

Şad Kaptanlığı'nın Kuruluşu ve Basra'nın Stratejik Önemi*

DOI NO: 10.5578/jss.66805

Selim Hilmi ÖZKAN**

Geliş Tarihi: 29.12.2017

Kabul Tarihi: 05.06.2018

Özet

Stratejik konumu oldukça ön planda olan Basra ve çevresinin önemi, Kanuni döneminde Osmanlı idaresine katıldıktan sonra artarak devam etti. Bilhassa Osmanlı Devleti'nin Basra-Halep ticari yolunu kontrol altına alması buranın stratejik önemi biraz daha artırdı. Buna ilaveten coğrafi keşifler sonrası meydana gelen gelişmeler Basra'nın stratejik önemi ile birlikte siyasi, iktisadi ve idari önemini daha da ön plana çıkardı. Bu durumu dikkate alan Osmanlı yönetimi, Basra'nın siyasi, idari ve ticari yönünü düzenlemeye çalıştı. Bunun sebeplerinden birisi Hintli tüccarları yeniden bu bölgeye çekerek iktisadi canlanmayı sağlamaktır. Bunun için Fırat donanması güçlendirildi. Son olarak Fırat donanması "Şad Kaptanlığı" adı altında yeniden yapılandırıldı.

Bu çalışmamızda kuruluş tarihi kesin olarak belli olmasa da 1699 tarihinden sonra kullanılmaya başlanan ve merkezi Basra olan "Şad Kaptanlığı"nın önemi açıklanacaktır. Ayrıca buranın kaptanlığını yapan Aşçıoğlu Mehmet Paşa'nın siyasi ve askerî faaliyetleri ile birlikte Basra'nın siyasi, ticari, idari ve stratejik önemi de incelenecektir.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Donanması, İnce Donanma, Şad Kaptanlığı, Basra, Aşçıoğlu Mehmed Paşa

Establishment of Şad Captaincy and the Strategic Importance of Basra

Abstract

Strategic location of Basra and its neighborhood had been highly prioritized and its importance continued after the region was conquered by the Ottoman during the period of Kanuni. Especially, once Ottoman Empire took Basra-Aleppo trade line under control, the strategic importance of the region highly increased. In addition, the developments after the geographical discoveries brought to the fore of political, economic and administrative importance along with the strategic importance of Basra. Ottoman Empire took these issues into consideration and tried to manage the political, administrative and commercial features of Basra by heavily focusing on the region. One of the reasons of this was to revive the economics by attracting the Hindu merchants to the region. Moreover, Fırat Navy

* Bu çalışma 20-22 Aralık 2017 tarihlerinde İstanbul'da düzenlenen "100. Yılında Uluslararası Bağdat (Medinetü's-selâm) ve Kûtü'l-Amâre Sempozyumu" nda sunulan bildiri metninin gözden geçirilmiş ve genişletilmiş halidir.

** Doç. Dr., Yıldız Teknik Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, shilmi@yildiz.edu.tr

had been strengthened. Finally, political power support was provided to the region of Basra through the establishment of a new captainship called "Şad Captainship".

In this study, although the exact establishment date is unknown, it is aimed to show the importance of "Şad Captainship", which was centered around Basra region and started being used after 1699. Furthermore, this study examines political, commercial, administrative and strategic importance of Basra along with the political and military actions of the captain of the region, Aşçıoğlu Mehmed Pasha.

Keywords: Ottoman Navy, Light Navy, Şad Captainship, Basra, Aşçıoğlu Mehmed Pasha.

Giriş

Tarih boyunca siyasi, ticari ve stratejik önemi hiç azalmayan bölgelerden birisi de Basra'dır. Bölgeye adını veren Basra şehri, Basra Körfezi ve Şattü'l-Arap yolu ile Akdeniz limanlarına giden yolun üzerinde bulunduğundan Basra'dan başlayıp Bağdat ve Halep yönünde ilerleyen ticari ve askerî yolu kontrol altında tutmak için hep çok önemli olmuştur (Şenel, 2016: 188). Basra'nın önemini daha başlangıçta kavrayan Osmanlı Devleti, hernekadar bir kara devleti olarak kurulmuş bile olsa kısa sürede denizlere ulaşarak liman kentlerini de kontrol etmesini bildi. Bu amaçla Karadeniz ve Akdeniz'e ulaştıktan sonra kendi donanmasını oluşturdu. Osmanlı Devleti deniz donanmasının yanı sıra Fırat, Dicle ve Tuna nehri başta olmak üzere önemli nehirlerde de donanma bulundurmıştır. Bu donanmalardan belki en önemlisi Fırat nehri üzerindeki donanmadır. Devlet bu donanmalardan barış zamanlarında nakliye, sefer zamanlarında sefer mühimmatını taşımak için yararlanmıştı. Fırat üzerindeki *Şad Donanması*, XVIII. yüzyılın başlarından itibaren *Şad Kaptanlığı* olarak yeniden teşkilatlandırıldı. Şad Kaptanlığının merkezi de Basra olarak belirlendi. Böylece her geçen gün stratejik önemi artan Basra'nın önemi biraz daha ön plana çıkmış oldu.

