⁷⁹⁴

Bu durum iktidarın gücü ile korsan faaliyetlerinin ters orantılı olduğu tezini doğrular niteliktedir. İktisadî işleyişin zor zamanlar geçirdiği bu dönemde para karşılığı yağma için anlaşmaların yapıldığı tek örnek İbn Hamdî de değildir.⁷⁹⁵ Bir taraftan Hamdânî ve Büveyhîlerle diğer taraftan da ekonomik sorunlarla mücadele içerisinde olan İbn Şîrîzâd'ın, mevcut sorunlara kalıcı çözümler üretmediği görülmektedir. Onun İbn Hamdî ile olan ilişkisi ise ayrıca irdelenmesi gereken bir durumdur.

İbn Hamdî ve adamlarının İbn Şîrîzâd ile anlaşma sonrası yaptıkları, topluma büyük sıkıntı vermiştir. Bu durumun her geçen gün daha da kötüye gitmesi onun azlini ve takibini beraberinde getirmiştir.⁷⁹⁶ Korsanların halkı mahkûm ettiği durumun farkında olan Bağdat emniyet müdürü Ebü'l-Abbâs Eşkurec ed-Deylemî, ilk anda İbn Hamdî ve adamlarının faaliyetlerini durdurmalarını temenni etse de işler umduğu gibi gitmemiştir. Bunun akabinde İbn Hamdî'yi yakalama kararı alan Ebü'l-Abbâs Eşkurec, onu tutuklatmayı başardıktan sonra dövdürmüştür (332/943). Geceleri hırsızların baskınlarından korktukları için uyumayıp borazanlarla bekler hale gelmiş olan halk rahat bir nefes almıştır.⁷⁹⁷

Sûlî'nin, İbn Hamdî'nin öldürülüşüyle ilgili kaydettiği detaylar onun ve adamlarının halkta oluşturduğu müşkül durumu anlamamız açısından oldukça önemlidir. Müellif, İbn Hamdî'nin bütün hırsızlar tarafından tanındığını ve adamlarıyla birlikte insanları zor duruma soktuğunu ifade etmiştir. Daha sonra İbn Hamdî'nin yakalanıp bir deve üzerinde köprüye kadar taşındığını, öldürüldükten sonra çarınha gerildiğini, bu durumun ise bütün insanlara duyurulduğunu kaydetmektedir. Halk İbn Hamdî öldürülene kadar mallarının güvende olmadığını söyleyerek şükredip Tüzün'e teşekkür etmiştir.⁷⁹⁸ İbn Hamdî'nin etkinliği devletin içine düştüğü sosyo-ekonomik durum ve siyasî istikrarsızlıkla açıklanabilir. Ancak onun bu yolu seçmesinin, iktidarın alt sınıfa iş imkânı

⁷⁹⁴ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/260; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VIII/354.

⁷⁹⁵ Bk. Galole, *Bağdat*, 335-337.

⁷⁹⁶ Sûlî, *Ahbârü Râzî ve 'l-Müttakî*, 259.

⁷⁹⁷ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/262-263; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VIII/354.

⁷⁹⁸ Sûlî, *Ahbârü Râzî ve 'l-Müttakî*, 259.

sağlayamayacak acziyette olmasıyla ilgili olduğu da göz önünde bulundurulmalıdır. Dolayısıyla İbn Hamdî özelinde meseleyi şu şekilde özetlemek mümkündür; İktidar içinde bulunduğu siyasî ve iktisadî durum sebebiyle istihdam sağlayamamış ve korsan faaliyetlerine yönelim başlamıştır. Korsanlar ise bölge ticaretinin can damarı konumunda olan ve taşımacılık açısından sıkıntılı süreç geçiren nehirleri hedef alarak hem halkın hem de merkezin daha da zor günlerle karşı karşıya kalmasına sebep olmuştur.

Korsan gruplar iktidar tarafından kontrol edilemez noktaya geldiğinde siyasî şartlar değişene kadar bu yağmacılara mevki verme yoluna gidildiği görülmektedir. Bunun bir diğer örneği ise 333/944. yıla gelindiğinde Mümirrâc el-Yelbakî ismiyle bilinen bir diğer nehir korsanıdır. Durumu, iktidarla kurduğu ilişki itibarıyla İbn Hamdî'ye benzemektedir. Mümirrâc'ın yanında işinde usta hırsızlar da bulunmaktadır. Hırsızlık faaliyetlerine rağmen kendisi ve beraberindekiler Ebû Ca'fer sarayında hizmet de etmiştir. Hizmetleri sırasında toplumu zor durumda bırakacak faaliyetlerde bulunan Mümirrâc ve arkadaşları, halka asıl sıkıntıyı kârib türü nehir taşıtlarıyla Dicle Nehri üzerinde seyreden ticarî gemilerinin önlerini kesip yağmalamalarıyla vermişlerdir. Mümirrâc bu faaliyetleri, Kelâbâzî ve Zebâşâ et-Türkî gibi ön planda olan adamlarıyla organize etmiştir. *Uyûn ve 'l-Hadâik* müellifi Mümirrâc için evlere baskın yapan sümeyriyyelerle yolları kesen biri olarak bahsetmektedir. Kendisi bir kayda göre hükümet tarafından yakalandıktan sonra⁷⁹⁹ başka bir kayda göre ise korsan grupları arasında çıkan anlaşmazlıktan dolayı öldürülmüştür.⁸⁰⁰

Araştırma kapsamımız dahilinde karşılaştığımız bir diğer korsan ise Kerhî'dir. Tenûhî'nin kaydettiği bir hikâyede Kerhî'nin Vâsıt-Bağdat arası korsanlık yapan çetelerin lideri olduğu anlaşılmaktadır. Kerhî'nin tarih sahnesine çıkışı İbn Hamdî'nin durumuyla benzemektedir. Tenûhî, onun çok meşhur bir hırsız olduğunu ve Vâsıt'tan yola çıkarken bu hırsız ve adamlarıyla karşılaşmaktan korktuğunu kaydetmektedir. Ancak zebzebiyle yolculuk yaparken yaklaşık yüz kişi olan bu korsanlar önlerini kesmiştir. Tenûhî, gemilerle gelen Kerhî ve adamlarının teçhizatlı olduklarını ve korku verici büyük bir birliği andırdıklarını ifade etmektedir. Müellif, bu korsanların gemileri kenara yanaştırıp içindeki kişileri sırtlarına kabzalarla vurarak indirdikten sonra gemileri yağmaladıkları sahneyi felaketin ortası olarak tavsif etmektedir. Olay, içinde korsanların

⁷⁹⁹ Mechûl, *Kitâbü 'l-Uyûn ve 'l-Hadâik* (Bağdat: Mektebetü'l-Müsennâ, ts.), IV/419.

⁸⁰⁰ Sûlî, *Ahbâru Râzî ve 'l-Müttakî*, 277.

liderinin bulunduğu bir geminin, tüccarların gemileri ve diğer gemilerden alınanları denetliğine dair kayıtlarla devam etmektedir. Tenûhî'nin aktarımında Kerhî, silah kullanma konusunda mahir, ordu divanına katılmak isteyen, işe kabul edilmediğini için de hırsızlık yapan gruba katılmış biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Anlaşılan o ki Kerhî'yi de hırsızlığa iten asıl sebep devlet kademesinde iş bulamadığından dolayı karşı karşıya kaldığı zor yaşam şartları olmuştur.⁸⁰¹

Halife Mutî' nehir yollarındaki korsan ve yağma faaliyetlerini durdurmaya yönelik girişimlerde bulunmuştur. Halifenin tutumu taşımacılık faaliyetlerini aksamasından kaynaklı olmalıdır. Bunun için de Benû Hamdân'dan birini görevlendirmiştir.⁸⁰²

Bağdat'ın güneyindeki sık ve sık nehir yollarının olduğu mevki, alınan birçok tedbire rağmen dönem dönem nehir taşıtlarının yağmalanma olaylarının arttığı bir bölge olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu bölgede Kürt asıllı İbn Merdan adında birinin toplu halde taşımacılık yapan gemilere saldırarak onları yağmaladığı kaydedilmektedir (IV/X).⁸⁰³ İlgili olay merkezî iktidarın zayıfladığı dönemlerde ortaya çıkan oluşumların nehir taşımacılığını hedef aldığını gösteren örneklerden biridir.

1.5.1.3. Çatışmalar ve İsyanlar

Genelde Irak özelde ise Bağdat bir dönem dünyada adından söz ettirecek kadar ticarî şöhrete sahip olmuştur. Bu durum ilerleyen kısımlarda detaylarıyla ele alınacaktır. Ancak nehre kıyı şehir ve bölgelerin bu ticarî konumlarının sürdürülmesi için ticaret yollarının güvenliğinin temin edilmesinin gerekliliği de anlaşılır bir durumdur. Bu ortamın tesisinde çeşitli sebeplere dayanan zafiyet her devlette olduğu gibi Abbâsîlerde de belli boyutlarıyla yansımaları beraberinde getirmiştir.

Herhangi bir isyan ve kalkışma durumlarında karayollarına nazaran daha aktif kullanılan nehir yollarının ehemmiyeti ayrıca ön plana çıkmaktaydı.⁸⁰⁴ Buna ek olarak Bağdat limanlarında doğu ülkelerine ait gemilerin izdiham oluşturması,⁸⁰⁵ Basra, Vâsıt,

⁸⁰¹ Tenûhî, *el-Ferec*, 234-237.

⁸⁰² Bk. Mısrî, *Ticâretü'l-Irak*, 190.

⁸⁰³ Bk. Mez, *İslam Medeniyeti*, 553.

⁸⁰⁴ Kubeyî, *Esvâku Bağdâd*, 183.

⁸⁰⁵ Jack Ressler, *Hadâratü'l-Arab*, çev. Ğuneym Abdûn (Mısır: Dâru'l-Mısriyye, ts.), 134; Kubeyî, *Esvâku Bağdâd*, 182; Abdü'l-Hüseyn, *et-Tetavvur et-Ticârî*, 96; Râvî, *et-Ticâre*, 63.

Sâmerrâ, Musul, Kûfe gibi şehirlerde nehir sevkiyatı için limanların inşası⁸⁰⁶ düşünüldüğünde, herhangi bir çatışmada nehir ticaretinin kesilmesinin öneminin, tarafların zayıflatılması açısından ne kadar kritik bir role sahip olduğu daha da anlam kazanmaktadır.

Su yolu taşımacılığı, uzak bölgelerden sevkiyatı kolaylaştırarak ekonomik hareketliliği canlandırıyor. Ancak bu durum, Abbâsî iktidarını nehir taşımacılığına fazlasıyla bağımlı kılmıştı. Abbâsî Devleti'nin nehir taşımacılığına bu denli bağımlı olması, ekonomik refahın kaynağını teşkil etmekle beraber istikrarsızlıkların da tetikleyicisi olmuştur diyebiliriz. Bundan dolayı nehirlerin kontrolü, iktidar mücadelelerinde kilit bir unsur haline gelmiştir. Merkezî iktidarın zayıfladığı dönemlerde bölgesel güçler tarafından nehir yollarındaki sevkiyatın kontrolünün sağlanması bir koz olarak kullanılmıştır. Bu durum, Abbâsîlerin sonraki yüzyıllarda yaşadığı parçalanma sürecinin de etkenlerinden biri olmuştur.

Bu başlık altında Abbâsîler dönemi ticaretin ekseriyetinin seyrettiği nehir taşımacılığının aksamasına sebep olan beşerî faktörlerden isyanlar ve iç çatışmaları, yansımaları bağlamında kronolojik olarak ele almayı hedeflemekteyiz. Bu başlık altında konu edilmeye uygun olan Emin-Me'mûn Çatışması, Zut İsyanı, Mu'tez-Mustâin Çatışması, Zenc İsyanı, Karmatî İsyanı, Berîdî İsyanı gibi isyan ve iç çatışmalar Üçüncü Bölüm'de detaylarıyla işlendiği için burada tekrara düşmemek adına ele alınmayacaktır.

Mansur, Hârûn Reşîd, Me'mûn ve Mu'tazîd dönemlerinde merkezî iktidarın gücü ticarî canlılığa da olumlu yansımıştır.⁸⁰⁷ Ancak Mu'tazîd öncesi ve Müktefi sonrasında Abbâsî Devleti'nin içinde bulunduğu durumda bölgesel güçlerin kalkışması, merkezi yıpratmak adına ticaret yollarını kesmek ya da vergi göndermemek şeklinde kendini göstermiştir. Zikrettiğimiz bu genel tablonun detaylarına inildiğinde belli dönemlerde taşımacılığı etkileyen bazı isyan ve iç çatışmalar olduğu görülmektedir. Bu durum ise iktidarın halkı rahatlatmak hususunda temel gıda maddelerinin merkeze akmasını sağlamak için bir dizi çabaya girişmesini de beraberinde getirmiştir.⁸⁰⁸

⁸⁰⁶ İlgili hususlar metin içerisinde detaylandırılacağı için burada tekrara düşmemek adına genel atıflarla geçiş yapmayı yeterli gördük.

⁸⁰⁷ Abdü'l-Hüseyin, *et-Tetavvur et-Ticârî*, 89.

⁸⁰⁸ Sa'd, *el-Âmme fi'l-Bağdâd*, 276-277.

Aşağıda göreceğimiz gibi bu çatışmaların bir kısmı doğrudan doğruya hanedan üyelerinin kendi aralarında yürüttükleri iktidar mücadelesi diğer bir kısmı da iktidara karşı yürütülen hâkimiyet mücadelesi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Muktedir-Mûnis Çatışması

Abbâsîler devletinde Muktedir'in hilafeti, bürokratların güç mücadeleleri, ekonomik sorunlar, isyan, darbe ve parçalanmaların arttığı bir dönem olarak karşımıza çıkmaktadır. Dönemin ilerleyen kısımlarında bürokratlar arasındaki çekişme yerini halife ve komutan çatışmasına bırakmıştır. Abbâsî Devleti'nin önde gelen komutanlarından olan Mûnis ile Halife Muktedir arasındaki gerilim askerî çatışmaya gidecek kadar ilerlemiştir. Bu dönemde en öne çıkan figürlerinden biri olan Mûnis, kendisinden önceki nüfuz sahibi pek çok Türk kumandanı geride bırakacak siyasî ve askerî güce sahip olmuştur. Bu gücü ise Muktedir ile çekişmeyi çatışmaya kadar götürmüştür.⁸⁰⁹

Halife artık kritik atamalarda Mûnis'e cephe almış bürokratları tercih etmeye başladı. Süreçte içerisinde Hüseyin b. Kasım'ın vezarete atanması (319/931) ise taraflar arasında kırılmayı şiddetlendirdi. Bu olaydan sonra Mûnis, Musul'a gitti. Burada güçlendikten sonra Bağdat'a yönelmeye karar verdi. Halife ise Bağdat'ta Mûnis'e karşı güç topladı.⁸¹⁰ Mûnis'in Musul'dan Bağdat'a akan mal sevkiyatını engellemesiyle süreç, merkez için daha da sıkıntılı bir noktaya geldi. Zira Musul'dan tahıl sevkiyatının sağlanması Bağdat için hayati öneme sahipti.⁸¹¹ Bu akışı engelleyecek herhangi mania birçok hadisede müşahade edileceği üzere Bağdat çarşılarını, şehir halkını ve tabii olarak merkezî iktidarı zor durumda bırakıyordu. Mûnis'in sevkiyatı engellemesinden sonra bir yandan ordunun ayaklanıp vezirin köşkünün yağmalaması diğer yandan ise Hâşimîlerin idareye karşı ayaklanması da ilgili durumu göstermektedir.⁸¹² Taraflar arasındaki çatışma sürecinde (320/933) Muktedir, Mûnis'e karşı Şemmâsiyye'deki savaşı kaybettikten sonra

⁸⁰⁹ Mûnis'in hayatı ve Abbâsî tarihindeki siyasî etkinliği hakkında ayrıntılı bilgi için bk. Saim Yılmaz, "Abbâsîler Dönemi Türk Komutanlardan Mûnis el-Muzaffer'in (ö. 321/933) Hayatı ve Askerî Görevleri", *Çukurova İlahiyat Fakültesi Dergisi* 7/1 (2007); Saim Yılmaz, "Türk Komutanlardan Mûnis el-Muzaffer'in (ö. 321/933) Abbâsî Tarihindeki Siyasî Etkinliği", *Dini Araştırmalar* 10/30 (2007), 121-152.

⁸¹⁰ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/133; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VIII/197-199.

⁸¹¹ Musul, Bağdat'ın tahıl ambarıdır. Makdisî, *Ahsenü't-Tekâsîm*, 1991, 138.

⁸¹² Kubeysî, *Esvâku Bağdâd*, 188.

Mağribli ve Berberi askerler tarafından öldürüldü. Yerine kardeşi Muhammed b. Ahmed el-Mu‘tazîd’ (Kâhir-Billâh) halife olarak atandı.⁸¹³

Râzî ve Benû Hamdân Çatışması

Benû Hamdân, Musul ve çevresinde uzun yıllar hâkim olmuş (293-395/905-1004) bir Arap hanedandır. Hanedanın, Halife Râzî döneminde Abbâsî iktidarıyla dalgalı bir politik ilişki içerisinde olduğunu söyleyebiliriz. Bu durum Musul ve dolaylarından Bağdat ve Sâmerrâ’ya akan nehir ticaretinde de çeşitli yansımalarıyla birlikte kendini göstermektedir.

Makdisî, Bağdat’ı “İslam şehirleri arasındaki büyük metropollerden biri” olarak tanımlarken⁸¹⁴ kuzeyinde bulunan ve nehir ticareti açısından önemli bir konumda olan Musul’u, “Diyâr-ı Rebîa’nın metropolü, Bağdat’ın tahıl ambarıdır.” ifadeleriyle tavsif eder.⁸¹⁵ Bu iki önemli belde arasında Musul’dan Bağdat’a, Bağdat’tan da Musul’a ticaret yürütülüyordu.⁸¹⁶ Ancak bölgedeki hâkim unsurların çatışmasında nehir ticaretinin aksaması, tarafları ve bölge halkları yıpratılabiliyordu. Bu itibarla Musul’dan Bağdat’a yoğun bir şekilde ticareti yapılan ürünün tahıl olmasının üzerinde durmak gerektiği düşüncesindeyiz. Tahıl gıda sektörünün en önemli kalemidir. Bundan dolayı Bağdat’ın bu maldan mahrum bırakılmasının doğuracağı sonuçların çok daha şiddetli olacağı anlaşılmaktadır. Tahıl ticaretini ellerinde bulundurmanın Musul’daki hâkim unsurlara ciddi bir koz vereceği de aşıkardır. İlgili bağlam Musul-Bağdat arasındaki çekişmenin nehir taşımacılığı merkezli okunmasını daha kıymetli kılmaktadır.

Halife Râzî döneminde, Hasan b. Abdullah b. el-Hamdânî,⁸¹⁷ Sâmerrâ ve Bağdat’a akan sevkiyatı politik sebepler dolayısıyla bazen kesiyor bazen ise un ve yük dolu gemilerin akışına müsaade ediyordu. Bu durum belli yıllarda halkın içinde bulundukları durumlara dair anlatımlardan da anlaşılmaktadır.⁸¹⁸

⁸¹³ Bk. Saim Yılmaz, “Abbâsîlerin Siyasî Çöküş Dönemi Halifelerinden Kâhir-Billâh (320-322/932-934)”, *İstem* 12 (2008), 79; Abdülkadir Özcan, “Muktedir-Billâh”, *DİA* (İstanbul: TDV Yay., 2020), XXXI/144-145.

⁸¹⁴ Makdisî, *Ahsenü’l-Tekâsîm*, 1991, 119.

⁸¹⁵ Makdisî, *Ahsenü’l-Tekâsîm*, 1991, 138.

⁸¹⁶ Mez, *İslam Medeniyeti*, 551.

⁸¹⁷ İbn Râik’i ortadan kaldırarak 330/942 yılında Nasıru’d-Devle unvanıyla Emîrü’l-Ümerâ olarak atanmıştır. Kardeşine de Seyfüddevle unvanı verilmiştir. Nasuhi Ünal Karaaslan, “Hamdâniler”, *DİA* (İstanbul: TDV Yay., 2025), XV/541.

⁸¹⁸ Bahsi geçilen sevkiyatın kesilmesiyle ilişki olsa gerek ki bir kür buğday 120 dinar, arpa ise 90 dinara kadar yükselmişti. Bk. Dürî, *Târihu’l-İrâkı’l-İktisâdî*, 265. Bu durum sonrasında Musul’dan malların

323/935 yılına gelindiğinde Bağdat'ta buğday ve arpanın birer kürü normal fiyatından otuz dinar fazlasına satılıyordu. Bu pahalılıkta buğday fiyatları yüz yirmi dinara, arpa fiyatları doksan dinara yükselirken dört rıtl ekmek ise bir dirhem oldu.⁸¹⁹ Ayaklanan halk Rusâfe Mescidi'ne gitti. Sâciyye ve Huceriyye de vezirden taleplerde bulundu. Vezirin tüccarlardan istediği yardım da sorunu nihayete erdiremedi. Fiyatlar Hasan b. Abdullah'ın Musul'dan zevraklar göndererek gerçekleştirdiği sevkıyatı birkaç kez tekrarlaması ile bir süreliğine rahatlasa da şehirde ekmek ve un sıkıntısı kalıcı olarak çözüme kavuşturulamadı.⁸²⁰

327/939 yılına gelindiğinde Musul'da etkin olan Hasan b. Abdullah, Bağdat'a tekrar un ve buğday dolu gemiler gönderdi.⁸²¹ Bu yılda Diyâr-ı Rebîa'ya biçilen vergiyi göndermediğinden dolayı Halife Râzî ve Emîrû'l-Ümerâ İbn Râik, Hasan b. Abdullah ile savaşmak için yola çıktı. Bunu gören halk onları durdurmak için harekete geçti. Halkın gerekçesi ise Hasan b. Abdullah'ın Musul'dan Bağdat ve Sâmerâ'ya akan un ve gıda sevkıyatını keserek iktisadî yaptırım uygulama korkusuydu.⁸²² Halkın kalkışmasındaki gerekçe odak noktamızın takibi açısından oldukça kıymetlidir.

Musul nehir ticaretinin Sâmerâ ve Bağdat için hem halk hem de idârî mekanizma özelinde ehemmiyeti anlaşılmaktadır. Mu'tazîd'ın Musul özelinde izlediği politika da şehrin merkez için önemini ortaya koymaktadır. Hilafeti döneminde Mu'tazîd Musul'da, Sistan bölgesinde hâkim olan Saffârîler ve Mevaraünnehr-Horasan'da hüküm süren Samânîler ile vergilendirerek dolaylı yoldan idare etme politikasını⁸²³ gütmemiştir. Bu durum ise bir yönüyle Musul'un ticarî açıdan merkez için ehemmiyetinden kaynaklanmaktadır.⁸²⁴ İfade edildiği üzere Musul, özellikle Bağdat'ın tahıl ticareti

nakli fiyatları rahatlatırsa da h. 324 yılında tekrar fiyatların yükselmiştir. Hatta bunda öte şehirde beş gün boyunca ekmeğin bulunamamıştır. Zor durumda olan halk Rusâfe Cami'ne saldırmıştır. Bk. Galole, *Bağdat*, 151.

⁸¹⁹ Hemedânî, *Tekmile*, 92.

⁸²⁰ Sûlî, *Ahbârü Râzî ve 'l-Müttakî*, 71, 76, 83.

⁸²¹ Sûlî, *Ahbârü Râzî ve 'l-Müttakî*, 133.

⁸²² Sûlî, *Ahbârü Râzî ve 'l-Müttakî*, 109; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/225.

⁸²³ Mu'tazîd'ın attığı en önemli adımlardan bir tanesi bağımsız hareket eden valilerin bulundukları bölgeleri onlara terk etmesidir. Bu ikinci Abbâsî Devleti'ni oraya çıkaracak politikalardan biridir. Bk. İbn Haldûn, *el-Mukaddimetü Târihu'l-'Allâme İbni Haldûn* (Tunus: Dârü't-Tunusiyye li'n- Neşr, 1984), 361-362. Ayrıca bk. Sipahioğlu, *Abbâsîlerde İktidar, İktisat ve Coğrafya*, 38.

⁸²⁴ Bk. Galole, *Bağdat*, 151. Mutazîd'ın iktidar sonrası devlete çizdiği yeni sınırlar ve takip ettiği politikaların güvenlik ve iktisat bağlamında siyasî-coğrafi perspektife yaslandığı söylenebilir. Ayrıntılı bilgi için bk. Abdülvahid Yakub Sipahioğlu, "Güvenlik ve İktisat Bağlamında Abbâsî Hilâfetinin Kendi Coğrafyasına Bakışı", *Hitit Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi* 23 (2024), 258-260.

açısından ayrı bir konuma sahiptir. Bu sebeple Musul'dan seyredecek nehir ticaretinin kesilmesinin iktidarın iktisadî kaygılarından çok daha öte bir anlam ifade ettiği de anlaşılmalıdır. Bu da Benû Hamdân ile ilişkide görüldüğü üzere halkın temel ihtiyaçlarının karşılanamaması ve tabii olarak toplumsal bir huzursuzluk ile birlikte kalkışmayı tetikleyecek ortamın zeminin oluşmasıdır.

Muizüddeve ve Benû Hamdân Çatışması

Musul hâkimi Hasan b. Abdullah'ın merkezle giriştiği çatışmalarda kullandığı en önemli kozlardan biri nehir sevkiyatını kesmek olmuştur. Bu durum Muizüddeve ile Bağdat'ta giriştiği mücadelesinde de kendini göstermiştir (334/945). Hasan b. Abdullah bu çatışmada Musul'dan gelen erzak gemilerinin Bağdat'ın batı yakasına ulaşmasını engellemiştir. Bundan dolayı batıda mahsul yetiştikten sonra dahi ekmek fiyatları fahiş seviyelerde kalmıştır. Musul'dan un yüklü zevrakların sevkiyatının engellenmesinden ötürü Muizüddeve'nin askerleri ve bölge halkı ciddi sıkıntılar yaşamıştır. Batı yakası halkının şiddetli bir pahalılığa mahkûm olduğu bu olayda bir rıtl ekmek fiyatı 1,25 dirheme yükselmiştir. Musul'dan zevrakların geldiği doğu yakasında ise beş rıtl ekmeğin satış fiyatı sadece bir dirhem idi. İbn Miskeveyh fiyat artışlarındaki sebeplerden bahsederken Hasan b. Abdullah'ın batı tarafına akan erzak akışını kesmek için bedevi Araplarını görevlendirmesinin etkili olduğunu da kaydetmektedir.⁸²⁵ İlgili olay da belli bölgelerden akan nehir taşımacılığındaki aksamanın çeşitli yansımaları beraberinde getirdiğini göstermektedir.

Diğer İsyan ve İç Çatışmalar

Nehir taşımacılığının aksaması ve yansımaları bağlamında ayrı bir başlıkta el almaya ya da ele alınan diğer başlıklar altında mevzu edilmeye imkân verecek malumatı ihtiva etmeyen olaylarla karşılaşmaktayız. Bu bahiste ilgili olaylara yer verilecektir.

272/886 yılında Sâmerî'ye Bağdat'a giden bazı un gemilerinin sevkiyatını durdurulduğu bir olaya rastlamaktayız. Bu olaydan sonra Bağdat'ta halkın tepkilerine sebep olacak kadar fiyatlar artmıştır. Bağdat halkı da yağ, sabun ve diğer erzakların Sâmerî'ye nakliyesini engelleyerek karşılık vermiştir. Halk aynı zamanda Sâmerî'da

⁸²⁵ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/279-280; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VIII/388. Ayrıca bk. Faysal es-Sâmir, *Devletü'l-Hemdâniyye fi'l-Mevsil ve Haleb* (Bağdat: Matba'âtü'l-İmân, 1970), 259.

malları stoklayan Tâî isimli çiftlik sahibine de saldırmıştır. Taraflar Muhammed b. Tâhir'in ertesi sabah olayı sakinleştirmesiyle ayrılmıştır.⁸²⁶

1.5.2. Coğrafi Faktörler

Nehir taşımacılığını beşerî faktörler kadar coğrafi faktörler de etkilemiştir. Bu durum da sadece taşımacılığın seyrini akamete uğratmakla kalmayıp aynı zamanda taşımacılıktan doğan avantajlardan istifade edilmesine de tabii olarak tesir etmiştir. Bizler bu bağlamda hangi coğrafi faktörlerin nehir taşımacılığını ne derece etkilediği hususunu ele almayı hedeflemekteyiz.

1.5.2.1. Nehrin Akımı

Mezopotamya bölgesinde rüzgârın hep akıntı yönünde esmesi ve nehirlerin yukarı taraflarında sığ kısımların ve kayalıkların sıklaşması, buralarda su taşımacılığındaki tekniklerin gelişmesine fazla imkân vermemiştir. Beş yüz deniz mili boyunca problemsiz bir yolculuk imkânı sağlayan Nil Nehri'nde, akıntı ve rüzgârın ters yönde işliyor olması, iki istikamette de rahat bir yolculuk yapılmasını mümkün kılmaktaydı. Çoğunlukla nehrin iki yakasından yardımcıları çekilen Mezopotamya sandallarına nispetle Nil kayıkları kuzeye, yani nehrin akış yönüne doğru suyun akıntısının sağladığı güç ile giderken, ters yönde yolculuk ise daha ziyade yelkenlerle yapılıyordu.⁸²⁷ Bu durum Abbâsîler tarafından taşımacılığın yoğun bir şekilde seyrettiği Dicle-Fırat nehir ve kanallarındaki akım meselesini çözmelerini gerekli kılmaktaydı.

İfade edildiği üzere Dicle ve Fırat nehirlerinin akımı gemilerin seyrini etkilemiştir. Ters yönde seyreden suyun akımı, Tikrit'ten Musul'a doğru Dicle üzerinden yapılacak yolculukta gemilerin ilerleyişini yavaşlatmaktadır. Bundan dolayı da nehir taşıtları günde ancak iki fersahlık mesafe katetebilmektedir.⁸²⁸ Halife Râzî'nin dört kürekli sümeyriyye ile Musul'a kaçışını anlattığı olayda yolculuğun zorlu geçtiğini ve günde aşağı-yukarı iki fersah ilerleyebildiklerini ifade etmesi de⁸²⁹ bahsi geçen durumu göstermektedir. Bu

⁸²⁶ Bk. Taberî, *Târîh*, X/10. Ayrıca bk. Mısri, *Ticâretü'l-İrak*, 193; Accâc, *el-İrâk*, 179; ez-Zuveyhir, "Ahvâlü Bağdâd", 190.

⁸²⁷ Bk. Utku, *Kızıldeniz*, 101.

⁸²⁸ Dûrî, *Târîhu'l-İrâkı'l-İktisâdî*, 165; Mısri, *Ticâretü'l-İrak*, 168.

⁸²⁹ Sûlî, *Ahbâru Râzî ve'l-Müttakî*, 122.

aktarım iki hususa dair çıkarım yapmamıza imkân vermektedir. Bunlardan biri nehrin akımının kuzeye doğru seyri zorlaştırdığıdır. Diğerisi ise kuzeye doğru seyirde küreklerle mesafe alındığıdır. Osmanlı döneminde de Dicle'nin yukarı bölgelerindeki şiddetli akım, Diyarbakır ve Musul'da yapılacak taşımacılıkta ayak uydurulması gereken bir engel olmuştur.⁸³⁰

Dicle-Fırat nehirlerinin akımına karşı küreklerle yolculuğa ilaveten çekme halatının kullanıldığı özel bir teknik de vardı. Bu teknikte çekme halatı ilk olarak kıyıdaki yüksek bir noktanın etrafına sarılırdı. Gemi çekenler ise gemide durur ve halattaki ilmikleri omuzlarına alırlardı. Bu esnada gemiyi çeken ön sıradakiler halat halka halka yığılana kadar şarkılar eşliğinde asılırlardı.⁸³¹

Farklı nehirler özelinde, taşımacılık için aşağı yönde seyirlerde asgari mürettebatın yeterliliğinden bahsedilirken yukarı doğru ilerleyişte ise büyük bir ekibin gerekliliği kaydedilmektedir.⁸³² Benzer bir durumun Dicle-Fırat nehirlerindeki taşımacılık için de geçerli olduğunu söyleyebiliriz. Eski Mezopotamya'da yukarı doğru nehir taşımacılığında gemilerin insan ve hayvan gücüyle çekilmesinin de⁸³³ ilgili duruma işaret ettiği düşünülebilir.

Bağdat ile Basra Körfezi arasındaki yolculukta Dicle'nin en uygun güzergâh olduğu ifade edilmektedir. Bunun sebebi Bağdat'tan sonra Dicle'nin yatak genişliğinin artması, engellerinin azalması ve akım hızının düşmesi şeklinde kaydedilmiştir.⁸³⁴ İlgili durum da akımın yönünün ve şiddetinin taşımacılık açısından önemini göstermektedir.

1.5.2.2. Med-Cezr Olayı

Med-cezr olayı nehir taşımacılığı için gözetilmesi gereken çevresel faktörlerden biriydi. Bu çevresel olay, takibi doğru bir şekilde yapıldığında nehir yolu taşımacılığında avantaj sağlarken aksi durumda ise taşımacılığı olumsuz etkileyen bir faktör olarak karşımıza çıkmaktadır. Med-cezr olayının taşımacılık açısından avantaj ve dezavantajlarına dair “İktisadî Faaliyetlerde Nehir ve Kanal Taşımacılığı” ile “Siyasî,

⁸³⁰ Hüsain, *Sultan'ın Nehirleri*, 63.

⁸³¹ Mez, *İslam Medeniyeti*, 522.

⁸³² Campell, “The Archaeology of Rivers”, 8.

⁸³³ Dinç, *Eski Yakındoğu'da Nehir Taşımacılığı*, 25-26.

⁸³⁴ Bk. Dûrî, *Târîhu'l-İrâkı'l-İktisâdî*, 164.

Askerî ve Sosyal Faaliyetlerde Nehir ve Kanal Taşımacılığı” başlıklarında çeşitli örnekler ve açıklamalar kaydedileceği için bu bahiste tekrara düşmemek adına kısa bir açıklama yapmakla yetineceğiz.

Dicle ve Fırat nehirlerinden ayrılan kolların birleşmesiyle oluşan Şattülarap, Abadan’da Basra Körfezi’ne dökülmektedir. Körfezdeki med-cezr olayları ise Şattülarap’a kadar şiddetini göstermekte olup Basra’nın kanallarındaki taşımacılığı da etkilemektedir.⁸³⁵ Bu durum med-cezr olayının, hem körfezden Şattülarap’a hem de Basra bölgesinin diğer nehirlerine geçişlerde takibini gerekli kılmıştır. Körfezden gelen gemilerin cezr döneminde sığılan Basra kanallarında hareket edememesi de bunu göstermektedir.⁸³⁶

1.5.2.3. Sel ve Taşkınlar

Irak bölgesi selleri genellikle Dicle-Fırat nehirleri ve kollarının taşmasından kaynaklanmaktadır. Taşkınlarda set ve kanalların bakımlarının yapılmamasının dışında yağmur ve kar yağışları gibi iklimsel koşullar da etkili olmuştur.⁸³⁷ Ocak-Nisan aylarında Dicle Nehri’ndeki yolculukların su seviyesi yükselişinin tehlike arz ettiği bilgisi de ilgili bağlamda önem arz etmektedir.⁸³⁸

Sel felaketlerinde sadece nehirlerin üzerinde seyreden gemilerin alabora olması değil aynı zamanda inşa edilmiş kantara ve hareketli köprülerin yıkılması ya da taşımacılık esnasında bu yapıların çökme ihtimali de nehir yolu seyrinin sekteye uğramasına sebep olan faktörlerdendir. Ancak bütün sel ve taşkın olaylarının taşımacılığı olumsuz etkilediğini söylemek zordur. Bazı sel olaylarında Musul-Bağdat arası yolculuğun on beş günden dört veya beş güne kadar düşmesi⁸³⁹ de bu duruma işaret etmektedir. İlgili çerçevede sel hadiselerinin sonuçlarını olayın şiddetiyle de ilişkili düşünmek yerinde olacaktır. Bu itibarla su seviyesini arttıran fakat yıkıma sebep olacak bir afete dönüşmeyen taşkınların taşımacılık için avantaj sağladığı ifade edilebilir. Ancak

⁸³⁵ İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü ‘Acâ’ib*, 135; İbn Havkal, *Sûretü’l-’Arz*, I/236-237; Le Strange, *Doğu Hilâfeti*, 76.

⁸³⁶ Mez, *İslam Medeniyeti*, 551.

⁸³⁷ Sûse, *Feyadânât*, 9-11.

⁸³⁸ Dündar, *4/10. Yüzyılda Bağdat*, 198-199.

⁸³⁹ Mısri, *Ticâretü’l-Irak*, 160; Dûrî, *Târihu’l-Irâkı’l-İktisâdî*, 164; Râvî, *et-Ticâre*, 44. Ancak sellerin taşımacılık için sağladığı avantajlar dezavantajı olmadığı anlamına gelmemelidir.

köprü ve kantaraların yıkımına ve gemilerin batmasına sebep olan sel felaketlerinin nehir taşımacılığına avantaj sağlayan çevresel faktörler arasında kaydedilemeyeceği anlaşılmaktadır.

328/940 yılında vuku bulan bir sel hadisesinde Sarât Nehri üzerinde bulunan Kantaratü Atîka ve Cedîde⁸⁴⁰ yıkılmıştır.⁸⁴¹ Taş köprülerin yıkılmasının taşımacılığı etkilemesi göz önüne alınırsa 328/940 yılında yıkılan bu köprülerin bir yıl içerisinde yeniden tamir edilmesi önem arz etmektedir. Sellerin hem zirâî hem de ticarî faaliyetlere zarar vermesinden dolayı olacak ki sellerden sonra mal fiyatlarının arttığı da ifade edilir.⁸⁴² İktisadî hayata etki eden bu durumun yaşam şartlarını etkileyecek derecede fakirliğe sebep olduğu da kaydedilmektedir.⁸⁴³ Nehir ticaretinin aksaması yahut da kesilmesinin fiyatlara olan etkisine dair olaylar göz önüne alındığında sel ve taşkın gibi hadiselerde durumun sadece zirâî açıdan okunmaması gerektiği anlaşılmaktadır. Abbâsîler döneminde mikyâsların (nehir seviyesini ölçen aletler) iki amaçla inşa edilmesi de ilgili hususu göstermektedir. Bunlardan biri sulama faaliyetleri için su seviyesinin görebilmek iken diğeri nehirlerin taşkına sebep olacak su seviyesine yükselip yükselmediğini takip edebilmektir.⁸⁴⁴

Sel olaylarında nehir taşıtları insanların en önemli sığınağı haline gelmiştir. Halife Hârûn Reşîd döneminde, Bağdat'ta Dicle Nehri'nin benzeri görülmemiş bir şekilde taşmasından dolayı meydana gelen büyük sel hadisesi bunu göstermektedir (186/802). Felaketten sonra halife, insanları batma tehlikesinden uzak tutmak için nehrin bir tarafından diğerk tarafına geçişi yasaklamış, kendisi ise ailesiyle birlikte gemilere sığınmıştır.⁸⁴⁵ Bu durum sel olaylarında gemi ve köprülerle nehirler üzerinden geçişin zorlaştığını ancak durağan vaziyette bulunan nehir taşıtlarına sığınlabildiğini göstermektedir.

Dicle Nehri, Hârûn Reşîd döneminde tekrar benzerine az rastlanır biçimde yükselmiştir. Halife taşkından dolayı halkın zarar görmesini engellemek adına setleri

⁸⁴⁰ Bu kantara Halife Mansur tarafından yaptırılmıştır. Bk. İbnü'l-Fakîh, *Büldân*, 279.

⁸⁴¹ Hâmid, "Te'siru'l-Fayadânât", 6.

⁸⁴² Rebi'î, *Nizâmü'r-Reyy*, 148; Hudayr Ni'me Hâdî, "Kevârisü't-Tabi'îyye ve'l-Vebâiyye ve'z-Zavâhiru'l-Felekiyye fi'l-İrâk min Hılâl Kitâbü'l-Müntazam li İbni'l-Cevzî", (2013), 663.

⁸⁴³ Hâdî, "Kevârisü't-Tabi'îyye ve'l-Vebâiyye", 667.

⁸⁴⁴ İbnü'l-Cevzî, *el-Muntazam*, XIII/45. Ayrıca bk. Sûse, *Feyadânât*, 13; Sa'd, *el-Âmme fi'l-Bağdâd*, 178.

⁸⁴⁵ Ebü'l-Ferec Abdurrahman b. Ali İbnü'l-Cevzî, *Menâkıbü İmâm Ahmed b. Hanbel* (b.y.: y.y., 1409), 32; Dürî, *el-Kevârisü't-Tabi'îyye ve Êsêruhâ fi'l-İrâk*, 17.

kuvvetlendirmek için komutanları göndermiştir. Bu felaketin ortasında çalışmamız açısından dikkat çeken bir hadiseyle karşılaşmaktayız. Horasan'da saygın bir adamın iki yüz bin dirhem haracını ödeyemediğinden dolayı bu borcu üstlenmek için Umâre b. Hamza'nın yaptığı yolculuktan bahsedilmektedir. Olayda Dicle Nehri'nin bütün köprüleri sökecek derecede taşıdığı ifade edilmektedir. İnsanlar ise bu yükselişi seyretmek için nehir kenarlarına gelmiştir. Umâre'nin kendisini Bâbü'l-Cisr'de beklemesi için söz verdiği Ebü'l-Abbâs da nehir kenarındakiler arasındadır. Denizciyle birlikte zevrakta olan Umâre ise nehrin dalgaları arasında bata çıka zor bir şekilde ilerleyebilmiştir.⁸⁴⁶ İlgili olayda rastladığımız bu hadise nehrin su seviyesinin yükseldiği sırada zevrakla taşımacılığının ne kadar zor ve tehlikeli olduğunu göstermektedir. İlgili durum diğer bir yönüyle sel ve taşkın durumlarının nehir taşıtlarının seyrini olumsuz etkilediğini de ortaya koymaktadır.

Bunun dışında Dicle'nin 21 zirâ yükseldiği sırada Bağdat'ta vuku bulan bir sel felaketinde insanların gemilere kaçması (367/978), Bağdat'ı sular altında bırakan bir başka sel olayında da halkın hayatta kalmak için gemilere binmesi (401/1011) ve farklı tarihlerde vuku bulan taşkınlarda (459/1067), (466/1074) insanların gemilere koşması⁸⁴⁷ nehir taşıtlarının sel hadiselerinde sığınak olduğunu göstermektedir.

1.5.2.4. Kuraklık

Bölgede yaşanan kuraklıkların sadece zirâ faaliyetleri değil nehir taşımacılığını da etkilediği görülmektedir. Her ne kadar kapsamımız dışında olsa da 400/1010 yılında yaşanan büyük bir kuraklığın Dicle'nin yukarı kısımda bulunan Râşidiyye ve Evanâ arasındaki bölgede nehir suyunun sığlaşmasından dolayı gemilerin yolculuk yapmasına engel olduğu ifade edilmektedir.⁸⁴⁸ Bu durum ilgili hususa dair nadir örneklerdendir.

⁸⁴⁶ Cehşiyârî, *Kitâbü'l-Vüzerâ ve'l-Küttâb*, 60-61.

⁸⁴⁷ Hâmid, "Te'sîru'l-Fayadânât", 6-9.

⁸⁴⁸ Sıbt İbnü'l-Cevzî, *Mir'ât*, 2013, XVIII/181.

1.5.2.5. Rüzgâr

Bazı tabii olaylar gibi şiddetli rüzgârlar da taşımacılığı etkileyen faktörler arasındaydı. Bu etki hem ticarî ve askerî hem de sosyal alandaki taşımacılık faaliyetlerinde kendini göstermiştir.

Rüzgârlar zaman zaman gemilerin seyrini yavaşlatıcı unsurlardan olabiliyordu. Ancak doğal afet boyutuna ulaşan şiddetli rüzgârlar söz konusu olduğunda durum daha farklı seyretilmiştir. Bu tür doğa olayları, zaman zaman gemilerin batmasına neden olabilmekteydi. Bu gelişmeler ticaret hayatını doğrudan etkilediğinden, çarşı-pazar düzeni bozulmakta ve beraberinde fiyat artışları görülmekteydi. Dolayısıyla tarihî olayları değerlendirirken çevresel etmenlerin takibi, olayların bütüncül olarak anlaşılması açısından büyük önem taşımaktadır.

Rüzgârların nehirler üzerinde ticarî sevkiyatı engellediğine dair bazı örneklerle rastlamaktayız. Halife Mütevekkil döneminde Basra, Kûfe, Vâsıt ve Bağdat'ı kapsayacak kadar geniş bir alana yayılan şiddetli rüzgâr Musul'a kadar etkisini hissettirmiştir. Yaklaşık olarak elli küsur gün sürdüğü aktarılan bu fırtına, zirâi faaliyetleri ve çarşı pazardaki ticareti etkilemekle beraber taşımacılığı da engellemiştir.⁸⁴⁹

Betâih bölgesinin sularının sığılığı ve yağmacılık faaliyetlerine elverişli yapısının dışında nehir taşımacılığı açısından bünyesinde barındırdığı bir tehlike de şiddetli rüzgârlardır. Burada otuz fersah uzunluk ve genişlikte “Cürcîn” olarak bilinen şiddetli rüzgârların estiği bir bölge vardır. Cürcîn'de vuku bulan şiddetli rüzgârlar, taşımacılığı etkileyen en önemli çevresel faktördür.⁸⁵⁰ Ya'kût el-Hamevî de buradaki rüzgârlardan dolayı taşımacılığın zorlaştığını ifade etmektedir.⁸⁵¹

Rüzgârlar bazen cephelerdeki çatışmanın seyrini belirleyecek kadar bazen ise savaş stratejilerinde değişikliğe neden olacak kadar etkili olmuştur. Zencilerle çatışmaya giren Basralılardan 'Ukayl, Dübeyl ve Rûmeys adlı komutanların gemileri, Düceyl Nehri'nin

⁸⁴⁹ Hamza b. el-Hasan İsfahânî, *Târîhu Sinî Mülûki'l-'Ard ve'l-Enbiyâ* (Beyrut: Mektebetü'l-Hayât, 1961), 145-146. Ayrıca bk. Dûrî, *el-Kevârisü't-Tabî'îyye ve Êsêruhâ fi'l-Îrâk*, 131.

⁸⁵⁰ Ebû Bekir Muhammed b. Mûsâ el-Hâzîmî, *el-Emâkin, Ma'tefeka Lafzuhû ve'ftereka Müsemâmahu* (Suudi Arabistan: Dâru'l-Yemâme, 1415), 224.

⁸⁵¹ Hamevî, *el-Büldân*, II/124.

batisından esen rüzgâr dolayısıyla kıyıya vurarak savunmasız hedef konumuna gelmiştir. Bu durum Basralıların mağlubiyetinin ana sebeplerinden biri olmuştur.⁸⁵²

Zenciler, Basralılarla çatışmaya girdikleri bir diğer cephede med olayı ve rüzgârın hesabını yapmaları ile zafer elde etmişlerdir. Bu örnek de rüzgâr gibi tabii olayların cephelerdeki üstünlükte etkin faktörlerden biri olduğunu göstermektedir.⁸⁵³

Ebü'l-Muâz ile girdiği çatışmalarda Zenci komutanlarından Süleyman b. Camî'ye üstünlüğü getiren faktör, Ebü'l-Muâz'ın şezâsını alabora eden rüzgâr olmuştur. Bu durum Süleyman'a, savunmasız kalan Nehrebân'ı ele geçirip yağmalama imkânı da vermiştir.⁸⁵⁴

Muvaffak'ın, Zencilerle mücadelesinde esen rüzgârdan dolayı gemilerini karşıya geçiremeyip saldırı planını ertelemek zorunda kalması da (267/881)⁸⁵⁵ rüzgârın taşımacılığa olan etkisi gösteren bir diğer örnektir.

Şiddetli rüzgârların kişisel ulaşımı etkilediğini ve bundan dolayı nehir yolculuğu yapan bazı kişilerin menzillerine varamadıklarına dair örneklerle de karşılaşmaktayız. Bu örneklerden ilkinde, Me'mûn'un Bağdat'a girişinden sonra Tâhir b. Hüseyin, Yahya b. Muâz, Ahmed b. Ebû Halid'in harrâka ile yaptıkları yolculukta rastlamaktayız. Yolculuk esnasında esen şiddetli rüzgâr gemiyi etkilemiştir. Yolcular ise gidecekleri yere varamayacaklarını anlayarak Ebû İshâk'ın (Mu'tasım) evine gitme kararı almışlardır. Kendisine de rüzgârın yolculuklarını engellemesi sebebiyle evine geldiklerini ifade etmişlerdir.⁸⁵⁶

Mütevekkil'in zülâl ile yaptığı yolculukta taşıttıkları korkutacak kadar şiddetli bir rüzgâr estiği aktarılmaktadır.⁸⁵⁷ Bu olay da rüzgârın kişisel ulaşımında nehir taşımacılığına olan etkisini göstermektedir.

⁸⁵² Taberî, *Târih*, IX/422-423; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/230; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/176. Düceyl Nehri'nde yapılan bazı yolculuklarda denizcilerin gemilerini med hadisesini takip ederek ilerlettiklerine dair nakiller de görülmektedir. (Bk. Taberî, *Târih*, IX/414.) Ancak bu aktarımın Düceyl Nehri'nde sadece med zamanı hareket edilebildiği şeklinde bir çıkarıma imkân vermediğini de ifade etmek gerekir. Zira nehirler üzerindeki seyahatte med olayının takibinde yıllık yağışlarla birlikte kullanılacak gemilerin boyutları gibi faktörler de etkili olmaktadır.

⁸⁵³ Taberî, *Târih*, IX/425-428.

⁸⁵⁴ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/282.

⁸⁵⁵ Taberî, *Târih*, IX/595.

⁸⁵⁶ Bk. Ebü'l-Fadl Ahmed b. Ebî Tâhir İbn Tayfur, *Târihu (Kitâbü) Bağdad* (Kahire: Mektebetü'l-Hâncî, 2002), 35.

⁸⁵⁷ el-Âbî, *Nesru'd-Durur*, V/194.

Ebû Ahmed Muvaffak'ın Tarsus'a atadığı Muhammed b. Hârûn et-Tağlibî, Dicle Nehri üzerinden görev yerine giderken esen rüzgâr gemisini kıyıya sürüklemiştir. Daha sonra Müsâvir eş-Şârî'nin adamları tarafından öldürülmüştür.⁸⁵⁸

Devlet erkanından olanlar da nehir yolculuklarında esen şiddetli rüzgârlardan dolayı zor anlar yaşamışlardır. Halife Muktedir dönemi şiddetli rüzgârın olduğu bir günde Kahramâne Fatıma'nın tayyâr türü taşıtının battığına dair nakil (297/910)⁸⁵⁹ bunun örneğidir.

Yukarıda kaydedilenlerin dışında Femû's-Sılh'da⁸⁶⁰ Dicle'yi yarıp zeminin görünmesine sebep olacak derecede şiddetli bir rüzgâr esmiştir (378/989). Bu felakette yük dolu büyük gemi ve zevraklar battığı için çok fazla ölüm ve yıkım da olmuştur.⁸⁶¹ Daha sonraki yıllarda (443/1052), (601/1205) da pek çok geminin batmasına sebep olacak şiddetli rüzgâr afetleri ile karşılaşmıştır.⁸⁶²

Netice itibariyle nehir taşımacılığında tüccarların ticaretinin aksadığına, savaşlarda üstünlüğün el değiştirdiğine, kişisel ulaşımın etkilendiğine dair örnekler şiddetli rüzgârların sadece deniz aşırı seferlerde değil aynı zamanda nehir taşımacılığında da hesaba katılması gereken çevresel faktörlerden biri olduğunu göstermektedir.

Bu başlık altında kaydedilebilecek tabii faktörler de vardır. Su yollarının oldukça fazla ve karmaşık bir durumda olması bunlardan biridir. Kanalların taşımacılığa uygun su seviyesinde ve genişlikte olmayan yapısını ve nehir yollarındaki girdap ve kayalıklar gibi tabii engelleri de bu çerçevede kaydedebiliriz. Ancak bu faktörler “Abbâsîlerin Nehir Taşımacılığına Verdiği Önem ve Taşımacılığın Düzenlenmesi” bahsinde detaylı bir şekilde ele alındığı için burada sadece konu bütünlüğünün sağlanması için kısaca zikredilmiştir.

⁸⁵⁸ İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/256.

⁸⁵⁹ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/13; Hemedânî, *Tekmile*, I/9.

⁸⁶⁰ Vâsıt'ın yedi fersah yukarısında yer alan bu kasaba Dicle kıyısındadır. Bk. Hamevî, *el-Büldân*, IV/276; Le Strange, *Doğu Hilâfeti*, 69.

⁸⁶¹ Bk. Ebü'l-Fazl Celâlüddîn Abdurrahmân b. Ebî Bekr b. Muhammed el-Hudayrî es-Suyûtî, *Târîhu'l-Hulefâ* (b.y.: Mektebetu Nizâr, 2004), 293. Ayrıca bk. Dürî, *el-Kevârisü't-Tabi'îyye ve Êsêruhâ fi'l-Îrâk*, 134-141.

⁸⁶² Ebü'l-Muzaffer Şemsüddîn Yûsuf b. Kızıoğlu et-Türkî el-Avnî el-Bağdâdî Sıbt İbnü'l-Cevzî, *Mir'âtü'z-Zamân fi Târîhi'l-A'yân* (Dimeşk: y.y., 2013), XVIII/479; Dürî, *el-Kevârisü't-Tabi'îyye ve Êsêruhâ fi'l-Îrâk*, 134.

İKİNCİ BÖLÜM

ABBÂSÎLER DÖNEMİ İKTİSADÎ FAALİYETLERDE NEHİR VE KANAL TAŞIMACILIĞI

Coğrafya ve medeniyet arasındaki karmaşık etkileşim silsilesinin örneğini, iktisadî alanda Dicle-Fırat nehirleri ve kanalları ile Abbâsî medeniyeti arasında taşımacılık faaliyetleri özelinde de görmekteyiz. Bir medeniyet, ülke coğrafyasında iz bırakırken aynı durum coğrafyanın medeniyetin gelişiminde iz bırakması olarak da karşılık bulmaktadır. İlgili bağlamda Braudel'in, "Uygurluklar aynı zamanda mekânlardır ve medeniyetler coğrafi yerleşim avantajlarına bağımlı olarak gelişir." şeklindeki sözünü de hatırlamak yerinde olacaktır.⁸⁶³

Dicle-Fırat nehirleri ve kanallarında seyreden taşımacılık faaliyetlerinin Abbâsî medeniyetine iktisadî açıdan nasıl bir avantaj sağladığı hususu bahsi geçen etkileşim sürecini inceleme çabamızın bir parçasıdır. Bu noktada su yollarının, sundukları taşımacılık imkânı itibarıyla coğrafyaya sadece ticarî değil kültürel anlamda da çeşitlilik kattığını ifade etmek yerinde olacaktır.⁸⁶⁴

Dicle-Fırat nehirleri üzerinden seyreden ticaret Abbâsîlere kadar durgun vaziyetteydi. İlk üç halife dönemine bakıldığında su yolu seferleri itibarıyla denizcilik açısından mesafe alındığı görülmektedir. Emevîler devrinde ise daha da geliştirilen denizcilik faaliyetleri başkentin Şam olması hasebiyle Akdeniz üzerinden devam etmiştir. Abbâsîler ise Bağdat'ı bölgesel ve uluslararası bağlantıları sağlayan nehirlerin en yakın olduğu bölgeye inşa ederek ticarî yönü tekrar körfeze çevirmiştir. Bu dönemde ticaretin körfezden devam ettirilmesi adına en önemli adım Halife Mansur'un Bağdat'ı inşa edeceği mevkiyi tercihi olmuştur. Abbâsîler döneminde Mansur'un vizyonu karşılık bulmuş ve nehir yolları bölgesel ve uluslararası ticaretin parçası haline gelmiştir.⁸⁶⁵

⁸⁶³ Braudel, *Uygurlukların Grameri*, 33-34; Bozkurt, "Bağdat", 44-45.

⁸⁶⁴ Nehirler tarım ve hayvancılık faaliyetlerinin yanı sıra kültürel etkileşim anlamında da bölgeye çeşitlilik katmıştır. İra M. Lapidus, *İslam Toplamları Tarihi*, çev. Yasin Aktay (İstanbul: İletişim Yay., 2002), I/116-122; S. B. Samadî, "Abbâsî Hâkimiyeti Döneminde Bağdat'ın Sosyal ve Ekonomik Hayatından Görünümler", çev. Ahmet Turan Yüksel, *İstem* 12 (2008), 12; Claude Cahen, "Ekonomi, Toplum ve Müesseseler", çev. Ufuk Ayan, *İslâm Tarihi Kültür ve Medeniyeti* (İstanbul: Kitabevi Yay., 1997), IV/78; Mez, *İslam Medeniyeti*, 553.

⁸⁶⁵ Yıldırım, *Ticaret'in Altın Çağı*, 52-53; Bakır, *Ortaçağ Tarih ve Medeniyetine Dair Çeviriler*, 472; Yıldırım, "Abbasilerin Kuruluşundan Fatimilere Doğu Ticaretinde Basra Körfezi İle Kızıldeniz

Kızıldeniz üzerinden seyreden ticarî hareketliliğin Basra Körfezi'ne kaydırılması hem körfezin canlanması hem de nehir taşımacılığının gelişimi açısından oldukça kritiktir. Abbâsîlerin bu noktada da bir çaba içinde olduğunu söyleyebiliriz. Nil Nehri ile Külzüm Limanı yakınlarında Kızıldeniz'i birbirine bağlayan kanalı⁸⁶⁶ Abbâsî Halifesi Ebû Ca'fer el-Mansur kapattırmıştır. Bu durum da Kızıldeniz'deki ticarî canlılığın zayıflamasına neden olan önemli etkenlerden biri olmuştur.⁸⁶⁷ Dolayısıyla Halife Mansur'un hem Bağdat'ın konumunun tercihi hem de ticaretin Kızıldeniz yerine Basra Körfezi'nden akışını sağlama çabası, nehir taşımacılığı açısından oldukça kritiktir.

Irak, erken dönem kaynaklarında üstünlüğü vurgulanan bir bölgedir.⁸⁶⁸ Bölgenin iktisadî yapısının genel hatlarıyla zirâî, sînâî, ticarî unsurlardan oluştuğunu söyleyebiliriz. Bu unsurların haricinde ticarî faaliyetlerin kolaylaştırılması adına bankerlik (sarraflık), havale ve seyahat çekleri (süftece) gibi sistemlerinin geliştirilmesi, zirâî, ticarî ve hayvancılık alanında izlenen politikalar, uygarlığın büyümesiyle birlikte tüketimin artması, para tedavülünün hızlanması, Arapların ticaretteki becerileri ve bu çerçevede ticarî geleneğin devam ettirilmesiyle⁸⁶⁹ beraber belli başlı düzenlemeler ve takip edilen politikalar⁸⁷⁰ ana unsurları destekleyici konumdadır. Dolayısıyla ticarî faaliyetlerde

Arasındaki Rekabet", 132.

⁸⁶⁶ İlk inşa tarihi net olmayan bu kanal vasıtasıyla Hz. Ömer döneminde yaşanan ve "Amü'r-Ramade" diye ifade edilen kıtlık yılında Mısır hububatının Kulzüm üzerinden Medine'ye sevkiyatı yapılmıştır. Amr b. As, bu sevkiyatı Babilon'dan, Kızıldeniz'e uzanan ihya ettiği bir kanal ile yapmıştır. Bu kanal Firavunlar zamanında kazılmış Romalılar tarafından da kullanılmıştır. (Bk. Sevim Demir Akgün - Levent Öztürk, "Hz. Ömer ve Kıtık (Âmü'r-Ramâde) Yılı", ed. Ali Aksu, *Uluslararası Hz. Ömer Sempozyumu* 2 (2018), 337.) Kanala, Hz. Ömer tarafından kazıldığı için Halicü'l-Emîrû'l-Mü'minîn de denmektedir. Hicaz'da Muhammed en-Nefsü's-Zekiyye İsyanı'nda Medine halkının tahıl bağlantısını kesmek için kapatılmıştır. Kanalin kapatılmasına Kızıldeniz'deki ticarî hareketliliğin önemli bir parçası olan Uzak Doğu ticaretinin Basra Körfezi'ne kaydırma fikrinin isyanın zayıflamasından daha etkili bir sebep olduğu düşüncesine katılmaktayız. Ayrıntılı bilgi için bk. Yıldırım, "Abbâsîlerin Kuruluşundan Fatimilere Doğu Ticaretinde Basra Körfezi İle Kızıldeniz Arasındaki Rekabet", 129-133.

⁸⁶⁷ Bk. Yıldırım, "Abbâsîlerin Kuruluşundan Fatimilere Doğu Ticaretinde Basra Körfezi İle Kızıldeniz Arasındaki Rekabet", 132.

⁸⁶⁸ Ayrıntılı bilgi için bk. Sipahioğlu, "Güvenlik ve İktisat Bağlamında Abbâsî Hilâfetinin Kendi Coğrafyasına Bakışı", 252-254.

⁸⁶⁹ Bk. Bakır, *Ortaçağ Tarih ve Medeniyetine Dair Çeviriler*, 530-531; Abdülaziz Dûrî, *İslâm İktisat Tarihine Giriş*, çev. Sabri Orman (İstanbul: İnsan Yay., 2014), 77-78; Nâsir Hüseyin Kâzım el-Kureyşî - Cevâd Kâzım Hasan el-Lâmî, "Devru'l-İrâkî't-Ticârî mea Düvelî's-Şark fi'l-Asri'l-Abbâsî", *Mecelletü Dirâsât fi't-Târih ve'l-Âsâr* 71 (2019), 333; Muhammed Abdulhayy Shaban, *Islamic History: A New Interpretation* (Cambridge University Press, 1976), 91.

⁸⁷⁰ Ticarî alanda Çin ile yürütülen diplomatik ilişkiler Abbâsî Uzak Doğu ticareti için önem arz etmekteydi. Bu durum Halife Mansur'un Çin İmparatoruna Kanton şehrindeki bir isyanda yardım göndermesinde de anlaşılmaktadır. Zira bu liman Abbâsî uluslararası ticaretinin Çin'deki durağı konumunda idi. Bahsi geçen isyanda Abbâsîler döneminde yoğun ticarî hareketliliğin gerçekleştirildiği Tang Hanedanı devrildi (140/758). Uzak Doğu ticaretine hakkında ayrıntılı bilgi için bk. Kureyşî - Lâmî, "Devru'l-İrâkî't-Ticârî", 326-329; Alain George, "Direct Sea Trade Between Early Islamic Iraq and Tang China:

coğrafi avantaj ve dezavantajların yanı sıra izlenen politikalar ve bu alanda geliştirilen sistemlerin de etkili olduğunu ifade etmekte fayda vardır.

Bizler bu başlık altında Irak bölgesi iktisadî faaliyetlerinde nehir taşımacılığının bölgesel ve uluslararası alandaki rolünü ortaya koymaya çalışacağız. Hedy, nehir sevkîyatının öneminden bahsederken ticaretin geliştirilmesi ve kolaylaştırılması adına gerekli şartların sağlanmasının ilk Abbâsî halifeleri dönemine dayandığını ve bu bağlamda en önemli hamlenin ise Bağdat'ın kurulması olduğunu zikrettikten sonra değerlendirmelerine, Şam'ın iyi bir ticaret merkezi olduğunu ancak Bağdat'ın kuruluşu ile birlikte Dicle ve Fırat'ın her zaman uluslararası ticaretin başlıca iki ana yolu konumuna yerleştiğini kaydederek devam etmiştir.⁸⁷¹ Bu değerlendirmeler Dicle ve Fırat nehir ve kanalları üzerinde seyreden taşımacılığın önemine delalet etmektedir. Mez ise IV. yy.'da İslam memleketlerinin ticarî açıdan müthiş bir hareketlilikle iftihara mazhar konumunda olduğunu, gemi ve kervanların İslam beldelerinden dünyanın her yerine gidip gelebildiğini ve Bağdat ticaretinin 3'te 2'sinin nehirler üzerinden sağlandığını kaydederek aynı hususa işaret etmektedir.⁸⁷² Daha sonra detaylı bir şekilde ele alınacağı üzere Müslüman coğrafyacı ve tarihçiler de Dicle-Fırat nehirlerindeki taşımacılığın ticarî anlamda bölgeye sağladığı bu avantajlara delalet eden malumatları eserlerinde kaydetmişlerdir.

Nehir taşımacılığının bölgedeki merkezlere ticarî anlamda büyük bir hareketlilik getirdiği anlaşılmaktadır. Ancak Bağdat'ın metropol bir şehir olması Irak'ın ise dünya ticareti açısından önemli bir konuma ulaşmasındaki tek faktörün nehir yolu taşımacılığı olmadığını ifade etmek gerekir. Bu bağlamda kara ticaret yollarından da genel hatlarıyla bahsetmenin yerinde olacağı düşüncesindeyiz. Irak içinde kara ticareti, kervanlara ve suya ulaşım imkânı sağlaması hasebiyle nehir kıyılarında seyretmiştir. Kara ticaretinde birçok ticarî güzergâhın kesişim noktası olan Bağdat'tan ayrılan beş ana yol öne çıkmıştır. Bu yollar arasında Bağdat'tan Vâsıt ve Basra'ya gidilen güney yolu, Bağdat'tan Musul'a gidilen kuzey yolu, Bağdat'tan Orta Asya'ya gidilen doğu yolu, Bağdat'tan Rakka, Suriye

From The Exchange of Goods to The Transmission of Ideas", *Journal of the Royal Asiatic Society* 4/25 (2021).

⁸⁷¹ Wilhelm Hedy, *Yakın Doğu Ticareti* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yay., 2000), 31.

⁸⁷² Mez, *İslam Medeniyeti*, 534, 551. Ayrıca bk. Abdülvahid Yakub Sipahioğlu, "X.-XI. Asırlarda Müslüman Toplamlar: Siyasi İstikrarsızlık Karşısında Kültürel Bütünlük", *Türk Akademik Araştırmalar Dergisi* 2/3 (2017), 46.

ve Mısır'a katedilen kuzey batı yolu, Bağdat'tan Kûfe'ye gidilen güney batı yolu dikkat çekmektedir.⁸⁷³ Irak bölgesi kara ticaretinin nihai sınırları ise doğuda Çin'e, kuzeyde Rusya'ya, batıda Avrupa'ya, güney batıda Kuzey Afrika'ya kadar uzanmaktadır.⁸⁷⁴

Dicle-Fırat nehirleri ve bu nehirlerin kolları üzerinde yapılan taşımacılık faaliyetleri, coğrafyanın ticarî hareketliliğinin ana yolu konumundadır. Bazı araştırmacıların Dicle-Fırat ve kollarının taşımacılığa uygunluğunun bir benzerinin olmadığı şeklindeki vurguları⁸⁷⁵ da bu öneme atıfla dikkat çekmektedir. Nehirler Irak bölgesi ürünlerini uluslararası ticaretin konusu haline getiren en önemli iki yol olmakla beraber uluslararası ticarî ürünlerin de Irak bölgesinde ticarete konu olmasına katkı sağlamıştır. Irak'ı ticarî ve iktisadî açıdan geliştiren temel unsurlardan biri olan bu coğrafi avantajlar, nehir taşımacılığını bölgenin iktisadî faaliyetleri için ayrı bir noktaya taşıırken iktisadın coğrafya ile iç içe geçmiş bir yapıya sahip olduğunu da göstermektedir.⁸⁷⁶

Abbâsîleri büyük oradan ticarete bağımlı kılan en önemli faktör devletin yükseldiği coğrafi konum olmuştur diyebiliriz. Bu noktada Abbâsîlerin nehirler üzerinden seyreden canlı bir ticarî yapı oluşturmalarının birtakım avantajlarla birlikte dezavantajları da beraberinde getirdiğini ifade etmeliyiz. Dolayısıyla ticarî işleyişin durumu Abbâsî iktidarının serencamını belirleyici faktörlerden olmuştur. Dûrî'nin, Abbâsîler için büyüyen ticaretin gereğine uygun bir yapısal dönüşümün gerçekleştirilememesini, devletin çöküş sebepleri arasında zikretmesi de bundan dolayıdır.⁸⁷⁷ Zira bu dönemde zirve yapan ticaret ve bu alana bağımlılık bürokraside dahi etkinlik gösterebilecek zengin tüccar sınıfını ortaya çıkışını da beraberinde getirmiştir.⁸⁷⁸ Bütün bunlar da devletin ticarî canlılığında kilit rolü olan nehirler ve bu nehirler üzerinden seyreden faaliyetlerin bölgesel ve uluslararası sınırları kapsamında anlaşılmasını önemli kılmaktadır.

⁸⁷³ Ayrıntılı bilgi için bk. Mısırî, *Ticâretü'l-İrak*, 181-183; Yüksel, "Bağdat'ın Ticari Yapısı", 485-486.

⁸⁷⁴ Ayrıca bk. Mısırî, *Ticâretü'l-İrak*, 174-178; Gene W. Heck, *Şarلمان, Hz. Muhammed ve Kapitalizmin Arap Kökenleri*, çev. Öznur Özdemir (İstanbul: Albaraka Yay., 2021), 88-95; J. H. Kramers, *İslam Medeniyetinde Coğrafya ve Ticaret*, çev. Ömer Rıza (Asarî İlmiyye Kütüphanesi Neşriyat, 1934), 31-36.

⁸⁷⁵ Abdü'l-Hüseyin, *et-Tetavvur et-Ticârî*, 44.

⁸⁷⁶ Coğrafya ve iktisat arasındaki ilişki hakkında ayrıca bk. Sipahioğlu, *Abbâsîlerde İktidar, İktisat ve Coğrafya*, 59-66.

⁸⁷⁷ Dûrî, *İslâm İktisat Tarihine Giriş*, 8.

⁸⁷⁸ Ashtor, *A Social and Economic History*, 109-112. Ayrıca bk. Sipahioğlu, *Abbâsîlerde İktidar, İktisat ve Coğrafya*, 51-52.

Abbâsîler döneminde nehirlerin önemli bir parçasını teşkil ettiği uluslararası ticarî hareketlilik, avrupamerkezci bakışın, küreselleşmenin 1500'lü yıllardan sonra Avrupa keşifler çağıyla birlikte başladığı tezinin⁸⁷⁹ geçersizliğini ortaya koyan bir argüman niteliğindedir. İlgili durum uluslararası ticaretin sınırları bahsinde daha da netlik kazanacaktır.

Nehir taşımacılığının iktisadî yapının diğer unsurlarından bağımsız olduğunu ifade etmek istemediğimizi de kaydetmeliyiz. Zira taşımacılık, ticareti etkilerken ticaret ise iktisadî yapının diğer unsurları, coğrafi şartlar ve takip edilen politikalar vb. ile ilişkilidir. Bu durum diğer sektörlerdeki işleyişin ticarî hareketlilikle bağlantılı olduğu anlamına da gelir. Biz ise bu farkındalığımızdan hareketle bahse konu olan başlık altında ticarî canlılığa katkı sağlayan ana unsurlardan biri olan nehir taşımacılığını, iktisadî faaliyetler özelinde ele alma gayretinde olacağımızı tekraren ifade etmek isteriz. Bu çabamızda devletin iktisadî yapısı için önemli olan vergilendirme meselesini de nehir taşımacılığı çerçevesinde konu edineceğiz.

2.1. NEHİR VE KANAL TAŞIMACILIĞINDA VERGİLENDİRME

Vergilendirme, üretim düzeyini, ticaretin canlılığını ve yerel pazarların işleyişini doğrudan etkilerken; iktisadî faaliyetlerin genişlemesi veya daralması da vergi politikalarının biçimini belirliyordu. Bu nedenle, vergilendirme ile ekonomik yapı arasında karşılıklı bir etkileşim söz konusuydu. Bizler de ilgili bağlam üzere bu başlık altında vergi iskeleleri, iskelelerdeki görevlilerin tutumu, vergi oranlarındaki değişiklikler ve tarihsel arka planını ele almaya gayret edeceğiz.

Devletin en önemli gelir kalemlerinden olan vergi, oranları itibarıyla ilgili alandaki canlılığı ve verimliliği doğrudan etkiler niteliktedir. İktidarın içinde bulunduğu iktisadî duruma bağlı olarak vergi oranları da değiştirmektedir. Abbâsî ticarî hareketliliğinin çoğunlukla nehirler üzerinden seyrettiği düşünüldüğünde ise su yolu taşımacılığında vergilendirmenin yapılması ve çeşitli sebeplerden dolayı vergi oranlarındaki değişiklik

⁸⁷⁹ Avrupamerkezci bakış açısının bu iddiayı desteklemek için ortaya attığı argümanlar ve anti tezleri için ayrıca bk. John M. Hobson, *Batı Medeniyeti'nin Doğulu Kökenleri*, çev. Esra Esmert (İstanbul: Yapı Kredi Yay., 2022), 45-47.

anlaşılır olmaktadır. Bu noktada vergi oranlarının tarihî hadiselerle birlikte takip edilmesi önem arz etmektedir.

İktidar tarafından 300/913 yılında Bağdat ve Basra arası nehir taşımacılığı güzergâhındaki birçok mevkiide nehir taşıtlarından vergi alındığı görülmektedir. Bu uygulamada vergi tahsili gümrük memuru diyebileceğimiz görevliler tarafından yapıliyordu.⁸⁸⁰ Basra ise nehir yolu denetiminin sıkı tutulmasından dolayı kötü şöhret kazanmıştı.⁸⁸¹ Belli dönemlerde devlet mutat olan işleyişin dışına çıkarak nehir taşıtlarının vergilendirilmesini ayrıca önemsemiştir. Bu uygulama iktidarın çeşitli düzenlemelerde bulunmasını da tabii olarak beraberinde getirmiştir.

Taşımacılık yapan gemilerin çokluğu vergi toplamakla görevli kişilerin atanmasını⁸⁸² ve vergilerin toplanması için belli bölgelerde özel iskelelerin kurulmasını gerekli kılmıştır. Vergi iskeleleri olarak da ifade edebileceğimiz “**meâsır/مَاصِر**”⁸⁸³ türü yapılar da bunun en tipik örneğidir. Bu yapılarda gece vakti gemilerin vergi ödemedenden geçmelerini engellemek için halat veya zincirler nehrin iki yakasına yerleştirilmiş olan kazıklara bağlanırdı. Bu sayede, durdurulan gemilerin vergilendirmeleri sağlanırdı. Me’sarlar Dicle güzergâhında yoğunluk arz etmekteydi. Buralardaki vergi memurlarının katı tutumları ise şiirlere dahi konu olmuştur. Bir şiirde Dicle’de bin tane meâsır’ın olduğu ve buradaki görevlilerin açık bir kötülükle her gelen ve gidenden vergi aldıkları, zevrak sahiplerden onları kandırmak isteyenlere kılıçlarıyla karşılık verdikleri kaydedilmiştir. Şiirin devamında bu görevlilerin Ad kavmine⁸⁸⁴ benzetilerek helak edilmeleri temenni edilmiştir.⁸⁸⁵

Makdisî (390/1000) Irak vergileri ve Basra ile Betâih’teki vergilendirmeler hakkında: “İrak’ta vergiler kara ve denizde oldukça ağırdır. Basra ve Betâih mevkileri ise

⁸⁸⁰ Mez, *İslam Medeniyeti*, 533.

⁸⁸¹ Makdisî, *Ahsenü’l-Tekâsîm*, 1991, 133-134. Ayrıca bk. Mez, *İslam Medeniyeti*, 145.

⁸⁸² Abdü’l-Hüseyn, *et-Tetavvur et-Ticârî*, 72.

⁸⁸³ İbn Rüste, *el-A’lâku’n-Nefise*, 182.

⁸⁸⁴ Bu kavim muhteşem saraylara, mal, mülk ve eşi benzeri olmayan bağ ve bahçelere sahip olmuştur. Bundan dolayı kapıldıkları kibir ve gururla putlara tapmaya ve insanlara zulmederek azgınlık ve taşkınlık yapmaya başlamışlardır. Kendilerine gönderilen Hud peygamberi de yalanlamışlardır. Ayrıntılı bilgi için bk. Celal Kırca, “Âd”, *DİA* (İstanbul: TDV Yay., 1988).

⁸⁸⁵ Ebü’l-Abbâs Abdullah b. Muhammed el-Mutezz-Billah b. Ca’fer Mütevekkil-Alallah Abbâsî İbnü’l-Mutez, *Dîvânu İbn Mu’tez* (Beyrut: Dâr Sâdır, ts.), 490-491.

nehir taşıtlarının vergilendirilmesi ile ilgili oldukça sıkı denetimin yapıldığı bölgelerdir.” ifadelerini kullanmaktadır.⁸⁸⁶

Deyru'l-‘Âkûl,⁸⁸⁷ Vâsıt,⁸⁸⁸ Übülle, Kûfe, Uls, Basra, Bağdat,⁸⁸⁹ Tikrit'te de vergi iskeleleri bulunmaktadır.⁸⁹⁰ Vâsıt'tan sonra gelen Bîn Nehri ve Sîniyye'den⁸⁹¹ sonraki mevki olan Hevânî'te de vergi iskelesi bulunmaktadır.⁸⁹² Bunun dışında Vâsıt'ın kasabalarından olan Sarîfîn'de de vergi iskelesi kurulmuştur.⁸⁹³ **el-me'sar'ul-esfel** olarak da bilinen bu meşhur iskelede⁸⁹⁴ gemilerin geçişini engellemek için bir zincir çekilmiştir. Burada Mesrûk isminde bir görevli vardır.⁸⁹⁵ Bağdat'ta yapılmış olan vergi iskelesine ise “el-me'saru'l-'alâ”⁸⁹⁶ denmiştir.⁸⁹⁷ Bunun dışında Basra'da ticarî nehir taşıtlarının uğrak durağı olan Kilâ'da da vergilendirme yapıldığı görülmektedir.⁸⁹⁸ Basra'da vergilendirmenin sıkı tutulduğu iskelenin burası olup olmadığı hususu ise net değildir.

Abbâsîler döneminde vergi toplama vazifesinin, nehir taşıtlarının vergilendirilmesini de kapsadığı anlaşılmaktadır. İlgili bağlamda Tenûhî'nin aktardığı bir olay oldukça kıymetlidir. Tenûhî, İbnü'l-Mühendis olarak bilinen İbnü'l-Hasan b. Muhammed'in, Kûfe tarafında bulunan Vâsıt âmilliklerinde vergi toplamakla görevli olduğunu ifade ettikten sonra olayı anlatır. İbnü'l-Mühendis bu olayda Bağdat'tan demir ve fiçılarla yüklü büyük bir zevrakla gelen denizci İbn Şebîb'i, gemisindeki mallarından dolayı 8 bin kûsür dirhemle yükümlü kılmıştır. İbn Şebîb ise konulan vergiye karşı çıkmıştır. Bu durum karşısında İbnü'l-Mühendis, zebzebiyle yanına giderek durumu

⁸⁸⁶ Makdisî, *Ahsenü't-Tekâsîm*, 1991, 133.

⁸⁸⁷ İbn Rûste, *el-A'lâku'n-Nefîse*, 183.

⁸⁸⁸ Tenûhî, *Nişvâr*, VIII/162.

⁸⁸⁹ Bağdat'ta me'sar benzeri yapıyı ilk inşa eden kişinin İbn Râik olduğu aktarılır. İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/216; Mîhâil Avvâd, *el-Meâsır fî Bilâdi'r-Rûm ve'l-İslâm* (Bağdat: Matba'atü'l-Meârif, 1948), 15; Dûrî, *Târîhu'l-İrâkı'l-İktisâdî*, 222-223; Mısri, *Ticâretü'l-Irak*, 188; Hüsâmeddîn es-Sâmerrâi, *el-Müessesâtü'l-İdâriyye fî'd-Devleti'l-Abbâsiyye (247-334/861-945)* (Mekke: Dâru'l-Fikri'l-Arabî, 1983), 225.

⁸⁹⁰ Bk. Avvâd, *el-Meâsır*, 21; Mısri, *Ticâretü'l-Irak*, 187, 235; Râvî, *et-Ticâre*, 30; Dûrî, *Târîhu'l-İrâkı'l-İktisâdî*, 222-223.

⁸⁹¹ Vâsıt'ın aşağısında meşhur bir beldedir. Bk. Hamevî, *el-Büldân*, III/448.

⁸⁹² İbn Rûste, *el-A'lâku'n-Nefîse*, 182.

⁸⁹³ Burası Vâsıt'ın kasabalarındandır. Aynı zamanda Abdullah b. Tâhir'e nispetle Abdullah Köyü olarak da anılır. Bk. Hamevî, *el-Büldân*, VIII/403.

⁸⁹⁴ Avvâd, *el-Meâsır*, 11.

⁸⁹⁵ Bahşel, *Vâsıt*, 36-37.

⁸⁹⁶ Bağdat'ın adeta kaosu yaşadığı 333/944 yılında Dicle ile birlikte 500 dinara damân olarak verilen iskele (Bk. Sûlî, *Ahbâru Râzî ve'l-Müttakî*, 276-277.) burası olmalıdır.

⁸⁹⁷ Avvâd, *el-Meâsır*, 14.

⁸⁹⁸ Bakır, *Ortaçağ Tarih ve Medeniyetine Dair Çeviriler*, 507.

Kûfi'ye iletmiştir. Kûfi ise neffâtîne, denizcinin zevrağının yakılmasını emretmiştir. Bu emir üzere halatları yakılan zevrağın içindeki denizciler kendilerini nehre atmışlardır. İbn Şebîb yardım için haykırsa da kimseden destek bulamamıştır. Yanan zevrak, Vâsıt'taki iskeleye kadar nehir boyunca ilerlemiştir. Bunu gören Seyfûddevlâ'nın emri üzere söndürülen zevrağın içindeki mallardan bir kısmı kurtarılmıştır.⁸⁹⁹ Olayda vergilendirmenin yapıldığı yer, "el-me'sar'ul-esfel" olarak bilinen meşhur iskeledir.⁹⁰⁰ Bahse konu olan hadise, İbnü'l-Mühendis'in vazifesinin nehir taşıtlarından vergi toplamayı da kapsadığını göstermekle beraber su yolu vergilendirmesinden elde edilen gelir ve bu yükümlülüğten kaçanların akıbeti hakkında sınırlı da olsa malumat ihtiva etmektedir. Dicle Nehri'ndeki meâsır ve görevlilerin tutumundan bahseden şiiri de ilgili bağlamda düşünmek yerinde olur.

Muktedir'in vezirlerinden olan Hüseyin b. el-Kasım, Basra'da vergilerin toplanması konusunda Ebû Yûsuf Ya'kûb b. Muhammed el-Berîdî'yi görevlendirmiştir. Toplanacak bu vergiler arasında gemilerden alınacak vergilerin de söz konusu olduğunu görmekteyiz.⁹⁰¹ Bu durum da vergilerin toplanması için yapılan atamalarda nehir taşıtlarının vergilendirilmesinin de görev kapsamına dahil edildiğini ortaya koymaktadır.

Çeşitli siyasî, sosyal ve tabii hadiseler ile birlikte benimsenen politikalar ve patlak veren isyanlarla ilişkili olarak vergilendirmelerde düzenlemeler yapılmıştır. Halife Vâsık devrinde nehir ve deniz taşıtlarının vergilendirilmesindeki farklı uygulamaları da bu bağlamda düşünmek gerekir. Vâsık gemilerdeki mallardan uşûr almaya başlayan ve bu uygulamayla hazineye bir hayli yüksek gelir sağlayan halife olarak karşımıza çıkmaktadır.⁹⁰² Vâsık'ın hilafetinde Bağdat'ta bir dönem çok fazla yangın çıkmıştır (231/846). Halife'nin dağıttığı mallar, yangınlardan dolayı sıkıntıya düşen tüccarların zararını karşılamamıştır. Durumun farkında olan halife, ilk olarak denizinden mal getiren tüccarlardan alınan uşûr vergilerini de düşürme yoluna gitmiştir.⁹⁰³ Daha sonra ise deniz gemilerinden uşûr alınmamasını kararlaştırmıştır (232/847).⁹⁰⁴ Vâsık'ın uygulamalarında

⁸⁹⁹ Tenûhî, *Nişvâr*, VIII/160.

⁹⁰⁰ Avvâd, *el-Meâsır*, 19.

⁹⁰¹ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/127.

⁹⁰² İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/34.

⁹⁰³ Ebû'l-Abbâs Ahmed b. Ebî Ya'kûb el-Yâ'kubî, *Târîhu'l-Ya'kûbî* (Lübnan: Şeriket'ül-'Alemlî, ts.), II/445; Kubeyî, *Esvâku Bağdâd*, 121. Ayrıca bk. Fadıl Ğuzây Abdü'l-Ceğîfî, *el-Evdâ'u'l-İktisâdî fi'l-İrâk fi'l-Asri'l-Mütevekkil 'Alellâh* (Musul: Câmiatü Musul, Yüksek Lisans Tezi, 1987), 107.

⁹⁰⁴ Bk. Taberî, *Târîh*, IX/150; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/37.

vergilendirmelerdeki değişikliği tarihsel bağlamla anlam kazandığını görmekteyiz. Bunun dışında halifenin gayretinin, nehir taşımacılığının ekonomiye katkısına binaen ticaretini canlandırmaya dayandığı da anlaşılmaktadır.⁹⁰⁵ Vâsık'ın, nehir taşıtlarını vergilendirme ve bu alandaki inşa faaliyetlerinin,⁹⁰⁶ takip ettiği barış politikasının da bir yansıması olduğu ifade edilmektedir.⁹⁰⁷

Halife Mu'temid döneminde Zenc İsyanı'yla mücadelenin getirdiği ekonomik sıkıntılardan dolayı nehir taşıtlarının vergilendirilmesinde benimsenen yeni düzenlemeler de bahsi geçen hususun örneklerindendir. Zira bu süreçte güneydeki tarım arazilerinin tahribi ve vergilerin düşmesi ile birlikte bir de buradan seyreden iç ve dış ticaretin sekteye uğraması, ekonomik sıkıntıları beraberinde getirmiştir. Bundan dolayı Mu'temid döneminde me'sarlardaki vergilendirme süreci daha sıkı tutulmuştur.⁹⁰⁸ İsyân ve kargaşa dönemlerinde nehir ticaretinin kara ticaretine oranla yoğun bir şekilde tercih edildiği⁹⁰⁹ de düşünüldüğünde bahsi geçen uygulama daha da anlam kazanmaktadır. Bu durum İbn Haldûn'un devletlerin, ilk dönemlerinde insanları az vergi ile mükellef kılsalar da ihtiyarlık çağlarında ağır vergilendirmelere mahkûm ettikleri şeklindeki düşüncesiyle de uyumaktadır.⁹¹⁰ Mu'temid devrinin Abbâsî Devleti'nin ihtiyarlık çağının da sonuna tekabül etmesi buna işaret etmektedir.

Nehir taşıtlarındaki vergilendirmede benimsenen uygulamalar ve vergi oranları, taşımacılığı müspet veya menfî etkilemiştir. Müspet durum Vâsık'ın vergilerin kaldırmasında kendini göstermektedir. Menfi durum ise Mu'temid dönemi Zenc İsyanı'nın da etkisiyle oluşan ekonomik sıkıntıda me'sarlardaki vergilendirmelerin sıkılaştırılmasında ve Basra'da nehir vergi uygulamalarından duyulan rahatsızlığın yanı sıra vergi memurlarının katı tutumunda karşımıza çıkmaktadır. Buna ağır vergi politikalarıyla ön plana çıkmış olan Musul dolayları ve Kuzey Suriye'de hüküm sürmüş (905-1004) Hamdânîlerin⁹¹¹ de eklenmelidir. Hamdânîlerin bu politikasının nehir ticaretini yağma ve hırsızlık kadar etkilediği ifade edilmektedir. Hamdânîler, Fırat'ın

⁹⁰⁵ Bk. Accâc, *el-İrâk*, 103.

⁹⁰⁶ Vâsık Sâmerrâ'da var olan limanları genişletmiş (Ya'kûbî, *Büldân*, 65.) ve yeni limanlar da inşa ettirmiştir. Le Strange, *Doğu Hilâfeti*, 89.

⁹⁰⁷ Abdü'l-Ceğîfi, *el-İrâk*, 87.

⁹⁰⁸ Bk. İbnü'l-Mutez, *Dîvânu İbn Mu'tez*, 490-491; Accâc, *el-İrâk*, 156, 160-161.

⁹⁰⁹ Kubeysî, *Esvâku Bağdâd*, 183.

⁹¹⁰ İbn Haldûn, *el-Mukaddimetü Târîhu'l-'Allâme İbni Haldûn*, 339-340. Ayrıca bk. Sipahioğlu, *Abbâsîlerde İktidar, İktisat ve Coğrafya*, 46.

⁹¹¹ Karaaslan, "Hamdânîler".

dirsek noktasında bulunan iç liman konumundaki Bâlis’de ağır gümrük vergisi uygulamasına geçerek bir ay içerisinde bir milyon dinara yakın para toplamışlardır. Ancak bu durum Bâlis gibi kritik mevkide konumlanmış olan bir şehrin ticarî açıdan tamamen yıkılmasına sebep olmuştur.⁹¹²

Basra’da hem bölgesel hem de uluslararası taşımacılıkta faaliyet gösteren gemilerden vergi toplamak için me’sarlar yapılmıştır. Bu noktalarda Müslüman tüccarlardan %2,5, Hintli ve Çinli tüccarlardan %10 vergi alınmıştır. 306/919 yılında (Muktedir dönemi) Basra’ya gelen gemilerden alınan vergilerin aylık 22,575 dinara karşılık geldiği görülürken, bu miktar 339/951 yılında iki yüz bin dinara ulaşmıştır.⁹¹³ İki asır sonra ise Basra’da bir tacirden alınan verginin tamamı 306/919 yılında toplanan verginin birkaç katına denk gelmiştir. Bu durum zamanla vergilerin daha da arttırıldığını göstermektedir.⁹¹⁴ Vergilerin arttırılması ise İbn Haldûn’un devletler yaşlandıkça vergileri arttırırlar görüşünü desteklemektedir.⁹¹⁵

Karmatîler, Basra Kapısı’nda vergi toplamak için yapılar inşa etmiştir. Deylemliler ise burada her gemiden dört dirhem vergi alırken Kûfe ve Bağdat’ta da kara ve nehir taşımacılığında vergi toplamıştır. Basra dışında bu iki şehirden geçen hacılar, her bir tekne ve bir yük ince keten için yüz, küçük tekne için ise elli dirhem ödemek yükümlü kılınmışlardır. Basra ve Kûfe’de küçük teknelerin geçişi için ödenen miktar ise yüz dirhemdir.⁹¹⁶ Nehir taşıtlarının vergilendirilmesinde gemi, tekne, küçük tekne ayrımı ise vergi oranlarındaki farklılığı görmemiz açısından oldukça önemlidir.

Basra’da diğer vergilerle birlikte gemilerden de vergi alınmaya devam edildiği görülmektedir (358/969).⁹¹⁷ Net bir tarih aralığı verilme de Basra’nın güneyinde, Şattûlarap’ın ise doğusunda bulunan Abadan’da da buraya gelen gemilerden vergi alınmıştır.⁹¹⁸ Bunun yanı sıra Basra Körfezi’nden Ahvaz’a doğrudan taşımacılık yapmaya imkân veren Kârûn (Düceyl) Nehri’nden seyreden gemilerden de vergi alınmıştır. Ali b.

⁹¹² Mez, *İslam Medeniyeti*, 553.

⁹¹³ Bk. Dürî, *Târîhu’l-İrâkı’l-İktisâdî*, 224-225; Zeydan, *İslam Uygarlıkları Tarihi*, 424-425.

⁹¹⁴ Zeydan, *İslam Uygarlıkları Tarihi*, 424-425.

⁹¹⁵ İbn Haldûn, *el-Mukaddimetü Târîhu’l-‘Allâme İbni Haldûn*, 339-340. Ayrıca bk. Sipahioğlu, *Abbâsilerde İktidar, İktisat ve Coğrafya*, 46.

⁹¹⁶ Bk. Muhammed b. Ahmed el-Makdisî, *Ahsenü’t-Tekâsîm fî Ma’rifeti’l-Ekâlîm*, çev. Ahsen Batur (İstanbul: Selence Yay., 2015), 137.

⁹¹⁷ İbn Havkal, *Sûretü’l-‘Arz*, I/238.

⁹¹⁸ Yıldırım, *Basra Körfezi*, 122.

İsa'nın ticarî hareketliliği arttırmak adına bu nehirde taşımacılık yapan gemilerden vergileri kaldırması da⁹¹⁹ ilgili duruma işaret etmektedir.

Netice itibariyle Abbâsîler döneminde nehir taşımacılığında vergilendirmeye önem verilmiş ve bu faaliyetler için belli bölgelerde vergi iskeleleri kurulmuştur. Ayrıca çeşitli siyasî, iktisadî ve tabii faktörler dolayısıyla bu alandaki vergilendirme usulleri ve vergi oranlarında değişiklikler yapılmıştır. Ancak elimizde sistematik vergi kayıtları ve gümrük defterleri bulunmadığı için ilgili bahsin muhtevasını farklı farklı anekdotlardan ya da belirli bir zamana mahsus verilmiş bilgilerden hareketle oluşturduğumuzu ifade etmekte fayda vardır.

2.2. TİCARÎ FAALİYETLERDE NEHİR VE KANAL TAŞIMACILIĞI

Bahsi geçtiği üzere Bağdat, Basra Körfezi ile nehirler üzerinden sağlanan bağlantı sayesinde önemli bir ticarî konum elde etmiştir.⁹²⁰ Abbâsîler dönemi bölgede nehir üzerinden seyreden ticarî hareketliliğin kesintisiz bir şekilde akmasının ehemmiyeti, Irak bölgesinin uluslararası ticaret yapan gemilerle dolup taşmasından, iktidar tarafından nehir taşıtlarının vergilendirilmesi hususunda iskelelerin yapılmasından gerek iktidarın gerekse de halkın nehir sevkiyatı durdurduğunda karşı karşıya kaldıkları zor durumlardan, iktidarın bu alandaki seyrin sekteye uğramaması için aldığı önlemler ile birlikte yaptığı düzenlemelerden anlaşılmaktadır.

Bu başlık altında Dicle-Fırat nehirleri ve kollarında yapılan ticarî faaliyetlerin bölgesel ve uluslararası sınırlarına yer verilecektir. Kuzeyden güneye Irak coğrafyasından geçen bu iki nehir kuzey dolaylarından Basra Körfezi'ne kadar her iki yönde de taşımacılığa elverişli olmasıyla bölgedeki ticarî sevkiyat açısından kritik öneme sahiptir. Bundan dolayı Dicle ve Fırat uluslararası taşımacılığın ana yolları denilebilecek noktada iken bölgesel ticaretin temel unsuru konumunda olmuştur.

İktisadî faaliyetlerin, iç çatışma, isyan, kalkışma ya da taşımacılığı etkileyen harici unsurlardan dolayı sekteye uğradığını ifade etmeliyiz. Dolayısıyla iktisadî faaliyetlerde nehir taşımacılığı, çalışmamızın Birinci Bölüm, "Nehir Taşımacılığına Etki Eden

⁹¹⁹ Bk. Abdülaziz Dûrî, *Dirâsât fî'l-Usûri'l-Abbâsiyyeti'l-Müteehhira* (Matba'atü Siryân, 1945), 221; Hañabâ, *Vezirlik*, 370-371.

⁹²⁰ Yıldırım, *Basra Körfezi*, 173.

Faktörler ve Yansımaları” ile birlikte Üçüncü Bölüm “Çatışma ve İsyanlarda Nehir ve Kanal Taşımacılığı” bahsinden bağımsız düşünülmemelidir.

Ebû Ca‘fer el-Mansur’un Bağdat’ı inşa etmeden önce başkentin kurulacağı mevkiyi beğenme sebeplerinin zikredildiği rivayetlerde, Dicle-Fırat nehirleri ve kanallarının bölgesel ve uluslararası sınırlarına dair genel tabloyu görmekteyiz. Bu rivayetlerde Mansur’un bazı mevkileri gıda sevkiyatı açısından uygun bulmaması halifenin yerleşeceği mevkide aradığı şartlar açısından da önem arz etmektedir.

Kaynaklarda Mansur’un yeni bir başkent arama sebebi şu şekilde ifade edilmiştir. “Ebû Ca‘fer el-Mansur halife olunca İbn Hübeyre şehrinin karşısında Hâşimiyye şehrini kurdu. İki şehrin arasında geniş bir yol vardı. İbn Hübeyre şehri Kûfe şehrinin civarındaydı. Ebû Ca‘fer’in Hâşimiyye şehri de Kûfe’nin civarındaydı. Mansur Kûfe’nin yukarısında Rusâfe adında bir şehir daha kurdu. Râvendiyeye, Ebû Ca‘fer’e karşı Hâşimiyye şehrinde isyan edince orada ikamet etmek istemedi. Zira Râvendiyeye’nin isyanı sebebiyle bu şehirde işler karışmıştı. Kûfe’ye yakındı. Aslında Hâşimîyye sakinlerine de güveni kalmamıştı. Bu nedenle onlardan uzak durmak istiyordu. Rivayete göre Ebû Ca‘fer kendisi ve askerleri için bir şehir kurmak üzere uygun bir yer tespiti için bizzat çıktı. Önce aşağıya doğru inerek Cercerâyâ’ya⁹²¹ oradan da Bağdat’ın kurulduğu yere geçti.⁹²² Bunun yanı sıra Sâsânîler zamanında her yılbaşında tüccarların toplandığı büyük bir pazarın kurulduğu bu mevkinin iklim, tarım ve askerî avantajları da göz önünde bulundurulmuştur.⁹²³ Halife’nin yeni yerleşeceği mevkide istediği şartları gösteren bir nakil şu şekildedir: “İnsanların rahat edeceği, malların fiyatlarının yükselmeyeceği, erzak sıkıntısının çekilmeyeceği bir yer olmasını istiyorum. Kara ve deniz ulaşımına kapalı bir mevki olursa mallar azalır ve fiyatlar yükselir. İnsanlar ise geçim sıkıntısı yaşayıp zorda kalırlar.”⁹²⁴

⁹²¹ Vâsıt ile Bağdat arasında büyük bir kasaba olan Cercerâyâ, Dicle’ye yakın bir mevkide Deyru’l-‘Âkûl’un dört fersah güney doğusunda kalmaktadır. Hamevî, *el-Büldân*, II/123. Ayrıca bk. Le Strange, *Doğu Hilâfeti*, 68.

⁹²² Bk. Taberî, *Târih*, VII/614. Ayrıca bk. Le Strange, *Doğu Hilâfeti*, 14; Abdulhamit Dünder, “Bağdat Dairevi Şehrinin Kuruluşu ve Mimari Özellikleri”, *İslâm Araştırmaları Dergisi* 46 (2021), 15.

⁹²³ Bk. Dallâ’in, *Ticâre fi’l-Bağdâd fi’l-Asri’l-Abbâsi’l-Evvel* (Ürdün: Camiatü’l-Ürdünüyye, Doktora Tezi, 2006), 115; Kasım İlgün, *Halife Mansur Dönemi* (İstanbul: Marmara Üniversitesi, Doktora Tezi, 1997), 163.

⁹²⁴ Taberî, *Târih*, VII/615-616.

Nehirlerin mal sevkiyatında sağladığı avantajın önemine dair Halife Mütevekkil ve Komutan Vasîf arasındaki diyalogda oldukça kıymetli detaylara rastlamaktayız. Mütevekkil'in yeni bir yerleşim yeri arayışına girdiğinde İsfahan'ı gündemine almıştır. Ancak Vasîf tarafından bu düşüncesinden vaz geçirilmiştir. Bu olayda Vasîf'in halifeye sunduğu gerekçeler nehir yollarındaki taşımacılık imkânının bölgeye sağladığı avantajları göstermesi açısından dikkat çekicidir. Vasîf ilgili hususta Mütevekkil'e İsfahan'ın gemilerin ulaşamayacağı bir memleket olduğunu ve merkezlerle yapılan nakliyenin yetersiz kalacağını bundan dolayı burada erzak sıkıntısı yaşanacağını söylemiştir. Bu gerekçeler de halifenin kararından vaz geçmesi için yeterli olmuştur.⁹²⁵ Bahsi geçen avantajlara rağmen yine de Dicle ve Fırat nehirleri kullanılarak yapılan yolculukta belli bölgelerde zorluk ve sıkıntılarla karşılaşılırdı. Bu zorluklar, alınan önlemlerle aşılarak taşımacılık faaliyetleri devam ettirilmeye çalışılırdı.

Doğuda Çin, Hint ve Sind'in ticaret malları, kadim dönemden itibaren Dicle-Fırat nehir havzalarında inşa edilen şehirlere nehirlerle nakledilirken nehir taşımacılığının imkân vermediği noktada ise karadan Akdeniz'e oradan da Avrupa'ya taşınmıştır. Bu bağlamda hem Avrupa'dan, Çin ve Hindistan'a kadar uzanan ticarî hareketlilikte hem de tersi istikametle takip edildiği güzergâhta Dicle ve Fırat nehirleri önemli rol üstlenmiştir. Dolayısıyla bu iki nehir geçtiği güzergâhlarda bölgesel anlamda ticareti canlandırmakla kalmayıp Avrupa ile Uzak Doğu arasındaki ticarî ve kültürel etkileşimin de bir parçası konumunda olmuştur.

Bahsi geçen nakillerin dışında Dicle ve Fırat vasıtasıyla Uzak Doğu mallarının Nusaybin ve Urfa pazarlarına ulaşımın sağlandığı bilgisi⁹²⁶ de Anadolu'dan Uzak Doğu'ya uzanan ticarî ağda Dicle-Fırat'ın rolüne işaret etmektedir. Bu aktarımlar nehirlerin parçası oldukları ticarî sınırların uç noktalarını gözler önüne sermektedir.

Mansur'un, başkent mevkiini tespitinde gözettiği değişkenler arasında hem bölgesel hem de uluslararası ticarî ulaşımı hesaba katması, İslam öncesi dönemlerde denizcilik tecrübesi yok denecek kadar az olan Arap toplumunun su yolu taşımacılığında aldığı mesafeyi de göstermektedir. Kuran'ı Kerim'de denizde yolculuktan bahseden, "O, kara ve denizin karanlıklarında kendileri ile yol bulasınız diye sizin için yıldızları yaratandır.

⁹²⁵ İbn Rüşte, *el-A' lûku 'n-Nefîse*, 153.

⁹²⁶ Altungök - Yıldırım, "Nil, Fırat ve Dicle", 324.

Gerçekten biz, bilen bir topluluk için ayetleri birer birer açıkladık.”⁹²⁷, “Lütfuna nail olasınız diye denizde gemileri sizin için yürüten rabbinizdir. Doğrusu O, size çok merhametlidir.”⁹²⁸ şeklinde ayetlerin ve Hz. Peygamber’in hadislerinin⁹²⁹ de bu gelişim ve değişimde etkili olduğu kanaatine⁹³⁰ katıldığımızı ifade etmeliyiz.

2.2.1. Bölgesel Ticaretin Sınırları ve Taşımacılık

Çalışmanın önceki kısımlarında da yer yer ifade edildiği üzere Dicle-Fırat nehir ve kanallarında ticarî hareketlilik oldukça canlı idi. Bölgesel ticaretteki sınırların takibinde nehirlerin iki yönlü taşımacılığa da uygun olduğunu ve kıyı bölgelere ticarî açıdan katkı sağladıklarını tekrara düşmek adına da olsa ifade etmekte fayda vardır. Bundan dolayı ilgili başlık altında ilk olarak taşımacılıkta ön plana çıkan nehirlerin güzergâhları aktarılacaktır. Daha sonra taşımacılıkta karşılaşılan zorluklara kısaca atıf yapılacaktır. Akabinde ticarî açıdan ön plana çıkan şehirlerin elde ettikleri konum, nehir ve kanal taşımacılığıyla ilişkili olarak kuzeyden güneye olacak şekilde ele alınacaktır. Nehir taşımacılığı özelinde bölgesel ve uluslararası sınırların iç içe geçmesi sebebiyle keskin bir ayırım mümkün olmadığı için yer yer uluslararası sınırlara da atıf yapılmıştır.

Dicle, Irak’ın kuzeyinde Dağlık bölgelerden akan suların birleşmesiyle Elazığ ilinin Sivrice ilçesinden doğar ve Şattûlarap’da Fırat ile birleşip Basra Körfezi’ne dökülür.⁹³¹ Dicle Nehri, kuzeyde Musul’dan Bağdat’a ve Bağdat’tan güneye doğru Basra Körfezi’ne kadar nehir taşımacılığı için kullanılan yol konumundadır. Bu nehirde taşımacılık özellikle Bağdat-Basra Körfezi güzergâhında hem engellerin az olması hem de akımın sakin olmasından dolayı tercih edilmiştir.⁹³² Bu su yolu Musul’dan körfeze, körfezden ise Musul’a kadar ciddi bir ticarî hareketliliğe sahne olmuştur. Ayrıca Diyarbakır’dan Dicle

⁹²⁷ Hayreddin Karaman, “Kur’an Yolu: Türkçe Meâl ve Tefsir” (Ankara: Diyanet İşleri Başkanlığı, 2007), En’am 6/97.

⁹²⁸ Karaman, “Kur’an Yolu”, İsrâ 17/66. Deniz ve denizcilikle ilgili ayetler ve açıklamaları için ayrıca bk. Anûr Abdülalîm, *el-Milâha ve Ulûmü’l-Bihâr inde’l-Arab* (Kuveyt, 1979), 30-32.

⁹²⁹ Deniz (savaşı) şehidi, sevap bakımından iki kara (savaşı) şehidine bedeldir”. Deniz savaşında başı dönen gazi, kara savaşında kanı içinde kıvranan kimse gibidir. Denizin iki dalgası arasında mesafeyi kateden gazi de Allah’a ibadet yolunda dünyayı bir baştan bir başa kateden kimse gibidir. Şüphesiz Allah ruhları almak görevini ölüm meleğine (Azrail) vermiştir. Ancak deniz şehitlerinin ruhlarını bizzat Allah alır. Bk. Ebu Abdullah Muhammed b. Yezîd İbn Mâce, *Sünenü İbn Mâce*, çev. Haydar Hatipoğlu (İstanbul, ts.), VII/493.

⁹³⁰ Yıldırım, *Basra Körfezi*, 337.

⁹³¹ Dicle’nin güzergâhındaki bölgelerin konumu için “Giriş” başlığı, “Dicle Nehri” bahsine bakınız.

⁹³² Bk. Dûrî, *Târîhu’l-İrâkı’l-İktisâdî*, 164; Mısırî, *Ticâretü’l-İrak*, 160-161.

Nehri kullanılarak taşımacılık yapılırken, Çin ve Hindistan'dan Basra Körfezi'ne gelen mallar Diyarbakır'a kadar nehir yoluyla taşınabilirdi.⁹³³

Fırat Nehri her ne kadar bölgesel ve uluslararası taşımacılık için Dicle kadar ön plana çıkarılmasa da⁹³⁴ geçtiği coğrafya için önemli bir konumdadır. Fırat'ın su seviyesinin Orta Çağ'da Dicle'ye nazaran daha yüksek olması, bu nehir ve kolları üzerinden her iki istikamette de sevkiyatı kolaylaştırmıştır.⁹³⁵

Ağrı'nın Diyadin ilçesinden doğan Murat Nehri ile Erzurum'un Dumludağ'dan doğan Karasu Nehri, Fırat Nehri'nin başlangıcını sağlayan ana kaynaklardır. Bu nehirler Elazığ'da buluştuktan sonra Şattülarap'da Dicle ile birleşip Basra Körfezi'ne dökülür.⁹³⁶ Fırat, Sümeysat'tan (Adıyaman'ın ilçesi) itibaren taşımacılığa uygun bir nehirdir. Suriye ile Bağdat arasındaki ulaşımı sağlamaktadır.⁹³⁷ Bu ulaşımın bahsi geçtiği üzere Bâlis ve Rakka üzerinden olmakla beraber Cısr-i Münbiç'ten Fırat'a ve Fırat üzerinden Bağdat'a olacak şekilde de yapılmaktadır.⁹³⁸ Mu'tazîd'in Bizans ile ticareti önemsemesi hasebiyle Malatya'yı kendi kontrolünde tutmak için sefer düzenlediği görülmektedir. Bu seferde halife Müslümanlara ait tekneleri yaktırmıştır.⁹³⁹ Bu kayıt bölgede Fırat Nehri üzerinde teknelerin kullanıldığını göstermekle beraber taşımacılığın buradan itibaren uygunluğu hususunda net bir şey söylememektedir. Ayrıca Dicle ve Fırat vasıtasıyla Uzak Doğu mallarının Nusaybin ve Urfa pazarlarına ulaşımı da sağlanmaktadır.⁹⁴⁰

Dicle-Fırat nehirlerindeki taşımacılık faaliyetleri önceki kısımlarda detaylandırıldığı üzere kendi içerisinde bir dizi sorunları ve engelleri barındırmaktaydı. Bu faaliyetlerde genel olarak mevsimsel durumlar, nehir güzergâhlarının barındırdığı zorluklar ve bütün bunların göz önünde bulundurulması ile alınan önlemler dikkat çekmektedir. Nehir sularının yükseldiği Ocak-Nisan aylarında büyük gemilerle ticaret yapılırken kurak ay ve yıllarda zemini büyük gemilere göre daha sathi olan nehir

⁹³³ Mısrî, *Ticâretü'l-İrak*, 171.

⁹³⁴ Abdü'l-Hüseyn, *et-Tetavvur et-Ticârî*, 46.

⁹³⁵ Bk. Abdü'l-Hüseyn, *et-Tetavvur et-Ticârî*, 44; Mısrî, *Ticâretü'l-İrak*, 171; Râvî, *et-Ticâre*, 53; Mez, *İslam Medeniyeti*, 388; Altungök - Yıldırım, "Nil, Fırat ve Dicle", 327.

İlgili durum metin içerisinde referans verilen erken dönem eserlerindeki rivayetlerden de anlaşılmaktadır.

⁹³⁶ Fırat'ın güzergâhındaki bölgelerin konumu için "Giriş" başlığı, "Fırat Nehri" bahsine bakınız.

⁹³⁷ Bk. İbn Hurdâzbih, *el-Mesâlik*, 149; İbn Havkal, *Sûretü'l-'Arz*, I/211.

⁹³⁸ Mez, *İslam Medeniyeti*, 550.

⁹³⁹ Bk. Galole, *Bağdat*, 189-190.

⁹⁴⁰ Altungök - Yıldırım, "Nil, Fırat ve Dicle", 324.

taşıtlarıyla taşımacılık yapıldığının ifade edilmesi de bunu göstermektedir.⁹⁴¹ Taşımacılığı sürdürmek için bazı tüccarların oldukça fazla gemi edinmesinde⁹⁴² bu durumun da etkisi olsa gerektir. Ancak bölgesel ticaretin zorlukları sadece bunlarla sınırlı değildir.

Dicle üzerinden seyreden ticarî hareketlilikte, Uls'de kayalıklardan dolayı gemicilerin sevkiyatta zorlanmaları, Betâih'te nehir su seviyelerinden dolayı büyük gemilerle yolculuğun yapılamaması, Übülle'de med-cezr olaylarının gemilerin seyrini engellemesi ve yine Übülle Nehri girdabı gibi problemler, Abbâsîler döneminde aşılarak Dicle nehir yolu güzergâhındaki ticarî işleyişin kolay ve güvenli bir zeminde devam etmesi sağlanmıştır. İlgili sorunlar ve çözümlerine dair detaylar birinci bölümde ele alınmıştır. Burada ise ilgili paragraf bölgesel ve uluslararası taşımacılıkta nehir güzergâhlarındaki zorlukların bütüncül olarak sunulması adına tekrara düşmek adına da olsa kaydedilmiştir.

Dicle-Fırat taşımacılığında takip edilen güzergâhtan da kısaca bahsetmek yerinde olacaktır. Bu bağlamda Dicle'nin, Musul'dan körfeze kadar taşımacılığa her iki yönde de uygun olup Bağdat-Basra arasında tercih edilen su yolu konumunda olduğunu vurgulamakta fayda vardır. Fırat da iki yönde taşımacılığa uygundur ve Anadolu'dan körfeze uzanan ticarî ağda Fırat'ın kolu olan İsa Nehri ve bu nehirden ayrılan Sarât Nehri oldukça önemlidir.

İsa Nehri, Enbâr bölgesinde Fırat Nehri'nden ayrılarak Bağdat'ın güneyinde Dicle ile birleşmektedir. Bu sayede körfezden gelen malları Bağdat'tan sonra Fırat Nehri güzergâhındaki mevkilere, Fırat'tan taşınan malları ise Bağdat'tan sonra Dicle vasıtasıyla körfeze nakletme imkânı sunmaktadır. Bu haliyle nehrin hem bölgesel hem de uluslararası bağlamda bölge ticareti açısından ehemmiyeti yadsınamayacak derecededir. Bundan dolayı İsa Nehri'nin, Abbâsî devri taşımacılığı açısından rolünün anlaşılması gerektiğini düşünmekteyiz. Daha da somutlaştıracak olursak eğer, bu nehir ile Mısır, Rakka, Bâlis, Râfika, Şam, Bilâd-ı Rûm, malları Bağdat'a ulaşırken gemiler taşıdıkları malları Bağdat'ta bulunan çevresinde çarşı-pazarların kurulu olduğu limana indirebiliyordu. İsa Nehri'nin akış güzergâhı dışında bölge için oldukça önemli kılan

⁹⁴¹ Bk. Dündar, *4/10. Yüzyılda Bağdat*, 178-180.

⁹⁴² Bk. Zeydan, *İslam Uygarlıkları Tarihi*, 424; Arı, *Abbasiler'de Ticaret*, 93.

hususiyetlerden bir diğeri ise suyunun sene boyunca kesilmemesiydi. Nehir bu sayede yıl boyu ticarete imkân vermiştir.⁹⁴³

İsa Nehri, körfezden gelen malların Rakka'ya kadar sevkiyatındaki Dicle-Fırat bağlantısını da sağlamaktaydı. Bunun dışında kendisinden ayrılan ve taşımacılığa uygun olan Sarât Nehri⁹⁴⁴ Melik Nehri ve Kerhâyâ Nehri ile kolları da bölgeye ayrı bir canlılık getirmekteydi. Bu nehirler üzerinden iki yönlü sevkiyatın yapılabilmesi de özelde Bağdat genelinde ise bölge ticaretini canlandıran ana unsurlarındandı.⁹⁴⁵

Fırat da Dicle ve kollarında olduğu gibi mecrasında çeşitli zorluklar barındırmaktaydı. İsa Nehri'nden, Muhavvel'de yüklerin küçük gemilere yüklenerek onun kolu olan Sarât Nehri'ne gönderilmesi bunlardan biridir. Sebebi ise Büyük Sarât Nehri güzergâhında büyük gemilerin geçişine mâni olan kantaraya⁹⁴⁶ takılmadan taşımacılık yapabilmek olmalıdır.

Dicle ve Fırat gibi iki büyük nehirle birlikte Betâih'teki küçük nehirlerin de döküldüğü Şattûlarap'ta büyük gemiler taşımacılık yapabiliyordu. Nehirlerden ayrılan kollar da bu büyük gemilerin seyrine uygun olmakla beraber kollardan ayrılan su yollarında ise ancak küçük gemiler seyahat edebilmekteydi. Ancak Şattûlarap'tan önce nehir taşımacılığı için zikredilmesi gereken bataklık bölge bulunmaktadır. Bu bölgeye Betâih de denmektedir. Dicle-Fırat nehir ve kollarından akan suların birleşmesiyle Vâsıt'ın güneyi ile Basra arasında kalmaktadır. Betâih ticarî taşımacılık için sularının sığılığı ile bilinen bir mevkidir. Burada taşımacılık için özel teknelerin kullanılması gerekmektedir. Bundan dolayı büyük gemiler Betâih'e gelince mallarını yüzeysel tabanlı teknelerle aktarma yoluna gitmiştir.⁹⁴⁷ Betâih'ten akan nehirlerin de oluşumunda etkili olduğu ve körfezle bağlantı kuran Şattûlarap ise taşımacılık için uygun bir güzergâhtır. Med zamanı nehir sularının yükselmesi Basra Körfezi ile Basra arasındaki ulaşım için benzersiz bir nehir taşımacılığı imkânı sunması da bunu göstermektedir.⁹⁴⁸ İlgili husus

⁹⁴³ Ya'kûbî, *Büldân*, 19; Sâbî, *el-Vüzerâ*, 26.

⁹⁴⁴ Sarât Nehri için ayrıca bk. İstahrî, *el-Mesâlik*, 85; İbn Havkal, *Sûretü'l-'Arz*, I/242.

⁹⁴⁵ Dürî, *Târihu'l-İrâkı'l-İktisâdî*, 165; Muhammed Manazir Ahsen, *Abbasiler Döneminde Sosyal Hayat (170-289/786-902)*, çev. Mehmet Emin Şen (Ankara: Ankara Okulu Yay., 2019), 217.

⁹⁴⁶ İstahrî, *el-Mesâlik*, 85; İbn Havkal, *Sûretü'l-'Arz*, I/242.

⁹⁴⁷ Makdisî, *Ahsenü't-Tekâsîm*, 1991, 124. Ayrıca bk. Şemsüddîn Ebû Abdullah ed-Dimeşkî, *Nuhbetü'd-Dehr fî 'Acâibi'l-Ber ve'l-Bahr* (Matba'atü'l-Akademîyye, 1865), 124.

⁹⁴⁸ Bk. Mısıri, *Ticâretü'l-İrak*, 168; Râvî, *et-Ticâre*, 50.

bölge gemicilerinin med ve cezr hadiselerini takip edip ticarî faaliyetlerini bu olaylara göre tatbik edecek kadar yetkinlik sahibi olmalarını da gerektirmiştir.⁹⁴⁹

Bunun dışında Betâih hem sığ suları hem de yapısından dolayı taşımacılığın için taşımacılık için aşılması gereken bazı zorlukları barındırmaktaydı. Konuya dair detaylar birinci bölümde kaydedilmiştir.

Betâih'te sürdürülen nehir taşımacılığıyla ilgili Mes'ûdî ve İbn Rüste'nin kayıtlarında önemli detaylara isabet etmekteyiz. Mes'ûdî'nin aktarımı şu şekildedir: Dicle, Vâsıt şehrinde çıkınca üç kola ayrılmaktadır. Bu kollardan biri olan Musıb Nehri, Katr mevkiine kadar akardı. Bağdat, Vâsıt ve Basra gemilerinin çoğu da bu nehir üzerinden seyrederdi.⁹⁵⁰ Katr bölgesinde ise Dicle üç kola ayrılırdı. Bunlardan biri Tahîsâ'ya, diğeri iki kol ise Batîha'ya akardı. Burada sığ suda yüzebilen zevrakların yükleri gemilere aktarılırdı. Yüklerini alan gemiler Batîha'da suların bol olduğu yerlerden ilerlerken zevraklar ise kamışlarla kaplı bu iki nehir yoluyla Hevl mevkiine kadar gelirlerdi. Buradan Bâzâverd'e gelinir. Burada Dicle'ye akan üç nehir vardı. Bunlar Ebü'l-Esed Nehri, Mürre Nehri ve İbn Ömer Nehirleridir. Basra'ya gitmek isteyenler Ebü'l-Esed Nehri'yle Dicletü'l-Avrâ'ya kadar aşağı doğru iner ve Ma'kıl Nehri'ne vararak Bağdat-Basra arası yolculuğunu tamamlamış olur.⁹⁵¹ Bu durum Betâih'te takip edilen yollarla birlikte bölgede taşımacılık için belli boyutlarda nehir taşıtlarının tercih edildiğini de göstermektedir.

Nehirlerin takip ettikleri güzergâhlarında bazı bölgelerin hem ticarî anlamda kazandıkları konum hem de bölgelerde nehir taşımacılığı özelinde yürütülen liman, iskele ve çarşıların nehir kıyılarında inşası gibi faaliyetlerden ön plana çıktıklarını anlayabilmekteyiz. Bu bağlamda bataklık bölgedeki Muhtâre ve Muvaffakiyye şehirleri dışında Musul, Rakka, Bâlis, Sâmerâ, Bağdat, Kûfe, Vâsıt ve Basra gibi bazı merkezleri sayabiliriz. Ancak bahsi geçen merkezler arasında öncelikle Bağdat akabinde ise Basra'ya elde ettikleri konum ve şehirlerde şahit olunan ticarî hareketlilik itibarıyla ayrıca vurgu yapılması gerekmektedir. Buradaki kastımız daha sonra detaylarıyla açıklanacaktır.

⁹⁴⁹ Accâc, *el-İrâk*, 107.

⁹⁵⁰ Mes'ûdî, *Mürûc*, I/120.

⁹⁵¹ İbn Rüste, *el-A'lâku'n-Nefîse*, 182.

Makdisî, Musul'u "Diyâr-ı Rebîa'nın metropolü, Bağdat'ın tahıl ambarı" olarak tanımlamıştır.⁹⁵² Bahsi geçen merkezler arasında Musul'dan Bağdat'a, Bağdat'tan da Musul'a nehir üzerinden her iki yönlü yürütülen ticaret⁹⁵³ şehirler açısından da oldukça önemli olmuştur. Bu sayede nehirler Bağdat'ın sahip olduğu ticarî ağın Musul ile bağlantısını sağlamaktaydı. İlgili husus nehir taşımacılığının Musul için nasıl bir anlam ifade ettiğini gösterir niteliktedir.

Irak içinde ticarî açıdan dikkat çeken bir diğer şehir ise Sâmerî'dir. Bu şehir Bağdat'tan sonra başkent olmak üzere Dicle'nin doğu kıyısına inşa edilmiştir. Çarşı ve pazarlarla zenginleştirilmiştir. Bulunduğu mevki sayesinde bölgenin önemli ticarî merkezlerinden biri olmuştur. Bu konumu elde etmesinde nehir taşımacılığının katkısı yadsınamayacak derecededir. Şehrin ekonomisinin büyük oranda Dicle'deki taşımacılık faaliyetleri üzerinde döndüğüne dair aktarım da buna işaret etmektedir.⁹⁵⁴ Şehirde Musul, Bağdat, Basra, Vâsıt, Kesker, Übülle, Ahvaz, Diyâr-ı Rebîa, Diyâr-ı Mudar dolaylarından gelen gemilerin yanaşabilmesi için şehrin limanları genişletilmiştir. Ayrıca yeni liman da inşa edilmiştir.⁹⁵⁵ Bölgedeki şehirlerden gelen malların dağıtımının yapıldığı limanı barındıran Haliç Caddesi, şehrin atar damarı mesabesinde olup en canlı yeridir. Cadde bu konumu nehir taşımacılığına elverişli mevkide kurulmasıyla kazanmıştır. Bunun dışında şehrin ana caddeleri Dicle'ye paralel ve mümkün olduğu kadar geniş bir şekilde inşa edilmiştir. Ayrıca caddelerin inşasında gemilerin mallarını indirip yükleyebileceği genişlikte bir alan da gözetilmiştir.⁹⁵⁶ Bölgedeki bu ticarî konumuyla birlikte düşünüldüğünde Sâmerî'nin, kurulmasıyla birlikte Bağdat gibi deniz ticaretini canlandırdığı ve Basra ticaretine dahi olumlu katkı sağladığına dair aktarımlar daha da anlamlı olmaktadır.⁹⁵⁷

⁹⁵² Makdisî, *Ahsenü't-Tekâsîm*, 1991, 138.

⁹⁵³ Mez, *İslam Medeniyeti*, 551.

⁹⁵⁴ Ahmed Şarkî Abdullâh eş-Şarkî, Ulyân Abdü'l-Fettâh, *en-Nafâkatü'l-Mâliyye fî Binâi Sâmerî* (221-247/836-861) (Mafrak: Camiatü Âli'l-Beyt, Yüksek Lisans Tezi, 2018), 46-47; Murat Bıyıklı, *Kuruluşundan Başkentlik Dönemi Sonuna Kadar Sâmerî* (Kayseri: Erciyes Üniversitesi, Doktora Tezi, 2021), 390.

⁹⁵⁵ Birinci Bölüm "Liman, İskele, Tersane İnşası" bahsine bakınız.

⁹⁵⁶ Ahmed Abdülbâkî, *Âsîmetü't-Devleti'l-Arabiyye fî Ahdi'l-Abbâsiyyîn* (Dâru's-Şuûni's-Sekâfe, 1989), 46-47; eş-Şarkî, Ulyân Abdü'l-Fettâh, *en-Nafâkatü'l-Mâliyye*, 60; Bıyıklı, *Sâmerî*, 112.

⁹⁵⁷ Bıyıklı, *Sâmerî*, 330.

Makdisî, Bağdat'ı "İslam şehirleri arasındaki büyük metropollerden biri" olarak tanımlar.⁹⁵⁸ Başkent'in ulaştığı bu konumun daha iyi anlaşılması açısından şehrin kurulduğu mevki hakkında aktarılan rivayetlerden birkaçına yer vermenin yerinde olacağı kanaatindeyiz.

Ya'kûbî'nin, Dicle ve Fırat'ın Bağdat'ın kurulacağı mevkiye sağlayacağı avantajlardan bahsettiği bir rivayeti, hem iki nehrin bölgesel ve uluslararası ticarî sınırlarını genel hatlarıyla ortaya koyar nitelikte hem de nehir taşımacılığının Bağdat'a katacaklarını gösterir niteliktedir. Bu rivayette, güneydeki Vâsıt, Basra, Übülle, Ahvaz, Faris, Uman, Yemame, Bahreyn ve dolaylarındaki malların Dicle vasıtasıyla Bağdat'a geleceği, kuzeydeki Musul, Diyâr-ı Rebîa, Azerbaycan ve Erminiyye mallarının Dicle üzerinden Bağdat'a taşınabileceği kaydedildikten sonra Fırat üzerinden ise Mısır, Rakka, Şam, Suğûr, Mağrib mallarının sevkياتının yapılabileceği aktarılmaktadır.⁹⁵⁹

Mansur'un Bağdat'ı kurduğu mevkiyi beğenme sebepleri hakkında nakledilen rivayetteki bilgiler, bölgede ticarî faaliyetlerin sınırlarını genel hatlarıyla açıklar niteliktedir. Bağdat Sahibi, Mansur'a şayet bu mevkide ikamet ederse Sarât Nehri üzerinde olacağını ve bu vesileyle hem batıdan hem de Mısır ve Şam'dan gelen erzak ve malların gemilerle Fırat Nehri üzerinden kendisine ulaşacağını, Çin, Hindistan, Basra ve Vâsıt'tan gelen malların da yine nehir üzerinden kendisine geleceğini zikreder. Buna ilaveten Erminiyye, Azerbaycan, Tâmerî ve çevresi, Musul, Diyarbakır, Diyâr-ı Rebîa, mallarının da nehirlerle getirileceği kaydedilmiştir. Bağdat Sahibi, nehirlerin sağlayacağı ticarî avantajdan değil askerî avantajlarından da bahsederek halifeye, Dicle-Fırat arasında ikamet ettiği için düşmanın ancak köprü ve kantaralarla kendisine ulaşabileceğini ifade etmiştir. Bundan dolayı düşmanların kendisine yaklaşamayacağını da ekleyip şehirlerin korunması için sur, kale ve hendeklerin kazılması gerektiği şeklindeki tavsiyeleriyle görüşlerini belirtmiştir. Konuşmadan sonra Mansur'un bu bölgeye yerleşme isteğinin daha da arttığı anlaşılmaktadır.⁹⁶⁰ Gözetilen şartlara bakıldığında yeni başkent için mevki

⁹⁵⁸ Makdisî, *Ahsenü't-Tekâsîm*, 1991, 119.

⁹⁵⁹ Hamevî, *el-Büldân*, 22-24.

⁹⁶⁰ Bk. Taberî, *Târih*, VII/616-617; Hamevî, *el-Büldân*, I/458. Halife'nin başkent inşası için Bağdat mevkiini tercih etme sebeplerine dair ayrıca bk. Belâzûrî, *Fütûh*, 168-169; İbnü'l-Fakîh, *Büldân*, 281-283; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, III/94-96; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, V/452.

arayışında olan halifenin, güvenlik ve iktisadî gerekçeleri ön planda tuttuğu görüşü⁹⁶¹ makuliyet kazanmaktadır.

Amerikalı araştırmacı Lassner (1935-), Bağdat için bulunduğu mevkinin şehri bir iç limana dönüştürdüğünü ifade eder.⁹⁶² Alman şarkiyatçı Hedy (1923-1906) ise Bağdat'ın kuruluşu ile birlikte Dicle ve Fırat'ın her zaman uluslararası ticaretin başlıca iki ana yolu olduğunu kaydetmiştir.⁹⁶³ Amerikalı bilim adamı Gene W. Heck (1944-2010) ise idarenin Suriye'den (Şam) Irak'a (Bağdat) nakli ile birlikte devletin kendisini kıtalar arası ticaretin birleşme noktasında bulduğunu zikretmektedir. Bütün bu görüş ve değerlendirmeler, Bağdat mevkisini tercihi hakkında aktarılan rivayetlerle birlikte düşünüldüğünde nehirlerin sağladığı taşımacılık imkânının da şehrin ticarî merkeze dönüşmesindeki rolüne vurgu şeklinde anlaşılması gerektiği görüşündeyiz.⁹⁶⁴ Mez, Bağdat mallarının ekseriyetinin nehirler üzerinde taşındığını kaydetmektedir.⁹⁶⁵ Makdisî'nin Bağdat'ın metropol şehir olduğuna dair aktarımının dışında yukarıdaki görüş ve değerlendirmeler de Mansur'un, nehirlerin taşımacılık imkânı konusundaki ön görüşünün hayata geçtiğini ortaya koymaktadır. Ayrıca rivayetlerden nehir taşımacılığının hem bölgesel hem de uluslararası anlamda Bağdat'a nasıl bir ticarî ağ sağladığı da görülmektedir. Bağdat'ın limanlara sahip olması, şehirde nehir taşıtlarının vergilendirilmesi için vergi iskelelerinin inşası da başkentin sahip olduğu ticarî konumla ilişkilendirildiğinde daha da anlaşılır olmaktadır.⁹⁶⁶

Bahsi geçen bir diğer merkez ise Vâsıt'tır. Vâsıt, Kûfe'nin kuzeydoğusunda Bağdat, Basra ve Ahvaz'dan gelen yolların birleşme noktasındadır. Dicle Nehri'nin iki yakasına kurulmuş olması hasebiyle önemli bir liman konumundadır. Güneyden Bağdat'a gitmek isteyen gemilerin çoğunun Vâsıt'ta bulunan limana demir attığına dair nakiller de buna delalet etmektedir. Vâsıt'tan yola çıkan mallar çeşitli beldelere taşınırdı.⁹⁶⁷ Gemilerin seyri açısından önemli bir konumda olan Vâsıt'ta kurulan bir köprünün iki tarafında gemilerin yanaşabileceği iki liman inşası da⁹⁶⁸ taşımacılığın şehre sunduklarını gösterir

⁹⁶¹ Sipahioğlu, "Güvenlik ve İktisat Bağlamında Abbâsî Hilâfetinin Kendi Coğrafyasına Bakışı", 251-252.

⁹⁶² Lassner, *Baghdad*, 17.

⁹⁶³ Hedy, *Yakın Doğu Ticareti*, 31.

⁹⁶⁴ Heck, *Şarلمان, Hz. Muhammed ve Kapitalizmin Arap Kökenleri*, 86-93.

⁹⁶⁵ Mez, *İslam Medeniyeti*, 551.

⁹⁶⁶ İkinci Bölüm "Nehir Taşımacılığında Vergilendirme" bahsine bakınız.

⁹⁶⁷ Bk. Ebû Yahyâ Cemâlüddîn Zekeriyâ b. Muhammed el-Kazvîni, *Âsârü'l-Bilâd ve Ahbârü'l-İbâd* (Beyrut: Dâr Sâdır, ts.), 478.

⁹⁶⁸ Birinci Bölüm "Liman, İskele, Tersane İnşası" bahsine bakınız.

niteliktedir. Ayrıca şehrin hem körfezden hem de kuzeyden gelen gemilerin yanaşması için nehir yolları açısından uygun bir konumda olduğu hatırlanmalıdır. Bu durum da Vâsıt'ın nehir yolları üzerinden sahip olduğu ağı tahmin edilir kılmaktadır.

Câhız, Irak ve Basra için “Irak dünyanın incisi, Basra’da Irak’ın incisidir.” ifadelerini kullanmaktadır.⁹⁶⁹ Basra iç ve dış ticaret için kritik bir noktada bulunmaktadır. Şehir bu konumunu Abbâsîler döneminde kazanmıştır. Kuzeyden gelen gemilerin ve uluslararası güzergâh takip edilerek körfeze taşınan malların, şehrin limanlarına demir atması sebebiyle Basra, Irak’ın iskelesi mesabesinde olmuştur.⁹⁷⁰ Bundan dolayı olsa gerek ki Ya’kûbî, Basra’yı, “Dünya şehri, mal ve ticaret kaynağı” olarak,⁹⁷¹ Câhız ise “Dünya’nın her yerinden her türlü malın geldiği, Bağdat’ın büyük kapısı olarak” tanımlamaktadır.⁹⁷² Şehre gemilerin yanaşabilmesi için limanların,⁹⁷³ gemilerin vergilendirilmesi için ise me’sarların inşasının da bu etkileşimle doğru orantılı düşünmek gerektiği kanaatindeyiz.⁹⁷⁴ Dolayısıyla şehir, nehir taşımacılığı aracılığıyla kuzeydeki yerleşimlerle, körfez üzerinden ise uluslararası bölgelere uzanan geniş bir ticarî ağa sahip olmuştur.

Konumuz bağlamında Basra’nın nahiyelerinden olan Übülle’den de bahsetmek yerinde olacaktır. Übülle, Irak’ın güneyinde bulunmaktadır. Basra’nın limanı olarak da ifade edebileceğimiz deniz ticaretinin merkezlerinden biridir.⁹⁷⁵ Burası sadece deniz ticareti açısından değil Dicle’den ayrılan Übülle Nehri’nin kıyısında bulunmasından dolayı nehir taşımacılığında da ehemmiyet arz etmektedir. Bundan dolayı olsa gerek ki İbn Havkal, Übülle’yi “Basra’daki su yolları arasında en meşhurlarından biri” olarak

⁹⁶⁹ Ebû Osmân Amr b. Bahr b. Mahbûb el-Câhız, *el-Evtân ve’l-Büldân* (y.y.: b.y., ts.), 16; Ebû Osmân Amr b. Bahr b. Mahbûb el-Câhız, *et-Tebassur bi’t-Ticâre* (Kahire: Mektebetü’l-Hancı, 1993), 4.

⁹⁷⁰ Bk. Lombard, *İslâmın Altın Çağı*, 173; Zeydan, *İslam Uygarlıkları Tarihi*, 540. Basra her ne kadar doğrudan ticarî saiklerle inşa edilmese de mevkiinin tespit edildiği bölge itibarıyla ticarî avantajların gözetildiği anlaşılmaktadır. (Abdü’l-Hüseyin, *et-Tetavvur et-Ticârî*, 51.) Zira Basra’nın inşasının ilk amacı, Sâsânîlere karşı elde edilen zaferlerden sonra (635-636) hem düşmanların körfez boyunca seyrüseferde bulunmalarını hem de Uman ülkesiyle Hindistan dolaylarına gemi göndermelerini engellemektir. Bu amaca matuf inşa edilen Basra daha sonra doğuya yelken açan Arap gemilerinin çıkış noktası olmuştur. Bk. Hedy, *Yakın Doğu Ticareti*, 31. Ayrıca şehrin inşasında Übülle’nin liman konumunda olması ve denizden yapılacak saldırılar için kritik önemi haiz olması da göz önünde bulundurulmuş olmalıdır. Bk. Agius, *Classic Ships of Islam*, 247.

⁹⁷¹ Ya’kûbî, *Büldân*, 159.

⁹⁷² Câhız, *et-Tebassur bi’t-Ticâre*, 3.

⁹⁷³ Birinci Bölüm “Limanlar ve İskeleler” ile “Tersane” bahsine bakınız.

⁹⁷⁴ İkinci Bölüm “Nehir ve Kanal Taşımacılığında Vergilendirme” bahsine bakınız.

⁹⁷⁵ İstahrî, Übülle Nehri’nin dört fersah uzunluğunda olduğunu her iki yakasının da bahçeler, köşkler, çarşılar ve hanlarla mamur olduğunu kaydetmektedir. Bk. İstahrî, *el-Mesâlik*, 81. Bu durum da nehir taşımacılığının sağladıkları elbette göz ardı edilemez.

tanımlamaktadır.⁹⁷⁶ Denizden getirilen (Çin, Hindistan, Bahreyn, Uman, Fars) mallar nehir üzerinden bölgeye, bölgeden taşınan mallar ise nehir üzerinden Şattülarap'a ve buradan körfeze akabinde ise deniz aracılığı ile uluslararası limanlara taşınmaktaydı. Übülle Nehri'nin büyüklü küçüklü pek çok taşıtın seyrine şahitlik etmesi⁹⁷⁷ ve Basra-Bağdat arası nehir ticaretinde kilit bir rol oynaması da bu sebepleydi.⁹⁷⁸

Basra kurulduktan sonra konumu zayıflayan Übülle artık ticarî bir merkezden ziyade bir limana dönüşmüştür. Bağdat'a giden gemilerin geçiş noktası ve Irak ekonomisi için önemli bir liman kenti olmuştur.⁹⁷⁹ Übülle kendi bünyesinde sahip olduğu nehir ticaret açısından ziyade bu ağın bir parçası olması hasebiyle kritik bir konuma sahiptir.

Rakka ve Bâlis de bölgesel ticarete ön plana çıkan şehirler arasındadır. Makdisî, Fırat Nehri taşımacılığında istifade eden Rakka'yı Diyâr-ı Mudar'ın metropolü olarak tanımlamaktadır.⁹⁸⁰ Şehir, ticarî avantajının yanı sıra batı bölgelerinin kontrolü için askerî anlamda da stratejik bir konuma sahiptir.⁹⁸¹ En parlak günlerini Hârûn Reşîd'in on üç yıl kadar yazlık başkent olarak kullandığı dönemde yaşamış ve Bağdat'tan sonra ülkenin en büyük şehri olmuştur.⁹⁸²

Bâlis, nehir ticaretinin yanı sıra kara ticaretinde de önemli bir merkez konumundadır.⁹⁸³ İstahrî, Bâlis'i "Şam halkının Fırat Nehri kıyısındaki limanı" olarak tavsif etmektedir.⁹⁸⁴ Rakka ve Bâlis'e bir de Mansur tarafından bu iki şehre yakın mevkide kurulmuş olan Râfika şehrini ekleyebiliriz. Bağdat gibi yuvarlak bir plan üzere planlanan bu şehir bölgede yeni bir ticarî merkez olması için kurulmuştur. Zamanla eski Rakka ile Râfika birleşmiş Râfika adı unutulmuştur.⁹⁸⁵ Rakka, Fırat Nehri ile taşımacılığa uygun

⁹⁷⁶ İbn Havkal, *Sûretü'l-'Arz*, I/236.

⁹⁷⁷ Bk. Ebû Hanîfe Ahmed b. Dâvûd b. Venend ed-Dîneverî, *el-Ahbârü't-Tivâl* (Kahire: Dâru İhyâi'l-Kütübü'l-Arabî, 1960), 117; Yûnus, "es-Sînâ'a ve Eseruhâ", 440.

⁹⁷⁸ Bk. Yıldırım - Altungök, "Erken Ortacağlarda Übülle Liman Kentinin İran Körfezi Açısından Önemi", 1187.

⁹⁷⁹ Ali, *et-Tanzîmâtü'l-İctimâiyye ve'l-İktisâdiyye fi'l-Basra*, 232; Yıldırım - Altungök, "Erken Ortacağlarda Übülle Liman Kentinin İran Körfezi Açısından Önemi", 1185; Yakup Ercan, *İslam Tarihi Kaynakları ve Seyahatnamelerde Basra* (Malatya: İnönü Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2020), 9.

⁹⁸⁰ Makdisî, *Ahsenü't-Tekâsîm*, 1991, 141.

⁹⁸¹ Sipahioğlu, "Güvenlik ve İktisat Bağlamında Abbâsî Hilâfetine Kendi Coğrafyasına Bakışı", 255.

⁹⁸² Bk. Gülay Oğün Bezer, "Rakka", *DİA* (İstanbul: TDV Yay., 2007), XXXIV/432. Hârûn Reşîd için şehrin önemi bulunduğu konum itibarıyla Şam'daki hakimiyet çabası bağlamında değerlendirilmelidir. Sipahioğlu, "Güvenlik ve İktisat Bağlamında Abbâsî Hilâfetine Kendi Coğrafyasına Bakışı", 255.

⁹⁸³ Hedy, *Yakın Doğu Ticareti*, 49.

⁹⁸⁴ İstahrî, *el-Mesâlik*, 62.

⁹⁸⁵ Behnassî Afîf, "İhyâü Medîneti'r-Rakka" 10/39 (1990), 204. Mansur tarafından Râfika şehrinin kurulmasını, Rakka'nın batı bölgesindeki hakimiyet açısından bir üs konumunda olmasının farkındalığı

olması hasebiyle ticarete konu olan malların naklinde nehir taşımacılığı oldukça önem arz etmekteydi. Bu haliyle Fırat, Rakka'yı kendisinden ayrılan kollarla Bağdat'a ve takip ettiği güzergâha kıyı bölgelerle ticarî bağlantısını sağlamaktaydı. Bu durum Abbâsîler döneminde özellikle Hârûn Reşîd devrinde Rakka'nın ticarî gelişiminde önemli katkı sunan âmillerden olmuştur.⁹⁸⁶ Zira bu dönemde bölgeye gelen gemiler şehrin ticarî anlamda ilerlemesi, çarşılarının çeşitlenmesi ve genişlemesine katkı sağlamıştır.⁹⁸⁷ İlgili bağlamda nehirlerin körfezden Dicle Nehri aracılığıyla İsa Nehri ve sonrasında Fırat ile devam eden yolculukta Rakka'ya kadar gemilerin taşımacılığına imkân verdiği de hatırlanmalıdır. Bu durum da nehirlerin Rakka'ya bölgesel anlamda sağladığı sevkiyat ağını gözler önüne serer niteliktedir.

Fırat'ın kıyısında bulunan Kûfe de gemilerin uğrak merkezlerinden biridir. Kûfe şehrinde Fırat üzerinde yapılmış olan bir köprünün çıkışında Dâru'r-Rızk çarşısı kurulmuştur. Köprünün başına ise buraya yanaşan gemilerden vergi alınmak üzere zincir çekilmiştir. Nehir ticareti için çarşıları bulundurması ve bu taşıtların vergilendirilmesi,⁹⁸⁸ nehir taşımacılığı için kanal açılması⁹⁸⁹ Kûfe'nin nehir ticaretindeki konumuna işaret eder niteliktedir.

Betâih bölgesinde Zencilerin taşımacılığa uygun olan Ebü'l-Hasîb Nehri kıyısına kurdukları Muhtâre şehri dikkat çekmektedir. Şehrin ekonomik gelişiminde Yahûdî Nehri Emîr Nehri,⁹⁹⁰ Mengî Nehri, İbn Sem'an Nehri, Cüvâ Kûr Nehri, Ebû Şâkir Nehri, Ğarbî Nehri ve Abdullah Nehri gibi taşımacılığa uygun su yolları ile bağlantısı hayati önem arz etmektedir. Muhtâre'ye akın eden insanların sayısı haddi hesabı olmayacak kadar artmıştır. Öyle ki artık şehir Bağdat ve Sâmerîrâ ile boy ölçüşecek noktaya gelmiştir.⁹⁹¹ Bu yükselişte ise şehrin hem nehir taşımacılığa el verişli bir mevkide kurulmasının hem

ile anlamak gerekmektedir. Bu bağlamda Hârûn'un Şam'daki hâkimiyet çabası bağlamında değerlendirilebilecek Rakka, Mansûr için daha geniş planda Bizans'la olan mücadele anlamında da bir üs, merkez anlamı taşımaktaydı. Şehrin sonraki dönemlerde hangi açılardan ön plana çıktığına dair değerlendirmeler için bk. Sipahioğlu, "Güvenlik ve İktisat Bağlamında Abbâsî Hilâfetinin Kendi Coğrafyasına Bakışı", 255-256.

⁹⁸⁶ Nadia Muhsin Aziz Salih el-Faysal, *Medînetü'r-Rakka ve Devruhe'l-Hadârî fî'l-'Asri'l-Abbâsî (132-380)* (Dimeşk: Menşurâtü'l-Hey'e, 2010), 114-115.

⁹⁸⁷ Hamûd Ömer, "Rakka fî Ahdi'r-Reşîd" 21/85 (2002), 128; Lombard, *İslâmın Altın Çağı*, 45.

⁹⁸⁸ Massignon, *Hıtatü'l-Kûfe*, 41.

⁹⁸⁹ Birinci Bölüm, "Abbâsîlerin Nehir Taşımacılığına Verdiği Önem ve Taşımacılığın Düzenlenmesi" başlığı, "Kanal Kazma" bahsine bakınız.

⁹⁹⁰ Verkinderen, *Waterways of Iraq and Iran*, 92.

⁹⁹¹ Ebû Hâmid İzzüddîn Abdülhamîd b. Hibetillâh İbn Ebi'l-Hadîd, *Şerhu Nehci'l-Belâğa* (y.y.: Dâru İhyâi Kütübî'l-Arabî, ts.), VIII/164-165. Ayrıca bk. Demirci, *Siyah Öfke*, 165-166.

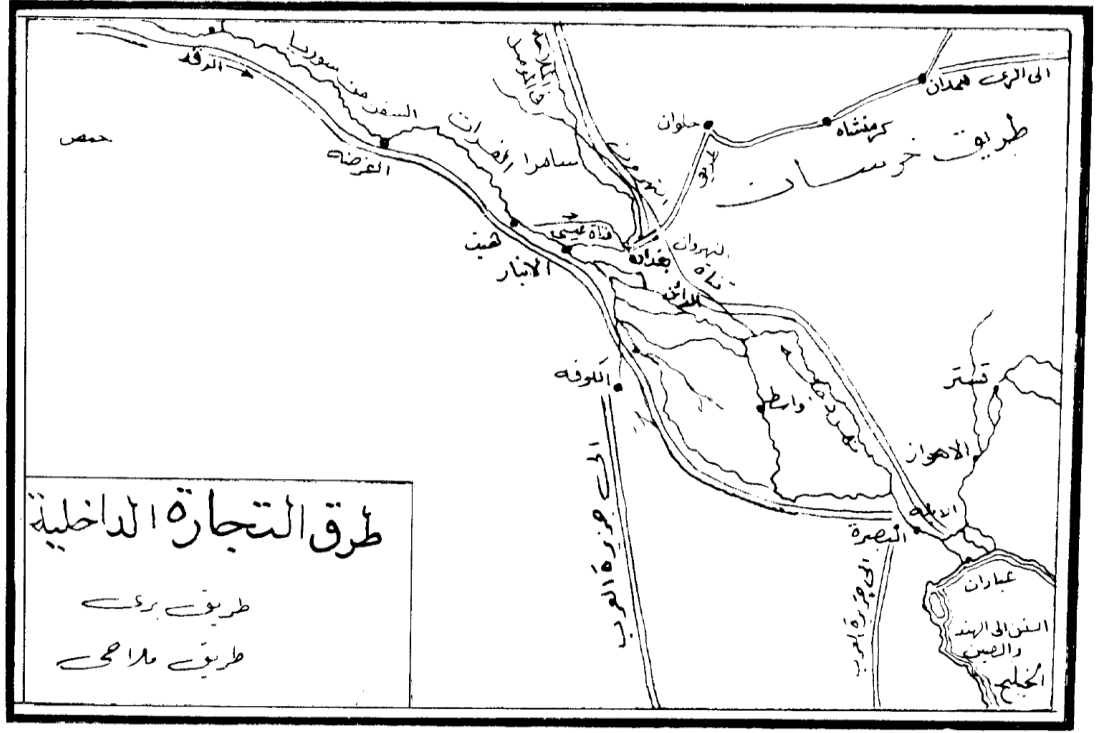
de Züheyri Nehri ile birlikte ana karargâh olan Muhtâre'yi besleyecek olan kendi kontrollerindeki bir nehir ticaret güzergâhının oluşturulmasının etkisi unutulmamalıdır. Zira malların sevkiyatı şehre akan nehirler üzerinden sağlanmaktaydı. Şehrin düşürülmesi için uygulanan iktisadî ambargoda nehirlerdeki sevkiyatın durdurulma çabası da ilgili durumu açıklar niteliktedir.⁹⁹²

Muhtâre'nin dışında Betâih'de dikkat çeken bir diğer ticarî merkez Muvaffakiyye'dir. Burası Muhtâre'nin etkinliğini zayıflatmak adına kurulmuştur (267/881). Şehirde çarşı, pazar ve liman inşa faaliyetlerini tamamlamıştır. Muvaffak, nehir ticaretinin Muhtâre'den Muvaffakiyye'ye kaydırılması için büyük çaba sarfetmiş ve nihayetinde elde ettiği askerî başarılarla da birlikte sonuca ulaşmıştır. Şehir tüccarlarla limanları ise ticarî gemilerle dolup taşacak kadar canlı bir konuma ulaşmıştır.⁹⁹³

Bahsi geçen merkezlerde nehir ticaretinin akışının sağlanması adına bir dizi imar faaliyetleri de yürütülmüştür. Abbâsîler döneminde nehir ticaretindeki aksamaların iktidar, ticaret merkezleri ve halk açısından beraberinde getirdiği olumsuz durumun önüne geçmek için birçok önlem alınmış ve düzenleme de yapılmıştır. Şehirlerin konumu hususunda ise Bağdat'ın dünya çapında bir metropole dönüşmesi, Muhtâre'nin Bağdat ve Sâmerra ile rekabet edecek noktaya ulaşması, Muvaffakiyye'nin Muhtâre'den sonra bölgedeki ticarî canlılığa ev sahipliği yapması, Musul'un Diyâr-ı Rebîa'nın metropolü, Basra'nın dünya şehri ve Irak'ın incisi, Rakka'nın Diyâr-ı Mudar'ın metropolü, Bâlis'in Şam halkının limanı olarak tanımlanmasıyla birlikte ele alınan diğer merkezlerin bölgede ticarî açıdan önemli mevki elde etmesinin nehir taşımacılığının sağladığı avantajlardan bağımsız okunamayacağı anlaşılmaktadır.

⁹⁹² Üçüncü Bölüm, “Zenc İsyanı” başlığı altında “Muhtâre Muhasarası” ve “Muhtâre Muhasarasının Şiddetlenmesi” bahislerine bakınız. Şehrin konumu, nehir taşımacılığı ile olan ilişkisi, taşımacılığın şehrin iktisadî gelişimine etkisi ve taşımacılıktaki aksamanın yansımaları meselesine dair detaylar için bk. Üçüncü Bölüm “Zenc İsyanı” başlığı “Muhtâre Muhasarası” ve “Muhtâre Muhasarasının Şiddetlenmesi”.

⁹⁹³ Bk. Taberî, *Târîh*, IX/585; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/313-315; İbnü'l-Esir, *el-Kâmil*, 1991, VII/295-296; Ebü's-Safâ (Ebû Saîd) Salâhuddîn Halîl b. İzzeddîn es-Safedî, *el-Vâfi bi'l-Vefeyât* (Beyrut: b.y., 2000), XXI/271; İbn Haldûn, *el-İber*, II/402.



Resim 8. Irak İç Ticaret Yolları (Mısri, *Ticâretü'l-Irak*, 165.)

2.2.1.1. Nehirlere Göre Konumlanışı Bağlamında Çarşılar

Ticarî sevkiyat, Dicle-Fırat kıyısı şehirlerin çarşı ve pazarlarına nehir taşımacılığı ile sağlanmaktaydı. Bu durum Basra, Kûfe, Vâsıt, Bağdat ve Sâmerâ gibi bazı şehirlerin ticarî açıdan ön plana çıkmalarına katkı verirken tabii olarak çarşıların genişlemesinde de etkili olmuştur.⁹⁹⁴ Bahsi geçen şehirlerle ilgili kayıtlarda çarşılarının geniş, mamur ve çeşitli olduğuna dair aktarımlara rastlamaktayız. Bir önceki bahsin muhtevası da düşünüldüğünde ilgili durumunun nehir taşımacılığından bağımsız okunamayacağı anlaşılmaktadır. Ancak bu başlık altında asıl olarak taşımacılığın şehre ve çarşılardaki çeşitliliğe yaptığı katkıdan ziyade nehir taşımacılığının çarşıların kurulacağı mevkilerde belirleyici unsurlardan olup olmadığı sorusu üzerinde durulacaktır. Bazı merkezleri odağımıza alma sebebimiz ise nehir taşımacılığı ile çarşıların mevkisi hususunda bağlantı kurabileceğimiz malzemeye ilişkilidir. Bunun dışında başlık kapsamında kaydedilmeyen diğer çarşıların nehir taşımacılığından istifade etmediği şeklindeki bir anlaşılmaya da sebebiyet vermek istemediğimizi ifade etmekte fayda vardır. Zira bahse konu olan

⁹⁹⁴ Bu şehirlerden Vâsıt, Kûfe, Basra Abbâsî döneminde Irak'ın en önemli iskân merkezlerindendir. Bk. Le Strange, *Doğu Hilâfeti*, 28.

merkezlerde ticarî faaliyeti itibariyle kuruluşunda taşımacılığın belirleyiciliğine dair bir malumata rastlamadığımız çarşıların nehir taşımacılığıyla ilişkisi olmadığı şeklindeki düşüncenin makuliyet arz etmediği açıktır.

2.2.2.1.1. Basra Çarşıları

Basra, Bağdat gibi dünyanın her bölgesinden insanları çekebilen bir şehirdir.⁹⁹⁵ Hem deniz hem de kara ulaşımına uygun konumda olması, şehri Irak bölgesinin en önemli ticarî merkezlerinden birine dönüştürmüştür. Irak'ın incisi olarak da geçen,⁹⁹⁶ denizcilerin şarkılarıyla renklenmiş bu şehir, Bağdat'ın kapısı,⁹⁹⁷ dünya ticaretinin kaynağı⁹⁹⁸ olarak da tanımlanmıştır. Basra şehri kadar halkı da dünyada adından söz ettirmiştir. Şarkın en ücra köşesinden Fas'ın en batısına kadar bir Basralı ya da bir Himyerliye rastlandığına dair kayıtlar⁹⁹⁹ bunu göstermektedir.

Basra doğuyla olan bağlantısını körfezden şehre akan taşımacılığa uygun nehir yolları ile sağlamıştır. Bu durum da Basra'yı Irak'ın güney bölgesinde işleyen ticaretin kapısı konumuna getirmiştir.¹⁰⁰⁰ Basra'nın stratejik önemi kuruluşuna kadar uzanmaktadır. Hz. Ömer'in, Fars, Arap beldeleri ve Irak sınırında Çin Denizi'ne bakan bir şehir inşa edilmesine yönelik talimatı da bunu göstermektedir.¹⁰⁰¹

Taşımacılığa uygun olan Übülle Nehri üzerinde bulunan Übülle ise Basra'nın limanı konumundadır. Çin, Hind, Uman ve Bahreyn'den gelen gemilere ev sahipliği yapmaktadır.¹⁰⁰² Abbâsîler döneminde buradaki ticarî sevkiyatın sürekliliğinin ehemmiyeti çeşitli düzenlemeleri de gerekli kılmış ve bu bağlamda adımlar atılmıştır.

Basra'nın önemli bir ticarî merkez halini almasını sağlayan unsurlardan belki en önemlisi nehir üzerinden yük gemilerinin sevkiyat yapabilmesidir.¹⁰⁰³ Bundan dolayı ticaret ve iş çevreleri şehrin nehre kıyı yerlerinde bürolar kurmuşlardır.¹⁰⁰⁴ İlgili bağlamda

⁹⁹⁵ Ashtor, *A Social and Economic History*, 90.

⁹⁹⁶ Câhız, *el-Evtân ve 'l-Büldân*, 16; Câhız, *et-Tebassur bi't-Ticâre*, 3.

⁹⁹⁷ Câhız, *et-Tebassur bi't-Ticâre*, 3.

⁹⁹⁸ Ya'kûbî, *Büldân*, 159.

⁹⁹⁹ Mez, *İslam Medeniyeti*, 538-539.

¹⁰⁰⁰ Bk. Dürî, *Târîhu 'l-İrâkı 'l-İktisâdî*, 156-158.

¹⁰⁰¹ Bakır, *Ortaçağ Tarih ve Medeniyetine Dair Çeviriler*, 442.

¹⁰⁰² Yıldırım - Altungök, "Erken Ortacağlarda Übülle Liman Kentinin İran Körfezi Açısından Önemi", 1188.

¹⁰⁰³ İkinci Bölüm "Bölgesel Ticaretin Sınırları ve Taşımacılık" bahsine bakınız.

¹⁰⁰⁴ Lombard, *İslâmın Altın Çağı*, 174.

şehrin ticarî konumunda başat rol oynayan nehir taşımacılığı özelinde üzerinde durulması gerektiğini düşündüğümüz soru ise taşımacılığın şehrin çarşılarının mevkilerinin belirlenmesinde de etkili unsurlardan biri olup olmadığıdır.

Basra'da dört önemli çarşı bulunmaktadır. Bu çarşılar dükkân ve ambarlarla doludur. Büyüklük bakımından Bağdat çarşılarından aşağı değildir.¹⁰⁰⁵ Bunlardan en önemlisi, dört bir yandan gelen tüccarların geldiği, Arapların ticaret yaptığı Basra'nın batısında çöle yakın bir konumda kurulmuş olan Mirbed Çarşısıdır.¹⁰⁰⁶ Mirbed Çarşısı, bünyesinde keçi, koyun, kuş, iç yağı, deve ipi imal eden zanaat erbabının bulunduğu Sûku'l-İbl'in dışında Sûku'l-Vezzâin, Sûku'l-Attârîn, Sûku's-Saydaliyyîn, Sûku'l-Verrâkîn gibi çarşılar bulunmaktadır.¹⁰⁰⁷ Çarşı nehirlerle uzak olmasından dolayı şehir için yetersiz kalmıştır. Bundan dolayı da Abdullah b. Amir, Feyd Nehri'nin bir kolu olan Ümmü Abdullah Kanalı'nın kıyısındaki evleri satın alarak yıktırması ve buraya bir çarşı yaptırmıştır.¹⁰⁰⁸

Basra'daki bir diğer önemli çarşı ise Sûku'l-Kilâ'dır. Dâru'r-Rızk Çarşısı'nın doğusunda bulunan Kilâ'daki¹⁰⁰⁹ çarşıların ekseriyeti ise batıda Basra Köprüsü, doğuda ise Feyd Nehri boyunca uzanmakta olup bu kanalın, Ma'kıl Nehri'nden ayrıldığı anlaşılan Bilâl Nehri'yle birleştiği noktada bulunmaktadır.¹⁰¹⁰

Bilâl Nehri, Ma'kıl Nehri ve Übülle Nehri, Basra ve diğer mevkiler adına taşımacılık açısından oldukça önemlidir. Bilâl Nehri'nin kazılmasından sonra etrafına ilk olarak dükkanlar inşa edilmesi de bu bağlamda anlaşılır olmaktadır.¹⁰¹¹

Übülle Nehri ile Basra arasındaki taşımacılıkta hem mesafe hem de nehirdeki diğer zorluklardan dolayı tüccarların maliyeti artmaktaydı. Bundan dolayı tüccarlar için yeni bir güzergâha ve ticarî sahaya ihtiyaç duyuldu. Bu ihtiyaca binaen Kilâ Limanı ve etrafındaki çarşılar, körfezle bağlantıyı sağlayan Feyd Nehri'nin kıyısına inşa

¹⁰⁰⁵ Le Strange, *Doğu Hilâfeti*, 78.

¹⁰⁰⁶ Abdülcebbâr Nâcî, *Dirâsât fî Târihi'l-Müdüni'l-Arabiyyeti'l-İslâmiyye* (Beyrut: Şeriket'ül-Matbuât, 2001), 166; Muhammed Sa'd İsmail, "Mirbedü'l-Basratî'n-Neş'e ve Tetavvuru'l-Târîhi", (ts.); Bakır, *Ortaçağ Tarih ve Medeniyetine Dair Çeviriler*, 505.

¹⁰⁰⁷ Bakır, *Ortaçağ Tarih ve Medeniyetine Dair Çeviriler*, 505-507.

¹⁰⁰⁸ Bakır, *Ortaçağ Tarih ve Medeniyetine Dair Çeviriler*, 497.

¹⁰⁰⁹ Sâni' - Ali, *İmâratü'z-Zübeyr Beyne Hicreteyn*, I/340.

¹⁰¹⁰ Gemilerin yanaştığı Kilâ Limanı'nın konumunun Ma'kıl Nehri kıyısında olduğuna dair kanaat de (Bk. Ali, *Hıtatü'l-Basra*, 152.) bu durumu desteklemektedir.

¹⁰¹¹ Bakır, *Ortaçağ Tarih ve Medeniyetine Dair Çeviriler*, 499.

edilmiştir.¹⁰¹² Böylesi bir ticarî ağa sahip olan Kilâ Çarşısı'nda, hurma mevsimi geldiğinde neredeyse iki bin hurma yüklü nehir taşıtı sevkiyat için hareket etmekteydi.¹⁰¹³ İlgili durum da nehir taşımacılığının çarşılarının kurulacağı mevkide belirleyici olduğu düşüncesini temellendirir niteliktedir. Ayrıca taşımacılığa el verişli nehirlerle olan bağlantısı, Kilâ Çarşısı'na Basra-Bağdat, Ahvaz ve diğer bölgelerle olan ticarî sevkiyatı sağlamıştır.¹⁰¹⁴ Nitekim çarşı da adını yoğun gemi ticaretine konu olmasına nispetle almıştır. Zira Kilâ kelime anlamı itibariyle gemilerin yanaştığı mevkiyi ifade etmektedir. Killâî nisbesi verilmiş kişiler de bulunmaktadır.¹⁰¹⁵ Bu nisbe bazı tüccarlara Kilâ'da gemileriyle mal indirmelerinden dolayı verilmiştir.¹⁰¹⁶ Çarşının nehir ticareti ile ilişkisi, Ahvaz ile ticareti sağlayan ve Dicle'den gelen malları taşınması noktasında Basra'nın ana damarlarından olan Ma'kıl Nehri ve bu nehirden ayrılan Bilâl Nehri ile olan bağlantısı düşünüldüğünde daha da anlaşılır olmaktadır. Ayrıca Ma'kıl Nehri'nin bölgenin taşımacılık yükünü çeken ana su yollarından Übülle Nehri'ne döküldüğü de düşünülünce Kilâ Çarşısı'nın nehir taşımacılığı ile olan ilişkisinin boyutu tahmin edilecektir.

Sûku'l-Kilâ'nın bünyesinde birçok küçük çarşı vardır. Ma'kıl Nehri kıyısına kurulmuş olan Dâru'r-Rızk (Gıda maddelerinin satıldığı çarşı),¹⁰¹⁷ Sûku'l-Allâfîn (hayvan yemlerinin satıldığı çarşı), Sûku'l-Hallâîn (turşu ve sirkelerin satıldığı), Sûku's-Sakat (elbise ve ev eşyalarının satıldığı çarşı), Sûku'l-Kassâbîn (kasapların bulunduğu çarşı), Sûku'l-Ğanem (koyun ticaretinin yapıldığı çarşı), Sûku'l-Kayyârîn (zift ve katran imal ve ticaretinin yapıldığı çarşı)¹⁰¹⁸ ile Sûku'l-Kaflâyûn (eskimiş kayıkların parçalanarak ağaç ve demirlerinin satıldığı çarşı),¹⁰¹⁹ Sûku't-Ta'am (gıda maddelerinin satıldığı çarşı),¹⁰²⁰

¹⁰¹² Usluer, *Kuruluşundan Emevîlerin Sonuna Kadar Basra'da Toplum*, 229.

¹⁰¹³ Bk. Ebû Osmân Amr b. Bahr b. Mahbûb el-Câhîz, *Kitâbü'l-Büldân* (Bağdat: Matba'atü Hukûme, 1970), 503; Abdü'l-Ceğîfi, *el-İrâk*, 125.

¹⁰¹⁴ Bk. Râvî, *et-Ticâre*, 63.

¹⁰¹⁵ Hamevî, *el-Büldân*, IV/472; Sâni' - Ali, *İmâratü'z-Zübeyr Beyne Hicreteyn*, I/339.

¹⁰¹⁶ Sâni' - Ali, *İmâratü'z-Zübeyr Beyne Hicreteyn*, I/339.

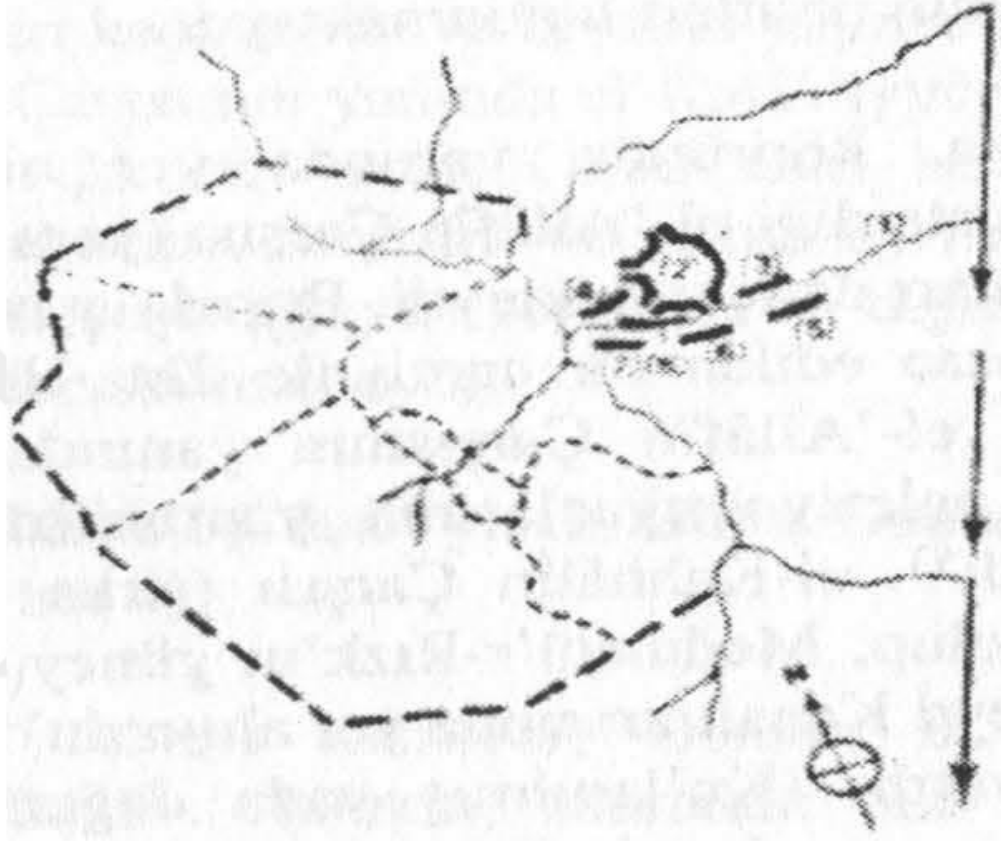
¹⁰¹⁷ Sâni' - Ali, *İmâratü'z-Zübeyr Beyne Hicreteyn*, I/339.

¹⁰¹⁸ Burada kayıkların sıvandığı zift ve katran imalatçıları bulunmaktadır. Bk. Yüksel, *İslam'ın İlk Döneminde Ticari Hayat*, 127; Bakır, *Ortaçağ Tarih ve Medeniyetine Dair Çeviriler*, 511.

¹⁰¹⁹ Bk. Yüksel, *İslam'ın İlk Döneminde Ticari Hayat*, 128. Şehre ticaret ve harici saiklerle gelen nehir taşıtları arasında eski olanların parçalanarak ağaç ve demirlerinin satılması için müstakil bir çarşının kurulması da şehrin nehir ticareti açısından önemine delalet eder niteliktedir. Sûku'l-Kaflâyûn'un haricinde nehir üzerinde taşımacılık yapan salların menziline ulaştıkları yerde parçalanıp malzemelerinin satıldığını da görmekteyiz. Bölgede yaygın kullanılan bu iptidai nehir taşıtlarının ahşap olan kısımlarının Bağdat'ta yakacak odun olarak kullanıldığı ifade edilmektedir. Bk. Agius, *Classic Ships of Islam*, 119.

¹⁰²⁰ Yıldırım, *Basra Körfezi*, 114.

bunlar arasındadır. Sûku'l-Kilâ'nın ihtiva ettiği çarşıları daha da çeşitlendirmek mümkündür.¹⁰²¹ Ancak çalışmanın bu bahsi açısından asıl önemli olan husus, ana çarşının kurulduğu mevki ve bu mevkinin nehir taşımacılığı ile olan ilişkisinin tespitinin imkânıdır.



Resim 9. Kilâ'daki Çarşıların Yaklaşık Yerleşimleri. Harita ve Harita Anahtarı. (Bakır, Ortaçağ Tarih ve Medeniyetine Dair Çeviriler, 509)

Harita Anahtarı:

1. Feyd Kanalı	5. Habil (Halat satıcıları) Çarşısı
2. Medînetü'r-Rızk (Rızk şehri)	6. Kassâbîn (Kasaplar) Çarşısı
3. Ashâbu' s-Sakat	7. Allâfîn (Yem satıcıları) Çarşısı
4. Dakîk (Un satıcıları) Çarşısı	8. Kakhâlîn (Sirke ve turşu satıcıları) Çarşısı

¹⁰²¹ Arı, *Abbasiler'de Ticaret*, 28.

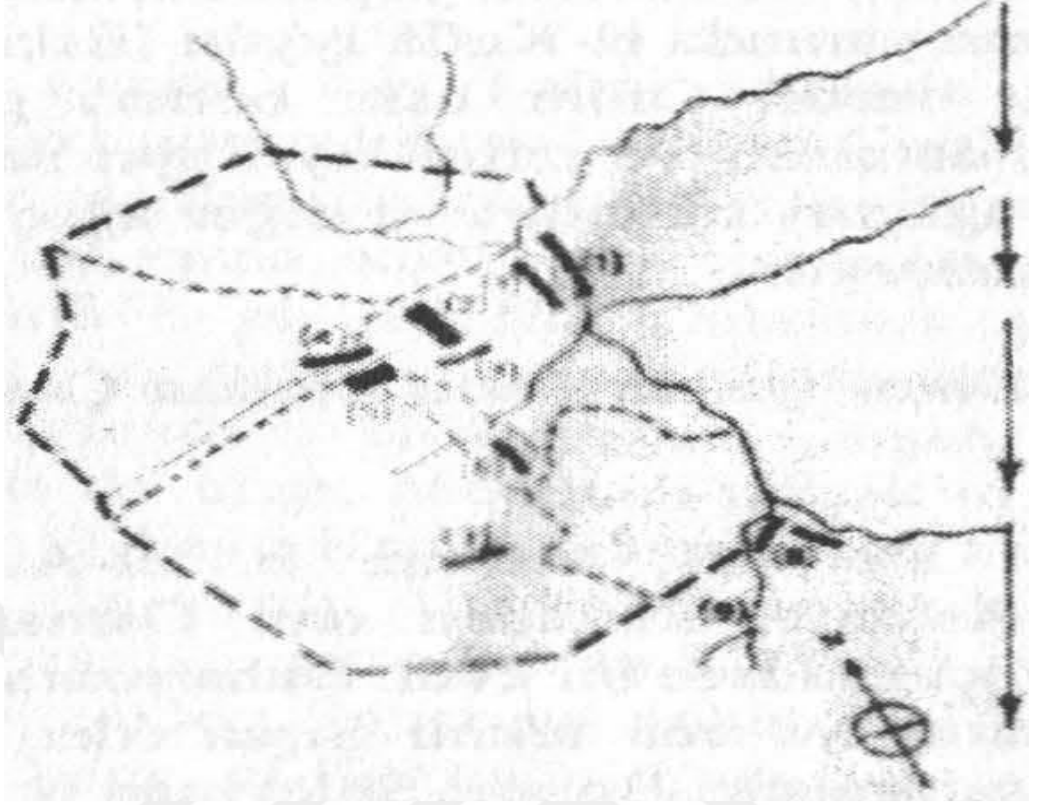
Basra'da bir diğer önemli ticarî merkez ise şarap, et, un satıcıları ile birlikte sarrafların bulunduğu Bâb-ı Osman Çarşısı'dır. Bu çarşının haricinde Bağdat ile Basra arasındaki nehir yolunun üzerinde kurulmuş olan Sûku'l-Kebîr de ön plana çıkmıştır. Ma'kıl Nehri ile İbn Ömer Nehri'nin birleştiği noktada Bilâl Nehri kıyısında nehirler üzerinden mal sevkiyatın yapılmasına uygun bir konumda kurulmuştur.¹⁰²² Bünyesinde Sûku'l-Bellûriyyîn (Hindistan'dan gelen kristal ile çeşitli kap-kacak, lamba ve şişelerin üretildiği çarşı), Sûku's-Sayârife (para değiş tokuş işlemlerinin yapıldığı çarşı) bulunmaktadır. Bunun dışında Sûku'r-Reyyân (sebzelerin satıldığı çarşı),¹⁰²³ Ashâbü'l-Fâkihe (meyve satıcılarının çarşı), Dârü'l-Battîh (kavun ve karpuzların satıldığı çarşı) gibi Basra Köprüsü'ne yakın bir konumda kurulmuş birçok çarşı da Sûku'l-Kebîr'in içerisinde.¹⁰²⁴ Sûku'l-Kebîr'e Hindistan'dan malların getirilmesi ise Basra'nın doğudaki ticarî sınırının boyutunu yeniden ortaya koyar niteliğindedir. Bu noktada Basra'nın ticarî sınırı sadece Hindistan'la kalmayıp doğuda Çin, Batıda Marakeş, Endülüs, güneyde Habeşistan'a kadar uzandığını da ifade etmek gerekir. Bu durum Basra'da hem gece gündüz ticaretin devam edişini¹⁰²⁵ hem de limanlarında yüzlerce gemiyi misafir edişini anlamamıza katkı sağlamaktadır.

¹⁰²² Bk. Bakır, *Ortaçağ Tarih ve Medeniyetine Dair Çeviriler*, 513; Abdü'l-Ceğîfi, *el-İrâk*, 126.

¹⁰²³ Bu çarşı Reyyân Nehri karşısındadır. Taberî, *Târih*, IX/424.

¹⁰²⁴ Yıldırım, *Basra Körfezi*, 114.

¹⁰²⁵ Râvî, *et-Ticâre*, 132.



Resim 10. Kebir Çarşısı ile Bâbü'l-Cami Çarşılarının Yaklaşık Yerleşimleri. Harita ve Harita Anahtarı. (Bakır, Ortaçağ Tarih ve Medeniyetine Dair Çeviriler, 512)

1. Bilâl Kanalı Çarşısı	6. Banu Yaşkur Çarşısı
2. Kadim Çarşısı	7. Tahhanin Çarşısı
3. Şa'arîn Çarşısı	8. Barzah (balıkçılar) Çarşısı
4. Cami' ya da Osman Çarşısı	9. Seyyan Çarşısı
5. el-Mescidu'l-Cami'	



Resim 11. III./IX. yy.'da Basra Çarşılarının Takribi Konumu. (Nâdiye Nûrî Ali, "Neş'etü Medîneti'l-Basra ve Tetavvuruhe'l-Umrânî fi'l-Karnî'r-Evvelî'l-Hicrî", *Mecelletü Dirâsâtü'l-Basra* 14 (2012), 211.)

2.2.2.1.2. Kûfe Çarşıları

Kûfe, verimli arazide inşa edilmiş bir şehirdir. Makdisî şehrin konumunun getirdiği avantajlar sayesinde olsa gerek ki Kûfe çarşılarını övmektedir.¹⁰²⁶ Bu çarşılarından biri Dâru'r-Rızk diğeri ise Kenâse'dir. Dâru'r-Rızk¹⁰²⁷ zahire ürünlerinin satıldığı bir çarşıdır.

¹⁰²⁶ Makdisî, *Ahsenü't-Tekâsîm*, 1991, 116.

¹⁰²⁷ Dâru'r-Rızk şehrin kurulduğu ilk zamanlarda cizye ve haraç gelirlerinin toplandığı bir yer olmakla

Fırat Nehri'nin sağ kıyısında kurulmuştur. Bu mevkideki çarşılar Kûfe Köprüsü'nden şehir merkezine doğru uzanmaktadır. Kenâse ise Arap Yarımadası ile yapılacak ticaretin merkezi konumundadır.¹⁰²⁸ Abbâsîler dönemi önemli bir ticarî merkez olan Kûfe için nehir sevkiyatının önemi Halife Mansur'un, Fırat'ta seyreden gemilerin demir atabilmesi adına Kûfe etrafında Cevf Nehri'ni kazdırmasından da anlaşılmaktadır. Nehirdeki su seviyesinin azlığından dolayı gemi sevkiyatı sıkıntıya girince Darû'r-Rızk'ta Fırat'tan suyunu alan Büveyb Nehri kazılmıştır. Bu nehir şehre gemilerin demir atması için kazılmış olan Cevf Nehri'nin su seviyesini arttırmak için açılmıştır.¹⁰²⁹ İlgili bağlamda Kûfe'nin önemli çarşılarından biri olan Dâru'r-Rızk'ın Fırat Nehri kıyısında kurulması, çarşıların mevkilerinin tespitinde nehir taşımacılığı ile olan ilişkiyi ortaya koymaktadır. Ayrıca bu çarşının taşımacılığa uygun diğer nehirlerle olan bağlantısı da bilahare hatırlanmalıdır.

Dâru'r-Rızk ve Kenâse gibi içerisinde pek çok çarşığı barındıran ticarî merkezlerin dışında bir de şehrin batı tarafında kurulmuş olan Dâru'r-Rûmiyyûn Çarşısı ile¹⁰³⁰ Sûku'l-Esed vardır. Bu çarşılar şehir için önemli pazarlar olarak karşımıza çıksa da¹⁰³¹ doğrudan nehir taşımacılığı ile bağlantısına dair nakil bulunamamıştır.

2.2.2.1.3. Vâsıt Çarşıları

Vâsıt, Bağdat, Basra, Kûfe ve Ahvaz'ın arasında konumlanmakla beraber Kûfe ile Basra şehirlerine eşit uzaklıktadır. Hilafet idaresi süresince Irak'ın en önemli şehirlerinden biri olmuştur.¹⁰³² Bu şehirlerden gelen ticarî kervanlar için uygun mevkide kurulmuş olan Vâsıt, Dicle Nehri'nin iki kıyısına yayılması hasebiyle Irak'ın güneyi ve kuzeyinden gelen gemiler için de liman konumundadır. Bundan dolayı Vâsıt çarşıları mal çeşitliliği açısından zengin, ticarî hareketlilik açısından ise yoğundur. Bahsi geçtiği üzere şehirde gemilerin yanaşması için iki liman kurulmuştur. Şehrin önemli çarşıları ise

beraber zamanla ticaret merkezine dönüşmüştür. Hilal Ağalday, "İslam Tarihinde Şehirleşme: Kûfe Örneği", *İlahiyat Araştırmaları Dergisi* 16 (2021), 31.

¹⁰²⁸ Dûrî, *Târîhu'l-İrâkı'l-İktisâdî*, 159; Râvî, *et-Ticâre*, 137; Yıldırım, *Basra Körfezi*, 115.

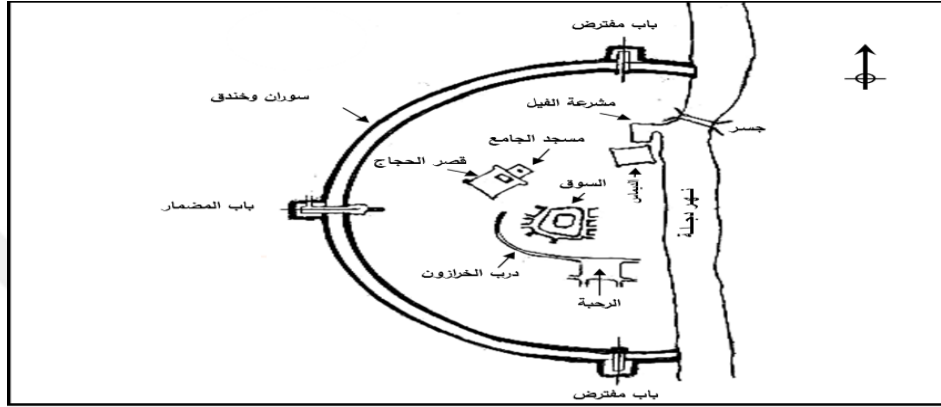
¹⁰²⁹ Hamevî, *el-Büldân*, I/512.

¹⁰³⁰ Yıldırım, *Basra Körfezi*, 115.

¹⁰³¹ Arı, *Abbasiler'de Ticaret*, 31.

¹⁰³² Bk. Makdisî, *Ahsenü't-Tekâsîm*, 1991, 121-122; Le Strange, *Doğu Hilâfeti*, 71.

Sûku'l-Huyûl, Sûku Ahar'dır.¹⁰³³ Gelişmiş ve mamur olan Vâsıt çarşılarının¹⁰³⁴ konumunda doğrudan nehir taşımacılığının etkisine dair bir tespitte bulunamamak da şehirde iki limanın varlığının yanı sıra Vâsıt'a gelen hurma gemilerinin mallarını alacak olan dükkân sahibinin halı ve perdelerle dükkânını süslemesi şeklindeki adet¹⁰³⁵ çarşılardaki dükkân sahiplerinin bu gemileri görebilecek kadar nehre yakın konumda olduklarını göstermektedir.



المصدر: مصطفى عباس الموسوي، العوامل التاريخية لنشأة وتطور المدن العربية الإسلامية، سلسلة دراسات (295)، دار الرشيد للنشر، بغداد، 1982، شكل (10).

1036

Resim 12. Vâsıt Haritası (Abdurrahmân Ali Abdurrahmân, “et-Terkîbü’l-Dâhilî li Medîneti Vâsıt fi’l-Asri’l-Emevî”, ts., 8.)

2.2.2.1.4. Bağdat Çarşıları

Halife Mansur Bağdat’tan önce Hîre¹⁰³⁷ ile Kûfe arasındaki bir mevkide Fırat Nehri üzerinde kurduğu Hâşimiyye şehrinde ikamet etmekteydi. Halifenin Hâşimiyye’den ayrılma kararından sonra Bağdat şehri mevkisinin tercihiinde güvenlik ve iktisat bağlamında dikkate alınan gerekçeler ön plana çıkmıştır.¹⁰³⁸ Kaydedilen rivayetlerde Dicle ve Fırat nehir taşımacılığının hem bölgesel hem de uluslararası ticaret açısından Bağdat’a katacakları üzerinde durulduğu da görülmektedir. Dolayısıyla Bağdat’ın

¹⁰³³ Râvî, *et-Ticâre*, 138.

¹⁰³⁴ Çarşılarla ilgili ayrıntılı bilgi için bk. Söylemez, “Vâsıt Kentinin Kuruluşu ve İlk Sakinleri Üzerine”, 158; Abdülkâdir Süleymân el-Me’âdîdî, *Vâsıt fi’l-Asri’l-Abbâsî (324-656)* (Beyrut: Dâru’l-Arabiyye, 2006), 105-107.

¹⁰³⁵ Makdisî, *Ahsenü’t-Tekâsîm*, 1991, 129.

¹⁰³⁶ Abdurrahmân Ali Abdurrahmân, “et-Terkîbü’l-Dâhilî li Medîneti Vâsıt fi’l-Asri’l-Emevî”, ts., 8.

¹⁰³⁷ Irak’ın İslam öncesi dönemdeki en meşhur şehirlerinden olan el-Hîre, mevki olarak bugün anılan ülkenin güneyinde bulunan Kûfe ve Necef şehirlerinin yakınında yer almaktaydı. Bk. Abdulhalik Bakır, “Erken Ortaçağlarda Irak’ın Meşhur Şehri el-Hîre”, *Fırat Üniversitesi Orta Doğu Araştırmaları Dergisi* 4/2 (2010), 117.

¹⁰³⁸ Sipahioğlu, “Güvenlik ve İktisat Bağlamında Abbâsî Hilâfeti’nin Kendi Coğrafyasına Bakışı”, 251-252.

İslam'ın en büyük metropollerinden biri¹⁰³⁹ olarak tanımlanmasının nehir taşımacılığının sağlıklarından bağımsız düşünölemeyeceğı açıktır. Şehrin çarşılarındaki ticarî hareketlilik, Sâmerrâ'nın başkent olmasından sonra da devam etmiştir. Ya'kûbî'nin, Sâmerrâ'nın Bağdat'ın yerini dolduramadığı şeklindeki aktarımı da¹⁰⁴⁰ bu durumu göstermektedir.

Bağdat'ın kurulduğu mevkinin, şehrin inşasından önce de aylık olarak uluslararası panayır ve pazarlara ev sahipliğı yaptığı ifade edilmektedir.¹⁰⁴¹ Ancak Bağdat'ın inşası ile başlayan ticarî hareketlilik şehrin kurulmasından önceki ticarî faaliyetlerle kıyaslanamayacak bir noktaya ulaşmıştır. Zamanla Bağdat dünyada adından söz ettirecek noktaya gelmiş,¹⁰⁴² bölgesel ve uluslararası ticaretin merkezi olmuş ve İskenderiye ile birlikte çarşılarda satılan malların fiyatlarını belirleyici konumuna gelmiştir.¹⁰⁴³

Bağdat Orta Çağ dünyasında hem karayolu hem de nehir yolu ticareti açısından haritanın hemen her bölgesiyle irtibatı olan bir merkez olmuştur.¹⁰⁴⁴ İstahrî, Kerh çarşılarının doğu yakası çarşılarından üstün olduğunu ifade etmektedir.¹⁰⁴⁵ Lassner, doğu yakası çarşılarındaki tablonun benzersiz güzellikte olduğunu ifade ederken Dicle Nehri üzerinde şezâ, sümeyriyye, tayyâr, zülâl ve zebzeb türü taşıtları da bu manzaranın bir parçası olarak kaydetmiştir.¹⁰⁴⁶ İlgili aktarım ve değerlendirmelerdeki temel etkenlerden birinin, çarşıların nehir taşımacılığından etkin ve aktif bir şekilde faydalanılabilecek konumda kurulması olduğu anlaşılmaktadır.

Bağdat'ın Mu'tazîd dönemi tekrar başkent ilanı ve şehirde sükunetin sağlanmasıyla ticarî faaliyetler yeniden canlanmıştır. Başkentlikten düşüş ve yeniden başkent oluş sürecinde Bağdat, ticarî açıdan inişli çıkışlı bir dönem geçirirken eski parlak günlerini andıran dönemleri de yaşamıştır. Ayrıca Birinci Bölüm ve Üçüncü Bölüm'deki "İsyanlar

¹⁰³⁹ Makdisî, *Ahsenü't-Tekâsîm*, 1991, 119.

¹⁰⁴⁰ Ya'kûbî, *Büldân*, 52.

¹⁰⁴¹ Bk. Dallâ'in, *Ticâre fi'l-Bağdâd*, 115; İlgün, *Halife Mansur Dönemi*, 163.

¹⁰⁴² Bk. Makdisî, *Ahsenü't-Tekâsîm*, 1991, 119. Ayrıca bk. Richard Coke, *Baghdad The City of Peace* (İngiltere: Thornton Butterworth, 1927), 44-45; Kubeyî, *Esvâku Bağdâd*, 180; Fahrettin Bektaşoğlu, *Harun er-Reşid ve Zamanı* (Samsun: Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Doktora Tezi, 1994), 457; Ahmet Güzel, *Mehdî*, ed. Şaban Öz - Adnan Demircan (İstanbul: Ensar Yay., 2023), 48.

¹⁰⁴³ Bk. Kubeyî, *Esvâku Bağdâd*, 180; Kureyşî - Lâmi, "Devru'l-Irâki't-Ticârî", 321.

¹⁰⁴⁴ Kan, *Bağdat*, 24; Mahmûd el-Lüheybî - İmân Abdü'l-Cebbâr Mahmûd, "et-Ticâretü't-Dâhiliyye ve'l-Hâriciyye fi'd-Devleti'l-Arabiyyeti'l-İslâmiyye fi'l-Asri'l-Abbâsî (132-656)" 57 (2017), 183.

¹⁰⁴⁵ Bk. İstahrî, *el-Mesâlik*, 84.

¹⁰⁴⁶ Lassner, *Baghdad*, 87.

ve iç Çatışmalar” bahsinde ele alındığı üzere Bağdat, birçok zorluk ve sıkıntılarla da karşı karşıya kalmıştır.