1. Basra'nın İdari, Siyasi ve Coğrafi Konumu

Yavuz Sultan Selim Çaldıran savaşı sonrası Osmanlı Devleti'nin doğu sınırlarını güvence altına aldı. Mercidabık ve Ridaniye savaşları sonrası da Mısır ile birlikte tüm Arap yarımadasını hâkimiyeti altına aldı. Kanuni döneminde gerçekleşen 1534 tarihindeki "*İrakeyn Seferi*" sonrası Bağdat ve çevresi Osmanlı egemenliğine alındığı gibi İran bu bölgeden uzaklaştırıldı. Bölgenin Osmanlı hâkimiyetine girmesinden sonra Basra, Bağdat vilayetine bağlandı. Bu fetihle birlikte bölgenin tek egemen gücü Osmanlı Devleti olduğu için, Basra hâkimi olan Megâmisioğlu Râşid, oğlu Mani'yi şehrin anahtarları ile birlikte bağlılığını bildiren bir mektubu o sırada Karaboğdan sefer için Edirne'de bulunan Kanuni'ye gönderdi. Şehirde 24 Temmuz 1538'de padişah adına hutbe okundu (Nasûhü's-Silâhî, 1976: 2442-244; Demirtaş, 2009: 423). Bu tarihten sonra Basra ve çevresi

vilayet olarak Raşid'e bırakıldı. Böylece Basra eyaleti de kurulmuş oldu. Fakat bir süre sonra Basra beyleri bağımsız hareket ederek Osmanlı varlığından rahatsızlıklarını ortaya koydular. Ancak Osmanlı Devleti Basra körfezinde tam hâkimiyet kurmak istiyordu. Çünkü Portekizliler bölgeye gelerek Hint-Osmanlı ticaret yolunu tehdit etmeye başlamışlardı. Bu dönemde Osmanlının en büyük rakiplerinden birisi doğu ticaretinin tekeli elinde bulundurma iddiasında olan Portekizlilerdi. Portekizliler açık denizler için yapılmış ve son teknik özelliklerle donatılmış gemiler sayesinde Hint okyanusunda hâkimiyet tesisi ettikleri gibi, Basra Körfezi ile Kızıldeniz'de de rahatça dolaşmaktaydılar (Orhonlu, 1996: 5). Bundan dolayı, Portekizliler ile etkin şekilde mücadele edebilmek için Basra'nın Osmanlı yönetimine tam olarak bağlanması gerekmektedir. Bunun üzerine Bağdat Valisi olan Ayas Paşa, Basra üzerine yürüyerek şehri 1546 yılında tam olarak kontrol altına aldı ve Osmanlı yönetimine bağladı. Bu sefer sırasında büyük yararlılık gösteren Bilal Mehmed Paşa Basra'ya beylerbeyi olarak atandı. Başarılarından dolayı da kendisine 200.000 akça terakki verildi. Bu sefer sonrası Basra doğrudan doğruya Osmanlı kontrolüne girdi ve beylerbeylik haline geldi. Bilal Mehmed Paşa da 1.000.000 akça salyane ile Basra'nın ilk beylerbeyi oldu (Rüstem Paşa, No. 2438: v.243b; Özbaran,1971: 56). Fakat birinci İran seferinde istediği askerî ve diplomatik başarıyı elde edemeyen Kanuni, 1548 tarihinde ikinci İran seferine çıktı. Bu sefer sonrası Osmanlı Devleti'nin Güney sınırlarından sonra, Basra ve Bağdat'ın da içinde bulunduğu Irak-ı Arap bölgesindeki hâkimiyeti güçlendi.

Her feth edilen bölgede olduğu gibi burada da tahrir işlemi yapıldı. Muhtemelen beylerbeyliğin ilk teşkilâtını gösteren 1552 tarihli mufassal Basra vilâyeti Tahrir Defteri'ne göre Basra, Garrâf, Zekiye, Şereş, Sadr Süveyb, Maharzî, Kapan ve Katif livâlarıyla Şimâl, Cenûb, Aşşâr ve Kurna nahiyelerinden meydana gelmekteydi. 1572 yılına ait bir ruûs defterinde ise Basra'nın Garrâf, Hemmâr, Medine, Kurna, Rahmâniye, Zekiye, Fethiye, Sadr Süveyb, Turre-i Cezâyir, Zernuk, Ebû Arbe, Ma'dan, Kin Kinbad, Vakı, Caruz, Taşköprü, Akçakale, Arca, Maharzî, Şerîr ve Remle adlarında yirmi bir sancağı olduğu görülmektedir (Halaçoğlu, 1992: 112). Devletin diğer eyalet ve idari birimlerinde olduğu gibi, Basra ve Bağdat çevresinde de zaman zaman siyasi ve idari yapısı değişse de XVII. yüzyılın sonlarına kadar Basra, Paşa Sancağı, Kıyab, Badiye, Sabusne, Gaffât, Mensûr, Batna, Seremle, Şuş, Gazan, Resle, Safiye ve Ceğar sancaklarından oluşan bir idari yapıdaki statüsünü korumuştur (Kılıç, 1997: 74). Fakat Basra, bazen ocaklık veya mülkiyet şeklinde bazen de doğrudan doğruya merkezden atanan valilerce yönetildi. Mesela Basra'ya egemen olan hanedanlardan en dikkat çeken *Efresyâb Hanedan'dır* (Eroğlu vd., 2012: 15). Bu hanedanlar zaman zaman merkezi dinlemeyerek neredeyse bağımsız olarak hareket etmişlerdir. Bu ve buna benzer olaylar Basra'nın idari ve siyasi yapısındaki değişmelerin

nedenlerindedir. Bunun için her yeni düzenleme, Basra ve çevresinin stratejik önemini ön plana çıkardı. Elbette yapılan her siyasi ve idari değişiklik, buranın stratejik önemini artırdıkça daha fazla hâkimiyet mücadelesine sahne oldu. Bu mücadelelere rağmen Osmanlı yönetimi Basra üzerindeki hâkimiyetini uzun yıllar muhafaza etmesini bildi. Bu sayede şehir, Osmanlı devri boyunca bölgenin idarî, askerî, ilmî, kültürel ve ticarî merkezi olma özelliğini hep korudu.

Daha önce de ifade ettiğimiz gibi, Basra ve çevresi bölgenin fethi sonrası Bağdat'la birlikte ayrı birer eyalet olarak teşkilatlandırılmıştı. Bu konumunu hep muhafaza etti. Fakat diğer eyaletlerden farklı olarak, Basra beylerbeyleri herhangi bir sefer durumunda Bağdat beylerbeylerinin kumandasında sefere katılmaktaydı. Bağdat'ın Basra ve Lahsa üzerinde himaye hakkı vardı. Benzer uygulama Mısır için de geçerliydi. Mısır'ın da Yemen ve Habeş eyaleti üzerinde himaye hakkı bulunmaktaydı. Şahin'in ifadesiyle Basra ve Lahsa Bağdat'ın birer yavru eyaleti gibiydi (Şahin, 1997: 237). Bu durumundan dolayı Basra'ya atanan beylerin diğer atamalardan farklı olduğunu görmekteyiz. Mesela Bağdat'a Karaman, Halep ve Şam gibi büyük eyalet merkezlerinden tayin yapılmasına rağmen, Basra eyaletine tayin edilen beylerbeylerin bir kısmı bir önceki görevlerinde de beylerbeyi olup bunlar Lahsa, Kıbrıs, Şehr-i Zol, Maraş ve Dinever gibi farklı bölgelerdeki eyaletlerdendir. Atanan beylerin diğer bir kısmı ise Mısır defterdarlığı, Malatya sancak beyliği ve Bağdat sancak mutasarrıflığı gibi muhtelif daha alt düzeydeki idarî görevlerdendir (Aydın ve Günalan, 2011: 36).

Basra ve çevresindeki idari yapıdaki değişikliklerin temel nedenlerinden birisi güvenlik gelmektedir. Yapılan idari düzenlemeler ile bölge daha güvenli hale getirilmeye çalışılmıştır. Aynı zamanda merkezin etkisi güçlendirilmek istenmiştir. XVII. yüzyılın sonlarına doğru ülkenin diğer yerlerinde olduğu gibi burada da itaatsizlik ve karışıklık baş gösterdi. Bu dönemlerde bölgede bazen de ara rejimler ortaya çıktı. Bu otorite boşluğundan istifade eden yerel beyler ve aşiret liderleri Basra'yı müstakil bir idare gibi yönetmişlerdir. Mesela bu karışıklık olaylarının devam ettiği dönemde VI. Murad, Bağdat seferi sonrası Basra'yı yeniden Bağdat'a bağlamak istenmişse de yerel halk ve idareciler bu değişikliğe fazla sıcak bakmamışlardır. Bunun üzerine Basra eski statüsünü korumuştur. Bu durum II. Viyana kuşatmasına kadar devam etti. II. Viyana kuşatması sonrası dönemde ülkenin diğer yerlerinde olduğu gibi buralarda da bir takım karışıklıklar yeniden baş gösterdi. Çünkü II. Viyana kuşatmasının başarısızlıkla sonuçlanması Osmanlı Devleti'ni siyasi, ekonomik, idari ve sosyal olarak birçok alanda zor durumda bırakmıştır. İşte bu dönemde ülke

içerisindeki karışıklık ülkenin uzak eyaletlerinde, özellikle Garp Ocakları, Suriye, Irak ve el-Cezire¹ taraflarında daha belirgin bir şekilde ortaya çıktı. Bu siyasi otorite boşluğundan istifade eden Arap aşiretlerden bir kısmı ile birlikte yerel yöneticiler merkez ile bağlarını kestiler. Bu durumdan yararlanan asiler Basra ve Korna taraflarında tam hâkimiyeti sağladılar. Mesela bunlardan biri olan ve daha önce Basra ve Bağdat çevresinde eşkıyalık yapan ve Basra valisi Osmanpaşazade Ahmed Paşa'yı şehit eden Mani' eşkıyası, 1693 Ağustosunda yeniden hareketlendi. Bu eşkıyalık olayının bastırılması için Diyarbakir, Musul, Şehrizer ve diğer bir takım valiler görevlendirildi. Fakat bu eşkıyalık hareketinin önüne geçilemedi. Bunun üzerine 1696 senesi başlarında Arap, Türkmen ve Kürd eşkıyalığının artması üzerine Fırat donanması ile birlikte Rakka Valisi Hüseyin Paşa² ve Bağdat Valisi Ali Paşa, Basra tarafındaki bu hareketi bastırmak için görevlendirildi. Bunların masrafları için de hazineden Rakka Valisine on beş bin kuruş, Bağdat Valisine de otuz beş bin kuruş ödenek çıkarıldı (Râşid, 1282: 356; Anonim, 2062/3: 57a; Defterdar, 1995: 628). Fakat XVII. yüzyılın sonlarında Bağdat Valisi Ali Paşa'nın görevine tam olarak yapmaması üzerine buralarda kontrol tekrar elden çıkarak Mani' eşkıyasının eline geçti. Bunun üzerine hükümet yeniden harekete geçerek Bağdat valiliğine Basra seraskerliği ile birlikte Rakka Valisi Vezîr Daltaban Mustafa Paşa'yı atadı(BOA, *D.EVM*, 156/83; 157/49; Râşid, 1282: 484). Bu atama sonrası bölgedeki birçok vali ve askerî erkân gerektiğinde kullanılmak üzere Mustafa Paşa'nın emrine verildi. Şad donanmasını komuta etmek üzere de Tuna ince donanması kaptanı Aşçıoğlu Mehmet Paşa görevlendirildi. Donanmanın eksiklerinin tamamlanması için de Maraş dağlarından kereste kesilip nakledilmesi ferman olundu. Seferin önemine binaen, görev alan sipah ve silahdarlara 7'şer, kethüdalarına 15'er, ağalarına 25'er akçe terakki zammı verildi³. Bu hazırlıklar sonrası geniş yetkiler ile donatılan Daltaban Mustafa Paşa harekete geçerek asilerin eline düşmüş olan Kurna ile Basra'yı 1701 Mayıs'ında kurtararak huzur ve sükûnu sağladı. Buraya da

¹ Günümüzdeki Irak toprakları; Fırat ve Dicle nehirleri arasındaki alanı kapsayan coğrafyanın adıdır. Bu kadim ve bereketli coğrafya Mezopotamya olarak ta adlandırılır.