Bağdat’ta çarşılara mal sevkiyatının rahatlıkla sağlanması için Dicle Nehri’ne paralel millerce mesafe boyunca iskeleler uzanmakta olduğu ve buraya bakan bir kişinin, geniş limanlarda yüzlerce ticaret, savaş ve eğlence gemilerinin yanı sıra Çin gemilerini de görebileceği zikredilir.¹⁰⁴⁷ Uzak Doğu’dan Bağdat limanlarına gelen gemilerin Bağdat nehirlerini kaplamakla beraber neredeyse birbirlerine sürtecek kadar kalabalık arz ettiğine dair kayıt¹⁰⁴⁸ da şehirdeki nehir taşımacılığı hareketliliğini tasvir etmemize yardımcı olmaktadır. Ancak bahsi geçen nakillerin hemen hemen tamamı şehirdeki nehir ticareti canlılığını işaret etmekte olup taşımacılığın çarşıların imarındaki rolüne dair bir şey söylememektedir. Durum şehrin mevkisi belirlenirken gemilerin nehirler ile Uzak mallarını buraya getirebileceği şeklinde rivayetlerden de anlaşılmaktadır.

Halife Mansur, bir Rûm elçi ile görüşmesi üzerine Bağdat’ın içerisinde inşa edilen çarşıları, şehirden yaklaşık 2 km uzakta Dicle’nin batı tarafında olan Kerh’e¹⁰⁴⁹ taşınmasını emretmiştir. Bu mahallenin tarihi Sâsânî Hükümdarı II. Şapur tarafından kurulması sebebiyle MÖ 309-379’a kadar uzanmaktadır.¹⁰⁵⁰

Çarşıların taşındığı bölgenin tercihinde Kerh’in konumunun nehir taşımacılığı için uygunluğu dikkat çekmektedir. Zira Kerh taşımacılığa uygun olan İsa Nehri¹⁰⁵¹ ile Sarât Nehri¹⁰⁵² arasında kurulmuş olup¹⁰⁵³ yine taşımacılığa uygun olan bir diğer nehir olan Kerhâyâ Nehri¹⁰⁵⁴ ve kolları ile sulanmaktadır. Diğer kanallarla birlikte Kerhâyâ ve kolları dört bir taraftan Bağdat’ın cadde ve mahallelerine su temin etmekle beraber küçük çaplı taşımacılığa elverişli olması hasebiyle çok sayıda ticarî nehir taşıtının çarşılarla kolay bir şekilde mal indirip bindirmesine de imkân sağlamaktadır. Bağdat’ın Venedik’e benzetilmesinin¹⁰⁵⁵ ana sebebi de kanallarının caddelerde tekne seyahati ve taşımacılığa

¹⁰⁴⁷ Khuri Philip Hitti, *Târihu ’l-‘Arab* (b.y.: Dâru’l-Keşşâf, 1950), 378.

¹⁰⁴⁸ Bk. Ressler, *Hadâratü ’l-Arab*, 134.

¹⁰⁴⁹ Bu kelime Aramice “Karka” kelimesinden türetilmiş olup istihkam edilmiş şehir anlamına gelmektedir. İslam fetihlerinden önce de Kerhü Basra, Kerhu Sâmerâ, Kerhu Bağdat gibi bu isimle anılan mevkiler bulunmaktadır. Bk. Yüksel, “Bağdat’ın Ticari Yapısı”, 483.

¹⁰⁵⁰ Dündar, 4/10. *Yüzyılda Bağdat*, 137.

¹⁰⁵¹ Ya’kûbî, *Büldân*, 19; İstahrî, *el-Mesâlik*, 84-85.

¹⁰⁵² Taberî, *Târih*, VII/617.

¹⁰⁵³ Bk. Aydın Çelik - Taner Yıldırım, “Abbâsiler Dönemi Bağdat Çarşıları”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 23/1 (2013), 243.

¹⁰⁵⁴ Kerhâyâ üzerinde nehir taşıtlarının kullanıldığı örnek için bk. Sûlî, *Ahbâru Râzî ve ’l-Müttakî*, 137-138.

¹⁰⁵⁵ Mez, *İslam Medeniyeti*, 551.

uygunluğu olsa gerektir. Makdisî'nin, insanların Bağdat'ta gemilerle yolculuk yaptığı ve bu yolculukların nehir kıyılarını güzelleştirdiği şeklindeki ifadesi,¹⁰⁵⁶ kuruluş aşamasında Bağdat'ta 4 bin kanalın olduğuna dair kayıt¹⁰⁵⁷ da şehrin bu teşbihe muhatap olmasını anlaşılır kılmaktadır.

İlgili bağlamda Kerh çarşılarının, taşımacılığa uygun İsa Nehri ve Sarât Nehri arasında kurulduğunu, çarşıların içinden küçük çaplı taşımacılığa uygun Kerhâyâ Nehri'nin aktığını bilahare vurgulamak gerekir. Bu noktada Kerhâyâ Nehri'nin Mansur tarafından çarşılara akıtılma sebeplerinden birinin ticarî hareketliliği artırmak olduğunu da¹⁰⁵⁸ hatırlamak icap etmektedir.

Kerh Çarşısı, sahiplik ettiği ticarî hareketlilikle birlikte zamanla büyük bir pazar yeri haline gelmiştir. Çarşı, Kasr-ı Vaddah'tan, Sûku's-Sülesâ'ya (Salı Pazarı'na) kadar 2 fersah uzunluk (12 km), Katîatü'r-Rebî'den, Dicle'ye kadar ise 1 fersah (6 km) genişliğe ulaşmıştır.¹⁰⁵⁹ Bünyesinde birçok çarşyı barındıran bu mevkide her esnaf grubunun hususi bir yeri bulunmaktadır. Kasaplar hayvan sesi ve kokusundan dolayı çevreye rahatsızlık vermemeleri adına çarşının sonuna yerleştirilmiştir.¹⁰⁶⁰ Mısır, Şam ve Rakka'dan gelen gemiler, yıl boyunca mallarını İsa Nehri kıyısında kurulmuş olan dükkân ve çarşılarındaki limanlara ve Kerh'in alt kısmındaki limanın yanında bulunan iskelelere yanaşıp indiriyorlardı.¹⁰⁶¹

Küçük çaplı taşımacılığa uygun olan Kerhâyâ Nehri'nin kolları, geçtikleri bölgedeki çarşıların adlarını almıştır. Nehr-i Bezzâzîn (kumaşçılar), Nehr-i Kallâîn (kavurmacılar), Nehr-i Decâc (Tavuk) bunun örneklerindendir.¹⁰⁶² Bunun dışında nehir sevkياتına uygun olan Kerh Çarşısının batısında Sûku'l-Verrâkîn (kırtasiyeciler), Sûku'n-Nuhhâsîn (bakırcılar)¹⁰⁶³ ve onlara en yakın olan Sûku'l-Bezzâzîn (kumaşçılar), Sûku'l-'Attârîn (şifalı bitkiler), Sûku'l-Heysem, Sûku Dâri'l-Bettîh (karpuz çarşısı), Sûku't-Ta'am (yemek çarşısı), Dârü'r-Rakîk (Hint, Orta Asya, Bizans, Zenci ülkeler ve

¹⁰⁵⁶ Makdisî, *Ahsenü't-Tekâsîm*, 1991, 124.

¹⁰⁵⁷ Mechûl, *Kitâbü'l-Uyûn*, III/256-257.

¹⁰⁵⁸ Mez, *İslam Medeniyeti*, 551; Yıldırım, *Basra Körfezi*, 168.

¹⁰⁵⁹ Ya'kûbî, *Büldân*, 15.

¹⁰⁶⁰ Ya'kûbî, *Büldân*, 15.

¹⁰⁶¹ Ya'kûbî, *Büldân*, 19-20; İstahrî, *el-Mesâlik*, 83-84. Ayrıca bk. Kubeysî, *Esvâku Bağdâd*, 183-184; Çelik - Yıldırım, "Abbâsiler Dönemi Bağdat Çarşıları", 244.

¹⁰⁶² Bk. İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü 'Acâ'ib*, 133. Ayrıca bk. Dünder, *4/10. Yüzyılda Bağdat*, 157.

¹⁰⁶³ Bu çarşı Sarât Nehri boyunca Kantaratü'l-Cedide'ye kadar uzanmaktaydı. Bk. Ya'kûbî, *Büldân*, 35.

Güney Avrupa'dan getirilen kölelerin satıldığı çarşı)¹⁰⁶⁴ Sûku'd-Dâri'l-Kutn (pamukçular çarşısı), Sûku's-Sarrâfin (sarraflar çarşısı), Sûku'l-Verrâkîn çarşıları bulunmaktadır. Bu çarşılar genel olarak İsa Nehri üzerine inşa edilmiş köprülerden birinin etrafında kurulmuştur.¹⁰⁶⁵ İsa Nehri kıyısında bulunan bir diğer çarşı ise Zeytinyağcılar Çarşısı'dır.¹⁰⁶⁶ Bu durum Kerh Çarşısı ve bünyesindeki çarşıların mevkilerinin tespitinde nehir taşımacılığının sağladığı avantajların gözetildiği düşüncesini akla getirmektedir. Çarşıların bölgedeki taşımacılık açısından kritik öneme sahip İsa Nehri kıyısı ya da bu nehir üzerindeki köprüler üzerinde kurulması da bu kanaati kuvvetlendirmektedir.

Kerh'in batısında bulunan yabancı tüccarların buluştuğu Mahalletü'l-Harbiyye bölgesinde Sûku Bâbi's-Şam olarak bilinen bir çarşı vardır. Batı istikametinde ayrıca Sarât Nehri kıyısında Süveykâtü Abdülvahid ve Süveykâtü Ebû'l-Verd bulunuyordu. Sûku'l-Harîmü't-Tâhirî, Sûku Kasrı İsa, İsa Nehri üzerindeki Kantaratü's-Şevk Çarşısı (Kumaş dükkanlarının bulunduğu çarşı), Kantaratü'l-Üşnân Çarşı (elbise ve sabun satılan çarşı), Nahhâsîn, Sûku'l-'Arûs (çeyizlik eşya pazarı),¹⁰⁶⁷ Sûku'r-Raffâin (hamallar çarşısı), Sûku'l-Hellâin (tatlıcılar çarşısı) de Kerh'in batısında yer alan çarşılar arasındaydı.¹⁰⁶⁸ Çarşıların konumlarına bakıldığında dikkat çeken iki nehir yolu vardır. Bunlardan biri İsa Nehri diğeri ise Sarât Nehri'dir. Bu durum da su yolu taşımacılığı ile çarşıların mevkileri arasında bir ilişkinin varlığına işaret etmektedir.

Kerh'in batısında İsa Nehri kıyısında Sûku'l-Fettâh, Kantaratü's-Şevk, Sûku'l-Battîh çarşıları vardır.¹⁰⁶⁹ Sûku'l-Müsteğniye de Kerh'in batı tarafında bulunan çarşılardandır.¹⁰⁷⁰ Sûku'l-Heysem'deki çarşıların yoğunluğu Bâbu'l-Muhavvel'de artış göstermektedir. Bu yoğunluk Kerh'e kadar uzanmaktadır. Çarşı ise Kerh'in batı tarafında

¹⁰⁶⁴ Yıldırım, *Basra Körfezi*, 160.

¹⁰⁶⁵ Bk. Kubeysî, *Esvâku Bağdâd*, 89; Dûrî, *Târihu'l-Irâkı'l-İktisâdî*, 155; Çelik - Yıldırım, "Abbassiler Dönemi Bağdat Çarşıları", 245.

¹⁰⁶⁶ Dündar, 4/10. *Yüzyılda Bağdat*, 159.

¹⁰⁶⁷ Seâ'libî, bu çarşının güzelliğinden ötürü bir deyim haline geldiğini ifade ederken "Arûs" kelimesine her türlü güzelliği ve kıymetli olanı bir araya getiren şeylerin izafe edildiğini de kaydeder. Sonrasında ise kıymetli ve değerli eşyalar taşıyan bir ticaret gemisine "sefînetü'l-'arûs" dendiğini ekler. Bk. Ebû Mansûr Abdülmelik b. Muhammed es-Seâlibî, *Sîmâru'l-Kulûb fi'l-Mudâf ve'l-Mensûb* (Kahire: b.y., ts.), 318-319.

¹⁰⁶⁸ Çelik - Yıldırım, "Abbassiler Dönemi Bağdat Çarşıları", 246-247.

¹⁰⁶⁹ Çelik - Yıldırım, "Abbassiler Dönemi Bağdat Çarşıları", 246.

¹⁰⁷⁰ Mısıri, *Ticâretü'l-Irak*, 91; Râvî, *et-Ticâre*, 128.

yer almaktadır. Bölgeye gelen gemiler İsa Nehri üzerinden Kerh Çarşısı'nın kıyısına demir attıktan sonra burada toplanmaktadır.¹⁰⁷¹

İsa Nehri'nin Fırat'tan ayrıldığı noktada bulunan Muhavvel, gemilerin mallarını küçük teknelere aktardığı bir mevkidir. Bundan dolayı Muhavvel'de liman, depo, dükkân ve pek çok çarşı inşa edilmiştir.¹⁰⁷²

Kerh'in doğusunda ise Sûku'r-Rusâfe ile birlikte Rusâfe¹⁰⁷³ ile Mu'allâ Nehri arasında¹⁰⁷⁴ doğrudan nehir taşımacılığının yapılabildiğine dair kayıtların nakledildiği Sûku'l-'Atş yer almaktaydı.¹⁰⁷⁵ Doğu tarafında Ebû Hanife'nin kabrine ve kayıkların yanaşabildiği köprüye yakın bir yerde olan Sûku'l-Hudeyr¹⁰⁷⁶ (değerli taşlar, tilki ve leopar kürkleri, balık kemikleri, iç yağları, çeşitli hayvan derileri, anber, çeşitli silahlar, testiler ve Slav kölelerle birlikte birçok nâdirâtın ve Çin'den gelen ürünlerin satıldığı çarşı) ile birlikte Sûku Yahyâ,¹⁰⁷⁷ Sûku'l-Eskafe (ayakkabıcılar çarşısı), Sûku't-Tıb (İtiryat), Sûku't-Ta'am (yemekçiler çarşısı), Sûku'n-Neccârîn (marangozlar çarşısı), Sûku's-Sarrâfîn, Sûku'l-Haddâdîn (demirciler çarşısı), Sûku'r-Reyyânîn (parfümcüler çarşısı), Sûku's-Seftîn (sepetçiler çarşısı), Sûku's-Sülesâ (salı çarşısı),¹⁰⁷⁸ Sûku't-Tuyûr (kuşlar çarşısı), Sûku's-Silâh (silah çarşısı), Sûku'l-Ğanem (koyun çarşısı),¹⁰⁷⁹ Sûku's-

¹⁰⁷¹ Bk. Dûrî, *Târîhu'l-Irâkı'l-İktisâdî*, 155; Çelik - Yıldırım, "Abbasiler Dönemi Bağdat Çarşıları", 245.

¹⁰⁷² Kubeysî, *Esvâku Bağdâd*, 108; Dünder, 4/10. *Yüzyılda Bağdat*, 159.

¹⁰⁷³ Rusâfe çarşılarının mevkileri hakkında bk. Kubeysî, *Esvâku Bağdâd*, 101-109.

¹⁰⁷⁴ Mehdî'nin Sahibu's-Şurtası Said el-Harşi tarafından ticarî faaliyetlerin yeni merkezi olması adına ayrıca önemsenmiştir. Hamevî, *el-Büldân*, III/284.

¹⁰⁷⁵ Bu çarşı devlet ricali tarafından ikamet edilen bir mahalledir. İbn Mukle'nin İbn Râik aleyhine yürüttüğü faaliyet esnasında gece karanlığında Sûku'l-'Atş'taki evinden bir sümeyriyye ile Bâbü'l-Büstân olarak bilinen mevkideki geçide gelmiştir. Bk. İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/218.

¹⁰⁷⁶ Ya'kûbî bu çarşının Çin'den gelen ürünlerin madeni olduğunu söyler. Bk. Ya'kûbî, *Büldân*, 49. Bağdat çarşılarında satılan Çin ürünlerinin fiyatları oldukça pahalıydı. Bunun sebebi ise ürünlerin Bağdat'a taşınmasında mesafenin uzunluğu, yolda karşılaşılan coğrafi engellerin yanı sıra korsan faaliyetleri gibi beşerî faktörlerin oluşturduğu tehlikelerdi. Bu tehlikelere rağmen malların taşınması tabii olarak fiyatlara da yansımaktaydı. Bk. Mervan Atıf Rebî ed-Dallâ'în, "Sul'i't-Ticâriyye fi Esvâki Bağdâd fi'l-Asri'l-Abbâsiyyi'l-Evvel (145-247/762-861)", *el-Ulûmü'l-İnsâniyye ve'l-İctimâiyye* 36/3 (2009), 620. Sûku'l-Hudeyr'da nadir mallar ve Çin'den gelen ürünler satılırdı. Ancak Müslümanların Çin ile bu kuvvetli ilişki İslam öncesi Çin ile olan temasların devamı niteliğindedir. Bk. Muhammed Hamidullah, "Çin ile İlk Devir Müslüman Ülkelerin Temasları", çev. Yusuf Ziya Kavakçı, *İslam Tetkikleri Enstitüsü Dergisi* 6 (1975), 139.

¹⁰⁷⁷ Bazı nakillerden Yahya Çarşısı'nın da nehir taşımacılığı açısından ulaşım sağlanabilir bir mevkide olduğu anlaşılmaktadır. Ebu Ahmed Fazl b. Abdirrahman, Kahir'i Yahya Çarşısı'ndaki evine götüreceğini söyleyerek evinin karşısındaki iskeleden tayyâra bindirip batı yakasına götürmüştür. Bk. İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/273.

¹⁰⁷⁸ Mu'allâ Nehri'ne kadar uzanmaktadır. Bk. Dünder, 4/10. *Yüzyılda Bağdat*, 115.

¹⁰⁷⁹ Et tedariki bütün tabakaların sofrasına hitap etmesi hasebiyle iktidarın daima ihtimam gösterdiği alanlardan biriydi. Bu tedarik Bağdat'ta koyunların satıldığı çarşıya gemilerle sağlanırdı. Malların gelişi ise fiyatların düşmesini sağlardı. Bk. Sa'd, *el-Âmme fi'l-Bağdâd*, 280-281, 288-291.

Sultân Çarşısı bulunmaktadır.¹⁰⁸⁰ Bahsi geçen bütün çarşıların nehir taşımacılığına uygun mevkide kurulduğu anlaşılmaktadır.

Bağdat'ta ticaretin ekseriyeti nehir taşımacılığı üzerinden seyrederken şehrin ticaret merkezi diyebileceğimiz Kerh'e malların taşınmasında nehirlerinde önemli bir parça konumunda olduğunu söyleyebiliriz. Gemiler limanlara yanaşmakla beraber çarşıların içine kadar girip mallarını indirebilmiştir. Bu durum Kerh Çarşının kurulacağı mevki ve buradaki ticarî canlılığın devamı açısından su yolu taşımacılığının rolünü anlamamız adına önem arz etmektedir. Kerh'teki çarşıların kısa sürede Bağdat'ın en iyi kazanç sağlayan mekânları haline gelmesi ve bu merkeze -yetersiz kaldığından dolayı- Muhavvel ve Harbiye olarak bilinen iki yeni kısmın eklenmesi¹⁰⁸¹ İsa Nehri, Sarât Nehri ve Kerhaya Nehri'nin sağladığı taşımacılık imkânından bağımsız düşünülmemelidir.

Bağdat'ta iki büyük liman vardır. Bunlardan biri şehrin yukarısında iken diğeri de aşağısındadır. Bağdat'ın aşağısında İsa Nehri'nin Dicle'ye döküldüğü mevkide kurulmuş olan liman etrafında pek çok çarşı da inşa edilmiştir.¹⁰⁸² Bâb-ı Kerh'in yan taraflarında da önemli çarşılar bulunduğu aktarılmaktadır. Bunlardan biri, Çin ve Hindistan'dan gelen gemilerin mallarını indirmek için yanaştığı Bâb-ı Basra Mahallesi'dir. Burada bir liman vardır ve etrafında çarşılar kurulmuştur.¹⁰⁸³ İlgili bağlamda Übülle ve Basra'nın Uzak Doğu gemilerinin uğrak limanları olması ve Bağdat'taki Bâb-ı Basra'nın da başkente, Basra, Ahvaz, Fâris ve civarından gelen malların getirilmesi için yaptırıldığı bilgisi¹⁰⁸⁴ oldukça önemlidir. Zira bu bilgiden hareketle Bâb-ı Basra'nın nehir taşımacılığına uygun bir mevkide inşa edildiğini ve etrafındaki çarşıların da nehirlerin sunduğu bu avantajdan hareketle şekillendiğini söyleyebiliriz. Tarif edilen liman ise İsa Nehri'nin Dicle'ye döküldüğü mevkide olsa gerektir. Konunun detayları Birinci Bölüm "Limanlar ve İskeleler" bahsinde ele alındığı için burada ayrıca yazıya geçirilmemiştir.

Eskiden beri Basra ve Musul'dan gelen gemilerin demirlediği Bâbü'sh-Şe'îr mevkisi de Bağdat şehrindeki limanlardan biridir.¹⁰⁸⁵ Şehrin yukarısında konumlanmış olan bu

¹⁰⁸⁰ Bk. Kubeyî, *Esvâku Bağdâd*, 107; Çelik - Yıldırım, "Abbâsiler Dönemi Bağdat Çarşıları", 247-248.

¹⁰⁸¹ Bk. Kubeyî, *Esvâku Bağdâd*, 83; Arı, *Abbâsiler'de Ticaret*, 24-25; Dündar, *4/10. Yüzyılda Bağdat*, 156-157.

¹⁰⁸² Ya'kûbî, *Büldân*, 44.

¹⁰⁸³ Bk. Cemîl Nahle Müdevver, *Hadâratü'l-İslâm fî Dâri'l-Selâm* (Kahire: Matba'atü'l-Emîr, 1936), 26; Kubeyî, *Esvâku Bağdâd*, 186.

¹⁰⁸⁴ Bk. Sıbt İbnü'l-Cevzî, *Mir'ât*, 2013, 133.

¹⁰⁸⁵ İbnü'l-Fakîh, *Büldân*, 297.

2.2.2.1.5. Sâmerîrâ Çarşıları

Sâmerîrâ, Abbâsîlerin başkenti olduktan sonra gelişmiştir. Bu gelişimle birlikte bölgesel ticaret açısından önemli konuma sahip olmuştur. Şehrin kurulduğu mevkinin, Müslümanların fetihleri öncesinde de bir yerleşim yeri olduğu hatırlanmalıdır.¹⁰⁸⁷ Dicle, sağladığı sevkîyat imkânıyla Sâmerîrâ için de bölge şehirleri için fiyatları dengeleyici unsur olarak karşımıza çıkmaktadır.¹⁰⁸⁸

Sâmerîrâ çarşıları, Bağdat çarşılarına benzer şekilde planlanmıştır.¹⁰⁸⁹ Çarşılar, ortadan akan Dicle ve Katul Nehri hizasında inşa edilmiştir.¹⁰⁹⁰ Nitekim şehri askerî amaçlarla kurmuş olan Halife Mu'tasım, inşa sürecinde ticarî faaliyetleri canlı tutmak adına bölge ticareti için vazgeçilmez unsur olan nehir taşımacılığını da gözetmiştir. Çarşıların mevkileri de bu durum dikkate alınarak belirlenmiştir. Sâmerîrâ'da bölgenin çeşitli şehirlerinden gelen gemilerin yanaşması için Haliç Caddesi'nde limanlar inşa edilmiştir. Bağdat, Basra, Vâsıt, Übülle, Ahvaz, Diyâr-ı Rebîa, Ba'rebâyâ gibi bölgelerden gelen ticaret gemileri bu limanlara demir atmıştır.¹⁰⁹¹ Malların dağıtımının yapıldığı bu cadde şehrin atar damarı konumunda olmuştur.¹⁰⁹² Nitekim Vâsık döneminde çarşılar büyümüş, Basra, Bağdat, Vâsıt ve Musul'dan gemilerin yanaştığı limanlar genişletilmiştir.¹⁰⁹³ Sâmerîrâ çarşılarındaki ticarî hareketlilik Halife Mûtevekkil döneminde de Dicle Nehri boyunca gidip gelen ticaret gemileri vesilesiyle canlılığını devam ettirmiştir.¹⁰⁹⁴

2.2.2. Uluslararası Ticaretin Sınırları ve Taşımacılık

Abbâsîler döneminde Dicle-Fırat nehir ve kanalları sadece bölgesel değil uluslararası ticaret açısından da önemli bir konumda olmuştur. İlgili bağlamda nehirlerin parçasını teşkil ettiği uluslararası ticarî sınırlarda yapılan taşımacılık faaliyetleri ele alınırken karşılan zorluklar ve gözetilmesi gereken faktörler de başlığın konusu olacaktır.

¹⁰⁸⁷ Le Strange, *Doğu Hilâfeti*, 87.

¹⁰⁸⁸ Abdü'l-Ceğîfi, *el-İrâk*, 90.

¹⁰⁸⁹ Accâc, *el-İrâk*, 81; Accâc, *el-İrâk*, 81.

¹⁰⁹⁰ Câhız, *Kitâbü'l-Büldân*, 56-57.

¹⁰⁹¹ Bk. Ya'kûbî, *Büldân*, 63.

¹⁰⁹² Ahmed Abdülbâkî, *Âsımetü't-Devle*, 46-47; eş-Şarkî, Ulyân Abdü'l-Fettâh, *en-Nafâkatü'l-Mâliyye*, 60; Bıyıklı, *Sâmerîrâ*, 112.

¹⁰⁹³ Ya'kûbî, *Büldân*, 63.

¹⁰⁹⁴ Bk. Abdü'l-Ceğîfi, *el-İrâk*, 130-131.

Bu sayede nehirlerin sağladığı taşımacılık imkânının bölgeye nasıl bir uluslararasılık sağladığı ortaya konmaya çalışılacaktır.

İkinci Bölüm, “Bölgesel Ticaretin Sınırları ve Taşımacılık Faaliyetleri” bahsinde Bağdat’ın mevkisinin tercihinde gözetilen dinamiklerde Dicle-Fırat nehir ve kanallarındaki taşımacılığın önemli bir faktör olduğu ifade edilmiştir. Bu avantajdan bahsedilirken Vâsıt, Basra, Übülle, Ahvaz, Faris, Uman, Yemame, Bahreyn, Musul, Diyâr-ı Rebîa, Azebeycan, Erminiyye, Mısır, Şam, Rakka, Suğûr, Mağrib’e ek olarak Çin ve Hindistan gibi Uzak Doğu ülkelerinden malların da Dicle-Fırat nehir ve kanalları üzerinden taşınabileceği kaydedilmiştir.¹⁰⁹⁵

Irak’taki bölgesel ticarete nehir taşımacılığı ele alınırken yer yer nehirlerin uluslararası ticaretteki konumuna dair de atıflar yapılmıştır. Uluslararası sınırlar üzerinden ticarî faaliyetlerin yürütülebilmesi, Dicle-Fırat nehirlerini etkin bir şekilde kullanmanın ötesinde ticaretin yönünün de Basra Körfezi’ne çekilmesiyle ilişkiliydi. Halife Mansur’un Bağdat’ı kurarken Dicle-Fırat nehir taşımacılığı özelinde gözettiği dinamiklerin, Abbâsîler döneminde karşılık bulup bulmadığı hususu da uluslararası bağlamda önem arz etmektedir. Zira Basra Körfezi daha önce de ifade edildiği üzere Emevîler döneminde ticarî faaliyetlerin Akdeniz’den yürütülmesinden dolayı ön plana çıkmamıştır. Abbâsîler dönemine gelindiğinde ise Basra Körfezi’nin, ticarî açıdan merkezîliğini hem başkent Bağdat’ın konumuyla hem de Abbâsîlerin izlediği harici politikalarla ilişkili olarak kazandığını görmekteyiz. Ancak en önemli adımın Uzak Doğu ticaretini canlandıracak başkent değişikliği (Şam’dan Bağdat’a) olduğunu söyleyebiliriz.

Deniz aşırı seferlerin kendi içerisinde sahip olduğu dinamikleri, ticarî yolculukları tamamlayabilmek adına belli alanlarda tecrübe ve birikimi gerekli kılmıştır. Uzak Doğu ve Doğu Afrika’ya deniz yolu üzerinden sefer düzenlemek için Muson rüzgârları ve bölgesel rüzgârların gözetilmesinin önemi¹⁰⁹⁶ bahsedilen hususa işaret etmektedir. Arap ve Müslüman tacirlerin bir dönem dünya ticaretinin zirvesinde yer almayı başarmaları¹⁰⁹⁷

¹⁰⁹⁵ Ya’kûbî, *Büldân*, 22-24; Belâzûrî, *Fütûh*, 168-169; Taberî, *Târîh*, VII/616-617; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, III/94-96; Hamevî, *el-Büldân*, I/458; İbnü’l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, V/452.

¹⁰⁹⁶ Yıldırım, *Basra Körfezi*, 186.

¹⁰⁹⁷ Bk. Carole Hillenbrand, *Classical Islam* (Edinburgh: Edinburgh University Press, 2021), 232.

da deniz aşırı seferlerin gereklilikleri çerçevesinde edindikleri tecrübe ve bunu pratiğe dökebilmelerinden gelmektedir.¹⁰⁹⁸

Dicle ve Fırat nehirleri kullanılarak yapılan uluslararası ticarete mallar deniz yoluyla Basra Körfezi'ne¹⁰⁹⁹ oradan da nehirlerle aktararak güzergâhtaki şehirlere sevk edilirdi ki bu en ucuz, hızlı ve güvenli yoldu.¹¹⁰⁰ Akabinde emtia kısa bir kara yolu ile Akdeniz'e aktarılırdı. Hedy, "Halifeler imparatorluğu içinde uluslararası ticaretin iki ana yolu hep o iki büyük nehir, Dicle ve Fırat idi"¹¹⁰¹ ifadeleriyle bu nehirlerin uluslararası taşımacılıktaki konumunu vurgulamaktadır. Körfezden malların taşınmasında iki yol takip edilmekteydi. Bunlardan ilki Fırat üzerinden Kûfe diğeri ise Dicle üzerinden Bağdat'a idi. Bu yollar ile ulaşım sağlanarak çevredeki yerleşim yerlerine sevkiyatın yapılmaktaydı.¹¹⁰²

Basra Körfezi kullanılarak deniz ticareti ile bağlantı kuran nehir yollarının kullanıldığı güzergâhın dışında bir de Bağdat'tan Horasan'a, oradan Orta Asya ve Çin'e ticaretin yapıldığı büyük ipek yolu olarak bilinen karayolu da önem arz etmekteydi.¹¹⁰³ Ticarî yolların çeşitliliği bölgeyi canlandırırsa da olsa da mal sevkiyatının ekseriyetinin denizler ile bağlantılı nehirler üzerinden seyrettiği hatırlamak yerinde olacaktır. Bu durum denizcilerin hem Muson rüzgârları hem bölgesel rüzgârlar hem de med-cezr hadiselerinin durumu hakkında bilgi ve tecrübe sahibi olmalarının gerekliliğini de beraberinde getirmiştir. Zira Çin ve Hindistan'a çıkan denizcilerin çoğu karşılaştıkları rüzgâr, fırtına ve harici doğal afetlerden dolayı hedeflerine ulaşamayabiliyordu. Bu yolculuklarda edinilen tecrübeler denizcileri, tehlikeleri aza indirmek adına doğu deniz seferleri için mevsimsel rüzgârları hesaplamaya yönlendirmiştir.¹¹⁰⁴ Buna ek olarak önceki bahiste geçtiği üzere körfezden nehre sevkiyat için med-cezr olayının hesaplanması da denizcilerin yetkinlik alanlarından olmuştur. Ayrıca denizden nehir yollarına geçişte hem yelken hem de kürek kullanımına ihtiyaç duyulurken bunun doğru

¹⁰⁹⁸ Clot, *Hârûn Reşid ve Abbasiler dönemi*, 224.

¹⁰⁹⁹ Uzak Doğuya giden gemilerin buradan yola çıkmasından dolayı Çin Denizi de denir. Hedy, *Yakın Doğu Ticareti*, 31.

¹¹⁰⁰ Abdü'l-Hüseyin, *et-Tetavvur et-Ticârî*, 49.

¹¹⁰¹ Hedy, *Yakın Doğu Ticareti*, 31.

¹¹⁰² Yıldırım, *Basra Körfezi*, 215, 358-359.

¹¹⁰³ Râvî, *et-Ticâre*, 69.

¹¹⁰⁴ Râvî, *et-Ticâre*, 59-60.

zamanlamayla yapılması gerekmekteydi. Bundan dolayı nehir ağızlarının darlığı, su seviyesinin sığılığı, tecrübesiz denizcilere zor anlar yaşatan faktörlerden olmuştur.¹¹⁰⁵

Dicle ve Fırat nehirlerinin de parçası olduğu uluslararası taşımacılıkta deniz üzerinden iki güzergâh takip edilmiştir. Bunlardan ilki Çin ve Hindistan güzergâhıdır. Bu güzergâhta körfezden çıkan gemiler, Seylan, Bengal, Sumatra, Hindistan ve Çin'e doğru ilerlemektedir. Diğer güzergâh ise Bahreyn, Uman, Babü'l-Mendep Boğazı ve Süveyş Kanalı'na kadar ticarete sahne olurdu. Bu güzergâhın bir ikinci kolu ise Uman'dan Doğu Afrika sahillerine doğru seyrederdi.¹¹⁰⁶ Bahsi geçen iki ana güzergâhın dışında Avrupa'dan Akdeniz'e taşınan mallar, buradan Fırat'a, Fırat üzerinden Dicle'ye, Dicle'den ise Şattülarap kullanılarak Basra Körfezi'ne kadar taşınır ve körfezden sonra deniz aşırı seferlere yelken açılabilirdi.¹¹⁰⁷ Dicle'den Fırat'a sevkiyat ise iki nehir arasındaki bağlantıyı sağlayan nehir yolları ile sağlanırdı.

Arap denizcileri bahsi geçtiği üzere hem Uzak Doğu hem de Doğu Afrika ticaretinde rüzgârların estiği dönemleri dikkate alarak yolculuğa çıkarlardı. Bir buçuk yıl sürdüğü ifade edilen Uzak Doğu ticareti için Arap tacirler rüzgârlar daha şiddetlenmeden Eylül-Ekim aylarında Sîrâf,¹¹⁰⁸ Übülle, Maskat, Bahreyn ve Katif gibi limanlardan Hindistan'ın batısında bulunan Malabar sahilinde kurulmuş Khulam Limanı'na doğru yaklaşık bir ay sürecek denizaşırı sefer için yelken açarlardı. Khulam Limanı'na vardıktan sonra Aralık ayı boyunca burada ticarî faaliyetlerini sürdüren tacirler, Ağustos ayı boyunca yolculuk yapacakları Malaka yarımadasının batı kıyısında yola çıkmak için Bengal Denizi'nin güneyindeki hâkim rüzgâr dalgalarının sakinleşmesini beklerlerdi. Tacirler, Malaka Yarımadası'nın batı dolaylarında seyrettikleri süre zarfında kuzeydoğu musonlarının son bulması ve yaz rüzgârlarının da esmesiyle birlikte Malaka

¹¹⁰⁵ Agius, *Classic Ships of Islam*, 208.

¹¹⁰⁶ Bk. Kramers, *İslam Medeniyetinde Coğrafya ve Ticaret*, 26-27; Mısıri, *Ticâretü'l-İrak*, 229; André Miquel, *Arap Coğrafyacılarının Gözünden 1000 Yılında İslam Dünyası ve Yabancı Diyarlar*, çev. Ali Berktaş (İstanbul: Kitap Yayınevi, 2003), 60-61; Muhammad Nejatullah Siddiqi (ed.), "Encyclopaedia of Islamic Economics. Vol. 1: Principles, Definitions & Methodology" (London: Encyclopaedia of Islamic Economics, 2009), 261.

¹¹⁰⁷ İbn Hurdâzbih, *el-Mesâlik*, 130.

¹¹⁰⁸ Siraf, Çin, Hind ve Doğu Afrika ülkeleri ile ticarete önemli bir limandır. Burası, tik ağacı ile yapılan büyük gemilerin inşa edildiği tersanesi konumunda olup ayrıca kereste, güzel koku, ipek, kafur gibi ticarete konu olan malların alınıp satıldığı bir mevkidir. Bk. Yıldırım, "Abbasilerin Kuruluşundan Fatimilere Doğu Ticaretinde Basra Körfezi İle Kızıldeniz Arasındaki Rekabet", 126; Ahmed Altungök - Taner Yıldırım, "Erken Ortaçağlarda Siraf Liman Kentlerinin İran Körfezi Açısından Önemi", *Cappadocia Journal of History and Social Sciences* 2 (2014), 21-22.

Yarımadası'nı geçerlerdi. Bu rüzgârlar Nisan ve Mayıs aylarını da kapsayan seferde Çin'e kadar güvenli ve rahat bir yolculuk imkânı sağlardı.¹¹⁰⁹

Basra Körfezi'nden Çin'e varan gemiler, yaz mevsimini Çin'in Kanton (Hanfu)¹¹¹⁰ Limanı'nda geçirdikten sonra kuzeydoğu musonlarından istifade etmek için kış aylarında dönüş yoluna çıkardı. Kanton'dan Malaka Boğazı'na yolculuk kasım ve aralık ayları arasında sürerken Malaka Boğazı'nı geçtikten sonra ise Ocak ayında Bengal Körfezi'nden denizde yol alınabilirdi. Hindistan'daki Khulam Limanı'ndan Arap Yarımadası'nın güneyindeki Muhre sahilindeki Rusta (Risut) Limanı'na kadar kuzeydoğu musonlarının yardımıyla yapılan yolculuk Şubat ve Mart ayları boyunca sürerdi. Gemiler Nisan ayında güneybatı musonlarının sakinleşmesini beklerdi. Tabii olarak gemiler, Basra Körfezi'nin de sakinleştiği bu aylarda körfeze doğru yola çıkmak için mevsimini beklerdi. Sonrasında ise yaklaşık bir buçuk yıl süren Uzak Doğu ticaretini tamamlamış olurlardı.¹¹¹¹

Çin-Hind yolculuklarında olduğu gibi Basra Körfezi ile Doğu Afrika arasında seyreden ticarete de mevsimsel rüzgârların sıkı bir şekilde takip edilmesi ve buna göre hareket edilmesi gerekli olmuştur. Bundan dolayı gemiler Basra Körfezi'nden yola çıkmak için Kasım ayının ikinci yarısı ile Aralık ayının ilk yarısı kendilerini Doğu Afrika'ya taşıyacak olan güneydoğu rüzgârlarını beklerdi. Bu rüzgârlar kışın körfez gemilerini Afrika'nın doğusuna taşıırken yazın da bu gemilere dönüş imkânı sunardı. Gerek Uzak Doğu gerekse de Doğu Afrika ticareti Abbâsîler dönemi boyunca genel olarak bu şekilde seyretnmiştir.¹¹¹²

İlgili bağlamda Dicle ve Fırat nehirleri, uzak doğudan Basra Körfezi'ne gelen malların tersi istikamette hem Bereketli Hilal'in önemli ticarî merkezlerine hem de kısa bir kara yolu kullanımından sonra Akdeniz'e ve buradan da deniz üzerinden adalara ve Avrupa'ya ulaşımı sağlayan kilit parça konumunda olması nehir taşımacılığının ticarî rolünü görmemiz açısından oldukça önemlidir.¹¹¹³

¹¹⁰⁹ Yıldırım, *Basra Körfezi*, 362.

¹¹¹⁰ Güneyin en büyük limanı olan Kanton'un Müslümanlar tarafından kurulduğu ifade edilir. Lombard, *İslâmın Altın Çağı*, 295.

¹¹¹¹ Yıldırım, *Basra Körfezi*, 363.

¹¹¹² Yıldırım, *Basra Körfezi*, 364.

¹¹¹³ Hedy, *Yakın Doğu Ticareti*, 48-49.

Çin ve Hindistan'dan gelen gemiler, Bağdat ve Basra limanlarında izdihama sebep olurdu. Bu yüzden şehirlerde Çin ve Hindistan mallarının satıldığı özel pazarlar kurulmuştu. Tarihçiler de Bağdat ve Basra'yı büyük ve önemli ticaret merkezleri olarak tanımlamışlardır. Nehirlerin sağladığı taşımacılık imkânları sayesinde bu şehirler uluslararası ticaretin merkezi haline gelmiştir.¹¹¹⁴

Çin-Hind gibi doğu vilayetlerinden gelen malların Basra Körfezi ve buradan Dicle-Fırat nehirleri kullanılarak Anadolu ve Suriye limanlarına kadar taşındığına dair malumatlar¹¹¹⁵ bizlere körfez ile bağlantılı olan nehirlerin güzergâhlarındaki yerleşim yerlerine nasıl bir uluslararasılık kazandırdığını da göstermektedir. Ancak doğu vilayetleri ile sağlanan bu ticaretin salahiyeti sadece Abbâsî iktidarının sağladığı güven ortamı ile ilgili değildir. Bu durum hem deniz aşırı yolların emniyeti hem de ticaretin yapılacağı ülkedeki güven ortamının tesisiyle de ilişkilidir. Abbâsîler döneminde canlılığın olduğu uzak doğu ticaretinde Çin, Hindistan ve İran'dan gelen gemilerin Bahreynliler tarafından yağmalanması, otuz bin Basralı'yı gemilere binerek Bahreynlilere karşı harekete geçirmiştir. Bahreyn limanlarının mevkileri konusunda tecrübesiz olmaları, Basralıları bölgede açık hedef haline getirmiştir. Bundan dolayı da gemileri Bahreynlilerin küçük salları tarafından saldırıya uğrayarak batırılmıştır (210/826).¹¹¹⁶

Çin'de vuku bulan bir iç çatışmanın Abbâsî Devleti'nin uluslararası ticaretini etkilemesi de bahsi geçen durumun göstergelerindendir (264/878). Bu yılda Çin'in Kanton şehrinde Tang Hanedanı'na karşı iktisadî sebeplerle çıkan Huang Chao İsyanı'nda birçok yabancının öldürülmüştür. Müslüman tüccarların Çin ile ticaretini etkileyen bu olaydan dolayı Müslüman ve Çinli tüccarlar ticaret faaliyetler için Kanton şehrinde Malaka Yarımadası'ndaki Kille şehrine yönelmek zorunda kalmıştır.¹¹¹⁷ Kanton şehrindeki olayların etkileri Çin ticaretinin önemli duraklarından olan Basra ve

¹¹¹⁴ Ayrıntılı bilgi için İkinci Bölüm, "Bölgesel Ticaretin Sınırları ve Taşımacılık" bahsine bakınız.

¹¹¹⁵ Yıldırım, *Basra Körfezi*, 214.

¹¹¹⁶ Ebü'l-Ferec Cemâlüddin Bar Hebraeus, *Abu'l-Farac Tarihi*, çev. Ömer Rıza Doğrul (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yay., 1945), 219.

¹¹¹⁷ Kramers, *İslam Medeniyetinde Coğrafya ve Ticaret*, 25-26; Hedy, *Yakın Doğu Ticareti*, 36-37; Râvî, *et-Ticâre*, 121.

Übülle’de de görülmüştür.¹¹¹⁸ İlgili bahisler uluslararası ticaretteki aksamaların nehre kıyı bölgelere yansımalarına işaret eden örneklerden birkaçıdır.

Dicle-Fırat nehirlerinin parçası olduğu uluslararası ticaret, bahsi geçtiği üzere sadece körfez üzerinden seyretnemekteydi. Bunun dışında mallar Akdeniz kıyısındaki İskenderun ya da Lazkiye’ye buradan Fırat Nehri’ne, Fırat vesilesiyle güneye taşınırdı. Suriyelilerin Limanı olan ve Fırat’a oldukça yakın bir mevkide bulunan Bâlis bu akışta önemli bir konuma sahiptir. Nehir üzerinden Bâlis’e götürülen mallar Bâlis’ten Antakya’ya üç günlük kara yolculuğu ile taşınabilmekteydi.¹¹¹⁹ Sevkiyat nehir yoluyla Rakka oradan da kara ile Şam’a seyredecek şekilde de sürdürülmüştür.¹¹²⁰ Fırat Nehri ve Akdeniz ile Antakya, Lazkiye bağlantısı her iki yönlü de işletilmiştir.¹¹²¹ Bu durum da körfez ile Akdeniz arasındaki uluslararası ticarî sevkisyatta Dicle-Fırat nehir taşımacılığının ne kadar kritik bir rol oynadığını göstermektedir. Bu işleyişle Roma-Bizans, Part-Pers çekişmesiyle birbirlerinden uzaklaşan iki büyük iktisadî alan olan Akdeniz ve Basra Körfezi birleştirilmiştir. Bu birleşim İslam dinarını diğer paralardan üstün kılarak Arapça’nın ticaret dili olmasına da katkı sağlamıştır.¹¹²²

Dicle-Fırat nehirlerinde de ticarî faaliyetlerini sürdüren Rahdânî Yahudileri (Fransa topraklarından doğuya doğru yürütülen ticarî faaliyetlerde etkin rol oynayan tüccar taifesi), uluslararası ticaretin önemli tacir gruplarından. Bu tacirler çok fazla dil konuşabilmektedirler.¹¹²³ İslam dünyasındaki ticaret ve finans hayatında öne çıkmışlardır. Ticarî faaliyetlerinde birkaç güzergâh takip etmişlerdir. Bu güzergâhlardan biri için Dicle-Fırat nehirlerinde seyreden taşımacılık oldukça önemli bir parça konumundadır. Rahdânî Yahudileri takip ettikleri uluslararası güzergâhlardan birincisinde, Fransa’dan gemilerle Akdeniz’i geçip Mısır’ın el-Faramâ olarak bilinen şehrine ulaşırlardı. Burada malları develere yükledikten sonra Süveyş Kanalı’nı geçerek Kızıldeniz’e varıncaya kadar yürürlerdi. Daha sonra gemileri kullanarak Mekke ve Medine ile bağlantılı limanlara uğrayıp, bu limanlardan sonra Basra Körfezi’ne oradan da Sind, Hindistan ve

¹¹¹⁸ Yıldırım - Altungök, “Erken Ortacağlarda Übülle Liman Kentinin İran Körfezi Açısından Önemi”, 104.

¹¹¹⁹ Bk. Yıldırım, *Basra Körfezi*, 309; Altungök - Yıldırım, “Nil, Fırat ve Dicle”, 329.

¹¹²⁰ Hâlid Ahmed Selmî Zenid, *et-Ticâre fî Bilâdi’s-Şâm Hattâ Nihâyetü’l-Asri’l-Abbâsîyyi’l-Evvel* (Ürdün: Camiatü Ürdüniyye, Yüksek Lisans Tezi, 1992), 140-141; Lombard, *İslâmın Altın Çağı*, 48.

¹¹²¹ Hedy, *Yakın Doğu Ticareti*, 182-183. Bu güzergâh Osmanlı döneminde de faaliyet göstermektedir. Bk. Berna Korucu Üçüncü, “Osmanlı-Hindistan Ticarî İlişkileri (1750-1857)”, *İRTAD* 6 (2021), 18-19.

¹¹²² Lombard, *İslâmın Altın Çağı*, 25.

¹¹²³ Abdü’l-Ceğîfi, *el-İrâk*, 123.

Çin'e doğru ilerlerlerdi. İkinci olarak ise kara yolu kullanılarak Antakya'dan Fırat'a kadar ilerledikten sonra buradan Fırat'tan ayrılan İsa Nehri veya İsa'nın kolu olan Sarât kullanarak Bağdat'a, Bağdat'tan Dicle Nehri vesilesiyle Basra Körfezi ve sonrasında Uman, Hindistan ve Çin'e doğru harekete geçerlerdi.¹¹²⁴

Abbâsîler döneminde bölge Akdeniz ile körfez arasındaki bağlantıyı sağlayan nehirler sayesinde uluslararasılık kazanmıştır. Ancak bu durum nehir taşımacılığını ciddi anlamda canlandırırken devletin iktisadî açıdan nehir ticaretine bağlılığını da beraberinde getirdiğini söylemek mümkündür. Bundan dolayı olsa gerek ki taşımacılık Abbâsîlerin başkentini ticarî bir merkez haline getirirken aynı zamanda ciddi bir kalkışmada devletin yıpratılması için hedef konuma dönüşmüştür. Bu itibarla coğrafyanın Abbâsîleri iki yönlü etkilediğinin göz önünde bulundurulması ve coğrafya-medeniyet etkileşiminin bu bağlamda anlaşılması gerektiği kanaatindeyiz.

2.3. BÖLGESEL VE ULUSLARARASI TİCARETE KONU OLAN MALLAR

Bölgesel ve uluslararası ticaretin sınırları bahsinde ifade edildiği üzere nehir yollarından istifade edildiğini gördüğümüz belli başlı merkezler ön plana çıkmaktadır. Bu merkezlerde ticareti yapılan malların sadece nehir yolu ile değil karayolu ile de ticarete konu olduklarını ifade etmekte fayda görmekteyiz. Bundan dolayı ilgili başlıkta nehir taşımacılığının kullanımında ön plana çıkan merkezler bağlamında ticarete konu malların kaydedileceğini ifade etmek isteriz.

Bölgesel taşımacılıkta ticaretin ekseriyetle nehir yolu üzerinden seyrettiğini ifade etmiştik. İlgili bağlamda Musul, Rakka, Basra, Kûfe, Vâsıt, Sâmerâ ve Bağdat şehirleri ön plana çıkmaktadır. Bundan dolayı ilk olarak bu şehirlerin ticarete dahil ettikleri malları ele alacağız. Bu mallardan bazıları şehirler arası ticaretin konusu iken bazıları uluslararası ticaretin konusu olabilmektedir. Zira bahsi geçen şehirlerden ticarete dahil edilen bu malların nakliyesinde gerek şehirler arası gerekse de uluslararası ağda nehir taşımacılığı kullanılmaktadır. Bundan dolayı bizim ilgili bahisteki odak noktamız nehir taşımacılığı

¹¹²⁴ İbn Hurdâzbih, *el-Mesâlik*, 130. Ayrıca bk. Hedy, *Yakın Doğu Ticareti*, 137-138; Yıldırım, *Basra Körfezi*, 329; Lüheybî - Mahmûd, "et-Ticâre", 177. Rahdani Yahudilerine Provens Yahudileri veya Deniz Tüccarları da denmektedir. Bk. Mez, *İslam Medeniyeti*, 534. Rhadanite kelimesinin ise Farsça'da "rha" dan (rotasını bilen kişi) kelimesinden türediği düşünülmektedir. Bk. Hobson, *Batı Medeniyeti'nin Doğulu Kökenleri*, 55.

ağında ön plana çıkmış olan şehirler ve uluslararası ticarete nehir yollarının da kullanıldığı ülkelerden sevkiyata sunulan mallar üzerinde durmaktır.

Bağdat ticareti genellikle ithal ürünlerin işlenip satılması şeklinde ilerlerdi. Bu noktada Bağdat'tan pamuklu kumaşlar, ipek ürünler, sarıklar, çanak-çömlek, cam ürünler, yağ (دهن), ilaç, pirinç ve macunların sevkiyatı yapılmaktaydı.¹¹²⁵ Bunların dışında keten ve pamuk kumaş, zeytin, ıtriyat, zeytin, safran suyu, meyan kökü suyu, buğday, arpa gibi ürünler de Bağdat'tan ticarete dahil edilmekteydi.¹¹²⁶

Basra, hurma sevkiyatında ön plana çıkmaktaydı.¹¹²⁷ Bunun dışında gül suyu ve süslü eşyaları da ithal etmektedir.¹¹²⁸ Irak'ın güneyinde bulunan ticarî merkezlerden bir diğeri Basra'nın limanı olan Übülle'dir.¹¹²⁹ Dicle'den ayrılan Übülle Nehri'nin kıyısında bulunması hasebiyle nehir ticaretine katılan Übülle'den keten, kıyafet, mendil ve sarık gibi ürünlerin sevkiyatı yapılmaktaydı.¹¹³⁰

Musul, keklik (دراج), dizlere kadar inen üst kıyafet (ستور), kıldan yapılmış kıyafet (مسوح),¹¹³¹ tuz,¹¹³² deri (özellikle katır derisi), tekstil ürünleri, ok ucu, demir, zift, zincir,¹¹³³ bıldırcın¹¹³⁴ bıçak, ok,¹¹³⁵ sumak, yağ (سمن), buğday, arpa, bal, kuru üzüm, peynir¹¹³⁶ gibi ürünleri ticarî sevkiyata sokmaktadır.

Kûfe'den hububat gibi gıda maddelerin¹¹³⁷ yanında susam yağı, keten tohumu, pamuk,¹¹³⁸ gibi ürünleri Irak'ın çeşitli bölgelerinde satılmak üzere ticarete sunarken, Çin ve Hindistan da dahil olmak yurt dışına başta menekşe¹¹³⁹ olmak üzere zambak, leylak,

¹¹²⁵ Bk. Mısri, *Ticâretü'l-Irak*, 197; Dürî, *Târîhu'l-Irâkı'l-İktisâdî*, 160.

¹¹²⁶ Dallâ'in, *Ticâre fi'l-Bağdâd*, 226-227.

¹¹²⁷ Sûlî, *Ahbâru Râzî ve'l-Müttakî*, 213. Ayrıca bk. Dallâ'in, "Sul'i't-Ticâriyye", 624; Dallâ'in, *Ticâre fi'l-Bağdâd*, 216.

¹¹²⁸ Bk. Mısri, *Ticâretü'l-Irak*, 197.

¹¹²⁹ İstahri, Übülle Nehri'nin dört fersah uzunluğunda olup her iki yakasının da bahçeler, köşkler, çarşılar ve hanlarla mamur olduğunu kaydetmektedir. Bk. İstahrî, *el-Mesâlik*, 81.

¹¹³⁰ Bk. Mısri, *Ticâretü'l-Irak*, 197; Dürî, *Târîhu'l-Irâkı'l-İktisâdî*, 160.

¹¹³¹ Câhız, *et-Tebassur bi't-Ticâre*, 33.

¹¹³² Bk. Mısri, *Ticâretü'l-Irak*, 197-198; Dürî, *Târîhu'l-Irâkı'l-İktisâdî*, 161; Dallâ'in, "Sul'i't-Ticâriyye", 624.

¹¹³³ Mısri, *Ticâretü'l-Irak*, 197-198; Dallâ'in, "Sul'i't-Ticâriyye", 624.

¹¹³⁴ Dürî, *Târîhu'l-Irâkı'l-İktisâdî*, 161; Dallâ'in, "Sul'i't-Ticâriyye", 624.

¹¹³⁵ Dallâ'in, "Sul'i't-Ticâriyye", 624.

¹¹³⁶ Ezdî, *Târîhu'l-Mevsıl*, 210.

¹¹³⁷ Dallâ'in, *Ticâre fi'l-Bağdâd*, 215, 224-225; Dallâ'in, "Sul'i't-Ticâriyye", 624.

¹¹³⁸ Dallâ'in, *Ticâre fi'l-Bağdâd*, 223.

¹¹³⁹ Bk. Mısri, *Ticâretü'l-Irak*, 197.

nergis gibi bitkilerden elde edilen kokular ihraç edilmekteydi.¹¹⁴⁰ Kûfî ipek mendiller, işlenmiş kumaş, hurma da Kûfe'den sevkiyatı yapılan mallar arasındadır.¹¹⁴¹

Vâsıt şehri, halı, kilim, dizlere kadar inen üst kıyafet (ستور),¹¹⁴² pantolon bağı, balık,¹¹⁴³ değerli kumaşlar, arpa, pirinç, susam, hurma¹¹⁴⁴ gibi ürünleri ticarî dolaşıma sokmaktadır.

Rakka ise kalem, sabun ve yağ (زيت)¹¹⁴⁵ sevkiyatında ön plana çıkmaktadır.¹¹⁴⁶

Şam'dan ise, un, zeytin yağı, elma, zeytin, incir, şeker, ipek ve pamuk ürünleri, cam ve camdan yapılmış eşyalar,¹¹⁴⁷ ahşap¹¹⁴⁸ Irak topraklarına taşınırdı.

Çin'den ipek, ipek elbise ve kumaş, carıye, hadım köle, at, misk, tavus kuşu, kilit, altın ve gümüş kaplar, kâğıt, mürekkep, seramik kap ve ilaç, Çin tarçını (الدارصيني) taşımacılığı yapıldı.¹¹⁴⁹

Hindistan'dan, leopar ve leopar derisi, değerli taşlar (özellikle yakut), beyaz sandal ağacı (صندل ابيض), abanoz, Hindistan cevizi, bakla,¹¹⁵⁰ baharat, kafur (bir tür koku), anber, ahşap, pamuk, civit, ok, Hint kılıcı, renkli örtüler, çeşitli kokular,¹¹⁵¹ portakal, limon, tik ağacı¹¹⁵² gibi ürünler taşınmaktaydı.

Doğu Afrika'dan ise ilaç çeşitleri, Zenci köle, tik ağacı, altın, anber, baharat ürünleri Irak'a taşınmaktadır.¹¹⁵³

¹¹⁴⁰ Bk. Kûfe ayrıca Abbâsîlerin erken dönemine kadar Irak'ın en önemli ıtriyat merkezi olmuştur. Mehmet Mahfuz Söylemez, *Emeviler Döneminde Kûfe* (Ankara: Ankara Üniversitesi, Doktora Tezi, 2000), 284.

¹¹⁴¹ Dûrî, *Târîhu'l-Irâkı'l-İktisâdî*, 161.

¹¹⁴² Mısırî, *Ticâretü'l-Irak*, 197; Dûrî, *Târîhu'l-Irâkı'l-İktisâdî*, 161.

¹¹⁴³ Dûrî, *Târîhu'l-Irâkı'l-İktisâdî*, 161.

¹¹⁴⁴ Dallâ'in, *Ticâre fi'l-Bağdâd*, 223.

¹¹⁴⁵ Bk. Mısırî, *Ticâretü'l-Irak*, 198; Dûrî, *Târîhu'l-Irâkı'l-İktisâdî*, 161.

¹¹⁴⁶ Ya'kûbî, *Büldân*, 44.

¹¹⁴⁷ Bk. Mısırî, *Ticâretü'l-Irak*, 205-206; Dûrî, *Târîhu'l-Irâkı'l-İktisâdî*, 163; Dallâ'in, "Sul'i't-Ticâriyye", 622.

¹¹⁴⁸ Lombard, *İslâmın Altın Çağı*, 172.

¹¹⁴⁹ Câhız, *et-Tebassur bi't-Ticâre*, 26. Ayrıca bk. Mısırî, *Ticâretü'l-Irak*, 202; Dûrî, *Târîhu'l-Irâkı'l-İktisâdî*, 162; Dallâ'in, "Sul'i't-Ticâriyye", 620; Dallâ'in, *Ticâre fi'l-Bağdâd*, 199-200.

¹¹⁵⁰ Câhız, *et-Tebassur bi't-Ticâre*, 25-26.

¹¹⁵¹ Mısırî, *Ticâretü'l-Irak*, 201-202; Dûrî, *Târîhu'l-Irâkı'l-İktisâdî*, 162; Dallâ'in, "Sul'i't-Ticâriyye", 619.

¹¹⁵² Bk. Mısırî, *Ticâretü'l-Irak*, 201-202; Lombard, *İslâmın Altın Çağı*, 294-295; Dallâ'in, "Sul'i't-Ticâriyye", 619.

¹¹⁵³ Mısırî, *Ticâretü'l-Irak*, 208; Dûrî, *Târîhu'l-Irâkı'l-İktisâdî*, 163; Dallâ'in, "Sul'i't-Ticâriyye", 623; Dallâ'in, *Ticâre fi'l-Bağdâd*, 2013.

Mısır'dan Irak'a meşhur dokuma ürünleri, kâğıt yaprağı (قراطيس), ağaçtan elde edilen reçineli madde ve tedavi için kullanılan yağlı öz (بلسان), sarı yakut, eşek, katır, köle,¹¹⁵⁴ buğday¹¹⁵⁵ getirilirdi.

Mağrib'den Irak'a leopar, بزة, keçe, mağrib anberi, elbise, zambak, kilim, pamuk, ipek kumaş, çeşitli binekler (özellikle katır), ilaç, cariyeye, yağ (زيت)¹¹⁵⁶ gibi ürünler ticarî taşınırdı.

Câhız, Ermeniyeye ve Azerbaycan'dan, keçe, at veya deveye eyer konmadan önce kullanılan yumuşak bez ya da deri altlık (برازع), pantolon bağı, ince halı, pamuk,¹¹⁵⁷ gibi ürünlerin ticarî sevkiyata dahil edildiğini kaydetmektedir. Bunun dışında Ermeniyeye'den seccade, kilim, perde, yün, yün elbise, semer, ipek kumaş, ahşap gibi ürünler de Irak topraklarına getirilirdi.¹¹⁵⁸

Rahdânî Yahudilerinin nehir yolunu da takip ederek Avrupa'dan (genellikle de Fransa'dan) Uzak Doğu hedefiyle Bağdat'tan geçerek taşıdıkları mallar arasında köle, ipek, esir, işlenmiş deri, kumaş, yaban eşeği, kürk ve kılıç getirirken Çin'den aldıkları misk, ud, kafur gibi ürünleri de İstanbul üzerinden Avrupa'ya taşırlardı.¹¹⁵⁹

Fâris'dan ise, çeşitli içecekler, gül suyu, yasemin ve nilüfer yağı ve keten elbise gibi ürünler de ticarî dolaşıma dahil edilirdi.¹¹⁶⁰

¹¹⁵⁴ Bk. Câhız, *et-Tebassur bi't-Ticâre*, 27; Mısırî, *Ticâretü'l-Irak*, 206; Dûrî, *Târîhu'l-Irâkı'l-İktisâdî*, 163; Dallâ'in, "Sul'i't-Ticâriyye", 622-623; Dallâ'in, *Ticâre fi'l-Bağdâd*, 210-211.

¹¹⁵⁵ Lombard, *İslâmın Altın Çağı*, 33.

¹¹⁵⁶ Bk. Mısırî, *Ticâretü'l-Irak*, 206-207; Dallâ'in, "Sul'i't-Ticâriyye", 623.

¹¹⁵⁷ Câhız, *et-Tebassur bi't-Ticâre*, 34.

¹¹⁵⁸ Mısırî, *Ticâretü'l-Irak*, 207; Lombard, *İslâmın Altın Çağı*, 172; Dallâ'in, "Sul'i't-Ticâriyye", 623.

¹¹⁵⁹ İbn Hurdâzbih, *el-Mesâlik*, 130. Ayrıca bk. Hedy, *Yakın Doğu Ticareti*, 137-139; Altungök - Yıldırım, "Nil, Fırat ve Dicle", 237.

¹¹⁶⁰ Câhız, *et-Tebassur bi't-Ticâre*, 32.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ABBÂSÎLER DÖNEMİ SİYASÎ, ASKERÎ VE SOSYAL FAALİYETLERDE NEHİR VE KANAL TAŞIMACILIĞI

3.1. ÇATIŞMA VE İSYANLARDA NEHİR VE KANAL TAŞIMACILIĞI

Herhangi bir tarihsel olayı incelerken akla gelen en temel sorulardan biri “ne zaman” diğeri ise “nerede”dir. Hadisenin anlaşılmasında olayın gerçekleştiği tarih kadar vuku bulduğu coğrafya da önemlidir. Zira insanların yapıp etmelerinin sonucu olan herhangi bir tarihî olay bölgede iz bırakırken coğrafyanın şartları da bu olay üzerinde etkili olmuştur. Yani coğrafya tarihi olayların akışını etkilemiştir.¹¹⁶¹ Bu durum bir tarihi olayı anlama çabasında bölgenin coğrafi durumu ve çevresel dinamiklerini ivedilikle takibi gerekli kılmaktadır.

Bir isyan ve çatışmayı incelerken tarafların başarısında etkili olan değişkenler arasında net bir görüş belirtmenin oldukça güç olduğunu söylemekte fayda vardır. Ancak ilgili durum isyan ve çatışmaların belli faktör ve dinamikler üzerine yoğunlaşarak takip edilmesine engel değildir. Biz de bu bağlamda Abbâsîlerin kuruluşundan Büveyhî hâkimiyetine kadar geçen süreçte bazı çatışma ve isyanları, nehir taşımacılığı özelinde ele alacağız. İlgili bahiste, tarafların nehir ve kanallarda etkinliğinin coğrafi bir gereklilik olduğunu ancak bunun için de bazı yetkinliklere sahip olunması gerektiğini, bir giriş ile ifade ettikten sonra konu başlıklarını kronolojiye bağlı kalarak detaylandırma gayretinde olacağız. Bu usul sayesinde ele alınan olayların genel seyrinde nehir yollarındaki etkinliğin rolünün daha anlaşılır bir şekilde ortaya konacağı düşüncesindeyiz.

Julius Sezar, MÖ 58-51 yılları arasında girdiği Gallia Savaşlarını anlattığı eserinde şunları da kaydetmiştir: “... Kalelerin durumları genellikle birbirine benziyordu. Kıyılardaki burunlarda kurulmuşlardı. Böylece on iki saatte bir olan med zamanında deniz karaya doğru ilerlediği için kalelere girilemiyor, cezr sırasında da gemiler sığ yerlerde zarar görecekları için buraya yaklaşmıyorlardı.”, “... Açık denizdeki kuvvetli med-cezr, az sayıda liman olması yolculuğu zorlaştıran etkenler arasındaydı.”, “Gallerin gemileri şöyleydi: Alt kısımları gemilerimizden daha düzdü. Bu sayede med-cezr

¹¹⁶¹ Gümüşçü vd., *Tarihi Coğrafya*, 303.

sırasında ve sığ yerlerde daha kolay hareket edebiliyorlardı.”¹¹⁶², “... Romalı komutanlar, rüzgârı ve med-cezri uygun bularak hareket etti. Yedi mil kadar yol aldıktan sonra kıyının düz ve uygun olan kısmına gemilerini yanaştırdı.”¹¹⁶³, “Aynı gece ay ışığı vardı. Okyanusta ay ışığının olduğu gecelerde genelde en büyük med-cezrlar olur. Askerlerimiz bundan habersizlerdi. Sular Caesar'ın orduyu taşıttığı kuru toprak üzerindeki savaş gemilerini doldurmaya başladı. Ayrıca fırtına, taşıma gemilerimize de zarar veriyordu. Askerlerimizin yardım etme şansları yoktu. Çok sayıda gemi parçalandı.”¹¹⁶⁴, “Caesar her yıl yaptığı gibi İtalya'ya giderken lejyon komutanlarına ... Yeni gemilerin planını ve biçimini anlattı. Yeni gemiler bizim denizde kullandıklarımızdan daha alçak olacaktı. Böylece yük yüklenirken ya da gemiler kumsala çekilirken daha çabuk hareket edilebilecekti. Ayrıca Gallia açıklarında sık sık meydana gelen med-cezr yüzünden dalgaların daha küçük olduklarını da öğrenmişti. Gemiler denizlerimizde kullandıklarımızdan daha geniş olacaktı. Böylece daha fazla eşya ve hayvan yüklenebilecekti.”¹¹⁶⁵, “Caesar ve askerleri, ... med yüzünden çok uzağa sürüklendi. Güneş doğunca Britannia'nın sol tarafta kaldığını gördü. Daha sonra med-cezrin ters yönünde ilerledi. Geçen yaz adanın karaya çıkış için uygun olduğunu gördüğü yere yaklaşmaya çalıştı.”¹¹⁶⁶ Bu savaş günümüzdeki Fransa, Belçika ve İngiltere topraklarında gerçekleşmiştir. Sezar ve emrindeki Roma güçlerinin çabaları, nehir taşımacılığından faydalanırken gözetilmesi gereken bazı şartlar ve dinamiklerin olduğunu farklı coğrafya özelinde gözler önüne sermektedir. Bu bağlamda med-cezr olayının takibi, rüzgârın gözetilmesi, bölgesel şartlara uygun nehir taşıtlarının inşası ve bölgesel coğrafya hakkında tecrübe sahibi olmanın savaşların seyri açısından önemi dikkat çekmektedir. İlgili nakillerde, konu edineceğimiz bazı isyan ve çatışmalarda göz önünde bulundurulması gereken durumlar ve dikkate alınması gereken dinamiklerin bir benzerini görmekteyiz.

Bilindiği üzere Dicle ve Fırat nehirlerinin sağladığı gerek ticarî gerekse de tarımsal alandaki avantajlar bu nehir kıyısı yerleşimi beraberinde getirmiştir. Bu durum nehir ve kanal ağlarıyla örülü küçük ve büyük yerleşim yerlerine ticarî sevkiyatın ekseriyetinin su

¹¹⁶² Julius Caesar, *Gallia Savaşı*, ed. Yiğit Değer Bengi, çev. Furkan Akderin (İstanbul: Alfa Yay., 2005), 89-90.

¹¹⁶³ Caesar, *Gallia Savaşı*, 119-120.

¹¹⁶⁴ Caesar, *Gallia Savaşı*, 123.

¹¹⁶⁵ Caesar, *Gallia Savaşı*, 130-131.

¹¹⁶⁶ Caesar, *Gallia Savaşı*, 137.

yolları üzerinde yapılması imkânını da beraberinde getirmiştir. Yerleşim yerlerinin taşımacılığa uygun nehir ve kanallarla iç içe olması ise Dicle-Fırat boyunca ortaya çıkacak herhangi bir çatışma, isyan veya kalkışmada tarafların askerî kuşatma, bölgesel üstünlük ve iktisadî ambargoda nehir yolları etkin olmasını da gerekli kılmıştır. Nehir kıyılarına karargâhların kurulması, nehir filolarının oluşturulması ve nehir savaş stratejilerinin geliştirilmesi noktasındaki çabalar da bundan kaynaklanmaktadır.

Nehir kıyılarında seyreden birçok çatışmada taşımacılığa dair malumatlara rastlamaktayız. Ancak belirli şehir ve bölgelerde üstünlük elde etmek ve hâkimiyet sağlamak için nehir taşımacılığının bilahare ehemmiyet arz ettiği görülmektedir. Bağdat ile Basra ve çevresini bu bağlamda zikredebiliriz. Bağdat'ın kurulacağı mevkinin avantajlarından bahseden Makdisî, şu bilgilere de yer vermektedir: "...Sen (Mansur) nehirler arasında olacağın için düşman sana ancak gemiyle veya Dicle-Fırat üzerindeki kantara ile ulaşabilir..."¹¹⁶⁷ Bu aktarım da şehre ulaşım için nehirleri aşmanın gerekliliğini ve bunun için de iki yoldan birinin nehir taşıtlarını kullanmak olduğunu ortaya koymaktadır. İlgili durum Bağdat kuşatması ve savunmasının nehir yollarındaki etkinlik üzerinden okunmasını ayrıca gerekli kılmaktadır.

Şehrin mevkisinde Mansur'u etkileyen bir diğer avantaj ise ticarî sınırlar bahsinde zikrettiğimiz üzere nehirlerin mal sevkiyatında sağlayacağı imkânlar idi. Bu durum ise kuşatmada başarılı elde edebilmek için gerekli faktörlerden biri olan ekonomik ambargoyu uygulayabilmek adına da nehir güçlerine sahip olmayı gerektirdiği anlaşılmaktadır. Savunma cephesi de muhasara ve baskıyı kırabilmek için nehir yollarını etkili kullanmak ve bu alanda yeterli filoya sahip olmak zorundadır. Bundan dolayı her iki taraf için de nehir yollarındaki etkinlik önem arz etmektedir.

Basra ve çevresi ise bölgedeki hâkimiyet açısından nehir yollarının çok daha yoğun olarak kullanıldığı bir saha olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu durum bölgenin nehir yollarıyla olan ilişkisine dair aktarımlardan da anlaşılmaktadır. İbn Havkal, Basra'nın Dicle yatağı üzerindeki büyük yerleşim yerlerini (Übülle, Abadan, Mezâr ve Meftah) saydıktan sonra şehrin köyleri arasında çok fazla koruluk yer olduğunu, arazinin suyunun bataklık denebilecek kadar sığ olduğunu ve buralarda sırkılarla gemilerin ilerleyebildiğini

¹¹⁶⁷ Makdisî, *Ahsenü't-Tekâsîm*, 1991, 120.

kaydetmiştir.¹¹⁶⁸ Buna ek olarak İbn Havkal, Bilâl b. Ebû Bürde'nin Basra valiliği sırasında şehirde çoğunda zevrakların seyredebildiği yüz yirmi binden fazla kanal ve ark olduğunu ve bir ok atımlık mesafede üzerinde sümeyriyyelerin taşımacılık yaptığı çok sayıda küçük kanalların bulunduğunu ifade etmektedir.¹¹⁶⁹ Bu aktarımların dışında bir de şehirlerin savunmasında surların yanı sıra hendek ve kanalların kazılması da¹¹⁷⁰ bölgedeki üstünlük ve muhasaradaki başarılarda nehir taşımacılığının ne kadar kritik bir konumda olacağına işaret etmektedir.

Basra, Bağdat'ın güney ticaretini kapısı, Irak bölgesinin can damarlarından biri konumundadır. Irak dünyanın incisi olarak tanımlanırken Basra'nın Irak'ın incisi olarak tanımlanması da ilgili durumu göstermektedir. Dolayısıyla buradaki bir kalkışmanın merkezi ciddi anlamda yıpratacağı tahmin edilmektedir.

Nehir yollarının etkin ve efektif kullanımında tarafların sahip olması gereken bazı yetkinliklerin olduğu anlaşılmaktadır. Bunlardan biri karargâhların kurulacağı mevkie için stratejik bir konum tespitidir. Diğer çatışmada belirlenecek strateji ve oluşturulacak filolar için bölgedeki nehir yollarının su seviyeleri ve güzergâhları hakkında bilgi sahibi olmaktır. Bir diğeri isyanın ortaya çıktığı bölgede çatışma tecrübesine sahip filo komutanı ve askerî mürettebatın orduda istihdamıdır. Son olarak asıl yetkinliğin gereklilik arz ettiği alan -özellikle bazı cephelerde doğrudan belirleyici faktör olduğunu müşahade ettiğimiz- rüzgâr ve med-cezr olayı gibi çevresel faktörler hakkında tecrübeye sahip olmaktır. Bu alandaki tecrübe cephelerdeki çatışmaların seyrinde oldukça kıymetlidir.

Nehir taşımacılığı çerçevesinde isyan ve çatışmaları ele alırken sadece taşımacılıkta etkin ve efektif olmanın başarıyı getirdiği şeklinde muhtemel bir anlaşılmanın da önünü almak isteriz. Zira ele aldığımız her olayın seyrinde taşımacılıktan bağımsız pek çok değişkenin, sonucu etkileyebilecek faktörler arasında sayılabileceği malumdur. Bu bağlamda amacımız taşımacılığın da belli isyan ve çatışmaların seyrinin anlaşılma çabasında dikkate alınması gereken önemli bir faktör olduğunu ortaya koymaktır.

Bizler yukarıda zikrettiğimiz bağlam çerçevesinde bu başlıkta ilk olarak isyan ve çatışmalarda nehir kıyılarında kurulan karargâhları genel hatlarıyla ele alacağız.

¹¹⁶⁸ İbn Havkal, *Sûretü'l-'Arz*, I/238.

¹¹⁶⁹ İbn Havkal, *Sûretü'l-'Arz*, I/235-236.

¹¹⁷⁰ Yılmaz Can, *İslâm Şehirlerinin H. I-III. (M. VII-IX) Y.y. Fizikî Yapısı* (Ankara: Ankara Üniversitesi, Doktora Tezi, 1991), 62-63.

Akabinde nehir çatışmalarında kullanılan bazı işaretleri kaydedeceğiz. Bu işaretlerin bölge ile ilişkili olarak kullanımı odak noktamız olacaktır. Daha sonra nehir yollarının kullanıldığını tespit ettiğimiz çatışma ve isyanlara değineceğiz. Bu isyan ve çatışmaları ele alırken ilk olarak isyan hareketine dair kısa bir tarihsel çerçeve çizeceğiz. Akabinde tarafların karargâhları, nehir filoları, belirledikleri stratejiler ve bu stratejilerin tespitinde nehir yolları hakkında sahip oldukları tecrübelerin belirleyiciliği gibi hususlar, olayın seyrini kaydederken satır aralarında işlenecektir. Bu noktada bölgedeki iklimsel dinamiklerin çatışmalardaki belirleyiciliği de satır arasında hususiyetle işleyeceğimiz konular arasında olacaktır. İlgili bahiste temel hedefimiz ise bölgedeki isyan ve kalkışmaların anlaşılmasında nehir taşımacılığının takip edilmesinin olayları anlama ve anlamlandırmada katkı sağlayacağını ortaya koymaktır. Bunun yanı sıra belli cephelerde taraflar arasındaki başarı ve başarısızlıkta belirleyici unsurun tespiti meselesine ise nehir taşımacılığı özelinde çevresel faktörler bağlamında bir bakış açısı da benimsenecektir. Ayrıca nehir çatışmalarında ön plana çıkan nehir taşıtları ve isimler, belli bölgelerde takip edilen nehir yolları ve bu yolların çatışmalardaki kritik rolü gibi meseleler de bu bahiste üzerinde duracağımız hususlar arasında olacaktır.

3.1.1. Karargâhlar

Karargâhlar, ordu ve birliklerin sürekli yahut da geçici olarak konakladığı mevkilerdir. Bu mevkiler birliklerin konaklaması, çatışmalarda gerekli askerî çıkartmaların yapılabilmesi, ordunun gıda, mühimmat ve askerî yönlerden desteklenebilmesi adına stratejik konuma sahip olmak zorundadır.

Abbâsîler döneminde bazı iç çatışma ve isyanlarda yoğun bir şekilde kullanılan nehir taşımacılığı, bu yollar üzerinden gerekli çıkartma ve ikmallerin yapılabilmesi, nehir savaşlarının etkin bir şekilde yürütülebilmesi adına karargâhların mevkilerinde de belirleyici olmuştur. Nehir yolları üzerinde kurulan pek çok karargâh da bunu göstermektedir. Elbette su yollarının kıyılarında karargâh kurulmasının pek çok sebebi vardır. Ordunun ve bineklere su temin edilebilmesinin yanı sıra balık ve zirâî mahsullerin çokluğu dolayısıyla gıda ihtiyacının karşılanması da bu noktada önem arz etmektedir. Bazı durumlar ise taşımacılığın sağladığı avantajların da karargâh mevkilerinde belirleyiciliğini göstermektedir. Su yollarına kıyılı karargâhlara nehir taşıtlarının yanaşabilmesi, çatışmalarda su yolları üzerinden gıda, ordu, binek ve savaş teçhizatı gibi

destek kuvvet sevk edilebilmesi, gemilerin inşa ve ıslahı için bazı karargâhlarda tersanelerin yapılması bu durumu desteklemektedir.¹¹⁷¹

Karargâhlar kurulmadan önce bölgede ordu ve bineklerin yerleşebilmesi için hazırlıklar yapıldı. Mevkiye intikalin sağlanabilmesi adına bölge temizlenir, yollar ıslah edilir, köprüler yapılır, askerler için erzak temini sağlanırdı. Bunun yanı sıra karargâhın tahkimatı için sur ve hendekler kazılırdı. Ancak nehir kıyısındaki karargâhlarda hazırlıklar sadece bunlarla sınırlı değildi. Bir de gemilerin yanaşabilmesi için hazırlıklar yapıldı. Ayrıca istihkam için yapılan sur ve hendeklerin yanında ani saldırılarda savunmanın sağlanması adına bir de karargâhın çıkışlarındaki su yollarına nehir taşıtları yerleştirildi.¹¹⁷²

Abbâsî Devleti ve Zenc İsyanı mücadelesinde tarafların nehir kıyılarında kurdukları karargâhların çokluğu dikkat çekerken diğer bazı isyan ve iç çatışmalarda da nehir kıyısında karargâhların olduğuna dair nakillere rastlamaktayız.

Araştırma kapsamımız dahilinde bahse konu edeceğimiz ilk karargâh, Halife Mu'tasım tarafından Basra-Vâsıt arasında etkin olmuş Zutlarla mücadele için gönderdiği 'Uceyf b. Anbese'nin Berdûda Nehri kıyısında kurduğu karargâhtır.¹¹⁷³

İlgili bağlamda Mu'tez ve Müstâin kuvvetleri arasında Enbâr'da seyreden bir çatışmada Müstâin tarafında yer alan Hüseyin b. İsmail'in konakladığı karargâhı zikredebiliriz. Her ne kadar karargâhın konumu hakkında detaylı malumata sahip olmasak da Mu'tez taraftarı olan Türklerin Hüseyin b. İsmail'in karargâhından bütün malları ele geçirirken sadece gemicilerin kurtulabildiği bilgisi¹¹⁷⁴ bu karargâhın nehir kıyısında kurulduğuna kuvvetli bir işarettir. Taraflar arasındaki çatışmada Bağdat'ın kuzeydoğusunda (Dicle'nin kıyısında) bulunan Şemmâsiyye bölgesinde de bir karargâhın varlığı dikkat çekmektedir.¹¹⁷⁵

Nehir kıyısı karargâhların yoğunluk arz ettiği olay Zenc İsyanı'dır. Bu isyanın nehirlerle örülü bir coğrafyada ortaya çıkmasının yanında nehir ve kanal taşımacılığının da aktif bir şekilde kullanılması, nehirlerle kıyı birçok karargâhın kurulmasını beraberinde

¹¹⁷¹ Cesîr - eş-Şemrî, "et-Ta'bie ve Esâlibü'l-Kıtâli'n-Nehrî", 117-118.

¹¹⁷² Cesîr - eş-Şemrî, "et-Ta'bie ve Esâlibü'l-Kıtâli'n-Nehrî", 117-119.

¹¹⁷³ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/5.

¹¹⁷⁴ İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/131-132.

¹¹⁷⁵ Sûlî, *Evrâk* (227-256), 443.

getirmiştir Zencilerin Ma'kıl Nehri kıyısındaki karargâhı¹¹⁷⁶ ve Zenciler mücadele için görevlendirilen Müflih'in de Ma'kıl Nehri kıyısına karargâh kurması (258/872) bahsi geçen hususun örneklerindendir.¹¹⁷⁷ Bu durum Ma'kıl Nehri'nin nehir çatışmalarındaki askerî faaliyetler açısından stratejik önemine de işaret etmektedir.

Muvaffak'ın nehir çıkartmalarının yapılabilmesine oldukça uygun olan Bâzâverd'de karargâh kurduğunu görmekteyiz (259/872).¹¹⁷⁸ Zencilerin ise bu isyan sürecinde karargâh kurdukları bir diğer mevki, Betâih ve Destü Mîsân bölgelerindeki yağmacılık faaliyetlerinde için kullandıkları Yahudi Nehri'nin ağzı olmuştur.¹¹⁷⁹

Zenci komutanlardan Süleyman b. Cami, Dicle'nin doğusunda kalan Berdûda'da¹¹⁸⁰ karargâh kurmuştur.¹¹⁸¹ Bu mevki daha sonra Ebü'l-Abbâs'ın da konaklayacağı yerdir.¹¹⁸² Ebü'l-Abbâs'ın Zencilerle mücadele için Umr'da kurduğu karargâh¹¹⁸³ Zenci komutanlarından Süleyman b. Mûsâ eş-Şa'rânî'nin Dicle'nin kollarından Mûsâvir ve Berâtık Nehirleri arasında iki fersah uzunluğunda sarp ve müstahkem bir yerde kurduğu karargâh, konumuz kapsamındaki örneklerdedir. Sûku'l-Hamîs (Menî'a) olarak ifade edilen bu mevkiye Medînetü's-Şârânî de denmiştir.¹¹⁸⁴ Bölgenin karargâh olarak belirlenmesi, bataklığın ortasında kendisine ulaşan nehir yollarının dar olması hasebiyle fazla gemi ile çıkartma yapılması mümkün olmayan bir mevkide olmasından dolayıdır. Bu durum Ebü'l-Abbâs'ın gemilerden sorumlu komutanı Nusayr ile Ebü'l-Abbâs ve gemi kaptanı Muhammed b. Şuayb arasında bölgeye giden nehir yollarının darlığından dolayı fazla gemi ile gidilmemesine yönelik diyalogdan da anlaşılmaktadır.¹¹⁸⁵ Muvaffak, Münzir Nehri üzerinde kurulmuş olan Zenci karargâhı Tahîsâ'yı (Mansûra) kuşatmak için iki fersah uzaklıkta karargâh kurması¹¹⁸⁶ da karargâhların nehir yolları kıyısındaki

¹¹⁷⁶ Taberî, *Târîh*, IX/488; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/206.

¹¹⁷⁷ Taberî, *Târîh*, IX/495.

¹¹⁷⁸ Bk. Taberî, *Târîh*, IX/498-500; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/262; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/213.

¹¹⁷⁹ Taberî, *Târîh*, IX/521.

¹¹⁸⁰ Burada gemilerin tamir edildiği bir tersane de vardır. Bk. İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/308-309; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/287-288. Taberî burada tamir edilen gemilerin nehir geçişlerinde kullanılan köprü gemileri olduğunu kaydetmektedir. Bk. Taberî, *Târîh*, IX/570.

¹¹⁸¹ Taberî, *Târîh*, IX/571; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/304; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/282.

¹¹⁸² Bk. Taberî, *Târîh*, IX/570.

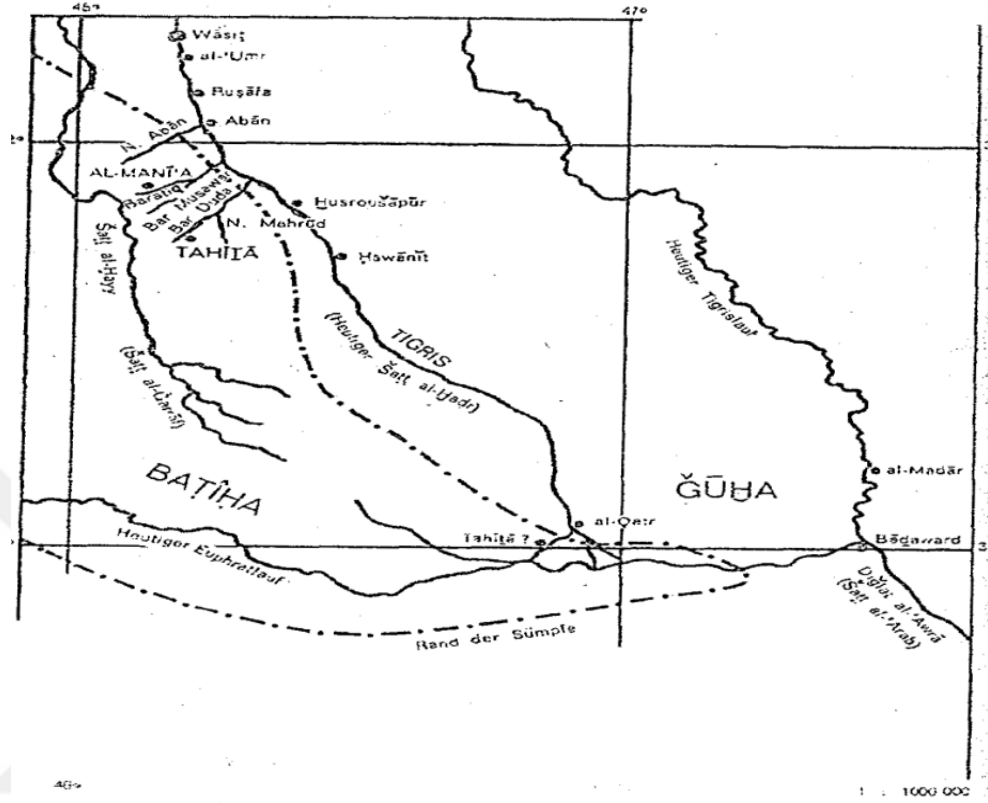
¹¹⁸³ Bu mevki Vâsî'ta bir fersah uzaklıktadır. Taberî, *Târîh*, IX/559-560; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/305; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/283.

¹¹⁸⁴ Taberî, *Târîh*, IX/567.

¹¹⁸⁵ Taberî, *Târîh*, IX/565; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/306-307; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/285-286.

¹¹⁸⁶ Taberî, *Târîh*, IX/590.

olmasının önemine işaret etmektedir. Aşağıdaki haritada Menâ ve Tahîsa'nın konumu görülmektedir.



Resim 14. Bataklik Bölgesi Haritası (Demirci, *Siyah Öfke*, 179.)

Muvaffak, Muhtâre'yi kuşatmak adına önce Mübârek Nehri'nde sonra (267/881) Dicle'nin doğusunda bulunan Cuttâ Nehri kıyısında karargâhını kurmuştur.¹¹⁸⁷ Daha sonrasında ise karargâhını Cuttâ Nehri kıyısından Muhtâre'nin karşısına taşımıştır. Buradaki amaç ise Zencilerin şehri Muhtâre'yi hem iktisadî hem de askerî açıdan ablukaya alabilmektir.¹¹⁸⁸

Bahsi geçtiği üzere karargâhların nehir kıyısında kurulmasında nehir çatışmaları esnasında destek kuvvet gönderilebilme hususu da gözetilmiştir. Bundan dolayı ana karargâh ile hem diğer karargâhlar hem de çatışma yapılacak cepheler arasında nehir bağlantılarının olması çatışmaların seyri açısından önemlidir. Zenci komutanlarından Ali b. Eban'ın kendisine gönderilen on üç gemi dolusu yardım ile iktidar güçlerine üstünlük

¹¹⁸⁷ Taberî, *Târîh*, IX/588; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/313; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/294.

¹¹⁸⁸ Bk. Taberî, *Târîh*, IX/584-585; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/313-314; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/295.

sağlayabilmesi,¹¹⁸⁹ Ebü'l-Abbâs'a karşı mağlup olduktan sonra Tahîsâ'daki karargâhına çekilen Süleyman b. Cami'nin Zenci liderinden destek talep etmesi ve bu talep doğrultusunda karargâhına kırk sümeyriye dolusu adam gönderilmesi,¹¹⁹⁰ Muhtâre ve Tahîsâ arasında taşımacılığa uygun nehir bağlantısı olduğu çıkarımında bulunmamızı sağlamaktadır. Bunun dışında Süleyman b. Cami'nin, Aba mevkiinde Ca'lân ile çatışmaya girmeden önce Zenci reisinden kendisine şezâ göndermesi talebi ve bu şezâların da yardımıyla düşmana üstünlük sağlaması da¹¹⁹¹ yine karargâh konumunun nehir üzerinden ikmal yapılabilecek uygunlukta olmasının çatışmalarda ne kadar kritik bir öneme sahip olduğunu gösteren örneklerdendir. Bunun dışında Süleyman b. Cami ile girdiği bir çatışmada Ebü'l-Abbâs'a gönderilen şezâ ve sümeyriyelerin zaferi getirmesi¹¹⁹² de örneklerden bir diğeridir. Muvaffak'ın Muhtâre kuşatmasında kendisine Sîrâf ve Cennâbâ'den şezâların yapıp gönderilmesi emri,¹¹⁹³ bazı karargâhların büyük tersanelerin bulunduğu mevkilerle olan bağlantısını göstermektedir.

Ya'kûb b. Leys es-Saffâr'ın Dicle kıyısında bulunan Bağdat ve Vâsıt arasındaki Deyrû Akûl'de kurduğu karargâh (262/876),¹¹⁹⁴ Karmatîlerin Enbâr şehrine ulaşmak için Fırat'ın batısında kurdukları karargâh¹¹⁹⁵ ilgili bağlamdaki örneklerdendir. Bunun dışında Beckem ve Berîdîlerin arasının düzeldiği sırada Ahvaz'a çıkartma yapılması adına gönderilen Beckem güçlerinin komutanı Ebû Zekerîyyâ'nın, önce Deyrû'l-Âkûl'de sonra da Za'ferânîyye'de¹¹⁹⁶ karargâh kurmuş olan Beckem'in yanına gittiğine dair nakil (328/940)¹¹⁹⁷ ve Berîdîlerle mücadelede Basra'ya hâkim olmak isteyen Ahmed b. Büveyh'in ise karargâhını Ma'kıl Nehri'nin karşısına kurduğuna dair aktarım,¹¹⁹⁸ kapsamımız çerçevesindeki örneklerdendir.

¹¹⁸⁹ İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/217-218.

¹¹⁹⁰ İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/284.

¹¹⁹¹ Taberî, *Târîh*, IX/537-538.

¹¹⁹² Taberî, *Târîh*, IX/595.

¹¹⁹³ Bk. Taberî, *Târîh*, IX/585; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/313-314. İbnü'l-Esîr bu hususta bölge detayından bahsetmemektedir. Onun kaydında bütün bölgelere nehir taşıtı yapımları konusunda emir verilirken şezâ türü taşıtlardan başka taşıt türleri de dahil edilmiştir. Bk. İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/295.

¹¹⁹⁴ Mes'ûdî, *Mürûc*, IV/161-162.

¹¹⁹⁵ Bk. İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VIII/144.

¹¹⁹⁶ Bağdat'a yakın bir köy olup Külvâzâ'nın aşağısındadır. Bk. Hamevî, *el-Büldân*, III/141.

¹¹⁹⁷ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/229; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VIII/307-308.

¹¹⁹⁸ Sûlî, *Ahbârü Râzî ve'l-Müttakî*, 233.

3.1.2. Nehir Çatışmalarında İşaretlerin İletilmesi

Nehir çatışmalarının seyrettiği bazı coğrafyalarda bölgenin doğal yapısı gereği talimatlar duyulamayabiliyordu. Bundan dolayı çatışmalarda birliklere iletilmesi gereken saldırı, toplanma emri gibi durumlarda belli başlı işaretlerin kullanılması gerekmektedir. Çatışmalarda kullanılan parola, kıyafet ve bayrak gibi bazı işaretler, nehir çatışmaları ve bölge yapısıyla doğrudan ilişkilendirilememektedir. Ancak bu kapsamda kullanılan bazı aletler özellikle Betâih'te seyreden nehir çatışmalarında bölgenin yapısının bir gereği olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu aletlerle işaretlerin iletilmesi meselesinin, nehir çatışmaları ile doğrudan ilişkili konumda olması, ilgili hususu ayrı başlık altında ele almamızı gerekli kılmıştır.