² Hüseyin Paşa bu sefere görevlendirildikten sonra eceli ile vefat etmiştir. Onun yerine Silahdar Ağası Ahmet Ağa görevlendirilmiştir (Râşid, *Tarih*, C. II, s. 356).

³ BOA, A. *{DVNS.MHM.d -111*, s. 531, 563; BOA, *Ali Emiri, Mustafa-II*, 11/1033; BOA, *D. BŞM*, 40885, (Bağdat kalesi muhafazasındaki yeniçerilerin ihtiyaçlarının içeren belge); BOA, A. *{DVN*, 264/51; BOA, *İE, AS*, 3871; Anonim, *Tarih-i Seferi Basra*, 2062/3, s. 57a; Silahdar Fındıklı Mehmed Ağa, *Nusretnâme-I-II*, (Sad. İsmet Parmaksızoğlu), Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, İstanbul, 1962, C-II İstanbul, 1966, s. 30-31; Anonim, *Osmanlı Tarihi (1099-1116/1688-1704)*, (Yay. Haz. Abdülkadir Özcan), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2000, s. 154; Râşid, *Tarih*, C. II, s. 510, 511; Uşşâkîzâde es-Seyyid İbrâhîm Hasîb Efendi, *Uşşâkîzâde Târîhi*, C. I-II, (Haz. Raşit Gündoğdu), Çamlıca Basım Yayın, İstanbul, 2005, s. 456.

Köprülüzâde Fazıl Mustafa Paşa'nın damadı Vezîr Ali Paşa tayin edildi (BOA, A./DVN, 259/3)⁴.

Osmanlı Devleti Karlofça Antlaşması sonrası bölgenin stratejik önemini de göz önüne alarak buradaki, güvenlik ve asayiş problemini ortadan kaldırmak için Basra ve çevresindeki siyasî, iktisadi, idarî ve sosyal olaylara biraz daha önem verdi. İlk olarak 1701 senesine gelinceye kadar 30 yıla yakın bir süredir ilgilenilmediği için yatağından taşarak Ziyab adı verilen kanal üzerinden akmaya başlayan Fırat nehri için bir proje hazırlandı. Fırat nehrinin mecrasından kayarak farklı bir kanal üzerinden akmaya başlaması sürekli taşkınlara ve bölgenin bataklık haline dönüşmesine neden olmaktaydı. Bu durum üretimin düşmesi ile birlikte halkın zor durumda kalmasına neden olmuştur. Ayrıca bölgeden geçen ticaret yolu da bu durumdan zarar görmüştür. Yolu kullanan tüccarlar bu yolu terk etmeye başlamışlardır. Durumunu vahametini gören hükümet, Ziyab kanalına kayan ve ana kaynaktan daha fazla akmaya başlayan Fırat nehrinin eski yatağına taşıttı (İcmâl-i Seferi Nehri Ziyab, 84a; Özcan, 1993: 433; Nusretnâme, 1962: 97, 98). Ziyab nehrindeki çalışmalara tamamlandıktan sonra Mehmed Paşa ve Bağdat valisine birer emir yazılarak, donanma-i hümayun gemilerinden on beş⁵ fırkatayı nehir üzerinde hizmet için bıraktıktan sonra kalanları Şad Kaptanı Mehmed Paşa ile birlikte Basra taraflarına gönderilmesi emredilmiştir. (A. {DVNS.MHM.d...112/759, 760, 886). Bağdat Valisi Yusuf Paşa'dan ise eşkıyalık olaylarının bastırılmasından dolayı memleket işlerini düzene sokması için çalışması istenmiştir. Buradaki şekavet olayının kaldırılması sonrası, Diyarbekir, Şehrizer ve Musul Beylerbeyleri ile eyalete bağlı bir kısım ocaklık sancaklar Bağdat valisinin emri ve kumandasına verilerek Bağdat valisine geniş yetkiler verildi (Kılıç, 1997: 71-73).

Bu düzenlemeler şunu gösteriyor ki, daha önceki paragraflarda da ifade edildiği gibi, Basra ve çevresinin önemi hiç azalmamış hatta her geçen gün daha da artarak devam etmiştir. Mesela XIX. yüzyılın ortalarında Basra körfezinin öneminin hat safhaya çıktığı bir zamanda, Bağdat valisi 16 Kasım 1849 tarihinde meclisi valaya sunduğu tezkiresinde Basra'nın stratejik önemine binaen Şad kenarına taşınmasını teklif etmektedir. Aynı tezkire ile

⁴ Anonim, *Tarih-i Seferi Basra*, s. 64a, 65b; *Nusretnâme*, C. II, s. 49, 52-70; Orhan Fuad Köprülü, "Amcazâde Hüseyin Paşa", *İ.A.*, C. V/1, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, İstanbul, 1993, s. 649; Halaçoğlu, *a.g.m.*, s. 113; Yusuf Halaçoğlu, "Bağdat", *DİA*, C. IV, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul, 1991, s. 434; Abdülkadir Özcan, "Daltaban Mustafa Paşa", *DİA*, C. VIII, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul, 1993, s. 433.

⁵ Bir hükümde birkaç fırkata, diğer hükümde on altı fırkata, 921, 922, 924 ve 925 nolu hükümlerde ise on beş gemi alıkonulması geçmektedir.

Kerbela ve Necef kaymakamı İffet Bey’inde terfi ettirilmesi teklif edilmiştir (BOA, A.}AMD, 13/13).

2. Şad Kaptanlığının Kurulması Basra’nın Askerî ve Ticari Önemi

Osmanlı Devleti hem Tuna üzerinde hem de Fırat ve Dicle üzerinde sefer ve nakliye alanında kullanılmak üzere her zaman hazır ve kullanışlı bir donanma bulundurduğunu ifade etmiştik. Fırat Nehri bilhassa Birecik’ten sonra taşımaya elverişli olduğu için, Anadolu’nun dağlık bölgelerinden elde edilen ağaçlardan yapılan tekne veya kelekler vasıtasıyla, sivil ve askerî malzemeler Rıdvaniye ve Bağdat üzerinden Basra Körfezine kadar rahatlıkla ulaşabilmektedir. Nehrin bu özelliğinden dolayı Anadolu’da hazırlanan ticari emtia ve askerî malzemeler bu yolla Birecik, Bağdat ve Basra üzerinden Hindistan ve oradan da Çin’e kadar ulaşabilmekteydi (Yiğit, 2007: 3399). Bunun için doğu-batı ticaretinin en önemli yollarından birisi de Kızıldeniz’den sonra Basra Körfezi’nden geçmekteydi (Orhonlu, 1996: 2).

Sefer organizasyonunda daha çok kara yolunu tercih eden Osmanlı yönetimi, güvenliği sağlayabildiği yerlerde daha ucuz ve hızlı olması sebebiyle nehir donanmasını da tercih etmiştir. Bu donanmalardan Tuna donanmasına “*İnce Donanma*”, Fırat üzerindeki ise “*Şad Donanması*” denilmiştir. Bir süre sonra da Şad Donanması için “*Şad Kaptanlığı*” tabiri kullanılmaya başlamıştır. Bu ismin tam olarak ne zaman ve ne amaçla kullanıldığı bilinmese de Basra ve çevresinin önem kazanmaya başlaması Şad Donanmasının önemini artırmıştır. Bunun için de Fırat Donanması ayrı bir kaptanlık olarak teşkilatlandırılmıştır. Çünkü hükümet Basra, Bağdat ve çevresinin önemini artırması üzerine buradaki idari, siyasi ve askerî yapıyı güçlendirmeye çalıştı. Bu kaptanlığa da nehir filosunu sevk ve iskândaki becerisinden dolayı Tuna Kaptanlığından Aşçıoğlu Mehmed Paşa 1699’da getirildi (Pul, 2014: 292). Devletin Aşçıoğlu Mehmed Paşa’yı tercih etmesinin nedenlerinden birisi, Tuna’daki İnce Donanmaya benzer bir teşkilatlı yapıyı buraya kurmaktır. Bunun için de bir önceki paragrafta ifade edildiği gibi Tuna Kaptanlığında görev yapmış olan Aşçıoğlu Mehmet Paşa Şad Kaptanlığını komuta etmek için tercih edilmiştir. Şad Kaptanlığının merkezi de Basra olarak belirlenmiş ve Şad Donanması, Şad Kaptanlığı olarak anılmaya devam etmiştir. Şad Kaptanlığı görevine getirilen Aşçıoğlu Mehmet Paşa’ya bir süre sonra da kaptanlık görevine ilave olarak yeniden 23 Eylül 1703 tarihinde Basra Beylerbeyliği görevi tevcih edilmiştir (BOA, AE.SMST.II, 2/171).

Basra merkezli kurulan Şad Kaptanlığının önemi göz önüne alınarak, donanmanın ihtiyaçlarını karşılamak üzere Halep cizyedarı Osman Ağazade Abdurrahman 1699 yılı Ağustos’unda nazır tayin edildi. Birecik, Rakka, Ruha, Maraş, Malatya, Kıbrıs, Trablusşam kadı ve valilerine birer hüküm