Nehir çatışmalarında işaretlerin iletilmesi için kullanılan davul ve borazan, ilgili kapsamda verebileceğimiz iki temel araçtır. Bu araçların özellikle bataklık bölgelerde kullanılmasının sebebi birliklerin birbirlerini göremedikleri kamışlık ve otluk bölgelerdeki kanallarda, haberleşmenin sağlanmasıydı. İlgili bağlamda bataklıkta pusu için gizlenmiş ya da toplu saldırı için nizam almış birliklere gerekli talimatların davul ve borazanlar ile iletilmesinin zorunluluğu anlaşılmaktadır. Bundan dolayı olsa gerek ki Zenc İsyanı'nda hem asi güçler hem de hilafet kuvvetleri tarafından bu aletlerin kullanıldığına rastlamaktayız. Zenci güçlerin, bataklıkta çatıştıkları Basra ordusuna karşı kurdukları pusuda kuvvetlerinin gizlendikleri sazlıklardan taarruza geçmeleri emrini iletmek için davulu kullanmaları,¹¹⁹⁹ Zenci liderinin bir mağlubiyet sonrası çalılıklarda gizlenen adamlarını toplamak için meşhur borazanını üfletmesi,¹²⁰⁰ Zencilerle çatışırken Ebü'l-Abbâs'ın birliklerinden bir kısmına davul ile saldırı emri vermesi,¹²⁰¹ Muvaffak'ın Muhtâre'yi kuşatmak için nehir ve karadan yerleştirdiği birliklere saldırı emrini borazan kullanarak duyurması,¹²⁰² bahsi geçen hususun örneklerindendir. Bu aletler bölgenin sazlıklar arasında seyreden dar nehir yollarındaki birliklerin ya da çalılıklarda gizlenmiş askerlerin birbirlerini görmesine engel olan yapısı sebebiyle kullanılmıştır.¹²⁰³

¹¹⁹⁹ Taberî, *Târih*, IX/524.

¹²⁰⁰ Taberî, *Târih*, IX/434.

¹²⁰¹ Bk. Taberî, *Târih*, IX/595.

¹²⁰² Taberî, *Târih*, IX/656.

¹²⁰³ Bk. Cesîr - eş-Şemrî, "et-Ta'bie ve Esâlîbü'l-Kıtâli'n-Nehrî", 138-139.

3.1.3. Yezid b. Ömer b. Hübeyre Hareketi

Yezid b. Ömer, Abbâsî Devleti'nin kuruluşunda önemli bir rol oynayan Kahtabe'nin ordusu ve diğer Abbâsî güçlerine karşı hem karada hem de nehirde yaşadığı mağlubiyetler sonrasında Vâsıt'a çekilmek zorunda kalan Yezid b. Ömer güçleri, buraya gelmeden önce Kahtabe ile çatışmaya girmiştir. Kahtabe, İbn Hübeyre ile girdiği bir çatışmada ilk olarak Enbâr'daki gemilerini Fırat Nehri'ni geçmeleri için Dimemmâ'ya sevk etmiştir. Buradan da Fırat'ın batı yakasına geçip Kûfe'ye ilerlemiş ve düşman birliklerini yenmiştir. Bu savaşta Kahtabe b. Şebîb ölmüştür. Yerine mücadeleye devam etmesi için oğlu Hasan b. Kahtabe geçmiştir.¹²⁰⁴ İbn Hübeyre ise çatışmalardan sonra Vâsıt'a çekilerek burada savunma savaşına hazırlanmıştır. Bunun üzerine Abbâsî veziri sıfatıyla Ebû Seleme,¹²⁰⁵ Hasan b. Kahtabe'yi Vâsıt'ı kuşatması için göndermiştir. Kuşatmada nehir taşıtları da aktif bir şekilde kullanılmıştır. Muhasara altındaki İbn Hübeyre birlikleri, Kahtabe'nin saldırısından sonra nehirde boğularak ölmüştür. Bu ölümler gemilere çıkarılmıştır. Kuşatmanın şiddetlenmesi ile birlikte İbn Hübeyre'nin komutanlarından olan İbn Nübâte'nin de nehre atladığı ve buradan gemiyle kurtarıldığını görmekteyiz. Kahtabe'nin komutanlarından olan Ebû Nasr Mâlik b. Heysem, İbn Hübeyre'yi kuşatmaya devam etmiştir. Çatışma esnasında iki taraf da nehir taşıtlarını kullanarak avantaj sağlanmaya çalışmıştır. Ebû Nasr odunlarla doldurduğu gemileri geçtikleri yerleri yakmaları için göndermiştir. Bunun üzerine İbn Hübeyre ise Ebû Nasr'ın gemilerini çekmek için içinde kancalar olan harrâkalar hazırlatmıştır. On bir ay süren çatışmada Mervan'ın öldürülmesi haberi geldikten sonra sulh yapılsa¹²⁰⁶ da bir süre sonra İbn Hübeyre öldürülmekten kurtulamamıştır.¹²⁰⁷

3.1.4. Emin-Me'mûn Çatışması

Hârûn Reşîd'in veliaht tayininde benimsediği usûl, iki kardeşin çatışma sürecine zemin hazırlamıştır.¹²⁰⁸ Çatışmanın Bağdat'ın başına gelen en büyük felaketlerden biri

¹²⁰⁴ İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, V/330.

¹²⁰⁵ İlknur Apak, *Abbâsî Devleti'nin Kuruluşu ve İlk Halife Ebü'l-Abbâs es-Seffâh Dönemi* (Bursa: Uludağ Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2019), 191.

¹²⁰⁶ Taberî, *Târîh*, VII/451-453; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, V/483-487.

¹²⁰⁷ Yezid b. Ömer hakkında ayrıntılı bilgi için bk. Zekeriya Çelik vd., "Emevî Devletinin Irak Bölgesi Son Genel Valisi Yezid b. Ömer b. Hübeyre", *İstem* 43 (30 Haziran 2024), 169-186.

¹²⁰⁸ Muhammed Mustafa Heddâra, *Me'mûn el-Halîfetü'l-Alim* (Mısır: Dâru'l-Mısriyye, ts.), 52-55; Aktürk, *Emin'in Halifeliği*, 39-40; Hasan Hüseyin Güneş, *Halife el-Me'mun Dönemi* (Kırıkkale: Kırıkkale

olduğu aktarılır. Mücadelenin Bağdat'a taşınmasıyla birlikte süreç yeni bir boyut kazanmıştır. Bağdat'ta evlerin yıkılmasına, nehir yolları ve şehrin kapılarının harap olmasına sebebiyet veren bu çatışma on dört ay sürmüştür. Taraflar arasındaki nehir mücadelelerinin, Bağdat kuşatmasıyla birlikte başlamıştır. Bunun sebebi ise Bağdat'ın iki nehir arasındaki konumundan ileri gelmekteydi. Makdisî'nin de kaydettiği üzere düşman kuvvetleri Bağdat'a ancak köprüler veya gemilerle ulaşabilirdi.¹²⁰⁹ Bu durum da kardeşler arasındaki çatışmanın Bağdat ayağının nehir yolları üzerinden takibini, ayrıca kıymetli kılmaktadır. Me'mûn güçlerinin kuşatma sürecinin başından itibaren nehir taşıtlarını aktif bir şekilde kullanma yoluna gitmesi de ilgili bağlamda daha da anlamlı olmaktadır. Ancak nehir yollarındaki etkinlik sadece şehri kuşatan taraf için değil aynı zamanda savunma cephesi için de gerekliydi. Bu durum iki tarafın da nehir çatışmalarına hazırlıklarını beraberinde getirmiştir.

Hârûn Reşîd'in önce Emin'i, ondan sonra ise Me'mûn'u veliaht atamasıyla birlikte baba bir kardeşlerin çatışması kendini göstermiştir. Emin iktidara geldikten sonra Me'mûn'u zayıflatma politikası güderek onun yerine kendi oğlu Mûsâ'yı veliaht tayin etmiştir. Sürecin devamında ise Me'mûn, Emin'i hal' etmiştir. Mücadelede Emin tarafından Horasan'ın ekonomik olarak yıpratılması adına bölgeye akan kara ticareti sevkıyatı da durdurulmuştur.¹²¹⁰ Bütün bu durum taraflar arasındaki çatışma sürecinin parçaları olarak karşımıza çıkmaktadır.¹²¹¹

Me'mûn'un komutanlarından olan Herseme b. A'yen,¹²¹² Tâhir b. Hüseyin (207/823)¹²¹³ ve Züheyr b. Müseyyeb'in Bağdat kuşatmasında nehir yollarını aktif ve

Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2009), 25-27.

¹²⁰⁹ Makdisî, *Ahsenü't-Tekâsîm*, 1991, 120.

¹²¹⁰ Yüksel, "Bağdat'ın Ticari Yapısı", 489. Taraflar arasındaki çatışmanın Bağdat öncesi seyri için bk. Nahide Bozkurt, *Halife Me'mun Dönemi ve İslâm Kültür Tarihindeki Yeri* (Ankara: Ankara Üniversitesi, Doktora Tezi, 1991), 21-35; Güneş, *el-Me'mun Dönemi*, 25-35; Nahide Bozkurt, "Me'mûn", *DİA* (İstanbul: TDV Yay., 2004).

¹²¹¹ Heddâra, *Me'mûn el-Halîfetü'l-Alim*, 52-55; Aktürk, *Emîn'in Halîfeliği*, 39-40; Güneş, *el-Me'mun Dönemi*, 25-27.

¹²¹² Abbâsiler döneminde önde gelen komutan ve valilerindendir. Ayrıca bk. Nahide Bozkurt, "Herseme b. A'yen", *DİA* (İstanbul: TDV Yay., 1998).

¹²¹³ Me'mun döneminde getirildiği Horasan valiliği döneminde kendi adına para bastırma ve cuma hutbelerinde halifenin adını zikretmeyi terk etmesi gibi başına buyruk bağımsız hareket eden ilk yöneticilerden biri olmuştur. Bu yönetimiyle Horasan'da Tâhirîler Hanedanı'nın temellerini de attı. Bk. Hasan Kurt, "Tâhir b. Hüseyin", *DİA* (İstanbul: TDV Yay., 2003), XXXIX/400; Hasan Kurt, "Tâhirîler", *DİA* (İstanbul: TDV Yay., 2010), XXXIX/403.

stratejik kullanmaları, kardeşler arasındaki çatışmanın Me'mûn lehine sonuçlanmasında etkili olmuştur.

İki taraf arasında Me'mûn'un komutanlarından olan Hüseyin b. Ali b. İsa b. Mâhân¹²¹⁴ Bağdat kuşatması henüz başlamadan önce Suriye üzerinden, Bağdat'ta mukim olan Emin üzerine çıkartma yapmaya hazırlanmıştır. Piyadelerini gemilerle, süvarilerini ise hayvanlarla Bağdat'a doğru yola çıkaran Hüseyin b. Ali, ilk çatışmada galip gelmiştir. Daha sonra Emin'i halifelikten azlettiğini ilan etmişse de Emin'in kuvvetleriyle girdiği çatışmaları kaybederek öldürülmüştür.¹²¹⁵

Tâhir b. Hüseyin ise güneyden hareket ederek Vâsıt ve Medâin'i ele geçirdi. Daha sonra Nasr ve Ahmed'e karşı girdiği çatışmada Dâr-ı Reyhân'a kadar ilerledi ve bu ikisi ile savaşmak için gemilerle askerler gönderdi. Aralarındaki savaş Tâhir'in ordularının galibiyetiyle sonuçlandı. Akabinde Tâhir, Sarsar Nehri'ne indi ve burada bir köprü kurdu.¹²¹⁶ İki taraf arasındaki çatışmalar Me'mûn güçlerinin elde ettikleri üstünlük sonrası Tâhir ve Herseme'nin Bağdat'ı kuşatmasıyla kızışmış ve artık nehirler aktif bir şekilde kullanılmaya başlamıştır.

Herseme b. A'yen, Tâhir b. Hüseyin ve Züheyr b. Müseyyeb gibi Me'mûn'un önde gelen komutanları Bağdat'ı her taraftan kuşattı. Tâhir kuşatmada Bağdat'ın batı tarafında iken Herseme ise doğu tarafına geçti. Akabinde Tâhir doğu tarafından Bağdat'a girdi ve batı tarafında bulunan Enbâr Kapısına doğru ilerledi. Bu süreçte Züheyr b. Müseyyeb ise Külvâzâ'dan gemilerle giriş yaptı. O ve adamları arradeleri gemilere yükleyerek çatışma alanına taşıdı. Aynı zamanda Basra ve Vâsıt'tan gelen tacirlerin taşıdığı gemilerdeki mallardan da uşûr almanın yanı sıra ek vergi de tahsil etme yoluna gitti.¹²¹⁷ Bu duruma gönderme yapılarak Züheyr'in yüklü olan her gemiden bin, iki bin veya üç bin dirhem aldığı ifade edilmiştir. Fiyatların artmasına sebep olan bu tutum, halkı Züheyr'e

¹²¹⁴ Ali b. İsa b. Mâhân, Abbâsî kumandanı ve Horasan valiliği yapmıştır. İbn Mâhân, Emin-Me'mun çatışmasında Emin'in yanında yer alsa da Suriye birlikleri komutanı olan oğlu Hüseyin b. Ali, Emin'e karşı ayaklanmış ve Emin tarafından da öldürülmüştür. Nahide Bozkurt, "İbn Mâhân", *DİA* (İstanbul: TDV Yay., 1999), XX/165.

¹²¹⁵ Taberî, *Târîh*, VIII/437-442; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, III/313-316; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VI/228-230.

¹²¹⁶ Taberî, *Târîh*, VIII/432; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, III/319.

¹²¹⁷ Taberî, *Târîh*, VIII/445; Mes'ûdî, *Mürûc*, III/331-332; Sibt İbnü'l-Cevzî, *Mir'ât*, 2013, XIII/272.

saldırmaya niyetlenecek kadar zor duruma soksa da Herseme'nin gönderdiği destek kuvvetler Zühre'nin durumunu rahatlatmıştır.¹²¹⁸

Emin ise konumunu sağlamlaştırmak adına Bağdat'ın batısında Huld ismiyle bilinen sarayına gitti. Çatışma sürecinde Emin kuvvetleri de nehir yollarını kullanma gayretindeydi. Emin'in emrinde Semerkandî olarak bilinen biri Dicle'de demirlemiş olan gemilerin üzerinde kurulu mancınıklarla şehre atışlar yapsa da mağlubiyet sonrası kaçmak zorunda kaldı.¹²¹⁹ Ancak çatışma ve yıkımların olduğu uzun soluklu bu muhasarada Emin ve ashabından bir kısmının direnmeye devam ettiğini gören Tâhir, bölgeye Vâsıt, Basra ve diğer yollardan gelen bütün malların girişini durdurdu. Tâhir, Fırat'tan gelen bazı yüklü gemileri geri çevirirken un ve diğer malları taşıyan gemiler ise Zühre b. Müseyyeb'in kontrolünde Bağdat'a gönderiliyordu. Tâhir güçlerinin denetimi, Emin taraftarlarını ciddi fiyat artışlarıyla karşı karşıya bıraktı ve bu durum halka çok ağır gelmeye başladı.¹²²⁰ Me'mûn taraftarları için yirmi rıtl¹²²¹ ekmek bir dirhem iken Emin taraftarları için bir rıtl ekmek bir dirheme çıkması da durumu gözler önüne sermektedir.¹²²² Bu husus sadece Emin taraftarlarının içinde bulunduğu vaziyetin anlaşılmasına katkı sağlamanın ötesinde nehirler üzerinden gelen malların halkın can damarlarından biri olduğuna da delalet etmektedir. Bu damarların kesilmesi tabii olarak şehrin en büyük pazarlarının bulunduğu Kerh¹²²³ çarşılarını da atıl hale getirmiştir.¹²²⁴ Sıkıntıda olan halkın komşuların mallarını çalmayla başlayan hırsızlıkları, halifenin mal ve hazinelerine el uzatmaya kadar gitmiş ve böylece toplumun bir kısmı yağmacılığa alışmıştır.¹²²⁵ Buna karşılık Emin'in de gerekirse baskın yapılarak halkın elindeki malların alınmasına yönelimi salık vermesi, sıkı muhasara altında olan toplumu daha da zor duruma sokmuştur.¹²²⁶

¹²¹⁸ Taberî, *Târîh*, VIII/445, 461; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, III/323-324.

¹²¹⁹ Taberî, *Târîh*, VIII/497.

¹²²⁰ Taberî, *Târîh*, VIII/471; Mes'ûdî, *Mürûc*, III/335; Mechûl, *Kitâbü'l-Uyûn*, III/334; Sıbt İbnü'l-Cevzî, *Mir'ât*, 2013, XIII/282.

¹²²¹ Arap dünyasındaki en yaygın ağırlık birimi olan "rıtl"ın değeri diğer ağırlık birimleri gibi değeri ölçülen şeyin cinsi, yer ve zamana göre değişiklik göstermektedir. Ayrıntılı bilgi için bk. Halil Sahillioğlu, "Dirhem" (İstanbul: TDV Yay., 1994); Cengiz Kallek, "Rıtl", *DİA* (İstanbul: TDV Yay., 2008).

¹²²² Mes'ûdî, *Mürûc*, III/335.

¹²²³ Ermenice'deki çarşı anlamında olan "Kerka" sözcüğünden gelmektedir. Lombard, *İslâmın Altın Çağı*, 175.

¹²²⁴ Taberî, *Târîh*, VIII/451.

¹²²⁵ Bar Hebraeus, *Abu'l-Farac Tarihi*, I/214; Bar Hebraeus, *Târihu'z-Zemân*, 21.

¹²²⁶ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, III/327; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VI/242.

İlgili durum ise Fırat üzerinden mal girişini sağlayan batı yakası nehirlerinden İsa Nehri ve kollarını, doğu yakası nehirlerinden olan Nehrevân Nehri ve kollarını tutmak anlamına gelmekteydi ki Bağdat'ta şahit olunan tablo, bu konuda Me'mun kuvvetlerinin başarılı olduğunu göstermektedir. Nehir yollarının kesilmesiyle birlikte kendini gösteren fiyat pahalılığının sadece halkı sıkıntıya sokmakla sınırlı kalmayıp Bağdat'ın sosyal yapısını da bozduğu görülmektedir. Ticarî sevkiyatın kesilmesi, fiyat artışını, fiyat artışları da Bağdat'tan göçlerin başlamasını ve şehrin harap edilme sürecini beraberinde getirmiştir.¹²²⁷ Ayrıca bahsi geçtiği üzere toplumun bir kısmı da içinde bulunduğu zor şartlar dolayısıyla yağmacılığa alışımtır.

Kuşatma Me'mûn güçlerinin istediği şekilde ilerliyordu. Züheyr b. Müseyyeb mancınıklarla sarayı vurmaya başladıktan sonra Herseme b. A'yen ise Bağdat'ın güney doğusunda bulunan Horasan Kapısı'ndan giriş yaptı. Tâhir de adamlarıyla birlikte şehre girdi ve Huld Sarayı'nı kuşattı. Bu kuşatma Emin'in direnmeyi bırakma süreci ile sonuçlandı. Emin kurtulmak için Herseme ile iletişim kurdu. Herseme ise Emin'e kendisini Horasan kapısından alarak götüreceğine dair haber gönderdi. Zira Herseme, Emin'i öldürme taraftarı değildi. Bunun üzerine Emin çocuklarıyla vedalaşp Horasan kapısından çıktı ve Dicle'ye kadar ilerleyerek Herseme'nin harrâkasına bindi. Durumu haber alan Tâhir, adamlarını ve denizcilerini zevraklar ve şezâlarla nehir kıyısına gönderdi. Tâhir'in adamları Herseme'nin harrâkasına saldırıp alabora etti. Emin ve Herseme suya düştü. Herseme bir zevrağa çıkarak boğulmaktan kurtuldu. Emin de her ne kadar kıyıya çıkmayı başarsa da süreç, Tâhir'in onu öldürülmesiyle sonuçlandı.¹²²⁸ Emin öldürüldükten sonra Tâhir, Emin'in oğulları Mûsâ ve Abdullah'ı geceleyin Huld Sarayı'na taşıtıp oradan harrâka ile Humeyniyye'ye gönderdi. Daha sonrada amcaları Me'mûn'un yanına götürülmesini emretti.¹²²⁹

İlgili bahis Bağdat dolaylarında bir hareketin başarıya ulaşabilmesi için nehirlerdeki etkinliğin hem askerî çatışmada hem de ekonomik kısıtlama/ambargoda taraflar için kıymetini göstermektedir. Nehir yollarının güvenliği ve bu yollar üzerinden sevkiyatın devamı fiyatların kontrolünü sağlayacağından dolayı sosyal çözümleri de yavaşlatıcı

¹²²⁷ Bk. Galole, *Bağdat*, 230.

¹²²⁸ Bk. Ebü'l-Abbâs Ahmed b. Ebî Ya'kûb el-Ya'kûbî, *Târihu'l-Ya'kûbî* (Lübnan: eş-Şeriket'ül-'Alemlî, ts.), II/392-394; Taberî, *Târih*, VIII/445, 482-485; Ezdî, *Târihu'l-Mevsıl*, 330-331; Mechûl, *Kitâbü'l-Uyûn*, III/338-339.

¹²²⁹ Taberî, *Târih*, VIII/496; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, III/343; Mechûl, *Kitâbü'l-Uyûn*, III/216-217.

unsur olabilirdi. Ancak görüldüğü üzere bu noktadaki aksama işleyişin tam aksi yönde seyretmesine sebep oldu.

3.1.5. Zut İsyanı

Zutların bataklık bölgeye yerleştirilmeleri Haccâc dönemine dayanmaktadır.¹²³⁰ Me'mûn döneminde kendini gösteren bu isyan Halife Mu'tasım zamanında bastırılabilmiştir. Abbâsîlerin ilk devrinden İran ve aşağı Irak bölgelerine gelen Zutlar, dönem dönem merkeze isyan etmiş ve zorluk çıkarmışlardır. Halife Mu'tasım döneminde ise Batîha'yı ele geçirip Basra ile Vâsıt arasında yassı sandallar üzerinde etkili olarak¹²³¹ güneyden Bağdat'a mal taşıyan gemilerinin sevkiyatını kesmişlerdir. Asiler, isyanlarının ilk zamanlarında gemileri yağmalayarak elde ettikleriyle yetinirken daha sonra Basra'dan Bağdat'a akan ticarî gemilerin tamamını engelleyecek noktaya geldiler. Hareketin güçlenmesi ise özelde Bağdat ve çarşıları genelde ise Irak coğrafyasının güneyden nehir yollarıyla bağlantılı ticaretinin olumsuz etkilenmesi anlamına gelmekteydi. Daha önce üzerlerine ordu gönderilse de ortadan kaldırılamayan Zutların bastırılmasının Mu'tasım'ın da en büyük emellerinden biri olması da dundan dolayı olsa gerektir.

Önceki bahislerde de ifade edildiği üzere Batîha, nehir yolları açısından kendi iç dinamikleri olan bir bölgedir. Dolayısıyla hem bölgede isyan eden hem de isyanı bastırmak için bölgeye intikal eden güçlerin Batîha özelinde sahip olması gereken bazı yetkinlikler vardır. Bu durum Zut İsyanı'nda da kendini göstermiştir.

İsyanı bastırmak üzere Mu'tasım, Zutların üzerine 'Uceyf b. Anbese'yi gönderdi.¹²³² 'Uceyf, Vâsıt'ın alt kısmındaki Berdûdâ Nehri'nde konakladı. Burada hem Berdûdâ Nehri'ni hem de bu nehirden çıkan ve nehre dökülen suları kapattı. Daha sonra Zutların geçeceği yolları tuttu. Akabinde on yedi ay sürecektir çatışma başladı. Hilafet güçlerinin isyan ile mücadele sürecine dair Bar Hebraeus'un aktardıkları, nehir taşımacılığının bölgesel üstünlükteki önemi ve bu alanda tecrübeli birliklere sahip olmanın kritik rolünü ortaya koyması açısından oldukça önemlidir. Mu'tasım'ın birlikleri, kanalların yoğun olduğu bölgede isyan eden bu gruba karşı üstünlük sağlamıyordu. Bunun sebebi asilerin kârib türü nehir taşıtlarıyla hareket etme konusunda

¹²³⁰ Ayrıntılı bilgi için bk. A.S. Bazmee Ansari, "Zutlar", *DİA* (İstanbul: TDV Yay., 2013).

¹²³¹ Lombard, *İslâmın Altın Çağı*, 42.

¹²³² Bk. Belâzûrî, *Fütûh*, 363-365; Sıbt İbnü'l-Cevzî, *Mir'ât*, 2013, XIV/244-245.

mahir olmaları idi. Durumu fark eden halife ise deniz harplerine alışkın olan Mısırlı esirleri su üzerinde çatışma becerilerinden istifade etmek için topladı ve Zutların üzerine gönderdi. Bu birliklerle Zutlara karşı üstünlük sağlandı.¹²³³

‘Uceyf, Zutlara eman verdi ve onları Bağdat’a göndermek üzere gemiler hazırlattı. Sayıları on yedi bin kadar olan Zutlar, Za‘ferâniyye’ye kadar bu gemilerle taşındıktan sonra savaş nizamında olacak şekilde zevraklara bindirildi. Mu‘tasım ise asilerin Bağdat’a girişini görmek için zuv türü nehir taşıtında beklemeye koyuldu.¹²³⁴ Zutlar şehre taşındığında borulara üflendi. Bağdat’a geldiklerinde ise onları taşıyan zevrakların başı Kufs’da sonu Şemmâsiyye’de idi “كان اولهم باقفص و اخرهم بحذاء الشمساسية”. Zutlar gemilerde üç gün kaldıktan sonra doğu tarafına nakledildiler. Daha sonra ise Bişr b. Sümeida’a teslim edildiler. Bişr onları Hanikin’e daha sonra da Ayn-ı Zerbe ve süğur bölgelerine nakletti. İlerleyen süreçte Bizansların saldırıları sonucunda hepsi öldürüldü.¹²³⁵

Bu isyanda da asilerin isyan ettikleri coğrafyada üstünlük kurmak veya isyan hareketlerini bastırmak için tecrübeye ihtiyaç duyulduğunu görmekteyiz. İsyanı bastırmak için Mu‘tasım’ın su üzerinde çatışma tecrübesi olan birlikleri istihdamı da ilgili hususu kuvvetlendirmektedir.

3.1.6. Mu‘tez-Müstâîn Çatışması

Muntasır’ın iktidara geçmesinden (247/862) altı ay sonra vefatı,¹²³⁶ hilafet tartışmalarında biri Mütevekkil’in oğlu Mu‘tez diğeri Muntasır’ın yeğeni Ahmed (Müstâîn) olmak üzere yeni tarafları beraberinde getirdi. Bu durumda Mütevekkil’in çocuklarından birinin halife olmasını istemeyen emirler, Ahmed’e “Müstâîn-Billâh” lakabıyla biat etti. Biatten sonra Müstâîn’in bazı Türk kumandanlarla iş birliği yaparak Bağdat’a geçişi¹²³⁷ Sâmerî ve Bağdat arasında nehir mücadelelerinin de başlangıcı oldu. Çatışma sürecinde Bağdat’ın kuşatıldığını, Sâmerî’nin Bağdat’ın kuzeyden akan nehir ticaretinin seyri açısından kritik konumda olduğunu, Bağdat’ın da Sâmerî’nin güneyden

¹²³³ Bar Hebraeus, *Abu'l-Farac Tarihi*, I/223; Bar Hebraeus, *Târihu 'z-Zemân*, 29.

¹²³⁴ İlgili hususu naklederken Taberî, Mutasım’ın bindiği nehir taşıtının “زو” olduğunu ifade etmektedir. (Bk. Taberî, *Târih*, IX/9.) İbn Miskeveyh ise bu taşıtı “سفينة” olarak kaydetmiştir. Bk. İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/5-6.

¹²³⁵ Bk. Taberî, *Târih*, IX/9; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/6.

¹²³⁶ Abdülkerim Özeydin, “Müntasır-Billâh”, *DİA* (İstanbul: TDV Yay., 2006), XXXII/24.

¹²³⁷ Ali Aktan, “Mu‘tez-Billâh”, *DİA* (İstanbul: TDV Yay., 2020), XXXI/390.

akan nehir ticaretini tutabilecek mevkiye bulunduğunu kaydetmekte fayda vardır. Bütün bunlar hem iktisadî ambargonun hem de muhasara sürecinin nehir yolları üzerinden takibini, hadisenin anlamlandırılmasına katkı sağlaması itibariyle önemli kılmaktadır.

İki taraf arasındaki iktidar mücadelesi, siyasî, askerî ve iktisadî alanda nehir taşımacılığının ne kadar stratejik bir öneme sahip olduğunu gözler önüne seren bir diğer hadise olarak karşımıza çıkmaktadır. Çatışma öncesinde Türk komutanların halife üzerinde hâkimiyet kurma mücadeleleri sürmekteydi. Müstaîn ise Vasîf ve Boğa ile iş birlikteliği içerisinde Bağîr'i saf dışı bırakma çabasına girişti. Zira Sâmerrâ'da Türk kumandanlar kendisine isyan etmişti. Bunu duyan Bağîr, halifenin sarayını kuşatsa da akıbeti ölüm oldu. Olayların gittikçe içinden çıkılmaz bir hal aldığı bu süreçte Müstaîn, Vasîf ve Boğa ile birlikte Bağdat'a gitme kararı aldı (251/866). Müstaîn komutanlarıyla birlikte denizcisi Misân tarafından hazırlanan "ince ve hızlı harrâka/حراقة خفيفة" ile yolculuğu tamamladıktan¹²³⁸ sonra Muhammed b. Abdullah'ın evinde konakladı.¹²³⁹

Halifenin Sâmerrâ'dan ayrılmasını istemeyen Türkler, geri dönmesi için yaptıkları çağrılara Müstaîn'den olumlu cevap alamayınca çareyi Sâmerrâ'da yeni birine (Mu'tez) halife olarak biat etmekte buldular. Artık biri Bağdat diğeri Sâmerrâ'da olmak üzere iki halifeli dönem ve çatışma süreci başladı. Bu çatışmada Mu'tez'in Bağdat muhasarası yaklaşık bir yıl sürdü.¹²⁴⁰

Halifenin Sâmerrâ'dan ayrılmasına engel olamayan Türkler, bu sefer halkın Bağdat'a gidişini durdurmaya çalıştılar. Zira halifenin gidişinden sonra halk da şehri boşaltmak istemişti. Onlara engel olmak isteyen Türkler, Bağdat'a gitmek üzere gemisi kiralanmış bir denizciyi dövdükten sonra yüz kırbaç vurup gemisinin direğine astılar. Bu olaydan sonra gemicilerin çoğu Sâmerrâ'dan Bağdat'a halkı taşımaktan vazgeçmişse de bazı gemiciler gizlice yolcu taşımaya devam etti.¹²⁴¹ Bu durum şehirler arası nehir yolculuğunda gemilerin kiralandığına delalet etmekle beraber bir şehrin boşaltılmasına sebep olacak kitlesel taşımacılıkta karayollarının kontrolünün kolaylığından olsa gerek ki nehir taşıtlarının kullanıldığını da göstermektedir. İlgili husus isyan ve kalkışmalarda

¹²³⁸ Bk. Sûlî, *Evrâk* (227-256), 445-446; Taberî, *Târih*, IX/281; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/120; Sıbt İbnü'l-Cevzî, *Mir'ât*, 2013, XV/279.

¹²³⁹ İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/120.

¹²⁴⁰ Aşır Karagöz, *Abbâsî Halîfesi Mu'tez ve Dönemi (252-255/866-869)* (Kayseri: Erciyes Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2013), 26-27.

¹²⁴¹ Bk. Taberî, *Târih*, IX/282.

nehir yollarının tercih edildiğine dair kanaati¹²⁴² de desteklemektedir. Nehir yolculuklarının engellenmesi adına bilahare önlemler alınması da bu çerçevede anlam kazanmaktadır.

Müstâîn, Bağdat'a kaçtıktan sonra Sâmerrâ'da Mu'tez'e biat edildiği haberini aldı. Bunun üzerine Bağdat'ı istihkam etti. Muhammed b. Abdullah Sâmerrâ'yı iktisadî açıdan yıpratma girişimlerini başlattı.¹²⁴³

Sâmerrâ için Diyâr-ı Rebîa sınırları içerisinde olan Musul ve Ba'rebâyâ'nın¹²⁴⁴ dışında Bağdat, Basra ve Vâsıt'tan gelecek yük gemilerinin seyri ziyadesiyle önemliydi. Kaynaklarda Musul, Ba'rebâyâ ve diğer Diyâr-ı Rebîa bölgelerinden Dicle Nehri kullanılarak Sâmerrâ'ya gemilerle getirilen malların fiyatları rahatlatıldığı şeklindeki aktarım da bu durumu destekler niteliktedir.¹²⁴⁵ Bahsi geçen bölgelerden gelen ticarî hareketliliğin artmasıyla birlikte Vâsık döneminde Sâmerrâ'da mevcut limanların büyütülmesi¹²⁴⁶ ve yeni liman yapılması¹²⁴⁷ da ilgili hususa delalet etmektedir. Durumun farkında olan Bağdat cephesi, Enbâr'da harac amili Necûbe b. Kays ile birlikte Musul valisi Süleyman b. İmran'a Sâmerrâ'ya giden gemilerin ve her türlü malın engellemesini emreden mektuplar gönderdi. Bunun yanında Bağdat'tan Sâmerrâ'ya giden pirinç (سقط) vb. malları taşıyan gemiler de engellendi.¹²⁴⁸ Müstâîn bu uygulamayı sıkı tutarak vali ve haraç görevlilerine şehirlerinde toplanan malların tamamının Bağdat'a getirilip Sâmerrâ'ya hiçbir şekilde mal sevkiyatının yapılmamasını emretti.¹²⁴⁹

Musul daha sonra da bahsi geçeceği üzere Diyâr-ı Rebîa'nın metropolü, Bağdat'ın tahıl deposu,¹²⁵⁰ Sâmerrâ için de önemli bir ticarî merkezi olarak tanımlanmaktadır. Musul'dan malların ekseriyetle Dicle üzerinden taşındığına dair aktarımlar

¹²⁴² Kubeysî, *Esvâku Bağdâd*, 183.

¹²⁴³ Ya'kûbî, *Târîhu'l-Ya'kûbî*, II/464-465; Taberî, *Târîh*, IX/287-288; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/166; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/122-126; Sibt İbnü'l-Cevzî, *Mir'ât*, 2013, XV/281.

¹²⁴⁴ Ya'kûbî, *Büldân*, 64. Ayrıca bk. Abdü'l-Ceğîfî, *el-İrâk*, 90.

¹²⁴⁵ Ya'kûbî, *Büldân*, 64.

¹²⁴⁶ Ya'kûbî, *Büldân*, 65.

¹²⁴⁷ Le Strange, *Doğu Hilâfeti*, 89.

¹²⁴⁸ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/166; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/122; Sibt İbnü'l-Cevzî, *Mir'ât*, 2013, XV/281.

¹²⁴⁹ Bk. İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/167; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/122.

¹²⁵⁰ Rakka'dan un ve Mısır'dan da buğday Bağdat'a taşınmaktaydı. Ancak bu iki mevkinin tahıl sevkiyatında Bağdat için Musul kadar kritik bir öneme sahip olmadığını görmekteyiz. Bu durum Musul'la kurulan ticarî ilişkiler, Musul'daki üretim ve sevkiyatın pratikliğinin dışında merkezin Musul'u kontrolü gibi hususlarla açıklanabilir.

düşünüldüğünde buradan seyreden nehir sevkiyatının hedef alınmasının tahıl kıtlığına sebep olacağı anlaşılmaktadır. Tahıl yokluğu halk nezdinde belli kalemlerde fiyat pahalılığına sebep olmaktan öte temel ihtiyaç maddesinden mahrum kalmak anlamına gelmekteydi. Bu durumun halkı ve tabii olarak idareyi zor durumda bırakacağı aşîkâr idi.

Durumun farkında olan Mu'tez ise Bağdat cephesinin bu girişimlerine karşı hamle olarak Sâmerîrâ,¹²⁵¹ Fars ve Ahvaz dolaylarından Bağdat'a gidecek olan gemilerin seyrini de durdurmaya çalışmıştır.¹²⁵² Fars ve Ahvaz'dan sevkiyatı kesme konusunda başarıya ulaşamayınca dönüşte hızlıca Nehrevân'a¹²⁵³ geçip yirmi kadar gemiyi yaktıktan sonra Sâmerîrâ'ya varmışlardır.¹²⁵⁴ Süreçte hem Sâmerîrâ hem de Bağdat'ta fiyatlar fazlasıyla artış göstermiştir. Bu dönemde bir kafîz¹²⁵⁵ buğdayın¹²⁵⁶ fiyatı yüz dirheme çıkmıştır. Her iki şehirde de halkı sıkıntıya sokan durumun en temel sebebi ise nehir yoluyla Sâmerîrâ'ya gidecek olan malların Müstaîn tarafından, Sâmerîrâ'dan Bağdat'a gidecek olan malların ise Mu'tez tarafından engellenmesidir. Çatışma sürecinde Bağdat'ta ise bir kafîz arpanın yüz dirhem olması da bu sebeptir.¹²⁵⁷ Taraflar arasındaki iktisadî ambargo girişimlerinin çatışmanın başından nihayete erece kadar devam ettiği anlaşılmaktadır.

İktisadî ambargonun yanı sıra nehir yolları üzerinden sürdürülen çatışma da taraflar arasındaki mücadelenin önemli bir parçası olmuştur. Bu süreçte Mu'tez'in Bağdat'ın batı yakasına gönderdiği ordu, Muhammed b. Abdullah'ın güçleri tarafından mağlup edilmiştir. Dicle Nehri'ne atlayarak karşıya geçmeye çalışanlar ise şebbârât Ashabı tarafından yakalanmıştır. Bunlardan bazıları esir edilmiş, bazılarının ise başları sümeyriyyelere asılmıştır.¹²⁵⁸ İki taraf arasındaki bir dizi çatışmadan sonra Türkler Şemmâsiyye Kapısı'na saldırmıştır. Bunun üzerine Muhammed b. Abdullah bölgeye

¹²⁵¹ Ya'kûbî, *Târîhu'l-Ya'kûbî*, II/464-465.

¹²⁵² İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/126.

¹²⁵³ Bu şehirde yakılan gemilerin Nehrevân Kanalı'nda seyrettiği düşünülmektedir. Kanal hakkında ayrıntılı bilgi için "Bağdat'ın Doğu Yakası Nehirleri" bahsine bakınız.

¹²⁵⁴ İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/126.

¹²⁵⁵ Eski bir hacim ve alan ölçüsüdür. Ayrıntılı bilgi için bk. Cengiz Kallek, "Kafîz", *DİA* (İstanbul: TDV Yay., 2021).

¹²⁵⁶ Irak tamamıyla buğday yetiştiren bir bölgeydi. Bundan dolayı pahalılığın derecesini göstermek için daima buğday fiyatı ölçü olarak kullanılıyordu. Buğdaydan sonra arpa, arpadan sonra ise üçüncü sırada pirinç ölçü birimi olarak kullanılırdı. Bk. Mez, *İslam Medeniyeti*, 489.

¹²⁵⁷ Ya'kûbî, *Târîh*, II/464-465. Ayrıca bk. Abdü'l-Hüseyin, *et-Tetavvur et-Ticârî*, 151.

¹²⁵⁸ Taberî, Ashâb-ı Şebbârât olarak kaydetmiştir. (Taberî, *Târîh*, IX/295.) İbn Miskeveyh ise Ashâb-ı Sümeyriyyât olarak kaydetmiştir. (İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/170.) İbnü'l-Esîr ise Ashâb-ı Süfün olarak kaydetmiştir. İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/125.

arradeler (mancınık) taşıyan gemiler ve zevraklar göndermiştir.¹²⁵⁹ Bu hamle Muhammed b. Abdullah'ı ve ordularını güçlendirirken savaşın lehlerine sonuçlanmasında da önemli rol oynamıştır.

Mağlubiyet sonrası Sâmerâ'da Mu'tez'in konumu zayıflarken halkın ve tüccarların durumu ise her geçen gün kötüye gitmekteydi. Sâmerâ'da durum bu şekildeyken Müstâin'e destek için Basra'dan Bevâric türü on adet deniz gemisi gönderilmişti. Bu gemilerin her birinde, İştîyâm, üç neffâtîn (sıvı bir yakıtla ateş yaparak savaşan asker), fırıncılar, marangozlar, otuz dokuz kürekçi ve savaşçı olmak üzere toplam kırk beş kişi bulunmaktaydı. İçinde savaşçı olan gemiler, Şemmâsiyye bölgesine yönelmiştir. Attıkları neftlerle Ebû Ahmed ve adamlarını ateşlerin kendilerine ulaşamayacakları bir yere çekilmek zorunda bırakmışlardır.¹²⁶⁰ Bu süreçte Türkler, Katrabbül'de giriştikleri ufak çaplı çatışmada ayyârlara, zevraklara binip ok atarak karşılık vermişlerdir.¹²⁶¹

Mu'tez ve Müstâin güçleri arasında Katrabbül'de bir çatışma daha vuku buldu. Bu çatışmada taraflar arasında nehir vardı. Nehir üzerinden ilerleyen Müstâin'in komutanlarından Muhammed b. Abdullah'ın güçleri elliden fazla düşman askerini öldürmeyi başardı. Buna karşılık vermek için Ebû Ahmed'in karargâhından şebbârât türü taşıtlar yola çıktı. Çatışmada üstün olan Muhammed b. Abdullah birçok şebbârâyı da ele geçirdi. Daha sonra halkın toplandığını gören Muhammed b. Abdullah, onları dağıtması için İbn Ebî 'Avn'ı gönderdi. Halk ile İbn Ebî 'Avn arasında çatışmaya dönüşecek atışmalar yaşandı. Mağlup bir vaziyette kaçan İbn Ebî 'Avn, Ebû Ahmed'in karargâhından gönderilen şebbâralar tarafından bulundu. Halk İbn Ebî 'Avn'ın evini yağmalamak için koştu. Durumu haber alan Muhammed b. Abdullah, İbn Ebî 'Avn'ı vazifesinden azlederek yerine kardeşini atadığını ilan etti. Bunun üzerine halk İbn Ebî 'Avn'ın evini yağmalamaktan vaz geçti. İlgili hadisede Taberî'nin aktardığı bazı detaylar nehir çatışmalarının idaresi ve bu konuyla ilgili atamalar hakkında mühim malumatlar sunmaktadır. Bu detaylarda şebbârât, bahriyyât ve savaş işlerine ayrı bir atama yapıldığını ve İbn Ebî 'Avn'ın bu vazifeden sorumlu olduğunu ve halk ile çatışmasından sonra kardeşi Ubeydullah'ın yerine atandığını öğreniyoruz.¹²⁶²

¹²⁵⁹ Bk. Taberî, *Târîh*, IX/304; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/126.

¹²⁶⁰ Bk. Taberî, *Târîh*, IX/306-307; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/173; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/127.

¹²⁶¹ Taberî, *Târîh*, IX/310.

¹²⁶² Taberî, *Târîh*, IX/311.

Şebbârât, bahriyyât ve savaş işlerinden sorumlu olmaya karşılık gelen bir atamanın normal işleyişte bürokraside doğrudan bir karşılığı olup olmadığı net değildir. Bu muğlaklık Bağdat muhasarası gibi acil durumlarda böyle bir atamanın yapıldığı düşüncesini akla getirse de ilgili kanaati destekleyecek ciddi bir malumata sahip olmadığımızı ifade etmek isteriz.

Taraflar arasındaki mücadele Bağdat'ta devam etmiştir. Mu'tez üç bin kadar askeri Bağdat'a doğru göndermiştir. Bu askerler Katrabbül Kapısına yakın bir mevkide konaklamıştır. Bu arada Muhammed b. Abdullah ise Ebû Ahmed ile çatışmak için binekleriyle yola çıkmıştır. Ebû Ahmed ve adamları ise gemilere binerek nehri aşmış ve iki taraf arasında yapılan kara savaşının sonucunda Muhammed b. Abdullah'ın askerleri geri çekilmek zorunda kalmıştır. Ebû Ahmed'in birlikleri ise düşmana ait dört gemiyi ele geçirdikten sonra Bağdat halkına ait içinde mancınık olan bir gemiyi de yakmayı başarmıştır.¹²⁶³

Muhammed b. Tâhir ise Bâb-ı Katîa'ya gizlice karadan ve nehirden asker gönderip Ebû Ahmed'in gelmesini beklemiş ve burada Ebû Ahmed ve ordularından iki bin kişiyi öldürürken onlardan esir ve ganimet de almıştır. Liderlerini ise zevraklara bindirirken düşman kuvvetlerinden iki bin kişiyi de batırmayı başarmıştır. Durumu haber alan Müstaîn, Bağdat nahiyyelerine zaferi bildirmiştir.¹²⁶⁴

Taraflar arasında nehir taşımacılığının konu olduğu bir diğer cephe ise Enbâr idi. Muhammed b. Abdullah buraya İbn Kays'ı¹²⁶⁵ göndermiştir. İbn Kays burada savunma savaşı için hazırlanmış olsa da Enbâr halkı tarafından mağlup edilmiştir. Türkler Enbâr'a girdikten sonra halk dükkanlarını açıp çarşı pazar işleri ve ticarî faaliyetlere başlamıştır. Ancak bölgeye Rakka'dan zeytinyağı ve un taşıyan gemiler gelince Türkler bu gemileri yağmalayıp Sâmerîâ'daki evlerine götürmüşlerdir.¹²⁶⁶ Türklerle savaşmak üzere Enbâr yakınlarına karargâh kuran Hüseyin b. İsmail ve orduları, yapılan savaşlarda yenilmiştir. Bu zafer sonrası Türkler, Hüseyin'in karargâhında bulunan bütün malları ele geçirmeyi

¹²⁶³ İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/128.

¹²⁶⁴ Sıbt İbnü'l-Cevzî, *Mir'ât*, 2013, XV/283.

¹²⁶⁵ Taberî, *Târih*, IX/318; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, III/175.

¹²⁶⁶ Bk. Taberî, *Târih*, IX/320; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, III/175-176; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/131.

başarmıştır. Türklerin elinden bazı gemiler ve içindeki silahlar gemiciler tarafından alınan önlemler sayesinde kurtulabilmiştir.¹²⁶⁷

Hüseyin b. İsmail bölgeye tekrar bir çıkartma yapmıştır. Ancak nehrin sığ tarafından geçip kendilerine saldırmayı başaran Türkler tarafından tekrar mağlup edilmiş ve bir zevrağa veya şebbâraya binerek kaçmak zorunda kalmıştır. Türkler Hüseyin'in askerlerinden yakaladıklarını kılıçtan geçirmiştir. Gemilerdekiler ise Türklerin elinden kurtulabilmişlerdir.¹²⁶⁸ Türklerin Enbâr'ı ele geçirmesi, buradan Bağdat'a gıda ve silah sevkiyatının kesilmesi anlamına gelmekteydi. Bu durum ise Bağdat'ta erzak sıkıntısı yaşanmasının sebep olmuştur. Ulaştığımız kayıtlardan hareketle bu cephede nehir taşımacılığını etkinliğine ve cephedeki belirleyiciliğine dair değerlendirme yapabileceğimiz malumata sahip olmadığımızı ifade etmek isteriz.

Mu'tez'e biat edildikten sonra Bağdat askerleri Muhammed b. Abdullah'tan erzak ve maaşlarını talep etmek için toplanmıştır. Çatışmaya kadar giden süreçte Bağdat askerleri, Muhammed b. Abdullah'ın askerlerini köprü başında (Doğu Tarafında) yaptıkları çatışmada püskürtmüştür. Batı tarafındaki Bağdat askerleri, arkadaşlarının yanına (Doğu) geçmek istemiştir. Geçiş engellemek isteyen Muhammed b. Abdullah ise gemilerden yapılmış olan iki köprüyü yaktırmak için diken ve kamışlarla dolu gemi göndermiştir. Birincisini yakmayı başaran gemi, ikinci köprüyü yakmak için yol alsa da isyancı askerler tarafından batırılmıştır. Bununla birlikte iki taraf arasındaki çatışmalar şiddetlenmiştir. Ancak Muhammed b. Abdullah ve askerleri muhalif kuvvetleri dağıtmaya vasıl olmuştur.¹²⁶⁹

Netice itibariyle taraflar arasındaki ilk çatışmada Muhammed b. Abdullah'ın nehir gemilerini kullanması, ona hem kesin bir mağlubiyetten kurtulmak hem de durumu lehlerine çevirebilmek için zaman kazandırmıştır. Uyguladığı nehir savaş strateji ise çalışmanın ilerleyen kısımlarında çokça görüleceği üzere düşman kuvvetlerinin nehir kıyıları arasında bağlantısını kesmek için köprülere içindekilerle birlikte yakılmış olan gemiler göndermek olmuştur. Diğer askerî birliğin çatışmaya dahil olmasını sağlayan bağlantı ise ikinci köprüyü yakacak geminin engellenmesiyle olmuştur. Nehir çatışmalarında bu sorun genellikle filolarda bulunduran me'âbir türü taşıtlarla

¹²⁶⁷ Bk. Taberî, *Târîh*, IX/321-322.

¹²⁶⁸ Taberî, *Târîh*, IX/326.

¹²⁶⁹ Bk. İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/145.

aşılmaktaydı. Taraflardan birinde bu taşıtlardan yeteri kadar olmaması ise onları köprü geçişine ya da bölgede nehrin sığ yerleri konusunda tecrübeli birinin bilgisine mahkûm etmekteydi. Muhammed b. Abdullah ise çatışma esnasında yaptığı hamle ile zaman kazanarak süreci lehine çevirmeyi başarmıştır.

Türkler, Bağdat'ta Müstaîn güçleri ve Bağdat halkı ile girdikleri bir çatışmadan mağlup ayrıldılar. Çatışmada Bağdat'ın kapılarına mancınıklar ve arradeler, Dicle Nehri'ne ise şebbâralar yerleştirildi. Taraflar arasındaki çatışma Bâb-ı Katîa'ya oradan da Şemmâsiyye'ye kadar ilerlerdi. Abdullah b. Muhammed b. Tâhir ise çatışmayı takip ediyordu. Bağdat'tan zevraklarla gelen okçuların da yardımıyla Bağdat Ehli Türkleri yenmeyi başardı. Türklere ait hadîdî olarak da ifade edilen bir zevrak türü taşıt yakılırken iki şebbâra da ele geçirildi.¹²⁷⁰

Nehirler üzerinden hem iktisadî ambargo hem de çatışmaların görüldüğü bu mücadele, Müstaîn'in hilafetten el çektilmesi ile sonuçlandı. Halifenin görevden azline giden sürecin kendi bünyesinde pek çok etkeni barındırdığını söyleyebiliriz. Bunlardan biri, Mu'tez ve ordularının Enbâr, Medâin ve Bağdat'taki askerî başarılarıdır.¹²⁷¹ Diğeri ise Mu'tez güçlerinin çatışmanın başından itibaren uygulanan iktisadî ambargodaki kararlılığıdır.

Tarafların çatışma sürecinde nehir sevkiyatını hedef almaları iki şehirde de fiyatların artışını beraberinde getirdi.¹²⁷² Bağdat halkı yapılan savaşlar ve mal giriş çıkışının engellemesinden kaynaklı ortaya çıkan fiyat pahalılığına dayanamayıp barış yapılmasını talep etti. Bu durumda Ebû Ahmed'in, Muhammed b. Abdullah b. Tâhir b. Hüseyin'e yemek ve un dolu beş gemi göndermesi, halkın Muhammed b. Abdullah'ın, Müstaîn'in izniyle Mu'tez'e biat ettiğini düşünmesine sebep oldu. Hatta halk Mu'tez'in hilafetine inanmaya başlamıştı.¹²⁷³ Nitekim süreç de bu noktaya gidiyordu. Zira Bağdat halkı nehir sevkiyatının kesilmesinin de etkisiyle yaşadıkları darlık ve zorluktan sorumlu tuttıkları Muhammed b. Abdullah'a baskı yapıyordu. Bu durum karşısında direnemeyen Muhammed b. Abdullah, Müstaîn ile Mu'tez lehine azli hususunda görüştü. Köşeye sıkışan Müstaîn, hilafetten azli konusunda Muhammed b. Abdullah'ın teklifini kabul etti.

¹²⁷⁰ Bk. Taberî, *Târîh*, IX/334.

¹²⁷¹ İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/135.

¹²⁷² Yâ'kubî, *Târîh*, II/464-465.

¹²⁷³ Taberî, *Târîh*, IX/337; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/174; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/134.

Yeni halife dönemindeki icraatlerden biri ise Bağdat'a çeşitli ticaret malları ve koyun taşıyan iki yüze yakın geminin sevkiyatının sağlanması olmuştur.¹²⁷⁴

Mu'tez-Müstain çatışmasının, konumuz açısından nehir çatışmaları bağlamında doğurduğu sonuçlar itibariyle oldukça kıymetli bir yeri vardır. Zira bu çatışmada nehir ticaretinin kesilmesinin de etkisiyle halk kalkışma yapmıştır. Halkın tepkisinin üst tabakaya yansması ise idârî kademedeki değişikliği beraberinde getiren ana faktörlerden olmuştur. Toplumun nehir ticaretinden mahrumiyetinin yansımaları ile birlikte yaşadıklarından sonra verdikleri reaksiyon ve etkileri de düşünüldüğünde tarafların nehir yollarında kuracakları üstünlük ve bu alanda uygulayacakları ambargo bilahare önem kazanmaktadır. İlgili bağlamda herhangi bir çatışmada ilk hedeflerden birinin nehir ticareti olmasının yanında sükunette de ilk amaçlardan birinin nehir ticaretinin akışının sağlanması anlam kazanmaktadır.

Taraflar arasındaki mücadelenin sonuçları bununla da sınırlı kalmadı. İktidarın zayıflamasına bağlı olarak Horasan'da Tâhirîler, Rey'de Tâlibîler, Basra'da ise Ali Evladı ayaklandı. Bu ayaklanmalarla birlikte vergilerin gelirleri düştü. Bağdat ve Sâmerrâ'ya ticarî sevkiyat yavaşladı. Bütün olanların etkisiyle merkezi yapı askerlerin maaşlarını ödeyemez noktaya geldi. Mu'tez ve Mühtedî gibi halifeler maaşlarını vaktinde ödeyemediği askerler tarafından öldürüldüler.¹²⁷⁵

3.1.7. Zenc İsyanı

Zenci asilerin kalkışması, gerek ortaya çıktığı bölge ve asilerin bu bölgede elde ettikleri konum gerekse de hilafet güçlerinin kalkışmayı bastırmada uzun süre yetersiz kalmaları itibariyle nehir taşımacılığı bağlamında ivedilikle takip edilmesi gereken bir isyan hareketidir. İsyanın ortaya çıkması ve etkili olmasında Abbâsîler Devleti'nin içinde bulunduğu siyasî, iktisadî, askerî birçok faktörden bahsedilebilir. Ancak odak, isyan hareketiyle girilen çatışmalara çevrildiğinde sürecin nehir taşımacılığından bağımsız okunamayacağı açık bir şekilde görülmektedir. Fakat bu farkındalık üzerinden olayların takibi için birçok dinamiğin göz önünde bulundurulmasının zorunluluğu da kendini göstermektedir.

¹²⁷⁴ İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/142.

¹²⁷⁵ Galole, *Bağdat*, 43-44.

Daha sonra detaylandırılacağı üzere isyanın ortaya çıktığı bölgenin kendine has bir yapısı vardı. Bundan dolayı Betâih’de başarılı olmak için askerî ve iktisadî güçten çok daha fazlasına ihtiyaç duyulmaktaydı. Bölgenin coğrafi yapısı hakkında tecrübe ve deneyime sahip olmak da bunlar arasındaydı. Osmanlı dönemi Betâih’te ortaya çıkan isyanlarda da benzer durumu müşahade etmekteyiz. Teknik ve askerî açıdan güçlü olmayan kalkışmacı grupların, sultanın askerlerine karşı başarı elde etmeleri ve devlete kafa tutacak kadar etkili olmaları, bölge hakkındaki tecrübeden ileri gelmekteydi.¹²⁷⁶ Benzer değerlendirmeleri Zenci asiler için de yapabiliriz. Ancak ilerleyen kısımlarda detaylandırılacağı üzere Zencilerin başarısında bölgenin coğrafi yapısı hakkındaki tecrübeden çok daha fazlası olduğunu söylemeliyiz.

Aşağı Mezopotamya’da etkin olan Zenci asiler, hilafet güçlerine defalarca üstünlük sağlamayı başarmış ve bölgeyi tamamen kontrolleri altına alabilecek kadar güçlenmişlerdir. Zenc İsyanı sadece tarım ve ticaret anlamında iktidarı yıpratarak gelirlerin düşmesine sebep olmakla kalmamış, Horasan’da Saffârîler,¹²⁷⁷ Cezire’de Hâricîler, Kûfe’de Tâlibîler, Mısır ve Şam’da Tolunoğulları¹²⁷⁸ gibi oluşumların bölge idarecilerinin, merkeze gönderilen vergileri ya tamamen kesme ya da çok az bir meblağ göndererek müstakil hareket etmeye yönlendiren faktörlerden olmuştur. Bütün bunlara bir de Bizans’ın sınır bölgelerindeki mücadelelerde avantajı elde etme fırsatını değerlendirme girişimleri eklenmiştir.¹²⁷⁹ İsyanın yansımalarını bazı yönleriyle gösteren bu tablo dahi hareketin başarısının arkasındaki sebepleri ve isyanın oluşturduğu tahribatın yansımalarını araştırmayı gerekli kıldığı düşüncesindeyiz. Buradan hareketle biz de bu başlık altında ilk olarak genel hatlarıyla isyan hareketinden bahsedeceğiz. Daha sonra ise bu isyanda nehir ve kanal kullanımını ele alacağız. İlgili hususu ele alırken isyan hareketinin seyrini akıcı bir şekilde aktarma düşüncesiyle değerlendirmelerimizi -ayrı bir başlık altında ele almak yerine- satır aralarında kaydedeceğiz. Bunu yaparken

¹²⁷⁶ Hüsain, *Sultan’ın Nehirleri*, 100-101.

¹²⁷⁷ Abbâsî Devleti’nin Kirman, Fars, Hûzistan ve Horasan’daki temsilcileriyle savaştıktan sonra Nişâbur’u istilâ ederek burada idarede bulunan Tâhirîler yönetimine son verdiler (Şevval 259 / Ağustos 873). Ayrıntılı bilgi için bk. Erdoğan Merçil, “Saffârîler”, *DİA* (İstanbul: TDV Yay., 2008), XXXV/464-465.

¹²⁷⁸ Mısır ve Suriye’de hüküm süren bir Türk-İslâm hanedanıdır. Ayrıntılı bilgi için bk. Nadir Özkuyumcu, “Tolunoğulları”, *DİA* (İstanbul: TDV Yay., 2012), XLI/233-236. Halife Mu’taz’ın iktidara gelmesinden kısa bir süre sonra Tolunoğulları ile anlaşma yapmıştır. Bu dönemde Tolunoğulları ile ilişkiler hakkında ayrıntılı bilgi için bk. Saim Yılmaz, “Halife Mu’taz’ın Döneminde (279-289/982-902) Abbâsî-Tolunoğulları İlişkileri”, *SAUFD* 11 (2005), 171-199.

¹²⁷⁹ Demirci, *Siyah Öfke*, 259-261.

okuyucunun dikkatini odak noktamıza çekmek adına bazı detaylara tekrara düşmek pahasına da olsa bilahare vurgu yapacağız. Eldeki bilgiler çerçevesinde tarafların nehir filoları ve bu filoları oluştururken bölgedeki nehir ve kanal yapısının belirleyiciliği, nehre kıyı karargâhlar, nehir savaş stratejileri ve bölgedeki kanal ağlarının çatışmalar açısından önemi üzerinde durulacaktır. Ayrıca cephelerdeki üstünlükte çevresel ve iklimsel faktörler ve bu faktörlerin savaş stratejilerinin belirlenmesindeki etkisi de değerlendirilecektir. Buna ek olarak nehir yollarındaki çatışmalarda tecrübeli mürettebat, kaptan ve nehir filo komutanlarının konumu ve rolü de takip edilecektir.

Zenciler, Sevâd bölgesindeki tarım arazilerinde Emevîler döneminde istihdam edilmiştir. Bu dönemde her ne kadar iç çatışma ve siyasî olaylarda yer alsalar da tarih sahnesinde isimlerini Abbâsîler dönemi başlattıkları isyanla duyurmuşlardır (869-883/255-269). Halife Mühtedî döneminde başlayan bu isyana bir rivayete göre 500.000 başka bir rivayete göre ise 300.000 kadar Zenci köle katılmıştır. Kalkışma Hz. Ali soyundan geldiğini iddia eden ve köleleri içlerinde bulundukları durumdan kurtaracağını vaat eden Ali b. Muhammed etrafında oluşmuş ve gelişmiştir. Zenci asiler Basra Valisi'nin üzerlerine gönderdiği orduları mağlup ettikten on ay kadar sonra Übülle, Basra ve Ahvaz gibi şehirlere yönelerek buraları yakıp yıkmayı başarmışlardır. Zenci köleler kanallarla çevrili olan bölgede iktisadî kaygıları da güderek Betâih'in ortasında Muhtâre adını verdikleri bir şehir de kurmuşlardır. Bu süreçte Aşağı Mezopotamya ve dolaylarında kontrolü sağlamakla beraber yayılım da göstermişlerdir. Abbâsîleri on beş yıl uğraştıran bu isyan hareketi Basra Körfezi ve etkili oldukları bölgedeki malların yağmalanması ya da kendi karargâhlarına taşınmasını sağlayarak kuzeye giden nehir ticaretini neredeyse durma noktasına getirmişlerdir. Bunun beraber Sevâd'da tarımsal faaliyetlerin de olumsuz etkilenmesine sebep olmuşlardır.¹²⁸⁰

İsyanın ortaya çıktığı Dicletü'l-Avrâ bölgesi, uzun kamışlık ve çalılıkların arasında sayısızca nehir ve kanalların aktığı sıcak ve rutubetli bir havaya sahipti. Abbâsî güçleri ise kuru ve serin bir havaya sahip olan kuzey bölgesinden geliyordu. Ordu, Zencilerin aksine hem iklim şartlarına alışkın olmamanın yanı sıra bölgenin çevresel faktörler, kanal yapısı ve harici dinamikleri hakkında da tecrübesiz idi. Bütün bunları, ordu ve teçhizat

¹²⁸⁰Shaban, *Islamic History*, 109; Accâc, *el-İrâk*, 183.

açısından asilere nazaran güçlü olan hilafet güçlerinin cephelerdeki başarısızlıklarını daha da anlaşılır kılan sebepler arasında sayabiliriz.

İbn Havkal isyan hareketinin ele geçirdiği coğrafyanın bir bölümünü teşkil eden Basra'dan bahsederken, ilk olarak şehirde çoğunda sümeyriyyeler ve zevrakların hareket edebildiği yüz yirmi binden fazla kanal ve ark olduğunu, bir ok atımlık mesafede üzerinde sümeyriyyelerin taşımacılık yaptığı çok sayıda küçük kanalların bulunduğunu, civardaki kanalların hepsinin birbirine bitiştiğini ifade etmiştir. Daha sonra denizdeki med olayında bütün kanallardaki suların hurmalıklara girerek duvarları aşacak kadar yükseldiğini, cezr olayında ise suyun bostan ve kanallardan çekildiğini, Basra köylerindeki kanalların sığ olmasından dolayı gemilerin sırkla hareket ettirilebildiğini kaydetmiştir.¹²⁸¹ Bu kayıtlar isyan hareketinin gelişip şekillendiği ve bastırılmaya çalışıldığı coğrafyayı tanımamız ve bu coğrafyada verilecek mücadeleyi anlamlandırmamız açısından oldukça önemlidir.

Bataklık bölgeden Dicletü'l-Avrâ'ya birçok nehir akmaktadır. Nehirler Basra şehri ile Basra Körfezi arasındaki bağlantıyı sağlayan su yolları konumundadır. İbn Serâbiyyûn da İbn Havkal gibi med-cezr olayının bu bölgedeki nehirlerin su seviyesini etkilediğini kaydetmektedir.¹²⁸²

Med-cezr olayının dışında rüzgâr da nehir çatışmalarında gözetilmesi gereken çevresel faktörlerden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu bağlamda nehir ve kanallarla örülü bu coğrafyada üstünlük sağlamak için taşımacılığı etkileyen med-cezr olayı, rüzgârın yönü, kanalların detaylı güzergâhı gibi birçok hususta bilgi ve tecrübe gerekliydi ki Zenci asilerin bu hususlarda oldukça yetkin oldukları görülmektedir. Bu yetkinlik güçlü ve düzenli olan Abbâsî birliklerine karşı nehir yollarında seyreden çatışmaların birçok cephesinde üstünlük sağlamalarına yardımcı olmuştur. Zencilerin su yollarında verdikleri bu mücadeleler gerilla savaşı olarak da nitelendirilebilmektedir.¹²⁸³

Zenciler Basra, Vâsıt, Ahvaz, Übülle şehirleri ve dolaylarında birçok yağma ve kıyım yapmışlardır. İsyarla mücadelede hilafet güçleri de nehir taşıtlarını aktif bir şekilde kullanmıştır. Konumuzun kapsamı hasebiyle diğer isyan hareketlerinde olduğu gibi Zenc

¹²⁸¹ İbn Havkal, *Sûretü'l-'Arz*, I/235-238.

¹²⁸² İbn Serâbiyyûn, *Kitâbü 'Acâ'ib*, 135; İbn Havkal, *Sûretü'l-'Arz*, I/236-237.

¹²⁸³ Demirci, *Siyah Öfke*, 250-251. Muhammed Shaban da zencilerin bir köle isyanı olmadığını ve bunun asilerin hem kara ordusu hem de nehir donanmaları konusunda gerek üretim gerekse de istihdam anlamındaki yetkinliklerinden anlaşılabilirliğinden bahsetmektedir. Shaban, *Islamic History*, 102.

İsyanı da sadece nehir taşımacılığı bağlamında ele alınmıştır. Ancak bu kapsam dahi neredeyse isyanın her cephesini çalışmamızda konu edinmemizi gerekli kılmıştır. İsyanın ortaya çıktığı coğrafya dikkate alındığında gerek iktidar gerekse de asiler açısından nehir yollarının efektif kullanılmadığı takdirde bölgede başarı elde edilemeyeceği anlaşılmaktadır. Bundan dolayı coğrafyanın dinamikleri ve değişkenleri konusunda daha tecrübeli olan Zencilerin birçok cephedeki başarısında coğrafi unsurların hesaba katılması kritik bir rol oynamıştır. Abbâsî kuvvetlerinin ise bu alandaki acemilikleri ve gösterdikleri zafiyetler mağlubiyetleri beraberinde getirmiştir. İfade edildiği üzere isyan ile mücadelede nehir güzergâhlarının çok iyi bilinmesi, nehir su seviyelerinin hesaba katılması, med-cezr olaylarının sürekli takibi ziyadesiyle önemliydi. Ancak bu husus kadar önemli olan bir diğer nokta ise çatışma yapılacak bölgeye göre nehir taşıtlarının inşasıydı. Bunun yanı sıra nehir filolarını yönetebilecek nehir komutanı ve taşıtları yürütebilecek kaptanların gerekliliği de bölgesel çatışmalardaki üstünlük açısından oldukça kritik idi. İşaret ettiğimiz bütün hususlar dikkate alındığında bölgedeki mücadelenin, tarafların ordusu, gücü, ekonomisi vb. gibi hususların yanı sıra coğrafya, iklimsel dinamikler bu bağlamda belirlenmiş stratejiler ve sahip olunan kadrolar açısından da incelenmesinin gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

İsyanın seyri ilk olarak bölgesel güçlerin asilere karşı koyma çabaları ile başlamışken bu girişimlerdeki başarısızlığın ardından merkezî gücün bizzat çatışmaya dahil olması ile devam etmiştir. Ancak süreç içerisinde Tolunoğulları ve Saffârîlerin ortaya çıkışıyla iktidarın Zencilerle mücadelesi zayıflamıştır. Bu cephelerdeki yatışmalarla birlikte tekrar Zenciler üzerine yoğunlaşmış ve on beş yıl süren isyan bastırılmıştır. İsyanın seyrine dair genel değerlendirmeden sonra odak noktamız itibariyle isyan ile mücadele sürecini kronolojiye uygun bir şekilde takip edebiliriz.

İsyanın Başlaması ve Basralılarla Çatışma

Yukarıda bahsi geçen tarihsel süreç içerisinde Zenciler, Dicle Nehri üzerindeki yerleşim yerlerini yağmalamaya başladılar. Bu yağma faaliyetlerinde Sîb'de karşılaştıkları Basralı komutanlardan Rûmeys, 'Ukayl ve Himyerî'nin güçlerini alt ettiler. Silah ve sümeyriyyelerini aldıktan sonra Yahudi Köyü'nde karşılaştıkları bir grubu da mağlup edip denizcisiyle beraber bir sümeyriyyeyi de batırdılar.¹²⁸⁴ Akabinde Kadisiye

¹²⁸⁴ Taberî, *Târîh*, IX/418.

yolu üzerindeki Kerh bölgesinde ‘Ukayl, Dübeyl ve Himyerî komutasındaki birlikler, Zencilerin üzerlerine geldiği haberinden sonra harekete geçtiler. Dübeyl, Meymûn Nehri’nde¹²⁸⁵ süme-yriyyeleri komuta ederken halk ise cerîbiyyât ve mecnûhât türü nehir taşıtlarıyla çatışmaya dahil oldu. Çatışma esnasında Zenci lideri, kendisine katılan bir bedeviye Meymûn Nehri’nin derinliğini sordu. Zira düşman köprüyü yıkmıştı. Bu bilgi Zencilere, Meymûn Nehri’nden geçişi sağlamak için gerekliydi.¹²⁸⁶ Halkın ve bölge güçlerinin çabası Zencilerin bölgedeki yağma faaliyetlerini durdurmaya yetmedi. Asiler civar köyleri ve Ca‘feriyye’yi yağmalayıp halkını kılıçtan geçirdi. Daha sonra Zencilere karşı tekrar bir birlik oluşturuldu. Basralıların oluşturduğu bu birlikte de çok fazla gemi bulunuyordu. Birliği ‘Ukayl, Rûmeys ve Dübeyl adlı komutanlar idare ediyordu. Bunun üzerine Zenci reisi ise usturlap ile güneşe bakıp zamanı takip ettikten sonra Berdü’l-Hıyar Nehri’ni geçti ve akabinde çatışma başladı. Basralıların ordusundaki gemilerin idaresinden Dübeyl sorumluydu. Düceyl Nehri’nin batısından esen rüzgâr bu gemilerin kıyıya vurmasına sebep oldu. Zenciler ise gemileri aktif kullanamayan düşmanlarına karşı hemen saldırıya geçerek malları ve gemileri hem de kaçmak isteyen gemi reisini ele geçirmeyi başardılar. Çatışmada ele geçirilen iki denizci, Zenciler tarafından Basra ordusu hakkında sorgulamaya tabi tutuldu. Denizcilere sorulan sorular ve onların verdikleri cevaplar, bölgesel üstünlükte nehir güçlerinin ehemmiyetini gösteren bir örnek olması açısından oldukça dikkat çekicidir. Sorgudaki gemiciler, denizcilerin birliğe zorla alındığını, Dübeyl’in (Basra birliklerindeki gemilerin komutanı) ‘Ukayl’dan aldıkları para karşılığında savaşa katıldığını ifade ettikten sonra Rûmeys adlı komutanın gemilerinin yerini göstermektedirler. Zenciler buradaki galibiyetten sonra Mühellebiyye Köyü’nü yağmalamak için harekete geçtiler.¹²⁸⁷

Bahsi geçen çatışmanın bir cephesinde Zencilerin savaşı lehlerine çeviren faktörlerden biri hilafet güçlerinin ön göremedikleri rüzgâr olmuştur. Bu rüzgârın çatışma esnasında tesadüfen etkili olduğu düşüncesinden ziyade asiler tarafından hesaba katılmış olma ihtimali daha kuvvetlidir. Zira daha sonra çeşitli cephelerde de görüleceği üzere Zenciler, çatışma öncesi coğrafî durum ve iklimsel dinamikleri hesaba katarak hareket

¹²⁸⁵ Meymûn Nehri’ni ilk olarak Ümmü Ca‘fer Zübeyde bt. Ca‘fer b. Mansur için vekili Said b. Zeyd kazdırdı. Nehrin ağzı Meymûn Köyü yakınlarındaydı. Kanalin ağzı Vâsık döneminde Ömer b. Ferec er-Ruhaci tarafından farklı bir tarafa çevrildi. Kanalin bereketi devam etsin diye bereketli (Meymûn) denmiştir. Bk. Belâzûrî, *Fütûh*, 285; Hamevî, *el-Büldân*, V/245.

¹²⁸⁶ Taberî, *Târîh*, IX/421.

¹²⁸⁷ Taberî, *Târîh*, IX/422-423.

ediyorlardı. Onların isyan ettikleri bölgede rüzgârın hangi vakitlerde yön değiştireceği hakkında bilgi sahibi olduklarına dair kaydedilen nakiller ve isyan sürecinin genelinde müşahade edilen durum da bunu desteklemektedir. Zenci reisinin usturlabı kullandıktan sonra çatışmayı başlatması ve düşman kuvvetlerinin mağlubiyetinde esen rüzgârın etkili olması, Zenci lideri tarafından vakit ve rüzgârın hesabının yapıldığı düşüncesini daha da kuvvetlendirmektedir.

Çatışmada dikkat çeken bir diğer detay ise ele geçirilen denizcilere yapılan sorgulamada nehir komutanları, denizciler ve gemilerin yeri gibi konuların üzerinde durulmasıdır. Bu durumun nehir yollarındaki etkinliğin bölgedeki savaşların seyri açısından ehemmiyet arz etmesiyle ilişkili olduğu düşüncesindeyiz.

Mücadelenin ilerleyen safhalarında Zenciler Reyyân Nehri üzerinde bulunan Reyyân Çarşısında düşman güçlerini mağlup ettiler.¹²⁸⁸ Asileri durdurmak için ez-Zeynebî olarak bilinen bir komutan etrafında toplanan birlik, Zenci komutanlarından Ali b. Eban'ın askerleri tarafından mağlup edildi.¹²⁸⁹ Galibiyet sonrası asiler, bin dokuz yüz kadar gemiyi ele geçirdiler. Zenci reisi, bu gemilerin içinde bulunan hacca gitmek Basra'ya doğru yola çıkmış bir kabileyi de serbest bıraktı.¹²⁹⁰

Zenciler Belâliler, Zeynebîler ve Sa'dîlerden oluşan büyük bir birliğin onlara saldırmak üzere hazırlandığını öğrenince düşman saflarına doğru asker gönderdi. Beyân Nehri'nin kıyısından Dübeyrân denilen yerde pusuya oturan asilerin komutanının ilk olarak med olayının gerçekleşip gerçekleşmediğini sorması ve Zencilerin bu bilgiden hareketle düşman güçlerine saldırarak mağlup etmesi oldukça dikkat çekicidir. Kaçmak isteyen düşman birlikleri ise cezr olayının gerçekleşmesiyle bataklığa dönüşen bölgede saplanarak Zencilere açık hedef oldular. Savunmasız birlikleri kılıçtan geçiren Zenciler, yeni bir çatışma için pusuya geçmiş olan düşman birliklerini de mağlup ederek içi un dolu iki yüz kadar gemiyi de ele geçirmeyi başardılar. Bu gemileri bataklığın içerisindeki Kındel Nehri'ne doğru hareket ettirmek için med zamanını (ikinci vakti) beklediler. Gemileri ise med olayının yanı sıra rüzgârın da yardımıyla taşımayı başardılar.¹²⁹¹

¹²⁸⁸ Taberî, *Târih*, IX/424.

¹²⁸⁹ Taberî, *Târih*, IX/425.

¹²⁹⁰ Bk. Taberî, *Târih*, IX/425; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/177.

¹²⁹¹ Bk. Taberî, *Târih*, IX/425-428.

Bahsi geçen cephede de nehir taşıtlarının aktif bir şekilde kullanıldığı görülmektedir. Çatışma öncesinde pusuda bekleyen Zencilerin bazı çevresel faktörleri gözettikleri görülmektedir. Bu durumun sağladığı avantajlar üzerinde ayrıca durmak gerekmektedir. Cephedeki mücadelede iktidarın kuvvetlerinden bazı siyahi kölelerin, Zencilerin safına geçmesinin yanı sıra çatışmanın seyrinde belirleyici olan temel unsurlardan birinin iklimsel şartlar ve coğrafi dinamiklerin dikkate alınması olduğunu söyleyebiliriz. Zenciler, tecrübelerinden hareketle günde iki kez gerçekleşen med-cezr olayının bölgedeki nehirlere etkisini ve rüzgârın ne zaman hangi yöne doğru eseceğini ön görebiliyorlardı. Bu deneyim taraflar arasındaki çatışmalarda kritik öneme sahip olabiliyordu. Zencilerin çatışma öncesinde takip ettikleri med olayı düşman gemilerini kıyıya savurarak etkisiz hale getirirken cezr olayı ise kaçanların bataklığa saplanmalarına sebep oldu. Bu tecrübeleri asilere, zaferin yanı sıra içi dolu gemileri ele geçirme imkânı da verdi. Zencilerin, elde ettikleri taşıtları bataklıktaki Kindel Nehri'ne taşımak için de med hadisesi ve rüzgârın esişi hakkındaki tecrübelerinden istifade ettikleri görülmektedir.

Basra'ya doğru yavaş yavaş ilerleyen Zenciler, uğradıkları köylerde yağmacılık yapıyorlar ve elde ettikleri techizatı Dicletü'l-Avrâ'daki nehir ve kara bölgelerine dağıtıyorlardı. Bu şekilde Basra'ya giden su ve kara yolunu kontrol ederek şehri ablukaya almaya çalışıyorlar ve bunun için de şehir etrafında çatışmalara girişiyorlardı. Zencilerin ilerleyişleri için kuşatmalarda kendilerine katkı sağlayacak olan gemileri kullanabilmeleri adına Kindel Nehri'ndeki yolculuklarında olduğu gibi med olayını hesaba katmaları gerekiyordu.¹²⁹²

Asiler Münzirân Köyü'nü yağmalayıp oradan da nehir taşıtları ve kara kuvvetleriyle Dubba'daki Emir Nehri kıyısındaki hurmalıklara gizlendiler. Bu yolculuklarında Basra'yı ele geçirmek için hareket eden Zenci asiler Dinari Nehri kıyısında karargâh kurarak beklemeye geçtiler. Bundan sonra Basralılarla ilk çarpışmayı kazanan Zenci kuvvetleri şehre girmekte acele ettikleri için diğer çatışmada bozguna uğrattılar.¹²⁹³ Bunun üzerine etrafında çok az adam kalan Zenci lideri meşhur borazanı çaldırarak bölgede gizlenen bin kadar kişiyi toplamayı başardı. Basralılar ise Zencilerin

¹²⁹² Taberî, *Târîh*, IX/429.

¹²⁹³ Taberî, *Târîh*, IX/429-433.

ellerinde bulunan gemileri yağmalayarak içlerini boşalttılar ve Zenci reisine ait astronomi aletlerini de ele geçirdiler.¹²⁹⁴

Elde ettikleri zafer sonrası Zencilere karşı tekrar ordu gönderme hazırlıkları yapan Basralılar (255/869) bu sefer için Hımâd es-Sâcî adında biri etrafında toplandılar. Humâd, deniz savaşları idare etmiş biri olup suda gemileri yürütme konusunda oldukça tecrübeliydi. Hımâd, Basra güçlerini kendine ait şezâlarla da kuvvetlendirdi.¹²⁹⁵ Bu sefer için büyük ordu toplandı. Sadece üç şezâ okçularla dolduruldu. Şezâ ve gemiler Betâih'e doğru harekete geçmek için güneşin batıya doğru evrilmesiyle başlayacak olan med olayını beklediler. Ümmü Habîb Nehri'nden bataklığa doğru yola çıkarken nehir kıyısında büyük bir kara ordusu da harekete geçti.¹²⁹⁶ Zenciler, seyir halindeki Basralıların çoğunun gemi ve nehir güçlerini Şeytan Nehri kıyısında kurdukları pusudan çıkarak bozguna uğrattılar. Şehri çılgınlara boğan bu kıyıda çok fazla kişi öldü. Bugün çatışmada batan gemilerin şezâ türü taşıtlar olmasından dolayı Şezâ Günü olarak anılmaya başlandı. Zenciler düşman kellelerinden bir kısmını cerîbiyye türü taşıta doldurup cezr vaktinde Ümmü Habîb Nehri üzerinden Basra'ya göndererek şehri hüzne boğdular.¹²⁹⁷

Zencilerin Basra'ya yaptıkları çıkartmalarda onlarla mücadele eden bölgesel güçlerin de gemi kullanması ve ordularını bu konuda mahir kimselerin emrine vermeleri, Basra ve dolaylarında taşımacılığa uygun on binlere varan su yolunun olması ile ilişkilidir. Ayrıca Zenci kuvvetlerinin Basra'yı ele geçirmek için nehir ve kara yollarında başlattıkları harekette nehir taşıtlarını ilerletirken med hadisesini takip etmeleri önemlidir. Zira bölgedeki cephelerin çoğunda nehir taşıtları efektif kullanılmadığı ve bunu etkileyen iklimsel şartlar ve coğrafî faktörler hesaba katılmadığı takdirde düşmana üstünlük sağlanamayacağı anlaşılmaktadır. Bahsi geçen cephede dikkat çeken bir diğer husus ise Basra ordusunun med olayını hesaba katarak şezâları Ümmü Habîb Nehri'nden ilerletmesinin yanında Zenci liderinin düşman kellelerini Ümmü Habîb Nehri'ne cezr zamanı indirdiğine dair bilgidir. Bu durumda med ve cezr olaylarının Ümmü Habîb Nehri'ndeki taşımacılığı etkilediği anlaşılmakla beraber med olayında farklı cezr

¹²⁹⁴ Bk. Taberî, *Târîh*, IX/434; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/179.

¹²⁹⁵ Mechûl, *Kitâbü'l-Uyûn*, IV/18.

¹²⁹⁶ Bk. Taberî, *Târîh*, IX/435; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/233; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/178-180.

¹²⁹⁷ Taberî, *Târîh*, IX/436-437.

olayında farklı nehir taşıtlarının kullanıldığını da göstermektedir. Bunun sebebinin çatışma esnasında şezâ gibi büyük nehir taşıtlarının med zamanı Ümmü Habîb Nehri'nde kullanılabileceği iken cerîbiyye gibi küçük nehir taşıtlarının ise cezr zamanı nehre daha rahat indirilerek ilerletilebilme imkânı olsa gerektir.

Übülle, Abadan, Ahvaz ve Basra'nın Tahribi

Basralılar kontrolden çıkan Zencilerle baş edemeyeceklerini anlayınca durumu halifeye bildirdiler. Bunun üzerine Halife Mu'temid Basra'da asilerle mücadele için Ca'lân et-Türki'yi gönderme kararı aldı. Ca'lân, Basra'ya vardıktan sonra Zenci karargâhına bir fersah (6 km) uzaklıkta karargâhını kurdu. Zenci askerler etrafında kazılmış hendeklere rağmen bu karargâha sızarak bir grup düşman askerini öldürmeyi başardılar. Bu durumdan dolayı karargâhta kalanlar korkuya kapıldılar. Ca'lân'ın Zencilere karşı bulunduğu karargâhtan Basra'ya çekilerek gösterdiği acziyet, yerine Saîd el-Hâcib'in atanmasına sebep oldu.¹²⁹⁸ Bu olaydan sonra Zenciler, Ebü'l-Hasîb Nehri'ne inerek deniz nakliyatı yapmakta olan yirmi dört kadar gemiye el koydular. Gemilerde buldukları malları üç gün boyunca yağmayarak içindekileri de öldürdüler. Zencileri daha da güçlendiren bu kazanımdan sonra asiler Übülle'ye doğru yöneldiler. Burada yapılan çatışmalar sonucu Bağdat ve Irak'ın diğer büyük şehirlerine güneyden gemi çıkışının yapılması itibariyle kritik öneme sahip olan Übülle'yi ateşe verdikten sonra Abadan ve Ahvaz'ı da ele geçirdiler.¹²⁹⁹ Asilerin Übülle'ye hâkimiyet için kara yolunun yanı sıra Ma'kıl Nehri üzerinden harekete geçtiklerini görmekteyiz. Onlara karşı Abdullah b. Hâmid, oğlu ve Ebû Hamza olarak bilinen Nusayr, Ma'kıl Nehri'nde şezâlarla mücadele etseler de düşmanın ilerleyişini durduramadılar.¹³⁰⁰

Zencilerin bölgedeki başarılarından sonra Halife Mu'temid, kardeşi Muvaffak'ı Mekke'den çağırıp kendisine Kûfe, Mekke yolu, Yemen, Hameyn, Bağdat ile Sevâd bölgesi ve Vâsıt, Dicle civarı, Basra, Ahvaz, Fars bölgelerini iktâ etmiştir. Yarguc'a, Saîd b. Sâlih'in yerine Basra, Bahreyn ile Yemame'yi iktâ olarak vermiştir. Yarguc ise

¹²⁹⁸ Bk. Taberî, *Târih*, IX/437; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/250-252.

¹²⁹⁹ Bk. Yağmalanan gemilerin sayısı hakkında farklı aktarımlar vardır. Taberî'de yirmi dört şeklindedir. Bk. Taberî, *Târih*, IX/471-473. İbn Miskeveyh'de bu hususta sayı verilmemektedir. Bk. İbn Miskeveyh, *Tecârib*, IV/251-252. İbnü'l-Esir ise gemi sayısının on dört olduğunu kaydetmektedir. Bk. İbnü'l-Esir, *el-Kamil Fit-Tarih*, VII/198-199. Ahvaz bölgesi haritası için bk. (EK 20)

¹³⁰⁰ Taberî, *Târih*, IX/472.

vekaleten Mansur b. Ca'fer b. Hayyât'ı Basra ve Dicle kasabalarından Ahvaz'a kadar olan bölgeye tayin etmiştir.¹³⁰¹

Saîd'in yerine tayin edilen Mansur b. Ca'fer'in yöneldiği işlerden ilki isyancılara ulaşan nehir ticaretini durdurmak oldu. Bunun için Basra'ya giden gemileri şezâ türü savaş gemisiyle koruyarak (Zencilerin yağmalamasından) şehrin liman ve iskelelerine demir atmalarını sağladı. Zencilerde mal kıtlığına sebep olan bu hamle üzerine Mansur, şezâ ve gemileri de hazırlayarak Zencilere karşı saldırıya geçse de yapılan çatışmalarda mağlup oldu. Nehir üzerinden kaçmaya çalışsan Mansur kuvvetlerinin gemileri, Zenciler tarafından batırıldı ve öldürülenlerin başları Ma'kıl Nehri üzerinden Yahya b. Behrânî'ye götürüldü.¹³⁰²

Mansur'un kervan ve gemileri koruyarak Zencilerin gıda ulaşımını engelleme çabalarına karşılık Zenci lideri Ali b. Eban da Hayzürâniyye ile Cey Nehri arasında etkin olan Mansur'un bu faaliyetlerini durdurmak için deniz ile Basra arasındaki nehri ticaretinin geçiş noktası olan Cubbâ yakınlarındaki Hayzürâniyye'ye yerleşme kararı aldı. Zenciler bu hamle ile gemileri Basra'ya ulaşmasını engellemeyi başardılar. Dolayısıyla gıda sıkıntısı tekrar Basra halkının sorunu haline geldi. Asiler sadece bununla yetinmeyip Basra halkı üzerine saldırarak şehri ve çevresini tahrip ettiler. Bu süreçte Zencilerin ittifak kurdukları Bedeviler ise Kındel Nehri kıyısında konakladılar.¹³⁰³

Zenciler Basra'yı tahrip ettikten sonra bataklığa çekildiler. Yahya b. Muhammed, Abbâs Nehri civarına yerleşirken Ali b. Eban, Mesrûr ile mücadele için Cubbâ'ya gitti. Halife, Zencilerle mücadele için Basra'ya Muhammed el-Müvelled'i gönderdi. Zenci lideri ise Müvelled'le çatışması için Yahya b. Muhammed'i Evvâ Nehri'ne gönderdi. Taraflar arasındaki on gün sürecek olan karşılıklı çatışmalardan sonra Yahya, Ebû Leys el-İsfahânî'yi gece baskın için şezâ ile Basra'ya gönderdi ve Muhammed b. Müvelled bu şekilde mağlup edildi. Muhammed b. Müvelled'i, Hevânî'te kadar takip eden Zenciler, Basra civarında Câmida Köyü'nü yağmaladıktan sonra Ma'kıl Nehri üzerindeki karargâhlarına geri döndüler.¹³⁰⁴

¹³⁰¹ Bk. Taberî, *Târih*, IX/476; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/253; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/102.

¹³⁰² Bk. Taberî, *Târih*, IX/478-479; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/254-255; Mechûl, *Kitâbü'l-Uyûn*, IV/20.

¹³⁰³ Bk. Taberî, *Târih*, IX/481-483; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/255-257; Mechûl, *Kitâbü'l-Uyûn*, IV/21.

¹³⁰⁴ Taberî, *Târih*, IX/488.

Çatışmalar Ahvaz Valisi Mansur b. Ca'fer ile Ali b. Eban arasında Cey şehri dolaylarında devam etti. Ali b. Eban'a, Zenci lideri Ali b. Muhammed tarafından Ebû Leys el-İsfehânî komutasında on iki şezâdan oluşan destek kuvvet gönderildi. Ali o sırada Hayzürâniyye'de idi. Ebû Leys ise emrine gönderildiği Ali b. Eban'a itaat etmeyip Mansur'a saldırdı. Mansur'un da ordusunda şezâlar vardı ve Taberî'nin ifadesiyle Mansur elindeki şezâlarla zaferi kazanarak düşman kuvvetlerinden pek çok kişiyi öldürmeye vasil oldu.¹³⁰⁵ Ancak Zenciler bu mağlubiyet sonrası yapılan çatışmalarda başarılı oldular. Mansur b. Ca'fer ise kaçarken öldürüldü.¹³⁰⁶ Bahsi geçen çatışmalar iki hususu göstermektedir. Bunlardan ilki taraflar arasındaki mücadelelerde nehir taşımacılığındaki etkinliğin cephelerdeki seyri belirlediği iken diğeri ise nehir ticaretinin kesilmesinin tarafları yıpratıcı unsurlardan olduğudur.

Muvaffak'ın Zencilerle Mücadelede Genel Komutanlığa Atanması

Gittikçe güçlenen Zencilere karşı bölgesel birlikler üstünlük sağlayamayınca Halife Mu'temid, kardeşi Muvaffak'ı ve komutanlarından Müflih'i daha önce benzeri görülmemiş bir ordu ile Basra dolaylarına gönderdi (258/872). Bölgeye gelen Müflih, Ma'kıl Nehri kıyısına yerleşti. Bu orduda büyük bir nehir filosu oluşturulduğu anlaşılmaktadır. Müflih kumandasındaki ilk ordu Zencilere karşı yapılan savaşı kaybetti. Bu mağlubiyetten sonra Muvaffak orduyu toparlamak ve yeni saldırı için hazırlıklar yapmak için Übülle'ye doğru hareket etti. Daha sonra Ebü'l-Esed Nehri kıyısına geçerek burada karargâh kurdu. Bu hareketliliği duyan Zenciler, ailelerini çatışmadan uzak tutmak için Betâih'in orta kısımlarındaki Ebü'l-Hasîb Nehri'nin kıyısına gönderdiler. Kaçış esnasında pek çok kadın ve çocuk kayıkları olmadığından dolayı öldüler.¹³⁰⁷

Vâsıt ve Basra arasındaki bölgeyi kontrol eden Zenci komutanı olan Yahya b. Muhammed el-Behrânî ise Abbâs Nehri civarında Mansur'un yerine Ahvaz'a atanan yeni Vali Esğacûn ile karşılaştı. Bu çatışmada düşman kuvvetlerinden birçoğunu ok yağmuruna tutan Zencilerin kesin galibiyeti ise yine hilafet güçlerinin iklimsel dinamikleri hesaba katmamalarından dolayı geldi. Zira çatışma esnasında gerçekleşen med-cezr olayından dolayı Esğacûn'un ordusundaki içi buğday ve askerî teçhizat dolu gemiler, Abbâs Nehri'nde çamura saplanarak Zencilere karşı açık hedef haline geldi.

¹³⁰⁵ Taberî, *Târîh*, IX/491.

¹³⁰⁶ Bk. Taberî, *Târîh*, IX/491-492; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/210-211.

¹³⁰⁷ Taberî, *Târîh*, IX/494-495.

Komutan Yahya b. Muhammed, ele geçirdikleri bu gemileri Ebü'l-Hasîb Nehri'ndeki Zenci liderine götürmek için yola çıktı. Ana güzergâhta daha önce çekiştiği Zenci komutanlarından Ali b. Eban'ın olduğunu anlayınca tali güzergâhtan gitmeyi tercih ederek Bataklığa yöneldi. Bunu haber alan Muvaffak ise Yahya'nın üzerine Übülle'den Ebü'l-Esed Nehri'ne doğru bir ordu gönderdi. Muvaffak, Yahya'nın Abbâs Nehri üzerinden Dicle'ye yöneleceğini ve Ebü'l-Esed Nehri'nden geçeceğini tahmin ediyordu. Bundan dolayı nehrin ağzını tutmak için asker de gönderdi. Bu sırada Yahya b. Muhammed, Abbâs Nehri'nden çıkmak istiyordu ancak nehrin ağzında bekleyen Esğacûn'un sümeyriyyeleri ve şezâlarını görünce korktu. Ablukada olan Yahya, adamlarıyla birlikte gemilerden inerek nehri geçmeye çalışsa da yapılan çatışmada yaralandı. Hilafet güçleri onlar elindeki gemileri ve malları ele geçirdi. Yahya ise yaralı vaziyette kaçmak için sümeyriyyeye yöneldi. Kayıkta kendini tedavi etmesi için bir doktor vardı. Ancak iktidarın sümeyriyyelerini ve şezâlarını gören denizciler ve doktor korktukları için Yahya'yı kayıktan indirdiler. Bunun üzerine Yahya yakalandı, Sâmerî'ye gönderildi ve burada öldürüldü. Çarpışmada üstünlük sağlayan hilafet güçleri birçok gemiyi de ele geçirdi.¹³⁰⁸

Çatışmada konumuz itibariyle dikkat çekmemiz gereken iki husus daha vardır. Bunlardan biri bazı cephelerde zikrettiğimiz ve bu cephede de karşımıza çıkan med-cezr olayının nehir çatışmalarındaki belirleyici rolüdür. Esğacûn ve birliklerinin mağlup olmalarındaki asıl etken unsurlardan biri olması da bunu göstermektedir. Bir diğeri ise Muvaffak'ın bölgedeki nehir yolları hakkındaki bilgisidir. Zenci güçlerinin komutanlarından olan Yahya b. Muhammed'in hangi nehirde olduğunu ve bataklığa tali yoldan gidecek ise bu nehir yolu üzerinden hangi nehri takip edeceğini hesaplayarak stratejisini belirlemesi, Muvaffak'ın nehir güzergâhları hakkındaki tecrübesine işaret etmektedir. Bu çerçevede belirlenen stratejinin de cephedeki başarılar açısından ne kadar kritik olduğunu görmekteyiz.