gönderilerek, Fırat nehrinin suyu tetkik edildikten sonra nehir üzerinde işleyebilecek niteliklerde altmış kıt'a firkata, yirmi beş kıt'a filika ve sandal, beş kıt'a kayık, sekiz kıt'a üstü açık olmak üzere müceddeden yeni bir donanma gemilerinin Birecik tersanelerinde inşa olunması için çalışmaların başlatılması istenmiştir. Yapılacak bu donanmaların masrafı içinde 92.270 kuruş masraf çıkartılmışsa da bu yetmemiştir. Çünkü bir firkatanın İstanbul'da 1255 kuruşa mal olurken buradaki defter kayıtlarına göre malzemenin daha uzak yerlerden temin edilmesinden dolayı, bir firkatenin 1771 kuruşa mal olduğunu görmekteyiz. Bunun için 106.586,5 kuruş harcama yapılmıştır. Buraya gidecek donanma kaptanına dört yüz kuruş, neferler için de dokuz yüz atmış kuruş haraç verilmesi ferman olmuştur. Yapılan çalışmalar ile gemiler bir yıl gibi kısa bir süre içerisinde hazır hale gelmiştir (BOA, C. BH, 7106; BOA, MAD.d, 5433: 2). Donanmada çalışacak kaptanlar, leventler, marangozlar, ameleler ve diğer teknik elemanlar İstanbul'dan yollanmıştır. Fırat nehri için yapılan bu nehir araçları Tuna'daki donanmadan esinlenilerek yapılmakla beraber Fırat nehrine özgü yeni tip araçlar olarak imal edilmiştir (BOA, MAD.d, 5433: 2; Orhonlu ve Işıksal, 1963: 77vd). Donanma şaronpa kazıklarının yapımı için gerekli malzemenin Maraş taraflarından temini içinde Rışvanzade Halil Paşa görevlendirilmiştir. Bu malzemeler buradan Birecik'e nakledilmiş ve malzemelerin masrafı olan 160.000 akçe, 1111(H) yılı Maraş mal-ı mirisinden karşılanmıştır (BOA, AE.SMST.II, 115/12556). Şad Donanması için gerekli kereste ve diğer ihtiyaçlarının karşılanması için Maraş'ın seçilmesi tesadüfî değildir. Buradaki ormanların verimli ve gerekli malzemeyi cömertçe sunmasının yanı sıra burada elde edilen ürünlerin Birecik iskelesi yolu ile Fırat üzerinden intikalinin daha rahat ve ucuz olmasından dolayıdır (Faroqhi, 2006: 80). Böylece hükümet donanmanın ihtiyacı olan keresteyi yine nehir yolu ile naklederek bu yolun önemini ve gerekliliğini bu şekilde göstermiş oluyordu. Mehmet Paşa Basra Beylerbeyliğine atanmasından sonra Şad donanmasında kullanılmakta olan çektirileri daha hızlı ve etkili firkateye dönüştürmekle görevlendirildi. Bu firkatelerin beylerine 60 akçe maaş ödenmesi emrolunmuştur. Ayrıca donanmaya uygun yeni kalyonlar inşa etmesi için de görevlendirilmiştir (BOA, AE.SMST.II, 2/171). 1720 yılına geldiği zaman gemilerin 240 seren direğine ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Buna ilave olarak yıpranma dolayısıyla kullanılmaz halde olan 930 kürek firkate, 142 kürek filika, 60 kürek sandal ve gemiler için de 120 seren direği istenmiştir. Bütün bu malzemelerin her zaman olduğu gibi Maraş, Malatya ve çevresinden kesilmesi ve nakliyesi için baltacılar ve nakliye araçları temin edilmesi hususunda ilgili kadılıklara ferman yazılmıştır. Ferman da ayrıca malzemenin masrafları ve nakliyesinin yapılabilmesi için Rakka Valisi Vezir Hasan Paşa'dan Rakka mukataasından ücretleri ödenmek üzere 100 nefer baltacı, 300 çift karasığır ve 300 adet mekkâre davarını hazırlaması emredilmiştir (Yiğit, 2007: 3401).

Askerî amaçla inşa edilen donanmaların dışında zahire taşımak için de Fırat nehrine uygun yeni sefineler inşa edilmiştir (BOA, İE, *BH*, 908; BOA, C. *BH*, 4305). Devletin burada sefine inşa etmedeki amacı taşıma işini daha ucuza getirebilmek içindir. Mesela XVII. yüzyılın ortalarında Birecik'ten-Bağdat'a zahire nakleden 723 mekkâre deveye 18.250 kuruş kira verilmiştir. Bir yüz yıl sonra ise 1743 senesinde 60 zahire sefinesinin yapımı için ise 17.836 kuruş ödenmiştir. Bu sayede devlet daha hızlı, daha güvenli ve daha çok zahireyi nehir güzergâhındaki yerlere daha ucuza nakletme imkânına kavuşmuştur (Güçer, 1987: 36).

Basra ve çevresinin önemi ön plana çıktıktan sonra Tuna üzerinde kurulan üstüaçık tabir edilen nehir gemilerinin Şad Donanmasında da kullanılmaya başladığını görmekteyiz. Bunun temel nedenlerinden birisi Basra ve çevresinin güvenlik açısından ön plana çıkmaya başlamasıdır. Hükümet ise Açık-ı Tuna adının Tuna'dan çok uzak bir coğrafyada Fırat Nehri'nde kullanmaya başlayarak devletin Tuna nehrinden kazandığı tecrübe ve birikimini zaman kaybetmeden Fırat'a taşıma düşüncesinden gelmektedir (Pul, 201: 292). Ayrıca bu tecrübeye ilave olarak burada yeni donanma yapımına hız verilerek Şad'a uygun yeni gemiler yapılmıştır (BOA, AE.SMST.II, 2/171).

Osmanlı Devleti'nin Basra ve Bağdat üzerindeki tam kontrolü XVII. yüzyıl ortalarına hatta sonlarına kadar sorunsuz bir şekilde devam etti. Daha önce ifade edildiği gibi bilhassa II. Viyana kuşatması sonrası kontrol devletin elinden çıktı. Fakat yapılan çalışmalar sonrası ve Şad Kaptanlığının kurulması ile birlikte Basra'nın siyasi olarak güçlendirilmesinin de etkisiyle güven ortamı tekrar sağlandı ve Hint tüccarları yeniden Basra limanını tercih etmeye başladı. Çünkü Hint tüccarları buradaki karışıklık ve istikrarsızlıktan dolayı İran üzerinden ticaret yapmaya başlamışlardı. Yapılan çalışmalar sonrası ticaret yeniden Basra'ya kaymaya başladı. Fakat Şad Kaptanlığının kurulmasında kısa bir süre sonra Şad Kaptanı Mehmet Paşa, büyük masraflarla yapılan Fırat donanmasının atıl vaziyette bulundurmasından dolayı tenkit edilmiş ve donanmayı daha verimli şekilde kullanması istenmiştir (BOA, A. {DVNS.MHM.d -112: 358; Orhonlu ve Işıksal, 1963: 77). Şad Kaptanlığının en önemli görevi bölgedeki güvenliğin sağlayarak nehir üzerinde yapılan seyrü seferin düzenli şekilde yapılmasını sağlamaktı. Ayrıca Basra limanlarına gelen ticaret mallarının iç bölgelere güvenli bir şekilde nakledilmesinden de sorumluydu. Çünkü donanmanın aktif olarak kullanılması ticaretin de canlanması anlamına gelmekteydi. Osmanlı nehir donanmalarının sadece askerî amaçla kullanılmadığını daha önce ifade etmiştik.