Muvaffak, Yahya b. Muhammed'in öldürülmesinin akabinde Ebil'l-Esed Nehri'ne ilerledi. Burada yayılan hastalıktan dolayı ölümler oldu. Muvaffak ise Bâzâverd'e geçti ve burada savaş aletleriyle birlikte şezâ, ma'ber ve sümeyriyyeleri de tamir ettirdi. Daha sonra Ebü'l-Hasîb Nehri'ne doğru ilerleyerek Zencilerin karargâhına çıkartma yaptı.

¹³⁰⁸ Bk. Taberî, *Târih*, IX/495-498; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/261; Mechûl, *Kitâbü'l-Uyûn*, IV/24.

Meydana gelen savaşta ordularının Zencilere karşı üstünlük sağlayamadığını gören Muvaffak gemilere dönme emri verdi. Kurdukları tuzaklardan çıkan Zenciler, bataklık ve dar nehir yollarından gemilerle geri çekilmeye çalışan Muvaffak güçlerinin çoğunu öldürdüler. Yeniden saldırı hazırlıkları için Bâzâverd'e geçen Muvaffak burada rüzgârlı bir günde çıkan yangından dolayı çok fazla askerini kaybedince Vâsıt'a geçmek durumunda kaldı. Hastalığının da etkisiyle burada sekiz ay bekledi. Saffârîlerin Bağdat'a yürüdüğü haberini alınca yerine Muhammed b. el-Müvelled'i vekil bırakarak Sâmerâ'ya geçmek üzere yola çıktı.¹³⁰⁹

Muvaffak'ın Sâmerâ'ya gidişi ile Mûsâ b. Boğa'nın Zencilerle mücadele için gönderilişine kadarki yedi aylık sürede asiler yağmacılık faaliyetlerine devam edip bataklığın ortasına hareketin idaresi için Muhtâre şehrini inşa ettiler.¹³¹⁰ Bunun yanı sıra isyan sürecinde iki büyük karargâh daha kurdular. Bunlardan biri Münzir Nehri üzerindeki Tahîsâ (Mansûra) diğeri ise Berâtık ve Mûsâvir Nehirleri arasındaki Sûku'l-Hamîs (Menî'a)'dır. Bataklıkta olan ve kendilerine belli başlı nehir yollarıyla ulaşılabilen bu karargâhları muhasara etmek ve asilere üstünlük sağlamak için bölgedeki su yollarının güzergâhlarının bilinmesi gerekmektedir. Ayrıca bazı coğrafi dinamiklerin de belirlenecek stratejide hesaba katılması da ehemmiyet arz etmekteydi. Bu karargâhların konumlarına dair detaylı bilgi muhasara edildiklerine dair süreçte detaylandırılacaktır.

Muvaffak Vâsıt'ta iken bölge halkı ona katılmaya başladı ve bu durum onu güçlendirdi. Elde ettiği güç ile Batîha'daki Zenci kuvvetlerin üzerine yürümek için gemiler hazırladı. Düşman kuvvetlerinden çok fazla kişiyi öldüren hilafet güçleri gözetleme kulesini de yaktı. Fakat Muvaffak'ın ordusunda veba salgının baş gösterdi. Bundan dolayı Zenci lideri ile savaşmak için yerine atama yaparak Bağdat'a çekildi.¹³¹¹ Gözetleme kulesinin yakılması aynı zamanda Batîha'da gemilerin batmadan kolay ve hızlı bir şekilde yolculuk yapmasını olumsuz etkileyeceği anlamına da gelmekteydi. Bu çıkarım bataklıktaki gözetleme kulelerinin, gemilerin rahat bir şekilde seyri için sığ yerleri nehir taşıtlarına haber vermek şeklindeki işlevinden hareketle yapılmaktadır. İlgili durum da Muvaffak'ın niçin gözetleme kulesini yaktığını tahmin edilebilir kılmaktadır.

¹³⁰⁹ Bk. Taberî, *Târîh*, IX/499-502; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/261-162; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/213-214.

¹³¹⁰ Demirci, *Siyah Öfke*, 146-147.

¹³¹¹ Sibt İbnü'l-Cevzî, *Mir'ât*, 2013, XV/411.

Ahvaz'ı ele geçirip Basra ve Vâsıt'ta mevzilenmiş yağmacı Zencilerle mücadele için bölgeye Mûsâ b. Boğa komutasında orduları gönderildi. Mûsâ ise Zencileri her cepheden kuşatmak istiyordu. Bunun için İshak b. Kündacık'ı Basra'ya, Abdurrahman b. Müflih'i Ahvaz'a, İbrahim b. Sima'yı ise Bâzâverd'e görevlendirdi. Ahvaz'a gönderilen Abdurrahman b. Müflih ile Zenciler arasında yapılan çatışmalarda hilafet güçleri üstünlük sağladı. Daha sonra Zenci komutanlarından Ali b. Eban, Sidre Nehri'ne çekilip üzerine gelmekte olan ordulara karşı destek istedi. Kendisine on üç şezâ dolusu yardım gönderildi. Taraflar arasındaki çatışmada üstünlük sağlayan Ali b. Eban, Abdurrahman'ın güçlerine ait dört şezâyı da ele geçirdi. Bir sonraki çatışma ise Sidre Nehri kıyısında yapıldı. Bu çatışmalarda Taşdemir, Abdurrahman'ın da yardımıyla Ali b. Eban ve kuvvetlerini mağlup ederken düşmana ait on şezâsı da ele geçirmeyi başardı. Çatışmada öncesinde Abdurrahman'ın şezâları hazırladığına dair kayıt¹³¹² her iki tarafın da nehir yolları mücadelesi için tedbir aldığını göstermektedir.

Ahvaz'da Abbâsî, Saffârî ve Zenc Güçleri Arasında Hâkimiyet Mücadelesi

Halife Mu'temid bir yandan Zenc İsyanı ile uğraşırken bir yandan da kendisini bu cephede ciddi anlamda zayıflatacak olan Ya'kûb b. Leys es-Saffâr ile mücadeleye girişmek zorunda kaldı. Zencilerin üzerine yürümek için hazırlık yapan Muvaffak, Ya'kûb'un Ahvaz'a geldiğini haber alınca seferi iptal etti.¹³¹³ Artık Ahvaz bölgesi,¹³¹⁴ Abbâsî, Zencî ve Saffârîler¹³¹⁵ arasında farklı ittifak ve çatışmaların görüldüğü bir dizi hâkimiyet mücadelesinin sahnesi haline geldi.¹³¹⁶ Abbâsîlerin Saffârîlerle mücadelesi ise Zencilere büyük bir fırsat doğurdu. Mûsâ b. Boğa'nın geri çekilmesiyle birlikte Vâsıt'ın güneyi savunmasız bir şekilde önlerine düşmüş iken Saffârîlerin Vâsıt dolaylarında hilafet güçlerini mağlup etmesi Medâin ve yukarı kısımlarının da zayıflamasına sebep oldu. Olaylar Zencilerin Ahvaz, Hevânît, Tahîsâ, Cubbâ, Destü Mîsân ve Kadisiye gibi yerleşim yerinde yağmacılık yapmalarına ve yerleşmelerine imkân verdi.¹³¹⁷ Bu süreçte Ahvaz'da Ali b. Eban ve kardeşine bağlı bir ordu vardı.¹³¹⁸ Bölgedeki boşluktan doğan

¹³¹² Taberî, *Târîh*, IX/504-507.

¹³¹³ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/279; İbnü'l-Esir, *el-Kâmil*, 1991, VII/241.

¹³¹⁴ Ahvaz bölgesi haritası için bk. (EK 20)

¹³¹⁵ Mu'tazid dönemine gelindiğinde Saffârîlerle anlaşma yoluna gidilmiştir. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bk. Saim Yılmaz, "Halife Mu'tazid Döneminde (279-289/892-902) Abbâsî-Saffârî İlişkileri", *SAUİFD* 9 (2004), 83-92.

¹³¹⁶ Demirci, *Siyah Öfke*, 152-160.

¹³¹⁷ Bk. Taberî, *Târîh*, IX/520-521.

¹³¹⁸ Demirci, *Siyah Öfke*, 152.

imkânı değerlendirmek isteyen Zenci lideri yağma yapmak için Ahmed b. Mehdî'yi okçularla dolu sümeyriyyeler ile Mer'e Nehri'ne gönderdi. Daha sonra Ahmed b. Mehdî, Zenci liderine, Mesrûr b. Mehdî'nin Ya'kûb ile savaşmak için ayrılmasından dolayı Batîha'nın sultanın adamlarından hâli olduğunu yazdı. Zenci lideri ise 'Umeyr b. Ammâr'ın Batîha yolları ve güzergâhları konusunda bilgili olduğunu ve Hevânî'te onunla gidilmesini emretti.¹³¹⁹ Süleyman b. Mûsâ'yı ise Yahudi Nehri'nin ağzında karargâh kurması için gönderdi. Cubbâi de Süleyman'a destek amaçlı sümeyriyyelerle ilerledi. Bölgedeki boşluktan istifade ederek yağma ve yıkım faaliyetlerine girişen Zencileri durdurmak için İbn et-Türkî komutasında Dicle üzerinden gönderilen otuz şezâ dolusu asker Zencilerin karargâhını ele geçirip yaktılar. Düşman ordularının nehri aşmamasına engel olmak için emir alan Zenci komutanı Süleyman b. Mûsâ, yolları tutup İbn et-Türkî ile bir ay boyunca savaştı. Uzun soluklu çatışmadan sonra Süleyman, Hevânî'te Nehri Atîk'e doğru ilerledi. Mâdiyân yolunda yol alan Cubbâi ise Rûmeys ile girdikleri çatışmada üstünlük sağladı ve yirmi dört sümeyriyye ile otuz kûsür sulğa türü taşıtı ele geçirdi.¹³²⁰ Bu arada Süleyman b. Camî'ye Bellâlîler diye bilinen bir grup katıldı ve yaklaşık yüz elli kayık dolusu adamla onu destekledi. Daha sonra Süleyman b. Camî, Hazira'ya kadar ilerledi ve Ebû Mu'az'a üstün geldikten sonra karargâhına geri döndü. Bellâliye'den iki kişi Süleyman'a gelerek Vâsî'ta onu beş şezâ ile karşılayabilecek Ebû Mu'az'dan başka kimsenin olmadığını haber verdi. Bunun üzerine harekete geçen Süleyman, Eban Nehri'ne geldi ve Ebû Mu'az ile burada çatıştı. Çatışma esnasında esen rüzgârdan dolayı Ebû Mu'az'ın şezâsı alabora oldu. Süleyman ise fırsattan istifade Eban Nehri civarını yaktı, yıktı ve yağmaladı.¹³²¹ Mesrûr el-Belhî de Vâsî'tan ayrılmadan evvel Süleyman'ın üzerine adamlarıyla dolu şezâlar gönderse de çatışma Süleyman'ın üstünlüğüyle sonuçlandı. Mesrûr'un da yedi şezâsına el konuldu. Öldürülenler ise hilafet kuvvetlerine korku salmak için Hevânî'te atıldı.¹³²²

İsyan ile mücadele sürecinin seyrini aktarmaya devam etmeden evvel bu cephe özelinde dikkatimizi çeken iki hususu ele almak yerinde olacaktır. Bunlardan ilki Zenci liderinin Batîha'nın savunmasız olduğunu öğrendikten sonra bölgeye göndereceği

¹³¹⁹ Taberî, *Târîh*, IX/521; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/281-282.

¹³²⁰ Taberî, *Târîh*, IX/521-522.

¹³²¹ Taberî, *Târîh*, IX/522; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/282; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/243-244.

¹³²² Taberî, *Târîh*, IX/523.

birliklere ‘Umeyr b. Ammâr adında biri ile gidilmesini emretmesidir. ‘Umeyr’in ise bu harekatta görevlendirilmesinin temel sebebinin Batîha yolları ve güzergâhları hakkındaki bilgisi olduğunu görmekteyiz. Bu durum hem karışık nehir yollarına sahip bataklık bölgedeki düzenlenecek bir harekatta su yolların bilinmesinin önemini hem de bu konuda ön plana çıkan bazı isimlerin olduğunu göstermesi açısından oldukça kıymetlidir. Dikkat çekmemiz gereken ikinci husus ise Eban Nehri’ndeki çatışmada hilafet güçlerinin komutanı Ebû Mu‘az’ın şezâsını alabora eden rüzgârın Zenci kuvvetlerine sağladığı avantajdır. Bu durum da çevresel faktörlerin çatışmalardaki etkisine örneklik teşkil etmektedir.

Süleyman, Betâih’te giriştiği nehir çatışmalarında üstünlüğü ele geçirmeyi başarmıştır. Daha sonra şezâât ve sümeyriyyerlerden oluşan nehir filolarının yanı sıra kara birlikleriyle üzerine gelmekte olan Ağartmış ve Huşeyş’i, Tahîsâ dolaylarında mağlup edip düşman kuvvetlerine ait mal ve şezâlara el koymuştur. Çatışmada Zenciler, otluk ve sazlık bölgede gizlenerek pusu kurmuşlardır. Davul çalarak haberleştikleri bu pusudan çıkarak düşmana ciddi zayıatlar da verdirmişlerdir. Daha sonra tekrar hilafet güçleri üzerine saldırıya geçen Süleyman ve adamları zafer elde edip düşman şezâlarını da ele geçirmişlerdir.¹³²³

Zenciler bir dizi çatışma sonrası tekrar Vâsıt’a girmişlerdir (264/878). Süleyman’a bağlı birlikler Abbâsî güçlerine karşı üstünlük sağlarken Tekîn el-Buhârî’ye karşı Ahmed b. Mehdî el-Cubbâî ile Süleyman, Berdûdâ’da zafer elde etmiştir. Bu zaferde izledikleri nehir savaş stratejisi Zenci komutanlara üstünlüğü getirmiştir. Cubbâî, Süleyman’a kendilerinden beş fersah uzaklıktaki düşman kuvvetlerini sümeyriyyeler ile yanına getirip pusuya düşürmeyi teklif etmiştir. Plan doğrultusunda girilen çatışmada hilafet güçleri mağlup olmuştur.¹³²⁴ Bu ve benzeri stratejilerde nehir pusularının düşman karargâhlarına uzak mesafelerde kurulmasının sebebi ise ilk olarak pusunun fark edilme ihtimalinin önüne geçmektir. İkinci olarak ise nehirlerdeki seyirde fazla efor sarf eden düşman gemi mürettebatı ve özellikle kürekçilerini uzak mesafe yolculuğuna mecbur edip bitkin düşürmektedir. Bu durum pusuda bekleyenlere karşı girilecek çatışmada bir avantaj sağlamaktadır.¹³²⁵ Daha sonra Zenciler ile Mâzeverân’da bulunan Ca‘lân et-Türkî

¹³²³ Taberî, *Târîh*, IX/524-526; İbnü’l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/244.

¹³²⁴ Taberî, *Târîh*, IX/534.

¹³²⁵ Cesîr - eş-Şemrî, “et-Ta’bie ve Esâlibü’l-Kıtâli’n-Nehrî”, 135.

arasındaki çatışmalarda asiler mağlup edilmiştir. Bunun dışında Süleyman ve Ca'lân güçleri arasında tarafların şezâ ve sümeyriyyeleri kullandığı bir dizi çatışma vuku bulmuştur.¹³²⁶ Her iki taraf da bu çatışmalarda zafer ve mağlubiyetlerle karşılaşmıştır.

Bu mücadele sürecinde Vâsıt'ın savunmasız olduğunu haber alan Süleyman, Zenci liderinden destek kuvvet talep etti ve bu kuvvetlerle birlikte Vâsıt'ı kuşattı. Zenci ordusunun başında bulunan Süleyman piyadeleri komuta ederken küçük nehir taşıtlarından oluşan filoyu Ahmed b. Muhammed el-Cubbâî, büyük gemilerden oluşan filoyu ise Zenci b. Mihribân, süvarileri ise Halil b. Eban'ın komutasına verdi. Şehre girmeyi başaran Zenciler yağma ve yıkımlarıyla adeta ortalığı bir yangın yerine çevirdi. Daha sonra Zenci askerleri Emir Nehri'nde karargâh kurdu. Süleyman ve askerlerinden bir kısmı ise Cenbelâ mevkiine giderek orada kaldı.¹³²⁷

Ahmed b. Leyseveyh ve Süleman b. Cami arasında da çatışmalar vuku buldu. Savaşlardan ilki Cenbelâ'da gerçekleşti. Çatışmadan önce Süleyman, Zenci liderinden Şurâtıyye mevkiinde "Züheyri" olarak bilinen bir nehrin kazılması için izin istedi. Süleyman, bu kanalın açılmasıyla Cenbelâ ve Kûfe Sevâdı arasında rahat bir şekilde erzak taşınabileceğini söyledi. Zenci lideri izin vermekle beraber bu kanalın açılması için Muhammed b. Yezid adında bir mühendis ve gerekli olacak şeyleri gönderdi. Burası güneyden gelen gemilerin geçiş merkezlerinden olmasından dolayı ekonomik değeri haiz bir mevki idi. Zencilerin burada açacakları kanal ise hem mal sevkiyatı hem de bölgede kendi kontrollerini sağlamak için yeni bir nehir yolu oluşturulması anlamına gelmekteydi. Kanal açmak için çalışmalara başlayan Zenciler bir ay kadar orduyla birlikte burada kaldılar. Bu süreçte bölgenin diğer yerlerine yağma için akınlar düzenlediler. Kazımı tamamlanan Züheyri Nehri, Zencileri Çin ve dolaylarından malların getirildiği bölgeyle olan bağlantısını sağladı. Ancak bu durum Ahmed b. Leyseveyh ile yaptıkları çatışmaya kadar devam edebildi.¹³²⁸

Zencilerin Züheyri Nehri'nin bulunduğu mevkiyi ele geçirmelerinin sebebi ise kanalın açılmasıyla birlikte Muhtâre'ye sağlanacak sevkiyat avantajıydı. Nitekim Ahmed b. Leyseveyh'i harekete geçiren asıl sebep de bu idi. Muvaffak'ın Cenbelâ valisi olan

¹³²⁶ Bk. Taberî, *Târîh*, IX/535-538; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/291; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/259-262.

¹³²⁷ Taberî, *Târîh*, IX/540.

¹³²⁸ Taberî, *Târîh*, IX/542; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/268.

Ahmed b. Leyseveyh ile Zenciler arasında asilerin birçok komutan, asker ve gemi kaybetmesine sebep olacak bir çatışma vuku buldu. Hezimete uğrayan Süleyman, Tahîsâ'ya çekildi. Akabinde Ahmed b. Muhammed el-Cubbâî Bertemertâ'ya geçti ve şezâların idaresine Zenci b. Mihribân'ı görevlendirdi. Onun üzerine Nusayr gönderildi. O da Bartemera Nehri'ne gitti ve Zenci b. Mihribân'ın emrindeki dokuz gemiyi ele geçirdi. Zenci gemi kaptanının, hilafet güçlerinin nehir komutanından altı gemiyi aldığı da ifade edilmektedir.¹³²⁹ Bu noktada Nusayr ile Zenci b. Mihribân'nın çatışmalardaki vazifeleri itibariyle ayrıldıklarını bilahare vurgulamak gerekir. Taberî isyan sürecinden bahsederken Nusayr'ın vazifesi ile ilgili “صاحب الشذا و السميريات”¹³³⁰ ifadesini kullanırken Zenci b. Mihribân ile ilgili “اشتيايم”¹³³¹ ifadesini kullanmaktadır. Bu noktada Nusayr'ın yukarıda da ifade edildiği üzere nehir filo komutanı, Zenci b. Mihribân'ın ise gemi kaptanı olduğunu kaydetmeliyiz.

Taraflar arasında Bertemertâ Nehri'nde vuku bulan bu çatışmanın takibi yapılırken ön plana çıkan gemi kaptanları ve filo komutanları dikkat çekmektedir. Çatışmada asilerin nehir taşıtlarını kaptanları Zenci b. Mihribân idare ederken hilafet güçlerinin nehir taşıtları filo komutanı Nusayr tarafından yönetilmektedir. Nehir çatışmalarında Nusayr, hilafet güçleri adına ön plana çıkmaktadır. Zenci b. Mihribân ise Zencilerin ön plana çıkan gemi kaptanıdır. Bu durum nehir savaşlarındaki iki büyük tecrübenin de karşılaşması anlamına gelmektedir.

Abbâsî iktidarı Sâmerâ'daki karışıklıkları dindirme, batıda Tolunoğulları, doğuda ise Saffârîler ile mücadeleden dolayı Zenc İsyanı'na yoğunlaşamamıştı. Merkezin zafiyeti ile birlikte ortaya çıkan çok cepheli durum Zencilerin ilk on yıllık süreçte Sevâd, Basra, Vâsıt ve Huzistan'a hâkimiyetini sağlarken sınırları Bağdat'a doğru Nu'mâniyye'ye kadar ilerletebilmelerini de beraberinde getirmiştir. Zencilerle kapsamlı mücadele ise Muvaffak tarafından Saffârîlerle çatışmaların yatışması ve Tolunoğulları probleminin kısa süre de olsa ortadan kalkmasıyla başlatıldı. Artık devlet bütün imkânlarıyla birlikte Zenc İsyanı'na yoğunlaşabilirdi. Bu durum isyanın bastırılma sürecinin de başlangıcı oldu.¹³³²

¹³²⁹ Taberî, *Târîh*, IX/542-543.

¹³³⁰ Nusayr'ın vazifesiyle ilgili kullanılan ibare için bk. Taberî, *Târîh*, IX/558, 567, 585.

¹³³¹ Taberî, *Târîh*, IX/543.

¹³³² Faysal es-Sâmir, *Sevratü'z-Zenc* (Dimeşk, 2000), 127. Ayrıca bk. Demirci, *Siyah Öfke*, 167-168.

Zenc İsyanı'na Yoğunlaşılması

Zenciler yağma ve yıkım faaliyetlerine devam etmesi üzerine Muvaffak, oğlu Ebü'l-Abbâs'ı Zenciler üzerine göndermek için büyük bir ordu hazırladı. Muvaffak Zencilerle mücadele konusunda edindiği deneyimlere göre hazırladığı¹³³³ orduyu iyi donatılmış on bin süvari ve yaya ile birlikte değişik boyut ve yapılarda gemi ve kayıklarla tanzim etti. Nehirleri aşmak için ihtiyaç duyulan her türlü teçhizatı hazırlamayı da ihmal etmedi. Yola çıkan Ebü'l-Abbâs, Ferk'te¹³³⁴ birlikleri tamam olana kadar bekledi. Sonrasında Medâin'de konakladı ve devamında Deyru'l-Âkûl'e geçti. Burada Ebü'l-Abbâs'ın filo komutanı Nusayr, emrindeki nehir taşıtlarıyla ilerledi ve Ebü'l-Abbâs'a Zenci komutanlarından Süleyman b. Cami'nin piyade ve süvarilerle birlikte şezâlar ve sümeyriyyelerin de olduğu ordusuyla harekete geçtiğini bildirdi. Süleyman b. Mûsâ eş-Şa'rânî, Eban Nehri'ne kara birliklerinin yanı sıra sümeyriyyeleriyle yol alırken Ebü'l-Abbâs, Sılh'a kadar ilerledi. Taraflar arasındaki çatışmada Nusayr kaçmak istese de Ebü'l-Abbâs'ın geri dön emrine karşın çatışmaya devam etti. Bu emir cephedeki seyri değiştirdi. Ebü'l-Abbâs ise bu esnada sümeyriyyeye binmişti. Yanına kendisiyle birlikte binen bir diğer kişi gemi kaptanlarından olan Muhammed b. Şuayb el-İştîyâmî idi. Çatışmada birlikler Ebü'l-Abbâs'ı korumaya aldılar. Savaş hilafet güçleri lehine sonuçlandı. Mücadele, başladığı mevkiden beş fersah uzaklıktaki Abdullah Köyü'ne kadar ilerlemişti. Hilafet güçleri ise bu çatışmadan beş şezâ ile birlikte bir sürü sümeyriyye elde ederken düşman gemilerinin neredeyse tamamını da batırmayı başardıktan sonra Vâsıt'a bir fersah uzaklıktaki Umr'da konakladılar. Bu süreçte Zenci komutanlarından Süleyman b. Cami, Emir Nehri'ne giderken Süleyman b. Mûsâ ise Sûku'l-Hamîs'e geçti.¹³³⁵

Bölgede Muhtâre'nin dışında Zencilerin konuşlandığı üç ayrı mevki dikkat çekmektedir. Bunlardan ilki, Süleyman b. Cami'nin karargâhını kurduğu Tahîsâ (Mansûra), diğeri Süleyman b. Mûsâ'nın karargâhını kurduğu Sûku'l-Hamîs (Menî'a), bir diğeri ise Nasr es-Sindi'nin ordularının bulunduğu Sîniyye'dir.

¹³³³ Demirci, *Siyah Öfke*, 168.

¹³³⁴ Külvâzâ'ya yakın bir köydür. Bk. Hamevî, *el-Büldân*, VI/255.

¹³³⁵ Taberî, *Târîh*, IX/557-559; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/304; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/282-283; Sıbt İbnü'l-Cevzî, *Mir'ât*, 2013, XVI/39.

Ebü'l-Abbâs asilerle verilen mücadelede güçlenmek adına Umr'da silahlar ve şezâ türü taşıtlar inşa ettirdi. Ayrıca iki kişilik kapasiteye sahip küçük sümeyriyyeler de yaptırdı. Bu nehir taşıtlarıyla çatışmaya girecek olan özel askerî birlik oluşturdu. Bu sırada Ebü'l-Abbâs Zenciler üzerine sürekli saldırılar düzenliyordu.¹³³⁶ Ebü'l-Abbâs'ın iki kişilik sümeyriyyeler yaptırması ve bu taşıtlarla bir birlik oluşturması dikkat çekicidir. Mücadelenin yaşandığı bölgenin, suları sığ nehir ve kanallarla kaplı olduğu düşünüldüğünde durum daha da anlaşılır olmaktadır.

Emir Nehri'ndeki Süleyman b. Cami ve Sûku'l-Hamîs'teki Süleyman b. Mûsâ saldırı için tekrar hazırlık yaptılar. Ebü'l-Abbâs ve adamlarını pusuya düşürmek için planlar yapan Süleyman b. Cami'nin, Eban Nehri, Bertemertâ ve Berdûdâ mevkilerine birlik gönderdiği bilgisini haber alan Ebü'l-Abbâs ise birliklerine Zenciler geri çekildiğinde pusuya düşmemeleri için onları kovalamamalarını emretti. Cubbâ ve Süleyman, şezâ ve sümeyriyyelerle mesafe alırken Ebü'l-Abbâs, Nusayr'a şezâlarla yola çıkarak gelenlere görünmesini emretti. Kendisi için şezâlar arasında "ceylan/غزال" olarak bilinen şezâ türü nehir taşıtının getirilmesini emretti. Gemi kaptanı Muhammed b. Şuayb el-İştîyâmî'ye ise bu şezâ için özel kürekçiler seçmesini söyledi. Aynı zamanda süvarilere, gemilerin hizasında ilerlemelerini tembihledi. Reml Köyü kıyılarında savaş vuku buldu. Çatışmada Süleyman b. Cami ve ordularını ağır bir mağlubiyete uğratan hilafet güçleri on dört tane şezâ ele geçirdi. Süleyman ve komutanları ise Tahîsâ'ya çekildi. Ebü'l-Abbâs ise Vâsıt'ın bir fersah uzaklığındaki Umr'a geri dönerek ele geçirilen şezâ ve sümeyriyyelerin tamir edilmesini emretti ve bu nehir taşıtlarına birlikler yerleştirdi.¹³³⁷

Tahîsâ ve Umr karargâhları arasında vuku bulan nehir çatışmaları hilafet güçlerinin üstünlüğü ile tamamlandı. Taraflar arasında farklı nehirlerde seyreden bu mücadelede nehir taşıtları oldukça ön plana çıkmıştır. Ebü'l-Abbâs'ın, asilere karşı üstünlükte nehir yolları ve buradaki etkinliği sağlayacağı avantajın farkında olduğu için karargâhını kurduğu Umr'da giriştiği ilk iş şezâât yapımı olmuştur. Zafer sonrası karargâhına döndükten sonra da ilk olarak düşmanlardan elde ettiği nehir taşıtlarının tamirinin yapımı ve eksiklerini tamamlaması da ilgili bağlamda anlaşılmalıdır. Küçük sümeyriyyelerden

¹³³⁶ Taberî, *Târîh*, IX/559; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/305; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/283.

¹³³⁷ Taberî, *Târîh*, IX/559-560; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/305; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/283-284.

de özel birlik oluşturması ise ifade edildiği üzere bölgesel çatışmada avantaj sağlamak adına nehir taşıtlarındaki çeşitliliğe duyulan ihtiyaçı göstermesi aadından bilahare vurgulanması gereken bir detaydır. Bu bilgiler Umr mevkiinde tersanenin varlığı göstermekle beraber burada çalışacak ustaların olduğunu da ortaya koymaktadır.

Taraflar arasında bir dizi nehir çatışmanın görüldüğu bahiste bazı isimlerin ön plana çıktığını ifade etmek gerekmektedir. Bunlardan biri Nusayr iken diğer ise Muhammed b. şuayb el-İştiyâmî'dir. Nusayr daha önce de görüldüğu üzere nehir filolarının idaresinden sorumlu komutandır. Bahse konu olan çatışmada Muhammed b. şuayb'ın konumuna dair çıkarım yapma imkânı veren detaylar üzerinde durmak gerekmektedir. Ebü'l-Abbâs'ın Sılh mevkiinde Zencilere karşı üstünlük elde ettiği çatışmada sümeyriyye türü taşıta binerken yanına Muhammed b. şuayb'ı aldığını görmekteyiz. Bu çatışmada ise Ebü'l-Abbâs, Muhammed'i sezâsında yanına almanın yanı sıra bir de ondan yolculuk için özel kürekçiler seçmesini de istemiştir. Bu durum gemi kaptanı Muhammed'in bölgedeki nehir yolları, nehir taşıtlarının idaresi ve gemi mürettebatı hakkındaki bilgi ve tecrübesine işaret ederken aynı zamanda kürekçilikte iyi olan kişilerin olduğunu ve bazı nehir taşıtları için bu kişilerin seçildiğini de göstermektedir.

Ebü'l-Abbâs ve adamlarına karşı ağır mağlubiyetler alan Süleyman, bölgedeki üstünlüğu ele geçirmek adına yeniden toparlanma çabasına girişti. Bunun için çatışmaya girmeden evvel Zenci liderinden kendisine sümeyriyyât göndermesini istedi. Zenci lideri tarafından kendisine kılıç, kalkan, ok gibi savaş teçhizatı ile birlikte kırk sümeyriyye gönderildi. Her bir sümeyriyyede kırk kürekçi vardı. Akabinde saldırıya geçen Zenciler ve Abbâsî kuvvetleri arasında seyreden iki aylık çatışma sürecinde taraflar birbirlerinden gemi ve kayıklar ele geçirseler de üstünlük hala Ebü'l-Abbâs ve güçlerinin elinde bulunuyordu. Bu çatışmada Nusayr nöbette olan bir filonun başındaydı. Uzun süren çatışmalarla birlikte Ebü'l-Abbâs elde ettiği üstünlük sonrası karargâhına çekildi ve Zencilerden alınan sümeyriyyelerin tamir edilmesini emretti. Nusayr'ı ise Dicle'de Husrsâbûr karşısında şezâ ile beklemesini söyledi.¹³³⁸ Zenci liderinin Tahîsâ'daki komutanına nehir taşıtları gönderebilmesi asilerin karargâhları arasında taşımacılığa uygun nehir bağlantısının varlığını göstermesi aadından önemlidir.

¹³³⁸ Bk. Taberî, *Târîh*, IX/561-562; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/284; Sıbt İbnü'l-Cevzî, *Mir'ât*, 2013, XVI/40.

Zenciler bu çatışmadan sonra yirmi gün kadar ortalıkta görünmese de takibinde gelen iki ay boyunca Abbâsî ordularını vur-kaç taktiği ile yıpratmak istemişlerdir. Bu küçük çaplı çatışmalarda Abbâsîlerin birçok gemisini etkisiz hale getirmeyi başaran Zenciler, aynı zamanda düşmanların kullandıkları köprüleri de yakmışlardır.¹³³⁹

Umr'da birliklerini ve gemilerini toparlayan Ebü'l-Abbâs, Mâzervân'a doğru ilerleyerek el- Haccâciyye ve Emir Nehri'ne kadar bölgeye girmeye karar verdi. Nusayr'ı emrindeki adamlarıyla beraber kayıklarla önden gönderdi. Kendisi Nusayr'ın arkasından Muhammed b. Şuayb ile birlikte bindiği sümeyriyye ile yola koyuldu. Bu yolculukta hem Nusayr'ın farklı yolu tercih etmesinden hem de yolda Ebü'l-Abbâs'ın yanındaki denizcilerin nehir kıyısında bir koyun sürüsünü ele geçirmek için ayrılmasından dolayı Muhammed b. Şuayb ile yalnız kaldı. İçinde buğday ve on Zenci olan bir sulğa türü nehir taşıtına denk geldiler. Düşmanı gören asi grup ise durumu komutanlarına haber verdi. Bunun üzerine Zenciler tarafından saldırıya uğrayan Ebü'l-Abbâs, savaş esnasında denizcilere sümeyriyyelerinden çıkmaması yönünde bir çağrı yaptı. Ebü'l-Abbâs, Zeyrek'in gemilerle birlikte yardıma gelmesiyle kurtularak karargâhına dönebildi. Ganimet için kendisinden ayrılan gemicilerin boynunu vurdururken kalanlara ihsanlarda bulunmayı da ihmal etmedi.¹³⁴⁰ Bu çatışmada da Ebü'l-Abbâs'ın nehir taşıtında Muhammed b. Şuayb bulunmaktadır. Ebü'l-Abbâs daha önce de birçok kez nehir taşıtıyla harekete geçeceği çatışmalarda Muhammed'i kaptan olarak yanına almıştır. İlgili husus Muhammed b. Şuayb'ın çatışmadaki rolü ve bölgede hareketin önemli komutanları için bu gibi kişilerin kıymetini göstermesi açısından kıymetlidir.

Mağlubiyetin akabinde Süleyman b. Cami ise Tahîsâ'da güçlü bir ordu kurdu. Süleyman b. Mûsâ Şa'rânî ise Sûku'l-Hamîs'e geçti. Diğer taraftan Sîniyye'de de Zencilerin güçlü bir ordusu vardı. Ebü'l-Abbâs ise Umr'daki karargâhındaydı. Bundan dolayı Ebü'l-Abbâs ilk olarak buraya bir süvari birliği gönderdi. Kendisi ise Nusayr ve Zeyrek gibi komutanları yanına alarak şezâ ve sümeyriyyelerle yola çıktı. Süvarileri gören Zenciler korkup gemilere sığındı. Bunu gören Ebü'l-Abbâs'ın emrindekileri şezâ ve sümeyriyyeler düşman gemilerine doğru harekete geçti. Saklanacak yeri kalmayan Zenciler teslim olurken hilafet güçleri pirinç dolu gemilere el koydu. Ayrıca Zencilerin komutanlarından Nasr el-Sindî de ele geçirildi. Bu galibiyet Ebü'l-Abbâs ve ordularına

¹³³⁹ Sâmîr, *Sevratü'z-Zenc*, 129; Demirci, *Siyah Öfke*, 171.

¹³⁴⁰ Taberî, *Târîh*, IX/562-563; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/284-285.

Sîniyye hâkimiyetini getirirken Zenciler ise Tahîsâ ve Sûku'l-Hamîs'e çekilmek zorunda kaldı.¹³⁴¹

Taraflar arasındaki farklı cephelerin kaydedildiği bu bahiste Ebü'l-Abbâs'ın bölgedeki durumlar hakkında filo komutanı Nusayr'ı görevlendirmesi, Sîniyye mevkiine yapılan çıkartmalarda kara güçlerinin yanında nehir kuvvetlerinin de kullanmasının karargâhı ele geçirmede önemli rol oynadığı görülmektedir.

Sûku'l-Hamîs (Menî'a) Karargâhı ve Muhasarası

Medinetü's-Şa'rânî olarak da bilinen bu karargâh, Süleyman b. Mûsâ eş-Şa'rânî tarafından Mûsâvir ve Berâtık nehirleri arasında kurulmuştur. Karargâhın muhasarası bulunduğu mevki itibariyle belli başlı nehirlerin aktif bir şekilde kullanımını gerekli kılmaktadır. Bu durumda bölgedeki nehir güzergâhlarını iyi bilen kişilerle istişare, kuşatma esnasında belirlenecek stratejide nehir yollarının genişliğinin hesaba katılması ve en nihayetinde bölgeye ulaşan nehir yollarında yapılacak çatışmalarda üstünlük sağlayabilecek nehir güçlerine sahip olmak önem arz etmektedir.

Ebü'l-Abbâs Zencilerle giriştiği çatışmalardan galip ayrıldıktan sonra ordusuna istirahat etmelerini, gemilerin idaresinden sorumlu komutan olan Nusayr'a ise askerleriyle birlikte hazırlanmasını emretti. Ebü'l-Abbâs, Zencilerin bölgedeki büyük karargâhlarından olan Sûku'l-Hamîs'e doğru sefere çıkmaya niyet etti. Nusayr ise buraya giden nehir yollarının çok dar olmasından dolayı kendisinin gelmemesini söyledi. Muhammed b. Şuayb el-İştîyâmî de yapılan istişarede nehir yollarının darlığından dolayı en azından fazla şezâ ile gidilmemesini, mürettebatın da kalabalık olmamasını teklif etti. Buna göre hazırlık yapan Ebü'l-Abbâs, Nusayr'ın ardı sıra ilerlerdi. Ebü'l-Abbâs, Mûsâvir Nehri'nin ağzında beklerken Nusayr da yanında on beş kadar şezâ ile Berâtık Nehri'nden ilerlemekteydi. Sûku'l-Hamîs'in konumundan dolayı hem kuşatma hem de savunma açısından bu nehirlerdeki etkinlik oldukça kritik öneme sahipti

Nusayr, bu güzergâh üzere ilerlerken gözden kaybolunca Ebü'l-Abbâs kara üzerinden Zencilerin saldırısına maruz kaldı. Hilafet güçleri sabah vaktinden öğleye kadar gemiler üzerinde çatışırken Zencilerin "Biz Nusayr'ı öldürdük" sözleri Ebü'l-Abbâs'a ulaştı. Ebü'l-Abbâs ise hemen Muammed b. Şuayb'ı içinde yirmi kadar

¹³⁴¹ Taberî, *Târîh*, IX/563-564; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/285.

kürekçinin olduğu bir sümeyriyye ile Nusayr'ın durumunu öğrenmesi için gönderdi. Nusayr'ın Zencilerle çatıştığını gören Muhammed, vaziyeti Ebü'l-Abbâs'a bildirdi. Bu haber Ebü'l-Abbâs'ı çok sevindirdi. Hem Nusayr hem de Ebü'l-Abbâs, elde ettikleri zaferlerle Zencilerin geri çekilmesini sağladıktan sonra yeni savaş planları yapmaya başladılar. Takip eden çatışmada Ebü'l-Abbâs, nehir çatışmalarında görülen bir taktik uyguladı. Şezâlardan bir tanesini suda yalnız bıraktı ve diğer şezâların çatışmaya hazır vaziyette gizlenmesini emretti. Nehirde tek bir şezâ olduğunu gören Zenciler onu ele geçirmek için harekete geçince diğer şezâların saldırısına maruz kalıp kaçtılar. Bu çatışmada Zencilerden altı sümeyriyye ele geçiren Ebü'l-Abbâs, karargâhına döndükten sonra denizcilerine bolca ikramda bulundu.¹³⁴²

Bahsi geçen kuşatma özelinde bölgedeki kanal ve nehirlerin yapısı hakkında bilgi sahibi olan filo komutanları veya kaptanların tecrübesinin cephelerdeki mücadelelerin stratejisini belirlediğini söyleyebiliriz. Bunun dışında çatışmada dikkat çeken bir diğer husus ise Nusayr'ın vefatına Ebü'l-Abbâs'ın üzülmesi ve aslını öğrenmek üzere birlik göndermesidir. Bu durum iki taraf arasındaki muhabbetle birlikte çatışmanın seyrettiği bölge itibarıyla bir nehir filo komutanının hareketin sorumlu komutanı açısından önemine de işaret etmektedir. Zira Ebü'l-Abbâs'ın düşmana karşı birçok cephede üstünlük sağlamasında Nusayr'ın nehir çatışmalarındaki başarısı ve bölge hakkındaki tecrübesinin büyük payı vardır. Ebü'l-Abbâs'ın Sûku'l-Hamîs'e çıkartma yapmadan önce Nusayr ile sonra da gemi kaptanı Muhammed b. Şuayb ile nehir yolları hakkında istişaresi de ilgili bağlamda ayrıca dikkat çekicidir. İfade edildiği üzere Betâih'teki nehir ve kanalların çokluğu buradaki çatışmalarda ciddi bir bilgi ve tecrübe gerektirmekteydi. Komutanların savaş stratejilerini belirlemeden önce istişareleri de buradan ileri gelmekteydi. Nehir yolları hakkında bilgi sahibi kişilerin birliklerin yönlendirilmesi için tavzifi de aynı gaye ile olsa gerektir. Çatışmanın ilerleyen aşamalarında Ebü'l-Abbâs'ın uyguladığı nehir savaş stratejisi de dikkat çekilmesi gereken bir husustur.

Ebü'l-Abbâs ile Zenciler arasındaki çatışmalar devam ederken Muvaffak, Zencilerle savaşmak üzere ordusuyla birlikte Vâsıt'a doğru yola çıktı. Bu süreç artık Zencilerin düşüşünün başlangıcı idi.¹³⁴³ Muvaffak savaş için büyük bir ordu hazırladı. Bu orduda süvari, yaya ve kölelerden oluşan kalabalık birliklerin yanı sıra suda savaşmak

¹³⁴² Taberî, *Târîh*, IX/565-566; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/306-307.

¹³⁴³ Demirci, *Siyah Öfke*, 175.

için gerekli aletler ve sümeyriyyât, me'âbir, şezâât gibi nehir taşıtları da vardı. Kara güçlerine ek olarak güçlü bir nehir filosunun da olduğu bu ordu benzeri görülmemiş bir büyüklükteydi. Ordu Ferk mevkiinden Sîb, Deyru'l-'Âkûl, Cerçerâyâ, Kunnâ, Cebbul, Sılh güzergâhını takip edip Vâsıt'a altı fersah mesafede olan bir yere geldi. Muvaffak oğlu Ebü'l-Abbâs ile burada görüştü. Daha sonra Ebü'l-Abbâs, Umr'daki karargâhında Muvaffak ise Abdullah Köyü'nün karşısındaki Şeddâd Nehri'nin kıyısında konakladı. Oğluna ise karargâhını Dicle Nehri'nin doğusundaki Berdûda Nehri'ne nakletmesini emretti. Muvaffak, bütün birlikleriyle Mûsâvir Nehri'nin ağzına geldi. Sûku'l-Hamîs'e (Menî'a) ise gemileriyle Mûsâvir Nehri'nde ilerledikten sonra Berâtık Nehri üzerinden geçti. Ordularını bölgeye nakleden Muvaffak oğluna da kara güçleri ve nehir taşıtlarıyla birlikte gelmesini emretti. Ebü'l-Abbâs, Zeyrek ve Nusayr ile bölgeye geldi. Sümeyriyye ve şezâlardan oluşan nehir filosunun yanında kara gücüne de sahip olan Süleyman b. Mûsâ eş-Şa'rânî, Menî'a şehrini ele geçirmek için gelen baba ve oğulun saldırılarına boyun eğmek zorunda kaldı. Hilafet güçleri savunma için tahkim edilmiş olan Menî'a'yı ele geçirdikten sonra Muvaffak, Bersemâver'deki karargâhına geçerken Süleyman ise Mezâr'a çekildi. Bu arada Muvaffak'a Zenci komutanı Süleyman'ın Hevânî'te geçtiği bilgisi geldi. Oğluna (Ebü'l-Abbâs) hızlı bir şekilde şezâ ve sümeyriyyeleri hazırlatıp bu mevkiye gitmesini emretti. Kendisi de kendi kara güçleriyle birlikte şezâ ve gemilerle Sîniyye'ye intikal etti. Ebü'l-Abbâs, Hevânî'te geldiğinde Süleyman'ı bulamadı. Bölgede malları korumak için bırakılmış iki Zenci komutanını gördü ve nehrin dar kısmından şezâları geçirerek onları mağlup etti. Bu komutanlardan, Süleyman'ın Tahîsâ olarak bilinen Mansûra şehrinde olduğunu öğrendi ve durumu babasına bildirdi. Daha sonra babasının emri üzere Ebü'l-Abbâs yönünü buraya çevirdi.

Tahîsâ (Mansûra) Karargâhı ve Muhasarası

Tahîsâ, Zencilerin ikinci büyük karargâhıdır. Bataklık bölgede Dicle'den ayrılan Münzîr Nehri üzerinde kurulmuştur. Karargâhın etrafı Münzîr Nehri boyunca uzanan dar nehir yolları ile çevrilidir.¹³⁴⁴ Bu durum karargâha ulaşımında Münzîr Nehri üzerinden başarılı nehir harekâtı gerçekleştirebilmenin yanı sıra bataklığın dar nehir yollarını da efektif kullanabilme becerisini gerekli kılmaktadır. Kurulacak olan karargâhın mevkisinin belirlenmesinde Süleyman b. Cami'nin beklentileri de ilgili durumu gösterir

¹³⁴⁴ Karargâhın konumu için bk. (EK 20)

niteliktedir. Mesrûr'un Vâsıt'tan ayrıldığı haberi Süleyman'a ulaştığında Zenci komutanın istişare ettiği isim ve konu, bu noktada oldukça dikkat çekicidir. Süleyman, halefi 'Umeyr b. Ammâr ve Bahilîlerin reislerinden olan Ahmed b. Şerîk'i karargâhının mevkisi hususunda istişare için davet etti. Süleyman bu ikisine şezâât ve atların ulaşamayacağı bir mevkiyi sordu. Onlar ise Akru Mâver'e işaret ederek buradan Tahîsâ'nın sık ağaçlıklı bölgesinde karargâhını kurup tahkimata geçebileceğini söylediler. Bunun üzerine Süleyman, Bürûr Nehri üzerinden Tahîsâ Nehri'nin doğu tarafındaki Mervan Köyü'nde konakladı.¹³⁴⁵

İlgili olayda iki hususa dikkat çekmek yerinde olacaktır. Bunlardan ilki karargâhın mevkisinin tespitinde Zenci komutanı Süleyman tarafından gözetilen dinamiklerdir. Bu durum karargâhın kuşatma sürecinin anlatımının temellendirilmesi adına oldukça kıymetlidir. Diğer ise istişare için seçilen isimlerden biridir. Konumuz açısından bu kişi üzerinde durmak gerekmektedir.

Tahîsâ, Süleyman'ın buraya yerleştikten sonra çatışmaların ekseriyetini yönettiği ve Zenci liderinin karargâhıyla bağlantılı olan, doğal engeller dolayısıyla kuşatılması zor müstahkem bir konumda idi. Betâih gibi yoğun nehir yollarıyla kaplı bir bölgede böyle bir yerin karargâh olarak belirlenmesi için bölgedeki nehir ve kanal ağlarını oldukça iyi bilen tecrübeli kişilerin fikirlerine ihtiyaç duyulması anlaşılır bir durumdur. Bu noktada bilgisine başvurulmuş kişi daha önce Zenci reisinin Hevânî'te asker gönderirken Betâih'in kanal ve yolları hakkında bilgili olduğu kaydıyla orduya rehber diyebileceğimiz bir görevle tanzif ettiği 'Umeyr b. Ammâr'dır.¹³⁴⁶ Umeyr'in bölgedeki tecrübesi, Zencilerin Betâih bölgesindeki etkinliklerini arttırırken aynı zamanda Ahmed b. Şerîk ile birlikte bu hareketin en önemli ikinci karargâhının mevkisinin belirlenmesinde de etkili oldu. Bu durum bölgenin yapısı ile birlikte nehir yollarının durumu hakkında tecrübe sahibi olanların hareketin etkinliğine olan katkısını da göstermektedir.

Menî'a'nın ele geçirilmesinden sonra Muvaffak'ın emri üzerine Ebü'l-Abbâs, Berdûdâ'da savaş aletlerinin onarılması ve gemilerin ıslahını tamamladı. Sonrasında nehir ağızlarını kapatmak için bazı araç gereçlerin temin edilmesiyle birlikte yola çıktı. Bu orduda bazı birliklerde olduğu gibi sadece savaşçılar değil marangoz, mühendis ve

¹³⁴⁵ Taberî, *Târîh*, IX/524.

¹³⁴⁶ Taberî, *Târîh*, IX/521.

inşaat ustaları da yer aldı. Bu teknik ekip nehir ağlarıyla örülü coğrafyada set çekme, su yollarının aşılması için köprü kurma ya da hasar gören gemilerin tamirinde orduya yardımcı olabilmelerinden dolayı birlikler için kıymetliydi.¹³⁴⁷

Muvaffak atlılarıyla birlikte kara üzerinden bataklığın içindeki Tahîsâ'ya (Mansûra) doğru yola koyuldu. Nehir üzerinde köprü kurarak asker ve mühimmatı geçirdi. Gemilerine savaş aletleri yükleyerek Münzîr Nehri'nden ilerledi. İfade edildiği üzere Tahîsâ bu nehrin kıyısında kurulmuştur (267/881). Dolayısıyla kuşatma açısından Münzir Nehri üzerindeki etkinlik oldukça önemlidir. Nehirdeki filoda me'âbir, sümeyriyyât ve şezâlar da bulunmaktaydı. Orduda marangoz, mühendis ve inşaatçılar da vardı. Hilafet güçleri Tahîsâ Nehri yakınlarında bulunan Mansûrâ mevkiî dolaylarına geldiğinde Zencilerle çatıştı. Bu çatışmalardan sonra karargâhına dönen Muvaffak, tekrar savaş için hazırlıklarını tamamladı. Daha sonra şezâ ve sümeyriyyelerini, iki günlük meşakkatli yolculuk neticesinde Mansûra şehrinin içinden geçen Münzîr Nehri boyunca taşıyarak Tahîsâ'nın iki fersah uzağında karargâhını kuracağı mevkiye getirdi. Surlar ve hendeklerle kaplı bataklığın ortasındaki Mansûra'yı ele geçirmek üzere hazırlıklar başladı. İlk olarak marangoz, mühendis ve inşaatçılara set ve köprü yapımı için faaliyete geçmelerini emretti. Oğluna da şehrin surlarına doğru ilerlemesini söyledi.¹³⁴⁸ Şehir kuşatılırken Muvaffak'ın Münzîr Nehri üzerinden gönderdiği şezâ ve sümeyriyyeler meskûn mahali altı km olan şehre (Tahîsâ) girmeyi başardıktan sonra düşmanın bütün şezâ ve sümeyriyyelerini batırmaya vasıl oldular. Bu birlik nehir kıyısındaki Zencilerden bazılarını öldürüp bazılarını esir aldıktan sonra geri kalanlarını da şehir püskürttü. Elde edilen galibiyet ile Tahîsâ'ya (Mansûra) hâkim olan Muvaffak, Nusayr'ı elindeki nehir taşıtlarıyla birlikte Betâih'i tarayarak Süleyman b. Cami'yi bulması ve Zencileri yakalanması için görevlendirdi. Arayış sonuca ulaşamayınca Muvaffak, Zeyrek'i asayiş için geride bırakarak bölgeden ayrıldı.¹³⁴⁹

¹³⁴⁷ Bk. Taberî, *Târih*, IX/566-570; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/308-309; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/287-288; Sıbt İbnü'l-Cevzî, *Mir'ât*, 2013, XVI/41.

¹³⁴⁸ ABD, Ren Nehri üzerindeki Almanya'nın içlerine doğru ilerlemek için Remagen'deki köprünün yıkılmasını engelleme çabası güderken hem olası bir yıkımdan sonrası için hem de köprü yıkılmasa da daha güçlü bir çıkartma adına yeni köprü yapmak için mühendisleri de ordusunda bulundurmıştır. Nitekim köprünün belli bir süre korunması ve üzerinden çıkartma yapılmasından sonraki yıkımının akabindeki sevkîyat bu mühendislerin inşa ettiği köprüler üzerinden sağlanmıştır. (Bk. Research and Evaluation Division The Armored School, "The Remagen Bridgehead", 1983, 16.) Bu durum yakın tarihteki çatışmalarda olduğu gibi erken dönemde de su üzerinden sevkîyat için teknik kadroya ihtiyaç duyulduğunu ve bu kadroların savaşın seyrinde önemli bir role sahip olduklarını göstermektedir.

¹³⁴⁹ Taberî, *Târih*, IX/571-574; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/289-290.

Zencilerin en büyük ikinci karargâhını düşürmek için yapılan kuşatmanın, karargâh için oldukça kritik konumda olan Munzîr Nehri'ndeki üstünlükle sağlandığını müşahade etmekteyiz. Bu bağlamda isyanın ortaya çıktığı bölge ve bu bölgede üstünlük için var olan belli dinamikler tekrar kendini göstermiştir. Muvaffak'ın Zenci komutanının bulunması için Nusayr'ı görevlendirmesi de önemlidir. Bu durum Nusayr'ın bölge nehir yolları ve nehir taşıtlarını idare hususundaki tecrübesinden dolayı olsa gerektir.

Ahvaz'da Zencilerle Mücadele

Masûra'dan ayrılan Muvaffak bölgedeki işleri düzene sokmak adına Ali b. Eban el-Mühellebî'nin hâkimiyetindeki Ahvaz'a gitme kararı aldı. Bu hâkimiyet mücadelesini anlatmadan evvel çatışmalarda Basra'nın büyük nehirlerinden Mübârek Nehri, Mer'e Nehri ve Büsku Şîrîn Nehri'nin aktif olarak kullanıldığını ifade etmek yerinde olacaktır.

Muvaffak, oğluna önden giderek yolların askerî çıkartma yapılabilmesi adına düzenlenmesi ve emniyetin sağlamasını söyledikten sonra Dicletü'l-Avrâ'ya Nusayr öncülüğünde şezâ ve sümeyriyyeler gönderdi. Nusayr'a düşmana üstünlük sağlarsa Ebû'l-Hasîb Nehri'nin kıyısındaki bir şehirde mukim olan Zenci reisinin olduğu mevkiye varmalarını emretti. Bu hareketin kendisine döneceğini tahmin eden Zenci reisi, Ali b. Eban ve diğer komutanlarına kendisi korumak üzere yanına gelmelerini emretti. Muvaffak Ahvaz'a doğru yol aldı.¹³⁵⁰ Düceyl üzerinden sevkıyatın yapılabilmesi adına üzerine gemilerden köprü yaptırdı.¹³⁵¹ Daha sonra Mübârek Nehri'ne vardı ve oğulları Ebû'l-Abbâs ile Hârûn'a da Mübârek Nehri'ne gelmelerini emretti. Ahvaz'a giderek Zencileri takip etme emri verdiği Nusayr ve Zeyrek ise Übülle'ye varmışlardı. Burada eman isteyen birisi, Nusayr'a Zenci liderinin Muhtâre'yi olası bir saldırıdan korumak için asker edindiğini, Dicle üzerinden yapılacak çıkartmalara karşı tedbir olması için Ebû İsa (Muhammed b. İbrahim) komutasında birçok sümeyriyyât, zevârîk ve sılâğ türü nehir taşıtları ve adamlarını yerleştirdiğini, bununla da yetinmeyerek Nusayr'ın ordusuna saldırma planı da yaptığını haber verdi. Birliklerin bazen Dicle'de bazen de Yezid Nehri'nde¹³⁵² bulunduğu da Nusayr'a söylenenler arasındaydı. Bu süreçte Nusayr, Mer'e Nehri kıyısındaki karargâhındaydı. Zencilerin Nusayr'a saldıracağını öğrenen Zeyrek,

¹³⁵⁰ Taberî, *Târih*, IX/574-575; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/310-311; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/291-292.

¹³⁵¹ Bk. Taberî, *Târih*, IX/577; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/311.

¹³⁵² Yezid b. Mühelleb'in, Ubeydullah b. Ebû Bekre'nin toprağı üzerinde açtirdığı bir nehirdir. Bk. Belâzûrî, *Fütûh*, 354-355.

Büsku Şîrîn Nehri üzerinden farklı bir güzergâhı takip etti. Onun farklı bir nehir yolu takip etmesindeki amacının Yezid Nehri'nde tuzak kuran Zencilere karşı doğru taraftan saldırmaktı. Bu strateji üzere düşmanın sümeyriyyeleri ve şezâlarına karşı saldırıyı gerçekleştiren Zeyrek, Zencilerin önde gelen komutanlarından olan Ebû İsa Muhammed b. İbrahim el-Basrî'yi mağlup ederek otuz kadar sümeyriyye el koydu. Daha sonra nehir taşıtlarıyla birlikte Dicletü'l-Avrâ'dan Vâsıt'a geçti ve zaferi Muvaffak'a bildirdi. Bu başarısıyla Zeyrek aynı zamanda Mer'e Nehri'ndeki Nusayr'ın da güvenliğini sağlamış oldu.¹³⁵³

Muhtâre Muhasarası

Osmanlılar döneminde Betaih'de kalkışma yaparak devlete zorluk çıkaran grupların en büyük avantajı bölge hakkındaki bilgi ve tecrübeleri idi. Fakat sultanın güçleri, bölge hakkında zamanla edindiği tecrübeden hareketle bu sorunun üstesinden gelmeyi başarmıştı.¹³⁵⁴ Hilafet güçleri için de benzer durum geçerliydi. Bölge ve bu bölgede savaşmak için gözetilmesi gereken dinamikler hakkında zamanla kazandıkları tecrübe onları savaşın asıl hedefine kadar getirdi. Zira Muhtâre, kurulduğundan kısa bir vakit sonra şehre akın akın gelen insanlarla dolup taşacak kadar cazibe merkezi haline gelmiş, Bağdat ve Sâmerâ ile yarışacak seviyeye ulaşmıştı.¹³⁵⁵ Bu yükselişte ise şehrin nehir taşımacılığına el verişli mevkide kurulmasından öte bir de Züheyri Nehri'nin açılmasıyla birlikte Muhtâre'yi besleyecek olan yeni nehir ticaret güzergâhının oluşturulmasının da etkisi vardı. Dolayısıyla iktisadî anlamda nehirlerle beslenen ve nehirlerle çevrili bu şehrin muhasara edilmesi ve ele geçirilmesi için hem askerî kuşatma hem de iktisadî ambargo için nehir yollarında ciddi mesai gerekmekteydi. Asilerin başkenti konumunda olan Muhtâre, önceki karargâhlarına nazaran daha müstahkem idi. Bu durum hem şehrin etrafındaki doğal manialar hem nehir üzerinde alınan tedbirler hem de sur ve hendeklerin kazılmasıyla oluşturulmuş engellerden dolayı idi. İlgili husus ise muhasaranın takibi açısından Muhtâre şehrinin konumunun netleştirilmesi ve bu karargâhın kuşatılması için hangi nehir yollarının aktif bir şekilde kullanılmasının gerektiğinin ortaya konması da önem arz etmekteydi.

¹³⁵³ Bk. Taberî, *Târîh*, IX/578-580; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/311; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/291-292.

¹³⁵⁴ Hüsain, *Sultan'ın Nehirleri*, 100-101.

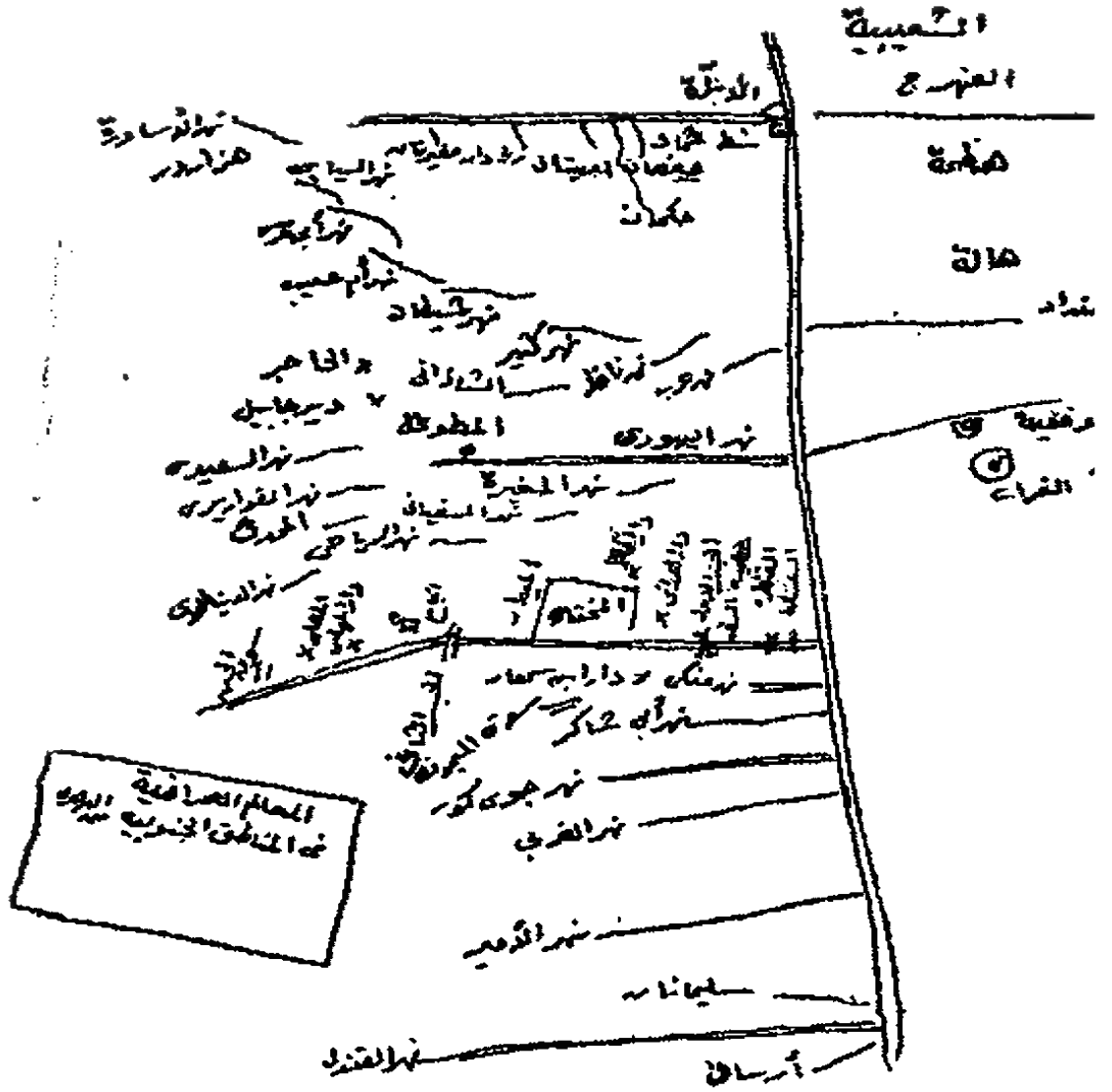
¹³⁵⁵ İbn Ebi'l-Hadîd, *Şerhu Nehci'l-Belâğa*, VIII/164-165. Ayrıca bk. Demirci, *Siyah Öfke*, 165-166.

Zenci reisi, daha önce de sık sık ifade edildiği üzere Muhtâre'yi Ebü'l-Hasîb Nehri'nin kıyısına kurmuştur. Bu nehrin bir fersah kuzeyinde Yahudi Nehri ile güneyinde ise Emîr Nehri vardır.¹³⁵⁶ Zenci reisi etrafı birçok nehirle örülü olan bu şehri tahkim için surlar yaptırıp hendekler kazdırmış ve surlara mancınık gibi çeşitli savaş aletleri yerleştirerek savunmayı güçlendirmiştir. Burada Zenci reisinin etrafı surla çevrili bir sarayı vardır. Bu sur, Mengî Nehri, İbn Sem'an Nehri, Cüvâ Kûr Nehri ve Ğarbî Nehri boyunca uzanmaktadır. Yakınında ise oğlu Enkalay'ın sarayı ve meydan vardır. Ebü'l-Hasîb Nehri'nin güney tarafına gelince burada da Zenc komutanlarından bazılarının Dicle'ye bakan köşkleri vardır. Şehrin çarşılarından olan Sûku'l-Meymûne de Dicle'ye nazır konumdadır. Ebü'l-Hasîb Nehri'nin son kısımlarında ise Abdullah Nehri vardır. Mengî Nehri ise Muhtâre'nin yakınlarındadır. Bundan dolayı Muvaffak da karargâhını bu nehrin bataklıklarında kurmuştur. Mengî Nehri'nin güneyinde ise İbn Sem'an Nehri vardı. Ebü'l-Hasîb Nehri'nin en alt kısmında yani güneyinde Ebû Şâkir Nehri vardır. Suyunu Dicle'den alan Cüvâ Kûr Nehri, Ebü'l-Hasîb Nehri'nin güneyinde yer alır. Bu nehir ile Ebî Şâkir Nehri arasında geçiş vardır. Ğarbî Nehri ise Cüvâ Kûr Nehri'nin güneyindedir. Ebü'l-Hasîb Nehri'nin bir fersah güneyinde Emîr Nehri vardır. Emir Nehri'nin sonunda ise İshâkî Nehri uzanmaktadır.¹³⁵⁷

Kuşatmanın seyrinden de anlaşılacağı üzere bu nehirlerden bazıları arasında geçişler vardı. Şehri kuşatmak içinse bahsi geçen nehirlerin aktif ve etkin bir şekilde kullanımı kritik öneme sahiptir. Muhtâre'de tersanenin olduğu da düşünüldüğünde muhasara için ilk olarak güçlü bir nehir filosuna ihtiyaç duyulacağı anlaşılmaktadır. Bunun yanı sıra bataklıkta nehir güzergâhlarının bilinmesi ve bölge nehirlerinin med-cezr olayı ile etkilenmesi ve rüzgârın nehir taşıtlarının seyrini etkilemesi hasebiyle çevresel faktörlerin hesaba katılması da ehemmiyet arz eden hususlardandı. Bahsi geçen faktörler Muhtâre kuşatmasının oldukça farklı denklem ve dinamikler çerçevesinde yürütülmesinin zarureti ortaya koymaktadır. Ebü'l-Hasîb Nehri ve etrafındaki nehirlerin güzergâhlarının genel hatlarıyla ortaya koyulduğu harita da bu durumu gösterir niteliktedir.

¹³⁵⁶ Verkinderen, *Waterways of Iraq and Iran*, 92.

¹³⁵⁷ Ali, *Hitatü'l-Basra*, 177-184. Ebû Şâkir Nehri, Cüvâ Kûr Nehri ve Ğarbî Nehri'nin Dicle'tü'l-Avrâ'dan ayrılmaktadır. Bk. Verkinderen, *Waterways of Iraq and Iran*, 92.



Resim 15. Muhtâre'nin Konumu ve Ebü'l-Hasîb Nehri Çevresi (Basra'nın Güney Tarafı). (Ali, *Hutatü'l-Basra*, 186.)

Muvaffak Vâsıt'tan Zeyrek'i ve oğlu Hârûn ile Mer'e Nehri'ndeki diğer oğlu Ebü'l-Abbâs'ı Mübârek Nehri'ne çağırdı. Kuvvetlerini topladıktan sonra muhasara için nehir çatışmasında ihtiyaç duyulacak savaş aletleri ve şezâları hazırladı. Orduları düzenlerken okçuları ve birlikleri şezâât ve sümeyriyyelere yerleştirdikten sonra Muhtâre şehrine doğru yola çıktı. Muvaffak, Oğlu Ebü'l-Abbâs'a şehrin surlarına doğru yanaşarak Zencileri oka tutmasını emrederken kendisi ise şezâlarla birlikte Zenci reisinin sarayının yanındaki surun dibine kadar yanaştı. Zenciler ise Muvaffak ve ordularını yoğun bir ok ve taş yağmuruna tuttu. Şezâlardan gökyüzüne baktığında ok ve taştan bir şey

görülemediği ifade edilen bu saldırıdan sonra Muvaffak gemilerine ve oğlu Ebü'l-Abbâs'a geri çekilme emri verdi. Bu sırada Zencilerden savaşçı bir grupla dolu iki sümeyriyye Muvaffak'tan eman diledi. Muvaffak ise durumu Zencilere karşı kullanmayı bildi. İki sümeyriyye dolusu askere ve özellikle denizcilere şehirdeki diğer Zencilerin görebileceği bir yerde bolca ihsanda bulundu. İhsanı gören birçok kişi sümeyriyyelerle gelip eman istedi. Ayrıca Zencilerin şezâât komutanlarından olan bazı denizciler de eman dilemek için geldi. Zenci lideri ise engel olmak için Ebü'l-Hasîb Nehri'nin giriş ve çıkışlarına asker dikti. Bu esnada gerçekleşen kuvvetli bir med hadisesi Muvaffak'ın şezâlarını dağıtırken Nusayr ise çatışmanın bittiği düşüncesiyle Dicle'nin doğusuna geçti.¹³⁵⁸ Diğer yandan Zenci lideri, önde gelen komutanlarından Behbûz'u şezâlarla beraber savaşmak üzere gönderdi. Bunun üzerine Muvaffak hemen şezâların hazırlanmasını emretti. Ebü'l-Abbâs ve Zeyrek de şezâlarla birlikte Behbûz'a saldırdı. Bu birliklerde askerle dolu on iki kadar şezâ, asilere karşı üstün geldi. Galibiyetten sonra Ebü'l-Abbâs düşmanın bir şezâsını ele geçirirken Muvaffak, Mübârek Nehri'ndeki karargâhına geri döndü ve daha sonra karargâhını bu nehrin kıyısından Yahudî Nehri'nin karşısındaki Dicle'nin doğusunda bulunan Cuttâ Nehri'nin kıyısına taşıdı. Bir süre ordusunu burada dinlendirdi.¹³⁵⁹

Muvaffak, Cuttâ Nehri'nin kıyısındaki karargâhından süvari ve yaya birlikleriyle birlikte gönüllü askerleri de hazırladıktan sonra gemi ve sümeyriyyeleri donatarak yaklaşık elli bin kişilik bir kuvvetle Muhtâre'ye doğru yola çıktı. Zenci liderinin yanında ise yaklaşık üç yüz bin savaşçı vardı.¹³⁶⁰

Muvaffakiyye'nin Kuruluşu

Muvaffak, Cuttâ Nehri'nden ayrılarak Muhtâre'ye yakın bir yerde şehrin karşısın isabet edecek bir mevkiye Muvaffakiyye şehrini kurdu. Burası Muhtâre'yi siyasî, askerî açıdan yıpratıcı bir konumda olmanın yanı sıra merkezle sürekli bağlantı kurmakla beraber Vâsıt, Bağdat ve civardaki kuzey bölgelerinden gelen erzak ve askerî desteğin de

¹³⁵⁸ Taberî, *Târih*, V/580-582; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/313; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/293-294.

¹³⁵⁹ Bk. Taberî, *Târih*, IX/583-584; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/313; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/294.

¹³⁶⁰ İbn Haldun, Muvaffak'ın Muhtâre'yi kuşatmak için sahip olduğu güçleri şu şekilde kaydetmiştir: Elli bin piyade, nehir çatışmaları için 150 savaş gemisi ve bu taşıtlarda savaşabilecek eğitilmiş 10 bin deniz savaşçısı ile birlikte bir de eyaletlerden sürekli gönderilen asker, gemi ve erzaklar vardı.

ulaştırılması ile beslenebilen bir mevkide idi. Bu durum Muhtâre'yi çeşitli yönlerden zayıflatırken hilafet kuvvetlerini ise güçlendirmişti. Şehirde çarşı, pazar gibi imar faaliyetleri yanı sıra gemi yapımı için bir tersane de inşa edildiği anlaşılmaktadır.¹³⁶¹ Şehrin kuruluşundaki amaç ise Muhtâre'yi hem iktisadî hem de askerî açıdan ablukaya alabilmektir.¹³⁶² İlgili bağlamda Muvaffakiyye'nin nehir yollarıyla olan ilişkisinin bilinmesi, tarafların çatışmalarının ve hilafet güçlerinin Muhtâre kuşatmasında takip ettiği stratejinin anlaşılması adına ayrıca önem arz etmektedir.

Muvaffak, Muhtâre'nin hizasındaki Basra Fıratı'nı genişletmek için bir nehri kesti. Sonra askerlerine savunma ve saldırı yapacakları durum ve yerleri tembihledi. Yapılan görevlendirmede ordunun önünde seyreden gemi ve kayıklardan sorumlu komutan birçok cephede olduğu gibi Nusayr idi. Ancak Muvaffak şehrin tahkimatını görünce elindeki şezâların sayısının artırılması gerektiğini anladı ve civar şehirlerin tamamına kendisine deniz ve karadan malların Muvaffakiyye'ye taşınmasını yazarken Cennâbâ ve Sîrâf'a da şezâ türü taşıtlar inşa ettirip göndermelerini emretti.¹³⁶³ Muvaffak, şehrine malların gelmesini yazarak Muhtâre'ye iktisadî abluka sürecini başlattı. Kendisine gönderilecek gemi ve kayıklarla askerî kuşatma ve iktisadî ablukayı daha da sıkılaştırmayı hedeflemekteydi. Zira bu taşıtlarla Muhtâre'nin ticarî bağlantılarını sağlayan bütün nehir ve kanal ağı kesilecekti. Başarıya ulaşan bu hamle ile birlikte Muvaffakiyye kara ve nehir yoluyla seyreden ticaret ile birlikte büyük kentlerde var olan her şeyi barındırabilecek bir cazibe merkezine dönüştürüldü.¹³⁶⁴

Muhtâre'yi abluka için nehir ve kanal ticaretinin yönünün değiştirilmesi ve bu yollarla Zenci karargâhının bağlantısının kesilmesinin hedeflenmesi dikkat çekicidir. Bunun yanında bahsi geçen hamle için nehir taşıtlarının yapılıp gönderilmesi emri iktisadî ablukanın nehir filosu olmadan yapılamayacağını da göstermektedir. Taşıtların yapılması emrinin iletildiği Sîrâf ve Cennâbâ ile Muvaffakiyye arasındaki ulaşım, karargâhın nehir taşıtları yapılabilen büyük tersanelerin olduğu mevkilerle nehir yolu bağlantısı olduğunu ve bu bağlantının önemini göstermektedir. Zira bu bağlantı taşıtların karargâha

¹³⁶¹ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/466.

¹³⁶² Bk. Taberî, *Târih*, IX/584-585; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/313-314; İbnü'l-Esir, *el-Kâmil*, 1991, VII/295.

¹³⁶³ Bk. Taberî, *Târih*, IX/584-585; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/313-314. İbnü'l-Esir'in kaydında bütün bölgelere nehir taşıtı yapmaları konusunda emir verilirken şezâ türü taşıtlardan başka taşıt türleri de dahil edilmiştir. Bk. İbnü'l-Esir, *el-Kâmil*, 1991, VII/295.

¹³⁶⁴ Bk. Taberî, *Târih*, IX/858-886.

sevkiyatına ve düşman karargâhına iktisadî ablukanın sıkılaştırılmasına katkı sağlıyordu. Ayrıca çarşı ve pazarların kurulduğu Muvaffakiyye’de ticarî hayatın rahatlaması, halkın ihtiyaçlarının karşılanması gibi hususlardan bahsedilirken deniz gemilerinin buraya sevkiyat yapabildiğine dair kayıtların ise şehrin gelişiminde nehir ticaretinin kritik önemine işaret ettiğini de göstermektedir.

Zenci lideri, Muvaffak Muvaffakiyye’ye gittiği esnada Behbûz’a Nusayr’ın birliklerine saldırma emri verdi. Muvaffak ise bu saldırıda başarılı olan asi birliklere karşı Nusayr’ın hazırlanmasını emretti. Bütün bu çabalar sürerken Ahvaz’dan gelen bir ticaret kervanı Zenci komutanı Behbûz tarafından baskına uğradı. Ahvaz ve dolaylarından yapılacak sevkiyatta Beyân Nehri oldukça önemliydi. Zira mallar bu nehir üzerinden geliyordu ve bunu bilen Behbûz gelen nehir taşıtlarına el koydu. Olaydan tedirgin olan Muvaffak, mağdur olanların zararlarını tazmin ederken Beyân Nehri ve diğer nehir çıkışlarına şezâ sevk etti. Oğlu Ebü’l-Abbâs’a da şezâlar hazırlayıp körfezden Muvaffakiyye’ye kadar olan bölgenin emniyetini sağlamasını emretti. Bu şekilde hem ticarî yollar korundu hem de Zencilerin Nusayr ve Zeyrek’in karargâhına saldırı planları boşa çıkarıldı.¹³⁶⁵ Muvaffakiyye’ye doğru seyreden nehir yollarının güvenli bir hal alması tabii olarak Muhtâre’ye giden bütün yol ve nehirlerin sevkiyatının etkilenmesi anlamına gelmekteydi. Bu süreçten sonra bir ay içinde Zenci komutanlarının da olduğu elli bin kişinin eman dilemek zorunda kalması¹³⁶⁶ uygulanan iktisadî ambargoyla da ilgili olsa gerektir.

Zenci komutanlarından Ali b. Eban el-Mühellebî, gece Muvaffak’ın karargâhına saldırmak için şezâ, sümeyriyye ve ma’ber türü taşıtlarla birlikte beş bin kişilik bir birlik hazırladı. Bu ordu Dicle’nin doğusuna geçtikten sonra hurmalıklara saklanarak saldırı planları yaptı. Ancak durumu kendisine sığınan bir denizciden öğrenen Muvaffak, oğlu Ebü’l-Abbâs’a Fırat Nehri kıyısında hurmalıkların sonunda bulunan düşman güçlerine saldırı emri verdi. Bu şekilde asilerin karargâha saldırısı şezâ ve sümeyriyyât ashabının da desteğiyle engellendi. Öldürülenlerin başları gemilere koyularak Zenci karargâhına atıldı.¹³⁶⁷

¹³⁶⁵ Bk. Taberî, *Târîh*, IX/586-588; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/314-315; İbnü’l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/296.

¹³⁶⁶ Taberî, *Târîh*, IX/588; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/314-315; İbnü’l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/296.

¹³⁶⁷ Taberî, *Târîh*, IX/589-590; İbnü’l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/296-297.

Zenci reisi Muhammed b. Ali mağlubiyetlerden ve nehir sevkiyatının tutulmasından dolayı uğradığı ambargodan sonra şezâ türü taşıtların inşası emrini verdi. Bu emir üzerine ayrıca elli kadar büyük gemi de yapıldı. Okçu ve mızrakçılarla doldurulan gemiler Behbûz, Nasr er-Rûmî, Ahmed b. ez-Zerencî arasında taksim edildi. Zenci reisi, komutanlarına düşman kuvvetlerine saldırmalarını emretti. Bu sırada elinde az sayıda büyük gemi olan Muvaffak tedirgin oldu. Zira elindeki şezâları da Zencilere akan nehir yolu sevkiyatını engellemek için Nusayr'ın emrinde göndermişti. Muvaffak ve adamları düşman şezâlarının çokluğundan dolayı onların üzerine gitmekten korktu. Ancak Cennâbâ'dan yapılmasını emrettiği şezâlar eline ulaşınca rahatladı ve bu gemileri hızlıca Zenciler üzerine gönderdi. Birliğin başında bulunan Ebü'l-Abbâs, Zencilerle çatışmaya girse de net bir sonuç elde edilemedi. Ebü'l-Abbâs'ın karargâhından bir köle, Zencileri Ebü'l-Hasîb Nehri'ne kadar takip etti. Taraflar arasındaki çatışma şezâların kürekleri birbirine değecek kadar dar bir bölgeye kadar ilerledi. Zenciler bu birliklere karşı üstün gelse de Ebü'l-Abbâs şezâlarıyla birlikte sağ salim kurtulabildi. Daha sonra aldığı emir üzere donanmasıyla birlikte nehir yollarında görünen Zenci gemilerine tekrar saldırıya geçmek adına şezâları tamir ettirdi. Girdiği çatışmada Ebü'l-Hasîb Nehri'ne kadar takip ettiği düşmanı mağlup etti ve gemileri ele geçirdikten sonra içindekileri öldürdü. Bu mağlubiyetle birlikte kara ve nehir ticaret yollarının Muvaffakiyye'ye akışı rahatlarırken Muhtâre'ye giden yolların kontrolünün daha da sıkılaşması Zencilerin gıda problemini iyice şiddetlendirdi. Olanlar karşısında hamlede bulunmak isteyen Zenci reisi, Şebel ve Ebü'l-Bezzî adında önde gelen iki komutanını on bin kişilik kuvvetle Deyr Nehri, Mer'e Nehri ve Ebü'l-Esed Nehri üzerinden Betâih'e göndererek hem düşman kuvvetlerine saldırmalarını hem de Bağdat, Vâsıt ve çevrelerinden Muvaffak'a gidecek olan gıda sevkiyatını kesmelerini emretti. Bunun üzerine Muvaffak tarafından bu ordu üzerine gönderilen Zeyrek, şezâât, sümeyriyyât ve zevârîk ile Deyr Nehri'ne kadar gitmesi için gönderildi. Burada düşmanı bulamayınca Büsku Şîrîn Nehri üzerinden Adî Nehri'ne oradan da düşmanla karşılaşacağı İbn Ömer Nehri'ne geçti ve galip gelip geldi. Bu zafer sonrası düşmandan dört yüz kadar gemiyi ele geçirerek Muvaffakiyye şehrine döndü.¹³⁶⁸

¹³⁶⁸ Taberî, *Târîh*, IX/591-593.

Çatışmanın seyrinde nehir yolları ve bu yollar üzerindeki etkinliğin ehemmiyeti anlaşılmaktadır. Bu bağlamda birkaç hususun üzerinde durmayı gerekli görmekteyiz. Zenci reisinin şezâât inşası emri ile birlikte bu nehir taşıtlarından elinde bulunmayan Muvaffak'ın tedirginliği ve onlarla çatışmaktan kaçınması, bölgesel çatışmada nehir kuvvetleri açısından üstünlüğün önemini göstermektedir. Ayrıca bölgede nehir yollarındaki hâkimiyet, ticarî akış açısından oldukça kritikti. İlgili bahiste Zenci reisinin kuşatma altında oldukları bir dönemde karşı çıkartma yapmak için kısa bir sürede elli kadar şezâ inşa ettirebilmesine de dikkat çekmek gerekir. Bu durum asilerin gemi yapımında yetkin zanaatkar sınıfına sahip olduğuna delalet etmesinin yanı sıra öncesinde ciddi bir sînâî alt yapı kurduklarını da göstermektedir.

Muhtâre Muhasarasının Şiddetlenmesi

Muhtâre şehri kuşatması her geçen gün daha da sıkılaştırılarak devam ediyordu. Muvaffak ve güçlerinin şehri tamamen ele geçirmek adına giriştikleri bir dizi çatışmaya şahit olduğumuz bu muhasaranın daha iyi anlaşılabilmesi adına “Muhtâre Muhasarası” bahsinde kaydettiğimiz şehrin konumu ve bu şehri çevreleyen nehirlerin yanı sıra şehri kuşatmada sahip olunması gereken nehir güçleri ile birlikte dikkate alınması icap eden coğrafi faktörlerin hatırlanmasının yerinde olacağını ifade etmekte fayda vardır.

Muvaffak ve adamlarının Muhtâre kuşatmasını şiddetlendirmesi ile birlikte asilerden eman dilemek için Muvaffak'a gitmek isteyenlerin sayısı arttı. Bunu engellemek isteyen Zenci reisi, nehir ağzlarına gemiler görevlendirmenin yanı sıra diğer yolların da tutulmasını emretti. Zira İbn Ömer Nehri üzerindeki mağlubiyet Zencileri iyice tedirgin etmişti. Zencilerin eman için mektup yazmalarından sonra Muvaffak, oğlu Ebü'l-Abbâs'ı sümeyriyyât, şezâât ve me'âbir ile gönderdi. Ancak bu birlik arkadan uğradıkları saldırı sonucu mağlup edildi. Mağlubiyet sonrası birlikleriyle beraber gemi ve ma'berleri toplayan Muvaffak rüzgârdan dolayı nehri geçemedi. Daha sonra Ebü'l-Abbâs, Nusayr'ın da olduğu bir birlikle elindeki nehir taşıtlarıyla Mengî Nehri, Ebü'l-Hasîb Nehri ve Ğarbî Nehri üzerinden düşmanı kuşatmak üzere ilerledi. Düşman orduları şehrin her yerine dağıldı. Bu nehirlerdeki etkinlik Muhtâre şehri savunmasını kırmak adına oldukça önemliydi. Her iki ordu arasında suyu bol ve yatağı geniş olan Etrâk Nehri¹³⁶⁹ vardı. Muvaffak'ın orduları Zencilerin mancınık, ok ve taşla saldırılarına

¹³⁶⁹ Ebü'l-Hasîb Nehri'ne Etrâk Nehri de denmektedir. Bk. Ali, *Hıtatü'l-Basra*, 177.

rağmen nehri geçip surlara ulaşmayı başardı. Taraflar arasındaki çeşitli hamlelere sahne olan bu çatışmada Ebü'l-Abbâs, Mengî Nehri'nde Ali b. Eban'ı yendi ve Mengî Nehri üzerinden Muhtâre surlarına ulaşabildi. Bunun akabinde seyreden bir dizi çatışma sonrası Zenciler, İbn Sem'an Nehri'ne kadar kovuşturuldu. Muvaffak güneşin batmasıyla birlikte askerlerine gemilere dön emri verdi. Hilafet güçleri ellerinde tuttukları nehir yolu üstünlüğünü kısa bir süre de olsa kaybetti. Bu kaybın temel sebeplerinden birinin hava olaylarının ve coğrafi dinamiklerin gözetilmesindeki zafiyet olduğunu söyleyebiliriz. Çünkü Muvaffak'ın ordularının üstün bir şekilde dönmesinin ertesi günü esen şiddetli rüzgâr nehir çatışmasında Mesrûr'un birliklerinin aktifliğini olumsuz etkiledi. Buna bir de nehrin suyunun çekilmesinden (cezr) dolayı gemilerin çamura batması eklenince durum çok daha vahim bir hal aldı. Tam bu sırada Zenci komutanı Behbûz ve askerleri, Ğarbî Nehri'ndeki Mesrûr'un birliklerine saldırıp onları mağlup etti. Hilafet güçlerinin moralini bozan bu durum Zencilere nefes aldırdı.¹³⁷⁰

Bahsi geçen cephede Zencilerin zaferinin yine tecrübeli oldukları alan olan çevresel faktörleri gözetmekle geldiği anlaşılmaktadır. Bölgedeki rüzgârın ve med-cezr olayının takibi onların düşmana karşı cephelerdeki savaşları lehlerine çevirmek için kullandıkları en önemli husus olarak karşımıza çıkmaktadır. Hilafet güçleri bu mağlubiyetin ardından toparlanarak artık şehri kuşatan önemli nehirler üzerinde üstünlüğü sağlamaya yönelik girişimleri şiddetlendirme planları yapmaya başladı.

Kındel, Abadan ve civar bölgelerde mağlup bir şekilde Basra'ya yönelen Zenciler, eman için haber gönderince Muvaffak, onların Muvaffakiyye getirilmeleri için gemiler yolladı.¹³⁷¹ Taraflar arasındaki çatışmaların sürdüğü bu süreçte birçok Zenci komutan ve askerin yanı sıra önde gelen komutanlardan Reyhan b. Salih el-Mağribî, Muvaffak'tan eman diledi. Muvaffak ise kendisine sümeyriyye, şezâ ve ma'ber türü nehir taşıtlarını gönderdi. Daha sonra buluştukları yerde kendisi ve ashabına ihsanda bulunuldu.¹³⁷² Asilerden Ca'fer b. İbrahim adında bir komutan da eman diledi. Muavaffak ise Ca'fer'i bir kayık ile Zenci liderinin sarayına göndererek ona tabi olanlara eman verileceğini ifade etmesini istedi. Bu strateji de düşmanı zayıflatmada başarılı oldu.¹³⁷³

¹³⁷⁰ Bk. Taberî, *Târîh*, IX/594-598; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/315-316; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/298-301.

¹³⁷¹ Taberî, *Târîh*, IX/598.

¹³⁷² Taberî, *Târîh*, IX/598-599; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/301.

¹³⁷³ Taberî, *Târîh*, IX/601; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/305.

Çatışmanın ilerleyen seyrinde Abbâsî güçleri tekrar Muhtâre'ye doğru şehrin surlarını yıkmaya niyetiyle harekete geçti. Bunun için surlar boyunca uzanan Mengî Nehri, İbn Sem'an Nehri, Ğarbî Nehri, Cuvâ Kûr Nehri gibi su yollarının etkin ve aktif kullanılması gerekmektedir. Hilafet güçleri bu durumu gözetse de bir çatışmada mağlup olduktan sonra şezâ ve diğer nehir taşıtlarına binerek Dicle'ye doğru kaçarak Muvaffakiyye'ye ulaşabildiler.¹³⁷⁴

Bölgedeki çatışmalarda coğrafi ve iklimsel dinamiklerin belirleyiciliğinin farkında olan Zenci liderinin komutanlarına rüzgârlardan faydalanmalarını emretmesi ise dikkat çekicidir.¹³⁷⁵ Rüzgâr ve med-cezr gibi asiler tarafından birçok çatışmada hesaba katılmış olan bu çevresel unsurların, cephelerin seyrinde etkin faktörlerden olduğu görülmektedir. Zencilerin bu noktada bilgi ve tecrübelerini uygulamaya koymaları ise şüphesiz isyanın etkinliğini ve gücünü arttıran faktörlerdendir.

Ekonomik Ambargonun Şiddetlenmesi

İfade edildiği üzere Muvaffak'ın Muvaffakiyye şehrini kurma sebeplerinden biri Muhtâre'yi iktisadî anlamda yıpratmaktır. Şehir ise tam da Muhtâre'nin can damarı olan nehir yolu ticaretinin devşirilebileceği bir mevkide inşa edildi. Ambargonun daha sağlıklı bir zeminde anlaşılabilmesi adına Muhtâre'nin mevkisine dair kayıtlarda zikredilen nehirlerin hatırlanması önemlidir.

Muvaffak, Zencilerin merkezine uyguladığı ambargoyu daha da şiddetlendirmek için hamlelere başladı. Bunun için Muhtâre'ye erzak sevkıyatı sağlayan bedevilerin şehirle bağlantılarının kesilmesi gerekiyordu. Zira bedevilerden bir kısmı yakaladıkları balıkları, Betâih'in şezâât ve sümeyriyyât gibi taşıtların hareket edemediği dar ve sığ su kanallarında taşımacılık yapabilen küçük zevraklarla Zencilere göndermekteydi. Bu durumu bilen Muvaffak, ikmali kesmek adına Zeyrek komutasında bir birliği, şezâ ve sümeyriyyelerle Dinari Nehri'ne sevk etti. Bu nehir üzerinden Zenci feisine balık sevkıyatının yapılmaktaydı. Ebü'l-Abbâs'ı ise Emir, Feyyaz ve Yahudi Nehirleri'ndeki¹³⁷⁶ Bedeviler üzerine göndererek bataklıktan Zencilere akan balık

¹³⁷⁴ Taberî, *Târîh*, IX/602; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/305-306.

¹³⁷⁵ İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/314.

¹³⁷⁶ Bedevileri yenen Zeyrek bu nehrin yakınlarında karargâh kurmuştur. Zira Yahudi Nehri ile birçok nehirde olduğu gibi Muhtâre arasında erzakların sevkıyatı sağlanıyordu. Bk. Taberî, *Târîh*, IX/604-605.

sevkiyatını durdurmayı başardı.¹³⁷⁷ Erzak ikmalini kesmek için Kayser b. Erhûz da Basra'ya gönderildi. Nusayr'a ise Feydu'l-Basra ve Dübeyş Nehri'nde kalarak Übülle Nehri, Ma'kıl Nehri ve Ğarbî Nehri'ni geçmesini emretti. O da bu emri yerine getirdi. Hilafet güçleri bu şekilde Betâih ve Basra'dan şezâlarla Zencilere akan gıda sevkiyatını neredeyse tamamen kesmeyi başardı. Daha sonra Muvaffak, Rüşeyk'i Emîr Nehri ağzına seçilmiş beş bin adam ve otuz şezâ ile gönderdi. Ona nehir ağzında bu birliklerin iki ayrı kısma bölünerek nöbetleşe hareket etmesini tavsiye etti. Bu şekilde Muhtâre'nin nehir ve kara bağlantısını sağlayan Emîr Nehri üzerinden akan diğer hat da kesilmiş oldu.¹³⁷⁸

Zencilerin Benî Temîm kabilesiyle sevkiyatı devam ettirdiği haberi Muvaffak'a ulaşınca bu iş için Rüşeyk'i görevlendirdi. Kabilenin mensupları Emir Nehri'nin uç kısmında konumlanıp nehirden gidip gelen gemileri ele geçirerek malları kara yolu ile Muhtâre'ye taşımaktaydılar. Rüşeyk ise nehir kuvvetleriyle saldırarak bu kabileyi mağlup etti. Daha sonra şezâ ve gemilerle Muvaffakiyye'ye geldi.¹³⁷⁹ Kara ve deniz bağlantıları da kesilerek her yönüyle abluka altına alınan Muhtâre'nin durumunun daha da kötüleşmesi, asilerin gruplar halinde Abbâsîlere teslim olma sürecini de hızlandırdı.¹³⁸⁰ Hilafet güçleri ekonomik ambargo için sevkiyatı durdurmaya çalışırken belirlediği stratejide tuttuğu nehir yollarının Muhtâre için ne kadar kritik bir konumda olduğu, Muhtâre'nin kuruluşunda şehrin konumunu kaydettiğimiz malumatlardan da anlaşılmaktadır.

Ekonomik ambargoya rağmen Abbâsîlere karşı başarılı saldırılar yapan Zenci komutanı Behbûz bu iktisadî darboğazda Muhtâre ile Dicle bağlantısını sağlayan dar nehir yollarından küçük ve hızlı sümeyriyyelerle Muvaffak'ın gemilerini ele geçirerek şehre mal getirebilmekteydi. Bu saldırılarda hilafet güçlerinin şezâlarına benzer bir şezâyâ Muvaffak'ın sancaklarını asarak Dicle'ye ilerledi ve burada elde ettiği zaferden sonra Übülle Nehri, Ma'kıl Nehri, Deyr Nehri ve Büsku Şîrîn Nehri üzerindeki Abbâsî nehir güçlerine saldırarak çokça mal ve eşya ele geçiren Behbûz, daha da tehlikeli bir hal arz etmeye başladı. Muvaffak, Behbûz'un bu nehirler üzerinden kendisini kuşatmak niyetinde olduğunu fark etti ve onun kullandığı küçük nehir yollarına set çekerek gemi

¹³⁷⁷ Taberî, *Târîh*, IX/604.

¹³⁷⁸ Taberî, *Târîh*, IX/605-606.

¹³⁷⁹ Taberî, *Târîh*, IX/607; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/305-307.

¹³⁸⁰ Taberî, *Târîh*, IX/608.

kullanımına kapatma emri verirken büyük nehirlerin ise çıkışlarını kontrol için şezâlar gönderdi. Bu hamle ile hem nehir sevkiyatını güvence altına alacak hem de kuşatılmayı engelleyecekti. Ancak Behbûz, Übülle Nehri ağzındaki görevli şezâât ashabını gaflet anında yakaladı ve onların bayraklarını alıp Muvaffak güçlerinden gibi görünmek için kendi nehir taşıtlarına astı. Muvaffak, bu strateji ile daha önce başarı elde edip Übülle Nehri'ne tekrar saldıran Zenci birliklerine karşı oğlu Ebü'l-Abbâs'ı gönderdi. Ebü'l-Abbâs, Yahudi Nehri'ne doğru harekete geçti. Behbûz, şezâlarla beraber Saîdî Nehri'nden Ebü'l-Hasîb Nehri'ne giderken bunu fark eden Ebü'l-Abbâs adamlarını gönderdi ve asilere karşı üstünlük sağladı. Büyük bir yara alan Behbûz çatışma esnasında gerçekleşen cezr olayı ile gemilerinin çamura saplanmasıyla dolaylı olarak kaçmayı da başaramadı ve sonrasında bir köle tarafından öldürüldü. Bu şekilde mutlak galibiyet elde edildi.¹³⁸¹

İlgili bahiste taraflar arasında kullanılan nehir savaş stratejilerinin üzerinde durmak gerektiği düşüncesindeyiz. Zira bu çatışmada Behbûz'un büyük ve küçük nehirlerle gönderdiği gemilerle düşmanı kuşatma planına karşılık Muvaffak'ın küçük nehir yollarına set çekerek gemi hareketini engelleme girişimi ile birlikte büyük nehir ağzlarına bekçi nehir taşıtları göndermesi zafer için önemli bir stratejik hamledir.¹³⁸² Ayrıca taraflar arasında takip edilen nehir yolları üzerinden düşmanın niyetinin anlaşılması ve buradan hareketle stratejilerin belirlenmesi de dikkat çekicidir. Zenci kuvvetlerin bekçileri gafil avlamasından sonra savaşın seyrinde belirleyici olan etkenlerden bir diğeri ise büyük darbe almış olan düşmanın elindeki gemilerinin cezr olayı sonrası tamamen etkisiz hale gelmesidir. Bu durum, nehir yollarının kullanımı ve bu bağlamda alınan önlemlerin önemine işaret etmenin yanı sıra bir de bölgedeki çevresel olayların takibinin savaşların seyrindeki etkilerini gösteren bir diğer örnektir.

Muhtâre Şehrini Ele Geçirilişi

Muvaffak, Muhtâre'yi ele geçirmek için şehre yakın olan nehrin batı tarafında karargâh kurması gerektiğini düşünse de bu düşüncesi doğrultusunda yaptığı girişimlerde gönderdiği birlikler mağlup oldu. Muvaffak'ın gemilerinin Zencilere çok yakın olmasından dolayı birlikler ne karşı tarafa geçebilmişler ne de gemilerine binebilmişlerdi.

¹³⁸¹ Bk. Taberî, *Târîh*, IX/609-611; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, VII/319-320; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/307-308.

¹³⁸² Cesîr - eş-Şemrî, "et-Ta'bie ve Esâlibü'l-Kıtâli'n-Nehrî", 147-148.

Muvaffak'ın batı tarafında geçmeye niyet ettiği mevki ise sık ağaçlıklarla kaplı olduğundan dolayı ani saldırılara uygun olmanın yanı sıra Zencilerin çok iyi bildiği bir bölge idi. Zencilerin bölgedeki etkinlikleri Muvaffak'ı düşüncesinden vazgeçirdi. Onun hedefi artık surları yıkarak şehri ele geçirmektir ve planlamalarını da bu doğrultuda yaptı. Ancak Muvaffak'ın Mengî Nehri üzerinden Muhtâre surlarına ulaşır burayı yıkmak konusundaki planlarını, bu nehir üzerindeki kantaraları kullanan Zencilerin arkadan dolanarak yaptıkları saldırılar aksatmaktaydı. Muvaffak ve adamları nihayet bu kantaraları yıkıp şehre girerek her şeyi ele geçirme imkânı buldular. Fakat şehre girildikten sonra taraflar arasındaki çatışmada Muvaffak yaralandı. Mücadele aynı yıl Muvaffak'ın iyileşmesinden sonra tekrar başladı. Muvaffak bu sefer nehir taşıtlarının tamamını Mengî Nehri'nde teksif etmedi. Bütün Zenci kuvvetlerini burada topladıktan sonra gemilerle Ebü'l-Hasîb Nehri'nin alt tarafında Dicle'den suyunu alarak akan bir diğer nehre yani Cüvâ Kûr Nehri'ne iki İştîyâm ile birlikte içinde kürekli olan nehir taşıtlarını gönderdi. Zira o bu yolla Zenci reisi ve komutanlarının köşklerini yakmayı planlıyordu. Ebü'l-Hasîb Nehri'ne geçtiği esnada Zencilerle hilafet güçleri arasında büyük bir çatışma meydana geldi. Zenci reisi ve adamları bölgeyi bataklık hale getirerek düşmanın saldırılarını yavaşlatmak istedi. Muvaffak açılan hendekleri kuruttu. Ancak yine de zeminin ağırlaşmasından dolayı bölgede çatışmak güç bir hal almıştı.¹³⁸³

Bataklaşan bölgede çatışmanın zorluğunu fark eden Muvaffak, Zencilere ait köşkleri özellikle de Zenci reisinin köşkünü bu sefer de Dicle üzerinden yakmak için harekete geçti. Ancak şezâlardaki askerleri yanaştıkları surların üzerinden sürekli eritilmiş kurşun, taş, oklarla saldırıya uğruyordu. Nehre nazır olan köşkleri yakmak için yanan gemileri fazlasıyla zora sokan bu problemi çözmek gerekiyordu. Bunun için Muvaffak, bazı şezâların üzerine çatılar yapılmasını emretti. Bu çatılar manda derileri giydirilmiş, ateşe karşı dayanıklı maddelerle sıvanmış çuvallar ile kaplanmış olan kalaslardan oluşuyordu. Bu şekilde kaplanan şezâlara cesur mızrakçı, neffâtîn ve okçular yerleştirildi. Özel inşa edilmiş şezâlar, Zenci reisinin köşkünü yakmak için gönderildi.¹³⁸⁴ Zencilerin şezâaları yakma çabaları başarısız olunca Muvaffak'ın hem ilk birlikleri hem de nehrin sakinleşmesinden sonra gönderdiği yeni kuvvetler, nehre nazır olan Zenci lideri

¹³⁸³ Taberî, *Târîh*, IX/616-619; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/314-316.

¹³⁸⁴ Taberî, *Târîh*, IX/623-624; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/323-324; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/316-318.

ve bazı komutanların köşklerini yakmayı başardılar. Muvaffak yeni birlikler gönderirken med olayının gerçekleşmesini ve sonrasında suyun sakinleşmesini beklemişti. Mağlubiyet sonrası Zenci reisi Ebü'l-Hasîb Nehri'nin doğu tarafına kaçarken Muvaffak'ın adamları çokça mal ve esir ele geçirdi.¹³⁸⁵ Ebü'l-Abbâs ise Zenciler tarafından gemilerin geçişini engellemek için Ebü'l-Hasîb Nehri'ne gerilmiş olan zinciri kırarak buradan gemi akışını sağladı.¹³⁸⁶ Bu girişimde Muvaffak'ın özel olarak yaptırılmasını emrettiği şezâların ve birlikler gönderilirken med hadisesinin takip edilmesinin kuşatmanın başarıya ulaşmasında etkili olduğu görülmektedir.

Muvaffak'ın üstünlük sağladığı saldırılar esnasında deniz donanmaları komutanı Ebû Hamza Nusayr, Ebü'l-Hasîb Nehri'ne doğru -buradaki bir köprüyü¹³⁸⁷ yıkmak için yola çıktı. Nusayr'ın ölümü kendisinden hiç beklenemeyecek bir zafiyet göstermesi sebebiyle oldu. Gerçekleşen bir med olayından dolayı dalgalanan nehir suları Nusayr'ın şezâatlarını köprüye doğru savurdu. Muvaffak'ın kölelerinin ezâları da kontrolü kaybederek Nusayr'ın şezâlarının üzerine doğru sürüklendi. Şezâların dağıldığını ve İştîyâmların çaresizliğini gören Zenciler hem nehrin kıyısına dizilerek hem de şezâlarla nehre girerek saldırmaya başladı. Olanlar karşısında çaresiz kalan hilafet ordusunun denizcileri nehre atlasalar da ölümden kurtulamadılar. Nusayr da esir düşmek yerine nehre atlamayı tercih etti ve boğuldu.¹³⁸⁸ Ebü'l-Hasîb Nehri, düşmanla çatışma ve

¹³⁸⁵ Taberî, *Târîh*, IX/625; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/323-324; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/317-318.

¹³⁸⁶ Taberî, *Târîh*, IX/625; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/318.

¹³⁸⁷ Daha sonra da bahsedileceği üzere bu köprü hem Muhtâre kuşatması için hem de Zencilerin nehrin doğu-batı yakası bağlantıları için oldukça önem arz etmekteydi. Zira Abbâsî güçleri bölgedeki nehir kıyıları arasındaki geçişleri mu'abberiyyât türü taşıtlarla yapabilirken Zencilerin bölgenin iki yakasındaki hem erzak ve asker geçişinde hem de Abbâsî nehir güçlerine karşı çatışmada etkili kullanılan Ebü'l-Hasîb köprülerini yıkmaları gerekmektedir. Nehirler, Bağdat şehrinin kuruluşunda da ifade edildiği üzere bölgedeki bağlantıları sağlamanın yanı sıra bir de ortadan kaldırıldığı takdirde düşman kuvvetlerini doğal bir savunma hattı ile karşıya bırakabilmekteydi. Abbâsîler döneminde olduğu gibi yakın tarihteki çatışmalarda da tabiatın şartları gereği benzer savunma ve saldırı planlarının yapıldığı görülmektedir. II. Dünya Savaşı'nda (7-25 Mart 1945) ABD ve Almanya arasında Ren Nehri üzerinde inşa edilmiş olan Remagen'deki Ludendorff Köprüsü üzerinde 18 gün süren muharebede de karşımıza çıkmaktadır. ABD köprü üzerinden bağlantı sağlayarak Almanya içlerine çıkartma yapmak isterken Almanya ise köprüyü yıkarak düşman güçlerini Ren Nehri engeliyle karşıya bırakmak istemiştir. Bu hedef doğrultusunda (mayın yüklü) nehir taşıtları da köprü yıkımında kullanılmıştır. Bk. Research and Evaluation Division The Armored School, "The Remagen Bridgehead", 13-14, 21-22. Bu durum Abbâsîler dönemi nehir çatışmalarında ise Zencilerin Ebü'l-Hasîb Nehri üzerinde inşa edilmiş gıda ve asker sevkiyatı sağlayıp düşman güçlerini yıpratmış köprüyü korumak için verdiği yoğun mücadele ile Abbâsîler içlerine yakılacak malzeme koyup tekneler gönderip marangozları istihdam ederek düşmanın iki yaka arasındaki bağlantıyı kesmek ve nehir çatışmalarını daha rahat sürdürmek adına köprüyü yıkmaya çabası benzerlik arz etmektedir.

¹³⁸⁸ Taberî, *Târîh*, IX/626-627; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/324; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/318-319.

Muhtâre'yi kuşatma konusunda birçok dinamiğin göz önün alınmasını gerektirmekteydi. İsyân ile mücadele sürecinin neredeyse tamamında görüldüğü üzere med-cezr olayının hesaplanması da bunlar arasındaydı. Zira Ebü'l-Hasîb Nehri'ne şezâların med-cezr olayı vaktinde girmeleri kolaylaşmaktaydı.¹³⁸⁹ Nusayr'ın nehre girmesinden sonra gerçekleşen med olayında gemilerini sürüklemesinden de anlaşılıyor ki burada kasıt sular yükseldiğinde nehre giriş yapıp daha sonra gemilerin nehir üzerinde seyrinin kolaylaşmasıdır.

Zenci reisi Ali b. Muhammed, gemilerin geçmesini engellemek için istifade ettiği ve Nusayr'ın yıkmak için gidip de başarılı olamadığı köprüyü tahkim etmek istedi. Bunun için sac ağacından kaplanmış etrafı demirle örülü direkler kullandı. Ayrıca Ebü'l-Hasîb Nehri'nin akışını hızlandırmak için de harekete geçti. Bunun için nehirde taşlarla bir set oluşturdu. Bu hamle akışı hızlandırarak şezâların nehre girişini zorlaştırmak içindi. Zencilerin aldığı tedbirlerden sonra Muvaffak köprüyü yıkmak için kara birlikleri, marangozlar ve bir de içi kamış dolu şezâ gönderdi. Bu köprü Zenci reisi için düşman kuvvetlerinin nehir çıkartmalarını engellemek adına çok büyük öneme sahipti. Bundan dolayı ciddi bir şekilde tahkim ediliyordu. Köprüyü yıkmak oldukça güç bir hal aldı. Zira kara kuvvetleri üstünlük sağlasa da marangozlar köprüdeki demirle örülü sac direkleri sökemiordu. Muvaffak'ın gönderdiği içi şeker kamışı ile dolu neft ile sıvalı gemiler, med zamanında köprüyü ateşe vermek için Ebü'l-Hasîb Nehri'ne indirildi ve bu şekilde köprü ateşe verilip yakıldı. Yapılan çatışmalarda düşmanlarına üstün gelen Muvaffak ertesi gün nehrin akışını hızlandırarak gemilerin giriş ve çıkışını zorlaştıran iki burcu yıkmak için harekete geçti. Bunun için şezâât, sümeyriyyât ve küçük zevrakları Ebü'l-Hasîb Nehri'nin ağzına gönderdi. Gemilere yerleştirilen arradeler, burçları yıkmakla görevli olan ekibi korumak için nehir kıyısına yerleştirildi. Zor da olsa sonuca ulaşan Muvaffak güçlerinin başarısı sayesinde şezâlar için nehrin giriş ve çıkışları rahatlatıldı.¹³⁹⁰ Artık şehrin kuşatması için iki büyük engel ortadan kaldırılmış oldu. Bunlardan biri asilere arkadan dolanma imkânı veren kantara diğer ise Ebü'l-Hasîb Nehri'nde nehir taşıtlarının hareketini zorlaştıran taştan yapılmış burçlardı.

Muvaffak karşılarındaki mağlubiyetlerden sonra Zenci reisi, ailesi ve kendine tabi olanlarla birlikte Ebü'l-Hasîb Nehri'nin doğu tarafına yerleşti. Burada çarşı pazar kurmuş

¹³⁸⁹ Taberî, *Târîh*, IX/654.

¹³⁹⁰ Taberî, *Târîh*, IX/628-630; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/319-320.

olsa da artık kendisinin zayıfladığını gören insanlar ona mal sevkiyatını bıraktı. Bu durum Zenci reisi ve adamlarının çektikleri sıkıntıların daha da katlanmasına sebep oldu. Nitekim bir buğday ekmeğinin rıtlı on dirheme ulaşmıştı. Artık arpa ve diğer hububattan yapılmış olan ekmekleri yemek zorunda kaldılar. Kaynaklarda Zencilerin maruz kaldığı durum güçlü olanın zayıf olanı yediği hatta insanların evlatlarını dahi yemek zorunda kaldığı şeklindeki ifadelerle anlatıldığını da görmekteyiz.¹³⁹¹

Zencilerin durumu artık iyice zora girmişti. Muvaffak batı tarafını yaktığı gibi nehrin doğu tarafını da yakarak düşmanı iyice bunaltmak üzere harekete geçti. Ebü'l-Abbâs'ı şezâlarla gönderdi. Düşman kuvvetleriyle birlikte çarşı, pazar ve evleri yaktı. Ayrıca Ebü'l-Hasîb Nehri'nde düşman kuvvetlerine ait olan şezâlar, deniz gemileri, küçük gemiler, harrâkalar, zülâller ve diğer gemi türleri de ele geçirildi.¹³⁹²

Nehrin batı tarafında ise savunma savaşına hazır bir grup Zenci ile hem surların kenarlarına gemiler sevk edilerek hem de karadan birlikler gönderilerek mücadele sürdürüldü. Nihayetinde Muvaffak batı cephesinde başarıya ulaşmayı başardı.¹³⁹³

Muhtara şehrinin batısına tamamıyla hâkim olmak için hazırlıkları başlatan Muvaffak, ilk olarak Ebü'l-Hasîb Nehri üzerinden doğu ve batı arasındaki yardım bağlantısının sağlandığı köprüyü yıkmak için harekete geçti. Şehrin iki yakasını birbirine bağlayan bu köprüler, asilere hem erzak temini hem de savunma açısından avantaj sağlamaktaydı. Bundan dolayı köprülerin yıkılması Muhtârâ'nin düşürülmesi için zaruret arz etmekteydi.¹³⁹⁴ Durumun farkında olan Muvaffak'ın izlediği strateji ise bölgesel çatışma ve kuşatmalarda nehir taşımacılığının etkili kullanımının önemini gösteren bir diğer örneği bizlere sunmaktadır. Köprüyü yakmak için içi şeker kamışı doldurularak ortasında köprüye gelindiğinde geçişini engelleyecek uzun bir direğin dikilmesini istediği büyük bir gemi hazırlattı ve bu gemiyi med zamanı yakıp köprüye gönderdi. Bunu fark eden köprü muhafızı Zenciler gemiyi batırsalar da köprünün yıkılmasına engel olamadılar. Muvaffak şezâ ve sümeyriyyelerle birliklerini Ebü'l-Hasîb Nehri'nin ağzına gönderdi. Emrindeki iki askerî birlik Zencilerin gemilerini inşa ettikleri tersaneye ulaşarak buradaki hemen hemen düşmana ait bütün nehir donanmasını ateşe verdiler.

¹³⁹¹ Taberî, *Târîh*, IX/631; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/325; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/320-321.

¹³⁹² Taberî, *Târîh*, IX/631; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/325.

¹³⁹³ Bk. Taberî, *Târîh*, IX/632-635; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/321-323.

¹³⁹⁴ Sâmîr, *Sevratü'z-Zenc*, 161; Demirci, *Siyah Öfke*, 239.

Muvaffak ise nehir üzerindeki diğer köprüyü ateşe vermek için kara ve nehir üzerinden asker gönderse de burada ciddi bir dirençle karşılaşıldı. Taraflar arasındaki uzun çatışmalardan sonra nihayet Muvaffak'ın gemicileri köprüyü yakabildi. Şehrin batı tarafına hâkim olmayı başaran hilafet güçleri, Ebü'l-Hasîb Nehri'nde bulunan büyük küçük bütün gemi, kayık, harrâkaları ve bu gemilerin içindeki kıymetli malları askerlere mübah kıldı.¹³⁹⁵ Zaferden sonra önde gelen Zenci komutanı Süleyman b. Mûsâ eş-Şa'rânî, birçok Zenci komutanı ve grupları eman talep etti.¹³⁹⁶

Batı tarafındaki mutlak hâkimiyetten sonra sıra şehrin doğu tarafına geldi. Bunun için hazırlıkları yapan Muvaffak gerçekleştirdiği bir toplantıdan sonra Dicle ve Batîha çevresindeki bütün me'âbir ve gemileri toplama emri verdi. Zira elinde saldırı için çıkartma yapacak olan askerlerini alacak kadar gemi yoktu. Toplantıda eman dileyen Zenci komutanları da vardı. Bölgedeki girişi çıkışları ve dar yolları daha iyi bildikleri için Muvaffak bu saldırıda onların da desteğini istedi. Gemiler toplandıktan sonra Muvaffak şezâ, sümeyriyye, atların taşındığı rakiyye ve diğer savaş araçlarında bulunan askerlerin sayılmasını emretti. Bu sayımda on bin denizci olduğu tespit edildi. Bunların tamamı beytûlmalden aylık maaş alan kimselerdi. Bu denizciler diğer askerler tarafından idare edilen gıda maddesi taşıyan, insanların ihtiyaçları için kullanılan gemilerdekilerin dışındaydılar. Zira bahsi geçen gemiler insanların şahsi ihtiyaçları için kullandığı nehir taşıtlarıydı. Rütbeli denizcilerin bulunduğu sümeyriyyât, cerîbiyyât ve zevârîkte bulunan kişi ve askerler de sayımın dışındaydı.¹³⁹⁷

Her komutan ve birlikleri için sümeyriyyât, cerîbiyyât ve zevârîk vardı. Gemiler ve dar nehirleri karşıdan karşıya geçmek için kullanılan me'âbir türü nehir taşıtlarının sayımı tamamlandıktan sonra Muvaffak oğlu Ebü'l-Abbâs'a ordu ve atları taşımak üzere gemilerin taksim edilmesini ve onun Ebü'l-Hasîb Nehri'nin batısına ilerleyerek Muhtâre'yi arkadan kuşatmasını emretti. Ebü'l-Abbâs'ın nehrin batı yakasına çıkmasından sonra Muvaffak bazı komutanlarına nehrin doğu tarafına geçme emri verdi. Şehri kuşatmak için Ebü'l-Hasîb Nehri ile birlikte alt tarafındaki Ebû Şâkir Nehri ile bölgedeki bir diğer önemli nehir olan Cüvâ Kûr Nehri'ne de asker gönderdi. Muvaffak Muhtâre'nin doğu tarafına gemiler gönderirken kendisi de yüz elli şezâdan müteşekkil

¹³⁹⁵ Bk. Taberî, *Târîh*, IX/636-642; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/324-327.

¹³⁹⁶ Bk. Taberî, *Târîh*, IX/645-646; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/328-329.

¹³⁹⁷ Bk. Taberî, *Târîh*, IX/645-646; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/328-329.

nehir donanmasıyla harekete geçti. Ayrıca süvari, köle ve askerlerden oluşan büyük bir kara kuvveti de kendisine eşlik ediyordu. Bu çıkartma sonrası yapılan çatışmalarda Muhtâre kuşatması sona ermiş, Zenciler mağlup olmuş şehirden kaçmak zorunda kalan Zenci reisinin terk ettiği evi ve şehrin sâir yerleri mübah kılınmıştır.¹³⁹⁸

Zenci Lideri Ali b. Muhammed'in Sonu ve İsyanın Bastırılması

Muvaffak, Zenci liderine karşı elde ettiği çeşitli başarılarından sonra eyaletlere yardım çağrısında bulundu. Çağrıya Sâmerâ, Bahreyn, Fâris ve Ahvaz'dan destek kuvvetlerle karşılık verildi. Yeniden saldırı için Muvaffakiyye şehrinde Ahmed b. Tolun ile ihtilafa düşen kölesi Lü'lü'nün kuvvetlerini beklemeye başladı. Bu kuvvetlerin gelmesinden evvel geçen iki aylık çatışmasız süreçte Zenci lideri boş durmadı. Ebü'l-Hasîb Nehri üzerinde gemi ve kayıkların hareketini engellemek için kapaklar yaptırdı. Destek kuvvetler geldikten sonra Muvaffak güçlerinin ilk hedef Zencilerin Ebü'l-Hasîb Nehri'ne şezâların girişini engellemek için inşa ettikleri yapıyı yıkmak oldu. Nehrin ağzını daraltan bu setten dolayı gemiler nehirden çıkartma yapamıyordu. Çünkü set nehrin ağzını daralttığı için med zamanı suyun akışını hızlandırmakta ve cezr zamanı nehir suyunu azaltmaktaydı. Bundan dolayı da cezr olayında şezâlar nehre koyulmakta zorlanırken med zamanı ise nehirden çıkmakta zorlanmaktaydı. Durumun kuşatma için oluşturduğu sıkıntının farkında olan Muvaffak, seddi yıkmak için harekete geçti. Elde ettiği başarıdan sonra adamlarına hızlı bir şekilde nehirde yüzebilecek gemileri onarmalarını emretti. Zira set yıkıldıktan sonra şezâların med ve cezr durumlarında nehirde hareket edebilme imkânı oluşmuştu. Bunun üzerine Muvaffak bütün kuvvetlerle saldırı emri vermek için borazanları çaldırdı ve Zenciler büyük bir hezimete uğratıldı. Askerî kuşatmanın Ebü'l-Hasîb Nehri dışında Ebû Şâkir Nehri, Ğarbî Nehri, Cüvâ Kûr Nehri gibi Muhtâre çevresindeki önemli su yolları üzerinden seyrettiğini söyleyebiliriz. Zenci reisi, Zenci komutanlarından Mühellebî, Süleyman b. Cami ile Zenci liderinin oğlu Enkalay ise olası bir mağlubiyet durumunda kaçmayı planladıkları Süfyânî Nehri'nin kıyısında müstahkem mevkiye ulaşmayı başardılar. Bunun üzerine Muvaffak bir grup adamıyla birlikte şezâ ve gemilerle binerek Süfyânî Nehri'ne koyulsa da Zencilerin

¹³⁹⁸ Bk. Taberî, *Târih*, IX/645-649; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/326; İbnü'l-Esir, *el-Kâmil*, 1991, VII/329-330.

Süfyânî Nehri'nden, Garîrî Nehri'ne buradan da Müsâvân Nehri'ne adeta bir film sahnesini andıran kaçış serüvenlerini tamamlamalarına engel olamadılar.¹³⁹⁹

Zenci lideri, daha önce yaptığı gibi bu çatışmada da Ebü'l-Hasîb Nehri'ne inşa ettiği set üzerinde durmak gerekir. Bu set ile Muvaffak'ın Behbûz ile çatışmasında küçük nehirlerin suyunu oldukça azaltarak gemilerin seyrini engellemek için yaptığı set aynı amaca sahip yapılardı. Her iki yapı da nehirlerle akan suyu azaltıyordu. Ancak Ebü'l-Hasîb Nehri önüne set çekilip durduramayacak kadar büyük olduğu için bu nehirde inşa edilmiş set suyun akış hızını arttırarak taşıtların seyrini zora sokarken diğer nehirlerde kurulan setler ise suyun iyice azalmasına sebep olarak taşıtların seyrini engellemek için kullanılmıştır.

İki grup arasındaki çatışmalardan sonra önde gelen Zenci komutanlarının esir alınması ve Zenci liderinin öldürülmesi ile birlikte uzun ve sancılı süren isyan hareketi bastırıldı. Zenci liderinin kellesi gemiye asılırken Süleyman b. Cami ise gemiye bağlandı. Mağlup düşman ordusu da gemilerle Muvaffakiyye'ye taşındı.¹⁴⁰⁰ Bundan sonra Muvaffak geride kalanların tekrar sorun oluşturmaması için af ilan etti. Teslim olmayanları takibata uğrattı.¹⁴⁰¹

Zenci reisinin Batîha'ya bitişik sık ağaçlık alanlardan oluşan Dicle'nin batısında olup Basra dolaylarında Ferc Nehri'nin sonlarında görevlendirdiği Demereveyh ez-Zenci adında önemli bir komutan vardı. Demereveyh bu bölgede sümeyriyyeler ve ince, hızlı zevraklarla soygunculuk yapmaya devam ediyordu. Muvaffak onunla mücadele için bataklık bölgesinde savaşma konusunda mahir olan siyahi köleleri tavzif etti ve yine bu bölgenin sık ve dar su yollarında kullanılabilecek küçük nehir taşıtları hazırladı.¹⁴⁰² Ancak Zenci liderinin ölüm haberini aldıktan sonra o da eman diledi.¹⁴⁰³ İsyanın geneline teşmil edebileceğimiz ancak bazı cephelerde somut örneklerine rastladığımız bir hususa daha dikkat çekmek isteriz. Bu da Muvaffak'ın bölgeye uygun nehir taşıtlarının inşası ve bölgede çatışma konusunda bilgili, tecrübeli asker ve komutanların tavzifi konusuna

¹³⁹⁹ Bk. Taberî, *Târih*, IX/649-657; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/326-327; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/336-339.

¹⁴⁰⁰ Taberî, *Târih*, IX/658-661; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/339-341.

¹⁴⁰¹ Taberî, *Târih*, IX/661.

¹⁴⁰² Taberî, *Târih*, IX/661-662.

¹⁴⁰³ Bk. Taberî, *Târih*, IX/662; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/334-337; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/339-342.

gösterdiği ihtimam idi. Birçok cephede elde edilen başarısızlıklar ve ağır mağlubiyetlerden sonra komutanların çatışma öncesinde bölge, nehir yolları ve düşman kuvvetleri hakkında topladıkları bilgiye veya edindikleri tecrübeye göre strateji belirleme¹⁴⁰⁴ konusunda daha dikkatli davrandıkları anlaşılmaktadır.

İsyan tamamen bastırıldıktan sonra Muvaffak isyanda tahrip edilmiş ve halkının kaçmak zorunda kaldığı Basra, Übülle, Vâsıt, Ahvaz gibi şehirlerin halkına evlerine geri dönüp bu topraklara tekrar yerleşebileceklerini bildiren bir yazı yazdı.¹⁴⁰⁵ Bu şekilde, tamamlanan isyan hareketinin açtığı yaraların sarılması adına ilk adımlar da atılmış oldu.

3.1.8. Ya'kûb b. Leys es-Saffâr İsyanı

Saffârîler Hanedanı'nın kurucusu olan Ya'kûb b. Leys es-Saffâr, 247/862 yılında Sistan'a hâkim olduktan sonra hâkimiyet sahasını Gazne, Gerdiz, Kabûl-Bâmiyân bölgesine doğru genişletti. Abbâsî Devleti'nin Horasan, Kirman, Fars, Huzistan gibi bölgelerindeki temsilcileriyle de savaştı. Bu süreçte Nisabur'da Tâhirîlerin idaresine de son verdi (259/873).¹⁴⁰⁶

Ya'kûb b. Leys'in Bağdat ve Vâsıt arasında Dicle kıyısında bulunan Deyru'l-Âkûl'de karargâh kurduğu bilgisi (262/876) bizleri, hareketin nehir dolaylarındaki serencamını takip etmeye yönlendirdi. Zenc İsyanı ile mücadele sürecinde kendini etkin bir şekilde gösteren bu kalkışmada devlet ekonomisinin ciddi anlamda yıpranmış olması¹⁴⁰⁷ hem devletin içinde bulunduğu sıkıntılı durumu hem de hareketin bu fırsattan istifade oluşturacağı etkiyi tahmin edilebilir kılmaktadır. Ya'kûb'un Deyru'l-Âkûl'de karargâh kurmasından sonra Mu'temid, Sâmerâ'daki Kâim olarak bilinen mevkiden harekete geçti ve Sîbü Benî Kûmâ'ya geldi. Taraflar Sîb¹⁴⁰⁸ ile Deyru'l-Âkûl arasında Aztarbud olarak bilinen mevkide çarpıştı. Bu çarpışmada Ya'kûb'un savaşı kaybetme sebeplerine dair Mes'ûdî'nin kayıtları, nehir taşımacılığındaki etkinliğin cephelerdeki seyrin durumuna etkisi açısından oldukça kıymetlidir. Zira Mes'ûdî, Sîb Nehri'nin savaş esnasında taşıdığını ve bu durumun Ya'kûb'un ordularının savaştaki etkinliğini -atlarının

¹⁴⁰⁴ Bk. Cesîr - eş-Şemrî, "et-Ta'bie ve Esâlibü'l-Kıtâli'n-Nehri", 125.

¹⁴⁰⁵ Taberî, *Târih*, IX/663.

¹⁴⁰⁶ Merçil, "Saffârîler", XXXV/464.

¹⁴⁰⁷ Accâc, *el-İrâk*, 180.

¹⁴⁰⁸ Bu bölge Deyru'l-Âkûl'ün üç fersah yukarısındadır. Burada ayrıca Sib kasabası bulunmaktadır. Le Strange, *Doğu Hilâfeti*, 66.

toprağa batmasına sebep olduğundan dolayı- olumsuz etkileyen sebeplerden biri olduğunu ifade eder. Bir diğer sebebin ise merkezî yönetime ait şezâların başında olan Saîd el-Hâcib'in mevlası Nusayr ed-Deylemî'nin¹⁴⁰⁹ stratejik hamlesi olduğunu kaydeder. Nusayr, çatışmada Dicle üzerindeki şezâları idare eden kişiydi. O bu taşıtlarla Saffâr'ın askerlerinin arka tarafına geçtikten sonra şezâlardan inip ordunun hayvanlarının olduğu bölgeye ateşe vererek askerî düzenin bozulmasını sağladı. Mes'ûdî'ye göre nehir taşıtları kullanılarak yapılan bu hamle Ya'kûb'un mağlubiyetine sebep olan ana unsurlardandı.¹⁴¹⁰ Ya'kûb b. Leys es-Saffâr İsyanı'nın, ortaya çıktığı coğrafyada Abbâsîlere ciddi sorunlar çıkardığı ve bundan dolayı da taraflar arasında çeşitli cephelerde çok fazla çatışmanın vuku bulunduğunu görmekteyiz. Ancak odağımızı kaybetmemek adına diğer isyan ve çatışmalarda olduğu üzere bu isyan hadisesinde de nehir taşımacılığı çerçevesinde seyretmeyen cepheleri işlemediğimizi ifade etmeliyiz.

3.1.9. Karmatî İsyanı

Karmatîler aşırı Şîî İsmâiliyye mezhebine mensuptur. İsimleri, İsmâilî dâî Hamdân b. Eş'as Karmat'a nispetle verilmiştir. Abbâsîlerin Zenc İsyanı ile mücadele ettiği yıllarda ortaya çıkmıştır (255/869). Bu durumun da sağladığı avantajla Irak, Suriye, Bahreyn, Yemen, Ahsa, Horasan ve Maverâünnehr gibi bölgelerde etkili olmuştur.¹⁴¹¹ Bizler diğer başlıklarda olduğu gibi ilgili bahiste de hadiseyi nehir taşımacılığı özelinde takip etme gayretinde olacağız.

Karmatî İsyanı, bulundukları bölgeyi tahrip edip ticaret yolları ve hac kafilelerini hedef alan ciddi bir isyan hareketine dönüşmüştür. Bölgede oluşturdukları tahribat, zirâî faaliyetlere zarar vererek merkeze akan vergileri de etkilemiştir. Ticareti hedef almaları ise sadece gelirlerin düşmesine yol açmakla kalmayıp halkın bölgede oluşturdukları huzursuzluktan dolayı sokaklara dökülmesine de sebep olmuştur.¹⁴¹² Abbâsîler, merkezi

¹⁴⁰⁹ Her ne kadar netleştiremesek de burada filoların komutanlığını yapan Nusayr'ın, Zenc İsyanı'ndaki filo komutanı Nusayr olduğunu düşünmekteyiz.

¹⁴¹⁰ Mes'ûdî, *Mürûc*, IV/161-162.

¹⁴¹¹ Bk. Süheyl Zekkar, *Ahbâru Karâmita fi'l-Ahsâ, Şam, Irak, Yemen* (b.y.: Dâru Hassân, 1982); Hizmetli, "Karmatîler"; Abdullah Ekinci, "Irak-Suriye Bölgesinde Abbasi-Karmatî Mücadelesi", *Harran Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi* 4 (2002), 83-106; Ekinci, *Karmatîler*, 139-140; Ali Avcu, *Karmatîler'in Doğuşu ve Gelişim Süreci* (Ankara: Ankara Üniversitesi, Doktora Tezi, 2009).

¹⁴¹² Galole, *Bağdat*, 231.

fazlasıyla yıpratın bu isyanı bastırmak için karadan ve nehirde mücadele etme yoluna gitmiştir.

Mu'tazıd'ın iş başına geldiği dönemde (287/900) Karmatîler, Yemame ve Bahreyn'de etkili olmakla beraber Basra dolaylarına da geldiler. Vali Ahmed b. Muhammed'in yardım talebi üzerine Mu'tazıd, üç yüz kadar adamın bulunduğu sekiz şezâât gönderdi. Aynı zamanda Yemame ve Bahreyn Karmatîleriyle mücadele için Sahibü'l-Bahr Abbâs b. Amr el-Ğanevî'yi görevlendirdi. Yapılan çatışmalarda hilafet güçleri mağlup oldu.¹⁴¹³

Abbâsîler, Karmatîlerin Betâih bölgesinde çıkardıkları fesadı ortadan kaldırmak için hadîdî, sallûra, sulğa, sümeyriyye, tayyâr, şebbâra, zevrak ve zebzeb gibi nehir taşıtlarından istifade etmiştir.¹⁴¹⁴

Karmatîlerle mücadele Muktefî döneminde de devam etti. Bu süreçte Halife, Karmatîler üzerine Hüseyin b. Hamdân'ı gönderdi (292/905). Bu kuvvetlerin Dımaşk'a geldiğini haber alan Karmatîler önlerine çıkan Demâne ve Hâle nehirlerini aştıktan sonra Hit'e¹⁴¹⁵ girdiler ve bu şehrin halkına saldırıp Fırat Nehri üzerindeki gemileri yağmaladılar.¹⁴¹⁶

Karmatî reisi Ebû Tâhir, Muktedir'den Basra ve Ahvaz'ı kendi emrine verilmesini talep etse de olumlu karşılık alamadı. Bu süreçte hacılar, kendilerini nehirde ve karadan tehdit eden Ebû Tâhir el-Karmatî ve adamlarının oluşturduğu tehlikeden dolayı tedirginlik yaşıyordu. Bundan dolayı Kûfe ile Mekke yolunun güvenliğini sağlamakla görevli Ca'fer b. Verkâ eş-Şeybânî, Bağdat'tan yola çıkarak Mekke'ye gitmek isteyen hacıların emniyeti için Şeybanoğullarından bin kadar adamla hacıların önünde yola çıktı. Hacca gitmek isteyen ilk kafilenin başında denizcilikten sorumlu Semel bulunmaktaydı. Kafilelere kılavuzluk eden askerî kuvvetler altı bin kişiden oluşuyordu. Ebû Tâhir'in askerleri Şeybânîlerle karşılaşarak onların geri dönmesine sebep oldu. Halifenin askerleri mağlup edildi. Daha sonra ilk kafilenin başında bulunanlardan Cinnî es-Safvânî de esir

¹⁴¹³ Taberî, *Târîh*, X/75-78. Ayrıca bk. Saim Yılmaz, *Mu'tazıd ve Muktefî Döneminde Abbâsîler* (İstanbul: Kayihan Yay., 2006), 251-252; Abdülcebbâr Nâcî, "Devâfiu'l-Etmâ' Karâmita'l-Bahreyn fi's-Saytaratı ala'l-Basra fi'l-Karnî'r-Râbî", (ts.), 58.

¹⁴¹⁴ Bk. Agius, *Classic Ships of Islam*, 250; Dündar, *4/10. Yüzyılda Bağdat*, 180.

¹⁴¹⁵ Hit, Fırat'ın batı tarafında kalabalık nüfusa sahip bir kasabadır. Le Strange, *Doğu Hilâfeti*, 100.

¹⁴¹⁶ Bk. Taberî, *Târîh*, X/123; Arîb b. Sa'd, *Sıla*, 11; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, IV/417-418; İbnü'l-Esir, *el-Kâmil*, 1991, VII/452-453.

edildi. Mağlup birlikler, Bağdat'a dönmek zorunda kaldı.¹⁴¹⁷ Bu olayda hac faaliyetlerini, merkezin karadan ve nehirde birlik göndermesine rağmen engellemeyi başaran Ebû Tâhir el-Karmatî'nin iktidarla mücadele edebilecek nehir güçlerine sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Odağımızı, taraflar arasındaki çatışmanın Kûfe cephesine çevirdiğimizde Karmatîlerin, İbn Ebû's-Sâc ve ordularına karşı elde ettikleri üstünlüklerle karşılaşmaktayız. Bu durumun üzerine halife, Mûnis'in önderliğinde bir ordu gönderdi. Bu birliğe Karmatîlerin Aynü't-Temr'e geçtiği haberi geldi. Haberden sonra Ali b. İsa, hızlı bir şekilde beş yüz sümeiryiye kiraladı ve bunları bin adamla doldurdu. Kiralık gemiler şezâât ve tayyârât gibi filikalarla destekleniyordu.¹⁴¹⁸ Bu filoda şemîliyyât türü nehir taşıtları da vardı (315/928).¹⁴¹⁹

Karmatîlerin Fırat'ı geçmelerine engel olmak için Dicle'den Fırat'a gönderilen nehir filolarının yanında Enbâr'dan geçmelerini engellemek için de kara ordusu yola çıkarıldı. Bu sırada Enbâr'a doğru harekete geçen Karmatîler ise halkın şehre ulaştıran köprüyü yıkmamasından dolayı Fırat'ın batı tarafında karargâh kurmak zorunda kaldı. Buna rağmen şehre ulaşmak isteyen Karmatî reisi Ebû Tâhir ise Hadîse'ye adamlarını göndererek Enbâr halkının haberi olmadan gemiler getirtti ve 300 Karmatî bu gemilere binerek Enbâr'da hilafet kuvvetlerine saldırdı. Çatışmadan üstün ayrılan Karmatîler Enbâr'a hâkim oldu. Daha sonra Ebû Tâhir, askerlerinin batıdan doğuya geçmesini sağlamak üzere köprüyü tekrar yaptırdı. Bunun üzerine hilafet güçleri şezâlar ile köprüyü geceleyin inip yaktılar. Bu olayda Karmatîlerin bir kısmı batıda bir kısmı ise doğuda merkezin şezâları ve tayyârları ise arada kaldı. Ebû Tâhir'in Enbâr'a girdiği haberi alınınca Mûnis ve Nasr el-Hâcib birleşerek Bağdat'a iki fersah uzaklıkta Akarkub nahiyesindeki Zübâra Köprüsü'ne gittiler ve köprüyü düşman güçlerinin kendilerine ulaşmasını engellemek için yıktılar. Bu durum karşısında Ebû Tâhir ve adamları Enbâr'a geri dönmek zorunda kaldı. Mûnis ise Enbâr'ın batısında kalan Ebû Tâhir ve adamlarına üstünlük sağlayabileceğini, Karmatîlere esir düşmüş İbn Ebû's-Sâc'ı kurtarabileceğini düşünerek Yelbak önderliğinde 3000 veya 7000 kişilik bir birlik gönderdi. Haberi alan

¹⁴¹⁷ Bk. İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/81-82. Olayın detaylarında farklılık var. Bk. İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil Fit-Tarih*, VIII/144. İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VIII/144.

¹⁴¹⁸ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/100.

¹⁴¹⁹ Taberî, *Târîh*, XI/115; Arîb b. Sa'd, *Sıla*, 133.

Ebû Tâhir nehrin üzerindeki köprüyü kesti. Yalbak ve adamları düşmanın nehri geçip onlara ulaşamayacağı düşüncesiyle hareket ederken Ebû Tâhir ve adamları nihayet nehri geçmek için aradıkları çözümü buldu. Mes'ûdî, Ebû Tâhir'in adamlarının onar kişilik gruplar halinde zevrakla ya da yüzerek karşıya geçtiğini kaydetmektedir.¹⁴²⁰ Bazı müellifler ise bu geçişin bir sürü zevrakü's-sayyâd ile sağlandığını ve durumun hilafet güçlerinin mağlubiyetinin habercisi olduğunu ifade etmiştir. Zira Karmatîler bu taşıtlar ile karşıya geçerek düşmana üstünlük sağladılar. Yıl içinde meydana gelen diğer çatışmalar da nehri aşarak iki yakada kalan güçlerini birleştirmeyi başaran Karmatîler lehine seyretmiştir.¹⁴²¹

Bölgedeki kaos ve çatışma ortamından istifade eden ayyârların Bağdat'ta kargaşa çıkartma korkularından dolayı halkın bir kısmı, eşyalarını yağmadan korumak için evlerine taşırken esnaf da dükkanları kapattı. İleri gelen kesim ise kiralattıkları zevraklara mallarını yükleyerek Dicle üzerinden Vâsıt'a gittiler.¹⁴²²

Taraflar arasında çatışmalarda askerî güç, nicelik olarak iktidarda olsa da cephelerdeki sonuçlar Karmatîler lehine seyretmiştir.¹⁴²³ Bu durumda elbette pek çok etkenden bahsedilebilir. Ancak iki tarafın da nehir filoları edinmesi ve bölgedeki çatışmalara bu güçleri de dahil etmeleri coğrafyanın gereklilikleri itibariyle iktidarın ve muhalif bloğun nehir çatışmalarına hazırlıklı olduğunu göstermektedir. Ancak cephelerdeki vaziyetten, Karmatîlerin bu alanda daha efektif hareket edebildikleri anlaşılmaktadır.

Askerî birliklerin çatışmalarda nehirleri aşabilmesi için birkaç yol vardı. Bunlardan biri köprüler diğeri nehrin sığ bölgelerini bilen kılavuzlar bir diğeri ise nehir taşıtlarıydı. Köprü yıkılmışsa ve nehrin sığ tarafı yoksa ya da birliklerde bu bölgeleri gösterebilecek kılavuzlar yer almıyorsa o vakit tarafların nehir taşıtlarına sahip olmaları gerekmektedir.

¹⁴²⁰ Bk. Mes'ûdî, *et-Tenbîh*, ts. 332; Mes'ûdî, *et-Tenbîh*, 2020, 363.

¹⁴²¹ Bk. Olayı daha özet bir şekilde aktaran Sûlî, Karmatîlerin bir sürü zevrakü's-sayyâd kullanıldığını kaydederken, (Sûlî, *Evrâk* (295-315), 156-158.) İbn Miskeveyh ve İbnü'l-Esîr ise bir zevrakü's-sayyâd türü taşıttan bahseder ve bu tekne sahibine Ebû Tâhir'in karşıya ağırlığını da taşıması karşılığında bin altın verdiğini ifade eder. İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/100-103; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VIII/144-145. Bizler hem daha erken dönem olması hem de çatışmalarda birliklerinin naklinin tek bir taşıttan ziyade birçok avcı zevrak ile yapılmasını makul gördüğümüz için metinde Sûlî'nin aktarımına yer verdik.

¹⁴²² Hemedânî, *Tekmile*, 54; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, 102; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VIII/146.

¹⁴²³ Hatta Halife'nin aynı yıl Hit şehrindeki Karmatîlerle çatışmasından sonra "İki bin yedi yüz kişilik askere karşı aciz kalan seksen bin küsur askerin Allah belasını versin." dediği nakledilir. İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VIII/146.

Karmatîlerin düşman karargâhına geçmek için nehir kıyısına kurdukları karargâhtan gemilerle karşıya geçerek düşmana saldırı düzenlemesi, zaferi getiren önemli bir hamle idi. İlgili durum karargâhın nehir kıyısında gemilerle destek sağlanabilecek bölgede kurulma düşüncesinin sağladığı avantajları da ortaya koymaktadır. Bu düşünce üzerine istifade ettikleri nehir taşımacılığı Karmatîlere Enbâr hâkimiyetini vermekle kalmayıp sonrasında Kûfe ve Basra dışında geniş bir coğrafyada karışıklık çıkartacak gücü elde etmelerine de katkı sağlamış ve onların yaptıkları tahribatla devletin ekonomisini ciddi anlamda yıpratacak sürecin ana aktörlerinden olmalarına destek olmuştur.

Ertesi sene Mûnis, Enbâr'dan Bağdat'a geçerken Karmatîlerle Hît'te çatışmıştır.¹⁴²⁴ Hît şehri kuşatmasında Ebû Tâhir'in Enbâr'daki adamları tavg türü taşıtlarla şehrin altındaki Fem-i Bekka olarak bilinen yerde nehri geçtiklerine dair kayıtlara rastlamaktayız.¹⁴²⁵ Bu çatışmadan sonra Karmatîler önce Dâliye sonra Rahbe oradan da Rakka'ya geçmişlerdir. Mûnis ise önce Musul oradan da Rakka'ya hareket etmiştir. Ebû Tâhir, Fırat yoluyla Rakka'dan Rahbe'ye geçerken erzak ve diğer eşyalarını kayıklara yüklemiştir. Tekrar Hît'e dönmek için hem nehir hem de karadan ilerleyen Karmatî reisi, Hît halkının direnişi ile karşılaşmıştır.¹⁴²⁶ Mes'ûdî, Ebû Tâhir ve adamlarının ilk Hît şehri kuşatmasında sahip olmadığı gemilere bu kuşatmada sahip olduklarını ve bu sayede direnişe karşı karadan ve sudan büyük bir savaş verdiklerini kaydetmektedir. Karmatîler daha sonra Kûfe ve Kâdisiye'ye doğru yola çıkmışlardır.¹⁴²⁷ Bu durum Karmatîlerin bölgeler arası seyahatlerinde ve çatışmalarda nehir kuvvetlerini mümkün mertebe yanlarında bulundurduğunu da göstermektedir.

Karmatîler, Kâhir-Billâh döneminde Tevvâc dolaylarına gemilerle çıkartma yapıp kara yoluyla bölgeye dağılmışlardır (322/934). Bunlar gemilerden uzaklaşınca Tevvâc Valisi gemileri yakmak için adamlarını göndermiş ve giriştikleri çatışmada Karmatîlerden bir kısmını ele geçirdikten sonra bir kısmını da öldürmüştür. Vali esir alınanları ise Bağdat'a göndermiştir.¹⁴²⁸

Bazı cephelerde merkezî iktidarın sahip olduğu orduları sınırlı birliklerle yıpratmayı başaran Karmatîler, coğrafyanın en önemli unsurlarından biri olan nehirleri

¹⁴²⁴ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/102-103; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VIII/146.

¹⁴²⁵ Bk. Mes'ûdî, *et-Tenbîh*, ts. 332; Mes'ûdî, *et-Tenbîh*, 2020, 363.

¹⁴²⁶ Bk. İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/104; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VIII/152-153.

¹⁴²⁷ Mes'ûdî, *et-Tenbîh*, ts. 334; Mes'ûdî, *et-Tenbîh*, 2020, 364-365.

¹⁴²⁸ İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VIII/246.

iki yönlü kullanma konusunda hiç de başarısız sayılmazlardı. Onlar bahsi geçtiği üzere hem iktidarı yıpratmak için nehir ticaretini kesmişler hem de merkezin kuvvetleriyle çatışmalarında onların nehir filolarına karşılık verebilecek ya da çatışma esnasında nehir üzerinde karşılaştıkları hamlelere karşı strateji geliştirebilecek nehir kuvvetleri edinmişlerdi. Bu durumu göz önüne alarak nehir üzerinden destek sağlanabilecek bir noktaya kurdukları karargâhın mevkiisi de ilgili hususu gösteren karinelere biridir.

3.1.10. İbnü'l-Mu'tez Darbesi

Abbâsîler dönemi yeni halife seçim aşamasında kendini farklı boyutlarıyla gösteren bir kriz ortamı daha ortaya çıktı. Halife Müktefi'nin hastalığı şiddetlenince Vezir Abbâs b. Hasan yerine kimin getirileceği konusunda divan kâtipleriyle istişare etti. Görüşmeler sonunda Müktefi'nin kardeşi Ca'fer, Muktedir-Billâh lakabıyla halife ilan edildi. Ancak Muktedir'in yaşının küçük olduğu gerekçesi, yerine İbnü'l-Mu'tez'in halife getirilmesini gündeme taşıdı. Bu noktada Muktedir ve İbnü'l-Mu'tez güçleri arasında çatışma süreci başladı ve iki grup da Bağdat'taki bu çatışmalarda nehir taşıtlarını kullandılar. İbnü'l-Mu'tez birliklerinde harrâkât ve tayyârât bulunmaktaydı.¹⁴²⁹ İbnü'l-Mu'tez'e biat edildikten sonra Muktedir'den Hasenî Sarayı'nı terk etmesi talep edildi. Bunu kabul eden Muktedir beraberindekilerle beraber içlerinde bulundukları durumu ortadan kaldırmak için mücadele etmeden hilafeti teslim etmeme kararı aldılar ve çatışmak için ihtiyaç duyacakları silah, zırh vb. malzemeleri toplayıp adamlarıyla doldurdukları şezâât, tayyârât türü nehir taşıtlarıyla İbnü'l-Mu'tez'in ikamet ettiği Muharrim Sarayı'na gittiler. Bu durumu gören halk da Muktedir güçlerine destek verdi. Tedirgin olan İbnü'l-Mu'tez ve adamları ise kaçtılar.¹⁴³⁰ Bu olaydan sonra doğan otorite boşluğunda yağma ve soygun işleri arttı.¹⁴³¹ Ayrıca bürokratik gerginlikler de keskinleşti.¹⁴³² Taraflar arasındaki bu mücadele süreci Bağdat'ta çatışmaya girecek tarafların etkili olmak adına birliklerinde nehir taşıtlarına da yer verdiklerini ve şehirdeki nehir yollarının etkin kullanımının da üstünlük elde etmek adına gerekli olduğunu gösteren bir diğer örnektir.

¹⁴²⁹ Sûlî, *Evrâk* (295-315), 39.

¹⁴³⁰ Sûlî, *Evrâk* (295-315), 42.

¹⁴³¹ Bk. İhsan Arslan, "Abdullah b. Mu'tez'in Halifeliği", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi* 7/33 (ts.), 470.

¹⁴³² Bk. Galole, *Bağdat*, 103.

3.1.11. Berîdî İsyanı

Ahvaz, Basra ve Vâsıt'ta etkin olan ve Bağdat'ı birkaç kez kuşatarak şehri ele geçirmeye vasıl olmakla beraber iktidarı iktisadî açıdan yıpratmayı başarabilen bir isyan hareketinin başarılarının nehir taşımacılığından bağımsız okunamayacağı düşüncesindeyiz. İlgili husus isyanın ortaya çıktığı bölge ve etrafı nehirlerle çevrili Bağdat gibi bir şehri kuşatma konusunda gösterdikleri üstünlükten de anlaşılmaktadır. Bu bağlamda Berîdîlerin iktidar ile birlikte bölgesel güçlerle girdikleri mücadeleleri, nehir taşımacılığı çerçevesinde ele almayı hedeflemekteyiz. Konumuza giriş yapmadan evvel hareketin tarihî seyrini genel hatlarıyla aktarmanın yerinde olacağı düşüncesindeyiz.

İsyan sürecinde merkezin uhdesinde sadece Sevâd ve Irak bölgesi kalmıştı. Basra, Vâsıt, Ahvaz, Berîdîlere, Fars bölgesi Ali b. Büveyh'e, Kirman Ebû Ali b. İlyas'a, İsfahan, Rey, Cibâl Ebû Ali Hasan b. Büveyh ve rakibi Veşmegir'e, Diyâr-ı Mudar, Diyâr-ı Rebîa ve Musul Benû Hamdân'a, Mısır, Suriye Muhammed b. Tugc'a, Mağrib ve İfrikiya Ebû Temîm'e, Horasan Nasr b. Ahmed'e, Yemame, Bahreyn Ebû Tâhir Ebû Said el-Cennâbî'ye, Taberistan ve Cürcan Deylemîlere kaptırılmıştı.¹⁴³³ Böylesi bir parçalanmışlıkta belli bölgelerden merkeze kasteden bazı kalkışmalar, harekete geçtikleri coğrafya itibarıyla nehir ticaretini hedef almışlardır. İlgili çerçevede Musul'dan tahıl ve diğer malların akışını kesen Benû Hamdân ile Vâsıt ve Basra dolaylarında güneyden seyreden nehir ticaretini kesen Berîdîler öne çıkmıştır. Süreç içerisinde Bağdat ve Sâmerâ'ya mal sevkiyatının aksaması, şehirlerde fiyat artışlarına sebep olmuştur. Bundan dolayı tüccarlardan bölgeye mal taşımaları talep edilmiştir. Tüccarların zevraklarla mal taşınması bir süreliğine de olsa fiyatların düşürerek dar boğazda olan halkın rahat bir nefes almasını sağlamıştır.¹⁴³⁴

Berîdîler, Abbâsî Halifesi Muktedir ve sonrasında gelen halifeler döneminde Irak'ta siyasî olaylarda önemli rol oynayan bir ailedir. Aileye Basra Sahibi Berîdî'nin çocukları oldukları için Berîdîler denmiştir. Halife Muktedir döneminde Sus, Cündîşâpûr ve Ahvaz da vergileri toplamakla görevlendirilen Berîdîler, Halife Kâhir döneminde daha da ön plana çıkmaya başladılar. Bu süreçte bulundukları makamları istismar ederek servetlerine

¹⁴³³ Bk. Galole, *Bağdat*, 186. Bu parçalanmışlık Halife'yi oldukça zor duruma düşüren Büveyhîlerin Bağdat'a giriş sürecini beraberinde getirdi. Bk. Sipahioğlu, "X.-XI. Asırlarda Müslüman Topluluklar", 41.

¹⁴³⁴ Sülî, *Ahbârü Râzî ve'l-Müttakî*, 76-77. Ayıca bk. Sâmir, *Devletü'l-Hemdaniyye*, I/225-227.

servet kattılar. Halife Râzî döneminde de bir şekilde vergileri merkeze göndermeyip devlet hazinesini sömürmenin yolunu buldular. Râzî'nin hilafeti döneminde (322-329/934-941) ilk defa Emîrî'l-Umerâlık görevini yürüten İbn Râik, Berîdîler'e vergileri düzgün bir şekilde ödememeleri durumunda görevden alınacakları ihtarında bulundu. Buna rağmen Berîdîler merkeze tek bir dirhem dahi vergi göndermedi. Süreç İbn Râik ve Berîdîler arasında çatışmaya dönüştü.¹⁴³⁵ Bu çatışma denkleminde Beckem de dahil oldu. Artık Beckem, Ebû Abdullah el-Berîdî ve İbn Râik arasında hem diplomatik hem de askerî anlaşma ve çatışmalar dönemi başladı.¹⁴³⁶ Bu süreçte kısa süreliğine vezirlik makamına oturan Ebû Abdullah el-Berîdî görevden azledildikten sonra Vâsıt'tan Basra'ya kaçtı. Beckem ve İbn Râik'in dışından Yusuf b. Vecîh ile de çatışmak zorunda kalan Berîdîlerin, Bağdat'a girecek kadar güçlenmeleri ve birçok cephede mücadele verebilecek kadar iktisadî ve askerî güce sahip olmaları¹⁴³⁷ ise bilahare vurgulanması gereken bir husustur.

Bağdat'ı gece gündüz yağmalayan ve buna rağmen vezirlik makamına da gelebilen Berîdî lideri Ebû Abdullah ve adamlarının başkentte yaptıkları yağmalar halkı çok zor durumda bırakmıştı. İbn Râik'ten sonra Emîrî'l-Umerâlığa¹⁴³⁸ Nâsîrüddevle unvanıyla Abdullah b. Hamdân getirildi. Bu süreçten sonra gerek kendi aralarındaki çekişmeler gerek iktidarın aldığı önlemler gerek Yusuf b. Vecîh gibi mücadeleye giriştikleri farklı cepheler gerekse de hareketin önemli isimlerinin ölümü Berîdîlerin sonuna giden sürecin parçaları idi.¹⁴³⁹

Merkezi iktidara karşı Vâsıt, Basra, Ahvaz, Bağdat gibi nehirler örülü bir coğrafyada etkili olan bir hareketin iktidarla uzun soluklu mücadele edebilmesi hatta merkezî yönetimi tehdit edebilecek kadar güçlenebilmesi için ifade edildiği üzere ciddi

¹⁴³⁵ İbn Râik Emîrî'l-Ümerâ olduktan sonra merkezde Sâcî ve Hucurî olarak bilinen ve Muktedir'i iki, Kâhir'i ise bir kez darbeden kurtaran nitelikli askerî grubu pasivize etmişti. Kâhir'i hapsedip yerine Râzî'yi getiren de bu gruptu. Bunların idare edilmek yerine diskalifiye edilmesi bölgesel kuvvetlerin merkeze vergi göndermeme noktasında cesaretlenmesine hatta onların savunmasız kalan Bağdat'a yürümelerine kadar süreci götürdü. Bk. Galole, *Bağdat*, 157-158.

¹⁴³⁶ İbn Râik ile arası açılan Beckem daha sonra onunla çatışıp Emîrî'l-Ümerâ olacaktı. Galole, *Bağdat*, 158-159.

¹⁴³⁷ Ayrıntılı bilgi için bk. Abdülkerim Özaydın, "Berîdîler", *DİA* (İstanbul: TDV Yay., 1992). Nehir taşımacılığına odaklanılmamış olmakla beraber Berîdîlerin siyasî tarihini ele alan bazı çalışmalar da bulunmaktadır. Bk. Muhsin Sa'd Abdullah Nâsır, "Devletü'l-Berîdiyyûn ve Hilâfetü'l-Abbasiyye", *Mecelletü Külliyyeti'l-Lüğati'l-Arabiyye* 10 (ts.), 125-168; Fâtımatü'z-Zehrâ Abdü'l-Azîz Ferec Ebü'l-'Uneyn, "el-Berîdiyyûn min Tumûh ile's-Sukût (h. 216-237/928-948)" 46 (2018), 343-396.

¹⁴³⁸ Sülî, *Ahbâru Râzî ve'l-Müttakî*, 244.

¹⁴³⁹ Ayrıntılı bilgi için bk. Özaydın, "Berîdîler"; Ebü'l-'Uneyn, "el-Berîdiyyûn", 370-374.

bir nehir gücüne sahip olması gerekmektedir. Berîdîlerin geniş ve güçlü nehir filoları kurduklarına dair nakiller, onların bu durumun farkında olduklarını gösteren kayıtlardır. Nitekim nehir filoları çatıştıkları bazı cephelerde Berîdîlerin en önemli gücü olmuştur. Zira bu güçlerin de sayesinde nehir yollarını keserek karşıt güçlere iktisadî yaptırım uygulamış ve bazı nehir çatışmalarında üstünlük sağlayarak çeşitli bölgelere hâkim olmayı başarmışlardır. Kara gücüne nehir kuvvetlerini de ekleyen bir isyan hareketine karşı harekete geçen hem merkezî yönetimin hem de muhalif grupların aynı şekilde karşılık verebilmek için güçlü nehir donanmalarına sahip olmaları gerektiği de anlaşılmaktadır. Zira nehir savaşlarındaki başarı bu coğrafyadaki oluşumların kaderini belirleyecek kadar kritik bir faktördür. Bizler de bu çerçevede Berîdî İsyanı'nda nehir ve kanal taşımacılığını, sahip olunan filolar, takip edilen stratejiler ve bunun yanında bölgesel ve coğrafi dinamiklerin cephelerdeki çatışmalara olan etkisi üzerinden takip etme gayretinde olacağız. Bu esnada taraflar arasında nehir çatışmalarında ön plana çıkan isimlere de dikkat çekeceğiz.

Basra, Vâsıt ve Ahvaz Bölgesinde Hâkimiyet Mücadelesi

Nehir ve kanal taşımacılığı çerçevesinde ele alacağımız Berîdî İsyanı'nın bu alana ne kadar önem verdiği daha isyanın başlangıcına dair aktarımlarda kendini göstermektedir: İbn Râik, kâtip Ebû Abdullah el-Kûfî'nin de ısrarıyla Basra ve Vâsıt'ı, Ebû Abdullah el-Berîdî'nin sorumluluğuna verdi. Ebû Abdullah el-Berîdî tebrikleri kabul ederken bölgenin ileri gelenlerinden Ebû'l-Hüseyin İbn Abdüsselam da tebrik için geldi. Kendisi, İbn Râik'e muhalifti ve Ebû Abdullah el-Berîdî ile kardeşini -bölge halkı sözünden çıkmazlar diyerek- Basra'yı istila etmeye ikna etti. Bahsi geçen rivayetin devamında Ebû Abdullah el-Berîdî'nin ilk icraatı dikkat çekmektedir. Zira kendisi istila öncesi ilk olarak nehir çatışmaları için şezâât, zebâzib ve tayyârât gibi nehir taşıtları yaptırmaya girişti. Yaptırılan bu taşıtların son derece sağlam olup sayılarının yüzü bulunduğu ifade edilmektedir.¹⁴⁴⁰ Coğunda zevrak ve sümeyriyyelerin seyredebildiği 120 binden fazla kanal ve ark bulunan Basra'da¹⁴⁴¹ nehir taşıtları hem bölgedeki hâkimiyet için hem de hareketi durdurmak için ziyadesiyle önem arz etmekteydi. Bunun farkında olan Berîdîler de girdikleri çatışmalarda ordularını genellikle Dicle Nehri üzerinden harekete geçirecek şekilde hazırlamışlar ve bu hazırlıklarını uygulamaya koymayı da

¹⁴⁴⁰ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/205.

¹⁴⁴¹ İbn Havkal, *Sûretü'l-'Arz*, I/235-236.

başarmışlardır.¹⁴⁴² Ancak bölgedeki kanalların çokluğu sadece nehir taşıtlarına değil aynı zamanda nehir güzergâhlarını iyi bilen kılavuz ve gemicilere de sahip olunmasını gerekli kılmaktaydı.

Mes'ûdî'nin hareketin seyrinden bahsederken aktardıkları ise Berîdîlerin nehir yollarını kesmeleriyle oluşturdukları iktisadî sıkıntıları ve sahip oldukları nehir güçlerini adeta özetler niteliktedir. İlgili aktarım şu şekildedir; Basra'da çok fazla güçlendiler ve güneyden nehir yoluyla mal getiren gemilerin kuzeye geçişini engellediler. Gittikçe güçlenmekle beraber orduları da büyümekteydi. İki askerî kuvvet oluşturdular. Bunlardan ilki şezâât, sümeriyyât, tayyârât ve zebâzib türü nehir taşıtlarından oluşan nehir donanmasıydı. Bir diğeri ise büyük bir kara ordusuydu.¹⁴⁴³

Berîdîlerin, Vâsıt, Basra ve Ahvaz'da fazlasıyla güçlenmesinden ziyadesiyle rahatsız olan İbn Râik, Vâsıt'a sefer düzenlemeye karar verdi (325/937). Bunu haber alan Berîdîler ise hemen Basra'ya giriş yaptı ve İbn Râik'in ordusuyla Emir Nehri'nde Berîdîlerin lehine sonuçlanacak olan savaş meydana geldi. Übülle'ye iki fersah uzaklıkta olan Kısrahan mevkiinde yapılan ikinci savaşta İbn Râik'in askerleri tekrar mağlup oldu ve Berîdîler Basra'ya daha etkin bir şekilde giriş yapacak gücü elde etti. Basra'da vali olan Muhammed b. Yezdâd karadan Kûfe'ye kaçarken şehri savunmakla görevli olan Mekân ve Tekîn ile İbn Râik'in denizcileri zebzeblerle Vâsıt'a kaçtılar.¹⁴⁴⁴ Berîdîlerle bölgede mücadele eden Emîrû'l-Ümerâ İbn Râik'in nehir kuvvetleri edindiğini, denizcilerinin Basra'yı koruyamadığından dolayı Vâsıt'a kaçmalarından anlamaktayız. Denizcilerin bu acziyeti şehre giriş yapan Berîdîlerin de nehir taşıtlarını aktif olarak kullanmış olduğu düşüncesini desteklemektedir.

Berîdîlerin bölgede giderek güçlenmesine önlem alma çabasında olan İbn Râik bu sefer Ahvaz'a Beckem'i gönderdi. Bu ordularla hem Sûs hem de Tuster'de Berîdî güçleri mağlup edildi. Bunun üzerine Ebû Abdullah el-Berîdî ve iki kardeşi hazinelerini de yanlarına alarak kaçmak isterken gemileri battı ve kendileri ancak dalgıçlarla çıkarılarak kurtulmalarından sonra Basra'ya geçebildiler. Beckem, Ahvaz'ın ele geçirildiğini İbn Râik'e bildirdi. Diğer yandan Ebû Abdullah ve iki kardeşi Übülle'ye gitti. Matara'da Beckem ile mücadele etmek için İkbâl adlı bir komutanı görevlendirdiler. Berîdîler,

¹⁴⁴² Mısrî, *Ticâretü'l-Irak*, 168.

¹⁴⁴³ Mes'ûdî, *Mürûc*, IV/271-272.

¹⁴⁴⁴ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/208.

İkbal'in mücadeleden mağlup olarak ayrılma ihtimaline karşı Uman'a kaçmak için tayyârlarda kalmayı tercih ettiler. Bu kaçış için ayrıca üç gemiyi de hazır tuttular. Ancak Beckem bu savaşta mağlup oldu ve Übülle'de bulunan Berîdî liderleri rahat bir nefes aldı. Bilindiği üzere Beckem, Ahvaz'ı ele geçirmişti ancak kendisinin gemileri ve nehir taşıtları olmadığı için Übülle'ye gidemedi. Bundan dolayı da Beckem, Ahvaz'ı ele geçirmiş olarak Vâsıt'a döndü. Bu muharebelerde nehir çatışmalarında askerlerinin zor durumda kaldığını haber alan İbn Râik, Berîdîlerle mücadele etmeleri için bir taraftan Mezâr mevkiine diğer taraftan Vâsıt'ta yaptırdığı ziftli şezâlarla Basra'ya birlikler gönderdi.¹⁴⁴⁵

İbn Râik, Beckem'in mağlubiyetlerinden çıkardığı derslerden hareketle nehir taşıtlarıyla orduyu güçlendirse de bu ordu Mezâr'da tekrar mağlup oldu. Durumu haber alan İbn Râik, Vâsıt'tan Basra'ya kara yolu üzerinden giderken Beckem'e yanına gelmesini yazdı. Vâsıt'a gönderilen birliklerin başındaki Bedr el-Harşenî ise Basra'ya geçti ve Kilâ'yı ele geçirdi. Şehir boşalınca Ebû Abdullah el-Berîdî'nin gulamı İkbal'in Vâsıt'a gittiğini öğrenen İbn Râik şehri savunmak adına geri döndü. Bedr el-Harşenî'nin Basra'daki başarıları Ebû Abdullah el-Berîdî'nin Bahreyn'deki Uvâl Adası'na kaçmasına sebep oldu. Basra halkı ise İbn Râik ve komutanlarını defetmek için toplandılar. Bunun üzerine Bedr ise Kilâ sahilinden uzaklaşmak zorunda kaldı. Aynı gün Beckem, Asker-i Ebû Ca'fer'de bulunan İbn Râik'in yanına geldi ve birlikte Basra Diclesi'nden geçerek Dübeys Nehri'ne girdiler. Bedr, İbn Râik ve Beckem ise Kilâ yakınlarında bir araya geldiler. Bu olay sonrası Beckem, İbn Râik ve Bedr, İkbal ile savaşa giriştiler. Bu savaşta İkbal ilk olarak düşmanlarının Übülle ile olan bağlantısını kesti ve sonrasında Dicle üzerinde uzun süren bir nehir muharebesi meydana geldi. Daha sonra Berîdîler, Uvâl Adası'ndan Ahvaz'a gelerek buraya hâkim olabilmek adına Ali b. Büveyh ile iş birliği yaptı.¹⁴⁴⁶ İbn Râik ise Ahvaz'ı, gelirleriyle ilgili aralarında yapılan anlaşma sonrası Beckem'in zimmetine vermeyi kabul etti. İbn Râik her ne kadar planları dahilinde olmasa da Asker-i Ebû Ca'fer'e geçti ve nehir suları gece vakti yükselince (med) Bedr de yanına geldi. Onlar burada Berîdî nehir kuvvetleri tarafından baskına uğradıkları için Ahvaz'da bulunan Beckem'in yanına geçmek zorunda kaldı. Bedr ise Vâsıt'a kaçtı.¹⁴⁴⁷

¹⁴⁴⁵ Bk. İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/209-210; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VIII/282-284.

¹⁴⁴⁶ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/209-210; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VIII/282-284.

¹⁴⁴⁷ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/211; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VIII/283-284.

Beckem ile Berîdîler arası düzelse de bu durum uzun sürmedi (328/940). Kısa süreli bu barış ortamında Beckem, Ahvaz'a yapacağı çıkartma için Berîdîlerden destek talebi için Ebû Zekerıyyâ'yı gönderdi. Bu konuşmadan sonra Berîdî, Ebû Zekerıyyâ'yı hazırlattığı gemi ile gönderirken yanında gitmek üzere kendisine rehberlik ve eşlik etmesi için elli gulam tavgif etti. Bu gemi yolculuğunda Ebû Zekerıyyâ, önce Deyru'l-'Akûl'e geçti. Daha sonra bir gemi ile Za'ferâniyye'ye giderek burada karargâh kurmuş olan Beckem'in yanına vardı. Beckem ise burada araları tekrar bozulan Berîdîlerin üzerine gitmek için bütün yolları tuttu. Karadan asker gönderirken kendisi ise hareketi hadîdî üzerinde yönetiyordu. Ancak bir muhbirin haber vermesinden sonra Berîdîler Vâsıt'tan kaçtı. Beckem de vakit kaybetmeden buradan çıktı.¹⁴⁴⁸

Birinci Bağdat Kuşatması ve Berîdîlerin Durumu

Beckem'in ordularının Ahvaz dolaylarında bir Kürt kabilesi tarafından dağıtılmasından sonra (329/941) Ebû Abdullah el-Berîdî, Bağdat'a girme kararı aldı. Zira Beckem'in dağılan ordusundan eman dileyerek kendisine katılanlarla Berîdî güçleri daha da kuvvetlenmişti. Bağdat kuşatmasının şehrin etrafının ve içinin nehirlerle örülü olmasından dolayı nehir filoları olmaksızın başarıya ulaşma ihtimali oldukça güçtü. İfade edildiği üzere Bağdat, düşmanın ya kantara ya kurulacak köprü ya da nehir taşıtlarıyla ulaşabileceği bir mevkide idi.

Bahsi geçen durum Berîdîler dışındaki Bağdat'ı kuşatmak için harekete geçen güçler tarafından da gözetilmiştir. Berîdîlerin de hedef mevkinin konumunu göz önünde bulundurarak kuvvetlerini oluşturduğu görülmektedir. Bu bağlamda Bağdat'a giren Berîdîlerin idaresinde bulunan gemilerden bahsederken Sûlî, "Karada ve suda büyük orduları vardı" ifadesini kullanırken¹⁴⁴⁹ İbn Miskeveyh ise "Maiyetinde sayılamayacak kadar şezâ, tayyâr, hadîdî ve zebzeb denilen gemiler vardı" şeklinde nehir güçleri hakkında aktardığı daha detaylı bilgilerle durumu anlaşılır kılmaktadır.¹⁴⁵⁰ Ahvaz, Basra ve Vâsıt'ta Berîdîleri ayakta tutan en önemli unsurlardan biri olan nehir kuvvetleri Bağdat'ta da Türkler ve Deylemlilerin saldırılarına karşı kendilerini savunmalarına imkân vererek düştükleri zor durumdan kurtulmalarına zemin hazırlamıştır. Berîdîler Bağdat'a girdikten sonra önemli konumlara eriştiler. Hatta Ebû Abdullah el-Berîdî vezir olup

¹⁴⁴⁸ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/229-230; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VIII/307-308.

¹⁴⁴⁹ Sûlî, *Ahbâru Râzî ve'l-Müttakî*, 200.

¹⁴⁵⁰ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/240; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VIII/316.

halifeden bütün malları alacak gücü dahi elde etmişti. Bu durumdan haberdar olan Deylemlî ve Türk askerler para istemek için Berîdî'nin konağını yakacak kadar ileri gittiler. Daha sonra tekrar Berîdî'nin evinin bulunduğu Necmâ'ya ilerlediler. Her ne kadar halk bu harekete destek verse de Ebû Abdullah el-Berîdî köprüyü keserek topluluğun kendisine ulaşmasını engelledi ve saldırılara karşı çetin bir nehir mücadelesi verdi.¹⁴⁵¹ Sûlî'nin aktardığı bazı detaylarda Berîdîlerin, nehir kuvvetlerindeki sümeiryiyeler ile topluluğun kendilerine ulaşmasını durdurmak için geçişleri vurduklarını görmekteyiz. Şehrin batı yakasındaki halk da Berîdîlere karşı harekete geçen bu topluluğa destek verince Ebû Abdullah ve ailesi denizciler tutarak tayyârlar ve zebâziblerle birlikte kaçış hazırlıkları yaptılar. Halk Berîdîlerin Necmâ'daki evini yağmalarken onlar ise nehir taşıtlarını kullanarak ortaya koydukları savunmayla zaman kazanıp Vâsıt'a kaçmayı başarabildiler.¹⁴⁵² Berîdîleri bu sıkıntılı durumdan kurtaran en önemli etkenin şehre girerken sahip oldukları ifade edilen nehir taşıtlarını kendilerini savunmada aktif bir şekilde kullanmaları ve kaçış için tuttukları denizciler olduğunu ifade etmek gerekir.

Bağdat'ta İbn Râik ve Kûrtekîn'in Hâkimiyet Mücadelesi

Berîdîlerin Vâsıt'a kaçışı İbn Râik için Bağdat'a hâkim olma zemini hazırladı. Halifenin daveti üzerine Bağdat'a gelen İbn Râik, Emîrül-Ümerâ Kûrtekîn¹⁴⁵³ ile mücadeleye girişti. İki grup arasındaki ilk çatışma Ukberâ'da vuku buldu. Bu çatışmada İbn Râik ve askerleri mağlup oldu. Daha sonra İbn Mukâtil, İbn Râik'in askerleriyle birlikte Bağdat'ın batı yakasında Necmâ'ya indi. Ertesi gün halifeyle birlikte gemiye binerek nehir gezintisi yaptılar. Kûrtekîn ise Bağdat'ın doğu yakasında bulunan "Dârü'l-Fil"'de konakladı. Kûrtekîn'in güçlenmesinden dolayı Bağdat'ın idaresini ele geçirmekten ümidini kesen İbn Râik, Şam'a gitme kararı alsa da son bir çatışmaya daha girişmeye niyetlendi. Bunun için askerlerinden bir gruba kayıklarla Dicle'yi geçmesini emrederken kendisi de birkaç adamlarıyla birlikte sümeiryiyyeye bindi. Arkada kalan askerler ise yirmi kadar sümeiryiyye ile Dicle'yi geçti. İbn Râik ve askerleri doğu yakasına geçtikten sonra Kûrtekîn ile çatışmaya başladılar.¹⁴⁵⁴ Arkadan dolaşan İbn Râik'in

¹⁴⁵¹ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/241. Nehir detayları kaydedilmemekle beraber olayın genel anlatımının sunulduğu aktarım için bk. Hasan Yıldız, *Abbasiler Döneminde Emirü'l Ümeralık ve Türk Emirü'l Ümeralar (936-936)* (Manisa: Celal Bayar Üniversitesi, Doktora Tezi, 2017), 53-54.

¹⁴⁵² Sûlî, *Ahbâru Râzî ve 'l-Müttakî*, 203; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VIII/317.

¹⁴⁵³ Berîdîlerin Vâsıt'a kaçmasını sağlayan muhalif hareketin önderlerinden biri olan komutanlardanır. Halife Müttakî tarafından Emîrül-Ümerâ atanmıştır. İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/241-242.

¹⁴⁵⁴ Ebü'l-Hasan İzzüddîn Alî b. Muhammed İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil fi 't-Târih*, thk. Ömer b. Abdüsselam et-

askerleri, kendisine sümeysiyyeler ile destek veren halkın da yardımıyla Kûrtekîn'in askerlerini yendi. Bundan sonra İbn Râik'in Bağdat'taki konumu güçlendi ve kendisi ikinci kez Emîrû'l-Ümerâlîğe getirildi.¹⁴⁵⁵

Çatışmada dikkat çeken nokta ise İbn Râik'in nehir kuvvetlerine halkın da sümeysiyyeler ile yardım ederek çatışmanın kaderine etki etme çabasıdır. Belki de halkın desteği onların bir an evvel sükûnet istenmesiyle alakalıydı. Zira halk bu yılda ciddi sıkıntı içerisindeydi. Çatışmalar merkeze mal sevkiyatını engellediğinden dolayı fiyatlar halkı bunaltacak derecede artmıştı. İbn Râik'in Emîrû'l-Ümerâlîği sırasında Kûfe'den çok fazla hurma gemilerinin Bağdat'a gelmesiyle birlikte fiyatlar ucuzladı ve tabii olarak halk rahatladı. Ancak bu durum çok uzun sürmedi.¹⁴⁵⁶ Nehir yollarının aksamasının getirdiği problemler ve halkın rahatlatılması adına yine nehir yolu sevkiyatının yapılması bu alandaki işleyişin kıymetini göstermesi açısından önemlidir.

İkinci Bağdat Kuşatması ve Berîdîlerin Durumu

Kûrtekîn sorununu ortadan kaldıran İbn Râik, Berîdîlerin Vâsıt ve Basra mallarından merkeze göndermeleri gereken miktarı göndermemelerinden dolayı Vâsıt'a doğru harekete geçme kararı aldı. Bunun üzerine Basra'ya kaçan Berîdîler, Bağdat'ta İbn Râik'e karşı isyan eden Tüzün ve Nûştekin gibi Türk komutanların Vâsıt'ta kendilerine katılmasıyla tekrar güçlendi. Bu güç Berîdîlere tekrar hâkim olma gayesiyle Bağdat'a harekete etme cesareti verdi. Haberi alan Müttakî, halkı şehri savunmaya davet etti. Şemmâsiyye Kapısı'ndan gemisiyle sarayına döndü ve burayı tahkim etti. İbn Râik ise hem surlara hem de Dicle sahiline arrade ve mancınıklar yerleştirdi. Nehir taşıtlarıyla gelen Berîdîler ise Diyâlâ Nehri'ni geçtiler. Lü'lü, Necmâ sahilinde, Bedr el-Harşeni ise namazgahta idi. Berîdîler ve İbn Râik askerleri arasında Berîdîlerin lehine sonuçlanacak olan çatışma hem karada hem de nehirde başladı. Halife ise hızlıca sarayına kaçsa da Berîdîleri destekleyen Deylemliler nehir yoluyla halifenin sarayına girerek burayı ele geçirmeyi başardılar. İbn Râik ve ordularının Necmâ bölgesinde kaybettiği savaşta ise çok fazla kişi boğuldu. Halife, İbn Râik ve Lü'lü bir grup askerle beraber Musul'a kaçmak zorunda kaldı. Bağdat'ta ise yağma ve soygunlar yapıldı. Ebü'l-Hüseyn el-Berîdî ise sarayın hassa kapısında birkaç gün hadîdide bekledi ve sonra da Mûnis'in konağına yerleşti. Bağdat'a yeniden hâkim olan Berîdîler görev dağılımı

Tedmûrî (Beyrut: Dâru'l-Kitâbü'l-Arabî, 1997), VII/97; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VIII/318-319.

¹⁴⁵⁵ Sûlî, *Ahbâru Râzî ve 'l-Müttakî*, 207-208.

¹⁴⁵⁶ Sûlî, *Ahbâru Râzî ve 'l-Müttakî*, 213.

yaptılar. Ancak bu çatışma ve yağmalar halkın elinde olan malları vd. telef etmekle beraber yeni malların gelmesini de etkiledi. Bundan dolayı fiyatlar çok fazla yükseldi ve halk sıkıntıya düştü. Berîdîler bu sıkıntıların üzerine bir de halktan vergi almaya kalkınca toplumsal zeminde bunalım daha da katlandı.¹⁴⁵⁷

Müttakî'nin Tüzün saflarına geçmesi ve İbn Hamdân gibi destekçileriyle beraber Bağdat'a yönelmesinden sonra Berîdîler önce Vâsıt, sonra da Basra'ya kaçtılar. İbn Hamdân ise Emîrû'l-Ümerâ olarak atandı ve kendisine Nâsırüddeve unvanı verildi.¹⁴⁵⁸ Daha sonra Berîdîlerin tekrar merkeze yürüme haberini alan İbn Hamdân bir ordu gönderdi ve Medâin'in iki fersah aşağı kısmında bulunan Kill'de Berîdîler mağlup edildi. İbn Hamdân ise esir ettiği kişileri iki zevrakla Bağdat'a gönderdi.¹⁴⁵⁹

Berîdîler ikinci Bağdat kuşatmasında da başarılı olmuşlardı. Bu başarılarında kara güçlerine nazaran sahip oldukları nehir güçlerinin önemi bilahare vurgulanmalıdır. Bunun dışında Berîdî esirlerini zevraklarla merkeze göndermesinden hareketle İbn Hamdân'ın da nehir taşıtları kullandığını söyleyebiliriz. Ancak bu hususta taraflar arasında kapsamlı değerlendirmeler yapabileceğimiz malumata rastlamadığımızı ifade etmek isteriz.

Berîdîler ve Yusuf b. Vecîh Çatışması

Ahmed b. Büveyh Basra'ya hâkim olmak istiyordu. Bunun için Basra Diclesi'ne inip Berîdîlerle savaşmak için Ma'kıl Nehri'nin karşısında karargâh kurdu.¹⁴⁶⁰ Zaten var olan kargaşa ortamında Basra'daki hâkimiyet mücadelesinin merkeze gidecek nehir ticaretini ayrıca etkileyeceği açıktır. Zira bu dönemde hırsızlık artmış, yollar güvenliğini kaybetmiş, vergiler arttırılmıştı. Halk ise sancılı sürecin ortasında fiyat artışları, kıtlık ve yokluk gibi zorluklarla mücadele ediyordu.¹⁴⁶¹

Berîdîler merkezle verdikleri mücadelenin yanı sıra bir de Basra ve Übülle dolaylarında Uman Valisi Yusuf b. Vecîh ile çatışmaya girmek zorunda kaldı. Uman Valisi Berîdîlerin denizden gelen gemilerden aşırı vergi almasından rahatsız olduğundan dolayı¹⁴⁶² onlarla mücadele etmek için çok fazla şezâât ve gemiyle birlikte Übülle yakınlarındaki Basra

¹⁴⁵⁷ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/245-247.

¹⁴⁵⁸ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/247-248.

¹⁴⁵⁹ Sûlî, *Ahbâru Râzî ve 'l-Müttakî*, 229.

¹⁴⁶⁰ Sûlî, *Ahbâru Râzî ve 'l-Müttakî*, 233.

¹⁴⁶¹ Halkın köpek eti yediği de anlatılır. Sûlî, *Ahbâru Râzî ve 'l-Müttakî*, 334-336.

¹⁴⁶² Sûlî, *Ahbâru Râzî ve 'l-Müttakî*, 244.

Diclesi'ne geldi. Berîdîler de düşman kuvvetlerini karşılamak için buraya geçti. Yusuf b. Vecîh ilk gün Berîdîlere karşı muzaffer oldu ve etkili bir nehir savaşı vererek Übülle'yi ele geçirmeyi başardı. Sûlî ve İbn Miskeveyh, valinin zaferinin arkasındaki en önemli etkenlerden birinin nehir savaşındaki hamleleri olduğunu kaydetmişlerdir. Bu nakillerde zebâziblerde taşınan ateşli şişeleri kullanan adamların savaşın seyrinde etkili olduğunu görmekteyiz. Zira Yusuf b. Vecîh'in ordusu bu taşıtlardan attıkları ateşlerle Berîdî gemilerini yakarak savaşın ilk etabını kendi lehlerine çevirmeyi başarıp Übülle'yi ele geçirdiler.¹⁴⁶³ Bu hamle Yusuf b. Vecîh'i Basra'yı almaya yaklaştırdı. Ancak bir nehir savaşı hamlesiyle Übülle'ye hâkim olan vali, Basra'yı ele geçireceği sırada beklenmedik bir nehir savaş stratejisi karşısında ağır mağlubiyet alacaktı. Bu noktada İbn Miskeveyh'in verdiği detaylar ziyadesiyle ehemmiyet arz etmektedir. Berîdîlerin merkeze karşı hareket geçmeye niyetlendikleri ilk gün oluşturduğu nehir kuvvetleri ve sonraki süreçte ortaya koydukları nehir mücadeleleri onların nehir ve kanal çatışmalarında ne kadar tecrübeli ve yetkin olduklarını gösteren unsurlardandı. Ancak İbn Miskeveyh'in bu savaş özelinde anlattıklarından anlaşılıyor ki Berîdîler sadece nehir taşıtları açısından değil bu teknelerle çatışma yapabilecek nehir komutları açısından donanımlıydı.

Yusuf b. Vecîh'e kaybedilen ilk çatışmadan sonra Berîdîler, düşman karşısında ikinci bir mağlubiyetin eşiğine gelmişti. Bu sırada Berîdî'nin yanında Ziyâdî olarak bilinen gemicisi, Yusuf b. Vecîh'in gemilerini yakmak için müsaade aldı ve bunu nasıl yapacağını Berîdî de dahil kimseyle paylaşmadı. Gemicisi Ziyâdî iki zevrak tedarik etti. Bu zevrakları kuru hurma yapraklarıyla doldurdu ve gecenin erken saatlerinde kayıkları Dicle Nehri üzerinden Übülle tarafına doğru bıraktı. Bu durum Basra'da bilinen bir şey olduğundan dolayı yapılan uygulama kimsenin dikkatini çekmemişti. Ziyâdî, İbn Vecîh'in nehir taşıtlarını Dicle Nehri'nde köprü gibi olacak şekilde birbirlerine bağladığını biliyordu. Bundan dolayı kayıkları onun gemi ve şezâlarına doğru gönderdi. Bu hamle sonrasında valinin gemileri, halatları ve içindekileriyle beraber yandı. Durumu gören halk ise gemileri yağmaladılar. Berîdî, savaşın seyrini değiştiren bu stratejik hamlesinin başarıya ulaşmasından sonra gemicisi Ziyâdî'ye bolca ihsanda bulundu. İbn Vecîh'in mağlubiyetten sonra kaçmasıyla birlikte Berîdîlerin önü iyice açıldı.¹⁴⁶⁴ Bu başarı, Berîdîler bölgede bir güç olarak varlıklarını koruyabilmelerine katkı sağlarken

¹⁴⁶³ Bk. Sûlî, *Ahbâru Râzî ve 'l-Müttakî*, 244; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/257.

¹⁴⁶⁴ Bk. İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/257-258; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VIII/338-339.

bölgedeki kartların da yeniden dağıtılmasını beraberinde getirdi. Zira onlar için Yusuf b. Vecîh tehdidi artık ortadan kalkmıştı.

Ahmed b. Büveyh'in Bağdat Çıkartması

Nâsırüddeve ve Tüzün arasında Tüzün'ün zaferiyle sonuçlanan çatışmalar yaşanmıştı. Bu çatışmaların akabinde Ebü'l-Hüseyin Ahmed b. Büveyh'in Vâsıt'a geldiğine dair haberler duyulmaya başlandı. Bağdat'a girme niyetinden olan Ahmed b. Büveyh bu düşüncesini nehir gücüne sahip olmadan gerçekleştiremeyeceğinin farkında olacak ki öncesinde Berîdîlerin kendisine bahriye askerleriyle yardım etmesinin sözünü almıştı. Ancak Berîdîler sözünde durmadı. İbn Büveyh buna rağmen Bağdat'a doğru yöneldi. Tüzün'ün ordusuna nehir çatışmasında kullanılmak üzere tayyârât ve zebâzib getirildi. Bu taşıtlar Deylemlilerin suya ulaşmasını engellemek için kullanılacaktı. Tüzün ise İbn Büveyh ile savaşmak için Kibâb-ı Humeyd denilen yere vardı ve burada çatışma başladı. Her iki taraf da on günden fazla süren bu çatışmada ciddi hasar aldı. Ancak Tüzün ve askerleri her geçen gün yavaş yavaş geri çekiliyorlardı. İşlerin yolunda gitmemesi üzerine Tüzün ve askerleri Diyâlâ Nehri'ni geçerek Bağdat yakasına geçtiler ve İbn Büveyh'in askerlerinin daha fazla üzerlerine gelmelerini engellemek için köprüleri yıktılar. Tüzün'ün ayrıca nehir içine okçular yerleştirilmiş olan zebzebleri vardı. Bunlar hemen her gün İbn Büveyh'in zevraklarından birini ele geçirerek düşman kuvvetlerinin nehre ulaşmalarını engelliyordu. Bu durum İbn Büveyh ve askerlerini susuzluk ve açlıktan bîtap düşecek noktaya getirdi. Askerleri ve hayvanlarıyla birlikte suya ulaşamayan İbn Büveyh, su ve erzak temini için Nehrevân Köprüsü'ne doğru ilerlemeyi uygun gördü. Bunun fark eden Tüzün ise gizlice askerlerinden bir grubu peşlerinden gönderip onları tamamen bozguna uğrattı. Taraflar arasında gerçekleşen bir dizi nehir ve kara savaşı Tüzün lehine sonuçlanmış oldu.¹⁴⁶⁵ Bu çatışmayla ilgili Sûlî'nin olayı kaydederken satır aralarında zikrettiği ifadeler nehir çatışmasındaki başarıların savaşın seyri açısından ne derece önemli olduğunu göstermektedir. Sûlî, Deylemlileri nehirden uzak tutmak için bölgeye Tüzün kuvvetleri tarafından getirilen zebâzib ve tayyârların kullanılmasının Tüzün ve ordusunu zafere götüren hamle olduğunu ifade eder.¹⁴⁶⁶ Tüzün

¹⁴⁶⁵ Sûlî, *Ahbâru Râzî ve'l-Müttakî*, 262; Mechûl, *Kitâbü'l-Uyûn*, IV/395-396; İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/260.

¹⁴⁶⁶ Sûlî, *Ahbâru Râzî ve'l-Müttakî*, 262.

nehir yoluyla Bağdat'a giriş yaparken¹⁴⁶⁷ onun elde ettiği bu zafer çatışmanın seyrettiği coğrafyada nehir savaşlarındaki etkinliğin önemini tekraren ortaya koyar niteliktedir. Zira avantajlı konumda olan İbn Büveyh'in nehir yollarında üstünlük kuramaması, savaşın kendi aleyhlerine dönmesini beraberinde getirmiştir. İbn Büveyh'in bu bölgede girilecek bir çatışmada nehirlerde sağlanacak üstünlüğün öneminin farkında olacak ki Vâsıt'a intikalinden önce Berîdîlerden kendilerine deniz kuvvetleriyle yardımcı olmalarının sözünü istedi. Bu talep bir diğer yönüyle Bağdat'ı nehir ve kara güçleriyle birkaç kez kuşatma ve bu kuşatmalarda da zafer elde etme başarısını gösteren Berîdîlerin nehir çatışmalarında gücü ve etkinliğine de delalet etmektedir.