Basra'nın öneminin XIX. yüzyıldan sonra giderek arttığı ifade edilse de, Basra'nın önemi hiç azalmamıştır. Bilhassa Osmanlı Devleti'nin bölgeyi

fethi sonrası Basra ve Bağdat daha da önemli bir konuma gelmiştir. Bilhassa Basra-Bağdat-Halep, Basra-Şam ve bu güzergâhlardan Anadolu'ya ulaşan ticaret güzergâhında güvenlik sağlandıktan sonra, Baharat yolunun kontrolü için Basra'nın stratejik önemi artarak devam etti. Osmanlı idaresinde Basra, ticarî, zirai, siyasi ve idari bakımından oldukça hareketli bir şehir özelliği göstermekteydi. Şehrin bu özelliği Basra'nın, Basra Körfezi ve Şattü'l-Arap yolu ile Akdeniz limanlarına, Bağdat ve Halep yolu ile de Anadolu içleri ve Avrupa'ya giden yolun üzerinde bulunmasından kaynaklanmaktadır. Basra'dan başlayıp Bağdat ve Halep yönünde ilerleyen Baharat yolunu kontrol altında tutmak, Osmanlı ekonomisi için oldukça önemli idi. Çünkü Basra doğu ticaretinin en önemli yollarından birisi olarak kabul edilmekteydi. Bu nedenle Hint Okyanusuna açılan yol üzerinde bulunan Basra körfezi ve Basra'nın içinde yer aldığı coğrafya önce Osmanlı-Portekiz, daha sonra ise Osmanlı-İngiliz çekişmesine sahne olacaktır. Ayrıca Basra'nın Hint Okyanusuna açılan kapı olması buranın uluslararası önemini de artırmıştır (Orhonlu, 1996: 2, 135; Şenel, 2016: 189; Eroğlu, 2012: 26).

Osmanlı Devleti başlangıçtan itibaren Basra üzerinden yapılan Hint ticaretinin güvenliğine büyük önem vermekteydi. Devlet Kızıldeniz Hindistan ticareti yanında, Hindistan-Basra ticaretinin de eskiden olduğu gibi muntazam şekilde devam etmesi için azami gayret göstermiştir. Çünkü Basra Körfezi sadece Anadolu ve Akdeniz Limanlar ile bağlantıyı sağlamıyordu. Aynı zamanda buraya gelen mallar, Sevakın ve Masavva` limanları aracılığı ile Afrika'ya buradan iç bölgelere naklediliyordu. Sudan malları da Sevakın ve Masavva` üzerinden Basra yolu ile diğer bölgelere nakledilmekteydi. Fakat coğrafi keşifler sonrası dillere destan Baharat yolu ticaretini ele geçirmek amacıyla Hint okyanusuna gelen Portekizliler karşılarında siyasi birlikten mahrum Hint Müslümanları ve zengin bir ülke ile karşılaştılar. Portekizlilerin bölgeye gelmesi bir anda Basra'nın önemini bir kat daha artırdı. Portekizlilerin acımasız ve kontrolsüz tecavüzü karşısında Hindistan'da bulunan Gücerat ve Kalkutta Sultanları Osmanlı Devleti'nden yardım istediler. Osmanlı Devleti Avrupa-Asya ticari yolların kontrolünü fetihler yolu ile eline alırken buradaki durumun dini ve siyasi yönünü ilk başlangıçta çok fazla ön plana almamıştır. Fakat Müslümanların yardım istekleri karşısında işin seyri bir anda değişti. İşte bu durum karşısında Osmanlı yönetimi hem Portekizlileri engellemek hem de buradaki Müslümanlara yardım etmek amacıyla Hint Müslümanları ile ilgilenme gereği hissetti. Aynı zamanda Hindistan-Basra ticaret yolunun da güvenliğini sağlamak istiyordu. Çünkü buradaki ticari hareketlilikten hem Müslüman tüccarlar hem de Osmanlı Devleti çok iyi kazanç elde etmekteydi. Bu durumu fark eden Portekiz Devleti, 1503 yılında Koçin ve Keynanor'da iki ticari temsilcilik açmıştı. Daha sonra 1510 yılında Batı Hindistan'da bulunan Goa liman şehrini, 1515 yılında da Hürmüz'ü alarak bu ticaret yolundaki

trafiği kontrol etmeye başladı. Bu arada Yavuz'un Memlûk Devletini tarihe karıştırmayla Mısır'ın Hindistan ticaret yolundan elde ettiği gelirler Osmanlı hazinesine akmaya başladı. Aynı zamanda Yavuz'un kutsal topraklara sahip olmasıyla birlikte devlet buradaki Müslümanlar ile yakından ilgilenmenin meşru yollarını da sahip olmuş oldu (Özbaran, 1971: 51-60). Daha önce de ifade edildiği gibi Yavuz'dan sonra Osmanlı tahtına oturan Kanuni döneminde Basra ve Bağdat idari olarak ta Osmanlı sınırlarına dâhil oldu. Böylece Osmanlı Devleti Basra'daki ticari faaliyetleri doğrudan doğruya kontrol etmeye başladığı gibi bölgenin siyasi anlamda da egemeni oldu. Kanuni Süleyman'ın Bağdat seferi sonucu, Osmanlı Devleti'nin, Şattü'l-Arap ve Basra üzerindeki gücü artmış, hatta Mısır'da Süveyş Limanı, Kızıldeniz, Basra Körfezi ve Hint Denizi ve buradaki ticari kontrol Osmanlı Devleti'nin nüfuzu altına girmiştir. Bu seferden sonra Kanuni'nin namı ile birlikte Osmanlı'nın gücü ve siyasi hâkimiyet alanı Hind-i Sinde kadar ulaştı (Kılıç, 2011: 583). Osmanlı Devleti'nin ticari akışı güvenli bir şekilde sağladığını iyi bilen Hint tüccarları Basra'nın Osmanlı egemenliğine girmesinden sonra doğrudan doğruya Basra limanına yöneldiler. Fakat Osmanlı Devleti'nin buradaki ticari kontrolü sağlamasına rağmen Basra-Hint ticari yolundaki Portekiz etkisi XVI. yüzyılın başlarından başlayarak 1600'lerden 1758'e kadar etkisini hissettirdi. Daha sonra ise burada bir işgal kuvveti olarak İngiltere'nin etkisi kendini gösterecektir (Said, 1991: 128). İngiltere'nin etkisi o kadar belirgindir ki, Şad nehrinde işleyecek çektiri tarzındaki sefineler bile Bombay'daki İngiliz tüccarlara sipariş edilecektir. Sipariş edilen bu on kıta çektirilerin bedeli olan ellibin kuruşun ise İngiltere elçisi veya Halep'te bulunan İngiliz konsolos aracılığıyla ödenmesi istenmiştir (BOA, *C.BH*, 68/3245).