3.1.12. Diğer İç Çatışma ve İsyanlar

Askerî anlamda taşımacılık için uygun olan bölgelerde çıkan isyanlara karşı halifeler tarafından nehirler vasıtasıyla pek çok başarılı ve başarısız çatışmalar yapıldığını görmekteyiz. Basra'da Ali b. Ebû Tâlib'e davet eden Muhammed b. Müvelled et-Türkî üzerine Mütevekkil tarafından çıkartma yapıldı. Bu isyan için içerisinde gıda, asker ve silahların bulunduğu gemilerle harekete geçildi ancak seyir esnasında gemilerde çıkan yangınlardan dolayı geri dönmek zorunda kalındı.¹⁴⁶⁸

Mu'temid döneminde İbn Kündacık ve İbn Ebü's-Sâc arasında savaş meydana gelmiştir. 275/889 yılında Humavarevyh, İbn Kündacık'a yardımcı kuvvetler vererek onu İbn Ebü's-Sâc'ın üzerine gönderdi. Tikrit'te kendisini takip eden İbn Kündacık'ın önünde Dicle Nehri'ni aşarak karşıya geçen İbn Ebü's-Sâc ve düşman kuvvetleri arasında çatışmalar meydana geldi. Daha sonra İbn Ebü's-Sâc düşman kuvvetlerinde gemilerin sayısının arttığını görünce Tikrit'ten Musul'a geçip şehrin dışındaki Deyru'l-'Ala'da karargâh kurdu. Kendisini takip eden İbn Kündacık ile yaptığı çatışmalarda İbn Ebü's-Sâc üstün geldi.¹⁴⁶⁹

Mu'tazıd 288/901 yılında Vasîf'i yakalamak için Suğûr-u Şam'a girdi. Her ne kadar Vasîf'in istihbarat ağı iyi olsa da halife hareketin gizliliğini korudu. Bu çıkartmanın sonucun Vasîf esir alındı. Mu'tazıd ise Vasîf taraftarlarının çoğuna eman verirken düşmana ait savaş gemilerinin tamamını yaktırdı. Daha sonra Mu'tazıd bazı adamlarıyla

¹⁴⁶⁷ Sûlî, *Ahbâru Râzî ve 'l-Müttakî*, 267.

¹⁴⁶⁸ Ya'kûbî, *Büldân*, II/477.

¹⁴⁶⁹ İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VII/360.

birlikte Fırat üzerinden Bağdat'a döndü. Bu dönüşte yanına aldığı adamları arasında Bağl ve oğlundan bahsedilir. Bu iki isim de Mu'tazid'in Şam'dan Bağdat'a getirdiği denizciler olarak geçmektedir.¹⁴⁷⁰ Bu olayda Halife'ye karşı gelen Vasîf'in savaş gemileri olduğunu ve halifenin de bu isyana gemilerle gittiği görmekteyiz.

3.2. HABERLEŞMEDE VE POSTA TEŞKİLATINDA NEHİR VE KANAL TAŞIMACILIĞI

Haberleşme aracı olarak bölgenin özelliklerine göre at, deve, katır, posta güvercinlerinin yanı sıra gemiler de kullanılmaktadır.¹⁴⁷¹ Abbâsîler devri coğrafyasında taşımacılığa uygun iki büyük nehir ve kanallarının sağladığı ulaşım ağı ve hızı düşünüldüğünde haberleşme aracı olarak nehir taşıtlarının kullanımı anlaşılır bir durumdur. Bu noktada az da olsa örneklerle rastlamak mümkündür.¹⁴⁷²

Denize kıyılı ülkelerde ya da nehir coğrafyasında berîd sorumlusu, bölgenin doğasına uygun olarak birçok hızlı tekne edinmek zorundaydı.¹⁴⁷³ Buna uygun olarak tercih edilen gemiler yolcuların olmasına rağmen Dicle üzerinde günde altmış fersah yol alabiliyordu.¹⁴⁷⁴ Bazı nakillere göre bu mesafe otuz fersaktır.¹⁴⁷⁵ Ashâbü Berîd nehir taşıtlarıyla yola çıktıklarında gemilerine yolcu da alırlardı. Bu uygulamanın sebebi edindikleri yahut da iletmek üzere aldıkları haberleri gizlemektir.¹⁴⁷⁶

Uzun mesafe seyahatlerine uygun olan harrâkaların haberleşme aracı olarak da kullanıldığını görmekteyiz. Sind Valisi'ne eşinin, Halife Mansur'a karşı bir kalkışma

¹⁴⁷⁰ Mes'ûdî, *Mürûc*, IV/211-212.

¹⁴⁷¹ Ali, *et-Tanzîmâtü'l-İctimâ'iyye ve'l-İktisâdiyye fî'l-Basra*, 73; Hamîd Hamd Sâlih, *Nizâmü'l-Berîd fî'l-'Asri'l-Abbâsî'l-Evvel fî'l-İrâk (132-232/750-847)* (Mafrak: Câmi'atü Âli Beyt, Yüksek Lisans Tezi, 2015), 75; Yıldırım, "Abbâsîlerde Bilgi Toplama ve Haberleşme", 250; Halime Nur Arslan, *Abbâsîler Döneminde Berîd (Posta) Teşkilatı* (Konya: Necmettin Erbakan Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2024), 52.

¹⁴⁷² Nadiya Ahmed Ali el-Hazal, *el-Berîd ve Turukahû fî Bilâdi's-Şâm ve'l-İrâk fî'l-'Asri'l-Abbâsî (132-450/750-1058)* (Ürdün: Camiatü'l-Ürdünüyye, Yüksek Lisans Tezi, 1996), 142; Sâlih, *Nizâmü'l-Berîd*, 75; Mustafa Dağ, *Erken Dönem İslam Dünyasında Berîd Teşkilatı ve İstihbarat* (Elazığ: Fırat Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2012), 72.

¹⁴⁷³ Bk. Muhsin b. Abdullah el-Abbâsî, *Asâru'l-Evvel fî Tertîbi'l-Düvel* (Beyrut: Dâru'l-Behîl, 1989), 185; Talâl Cemîl Abdü'l-Âtî Rıfâî, *Nizâmü'l-Berîd fî'd-Devleti'l-Abbâsiyye hattâ Müntesife'l-Karni'l-Hâmisi'l-Hicrî* (Suudi Arabistan: Camiatü Ümmü'l-Kurâ, Doktora Tezi, 1986), 382; Sâlih, *Nizâmü'l-Berîd*, 76.

¹⁴⁷⁴ Hazal, *el-Berîd ve Turukahû fî Bilâdi's-Şâm ve'l-İrâk fî'l-'Asri'l-Abbâsî*, 142.

¹⁴⁷⁵ Arslan, *Berîd*, 73.

¹⁴⁷⁶ Sâlih, *Nizâmü'l-Berîd*, 75.

yapmaması konusunda Basra'dan harrâka ile bir mektup göndermesi¹⁴⁷⁷ ilgili durumun nadir örneklerindendir.

Haberleşmede nehirlerden faydalanma noktasında taşıt kullanımının yanı sıra farklı usuller de benimsenmiştir. Bunlardan birinde haber bir kamışın içine konur ve kamış bir demet ota bağlanarak nehrin akışına bırakılırdı. Haberi almak isteyen kişi yolun kıyısında bekleyerek gelen kamışı alır ve bu şekilde haberleşme sağlanırdı.¹⁴⁷⁸ Diğer yöntemde ise mektup sağlam bir sandık içerisinde konur ve bu sandık ağırlığı dengelenmiş bir şekilde nehre bırakıldığında varacağı hedefte dikilmiş ağların içine kadar ilerlerdi. Bu usul savaş zamanlarında taraflar arasındaki istihbaratın sağlanması adına en uygun yoldu.¹⁴⁷⁹ Ancak bu yolla haberleşme çok güvenli değildi. Zira haberleşme esnasında düşmanın nehir yollarına dikkat ederek bilgilere ulaşma ihtimali, sandık veya kamışın nehir mecrasında kayaya takılma durumu, nehrin akımından dolayı haberin hedefe ulaşamaması yahut da nehir hayvanları veya nehir üzerinde seyreden bir geminin habere isabet etmesi bu usulün tehlikelerindendi.¹⁴⁸⁰

3.3. SOSYAL HAYATTA NEHİR VE KANAL TAŞIMACILIĞI

Abbâsîler döneminde farklı türde nehir taşıtları çeşitli alanlarda kullanılmaktaydı. Bu alanlardan biri de sosyal hayat idi. Nehirler ile iç içe geçmiş bir coğrafyada halk ile nehir kullanımının birbiriyle olan yoğun ilişkinin ortaya konması, su yolu taşımacılığının sosyal alandaki karşılığını görmemiz açısından önemli arz etmektedir. Zira Abbâsîler döneminde Dicle'nin kıyısında nehir taşıtlarıyla ulaşımına uygun saraylar ve köşklerin varlığı, hemen hemen her evin önünde ise nehir yolculuğu için haytîyye ve zebzeb türü nehir taşıtlarının hazır bulunması,¹⁴⁸¹ rahatına düşkün birinin evinin önünde ise tayyâr türü nehir taşıtının bağlı olması,¹⁴⁸² Arapların at yerine zülâl, harrâka ve kârib gibi tekneleri tercih etmeleri¹⁴⁸³ ve belli dönemlerde yapılan sayımların neticesinde otuz binin

¹⁴⁷⁷ Taberî, *Târîh*, VIII/34.

¹⁴⁷⁸ Bk. Hazal, *el-Berîd ve Turukahû fi Bilâdi's-Şâm ve'l-İrâk fi'l-Asri'l-Abbâsî*, 142; Sâlih, *Nizâmü'l-Berîd*, 75; Arslan, *Berîd*, 58.

¹⁴⁷⁹ Bk. Numan b. Hanna İbn Antonie, *Kitâbu't-Tâiri'l-Ğırrîd fi Vasfi'l-Berîd* (Mısır: Matba'atü Muktatîf, 1890), 14-15.

¹⁴⁸⁰ Bk. Hazal, *el-Berîd ve Turukahû fi Bilâdi's-Şâm ve'l-İrâk fi'l-Asri'l-Abbâsî*, 142.

¹⁴⁸¹ Bk. İbnü'l-Cevzî, *Menâkıbu Bağdâd*, 127; Sa'd, *el-Âmme fi'l-Bağdâd*, 195.

¹⁴⁸² Mez, *İslam Medeniyeti*, 551.

¹⁴⁸³ Sa'd, *el-Âmme fi'l-Bağdâd*, 195.

üzerinde nehir taşıtının bölgede faaliyet göstermesi, sosyal alanda nehir yollarıyla kurulan ilişkiyi tahmin edilebilir kılmaktadır.

Bürokratlar ve halk hem şehirler arası hem de şehir içinde nehirler üzerinden yoğun bir şekilde ulaşım sağlardı. Nehir taşıtları bunun dışında düğün, bayram, kutlama ve daha birçok etkinlikte bazen süslenmiş bir şekilde bazen ise toplu halde seyirleriyle sosyal alanın önemli bir parçası olarak şehre ayrı bir hava katardı.

Hârûn Reşîd'in bir nehir yolculuğunda zülâllerdeki gemicilerin şarkılarını duyduğunda mutlu olması ve onların tegannide yaptıkları hatalarından rahatsız olduğu için denizcilerin söylemesi için bir şiir yazdırması,¹⁴⁸⁴ İbn Râîk'in "Bir tayyâr ile Dicle'de seyretmeyi ve gemicilerin seslerini dinlemeyi bütün Suriye hâkimiyetine tercih ederim." sözü¹⁴⁸⁵ nehir taşımacılığının bölge kültürünün önemli bir parçası olduğunu gösteren nakillerdendir.

Bağdat, nehirler üzerinde ilerleyen süslü, ışıklandırılmış kayıklar ve nehir kenarlarındaki kandillerle masallara konu olacak kadar güzelliğe sahip olmuştur. Burada taşımacılık yapan gemiciler halktan ziyade sadece işin erbabının anlayabileceği kendilerine ait ıstılah ve kavramlarla da coğrafyaya renk katmaktaydılar.¹⁴⁸⁶ Bu gemiciler Bağdat'ta her gün bıkmadan usanmadan hareket halinde olmalarıyla nehir kıyılarını canlandırmaları da taşımacılığın sosyal hayatla iç içe olduğunu göstermektedir.

3.3.1. Bayram ve Kutlamalar

Abbâsîler döneminde gerek Hristiyan gerekse de Müslüman bayramlarında nehir taşıtları kullanılmıştır. İlgili konunun ele alınması incelediğimiz dönemde sosyal hayatta nehir taşımacılığının bir yönüyle ortaya koymak adına önem arz etmektedir.

3.3.1.1. Müslüman Bayramları

Ramazan ve Kurban Bayramı İslam Tarihi'nin hemen her döneminde olduğu gibi Abbâsîler döneminde de önemli bir yere sahip olmuştur. Bu bayramlarda halife yol kıyısında kendisini bekleyen halkı selamlardı. Namaz kılındıktan sonra halk birbirleriyle

¹⁴⁸⁴ Ebü'l-Ferec İsfahânî, *el-Eğânî*, IV/329.

¹⁴⁸⁵ Mez, *İslam Medeniyeti*, 550.

¹⁴⁸⁶ Ezdî, *Hikâyetü Ebü'l-Kâsım*, 107. Ayrıca bk. Mısıri, *Ticâretü'l-Irak*, 180.

bayramlaşır, bayram ziyaretleri yapılırdı. Şehri ayrı bir havaya büründüren tekbir ve kelime-i tevhit sesleri her tarafta yayılırken borulara üflenir ve sokaklar renkli sancak ve bayraklarla tezyin edilirdi. Bağdat ise lambalarla süslenmiş sarayları, renkli sokakları ve bayramlık kıyafetleriyle dolaşan mutlu halkıyla görkemli bir hal alırdı. Bayramlarda Bağdat'ın başka bir havaya bürünmesinde şehri her taraftan kuşatan nehirler de ihmal edilmezdi. Bu nehirlerin kenarlarına kandiller yerleştirilirken bir de su yollarındaki kayıklar ışıklandırılmış ve süslenmiş vaziyette yerlerini alırdı.¹⁴⁸⁷

Müslümanların bayramları diyebileceğimiz Cuma günlerinde de nehirlerde taşımacılık açısından canlılık görülmekteydi. Cuma namazları şehirlerde hutbenin irad edildiği büyük bir camide kılınmaktaydı. Bağdat'ta yirmi yedi bin ibadethanenin olmasının yanı sıra cuma namazları Dicle Nehri'nin sağ ve sol kıyılarında hutbenin okunduğu iki camide kılınmaktaydı (300/913). Bu uygulamadan dolayı her Cuma vakti müthiş bir manzara oluşmaktaydı. Camiye sığmayan cemaat cadde ve sokaklara hatta Dicle'ye kadar taşmaktaydı. Teknelerde namaz kılmak zorunda kalan cemaate ise imamın sesi ancak mübelliğler vesilesiyle iletebiliyordu.¹⁴⁸⁸ Bu durumun örneklerinden birini Mansur Camii'nde kılınan bir Cuma namazında görmekteyiz. Cemaat bu camiden Dicle kıyısındaki Horasan kapısına kadar uzanmaktaydı. İmam'ın sesi mükbirler ile cemaate duyurulurdu. Namazdaki aşırı kalabalıktan dolayı cemaatin bir kısmı ise sümeyriyyelerinde namaz kılmak zorunda kalırdı.¹⁴⁸⁹ Ayrıca Cuma namazına halifenin harrâkalarının geldiği ve insanların bu harrâkalarla taşındıktan sonra Bağdat'ın ıssızlaştığı kaydedilir.¹⁴⁹⁰ İlgili durum namazların teknelerde kılındığı bilgisine ilaveten bir de gidiş dönüşlerde de teknelerin kullandığını göstermektedir.

3.3.1.2. Hristiyan Bayram ve Kutlamaları

Abbâsîler döneminde Hristiyan bayramları ve manastır ziyaretleri gayrimüslim tebaa kadar Müslüman Bağdat halkı için de eğlence maksadı itibariyle özel bir öneme sahipti. Mesire alanları, geniş bahçeleri ve meyhanelerle dolu olan manastırlar, eğlence

¹⁴⁸⁷ Ahmet Güzel, *Abbâsî Halifesi Mehdî b. Mansûr ve Siyasî Yönü* (Konya: Selçuk Üniversitesi, Doktora Tezi, 2002), 283; Kan, *Bağdat*, 161-162; İhsan Arslan, "Muktedir Döneminde Abbâsîler'de Sosyal Hayat", *İstem* 7 (2011), 151.

¹⁴⁸⁸ Mez, *İslam Medeniyeti*, 467-468.

¹⁴⁸⁹ Hatîb el-Bağdâdî, *Târîhu Bağdâd*, I/351. Ayrıca bk. Sa'd, *el-Âmme fi'l-Bağdâd*, 378.

¹⁴⁹⁰ Sûlî, *Ahbârü Râzî ve'l-Müttakî*, 248.

düşkünü kesim için uğrak mekânlar konumundaydı.¹⁴⁹¹ Bu dönemde Hristiyan bayramlarına Müslümanların yoğun bir şekilde katılımlarının arka planında şehirleşmenin hızlanması, sosyal hayatın kozmopolit bir yapıya dönüşmesi, toplumsal refahın artması, Hristiyanların toplumsal hayatın bazı alanlarında temayüz etmeleri gibi pek çok sebep zikredilebilir. Bunun yanı sıra İslam toplumunda bir başka kültüre meylin de söz konusu olabileceği düşünülebilir.¹⁴⁹² Sosyal hadiseleri tek bir sebep üzerinden ifade etmek yerine birçok faktörün etkili olabileceği düşüncesiyle ihtiyatlı bir şekilde durumu izah etmek yerinde olacaktır. Bu bağlamda yukarıdaki sebepler çerçevesinde Abbâsîler dönemi Müslüman toplumun Hristiyan bayramlarına katılımı ele alınabilir. Bizim ilgili bahisteki temel odak noktamız ise Abbâsî toplumunun Hristiyan bayram ve kutlamalarına katılımda nehir taşıtlarının kullanımıdır.

Abbâsîler döneminde toplumun Hristiyan manastırlarını ziyaret ettiklerini ve ziyaretlerde özellikle hafif meşrep Müslümanların yer aldığını görmekteyiz. Manastır ziyaretlerinin safiyane niyetlerin yanı sıra eğlenmek, içki içmek, hoşça vakit geçirmek, gönül eğlendirmek gibi saiklerle¹⁴⁹³ yapıldığını söyleyebiliriz. Bu ziyaretlerde nehir taşıtlarının kullanımı Abbâsî toplumunun nehirlerle taşımacılık özelinde kurduğu ilişkinin farklı bir boyutunu da göstermektedir.

Eşmûnî Yortusu, en büyük bayramlardan kabul edilmektedir. Teşrînü'l-Evvel'in üçüncü günü kutlanan bu bayram sadece Hristiyanlar için değil Bağdat halkının bir kısmı için cezbedici olmuştur. Dicle'nin batı yakasında bulunan Katrabbül'de bulunan Eşmûnî Manastırı, adını bu manastırı kurmuş olan Azize Eşmûnî isimli bir kadından almıştır.¹⁴⁹⁴ Bu yortuda Bağdat ahalisinin belli kesimi imkânları ölçüsünde tayyârât, zebâzib, sümeyriyyât adı verilen nehir taşıtlarıyla manastırda bir araya toplanmaktadır.¹⁴⁹⁵

Eşmûnî Yortusu'na gelenlerden biri de şair Ebü'l-Atâhiyye'dir. Kendisi Eşmûnî Manastırı'ndaki kutlamalara sümeyriyye ile gidip burada tekne iken duyduğu bir şarkı üzerine dans ederek arkadaşını da kendisine katılmayı davet etmiş ve dostunun kendisini tekne batmasından korktuğu için uyarmasına karşılık Ebü'l-Atâhiyye "Eğer batarsa şarkı

¹⁴⁹¹ Bk. Mez, *İslam Medeniyeti*, 477; Dündar, 4/10. *Yüzyılda Bağdat*, 382.

¹⁴⁹² Öztürk, *İslâm Toplumunda Hristiyanlar*, 264-265.

¹⁴⁹³ Öztürk, *İslâm Toplumunda Hristiyanlar*, 204-205, 242.

¹⁴⁹⁴ Dündar, 4/10. *Yüzyılda Bağdat*, 383.

¹⁴⁹⁵ Şâbüştî, *Diyârât*, 37.

şehidi olmaz mıyız?” şeklinde cevabını vermiştir.¹⁴⁹⁶ Cahzâ da bir Eşmûnî Yortusu’nda Katrabbül’e gitmiştir. Orada teknesini yaşatacacak boş yer ve yanına gidebileceği tanıdık birini bulamayınca ilerlemiş ve güzel yüzlü iki gencin yanına sümeyriyesiyle giderek onlarla eğlenmiştir.¹⁴⁹⁷

Mar Curcis Manastırı, Dicle sahilinde bulunmaktadır. Bağdat’ın kuzey tarafında şehre 4 fersah (24 km) uzaklıktadır. Etrafında barındırdığı güzellikleri ve Bağdat’a yakınlığı hasebiyle şehir halkı için güzel bir gezinti alanı olarak kabul görmüştür. Zira nehir kenarında olan bu manastırın önünde değirmenler kurulmuş olup etrafı ise bağ, bahçe ile çevriliydi. Aynı zamanda manastırın etrafında çokça meyhane de bulunmaktaydı. Bu durum Bağdat ehli keyf Bağdat halkı için bir eğlence noktası olmasını sağlamıştır. Buraya eğlenmek için gelen halk sümeyriye türü nehir taşıtı da kullanmıştır.¹⁴⁹⁸

Semâlû Manastırı, Bağdat’ın doğusunda Şemmâsiyye Kapısı’nda Mehdi Nehri’nin üzerinde bulunmaktadır. Etrafında bostanlar vardır. Nehirde değirmenlerin kuruludur. Etrafı güzel bir şekilde imar edilmiş olan bu manastır eğlenmek için bölge halkı adına bir önemli bir durak noktası konumdadır. Eğlence düşkünü bölge halkı, nehre kıyı bu manastıra gelmek için gemi ve zülâlât türü nehir taşıtları da kullanmaktaydı.¹⁴⁹⁹

Uls Manastırı’nın doğu tarafında Dicle sahilinde bulunan Uls Köyü’nde nehir akımının şiddetli olduğu gemilerin geçişini zorlaştıran kayalıklarla dolu dar bir geçişten bahsedilmektedir. Buraya kadar gelen gemiler bölgedeki tehlikelerden dolayı rahat hareket edemediklerinden dolayı demir atarlar ve ancak bölge halkından tecrübeli kimselerin desteğiyle burayı aşabilirlerdi. Bu mevkide kuzeyden ve güneyden insanların eğlenmek için geldiği, bölgenin en güzel manastırlarından biri olan Uls Manastırı bulunmaktadır. Şâbüştî’nin aktarımından da anlaşıldığı kadarıyla gemilerin demir attığı bu mevkide bulunan manastıra yapılacak yolculuklarda yine nehir taşıtları kullanılmaktaydı.¹⁵⁰⁰

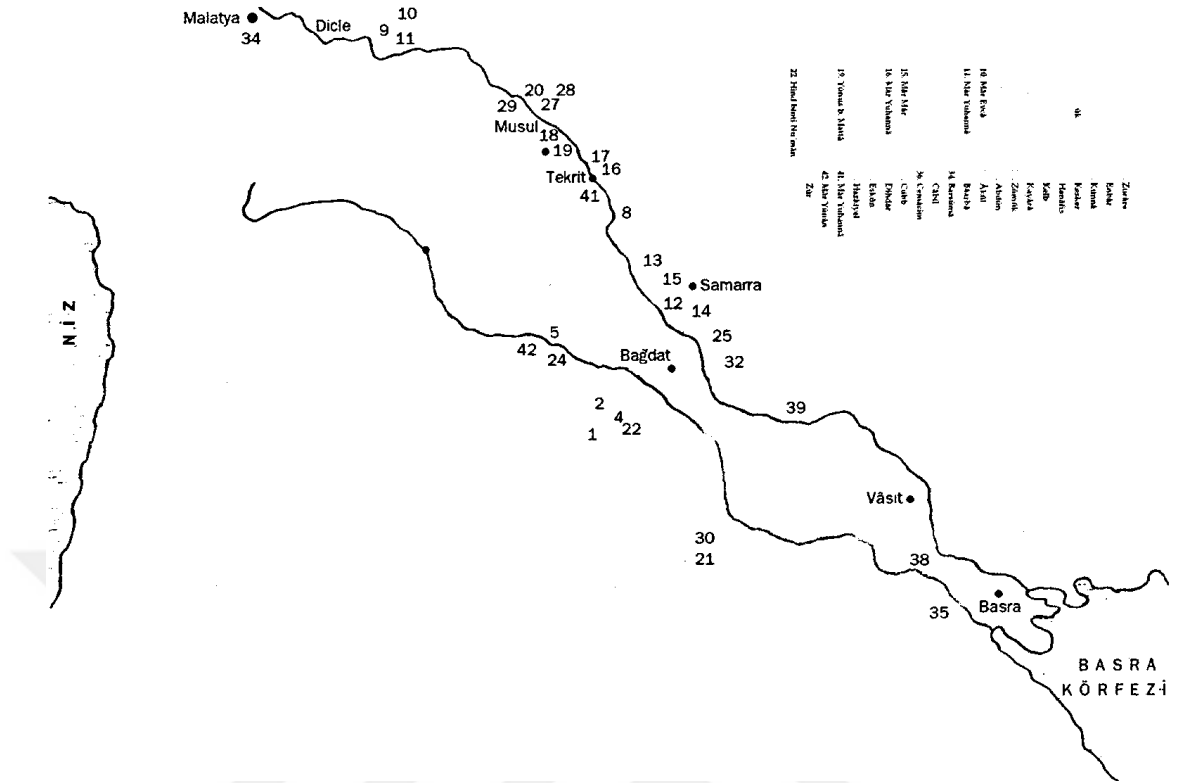
¹⁴⁹⁶ Şâbüştî, *Diyârât*, 38.

¹⁴⁹⁷ Şâbüştî, *Diyârât*, 37.

¹⁴⁹⁸ Şâbüştî, *Diyârât*, 51, 55.

¹⁴⁹⁹ Şâbüştî, *Diyârât*, 15.

¹⁵⁰⁰ Şâbüştî, *Diyârât*, 69.



Resim 16. Irak ve Cezîre Bölgesindeki Manastırlar (Öztürk, *İslâm Toplumunda Hristiyanlar*, 765.)

3.3.1.3. Fars Bayramları

Müslüman Bayramları, Hristiyan Bayramları ve Manastır ziyaretlerinin yanı sıra Abbâsîler döneminde nehirler üzerinde taşımacılığın hareketlendiğini gördüğümüz bir diğer sosyal alan ise Fars Bayramlarıydı.

Sadak Bayramı, Abbâsîler döneminde halkın bir heyecanla beklediği bayramlardan biriydi. Bayramın günü Farsî aylardan biri olan Bahman'ın beşinci veya onuncu gününe isabet ederdi. “Şenlik ateşi gecesi” olarak da bilinen bu bayram kışın büyük şenlik havası eşliğinde ateşler yakılarak kutlanırdı. Bağdat halkı bu bayramda Dicle Nehri'nin iki yakasında gruplar halinde gidip meşale ve ateşler yaktıktan sonra sümeyriyye ve büyük zevraklara binerlerdi. Halktan bazıları zevraklarda bulunan büyük kubbeye çıkarak eğlenceyi seyreder bazıları ise izzeti ikramda yarıştırdı. Sadak'ta halk dans ve müzik

eşliğinde eğlenirken halife, vezir ve önde gelen bürokratların gemileri süslenirdi. Halk ise bürokratların Dicle üzerinden kayıklarla yaptığı resmi geçidi takip ederdi.¹⁵⁰¹

3.3.2. Cenaze Taşımacılığı ve Teşyî

Bazı cenazelerin çok fazla kalabalık olması nehirlerde ciddi bir tekne trafiğine sebep olmakla beraber bazı cenazelerin farklı şehirlere taşınması bazılarında ise namaz ve defin işlerinin şehrin farklı bölgesinde yapılmasının gerekliliği cenaze törenlerinde nehir taşımacılığının kullanımını beraberinde getirmiştir. Zira nehirler üzerinden ulaşımın hızlı olması cenazelerin kokmadan ve geciktirilmeden ve karadaki insan kalabalığına takılmadan naklinin sağlanmasına imkân veriyordu. Bu sebeplerden olsa gerek ki hem bizzat cenazenin taşınmasında hem de defnedileceği yere kadar cenazeye eşlik eden halkın yolculuğunda nehir taşıtları kullanılmıştır.

Bağdat'ta yaşamış zahid ve abid bir şahsiyet olan Ahmed b. Muhammed b. Ğalib b. Halid'in (275/889) cenazesi ciddi kalabalığa sahne olmuştur. Bağdat'ta çarşı pazarlar kapatılmış, kadın erkek genç yaşlı demeden Bağdat ehlinin çoğu cenazeye gelmiştir. Önce Külvâzâ sonra ise Basra'ya taşınan cenazenin teşyiine ise halkın bir kısmı yaya olarak katılırken geri kalan kısmı zevraklar ile eşlik etmiştir.¹⁵⁰² Cenazenin Külvâzâ'ya naklinde halkın nehir taşıtlarını kullanma sebebi teşyiin oldukça kalabalık olmasından ötürü olsa gerektir.

Halife Hâdî döneminde öldürülen Ya'kûb b. Fadl'ın, sıcak havada ihmal edildiğinden dolayı kokmuş ve şişmiş olan cesedinin durumu Mûsâ el-Hadi'ye haber verildi. Bunun üzerine halife cesedin Ya'kûb'un kardeşine götürülmesini emretti. Akabinde ceset bir zevrak ile kardeşine götürüldü.¹⁵⁰³ Mu'tez-Müstaîn çatışmasında öldürülen bir savaşçının cesedi de zevrakla Bağdat'a taşınmıştır.¹⁵⁰⁴

Halife Râzî Bağdat'ta vefat etmiştir (329/941). Namazı Kadı Ebü'n-Nasr tarafından kıldırıldıktan sonra cenazesi iki sarayın arasındaki yere kadar Dicle üzerinden tayyâr ile taşındı. Daha sonra hizmetçilerle birlikte Rusâfe'ye götürüldü ve burada defnedildi.¹⁵⁰⁵

¹⁵⁰¹ Ahsen, *Abbasiler Döneminde Sosyal Hayat*, 329.

¹⁵⁰² Sıbt İbnü'l-Cevzî, *Mir'ât*, 2013, XVI/122.

¹⁵⁰³ Taberî, *Târîh*, VIII/191.

¹⁵⁰⁴ Taberî, *Târîh*, IX/312.

¹⁵⁰⁵ Sûlî, *Ahbâru Râzî ve'l-Müttakî*, 183.

Halife'nin cesedinin naklinde tayyâr türü nehir taşıtının kullanılması hem karadaki izdihama takılmama hem de bu hızlı bir nehir taşıtı kullanılarak cenazenin gecikmesini engelleme gerekçesiyle yapılmış olabilir. Burada bahsi geçen gerekçelerden bağımsız tayyâr türü nehir taşıtının bürokratlar tarafından kullanılan nehir taşıtı olduğu hatırlanarak da konu ile ilgili açıklama yapılabilir.

3.3.3. Hac Yolculukları

Maveraünnehir ve Horasan gibi Hilafetin doğu topraklarından hacca gitmek için yola çıkan hacı adayları hac mevsiminden iki ay kadar önce Bağdat'a geliyorlardı. Ancak hac mevsiminde Bağdat'a Musul ve Rakka gibi Kuzey dolaylarından gelen hacı adayları da başkenti renklendirmekteydi. Kuzey'den Güney'e yola çıkan hacı adaylarının bu yolculukları Dicle ve Fırat nehri üzerinden teknelerle yapılıyordu. Bu güzergâhta hacı adayları için bir tercih olan nehir seyahati hızlı olmakla beraber kendi içinde bazı riskler barındırıyordu. Nitekim Musul'dan yapılan bu yolculukların birinde hacıların yolculuk yaptığı zevraklar batmış olup 600 hacı adayı Dicle'de boğularak ölmüştür. Bu olayda 10 küsur zevrak'ın batmasından¹⁵⁰⁶ her bir zevrakta 50-60 arası hacı adayının seyahat ettiği tahmin edilmektedir.

3.3.4. Avcılık Faaliyetleri

Abbâsîler döneminde hususen avcılık faaliyetleri için kullanılan zevrakü's-sayyâd olarak kaynaklarda geçen nehir taşıtlarının olduğunu görmekteyiz. Boğa ve Mu'tez'in zevrakü's-sayyâd (avcı zevrak) ile yolculuğu,¹⁵⁰⁷ Karmatî reisi Ebû Tâhir ve adamlarını zevârîkü's-sayyâdîn ile nehri karşıya geçtiğine dair kayıtlar¹⁵⁰⁸ bu hususun örneklerindendir. Bu taşıtların sadece yolculuk için kullanılmadığı Fetih b. Hakan'ın nehir üzerinde avlanırken gemisinin batması ve bir köylü tarafından kurtarıldığına dair aktarımdan¹⁵⁰⁹ anlaşılmaktadır.

Abbâsîler döneminde bahsi geçen taşıtların varlığına ek olarak nehirlerin suları yükseldiğinde balık yakalama müsabakaları düzenlendiği de aktarılmaktadır. Halkın bir

¹⁵⁰⁶ Sıbt İbnü'l-Cevzî, *Mir'ât*, 2013, XVII/316. Ayrıca bk. Dünder, 4/10. *Yüzyılda Bağdat*, 473.

¹⁵⁰⁷ Sûlî, *Kitâbü'l-Evrâk* (227-256), 413.

¹⁵⁰⁸ Hemdânî, *Tekmile*, 54.

¹⁵⁰⁹ Sıbt İbnü'l-Cevzî, *Mir'ât*, 2013, XV/236.

kısmı bu müsabakalara katılmak bir kısmı ise yarışmaları izlemek için giderdi. Bölgede balık tutma yarışması bir hobi olarak karşımıza çıkarken balıkçığın ise bir meslek olduğunu görmekteyiz.¹⁵¹⁰

3.3.5. Gezintiler

Halife ve bürokratlar için nehir yolculukları, sadece bir noktadan diğer noktaya varmaktan öte hoşça vakit geçirmek ve rahatlamak için yapılan bir aktiviteydi. Hatta öyle ki yapılan nehir yolculuklarında eğlenmek için şarkıların söylendiği ve bu şarkılarda segâf makamının tercih edildiği zikredilmektedir.¹⁵¹¹ Kaynaklarda halkın belli bir kesiminin yanı sıra bürokratların da tenezzüh için nehir taşıtlarını kullandıklarına dair epey örnek vardır. Ancak bu başlık altında maksadın hasıl olması adına sadece halifelerin nehir taşıtlarıyla tenezzühüne dair bazı örnekler aktarılmakla yetinilecektir. Gemi çeşitleri bahsinde ele alınan her bir nehir taşıtı özelinde ilgili bağlamda kaydedilen bilgilerden dolayı tekrara düşmemek adına bürokratlara dair ayrı bir detaylandırmaya gidilmemiştir.

Hârûn Reşîd'in, Rakka'yı yazlık başşehir olarak kullandığından dolayı Bağdat-Rakka arası şarkıcı ve müzisyenlerle nehir yolculuğu yaptığına dair kayıtlar vardır.¹⁵¹²

Oyun ve eğlence düşkünü olan Halife Emin ise gezintileri için aslan, fil, yılan, akbaba ve at gibi farklı şekillerde inşa ettirdiği harakaların yanı sıra üç milyon dirhem harcayarak büyük bir gemi ve bir de yunus balığı şeklinde bir gemi yaptırmıştır.¹⁵¹³ Emin'in, tenezzüh için çıktığı yolculukların bazılarında halifeyi korumak için sağında ve solunda küçük nehir taşıtları da eşlik ettiğine dair örnekler vardır.¹⁵¹⁴

Halife Me'mûn'un bir gemide denizcileriyle birlikte nehir yolculuğu yaptığı bilgisi,¹⁵¹⁵ Mu'tasım'ın ölümcül bir hastalığa yakalandığında kendisi için bir zülâlin hazırlanmasını istemesi ve onun için çalan Zünâm ile nehirde tenezzühü dikkat

¹⁵¹⁰ Bk. İbnü'l-Cevzî, *el-Muntazam*, XVIII/175; Ceyhân Sa'id er-Râcihi, *el-Hayâtü'l-İctimâiyye fî Bağdâd min Bidâyeti'l-Karni's-Sâdis el-Hicrî Hatte Sûkutü Bağdâd* (Mekke: Camiatü Ümmü'l-Kurâ, 2006), 327.

¹⁵¹¹ Segâf makamı: Farsların kendileri ait makamlarından bir tanesi nehir taşımacılığında söylenen şarkılarda tercih edilirdi. Bk. Mes'ûdî, *Mürûc*, IV/176.

¹⁵¹² Ömer, "Rakka", 128.

¹⁵¹³ Taberî, *Târîh*, VIII/509.

¹⁵¹⁴ Hâlid İbrâhim Hamîd el-Hemdânî, *Mevâkıbü'l-Hulefâ fî'l-'Asri'l-Abbâsiyyi'l-Evvel* (Bağdad: Camiatü Bağdâd, Yüksek Lisans Tezi, 2006), 44.

¹⁵¹⁵ Sibt İbnü'l-Cevzî, *Mir'ât*, 2013, XIV/228.

çekmektedir.¹⁵¹⁶ Bunun dışında Halife Mu‘tasım’ın bir gün Dicle üzerinde zuv türü taşıyla tenezzühü ve bunu haber alan halkın onu görmek için nehrin kenarlarına doluşması,¹⁵¹⁷ Mütevekkil’in kendisi için üzerinde eksiksiz bir saray bina ettirdiği, şiirlere konu olan zuvda nedimi Buhterî ile tenezzüh ve eğlence için yaptığı nehir yolculuğu,¹⁵¹⁸ ilgili hususun örneklerinden bazılarıdır.

3.3.6. Sandal Yarışları

Abbâsîler döneminde yarışlar için de nehir taşıtları kullanılmıştır. Hatta öyle ki bu yarışlar Bağdat halkı için temel eğlence kaynaklarında birine dönüşmüştür. Bu yarışlar küçük sümeyriyye ve zebzeb türü kayıklarla yapılmıştır.¹⁵¹⁹ Koşu yarışı, yüzme, mızrak atma gibi sporların yanı sıra yapılan sandal yarışları gibi oyunlarda çok fazla bahis döndüğünden dolayı fukahâ tarafından bu sporların İslam’a uygun olmadığı ilan edilmiştir.¹⁵²⁰

3.3.7. Düğünler

İlgili başlık çerçevesinde Me’mûn’un, Hasan b. Sehl’in kızı Buran ile evliliğinde yer alan detaylar dikkat çekicidir. Evlilik için Me’mûn, Bağdat’tan zevrakla Hasan b. Sehl’in yanına gitti. Hasan b. Sehl bu sırada Dicle kıyısında bir köşkteydi.¹⁵²¹ Düğün ise Femû’s-Sılh’da yapılacaktı. Bu cemiyette Hasan b. Sehl’in daha önce benzeri görülmemiş bir şekilde mal dağıttığı ifade edilmektedir. Malları dağıttıkları gruplardan bahsedilirken Me’mûn’un yanında bulunan gemiciler de zikredilmektedir.¹⁵²² Burada halife ile birlikte Femû’s-Sılh’da kurulmuş olan şehre giren gemiciler vardır. Ayrı bir sınıf olarak tavsif edilen gemicilerin sayısı otuz bin kadardır.¹⁵²³ Düğüne askerî gemilerin yanı sıra büyük

¹⁵¹⁶ Sıbt İbnü’l-Cevzî, *Mir’ât*, 2013, XIV/375; İbnü’l-Esîr, *el-Kâmil*, 1991, VI/458-459.

¹⁵¹⁷ Sûlî, *Evrâk* (227-256), 473.

¹⁵¹⁸ Hamevî, *el-Büldân*, III/159.

¹⁵¹⁹ Bk. İbnü’l-Cevzî, *Menâkıbu Bağdâd*, 27. Ayrıca bk. Clot, *Hârûn Reşîd ve Abbasiler dönemi*, 198; Kan, *Abbâsîlerin Birinci Asrında Bağdat*, 175.

¹⁵²⁰ Ahsen, *Abbasiler Döneminde Sosyal Hayat*, 295.

¹⁵²¹ İbn Tayfur, *Târîhu Bağdad*, 114.

¹⁵²² Mes‘ûdî, *Mürûc*, IV/26.

¹⁵²³ Şâbüştî, *Diyârât*, 107.

ve küçük boyutlarda dört bin kadar şebbâra da katılmıştır. Bu kayıta da gemicilerin sayısı otuz bin olarak ifade edilmektedir.¹⁵²⁴

Humâreveyh'in kızı Esmâ (Katrü'n-Nedâ) ile Halife Mu'tazîd'in ihtişamlı düğününde Katrü'n-Nedâ, Dârü'l-Mu'tazîd'a taşınmadan evvel Bağdat'tın her iki tarafında pazartesi günü kimsenin Dicle'yi geçmemesi ilan edildi ve Dicle kıyısındaki evlerden halkın çıkışı engellendi. Akşam olduğunda ise Dârü'l-Mu'tazîd'dan içinde hizmetçilerin meşaleler taşıdığı bir şezâ, Dâr-ı Saîd'e geldi. Dört harrâka hazırlandı ve Katrü'n-Nedâ bir harrâkaya bindirilerek Mu'tazîd'a götürüldü.¹⁵²⁵ Halkın Dicle üzerinde yolculuğu ve geçişleri engellenmesi Katrü'n-Nedâ'nın harrâkayla rahat ve hızlı bir yolculuk yapabilmesi için olabilir. Düğünde taşımacılığın hususi olarak hazırlanmış harrâkalar ile nehir yolları üzerinden yapılması sosyal hayat ile nehir taşımacılığının iç içe oluşunu gösteren örneklerden biridir.

3.3.8. Yolcu Taşımacılığı

Abbâsîler dönemi Dicle ve Fırat nehirleri ve bu nehirlerden açılan kanalları üzerinden ticarî ve askerî faaliyetlerin dışında hem bürokratların hem de halkın kişisel ulaşım için pek çok yolculuklarına rastlamaktayız. Bunun dışında çeşitli şekillerde oldukça pahalı nehir taşıtları edinen halifelerin¹⁵²⁶ yanı sıra devlet erkanının hem hoş vakit geçirmek adına tenezzüh için hem de kişisel ulaşım için nehir taşıtlarını kullandıklarına dair örnekler vardır. Ancak bu başlık altında bahsi geçen yolculuklardan ziyade bölgedeki ücretli yolcu taşımacılığı üzerinde durulacaktır. Makdisî, insanların Bağdat'ta gemilerle yolculuk yaptığını, bir yerden bir yere akıp gittiğini ve bu yolculuklarda oluşan koşuşturma ve hengamenin nehir kıyılarını güzelleştirdiğini ifade etmektedir.¹⁵²⁷ Bu yolculuklarda ifade edildiği üzere Hârûn Reşîd ve İbn Râik'in öykünmesinden de anlaşılacağı üzere denizcilerin Dicle'yi güzelleştiren sesleri ve şarkıları övgüye mazhar olmuştur. Bu durum da şehrin Venedik'e benzetilme sebeplerindendir. İlgili bağlamda

¹⁵²⁴ İbnü'l-İmrânî, *el-İnbâ*, 63-64.

¹⁵²⁵ Taberî, *Târîh*, X/41; Sibt İbnü'l-Cevzî, *Mir'ât*, 2013, XVI/179. Evlilik hakkında ayrıntılı bilgi için ayrıca bk. Yılmaz, *Mu'tazîd ve Müktefî Döneminde Abbâsîler*, 189-195.

¹⁵²⁶ Emin'in ise aslan, fil, yılan, akbaba ve at şeklinde harrâkaları ve yunus balığı şeklinde gemisi buna örnektir. Taberî, *Târîh*, VIII/509.

¹⁵²⁷ Bk. Makdisî, *Ahsenü't-Tekâsîm*, 1991, 124.

Vâsıt ve Basra arasındaki bölgenin nehir yolları itibariyle karışıklığı, Basra'nın nehir ağlarıyla örülü bir şehir olmasının da hatırlanması yerinde olacaktır.

Nehir ve kanallar üzerinde ücretli yolcu taşımacılığı yapılmakta olup bu yollarda ulaşım diğerlerine nazaran daha ucuzdur.¹⁵²⁸ İlgili bağlamda Hatîb el-Bağdâdî'nin, yolcuları taşımak için nehir kenarında bekleyen gemicilerin, gidecekleri mevkileri bağdırlıklarına dair kaydı oldukça kıymetlidir. Bu kayıta, Dicle kıyısında yolcu taşımacılığı yapan sümeyriyye sahibi bir gemici, Kasr-ı İsa, Ashabü's-Sâc, Furadu Osman şeklinde yüksek sesle bağırarak yolcu toplamaktaydı.¹⁵²⁹

Ancak bu iş ile meşgul olanların kazançları yük taşımacılığı yapan gemicilerden daha düşük idi.¹⁵³⁰ Yolcu taşımacılığı yapanların aldığı ücret hakkında net bir şey zikretmenin zor olduğunu ifade etmeliyiz. Bu durumda yolcunun bulunduğu konum, taşınacağı mesafe, işinin acelesi, yolcunun ekonomik durumu gibi hususlar belirleyici olmuştur. Nehir kenarında duran denizciler Bağdat'tan Vâsıt'a gitmek isteyen bir kişinin bir dirhem vererek yolculuk yapması,¹⁵³¹ yine Vâsıt'a gitmek için yola çıkan birinin zülâldeki denizciler tarafından iki dirheme taşınması, ilgili hususun örneklerindendir.¹⁵³² Bağdat'tan Ukberâ'ya gidecek birinin bir dirhem ücret ödemesi,¹⁵³³ acelesi olan bir yolcunun Nehri Mu'allâ'dan, Debbâğîn'e gitmek için iki dinar vermesi,¹⁵³⁴ bazı yolcuların ise durumu olmadığı için para yerine yemek vermesi ya da ücretsiz bir şekilde taşınması bahse konu olan başlık açısından önemli kayıtlardır.¹⁵³⁵ Taşımacılık yapılan kayıklarda da serinlik olması için buz ve ıslak keçe konulduktan sonra keçe üzerine beyaz bir perde asılırdı.¹⁵³⁶ Bu uygulama yolcuların rahatı için olsa gerektir.

Bölgede şehirler arası yolcu taşımacılığının yapıldığına dair çıkarıma imkân veren bazı nakiller vardır. Zeki ve hazır cevap biri olan Ebü'l-Aynâ Basra'da vefat etmiştir (282/896). Bu yılda Bağdat'tan Basra'ya giden ve içerisinde seksen kişinin yolculuk yaptığı bir zevrak batmıştır. Bu zevraktan bir tek Ebü'l-Aynâ kurtulabilmiş, başka bir

¹⁵²⁸ Abdü'l-Hüseyin, *et-Tetavvur et-Ticârî*, 63.

¹⁵²⁹ Hatîb el-Bağdâdî, *Târîhu Bağdâd*, XV/269.

¹⁵³⁰ Abdü'l-Ceğîfi, *el-İrâk*, 90.

¹⁵³¹ Sa'd, *el-Âmme fi'l-Bağdâd*, 213.

¹⁵³² Tenûhî, *el-Ferec*, IV/318-319; İbnü's-Serrâc, *Mesâri'u'l-Uşşâk*, II/248.

¹⁵³³ Sa'd, *el-Âmme fi'l-Bağdâd*, 213.

¹⁵³⁴ Ebü'l-Ferec Abdurrahman b. Ali İbnü'l-Cevzî, *Zemmü'l-Hevâ* (b.y.: y.y., ts.), I/475.

¹⁵³⁵ Sa'd, *el-Âmme fi'l-Bağdâd*, 213.

¹⁵³⁶ et-Tenûhî, *el-Ferec Ba'de's-Şidde*, III/307; Sibt İbnü'l-Cevzî, *Mir'ât*, XIV/168. Ayrıca bk. Mez, *İslam Medeniyeti*, 434; Ahsen, *Abbasiler Döneminde Sosyal Hayat*, 212.

zevrağa binerek gittiği Basra’da aynı yıl vefat etmiştir.¹⁵³⁷ Ebü’l-Aynâ’nın bu yolculuğu Bağdat-Basra arası yolcu taşımacılığı yapıldığına işaret etmektedir.

Gemilerde kadın ve erkeklerin ayrı yolculuklar yaptıklarını da söyleyebiliriz. Mürettebatı hadımlaştırılmış hizmetçilerden oluşturulmuş olan “harrâkâtü’l-harem” olarak geçen¹⁵³⁸ ve “harrâkâtü’n-nisâ” olarak yorumlanan¹⁵³⁹ nehir taşıtının varlığı, hırsızların kadın yolcuların mallarını çalması¹⁵⁴⁰ gibi nakiller bizleri bu kanaate yönlendirmektedir. Ek olarak Abbâsîler döneminde uygulandığına dair elimizde bir kayıt olmasa da muhtesibin gemilere binen yolcularda kadın ve erkeklerin ayrı binmeleri için onları ayırdığına dair aktarım da¹⁵⁴¹ ilgili bağlamda dikkat çekmektedir.

Yolculuk esnasında nehirlerin tabii durumu ve harici problemler dolayısıyla ölümlere varan bazı olaylarla da karşılaşılabilirdi. Ticarete olduğu gibi kişisel ulaşım da belli dönemlerde seyahat bazı tehlikeler barındırmaktaydı. Bunlardan biri ilkbahar mevsiminde nehir sularının yükselmesi idi ki bu dönemde nehir yolculuklarında teknelerin batmasından dolayı ölümler gerçekleşmişti.¹⁵⁴² Abbâsîler dönemi kelimcilerinden olan Ebû Muhammed er-Râmihürmüzî’nin ailesinin yanına gitmek için hocası Cübbâî’den izin istese de Cübbâî, nehir yolculuğunun tehlikesinden dolayı ona izin vermemiştir.¹⁵⁴³ Belli dönemlerde nehir sularının yükseldiğine dair kayıtlar da bu durumu desteklemektedir. Hac dönüşü Bağdat’a hadis rivayet etmek için gelen Muhammed b. Hamkân b. Yusuf, Mart ayında Dicle Nehri’ndeki yolculuğunda boğulduğuna (345/ 957) dair kayıtlar da¹⁵⁴⁴ ilgili hususun örneklerindendir.

3.3.9. Gemi Kiralama

Abbâsîler döneminde ticarî faaliyetlerde yapılan gemi kiralama işi¹⁵⁴⁵ kişisel ulaşım ve çatışmalarda da karşımıza çıkmaktadır. Bu durum bize her ne kadar kiralamanın bir sektöre dönüştüğünü söyleyebilmemize alan açmasa da toplumda böyle bir istihdamın

¹⁵³⁷ Mes’ûdî, *Mürûc*, IV/187-188.

¹⁵³⁸ Tenûhî, *Nişvâr*, III/43.

¹⁵³⁹ Sa’d, *el-Âmme fi’l-Bağdâd*, 213.

¹⁵⁴⁰ Sa’d, *el-Âmme fi’l-Bağdâd*, 215.

¹⁵⁴¹ Bk. Muhammed b. Muhammed b. Ahmed İbnü’l-Uhve, *Me’âlimü’l-Kurbe fî Ahkâmü’l-Hisbe* (Mısır: Heyetü’l-Mısriyye, 1976), 324; Yâğî, *Hayâtü’l-İctimaiyye fi’l-Bağdad*, 111.

¹⁵⁴² Dündar, 4/10. *Yüzyılda Bağdat*, 198.

¹⁵⁴³ Tenûhî, *Nişvâr*, II/331.

¹⁵⁴⁴ Hatîb el-Bağdâdî, *Târîhu Bağdâd*, III/119.

¹⁵⁴⁵ Clot, *Hârûn Reşîd ve Abbasiler dönemi*, 220.

olduğunu ifade etmemize imkân vermektedir. Zira nehir yolculukları sadece kişilerin mülklerine ait taşıtlarla değil kiralık taşıtlarla yapılabilirdi. Nitekim Me'mûn ile Yahya b. Eksem arasında geçen bir konuşmada halifenin Yahya b. Eksem'e "Basra'ya gitmek için gemiler kiralanmasını emrettim." şeklindeki ifadesi,¹⁵⁴⁶ Muktedir döneminde Vezir Hâkânî'nin emrindeki Ebû Abdullah'ın gemiler kiralayarak merkeze yolculuğu,¹⁵⁴⁷ Muktedir'in kargaşa çıkaran Hâşimîlerin, Basra'ya gemi ile sürüldükten sonra Basra emiri tarafından kiralık sümeyriyyelerle şehirden gönderilmeleri,¹⁵⁴⁸ ayyârûnun çıkardıkları sıkıntılardan dolayı tedirgin olan halkın kaçmak için gemi kiralamaları,¹⁵⁴⁹ Karmatîlerle mücadelede Ali b. İsa'nın beş yüz sümeyriyye kiralaması¹⁵⁵⁰ yine Ali b. İsa'nın Musul'da bulunan Nâsırüddeve'nin yanına ailesiyle birlikte iki yüz dinar vererek kiraladığı zevraklarla birlikte kaçması,¹⁵⁵¹ bahsettiğimiz hususa dair örneklerdendir.

¹⁵⁴⁶ İbn Tayfur, *Târîhu Bağdad*, 140-141.

¹⁵⁴⁷ Sâbî, *el-Vüzerâ*, 295-296.

¹⁵⁴⁸ Sûlî, *Evrâk* (295-315), 122; Arîb b. Sa'd, *Sıla*, 75-76.

¹⁵⁴⁹ Hemedânî, *Tekmile*, 54.

¹⁵⁵⁰ İbn Miskeveyh, *Tecârib*, 2003, V/100.

¹⁵⁵¹ Sâbî, *el-Vüzerâ*, 386.

SONUÇ

Coğrafya ve medeniyet, doğa ve insan arasındaki etkileşim, insanlık tarihi kadar eskidir. İnsanoğlunun ürünü olan medeniyetlerin tarihinde mekânların rolü yadsınamayacak derecede kritik öneme sahiptir. Bu bağlamda tarih ilmi, zaman içerisinde insanı, kurumlarını ve yapıp etmelerini konu edinir. Ancak tarih çalışmalarında genellikle insanoğlunun coğrafya ile ilişkisi karşılıklı etkileşim bağlamında derinlemesine ele alınmamaktadır. İlgili durum da mekân ile insanı bu çerçevede konu edinen çalışmaları önemli kılmaktadır.

Tezimizde coğrafyanın başlıca unsurlarından olan su kaynakları ile medeniyet arasındaki etkileşim, belli örneklem, tarihsel kapsam ve boyutuyla ele alınmıştır. Su, tarih boyunca insanlığın varlığını sürdürmek için temel unsur olmanın yanı sıra kaynakları itibariyle ekonomik genişleme, sosyal kalkınma, politik istikrar için hayati bir role sahip olmuştur. Bundan dolayı insanoğlu su kaynaklarına hâkim olma, yönetme ve geliştirme çabasında olmuştur. Coğrafyanın önemli bir parçası olan nehirler de bu kaynakların en önemlileri arasındadır.

Abbâsîler dönemi Dicle-Fırat nehir ve kanal taşımacılığını ele alan bu tez nehirleri ve havzasını sadece fiziki özellikleriyle ele almamıştır. Diğer yandan bu çalışmanın temel amacı nehir yollarını taşımacılık özelinde iktisadî, siyasî, askerî ve kültürel açıdan kullananların tarihini vermek de değildir. Bu tezde yaklaşım olarak taşımacılık özelinde coğrafya ile insan arasındaki etkileşimin takibi benimsenmiştir.

Nehirler tarihsel süreçte kıyı toplum ve uygarlıkların gelişimine çeşitli boyutlarıyla katkı sağlamıştır. Sulama imkânı itibariyle tarım ve hayvancılık bu noktada ön plana çıkmaktadır. Ancak nehirler, sunduğu taşımacılık imkânı ile kıyı uygarlıklarının gelişimine katkı sağlamış mıdır? Sağladıysa bunun boyutları nedir? Bu temel sorular üzerine şekillenen tezimizde benimsediğimiz yaklaşımdan hareketle Abbâsîler dönemi Dicle-Fırat nehir ve kanal taşımacılığını bütün boyutlarıyla ele almayı amaçladık.

Araştırmamız karşılıklı etkileşimi, kapsamı dahilinde nehir yollarındaki durumlar ve bu bağlamda alınan tedbirler ile insanoğlunun su yolu taşımacılığı için ortaya koyduğu değişimleri ortaya koymuştur. Bu sebeple çalışmamızın nehirler üzerinden yürütülen taşımacılık faaliyetleri şeklinde sığ bir soruya cevap vermekten çok daha öte bir hal arz ettiğini söylemeliyiz.

Mezopotamya gibi antik dönemden bu yana çeşitli medeniyetlere ev sahipliği yapmış havzanın su kaynaklarındaki taşımacılık faaliyetlerini Abbâsîler dönemi özelinde ele alan bir çalışmada ilk akla gelen sorulardan birinin bu nehirler ve kollarının coğrafi yapısı olması anlaşılır bir durumdur. Ayrıca kadim medeniyetlerin bu havzadaki varlığı ise antik dönemden itibaren nehirlerden taşımacılık bağlamında istifade edilip edilmediği sorusunu da akla getirmektedir. Bundan dolayı çalışmamızda ilk olarak nehir ve kanallarının coğrafi yapısı ele alınmıştır. Bu sayede Dicle-Fırat nehir ve kanallarının güzergâhları itibariyle oldukça karmaşık bir ağa sahip olduğu görülmüştür. Bu karmaşıklığa rağmen taşımacılık çerçevesinde Dicle-Fırat nehirlerinin kollarına dair bir çerçeve sunulmuştur. Nehir taşımacılığı bağlamında gemi sanatı ve taşımacılığın iktisadî, siyasî, askerî ve sosyal boyutları, MÖ 4000'lere kadar uzanan köklere sahiptir. Taşımacılığın tarihi serencamı Abbâsîlere kadar genel hatlarıyla ele alınmıştır. Buradan hareketle Dicle ve Fırat nehir ve kanallarının tarih boyunca kıyı toplumlarının gelişimine sağladığı taşımacılık imkânı ile katkı verdiği görülmüştür.

Dicle-Fırat nehirlerinin takip ettikleri güzergâhta genişlik ve derinlik itibariyle farklılık arz ettikleri bölgeleri vardır. Ayrıca Dicle-Fırat ve kolları, taşımacılık açısından çeşitli tehlikeleri de barındırmaktadır. Bu durum da bölge nehir gemiciliğini ve gemi yapımını etkilemiştir. Bölgedeki gemi sanatı ele alındığında ise nehirlerde seyreden gemilerin yapımının, denizcilik ve gemicilik geleneklerinden bağımsız ele alınamayacağı fark edilmiştir. İslam'ın hâkim olduğu coğrafya itibariyle Emevîler döneminde Akdeniz denizcilik birikiminin tevarüsü ve Abbâsîler döneminde Hint Okyanusu ile bağlantılı olan Basra Körfezi üzerine rotanın çevrilmesi, nehir taşıtlarında Akdeniz ve Hint Okyanusu gemi yapım tekniklerinin etkisini anlaşılır kılmaktadır. Buna bir de antik dönemden itibaren bölgede gemi yapımının varlığı ve bu mirasın da nehir taşıt yapımında etkili olabileceği şerhini düşmek yerinde olacaktır.

Abbâsîler dönemi gemi yapımı ele alınırken tersanelere ayrı bir bahis açılması gerekmiştir. Kaynaklardaki bilgilerin satır aralarında nehre kıyı birçok tersane ve bu tersanelerin konumları tespit edilmiştir. Bunun dışında su yollarında istihdam edilen nehir taşıtlarının hem nehirlerin yapısı gereği hem de belli alanlardaki kullanımı için özel tasarımın zarureti icabı farklılık arz ettiği görülmüştür. Buradan hareketle incelediğimiz dönem itibariyle nehir taşıtlarının oldukça çeşitlilik arz ettiği görülmüştür. Ancak farklılığın bununla da sınırlı kalmadığı fark edilmiştir. Bazı nehir taşıtları kendi içerisinde

de çeşitlenerek hem boyut hem de kullanım alanı itibariyle farklı alt türleri bünyesinde barındırmıştır. Bu bahsin en önemli çıkarımı ise nehir yollarında kullanılan taşıtların “kayık, tekne, gemi, sal” gibi ifadelerle tanımlanmak yerine kaynaklardaki istihdamı özelinde taşıta verilen isim ile kaydedilmesinin gerekliliğidir. Bunun için de gerekli çerçeve sunulmuştur.

İncelediğimiz dönem itibariyle giyim, kuşam, kazanç ve yemek kültüründen hareketle nehir taşıtlarını idare eden gemicilerin alt tabakaya ait olduklarını söyleyebiliriz. Nehir taşıtlarında ise gemicilerin yanı sıra belli görevleri olan mürettebat da bulunmaktadır. Gemicilerin kıyafetleri de bu sınıfa özeldir. Diğer meslek gruplarından farklı zırh, cübbeleri ve özel kıyafetleri vardır.

Kara yolu taşımacılığına nazaran oldukça avantajlı olan nehir taşımacılığının devamlılığına, ticarî faaliyetlerini Basra Körfezi üzerinden sürdürme politikası yürüten Abbâsîler döneminde bilahare ehemmiyet verilmiştir. Bu doğrultuda bir dizi düzenleme yapılmasının yanı sıra önlemler de alınmıştır. Nehir taşımacılığının önemine binaen saray hizmetinde nehir taşıtlarının görevlendirilmesi ve bazı görevlendirmelerin yapılması ilgili çerçevede dikkat çekmektedir. Görevlendirmeler gemilerden sorumlu kişi, belli güzergâhta gemilerin vergilendirmesinden sorumlu kişi, şebbârât, bahriyyât ve savaş işlerinden sorumlu kişi, halifenin gemicisi ve kayıkçıbaşı olmak üzere kendi içerisinde çeşitlilik arz etmiştir.

Limanlar ve iskeleler de taşımacılık için yapılan düzenlemeler arasındadır. Bu bahiste Bağdat, Basra, Sâmerâ, Vâsıt'taki limanlarla birlikte Bâlis liman şehri olması ve Nu'mânîyye şehrine yakın Dicle kıyısındaki liman tespit edilmiştir. Ayrıca Bağdat'taki limanların konumuna dair kayıtlarda farklı anlatımların aynı limanlara işaret ettiği de fark edilmiştir. Bunun dışında doğrudan liman kelimesi kullanılmasa da nakillerde kullanılan ifadelerden hareketle Vâsıt'ta ve Basra'daki İbn Ömer Nehri kıyısında da liman olduğu görülmüştür. İskeleler bahsinde ise nehre kıyı saray, köşk ya da harici birçok nehre kıyı kesimde bu yapıların olabileceği tahmin edilmektedir. Bu noktada iskelenin varlığına delalet eden ibarenin olduğu kayıtlar üzerinden konuyu işledik.

Kaynaklarda tersane ve mevkileri hakkında çıkarım yapmamıza yardımcı olan malumatlara genellikle savaşların anlatıldığı rivayetlerde rastlamaktayız. Buradan hareketle nehirlere kıyı tersaneler tespit edilmiş ve incelediğimiz dönem itibariyle nehir

taşıtlarının üretimi ve taşımacılığın geldiği nokta itibariyle tersanelerin de oldukça yoğunluk arz ettiği ortaya konmuştur. Bu tersaneler savaşlardaki birlikleri desteklemek için de aktif rol oynamıştır.

Taşımacılığın akışını sağlamak için Betâih bölgesinde gözetleme kuleleri de istihdam edilmiştir. Kulelerin görevi ise gemicilere yol göstermek, sığ yerleri bildirmek, saldırıları ve yabancı gemilerin girişini engellemektir. Taşımacılık seyrine engel olmaması adına köprüler taşımacılığa uygun bir şekilde yapılmıştır. Bu köprülerin yapımında zevrak ve zenberiyye türü taşıtların kullandığı tespit edilmiştir. Bazı kantaraların yapımında da taşımacılığın gözetildiği fark edilmiştir. Kaynaklardaki bilgiler oldukça sınırlı da olsa taşımacılığa verilen önem kapsamında nehre kıyı depo ve konaklama yerlerinin inşa edildiğine dair aktarımları da kaydedebiliriz.

Betâih'te nehir taşımacılığının sorunsuz devamı adına gözetleme kulelerinin dışında nehir yollarının tarif edildiği güzergâh işaretleri de kullanılmıştır. Sadece taşımacılık için kazılmış ya da ıslah edilmiş olan kanallar da bu bağlamda önemlidir. Buradan hareketle kanalların sadece sulama için değil aynı zamanda taşımacılık için de açıldığı ortaya konmuş ve ilgili bağlamda örnekler aktarılmıştır. Nehir seviyesinin zirâî faaliyetler dolayısıyla ölçüldüğü aletlerin “mikyasa” su seviyesinin taşımacılığa uygunluğunu da ölçtüğü çıkarımı yapılmıştır. Übüle Nehri'nde merdiven inşa edilmiştir. Bu merdivenin cezr zamanı gemilerden mal indirilebilmesi için yapıldığı görülmüştür. Dicle-Fırat ve kanallarının güzergâhlarında barındırdığı tehlikeler dolayısıyla bazı bölgelerde gemilerin hareket ettirilebilmesi için rehberlerin yardımına duyulan ihtiyaçlar giderilmiştir.

Dicle-Fırat nehirleri ve kanallarında inşa edilmiş olan kantaraların altından büyük boyutlarda nehir taşıtlar geçemiyordu. Belli bölgelerdeki nehir sularının seviyesi sığ olduğu için de büyük boyutlu gemiler taşımacılık yapamıyordu. Bu sebepler küçük boyutlu nehir taşıtlarının tercih edilmesini ya da belli bölgelerde taşımacılık için hususen üretilmesini beraberinde getirmiştir.

Vâsık dönemi Bağdat'ta yaşayan bir yangın afetinden dolayı tüccarların gördüğü zararı temin adına ilk olarak nehir taşıtlarında vergilerin hafifletildiği nihayetinde kaldırıldığı görülmüştür. Bu uygulamada taşımacılığın işleyişinde akışın kesintisiz seyri için yapılan düzenlemelerden biri olarak karşımıza çıkmaktadır.

Nehir ve kanal taşımacılığı Abbâsîler döneminde önemsenmiştir. Bunun en temel sebebi ise Mansur döneminde Bağdat'ın inşasıyla birlikte ticarî işleyişin Basra Körfezi üzerinden nehirler vasıtasıyla yürütülme politikası olmuştur. Ancak alınan önem ve yapılan düzenlemelere rağmen taşımacılığa etki eden beşerî ve coğrafi faktörler olmuştur. Mekân ve insan arasındaki etkileşimi taşımacılık özelinde ele alan bu çalışmada ilgili faktörler yansımaları bağlamında ele alınmış ve taşımacılıktaki aksamanın gıda fiyatlarındaki artışa sebep olması hasebiyle toplumsal hayattaki dinamikleri etkilediği ve Mu'tez-Müstâîn özelinde bu etkinin bürokrasideki değişikliğe sebep olacak derecede ciddi yansımaları da beraberinde getirdiği görülmüştür. İlgili bağlamda kantaralar, vergi oranları ve vergi iskelelerindeki görevlilerin katı tutumu, korsan ve yağmacılık faaliyetleri, isyanlar ve iç çatışmalar taşımacılığı etkileyen beşerî faktörler olarak çalışma konumuza girmiştir. Bazı kantaraların ise nehir taşıtlarının geçişine uygun bir şekilde inşa edilmediği görülmüştür. Nehir taşıtlarına ağır vergilendirmelerin uygulanması da bu çerçevede önemlidir. Merkezi iktidarın zayıflamasıyla birlikte ortaya çıkan korsan ve yağma faaliyetleri de taşımacılığın aksamasına sebep olmuştur. Korsanlardan İbn Hamdî ve Mümirrâc'ın iktidarla anlaşma yaparak yağma faaliyetlerinde bulunduklarına dair kayıtlara rastlanmıştır. Son olarak isyanlar ve iç çatışmaların taraflar arasında birbirilerinin yıpratılmasına adına nehir taşımacılığını ekonomik ambargo aracı olarak kullandıkları tespit edilmiş ve ilgili durum kronolojiye riayet edilerek detaylandırılmıştır. Bu detaylandırmada taşımacılıktaki aksamanın bölge halkına yansımaları itibarıyla iktisadî boyut üzerine yoğunlaşmış ve halkın içine düştüğü vaziyetin yansımaları çeşitli yönleriyle ortaya konmuştur.

Taşımacılığın aksamasında beşerî faktörler kadar olmasa da coğrafi faktörler de etkili olmuştur. Dicle-Fırat'ın kuzeyden güneye doğru akması bu faktörlerden biridir. Sorunu aşmak için çeşitli tekniklerin geliştirildiği görülmüştür. Med-cezr olayı da taşımacılığı etkileyen coğrafi faktörlerdendir. Basra nehirlerini de etkileyen gel-git olayının hem askerî hem de iktisadî taşımacılık faaliyetlerinde gözetilmesi gerektiği ortaya konmuştur. Sel ve taşkın, kuraklık ve rüzgâr gibi çevresel faktörleri de ilgili bağlamda zikretmek gerekmektedir. Su seviyesinde aşırı artışın nehir yollarında taşıtların seyrini etkilediği ancak durağan vaziyetteki gemilerin böylesi durumlarda sığına olduğu görülmüştür. Kuraklık döneminde su seviyesindeki düşüş de nehir taşıtlarının seyrini etkilemiştir. Rüzgâr ise Betâih'teki "Cürcîn" bölgesinde taşımacılığı etkileyen faktör

olmanın yanı sıra belli dönemlerde hem ticareti hem de cephelerdeki seyri etkileyen bir doğal afet olarak karşımıza çıkmaktadır.

İktisadî faaliyetlerde nehir ve kanal taşımacılığı da çalışmamıza konu olmuştur. Bu bahiste ilk olarak nehir yollarının aktif bir şekilde kullanımının buradaki taşıtlar için bir vergilendirmeyi beraberinde getirip getirmediği sorusu üzerinde durulmuştur. Buradan hareketle vergi iskelelerinin “مَاصِر” istihdam edildiği görülmüştür. Gemilerin yanaştığı liman ve iskele ile vergilendirmelerin yapıldığı vergi iskeleleri birbirinden farklıdır. Bu durum her iki yapı için kaynaklarda kullanılan ibarelerde kendini göstermiştir. Dicle Nehri üzerinde yoğunluk arz eden bu iskelelerde vergi oranlarındaki değişikliklerin tarihsel olaylarla ilişkili olduğu ortaya konmuştur. Ticarî faaliyetlerdeki nehir taşımacılığı bölgesel ve uluslararası bağlamda ele alınmıştır. Bu noktada Dicle-Fırat nehir ve kanal taşımacılığında belli bir bölgesel güzergâhın olduğu, bazı nehir yollarının bölgesel ticarete kritik öneme sahip olduğu ve su yollarının taşımacılık açısından Bağdat, Basra, Musul, Kûfe, Vâsıt, Sâmerî gibi şehirlerin yanı sıra Muhtâre ve Muvaffakiyye merkezlerinin ticarî anlamda ön plana çıkmasında kritik rol oynadığı ortaya konmuştur.

Bu bahiste çalışmamız açısından cevabı takip edilen bir diğer soru ise nehir ve kanal taşımacılığının çarşıların kurulacağı mevkilerde belirleyiciliğinin olup olmadığıdır. Bu soru üzerine su yolu taşımacılığının Basra, Kûfe, Vâsıt, Bağdat ve Sâmerî gibi ticarî merkezlerdeki çarşıların kurulacağı mevkilerde de belirleyici olduğu ortaya konmuştur. İlgili bahiste ayrıca bölgesel ve uluslararası ticarete konu olan mallar da ele alınmıştır. Uluslararası ticarete nehir ve kanal taşımacılığı, Akdeniz üzerinden kısa bir kara yolu ile Fırat Nehri, sonrasında Dicle üzerinden Basra Körfezi'ne taşımak suretiyle Uzak Doğu ve Doğu Afrika'ya kadar uzanan ticarî hareketlilikte kilit konumdadır. Bu ticarî hareketlilik nehir yolları üzerinden körfezden güneye seyredecek şekilde ters istikamette de sürdürülmüştür. Bahsi geçen ticarete mevsimsel şartlar itibarıyla takip edilmesi gereken bir dizi coğrafi faktörlerin takibi tacirlerin yetkinlik alanlarına girmiştir. Uluslararası işleyişte nehir ve kanal taşımacılığı Avrupa ve Anadolu'dan Uzak Doğu ile Doğu Afrika'ya kadar uzanan ticarî sevkiyat için kritik parça konumunda iken bölgesel ticarete ise ana aktörlerden olmuştur.

Nehir ve kanal taşımacılığı özelinde mekân ve insan arasındaki etkileşimi takip etme gayretinde olan bir çalışmada tabii olarak siyasî, askerî ve sosyal faaliyetlerin de

kapsama alınması gerekmiştir. Çatışma ve isyanlarda nehir ve kanal taşımacılığı ilgili bahsin ilk konusu olmuştur. Burada tarafların nehir kıyı olarak kurdukları karargahların taşımacılıkla ilişkisi takip edilmiştir. Savaşlarda işaretlerin iletilmesi adına davul ve borazan kullanılmıştır. Bu aletlerden nehir ve kanal taşımacılığı bağlamında bölgenin coğrafi yapısının bir gerekliliği olarak istifade edilmiştir. İsyân ve iç çatışmalar ise kronolojik olarak takip edilmiştir. İlgili bahisteki en önemli çıkarım ise nehir ve kanal taşımacılığındaki etkinliğin taraflar arasındaki askerî üstünlük ve iktisadî ambargoda oldukça kritik bir role sahip olduğudur. Bağdat şehri ve Basra çevresindeki bir hareketin başarıya ulaşması için de su yolu taşımacılığında etkin olunması gerektiği görülmüştür. Buna ek olarak körfez dolaylarında ortaya çıkan bir isyan hareketinin gözetmesi gereken bir dizi dinamiğin olduğu da görülmüştür. Rüzgâr ve med-cezr gibi çevresel faktörler bunlar arasındadır. Bu alandaki tecrübe cephelerdeki çatışmaların seyrini etkilemiştir. Nehir yollarının su seviyesi ve güzergâhı hakkındaki bilgi sahibi olmanın yanı sıra karargahları kuşatma ya da bir bölgede savaşmak için kritik olan bazı nehir yolları da tespit edilmiştir. Ayrıca su üzerinde çatışma ve bölgenin kanal ağları konusunda yetkin filo komutanı, gemi kaptanı ve mürettebatı orduda bulundurmak da isyan ve iç çatışmalarda seyri belirleyen faktörlerden olmuştur. İlgili bahiste su yolları üzerinden takip edilen stratejilerin anlaşılabilmesi adına nehir yollarına dair detaylar ortaya konmuştur. Çatışmalarda nehir filo komutanı “sâhibü’ş-şezâ ve’s-sümeiryiyât”, gemi kaptanları “iştiyâm” ve nehir yolları hakkında bilgi sahibi olmasıyla ön plana çıkan kişilerin savaşlardaki etkinliklerin takibi de çalışmanın önemli bulgularından olmuştur. Ayrıca isyan ve iç çatışmalarda tarafların nehir yollarını keserek ekonomik ambargo uygulama çabası üzerinde durulmuş ve buradan hareketle nehir taşımacılığının bölge halkı açısından önemine vurgu yapılmıştır. Kaynaklarda nehir ve kanal taşımacılığının haberleşme ve posta teşkilatında kullanıldığına dair sınırlı da olsa malumat vardır. Bu durum su yollarının kara yoluna nazaran daha hızlı taşımacılık yapmaya uygunluğu ile ilişkili olmalıdır.

Sosyal hayatta nehir ve kanal taşımacılığı çalışmamızın bir diğer önemli konusudur. Bayram, düğün, cenaze, hac yolculukları, avcılık, tenezzüh, sandal yarışları gibi alanlarda nehir ve kanal taşımacılığının kullanıldığı görülmüştür. Ayrıca yolcu taşımacılığı için de su yollarının kullanıldığı ve bu durumun bir sektöre dönüştüğü de bu bahsin önemli bulgularından olmuştur. Ek olarak her ne kadar bir sektöre dönüştüğü iddiasında

bulunamasak da hem kişisel ulaşım hem de askerî faaliyetler sebebiyle gemi kiralandığı görülmüştür. Netice itibariyle nehirler ile iç içe geçmiş bir coğrafyada nehir taşımacılığı siyasî-askerî, iktisadî ve sosyal hayatın önemli bir parçası olmuştur.



KAYNAKÇA

- Abbâsî, Muhsin b. Abdullah. *Asâru'l-Evvel fî Tertîbi't-Düvel*. Beyrut: Dâru'l-Behîl, 1989.
- Abdurrahmân, Abdurrahmân Ali. “et-Terkîbü'd-Dâhilî li Medîneti Vâsıt fî'l-Asri'l-Emevî”, ts.
- Abdülalîm, Anûr. *el-Milâha ve Ulûmü'l-Bihâr inde'l-Arab*. Kuveyt, 1979.
- Abdü'l-Ceğfî, Fadıl Ğuzây. *el-Evdâ'u'l-İktisâdî fî'l-İrâk fî'l-Asri'l-Mütevekkil 'Alellâh*. Musul: Câmiatü Musul, Yüksek Lisans Tezi, 1987.
- Abdü'l-Hüseyn, Ahlâm Muhammed Saîd. *et-Tetavvur et-Ticârî ve'n-Nakdî fî'l-İrâk fî'l-Asri'l-Abbâsî*. Bağdad: Câmiatü Bağdad, Yüksek Lisans Tezi, 1981.
- Âbî, Ebü's-Sa'd Mansûr b. Hüseyin er-Râzî. *Nesru'd-Dür fî'l-Muhâdarât*. thk. Hâlid A. Mahfûz. Beyrut: Dâru'l-Kütübi'l-İlmiyye, 2004.
- Accâc, Ahmed İsmail. *el-İrâk fî'l-Fetreti min 256/869-279/892 Dirâse fî'l-Evdâ'i'l-İktisâdiyye*. Musul: Camiatü Musul, Yüksek Lisans Tezi, 1987.
- Afif, Behnassî. “İhyâü Medîneti'r-Rakka” 10/39 (1990), 202-215.
- Agius, Dionisius A. *Classic Ships of Islam: From Mesopotamia to The Indian Ocean*. Leiden Boston: Brill, 2008.
- Ağalday, Hilal. “İslam Tarihinde Şehirleşme: Kûfe Örneği”. *İlahiyat Araştırmaları Dergisi* 16 (2021), 21-38.
- Ağırakça, Ahmet. “İbn Râik”. *DİA*. XX/242. İstanbul: TDV Yay., 1999.
- Ahmed Abdülbâkî. *Âsımetü't-Devleti'l-Arabiyye fî Ahdi'l-Abbâsiyyîn*. Dâru's-Şuûni's-Sekâfe, 1989.
- Ahsen, Muhammed Manazir. *Abbasiler Döneminde Sosyal Hayat (170-289/786-902)*. çev. Mehmet Emin Şen. Ankara: Ankara Okulu Yay., 2019.
- Akarsu, Babür Mehmet. *M.Ö. III.-II. Binde Mezopotamya ve Anadolu'da Deniz Ticareti ve Gemicilik*. Konya: Selçuk Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2008.
- Akgün, Sevim Demir - Öztürk, Levent. “Hz. Ömer ve Kıtık (Âmü'r-Ramâde) Yılı”. ed. Ali Aksu. *Uluslararası Hz. Ömer Sempozyumu* 2 (2018), 333-339.

- Akkuş Mutlu, Suzan. *Eski Mezopotamya 'da Törenler*. Ankara: Gazi Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2012.
- Aktan, Ali. “Mu‘tez-Billâh”. *DİA*. XXXI/390-391. İstanbul: TDV Yay., 2020.
- Aktürk, Ali. *Muhammed el-Emîn'in Halifeliği ve Şahsiyeti*. Konya: Selçuk Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2000.
- Albayrak, İrfan vd. “Çivi Yazılı Belgeler ve Arkeolojik Verilere Göre Eski Babil Döneminde Nehir Ulaşımı”. *Archivum Anatolicum (ArAn)* 1/13 (2019), 9-42.
- Ali, Nâdiye Nûrî. “Neş’etü Medîneti’l-Basra ve Tetavvuruhe’l-Umrânî fi’l-Karni’r-Evvelî’l-Hicrî”. *Mecelletü Dirâsâtü’l-Basra* 14 (2012).
- Ali, Salih Ahmed. *et-Tanzîmâtü’l-İctimâiyye ve’l-İktisâdiyye fi’l-Basra fi’l-Karni’l-Evvelî’l-Hicrî*. Bağdad: Matba‘atü Bağdad, 1953.
- Ali, Salih Ahmed. *Hıtatü’l-Basra ve Menâtikuhâ*. Bağdad: Matba‘atü’l-Mecme’ul-İlmî, 1986.
- Altınöz, İsmail. “Osmanlılar Zamanında Fırat Kıyısında Önemli Bir Lojistik Merkezi: Rumkale”. *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 2*. Kayseri: Express Baskı, ts.
- Altun, İsmail. *Ebû Mûsâ el-Eş‘arî'nin Hayatı ve Kişiliği*. Erzurum: Atatürk Üniversitesi, Doktora Tezi, 2002.
- Altungök, Ahmet. *Siyâsi, İdâri, İktisâdi, Sosyal ve Kültürel Açısından Sâsânî Devleti (Ms. 226-652)*. Fırat Üniversitesi, Doktora Tezi, 2012.
- Altungök, Ahmet - Yıldırım, Taner. “Erken Ortaçağlarda Siraf Liman Kentinin İran Körfezi Açısından Önemi”. *Cappadocia Journal of History and Social Sciences* 2 (2014), 14-27.
- Altungök, Ahmet - Yıldırım, Taner. “Nil, Fırat ve Dicle Suyollarının Ortaçağ Dünyası Açısından Önemi”. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 25/1 (2015), 317-336.
- Altuntaş, Tolga. *İç Su Yollarının Ticari Önemi Dünya'dan Örnekler ve Türkiye İncelemesi*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2019.
- Ansari, A.S. Bazmee. “Zutlar”. *DİA*. XLIV/514-515. İstanbul: TDV Yay., 2013.

- Antakî, Dâvud b. Ömer. *Tezyînü'l-Esvâk bi Tafsîli Esvâki'l-'Uşşâk*. Beyrut: Alemü'l-Kütüb, 1993.
- Apak, İlknur. *Abbâsî Devleti'nin Kuruluşu ve İlk Halife Ebü'l-Abbâs es-Seffâh Dönemi*. Bursa: Uludağ Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2019.
- Arı, Tuncer. *VIII.-X. Yüzyıllar Arası Abbasiler'de Ticaret*. Sakarya: Sakarya Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2004.
- Arîb b. Sa'd. *Sılatü Târîhi't-Taberî*. Leiden: Matba'atü Berîl, 1897.
- Arslan, Halime Nur. *Abbâsîler Döneminde Berîd (Posta) Teşkilatı*. Konya: Necmettin Erbakan Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2024.
- Arslan, İhsan. "Abdullah b. Mu'tez'in Halifeliği". *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi* 7/33 (ts.).
- Arslan, İhsan. "Muktedir Döneminde Abbâsiler'de Sosyal Hayat". *İstem* 7 (2011), 123-154.
- Ashtor, Eliyahu. *A Social and Economic History of The Near East in The Middle Ages*. ABD: California Press, 1976.
- Avcı, Casim. "Kûfe". *DİA*. XXVI/339-342. İstanbul: TDV Yay., 2002.
- Avcı, Casim. "Medâin". *DİA*. XXVIII/289-291. İstanbul: TDV Yay., 2003.
- Avcu, Ali. *Karmatîler'in Doğuşu ve Gelişim Süreci*. Ankara: Ankara Üniversitesi, Doktora Tezi, 2009.
- Avvâd, Mîhâil. *el-Meâsır fî Bilâdi'r-Rûm ve'l-İslâm*. Bağdad: Matba'atü'l-Meârif, 1948.
- Âzimî, Muhammed b. Uneyzân. *Mezâhiru'l-Hayâti's-Siyâsiyye ve'l-İlmiyye ve'l-İktisâdiyye fî Karni'r-Râbi' el-Hicrî min hılâli Edebi'l-Kâdi el-Muhassin et-Tenûhî*. Ürdün: Câmiatü Mute, Yüksek Lisans Tezi, 2013.
- Âzimî, Mübârek Celvî Mübârek. "Devâfî'u Binâi'l-Kanâtiri ve's-Südûd hılâle'l-Asri'l-Abbâsî (132-656/750-1258)". *Mecelletü Külliyyeti'l-Âdâb* 30/2 (01 Ocak 2021), 739-753. <https://doi.org/10.21608/qarts.2021.73344.1072>
- Azîzî, Hasîbe - Bûlriyâh, Sâmiye. *Tetavvur Sınâ'atü's-Süfûni'l-İslâmiyye fî Havzi'l-Bahri'l-Mütevassıt mine'l-Karn (h. 1-5/m. 7-11)*, ts.

- Babiker, Ahmed Khider Elzain. *Abbasi Döneminde Hint Okyanusu Ticareti*. Konya: Selçuk Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2020.
- Backouche, Isabelle. "From Parisian River to National Waterway: The Social Functions of The Seine, 1750-1850". *Rivers in History: Perspectives on Waterways in Europe and North America*. ed. Christof Mauch - Thomas Zeller. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2008.
- Bahşel, Ebü'l-Hasen Eslem b. Sehl. *Târîhu Vâsıt*. Beyrut: Alemü'l-Kütüb, 1986.
- Bakır, Abdulhalik. "Erken Ortaçağlarda Irak'ın Meşhur Şehri el-Hîre". *Fırat Üniversitesi Orta Doğu Araştırmaları Dergisi* 4/2 (2010), 117-143.
- Bakır, Abdulhalik. *Ortaçağ Tarih ve Medeniyetine Dair Çeviriler*. Ankara: Bizim Büro Basımevi, 2004.
- Bar Hebraeus, Ebü'l-Ferec Cemâlüddîn. *Abu'l-Farac Tarihi*. çev. Ömer Rıza Doğrul. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yay., 1945.
- Bar Hebraeus, Ebü'l-Ferec Cemâlüddîn. *Târîhu 'z-Zemân*. Beyrut: Dâru'l-Meşrik, 1986.
- Bektaşoğlu, Fahrettin. *Harun er-Reşid ve Zamani*. Samsun: Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Doktora Tezi, 1994.
- Belâzûrî, Ahmed b. Yahya. *Fütûhu 'l-Büldân*. Beyrut: Mektebetü'l-Hilâl, 1988.
- Bezer, Gülay Oğün. "Rakka". *DİA*. XXXIV/432-433. İstanbul: TDV Yay., 2007.
- Bıyıklı, Murat. *Kuruluşundan Başkentlik Dönemi Sonuna Kadar Sâmerrâ*. Kayseri: Erciyes Üniversitesi, Doktora Tezi, 2021.
- Bonan, Giacomo. "Riflessi Sull'acqua. Ricerca Storica e Biografie Fluviali". *Contemporanea* 2 (2019), 317-328. <https://doi.org/10.1409/93534>
- Bostan, İdris. "Gemi". *DİA*. XIV/8-11. İstanbul: TDV Yay., 1996.
- Bozkurt, Nahide. "Abbâsî Tarihinden Günümüze Entelektüel Bir Yapılanma Örneği Olarak Bağdat". *Bağdat İlim Havzasında İslam Düşüncesinin Öncü Şahsiyetleri*, 23-55.
- Bozkurt, Nahide. *Halife Me'mun Dönemi ve İslâm Kültür Tarihindeki Yeri*. Ankara: Ankara Üniversitesi, Doktora Tezi, 1991.

- Bozkurt, Nahide. "Hasan b. Sehl". *DİA*. XVI/351. İstanbul: TDV Yay., 1997.
- Bozkurt, Nahide. "Herseme b. A'yen". *DİA*. XVII/239-240. İstanbul: TDV Yay., 1998.
- Bozkurt, Nahide. "İbn Mâhân". *DİA*. XX/164-165. İstanbul: TDV Yay., 1999.
- Bozkurt, Nahide. "Me'mûn". *DİA*. İstanbul: TDV Yay., 2004.
- Braudel, Fernand. *Uygurlıkların Grameri*. çev. Mehmet Ali Kılıçbay. Ankara: İmge Yay., 1995.
- Burâkî, Seyyid Hüseyin b. es-Seyyid Ahmed. *Târîhu Kûfe*. Necef: Mektebetü'l-Haydariyye, 1968.
- Caesar, Julius. *Gallia Savaşı*. ed. Yiğit Değer Bengi. çev. Furkan Akderin. İstanbul: Alfa Yay., 2005.
- Cahen, Claude. "Ekonomi, Toplum ve Müesseseler". çev. Ufuk Ayan. *İslâm Tarihi Kültür ve Medeniyeti*. İstanbul: Kitabevi Yay., 1997.
- Câhız, Ebû Osmân Amr b. Bahr b. Mahbûb. *el-Buhalâ*. II Cilt. Beyrut: Dâru'l-Kütübü'l-İlmiyye, 2001.
- Câhız, Ebû Osmân Amr b. Bahr b. Mahbûb. *el-Evtân ve'l-Büldân*. y.y.: b.y., ts.
- Câhız, Ebû Osmân Amr b. Bahr b. Mahbûb. *et-Tebassur bi't-Ticâre*. Kahire: Mektebetü'l-Hanci, 1993.
- Câhız, Ebû Osmân Amr b. Bahr b. Mahbûb. *Kitâbü'l-Büldân*. Bağdad: Matba'atü Hukûme, 1970.
- Câhız, Ebû Osmân Amr b. Bahr b. Mahbûb. *Kitâbü'l-Hayevân*. Mısır: Mektebetü'l-Mustafâ, 1965.
- Campell, Peter. "The Archaeology of Rivers: Processes and Patterns". *Rivers and Waterways in the Roman World: Empire of Water*. ed. Andrew Tibbs - Peter Campbell. London: Routledge, 2023. <https://doi.org/10.4324/9781003277613>
- Can, Yılmaz. *İslâm Şehirlerinin H. I-III. (M. VII-IX) Y.y. Fizikî Yapısı*. Ankara: Ankara Üniversitesi, Doktora Tezi, 1991.
- Canpolat, Yusuf. *Sâsânîlerin Kuruluşundan Hz. Muhammed Döneminin Sonuna Kadar Arap-Sâsânî İlişkileri*. Kars: Kafkas Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2019.

- Cehşiyârî, Ebû Abdullah Muhammed b. Abdüs. *Kitâbü'l-Vüzerâ ve'l-Küttâb*. thk. Hasan ez-Zeyn. Lübnan: Dâru'l-Fikri'l-Hadis, 1988.
- Cesîr, Ali Ğânîm - Şemrî, Dünyâ Abdü Ali. “et-Ta‘bie ve Esâlîbü'l-Kıtâli'n-Nehrî fî'l-İrâk: Meâ'rikü'z-Zenc Enmûzcen”. *Mecelletü Dirâsâtü Târihiyye* 13 (2012), 115-163.
- Cevherî, İsmâil b. Hammâd. *Tâcü'l-Luġa ve Sihâhu'l-Arabiyye*. VI Cilt. Beyrut: Dâru'l-İlim, 1987.
- Clot, Andre. *Harun Reşid ve Abbasiler Dönemi*. çev. Nedim Demirtaş. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2007.
- Coke, Richard. *Baghdad The City of Peace*. İngiltere: Thornton Butterworth, 1927.
- Çavuşoğlu, Mustafa. *İlk Dönem İslâm Tarihinde Denizcilik ve Deniz Seferleri*. Konya: Necmettin Erbakan Üniversitesi, Doktora Tezi, 2023.
- Çelik, Aydın - Yıldırım, Taner. “Abbasiler Dönemi Bağdat Çarşıları”. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 23/1 (2013), 241-253.
- Çelik, Zekeriya vd. “Emevî Devletinin Irak Bölgesi Son Genel Valisi Yezid b. Ömer b. Hübeyre”. *İstem* 43 (30 Haziran 2024), 169-186. <https://doi.org/10.31591/istem.1466792>
- Çiftçi, Mehmet. *Endülüs Emevi Devletinde Donanma (711-1031)*. Ankara: Hacı Bayramı Veli, Doktora Tezi, 2022.
- Dağ, Mustafa. *Erken Dönem İslam Dünyasında Berid Teşkilatı ve İstihbarat*. Elazığ: Fırat Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2012.
- Dallâ'in. *Ticâre fî'l-Baġdâd fî'l-Asri'l-Abbâsi'l-Evvel*. Ürdün: Camiatü'l-Ürdünüyye, Doktora Tezi, 2006.
- Dallâ'in, Mervan Atıf Rebî. “Sul'î't-Ticâriyye fî Esvâki Baġdâd fî'l-Asri'l-Abbâsiyyi'l-Evvel (145-247/762-861)”. *el-Ulûmü'l-İnsâniyye ve'l-İctimâiyye* 36/3 (2009), 618-643.
- Demircan, Adnan. “Sâmîler”. *DİA*. C. XXXVI. İstanbul: TDV Yay., 2009.
- Demirci, Mustafa. “İktâ”. *DİA*. XXII/43-47. İstanbul: TDV Yay., 2000.

- Demirci, Mustafa. *İslamın İlk Üç Asrında Toprak Sistemi*. İstanbul: Kitabevi, 2003.
- Demirci, Mustafa. *Siyah Öfke: Ortaçağ İslâm Dünyasında Zenci Kölelerin İsyanı (869-883)*. Konya: Çizgi Kitabevi, 2005.
- Dimeşkî, Şemsüddîn Ebû Abdullah. *Nuhbetü'd-Dehr fî 'Acâibi'l-Ber ve'l-Bahr*. Matba'atü'l-Akademiyeye, 1865.
- Dinç, Mehmet Hanifi. *Eski Yakındoğu'da Nehir Taşımacılığı*. Denizli: Pamukkale Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2016.
- Dîneverî, Ebû Hanîfe Ahmed b. Dâvûd b. Venend. *el-Ahbârü't-Tivâl*. Kahire: Dâru İhyâi'l-Kütübü'l-Arabî, 1960.
- Dûrî, Abdülaziz. "Bağdât". *DİA*. IV/425-433. İstanbul: TDV Yay., 1991.
- Dûrî, Abdülaziz. *Dirâsât fî'l-Usûri'l-Abbâsiyyeti'l-Müteehhira*. Matba'atü Siryân, 1945.
- Dûrî, Abdülaziz. *İslâm İktisat Tarihine Giriş*. çev. Sabri Orman. İstanbul: İnsan Yay., 2014.
- Dûrî, Abdülaziz. *Târîhu'l-Irâkı'l-İktisâdî fî'l-Karni'r-Râbi'i'l-Hicrî*. Beyrut: Merkezü'd-Dirâsâtü'l-Vahdetü'l-Arabiyye, 3. Baskı., 1995.
- Dûrî, Ğâmis Hudayr Hasan. *el-Kevârisü't-Tabi'iyeye ve Êsêruhâ fî'l-Irâk Hattâ Nihâyeti't-Devleti'l-Abbâsiyye*. Bağdad: Câmîatü Bağdad, Doktora Tezi, 1996.
- Dündar, Abdulhamit. "Bağdat Dairevi Şehrinin Kuruluşu ve Mimari Özellikleri". *İslâm Araştırmaları Dergisi* 46 (2021), 1-58. <https://doi.org/10.26570/isad.815760>
- Dündar, Abdülhamit. *4/10. Yüzyılda Bağdat (Topografya, Toplumsal Yapı, Gündelik Hayat)*. Bilecik: Şeyh Edebali Üniversitesi, Doktora Tezi, 2019.
- Ebü'l-Ferec İsfahânî, Ali b. Hüseyin b. Muhammed. *el-Eğânî*. XXV Cilt. Beyrut: Dâru İhyâi't-Türâsü'l-Arabî, 1415.
- Ebü'l-'Uneyn, Fâtımatü'z-Zehrâ Abdü'l-Azîz Ferec. "el-Berîdiyyûn min Tumûh ile's-Sukût (h. 216-237/928-948)" *46* (2018), 343-396.
- Ekinci, Abdullah. "Irak-Suriye Bölgesinde Abbasi-Karmati Mücadelesi". *Harran Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi* 4 (2002), 83-106.

- Ekinci, Abdullah. *Ortadoğu'da Marjinal Bir Hareket: Karmatîler*. Ankara: Odak Yay., 2005.
- Ercan, Yakup. *İslam Tarihi Kaynakları ve Seyahatnamelerde Basra*. Malatya: İnönü Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2020.
- Erdem, Sargon. "Bâbil". *DİA*. IV/392-395. İstanbul: TDV Yay., 1991.
- Erkal, Mehmet. "Arşın". III/411-413. İstanbul: TDV Yay., 1991.
- Eroğlu Pektaş, Güzide Öncü vd. "Limanların Bölgesel ve Ekonomik Etkileri: Tekirdağ-Ren Nehri Karşılaştırması". *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi* 19/35 (2018), 757-775.
<https://doi.org/10.21550/sosbilder.390242>
- Evenden, Matthew. "Beyond the Organic Machine? New Approaches in River Historiography". *Environmental History* 23/4 (01 Ekim 2018), 698-720.
<https://doi.org/10.1093/envhis/emy054>
- Ezdî, Ebû Zekerîyyâ Yezîd b. Muhammed. *Târîhu'l-Mevsıl*. thk. Ali Habîbe. b.y.: İhyâü't-Türâsil-İslâmî, 1967.
- Ezdî, Muhammed b. Ahmed Ebî'l-Mutahhar. *Hikâyetü Ebü'l-Kâsım el-Bağdâdî*. Bağdad: Mektebetü'l-Müsennâ, 1903.
- Ezherî, Ebû Mansûr Muhammed b. Ahmed b. Ezher. *Tehzîbü'l-Luğa*. Beyrut: Dâru İhyâi't-Türâsi'l-Arabî, ts.
- Fagan, Brian. *Suyun Tarihi*. çev. Ekin Duru. İstanbul: Say Yay., 2023.
- Faysal, Nadia Muhsin Aziz Salih. *Medînetü'r-Rakka ve Devruhe'l-Hadârî fî'l-'Asri'l-Abbâsî (132-380)*. Dimeşk: Menşurâtü'l-Hey'e, 2010.
- Fîrûzâbâdî, Ebü't-Tâhir Mecdüddîn. *el-Kâmûsu'l-Muhît*. Beyrut: Müessesetü'r-Risâle, 2005.
- Galole, Adan Jarso. *Bağdat Büveyhîlerin Eline Düşerken (279-334/892-945)*. İstanbul: Siyer Yay., 2021.
- George, Alain. "Direct Sea Trade Between Early Islamic Iraq and Tang China: From The Exchange of Goods to The Transmission of Ideas". *Journal of the Royal Asiatic Society* 4/25 (2021).

- Gökalp, Suat. *Mezopotamya Siyasal Tarihi*. İstanbul: Belge Yay., 2007.
- Güler, Büşra. *Seyahatnamelerde Bağdat*. Elazığ: Fırat Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2018.
- Gümüşçü, Osman vd. *Temelleri, Gelişimi ve Yapısıyla Tarihi Coğrafya*. İstanbul: Yeditepe Yay., 2014.
- Güner, Ahmet. “Müttakî-Lillâh”. *DİA*. XXXII/223-224. İstanbul: TDV Yay., 2006.
- Güneş, Hasan Hüseyin. *Halife el-Me'mun Dönemi*. Kırıkkale: Kırıkkale Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2009.
- Güzel, Ahmet. *Abbasî Halifesi Mehdî b. Mansûr ve Siyasî Yönü*. Konya: Selçuk Üniversitesi, Doktora Tezi, 2002.
- Güzel, Ahmet. *Mehdî*. ed. Şaban Öz - Adnan Demircan. İstanbul: Ensar Yay., 2023.
- Hâdî, Hudayr Ni'me. “Kevârisü't-Tabî'iyye ve'l-Vebâiyye ve'z-Zavâhiru'l-Felekiyye fi'l-İrâk min Hılâl Kitâbü'l-Müntazam li İbni'l-Cevzî”, 661-683.
- Hafâcî, Şihâbüddîn Ahmed b. Muhammed b. Ömer. *Şifâ'ü'l-Ğalîl fîmâ fî Kelâmi'l-'Arab mine'd-Dahîl*. b.y.: Dâru'l-Kütübü'l-İlmiyye, ts.
- Halaçoğlu, Yusuf. “Fersah”. *DİA*. XII/412. İstanbul: TDV Yay., 1995.
- Halife b. Hayyât, Ebû Amr. *Târîhu Halîfe b. Hayyât*. Beyrut: Dâru'l-Kalem, 1977.
- Halil b. Ahmed, Ebû Abdurrahman. *Kitâbü'l-'Ayn*. Beyrut: Mektebetü'l-Hilâl, 1988.
- Hamevî, Ebû Abdillâh Şihâbüddîn Yâ'kût b. Abdillâh. *Mu'cemü'l-Büldân*. Beyrut: Dâr Sâdır, 1995.
- Hâmid, Râid Muhammed. “Te'sîru'l-Fayadânât ale's-Sücûni Bağdâd fi'l-Asri'l-Abbâsî” 7/13 (2013).
- Hamidullah, Muhammed. “Çin ile İlk Devir Müslüman Ülkelerin Temasları”. çev. Yusuf Ziya Kavakçı. *İslam Tetkikleri Enstitüsü Dergisi* 6 (1975).
- Hanbel b. İshâk, Ebû Alî. *Kitâbü'l-Mihne*. Riyâd: Merkezü'l-Melik Faysal, 2019.
- Hançabay, Halil İbrahim. *Abbâsîler Döneminde Vezirlik (295-530/908-1136)*. İstanbul: Klasik Yay., 2017.

- Harman, Ömer Faruk. “Buhtunnasr”. *DİA*. VI/380-381. İstanbul: TDV Yay., 1992.
- Hatîb el-Bağdâdî, Ebû Bekir Ahmed b. Ali. *Târîhu Bağdâd*. thk. Beşşâr Avvâd. XVI Cilt. Beyrut: Dâru’l-Ğarbi’l-İslâmî, 2002.
- Hazal, Nadiya Ahmed Ali. *el-Berîd ve Turukahû fî Bilâdi’ş-Şâm ve’l-İrâk fî’l-Asri’l-Abbâsî (132-450/750-1058)*. Ürdün: Camiatü’l-Ürdünüyye, Yüksek Lisans Tezi, 1996.
- Hâzimî, Ebû Bekir Muhammed b. Mûsâ. *el-Emâkin, Ma’ttefeka Lafzuhû ve’ftereka Müsemmâhu*. Suudi Arabistan: Dâru’l-Yemâme, 1415.
- Heck, Gene W. *Şarlman, Hz. Muhammed ve Kapitalizmin Arap Kökenleri*. çev. Öznur Özdemir. İstanbul: Albaraka Yay., 2021.
- Heddâra, Muhammed Mustafa. *Me’mûn el-Halîfetü’l-Alim*. Mısır: Dâru’l-Mısriyye, ts.
- Hedy, Wilhelm. *Yakın Doğu Ticareti*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yay., 2000.
- Hemdânî, Hâlid İbrâhim Hamîd. *Mevâkibü’l-Hulefâ fî’l-’Asri’l-Abbâsiyyi’l-Evvel*. Bağdad: Camiatü Bağdâd, Yüksek Lisans Tezi, 2006.
- Hemedânî, Muhammed b. Abdûlmelik b. İbrahim. *Tekmiletü Târihi’t-Taberî*. Beyrut: Matba’atü Katalokiyye, 1958.
- Hillenbrand, Carole. *Classical Islam*. Edinburgh: Edinburgh University Press, 2021.
- Hitti, Khuri Philip. *Târîhu’l-’Arab*. b.y.: Dâru’l-Keşşâf, 1950.
- Hizmetli, Sabri. “Karmatîler”. *DİA*. XXIV/510-514. İstanbul: TDV Yay., 2001.
- Hobson, John M. *Batı Medeniyeti’nin Doğulu Kökenleri*. çev. Esra Esmert. İstanbul: Yapı Kredi Yay., 2022.
- Hooke, Samuel Henry. *Ortadoğu Mitolojisi*. çev. Alâeddin Şenel. Ankara: İmge Yay., 2002.
- Hughes, J.Donald. *Çevresel Tarih Nedir?* çev. M.Fatih Çalışır. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yay., 2019.
- Hüsain, Faisal H. *Sultan’ın Nehirleri Osmanlı İmparatorluğu’nda Dicle ve Fırat*. çev. Bestami S. Bilgiç. İstanbul: Timaş Yay., 2023.

- İbn Antonie, Numan b. Hanna. *Kitâbu't-Tâiri'l-Ğırrîd fî Vasfî'l-Berîd*. Mısır: Matba'atü Muktatîf, 1890.
- İbn Battûta, Ebû Abdillâh Muhammed b. Abdillâh. *Rihletü İbn Battûta*. Ribât: Akademiyyetü'l-Memleketü'l-Mağribiyye, ts.
- İbn Ebî 'Usaybi'a, Ebü'l-Abbâs Ahmed b. Kâsım. *'Uyûnu'l-Enbâ fî Tabakâti'l-Etubbâ*. Beyrut: Dâru Mektebetü'l-Hayât, ts.
- İbn Ebî'l-Hadîd, Ebû Hâmid İzzüddîn Abdülhamîd b. Hibetillâh. *Şerhu Nehci'l-Belâğa*. y.y.: Dâru İhyâi Kütübi'l-Arabî, ts.
- İbn Haldûn. *el-Mukaddimetü Târîhu'l-'Allâme İbni Haldûn*. Tunus: Dârü't-Tunusiyye li'n- Neşr, 1984.
- İbn Haldûn, Ebû Zeyd Abdurrahman b. Muhammed b. Muhammed. *el-İber Dîvânü'l-Mübtede' ve'l-Haber fî Târîhi'l-Arab ve'l-Berber ve men Âsârahum min Zevî's-Şe'ni'l-Ekber*. Beyrut: Dâru'l-Fıkr, 1988.
- İbn Havkal, Ebü'l-Kâsım Muhammed. *Sûretü'l-Arz*. Beyrut: Mektebetü'l-Hayât, 1992.
- İbn Havkal, Ebü'l-Kâsım Muhammed. *Sûretü'l-'Arz*. II Cilt. Beyrut: Dâru Sâdır, ts.
- İbn Hurdâzbih, Ebü'l-Kâsım Ubeydullah b. Abdullah. *el-Mesâlik ve'l-Memâlik*. Beyrut: Dâru Sâdır, 1889.
- İbn Mâce, Ebu Abdullah Muhammed b. Yezîd. *Sünenü İbn Mâce*. çev. Haydar Hatipoğlu. İstanbul, ts.
- İbn Manzûr, Ebü'l-Fadl Cemâlüddîn. *Lisânü'l-Arab*. I-XV Cilt. Beyrut: Dâr Sâdır, 1414.
- İbn Miskeveyh, Ebû Ali Ahmet b. Muhammed b. Ya'kûb. *Tecâribü'l-Ümem ve Te'âkübü'l-Himem*. thk. Ebü'l-Kâsım İmâmî. VII Cilt. Tahran: Surûs, 2000.
- İbn Miskeveyh, Ebû Ali Ahmet b. Muhammed b. Ya'kûb. *Tecâribü'l-Ümem ve Te'âkübü'l-Himem*. Beyrut: Dâru'l-Kütübü'l-İlmiyye, 2003.
- İbn Rüste, Ebû Alî Ahmed b. Ömer. *el-A'lâku'n-Nefîse*. b.y.: y.y., 1892.
- İbn Serâbiyyûn. *Kitâbü 'Acâ'ibi'l-Ekâlîmi's-Seb'a*, ts.
- İbn Tayfur, Ebü'l-Fadl Ahmed b. Ebî Tâhir. *Târîhu (Kitâbü) Bağdad*. Kahire: Mektebetü'l-Hâncî, 2002.

- İbnü'l-Adîm, Ömer b. Ahmed. *Buğyetü't-Taleb fî Târîhi Haleb*. thk. Süheyl Zekkâr. XII Cilt. Beyrut: Dâru'l-Fikr, ts.
- İbnü'l-Cevzî, Ebü'l-Fadl Cemalüddin. *Menâkıbu Bağdâd*. Bağdad: Matba'atü Dâri's-Selâm, 1342.
- İbnü'l-Cevzî, Ebü'l-Ferec Abdurrahman b. Ali. *el-Muntazam fî Târîhi'l-Mülûk ve Ümem*. Beyrut: Dâru'l-Kütübü'l-İlmiyye, 1992.
- İbnü'l-Cevzî, Ebü'l-Ferec Abdurrahman b. Ali. *Menâkıbü İmâm Ahmed b. Hanbel*. b.y.: y.y., 1409.
- İbnü'l-Cevzî, Ebü'l-Ferec Abdurrahman b. Ali. *Zemmü'l-Hevâ*. b.y.: y.y., ts.
- İbnü'l-Esîr, Ebü'l-Hasen İzzüddîn Alî b. Muhammed. *el-Kâmil fî't-Târîh*. çev. Ahmet Ağırakça. İstanbul: Bahar Yay., 1991.
- İbnü'l-Esîr, Ebü'l-Hasen İzzüddîn Alî b. Muhammed. *el-Kâmil fî't-Târîh*. thk. Ömer b. Abdüsselam et-Tedmûrî. Beyrut: Dâru'l-Kitâbü'l-Arabî, 1997.
- İbnü'l-Fakîh, Ebû Abdullah Ahmed b. Muhammed. *Kitâbü'l-Büldân*. Beyrut: Alemü'l-Kütüb, 1996.
- İbnü'l-İmrânî, Muhammed b. Ali. *el-İnbâ fî Târîhi'l-Hulefâ*, 1984.
- İbnü'l-Mu'tez, Ebü'l-Abbâs Abdullah b. Muhammed el-Mu'tez-Billâh b. Ca'fer Mütevekkil-Alellah Abbâsî. *Dîvânu Ibn Mu'tez*. Beyrut: Dâr Sâdır, ts.
- İbnü'l-Uhve, Muhammed b. Muhammed b. Ahmed. *Me'âlimü'l-Kurbe fî Ahkâmü'l-Hisbe*. Mısır: Heyetü'l-Mısriyye, 1976.
- İbnü's-Sâî, Ebû Tâlib Tâcüddîn Alî b. Enceb. *Muhtasar Ahbâri'l-Hulefâ*. Mısır: el-Matba'atü'l-Âmîriyye, 1309.
- İbnü's-Serrâc, Ebû Muhammed Ca'fer b. Ahmed. *Mesâri'u'l-Uşşâk*. II Cilt. Beyrut: Dâr Sâdır, ts.
- İdrîsî, Muhammed b. Muhammed. *Kadîm Dünya Coğrafyası*. çev. Ramazan Şeşen. İstanbul: Yeditepe Yay., 2021.
- İdrîsî, Muhammed b. Muhammed. *Nüzhetü'l-Muşţâk fî İhtirâki'l-Âfâk*. II Cilt. Beyrut: Alemü'l-Kütüb, 1409.

- İlgün, Kasım. *Halife Mansur Dönemi*. İstanbul: Marmara Üniversitesi, Doktora Tezi, 1997.
- İsfahânî, Hamza b. el-Hasan. *Târîhu Sinî Mülûki'l-'Ard ve'l-Enbiyâ*. Beyrut: Mektebetü'l-Hayât, 1961.
- İsmail, Muhammed Sa'd. "Mirbedü'l-Basrati'n-Neş'e ve Tetavvuru'l-Târîhî".
- İstahrî, Ebû İshâk İbrâhîm b. Muhammed. *el-Mesâlik ve'l-Memâlik*. Beyrut: Dâru Sâdır, 2004.
- J. M., Roberts. *Dünya Tarihi*. çev. İdem Erman. İstanbul: İnkılap Yay., 2011.
- Kallek, Cengiz. "Kafız". *DİA*. XXIV/155-157. İstanbul: TDV Yay., 2021.
- Kallek, Cengiz. "Kür". C. XXVI. İstanbul: TDV Yay., 2002.
- Kallek, Cengiz. "Rıtl". *DİA*. XXXV/52-55. İstanbul: TDV Yay., 2008.
- Kan, Kadir. *Abbâsî Halifesi Vâsık ve Dönemi (227-232/242-847)*. Bursa: Uludağ Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2003.
- Kan, Kadir. *Abbâsîlerin Birinci Asrında Bağdat (145-232/762-847)*. Bursa: Uludağ Üniversitesi, Doktora Tezi, 2010.
- Kaplan, Murat. *Mezopotamya'da İktisadi Yapı*. Antalya: Akdeniz Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2010.
- Karaaslan, Nasuhi Ünal. "Hamdâniler". *DİA*. XV/446-447. İstanbul: TDV Yay., 2025.
- Karagöz, Aşır. *Abbâsî Halifesi Mu'tezz ve Dönemi (252-255/866-869)*. Kayseri: Erciyes Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2013.
- Karaman, Hayreddin. "Kur'an Yolu: Türkçe Meâl ve Tefsir". Ankara: Diyanet İşleri Başkanlığı, 2. baskı., 2007.
- Kayrak, Hatice. *Doğu Roma ve Sâsânîler Arasındaki İktisadi İlişkiler (Ms. V. Ve VI. Yüzyıllar)*. Bilecik: Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2019.
- Kazvînî, Ebû Yahyâ Cemâlüddîn Zekerıyyâ b. Muhammed. *Âsârü'l-Bilâd ve Ahbârü'l-İbâd*. Beyrut: Dâr Sâdır, ts.
- Kelpetin, Mahmut. "Hz. Ömer Dönemi Irak Fetihleri". *Hz. Ömer Sempozyumu*, 463-474.

- Kermilî, Enistâs Mârî el-Elyâvî el- - Batris b. Cebraîl Yusuf Avvâd (ed.). *Mecelletü Lüğati'l-Arabî el-İrâkiyye*. IX Cilt. Bağdad: Matba'atü Bağdad, ts.
- Keskin, Turan. *Dicle ve Fırat Nehirleri Üzerinde Yapılan Ticaret (1838-1914)*. İstanbul: Marmara Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2012.
- Kırca, Celal. "Âd". *DİA*. I/333-334. İstanbul: TDV Yay., 1988.
- Korkmaz, Yasemin. *Mezopotamya'da Ticaret Hukuku (Eski Asur ve Eski Babil Dönemleri)*. Ankara: Gazi Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2006.
- Korucu Üçüncü, Berna. "Osmanlı-Hindistan Ticarî İlişkileri (1750-1857)". *İRTAD* 6 (2021), 16-44.
- Köroğlu, Kemalettin. *Eski Mezopotamya Tarihi*. İstanbul: İletişim Yay., 3. Baskı., 2008.
- Kramers, J. H. *İslam Medeniyetinde Coğrafya ve Ticaret*. çev. Ömer Rıza. Asarı İlmiyye Kütüphanesi Neşriyat, 1934.
- Kubeysî, Hemdân Abdü'l-Mecîd. *Esvâku Bağdâd Hattâ Bidâyeti'l-'Asri'l-Büveyhî*. Irak: Vizâretü's-Sekâfe ve'l-Fünûn, 1979.
- Kureyşî, Nâsır Hüseyin Kâzım el- - Lâmî, Cevâd Kâzım Hasan. "Devru'l-İrâki't-Ticarî mea Düveli's-Şark fi'l-Asri'l-Abbâsî". *Mecelletü Dirâsât fi't-Târîh ve'l-Âsâr* 71 (2019), 326-348.
- Kurt, Hasan. "Tâhir b. Hüseyin". *DİA*. XXXIX/399-400. İstanbul: TDV Yay., 2003.
- Kurt, Hasan. "Tâhiriler". *DİA*. XXXIX/403-404. İstanbul: TDV Yay., 2010.
- Kuşçalı, Ali. *Abbâsî Halifesi Mu'temid Alellâh'ın Hayatı ve Halifeliği (229-279/843-892)*. Konya: Necmettin Erbakan Üniversitesi, Doktora Tezi, 2021.
- Lambton, Ann K. S. "İktâ Üzerine Düşünceler". çev. Halil İbrahim Hançabay. *Uludağ Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi* 26/2 (2016), 165-184.
- Lapidus, Ira M. *İslam Toplulukları Tarihi*. çev. Yasin Aktay. II Cilt. İstanbul: İletişim Yay., 2002.
- Lassner, Jacob. *The Topography of Baghdad in The Early Middle Ages*. Detroit: Wayne State University Press, 1970.

- Le Strange, Guy. *Baghdad During The Abbasid Caliphate*. Oxford: Calerendon Press, 1901.
- Le Strange, Guy. *Doğu Hilâfeti'nin Memleketleri*. çev. Cengiz Tomar - Adnan Eskikurt. İstanbul: Yeditepe Yay., 2015.
- Lestel, Laurence vd. "The Seine, The River Dedicated to Paris". *River culture: life as a dance to the rhythm of the waters*. ed. Karl M. Wantzen. 673-697. UNESCO, 2023. <https://doi.org/10.54677/CGDX8656>
- Lissner, Ivar. *Uygarlık Tarihi*. çev. Adli Moran. İstanbul: Nokta Kitap Yay., 2012.
- Lombard, Maurice. *İslâmın Altın Çağı*. çev. Nezh Uzel. İstanbul: Pınar Yayınları, 4. basım., 2002.
- Lüheybî, Mahmûd el- - Mahmûd, İmân Abdü'l-Cebbâr. "et-Ticâretü't-Dâhiliyye ve'l-Hâriciyye fi'd-Devleti'l-Arabiyyeti'l-İslâmiyye fi'l-Asri'l-Abbâsî (132-656)" 57 (2017), 171-226.
- Makdisî, Muhammed b. Ahmed. *Ahsenü't-Tekâsîm fî Ma'rifeti'l-Ekâlîm*. Beyrut: Dâru Sâdır, 1991.
- Makdisî, Muhammed b. Ahmed. *Ahsenü't-Tekâsîm fî Ma'rifeti'l-Ekâlîm*. çev. Ahsen Batur. İstanbul: Selence Yay., 2015.
- Massignon, Louis. *Hitatü'l-Kûfe ve Şerhu Harîtatühâ*. çev. Takî İbnü Muhammed el-Mus'abî. Beyrut: Dâru'l-Varak, 2009.
- Mauch, Christof - Zeller, Thomas. "Rivers in History and Historiography". *Rivers in History: Perspectives on Waterways in Europe and North America*. ed. Christof Mauch - Thomas Zeller. History of the urban environment. Pittsburgh, Pa: University of Pittsburgh Press, 2008.
- McGrail, Sean. *Early Ships and Seafaring. Water Transport Beyond Europe*. Barnsley, South Yorkshire: Pen & Sword Archaeology, 2015.
- McNeill, William h. *Dünya Tarihi*. çev. Alâeddin Şenel. Ankara: İmge Yay., 2002.
- Me'âdîdî, Abdülkâdir Süleymân. *Vâsıt fî'l-'Asri'l-Abbâsî (324-656)*. Beyrut: Dâru'l-Arabiyye, 2006.
- Mechûl. *Kitâbü'l-Uyûn ve'l-Hadâik*. Bağdad: Mektebetü'l-Müsennâ, ts.

- Menâsîr, Muhammed Abdü'l-Hafîz Dervîş. *Ceyş fi'l-Asri'l-Abbâsiyyi'l-Evvel*. Sudan: Camiatü Nîlîn, Doktora Tezi, 1998.
- Mendires, Birol. *Mezopotamya Kavimlerinde Sosyal ve Ekonomik Hayat (Sümer, Babil ve Asur)*. Ankara: Gazi Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2010.
- Merçil, Erdoğan. "Saffârîler". *DİA*. XXXV/464-465. İstanbul: TDV Yay., 2008.
- Mes'ûdî, Ebü'l-Hasen Ali b. el-Hüseyn b. Ali. *Mürûcu'z-Zeheb ve Meâdinü'l-Cevher*. I-IV Cilt. Beyrut: Mektebetü'l-Asriyye, 2005.
- Mes'ûdî, Ebü'l-Hasan Ali b. Hüseyin b. Ali. *et-Tenbîh ve'l-İşrâf*. çev. Mithat Eser. Ankara: Ankara Okulu Yay., 2020.
- Mes'ûdî, Ebü'l-Hasan Ali b. Hüseyin b. Ali. *et-Tenbîh ve'l-İşrâf*. Kahire: Dâru's-Sâvî, ts.
- Mez, Adam. *Onuncu Yüzyılda İslam Medeniyeti*. çev. Salih Şaban. İstanbul: İnsan Yay., 2014.
- Mısırî, Hüseyin Ali. *Ticâretü'l-İrâk fi'l-Asri'l-Abbâsî*. Mısır: Camiatü'l-İskenderiyye, Yüksek Lisans Tezi, 1982.
- Milner-Gulland, Robin. *Ruslar*. ed. Ali Berktaş. çev. Bahar Tırnakçı. İstanbul: Türkiye İş Bankası Yay., 2023.
- Miquel, André. *Arap Coğrafyacılarının Gözünden 1000 Yılında İslam Dünyası ve Yabancı Diyarlar*. çev. Ali Berktaş. İstanbul: Kitap Yayınevi, 1. basım., 2003.
- Mursî, Hayât Abdülkadir Ahmed. "Âlâtü'l-Harbiyye fi'l-Asri'l-Abbâsiyyi'l-Evvel 132-232". *Mecelletü Külliyyeti'l-Âdâb* 1/23 (ts.), 361-432.
- Nâcî, Abdülcebbâr. "Devâfiu'l-Etmâ' Karâmita'l-Bahreyn fi's-Saytarati ala'l-Basra fi'l-Karni'r-Râbî".
- Nâcî, Abdülcebbâr. *Dirâsât fî Târihi'l-Müdüni'l-Arabiyyeti'l-İslâmiyye*. Beyrut: Şeriket'ül-Matbuât, 2001.
- Nahle Müdevver, Cemîl. *Hadâratü'l-İslam fî Dâri'l-Selâm*. Kahire: Matba'atü'l-Emîr, 1936.
- Nâsır Hüsrev, Ebû Muiniddîn el-Hakîm. *Sefername*. çev. Abdülvehap Terzi. y.y.: MEB Yay., 1967.

- Nâsır Hüsrev, Ebû Muiniddîn el-Hakîm. *Sefernâme*. Beyrut: Dâru'l-Kitâbü'l-Arabî, 1983.
- Nâsır, Muhsin Sa'd Abdullah. "Devletü'l-Berîdiyyîn ve Hilâfetü'l-Abbasiyye". *Mecelletü Külliyyeti'l-Lügati'l-Arabiyye* 10 (ts.), 125-168.
- Nuhaylî, Dervîş. *es-Süfünü'l-İslâmiyye ala'l Hurûfi'l-Mu'cem*. Mısır: y.y., 1974.
- Odabaşı, Fatma. "Yezîd b. Mühelleb". *DİA*. XLIII/522-523. İstanbul: TDV Yay., 2013.
- Öğün, Tuncay - Baş, Halit. "Dicle-Fırat ta Geleneksel Nehir Taşımacılığı ve I. Dünya Savaşında Irak Cephesinde Kullanımı". *History Studies International Journal of History* 8/3 (30 Eylül 2016), 83-109. <https://doi.org/10.9737/hist.2016322070>
- Ömer, Hamûd. "Rakka fî Ahdi'r-Reşîd" 21/85 (2002), 111-136.
- Özaydın, Abdülkerim. "Berîdîler". *DİA*. V/501-502. İstanbul: TDV Yay., 1992.
- Özaydın, Abdülkerim. "Müntasır-Billâh". *DİA*. XXXII/24-25. İstanbul: TDV Yay., 2006.
- Özcan, Abdülkadir. "Ayyâr". *DİA*. IV/296. İstanbul: TDV Yay., 1991.
- Özcan, Abdülkadir. "Muktedir-Billâh". *DİA*. XXXI/144-145. İstanbul: TDV Yay., 2020.
- Özkuyumcu, Nadir. "Tolunoğulları". *DİA*. XLI/233-236. İstanbul: TDV Yay., 2012.
- Öztürk, Levent. *İslâm Toplumunda Hristiyanlar*. İstanbul: Ensar Yay., 2012.
- Palabıyık, M. Hanefî. "Klasik İslam Coğrafyacılarına Göre 'Erzurum'". *Güzel Sanatlar Enstitüsü Dergisi* 18 (2007), 127-162.
- Pırlanta, İsmail. *Ortaçağ İslam Dünyasında Şehir Eşkiyaları Ayyarlar*. İstanbul: Hikmetevi, 2015.
- Polat, Süleyman. "IV. Murat Devri Doğu Seferlerinde Nehir Taşımacılığı ve 1638 Bağdat Seferinde Fırat Üzerinden Yapılan Nakliyat". *History Studies International Journal of History* 12/2 (2020), 577-593. <https://doi.org/10.9737/hist.2020.845>
- Polatoğlu, Selahattin. *Abbâsî Devleti'nde Kâtipler (132-334/750-945)*. Ankara: Ankara Üniversitesi, Doktora Tezi, 2022.
- Râcihî, Ceyhân Saîd. *el-Hayâtü'l-İctimâiyye fî Bağdâd min Bidâyeti'l-Karni's-Sâdisi'l-Hicrî Hattâ Sukûti Bağdâd*. Mekke: Camiatü Ümmü'l-Kurâ, 2006.

- Râvî, Rağd Adnân Dehâm. *et-Ticâre fi'l-Asri'l-Abbâsiyyi'l-Müteahhir*. Bağdad: Câmiatü Bağdad, Yüksek Lisans Tezi, 2002.
- Rebi'î, Belkîs 'Îydân. *Nizâmü'r-Reyy ve'l-Islâhu'z-Zirâ'i fi'l-Irâk Hilâle'l-'Asri'l-Abbâsî (132-334/749-945)*. Bağdâd: Dâru's-Şuûni's-Sekâfiyye, 2013.
- Research and Evaluation Division The Armored School. "The Remagen Bridgehead", 1983.
- Ressler, Jack. *Hadâratü'l-Arab*. çev. Ğuneym Abdûn. Mısır: Dâru'l-Mısriyye, ts.
- Rıfâî, Talâl Cemîl Abdü'l-'Âtî. *Nizâmü'l-Berîd fi'd-Devleti'l-Abbâsiyye hattâ Müntesife'l-Karni'l-Hâmisi'l-Hicrî*. Suudi Arabistan: Camiatü Ümmü'l-Kurâ, Doktora Tezi, 1986.
- Saatsaz, Masoud - Rezaei, Abolfazl. "The Technology, Management and Culture of Water in Ancient Iran From Prehistoric Times to The Islamic Golden Age". *Humanities and Social Sciences Communications* 10/1 (04 Nisan 2023), 142. <https://doi.org/10.1057/s41599-023-01617-x>
- Sâbî, Hilâl b. Muhassin b. İbrâhîm. *Rusûmü Dâru'l-Hilâfe*. Beyrut: Dâru'r-Râidi'l-'Arabî, 1986.
- Sâbî, Hilâl. *Ahbârü'l-Vüzerâ*. thk. Mîhâil Avvâd. b.y.: Mektebetü'l-'Ayan, ts.
- Sa'd, Fehmî. *el-Âmme fi'l-Bağdâd fi'l-Karneyni's-Sâlis ve'r-Râbi' li'l-Hicrî*. Beyrut: Dâru'l-Müntehabi'l-Arabî, 1993.
- Safedî, Ebü's-Safâ (Ebû Saîd) Salâhuddîn Halîl b. İzzeddîn. *el-Vâfi bi'l-Vefeyât*. Beyrut: b.y., 2000.
- Sahillioğlu, Halil. "Dirhem". İstanbul: TDV Yay., 1994.
- Sâlih, Hamîd Hamd. *Nizâmü'l-Berîd fi'l-'Asri'l-Abbâsî'l-Evvel fi'l-Irâk (132-232/750-847)*. Mafrak: Câmi'atü Âli Beyt, Yüksek Lisans Tezi, 2015.
- Samadî, S. B. "Abbâsî Hâkimiyeti Döneminde Bağdat'ın Sosyal ve Ekonomik Hayatından Görünümler". çev. Ahmet Turan Yüksel. *İstem* 12 (2008), 242-249.
- Sâmerrâî, Hüsâmeddîn. *el-Müessesâtü'l-İdâriyye fi'd-Devleti'l-Abbâsiyye (247-334/861-945)*. Mekke: Dâru'l-Fikri'l-Arabî, 1983.

- Sâmir, Faysal. *Devletü'l-Hemdâniyye fi'l-Mevsıl ve Haleb*. II Cilt. Bağdad: Matba'ü'l-İmân, 1970.
- Sâmir, Faysal. *Sevratü'z-Zenc*. Dimeşk, 2000.
- Sâni', Abdurrezzâk es- - Ali, Abdülaziz Ömer. *İmâratü'z-Zübeyr Beyne Hicreteyn*. b.y.: y.y., 1987.
- Sarikaya, Fatih. *Abbasilerde Denizcilik (750-1258)*. Manisa: Celal Bayar Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2008.
- Schönach, Paula. "River Histories: A Thematic Review". *Water History* 9/3 (Eylül 2017), 233-257. <https://doi.org/10.1007/s12685-016-0188-4>
- Seâlibî, Ebû Mansûr Abdülmelik b. Muhammed. *Sîmâru'l-Kulûb fi'l-Mudâf ve'l-Mensûb*. Kahire: b.y., ts.
- Sem'ânî, Ebû Sa'd Abdülkerîm b. Muhammed. *el-Ensâb*. XIII Cilt. Haydarâbâd: Dairatü'l-Ma'ârifî'l-Osmaniyye, 1962.
- Semerrâî, Yûnus İbrâhim. *Târîhu Medîneti Sâmerrâ*. Bağdat: y.y., 1968.
- Shaban, Muhammed Abdulhayy. *Islamic History: A New Interpretation*. Cambridge University Press, 1976.
- Sıbt İbnü'l-Cevzî, Ebü'l-Muzaffer Şemsüddîn Yûsuf b. Kızıoğlu et-Türkî el-Avnî el-Bağdâdî. *Mir'âtü'z-Zamân fi Târîhi'l-A'yân*. Beyrut: er-Risaletü'l-Alemiyye, 2013.
- Sıbt İbnü'l-Cevzî, Ebü'l-Muzaffer Şemsüddîn Yûsuf b. Kızıoğlu et-Türkî el-Avnî el-Bağdâdî. *Mir'âtü'z-Zamân fi Târîhi'l-A'yân*. Dimeşk: y.y., 2013.
- Siddiqi, Muhammad Nejatullah (ed.). "Encyclopaedia of Islamic Economics. Vol. 1: Principles, Definitions & Methodology". London: Encyclopaedia of Islamic Economics, 2009.
- Sipahioğlu, Abdülvahid Yakub. *Abbâsilerde İktidar, İktisat ve Coğrafya (132-282/751-908): İbn Haldûn'un Yaklaşımı Bağlamında Bir İnceleme*. Erzurum: Atatürk Üniversitesi, Doktora Tezi, 2023.

- Sipahioğlu, Abdülvahid Yakub. “Güvenlik ve İktisat Bağlamında Abbâsî Hilâfedinin Kendi Coğrafyasına Bakışı”. *Hitit Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi* 23 (2024), 246-263.
- Sipahioğlu, Abdülvahid Yakub. “Salih Vezir Büyük Vezir’e Karşı: Farklı Tarihsel Anlatılarda ‘Alî b. ‘İsâ ve İbnu’l-Furât’ın Profillerinin Değişimi”.
- Sipahioğlu, Abdülvahid Yakub. “X.-XI. Asırlarda Müslüman Toplamlar: Siyasi İstikrarsızlık Karşısında Kültürel Bütünlük”. *Türk Akademik Araştırmalar Dergisi* 2/3 (2017), 39-53.
- Sivrioğlu, Ulaş Töre. “İlk İslâm Fetihleri ve Sâsâni Devleti’nin Çöküşü”. *Turkish Studies* 10/9 (2015), 389-428.
- Söylemez, M. Mahfuz. “Vâsıt Kentinin Kuruluşu ve İlk Sakinleri Üzerine”. *Çorum İlahiyat Fakültesi Dergisi* 2 (2002), 147-172.
- Söylemez, Mehmet Mahfuz. *Bedevîlikten Hadarîliğe Kûfe*. Ankara: Ankara Okulu Yay., 2015.
- Söylemez, Mehmet Mahfuz. *Emeviler Döneminde Kûfe*. Ankara: Ankara Üniversitesi, Doktora Tezi, 2000.
- Söylemez, Mehmet Mahfuz. “Vâsıt”. *DİA*. XLII/541-544. İstanbul: TDV Yay., 2012.
- Streck, Maximilian. *Hitatü Bağdâd ve Enhâru’l-İrâki’l-Kadîme*. çev. Hâlid İsmâil Ali. Bağdad: Matba‘atü’l-Mecma‘ul-İlmî, 1986.
- Stroshane, Tim. “Rivers of Empire: Water, Aridity, and the Growth of the American West by Donald Worster”. *Berkeley Planning Journal* 3/2 (31 Temmuz 2012). <https://doi.org/10.5070/BP33213184>
- Sûlî, Ebû Bekir. *Ahbâru Râzî ve’l-Müttakî*. thk. J. Heyworth Dunne. Beyrut: Dâru’l-Mesîra, ts.
- Sûlî, Ebû Bekir. *Kitâbü’l-Evrâk* (227-256). thk. V. I. Belyaev, A. B. Khalidov. Saint Petersburg: y.y., 1998.
- Sûlî, Ebû Bekir. *Kitâbü’l-Evrâk* (295-315). thk. Hilâl Nâcî. Beyrut: Alemü’l-Kütüb, 2000.

- Sûlî, Ebû Bekir. *Kitâbü'l-Evrâk* (316-318). thk. Hilâl Nâcî. Bağdad: Dârü's-Şûûni's-Sekâfe, 1990.
- Sûse, Ahmed. *Feyadânâtü Bağdâd fi't-Târîh*. III Cilt. Bağdad: Matba'atü Edîb, 1963.
- Suyûtî, Ebü'l-Fazl Celâlüddîn Abdurrahmân b. Ebî Bekr b. Muhammed el-Hudayrî. *Târîhu'l-Hulefâ*. b.y.: Mektebetu Nizâr, 2004.
- Şâbüştî, Ebü'l-Hasen Alî b. Muhammed. *Diyârât*. el-Mektebetü'l-Arabiyye, ts.
- Şahin, Mustafa. "Ortaçağ İslâm Dünyasında Ayyârlar". *Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi* 2/8 (2013), 303-311.
- Şarkî, Ahmed Şarkî Abdullâh eş-, Ulyân Abdü'l-Fettâh. *en-Nafâkatü'l-Mâliyye fi Binâi Sâmerâ* (221-247/836-861). Mafrak: Camiatü Âli'l-Beyt, Yüksek Lisans Tezi, 2018.
- Şemrî, Dünyâ Abdü Ali Kellûş. *el-Milâhatü'n-Nehriyye ve İstihdâmâtühe'l-Askeriyye fi'l-İrâk fi'l-Asri'l-Abbâsî (hattâ âm: 334/945)*". Basra: Camiatü Basra, Yüksek Lisans Tezi, 2009.
- Şemrî, İbrahim Serhan. "Libâsü'l-Harb inde'l-Arab fi'l-Âsârî'l-Arabiyye ve'l-İslâmiyye hattâ Nihâyeti'l-Asri'l-Abbâsî" 18/2 (ts.), 206-212.
- Taberî, Ebû Ca'fer Muhammed b. Cerîr b. Yezîd el-Âmülî. *Târîhu'r-Rusul ve'l-Mülûk*. thk. Muhammed Ebü'l-Fazl İbrahim. I-XI Cilt. Beyrut: Dârü't-Türâs, 1967.
- Tarlock, A. Dan. "Damning The Dams and Ditches: A Review of D. Worster, Rivers of Empire: Water, Aridity and the American West". *Natural Resources Journal* 27/2 (1987), 477-490.
- Tekin, Murat. "Eski Mezopotamya'da Coğrafi ve Etnik Yapı". *Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi* II (2014).
- Temîmî, Hamdî Hüseyin 'Ulvân. "el-Hayâtü'l-İktisâdiyye fi'd-Devleti'l-Arabiyyeti'l-İslâmiyye fi'l-'Asri'l-Abbâsî". *Mecelletü'l İlmiyye* 7/22 (2015), 301-325.
- Tenûhî, Muhassin b. Ali b. Muhammed. *el-Ferec Ba'de's-Şidde*. thk. Abbûd eş-Şâlcî. V Cilt. Beyrut: Dâr Sâdır, 1978.
- Tenûhî, Muhassin b. Ali b. Muhammed. *Nişvâru'l-Muhâdara ve Ahbâru'l-Müzâkera*. thk. Abbûd eş-Şâlcî. VIII Cilt. Beyrut: Dâr Sâdır, 1391.

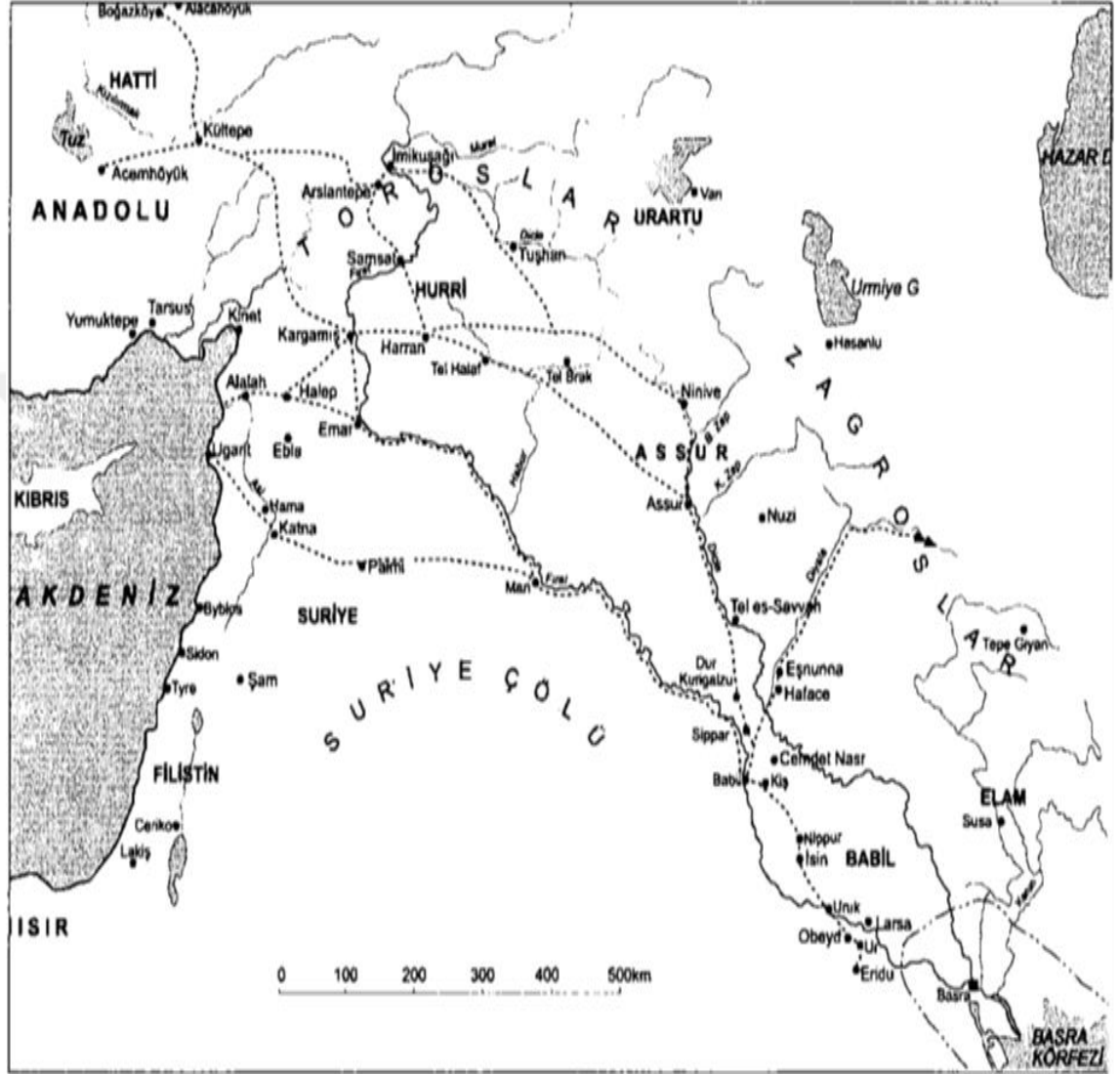
- Tuncel, Metin. “Fırat”. *DİA*. XIII/31-33. İstanbul: TDV Yay., 1996.
- ’Ubeydî, Salâh Hüseyin. *el-Melâbisü’l-Arabiyyetü’l-İslâmiyye fi’l-Asri’l-Abbâsi min Mesâdiri’t-Târîhiyye ve’l-Eseriyye*. Bağdat: Dâru’r-Reşîd, 1980.
- Umerî, Cemil Abdü Hamza. “Sînâ’atü’s-Süfün fi’l-Halîci’l-‘Arabî”. *Mecelletü Kâdisiye* 8/4 (2009).
- Usluer, Mehmet. *Kuruluşundan Emevîlerin Sonuna Kadar Basra’da Toplum*. Ankara: Ankara Üniversitesi, Doktora Tezi, 2021.
- Utku, Nihal Şahin. *Kızıldeniz -Çöl, Gemi ve Tacir-*. İstanbul: Klasik Yay., 2017.
- Verkinderen, Peter. *Waterways of Iraq and Iran in The Early Islamic Period*. London: I.B. Tauris, 2015.
- Wenji, Huang vd. “Rise and Fall of the Grand Canal in the Ancient Kaifeng City of China: Role of the Grand Canal and Water Supply in Urban and Regional Development”. *Journal Water* 13/14 (2021). <https://doi.org/10.3390/w13141932>
- Worster, Donald. *Rivers of Empire: Water, Aridity And The Growth Of The American West*. New York: Pantheon Books, 1st ed., 1985.
- Yâğî, Sûzân Hüseyin. *el-Hayâtü’l-İctimâiyye fi’l-Bağdâd münzû Te’sisühâ hattâ 334/946*. Ürdün: Camiatü’l-Ürdünüyye, Yüksek Lisans Tezi, 2001.
- Ya’kûbî, Ahmed b. İshâk. *Kitâbü’l-Büldân*. Beyrut: Dâru’l-Kütübî’l-İlmiyye, 1422.
- Yâ’kubî, Ebü’l-Abbâs Ahmed b. Ebî Ya’kûb. *Târîhu’l-Ya’kûbî*. Lübnan: Şeriket’ül-’Alemî, ts.
- Ya’kûbî, Ebü’l-Abbâs Ahmed b. Ebî Ya’kûb. *Târîhu’l-Ya’kûbî*. Lübnan: eş-Şeriket’ül-’Alemî, ts.
- Yıldırım, Taner. *Abbasîler Dönemi Basra Körfezi’nde Uluslararası Taşımacılık ve Ticâret*. Elazığ: Fırat Üniversitesi, Doktora Tezi, 2012.
- Yıldırım, Taner. “Abbasîlerde Bilgi Toplama ve Haberleşme”. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 27/1 (2017), 249-264.
- Yıldırım, Taner. “Abbasîlerin Kuruluşundan Fatimilere Doğu Ticaretinde Basra Körfezi İle Kızıldeniz Arasındaki Rekabet” 8/1 (2012), 121-145.

- Yıldırım, Taner. *Ticaret'in Altın Çağı*. Elazığ: İksad Yay., 2002.
- Yıldırım, Taner - Altungök, Ahmet. "Erken Ortacağlarda Übülle Liman Kentinin İran Körfezi Açısından Önemi". *Turkish Studies* 9/4 (2014), 1185-1197.
- Yıldız, Hakkı Dursun. "Emîn". *DİA*. XI/112-114. İstanbul: TDV Yay., 1995.
- Yıldız, Hasan. *Abbâsiler Döneminde Emirü'l Ümeralık ve Türk Emirü'l Ümeralar (936-936)*. Manisa: Celal Bayar Üniversitesi, Doktora Tezi, 2017.
- Yılmaz, Saim. "Abbâsiler Dönemi Türk Komutanlardan Mûnis el-Muzaffer'in (ö. 321/933) Hayatı ve Askerî Görevleri". *Çukurova İlahiyat Fakültesi Dergisi* 7/1 (2007).
- Yılmaz, Saim. "Abbâsilerin Siyasî Çöküş Dönemi Halifelerinden Kâhir-Billâh (320-322/932-934)". *İstem* 12 (2008), 71-103.
- Yılmaz, Saim. "Halife Mu'tazîd Döneminde (279-289/892-902) Abbâsî-Saffârî İlişkileri". *SAUIFD* 9 (2004), 79-103.
- Yılmaz, Saim. "Halife Mu'tazîd Döneminde (279-289/892-902) Abbâsî-Tolunoğulları İlişkileri". *SAUIFD* 11 (2005), 171-199.
- Yılmaz, Saim. *Mu'tazîd ve Müktefî Döneminde Abbâsiler*. İstanbul: Kayıhan Yay., 2006.
- Yılmaz, Saim. "Türk Komutanlardan Mûnis el-Muzaffer'in (ö. 321/933) Abbâsî Tarihindeki Siyasi Etkinliği". *Dini Araştırmalar* 10/30 (2007), 121-152.
- Yılmaz, Saim - Sazak, Ömer. "Doğu Bağdat'ta Dârülhilâfe'nin Ortaya Çıkışı ve Burada İnşa Edilen Saraylar (279-334/892-945)". *SAUIFD*. <https://doi.org/10.17335/sakaifd.796487>
- Yûnus, Sûsen Behcet. "es-Sînâ'a ve Eseruhâ fî Bilâdi'l-Maşriki'l-İslâmî Hılâle'l-Asri'l-Abbâsî (132-656)". *Mecelletü Külliyyeti'l-Ulûmi'l-İslâmî* 63 (2020), 400-449.
- Yüksel, Ahmet Turan. *İslam'ın İlk Döneminde Ticari Hayat*. İstanbul: Beyan Yayınları, 1999.
- Yüksel, Ahmet Turan. "Kuruluş Döneminde Bağdat'ın Ticari Yapısı ve Ticari İlişkiler". *İslam Medeniyetinde Bağdat (Medînetü's-Selâm) Uluslararası Sempozyumu*, 481-491.

- Zebîdî, Muhammed b. Muhammed. *Tâcü'l-'Arûs min Cevâhiri'l-Kâmûs*. XX Cilt. Dâru'l-Fikr, 1424.
- Zehebî, Ebû Abdillâh Şemsüddîn Muhammed b. Ahmed. *Târîhu'l-İslâm*. thk. Ömer b. Abdüsselam et-Tedmûrî. XV Cilt. Beyrut: Dâru'l-Kitâbi'l-Arabî, 1993.
- Zekânî, Halil Hasan. “es-Sinâ'a fî Bağdâd li'l-Fetrati (334-555/935-1160)”. *Mecelletü't-Türâsi'l-İlmi'l-Arabî* 1 (2015), 7-32.
- Zekkar, Süheyl. *Ahbâru Karâmita fî'l-Ahsâ, Şam, Irak, Yemen*. b.y.: Dâru Hassân, 2. Baskı., 1982.
- Zenîd, Hâlid Ahmed Selmî. *et-Ticâre fî Bilâdi's-Şâm Hattâ Nihâyetü'l-Asri'l-Abbâsiyyi'l-Evvel*. Ürdün: Camiatü Ürdüniyye, Yüksek Lisans Tezi, 1992.
- Zeydan, Corci. *İslam Uygarlıkları Tarihi*. çev. Nejdet Gök. II Cilt. İstanbul: İletişim Yay., 3. Baskı., 2012.
- Zeyyâd, Habîb. *Mu'cemü'l-Merâkib ve's-Süfün fî'l-İslâm*, 1949.
- Zuveyhir, Nûre bint. İbrâhîm. “Ahvâlü Bağdâd ba'de İntikâli Âsımetü'l-Hilâfeti'l-Abbâsiyye ilâ Sâmerâ (220-279/835-892)”. *Mecelletü Vekâi'i Târihiyye* 28 (2018), 157-227.

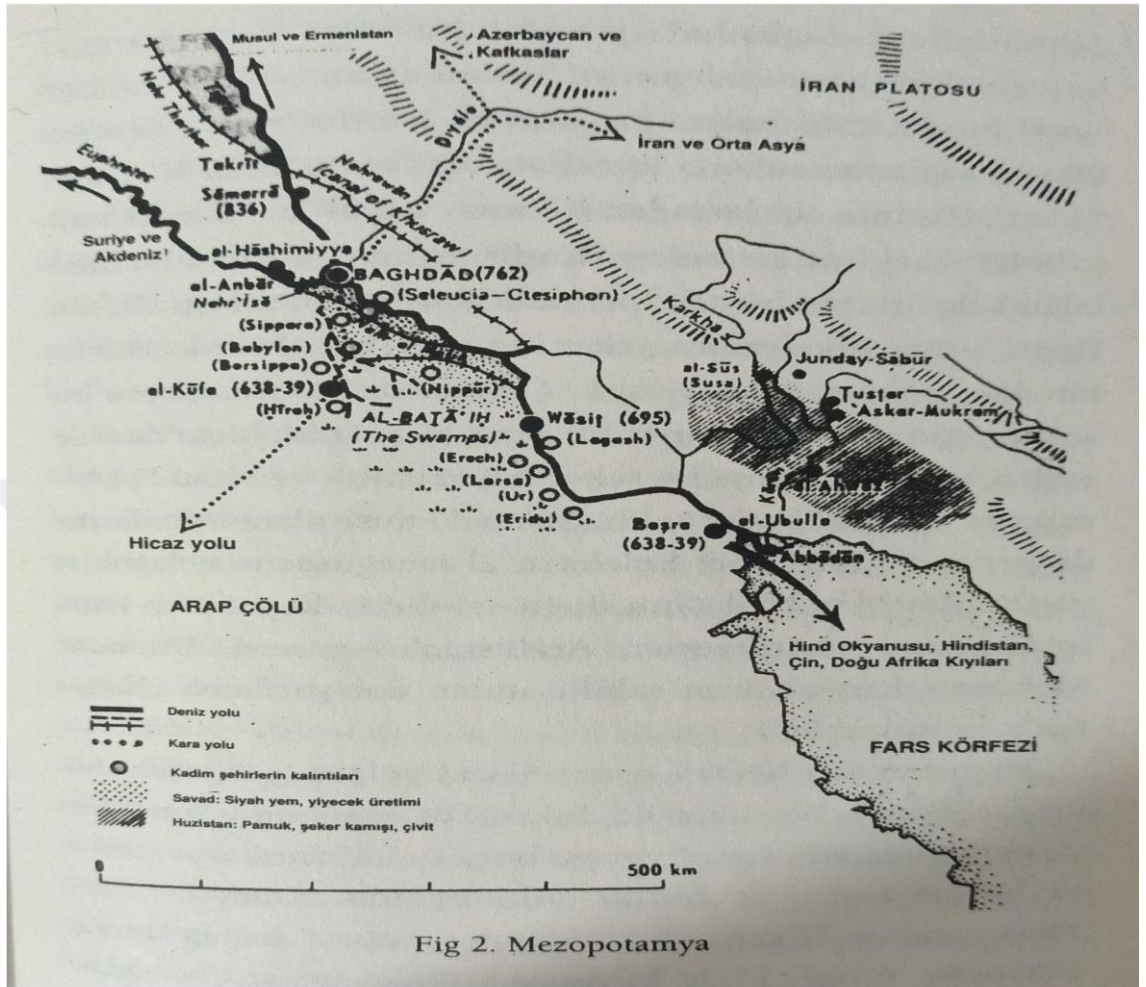
EKLER

EK 1. İkinci Binyılın İlk Yarısında Mezopotamya ve Çevresi



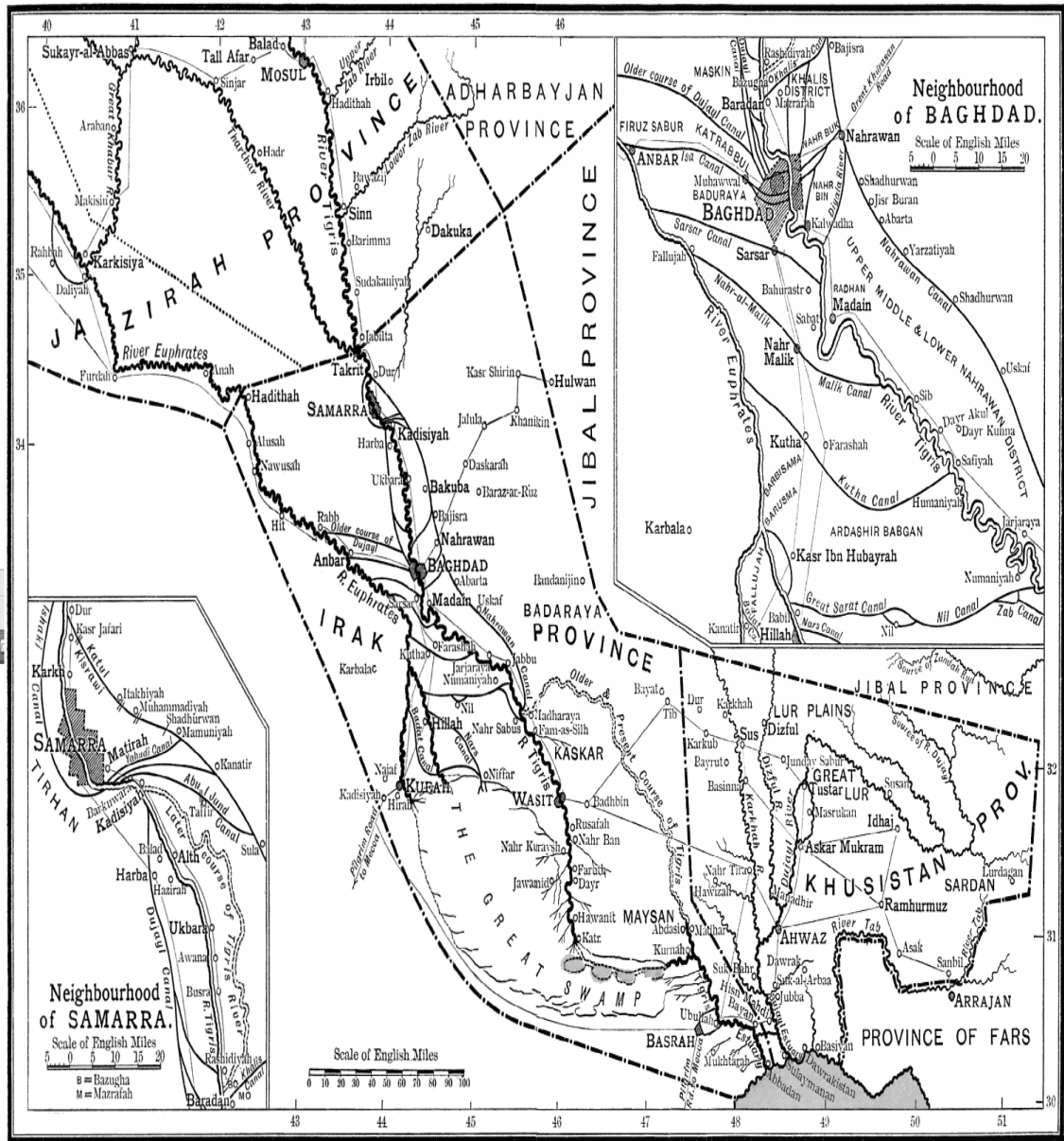
(Kemalettin Köroğlu, *Eski Mezopotamya Tarihi* (İstanbul: İletişim Yay., 2008), 153.)

EK 3. Mezopotamya Haritası



(Lombard, *İslâmın Altın Çağı*, 43.)

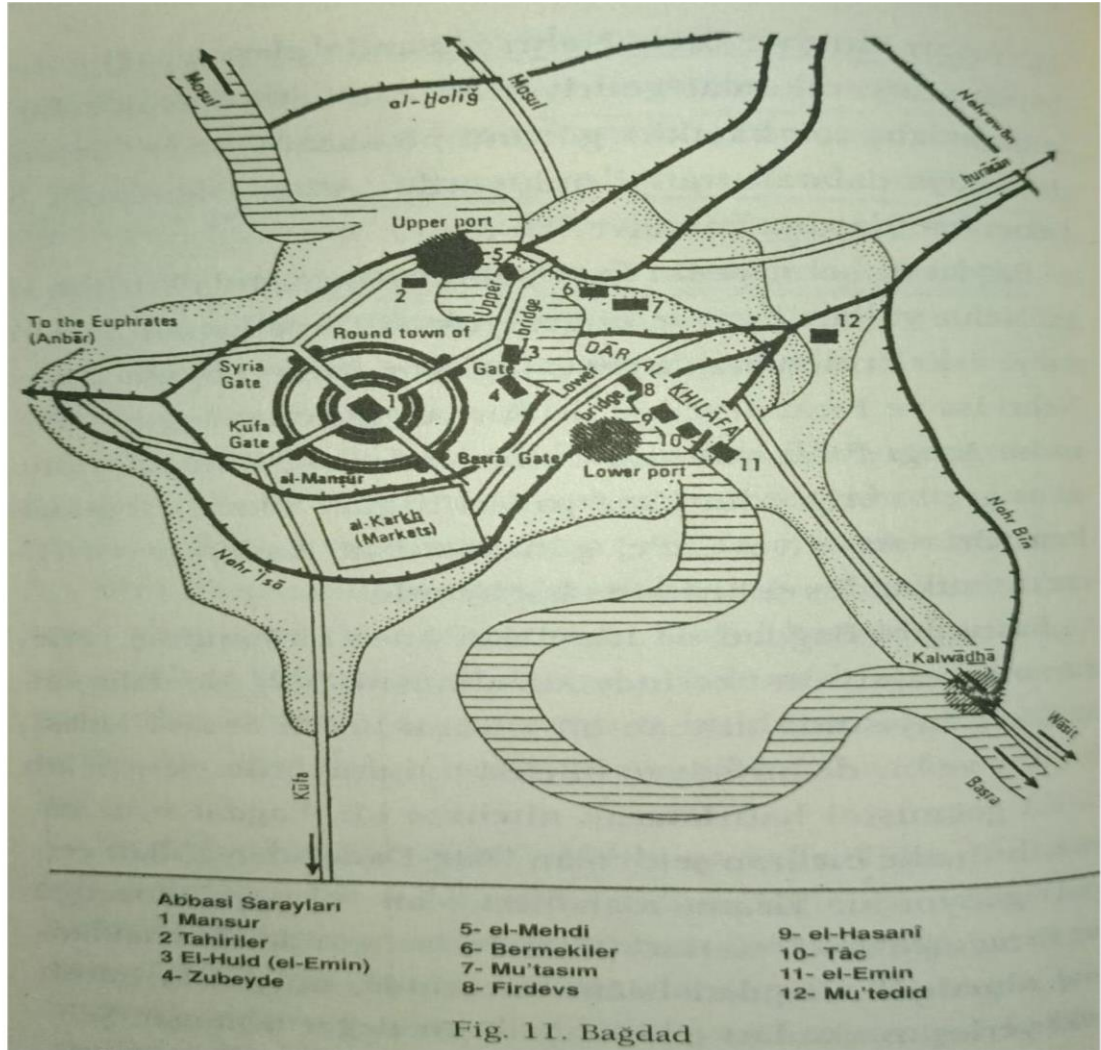
EK 4. Irak, Huzistan ve Cezire'nin Bir Bölümü



PROVINCES OF IRAK, KHUZISTAN, AND PART OF JAZIRAH

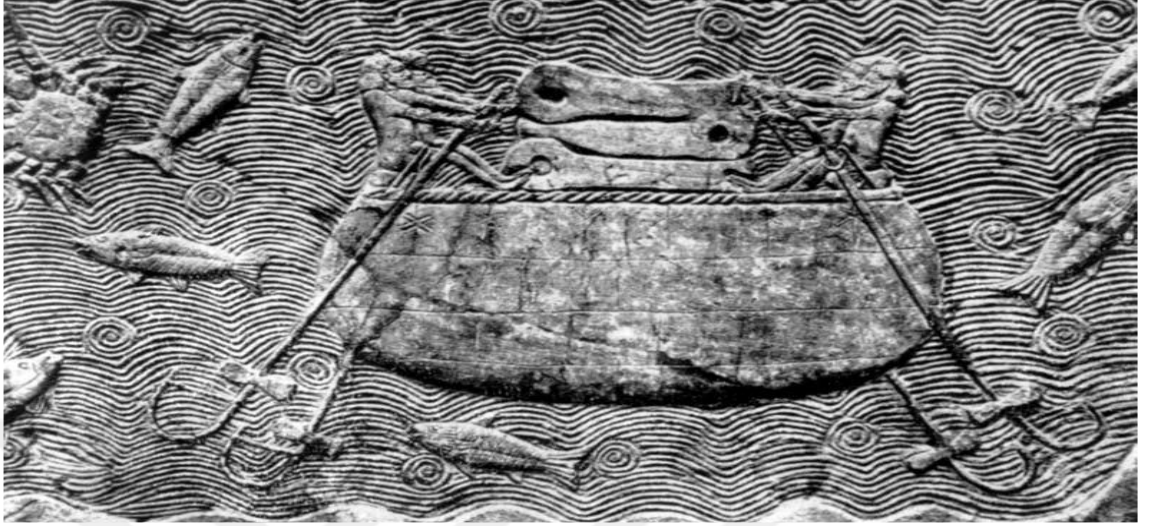
(Le Strange, *Doğu Hilâfeti'nin Memleketleri*, 55.)

EK 6. Bağdat Haritası



(Lombard, *İslâmın Altın Çağı*, 176.)

EK 7. MÖ 700'lerde Sanherib'in Sarayında Tasvir Edilen Asur Kabartmasında Bir Guffa Örneği



(Agius, *Classic Ships of Islam*, 131; McGrail, *Early Ships and Seafaring. Water Transport Beyond Europe*, 29.)

EK 8. Guffa'da İki Iraklı Kadın



(Agius, *Classic Ships of Islam*, 131.)

EK 9. Dicle'de Büyük Bir Nehir Taşıtı ve Guffa Örneği

(Yazarın arşivinden)

EK 10. Guffa Örneği

(Yazarın arşivinden)

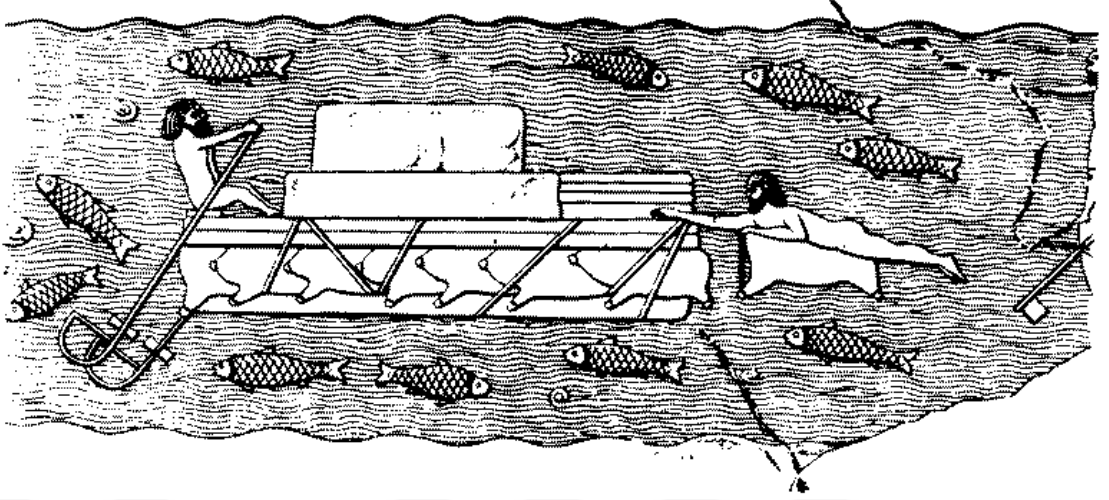
EK 11. Nehir Taşıtlarından Yapılmış Bir Köprü ve Guffa Örneği

(Yazarın arşivinden)

EK 12. Betâih Bölgesinde Kullanılan Bir Kayık Türü

(Yazarın arşivinden)

EK 13. Yeni Assur Dönemindeki Bir Duvar Kabartmasında Kelek Örneği



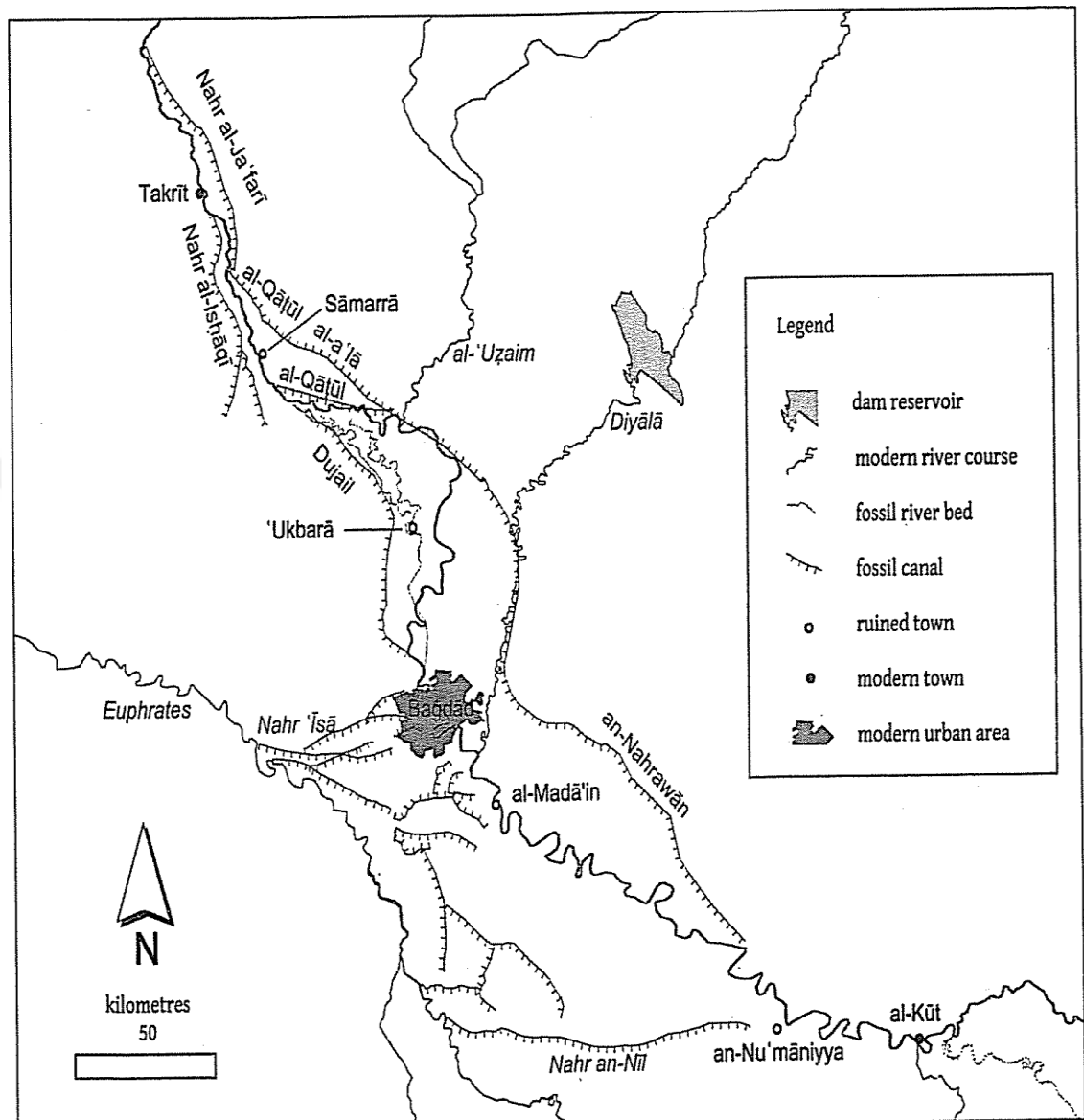
(M. Ö. 700-692). (McGrail, *Early Ships and Seafaring. Water Transport Beyond Europe*, 29; Köroğlu, *Eski Mezopotamya Tarihi*, 28.)

EK 14. 20. yy. Başlarında Bağdat'ta Büyük, Şamandıralı Bir Sal (Kelek) ve İki Yuvarlak, Bohça Kayık (Guffa)



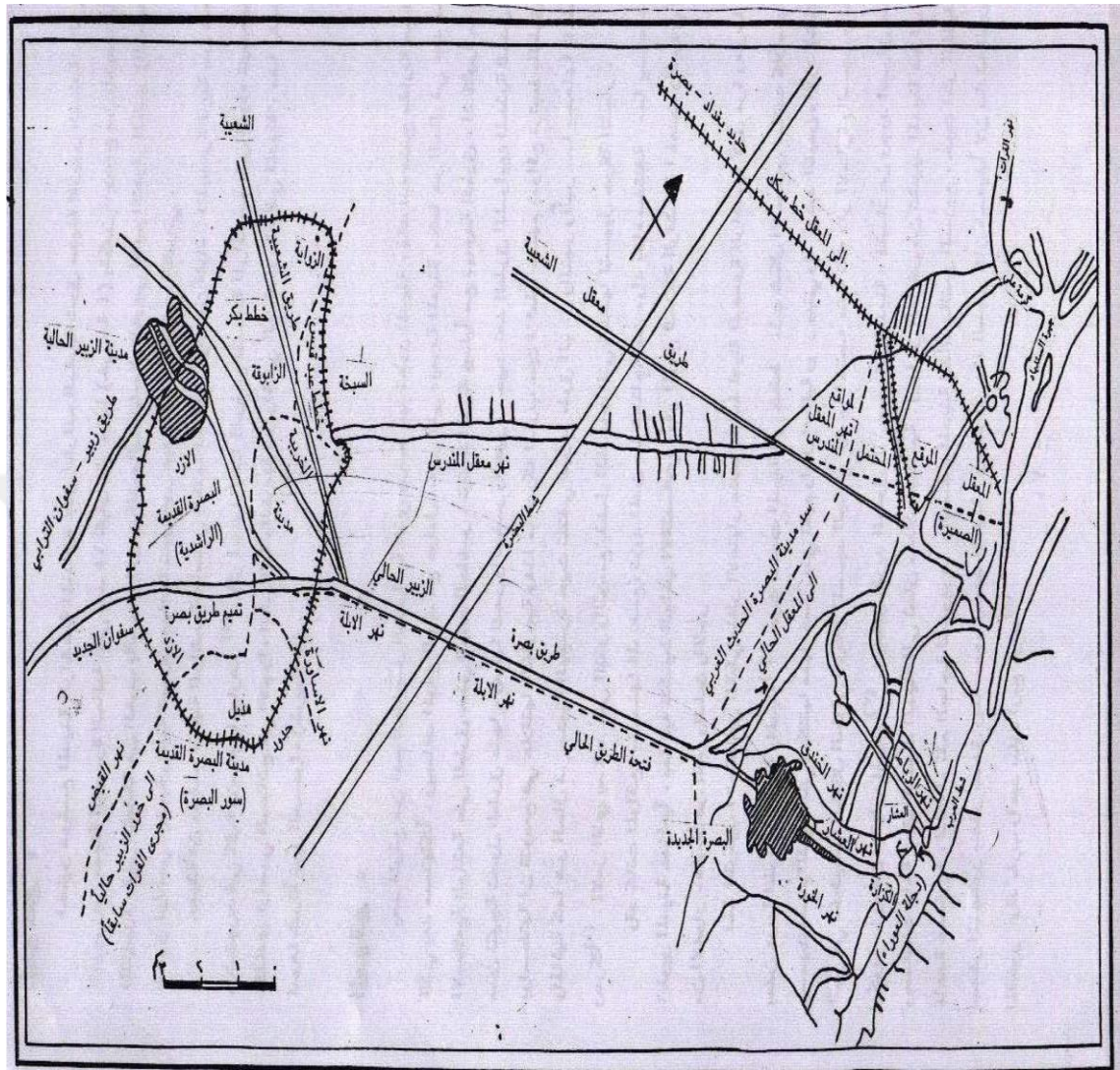
(McGrail, *Early Ships and Seafaring. Water Transport Beyond Europe*, 30.)

EK 15. Irak Haritası



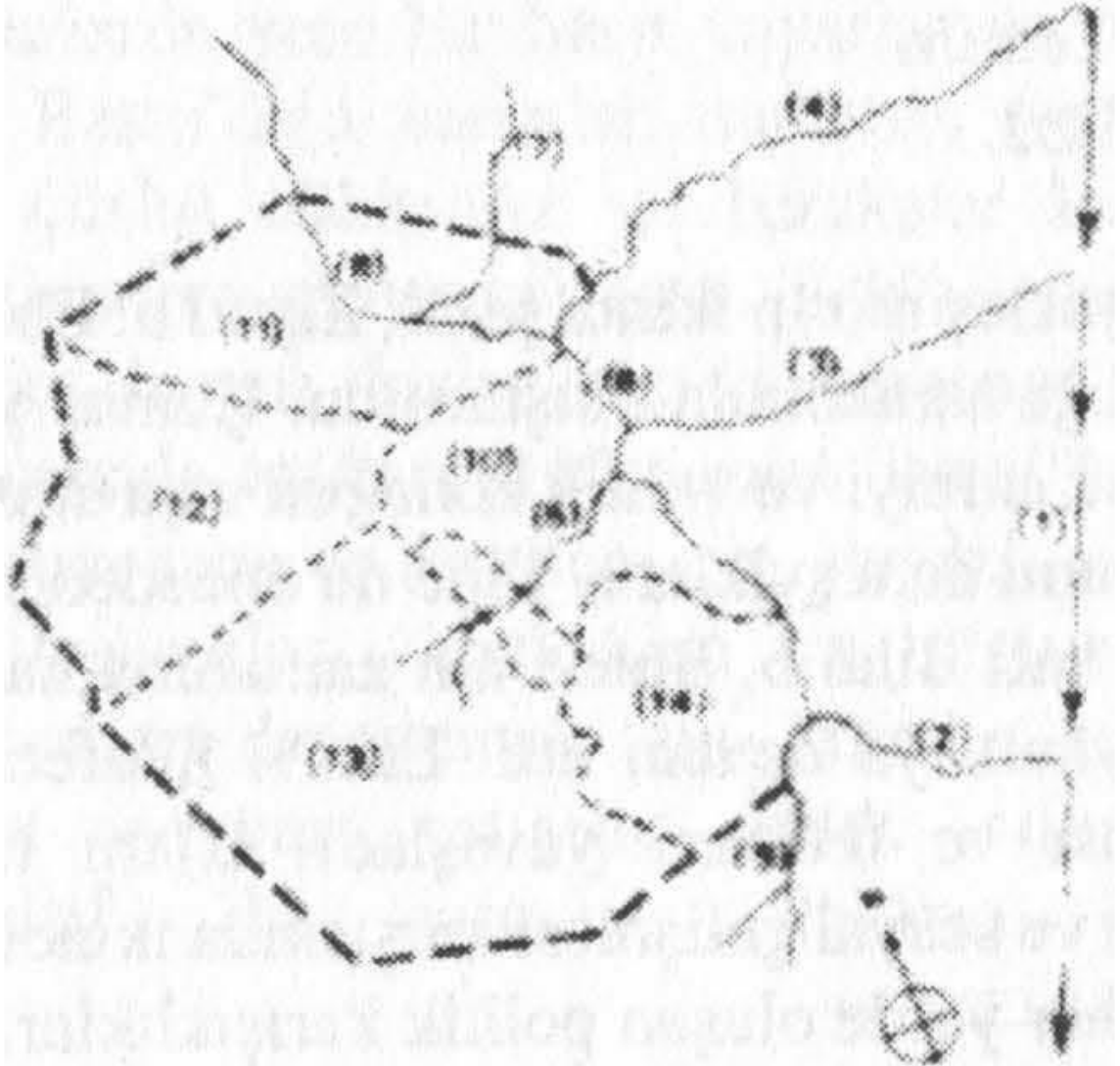
(Werkinderen, *Waterways of Iraq and Iran*, 48.)

EK 16. Şattülarap ve Şattu'l-Basra



(Ali, “Basra”, 203.)

EK 17. Ortaçağ Boyunca Basra Planının Yaklaşık Haritası ve Harita Anahtarı

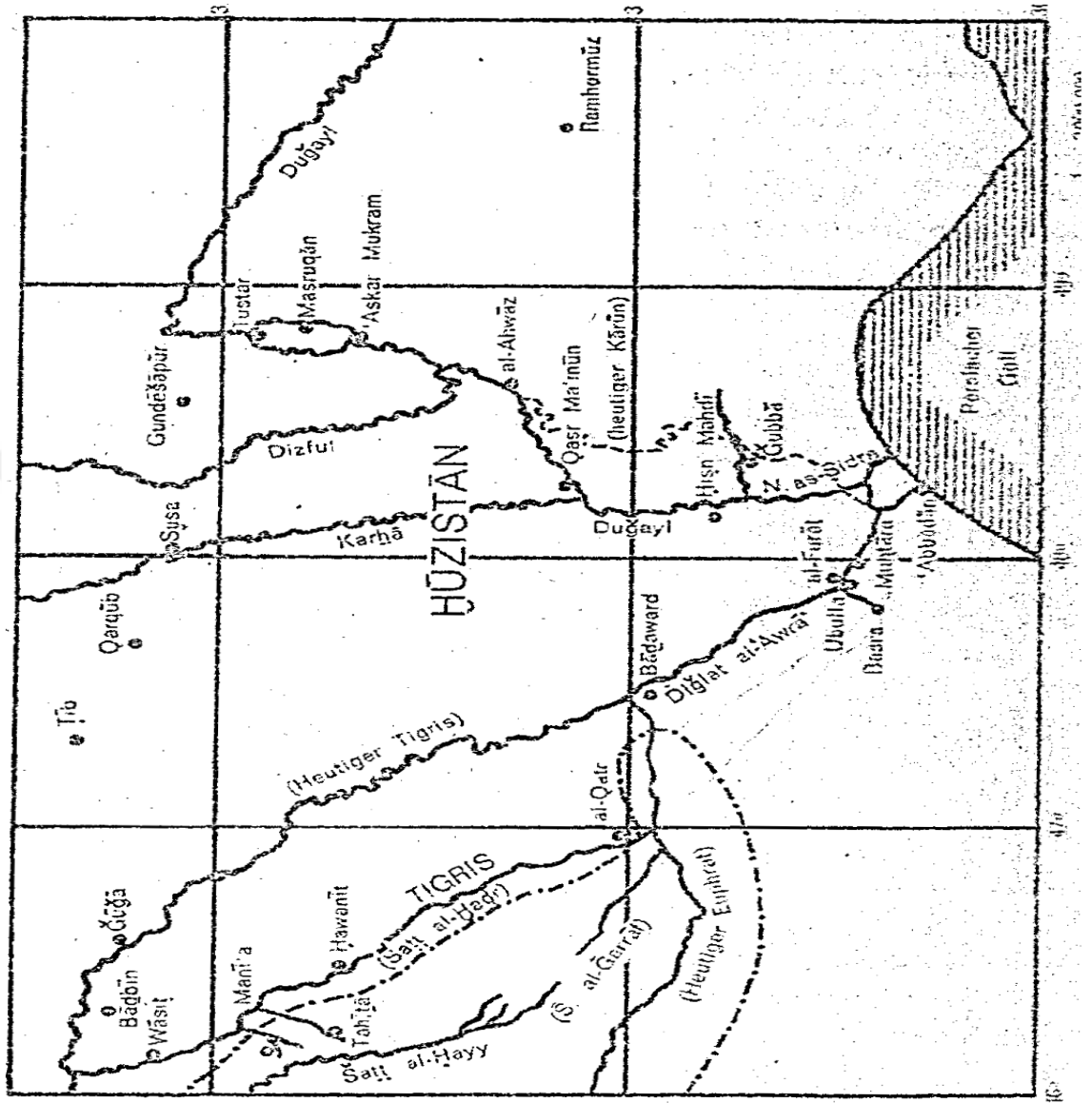


(Abdulhalik Bakır, *Ortaçağ Tarih ve Medeniyetine Dair Çeviriler* (Ankara: Bizim Büro Basımevi, 2004), 497.)

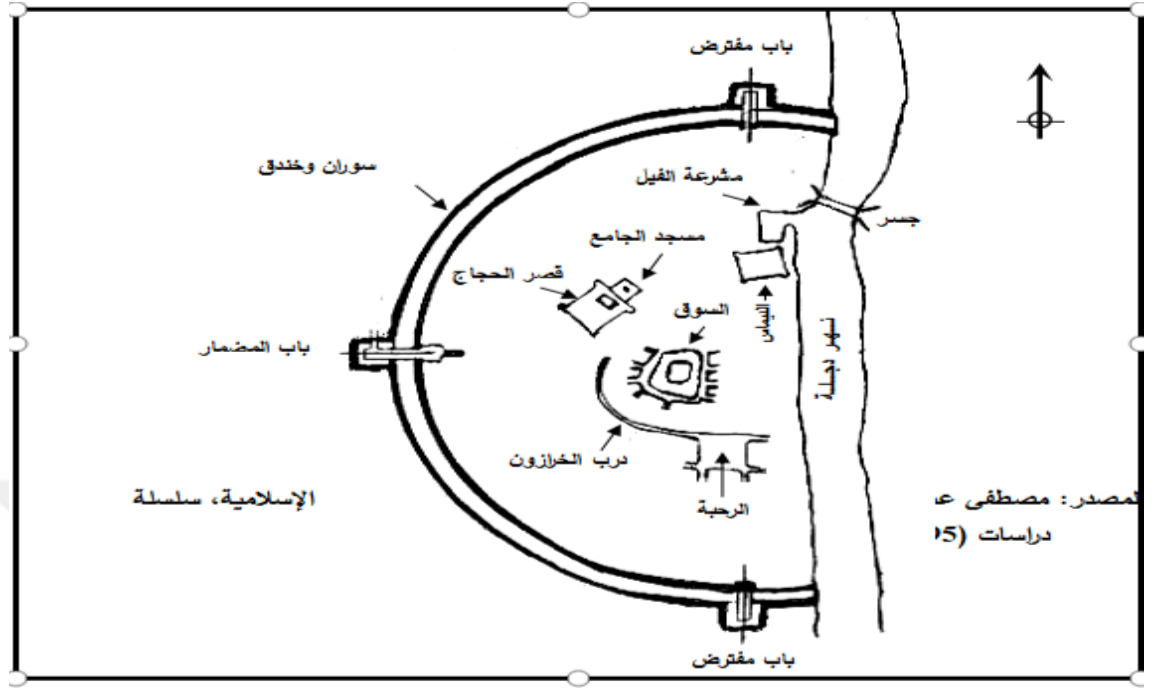
Harita Anahtarı:

1. Şattülarap	8. İbn Ömer Kanalı
2. Übülle Kanalı	9. Seyhan Kanalı
3. Feyd Kanalı	10. Hums Ehi Adi
4. Ma'kıl Kanalı	11. Hums Bekr b. Vail.
5. Esâvire Kanalı.	12. Hums Temim.
6. Bilâl b. Burde Kanalı	13. Hums Ezd.
7. Adî Kanalı	

EK 20. Ahvaz Bölgesi Haritası

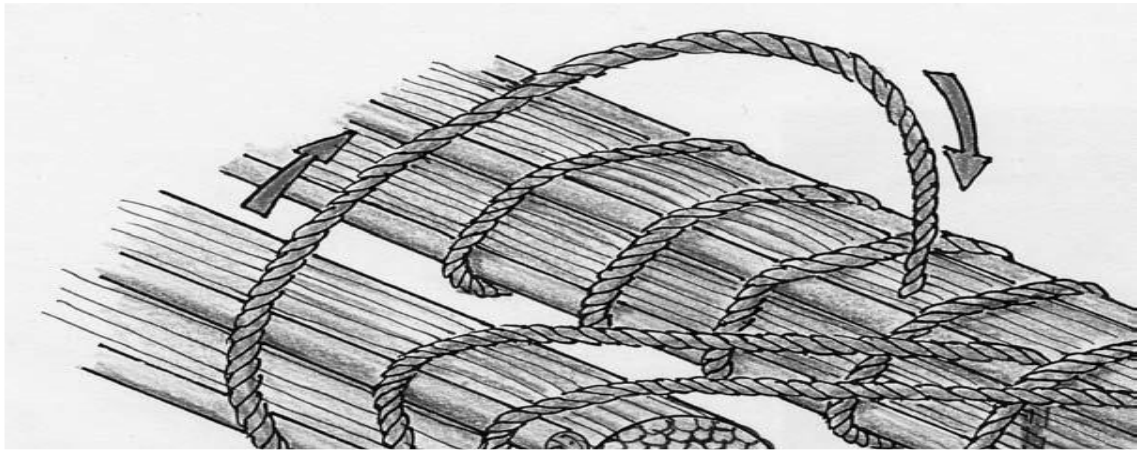
(Demirci, *Siyah Öfke*, 156)

EK 21. Emevîler Döneminde Vâsıt



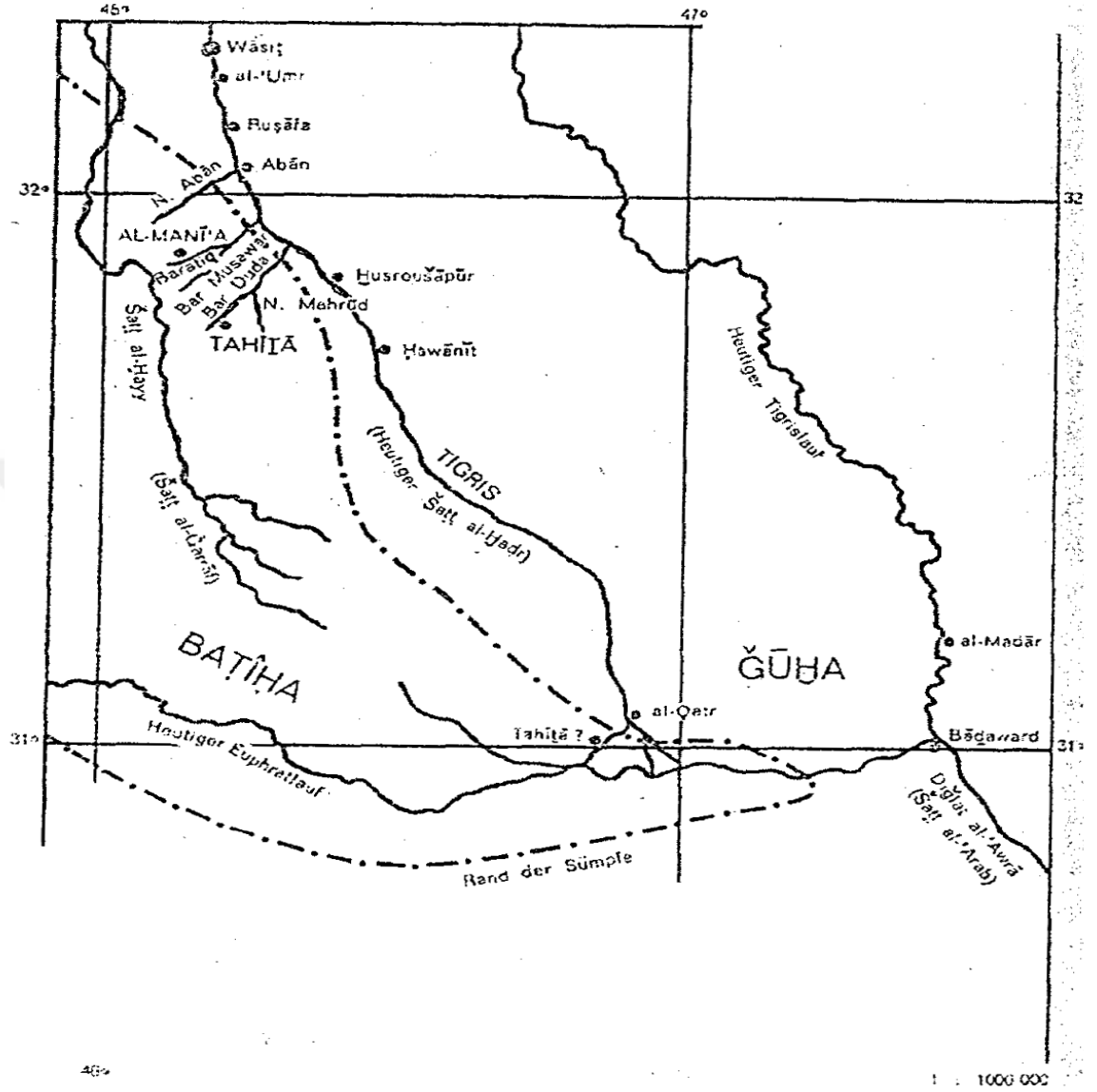
(Abdurrahmân, “et-Terkîbü’ d-Dâhilî li Medîneti Vâsıt fi’l-Asri’l-Emevî”, 8.)

EK 22. Kamış Demetlerinin Birine Bağlanma Şekli



(Agius, *Classic Ships of Islam*, 136.)

EK 23. Bataklık Bölgesi Haritası

(Demirci, *Siyah Öfke*, 179.)

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler	
Adı Soyadı	Talha ÖZDEMİR
Doğum Yeri ve Tarihi	
Eğitim Durumu	
Lisans Öğrenimi	Uludağ Üniversitesi
Y. Lisans Öğrenimi	Atatürk Üniversitesi
Bildiği Yabancı Diller	Arapça
Bilimsel Faaliyetleri	
İş Deneyimi	
Stajlar	
Projeler	
Çalıştığı Kurumlar	
İletişim	
E-Posta Adresi	
Tarih	25.07.2025