Basra'nın her geçen gün artan stratejik öneminden dolayı İngiltere, Asya ticaret yollarını kontrol edebilmek için Basra, Bağdat, Halep, Şam, Kahire, Zeyla, Masavva`, Sevakın ve İskenderiye gibi önemli şehirlerdeki siyasi faaliyetlerini XVIII. yüzyıldan itibaren artırmaya başladı. Bunun üzerine XIX. yüzyılın başlarında Masavva` nâibi İdris, İngilizlerin Etiyopya ile ilişki kurmalarını engellemeye çalışmışsa da bunda başarılı olamamıştır (Avcı, 2003: 74). Bu başarısızlığın sebeplerinden birisi, İngilizlerin imparatorluğun uzak bölgelerinde takip ettiği yegâne siyaset olan bölgesel hoşnutsuzlukları körükleyerek gelecekteki ticari ve iktisadi faaliyetlerine zemin hazırlamasıdır. Bilhassa aşiretlerin bölgedeki etkinliği ve çıkan huzursuzluklar, İngiltere açısından büyük önem taşımaktaydı. Bu sayede İngiltere, bölgeye nüfuz etme fırsatı bulacak ve aşiretlerin devletle çatışmalarından kendi adına faydalar çıkarmaya çalışacaktır. Aşiretlerin kendi aralarındaki ve devletle olan mücadelesi hep üçüncü güçlere yaramıştır. Bu durumdan da en çok İngiltere istifade etmiştir. Bu sebeple bölgedeki gelişmeleri yakından takip eden devletlerden Fransa, Rusya, İran

ve İngiltere zaman zaman nüfuz mücadelesine de girmiştir. Bunun için de bu devletler bölgedeki aşiretleri ve eşkıyaları destekleyerek bölgenin siyasi istikrarsızlığından siyasi menfaat devşirme yoluna girmişlerdir. İngiltere'nin Basra, Bağdat ve çevresindeki faaliyetlerini artırması, Doğu Hindistan Şirketi'nin Basra Körfezi'ndeki ticari faaliyetlerini kolaylaştırmak içindir. Hindistan ve Asya'da İngiliz İmparatorluğu'nun faaliyetlerini artırması, İngiliz ticaretinin güvenliği için Basra ve çevresindeki güvenlik önlemlerini de ön plana çıkarmıştır. Bu nedenle Afganistan, İran ve Basra Körfezi kritik bölgeler olarak ön plana çıktı. Bilhassa İngiltere için Basra'nın önemi giderek arttı. İngiliz siyaset bilimci Henry Layard Basra'nın önemine atfen: "... İngiltere'nin çıkarları Basra deltasının kendisine düşman olmayan bir devletin egemenliğinde olmasını gerektirmektedir" diyerek bölgeye yönelik İngiliz stratejisini ortaya koymaktadır (Şenel, 2016: 192). Bilhassa XIX. yüzyılın sonlarına doğru buradaki Osmanlı, İngiliz ve İran rekabeti en üst düzeye çıkmıştır. Bunun için de Osmanlı yönetimi buradaki bazı tedbirleri artırmıştır. İran'da Basra körfezindeki etkinliğini artırmak için sürekli Osmanlı sınırlarını gözetim altında tutmayı tercih etmiştir (BOA, DH.ŞFR, 332/96). Basra ve çevresinde hâkimiyet kurmak demek Arap yarımadasını kontrol edebilmek, Asya ile Avrupa'nın ticaretini elinde tutmak ve bu sayede iktisadi üstünlük ile siyasi kontrolü ele geçirmek anlamına gelmekteydi (Şenel, 2016: 189). Sadece Avrupa-Asya ticareti değil Masavva`, Sevakın ve Yemen sahillerinden Hint sahillerine yapılan ticaret çok gelir getirmekteydi. Gelir getirmenin ötesinde, Basra'dan başlayan ve Afrika sahillerine ulaşan ticari yollardan bir kısmı bu limanlarda son bulmaktaydı. Bunun için bu bölgenin de kontrolü gerekmektedir (BOA, C.ML, 342/14058). Osmanlı sınırlarında görev yapan İngiliz ve Fransız memurlar, Afrika sahillerine sık sık seyahat yaparak buranın durumu hakkında raporlar düzenlemişlerdir (BOA, HR.MKT, 28/14). Buradaki bilhassa İngilizler Afrika sahillerini kontrol altında tutabilmek için halkı isyana teşvik etmişlerdir (BOA, HR.TH, 51/28; HR.ŞFR.3...304/3). İşte bu durumu göz önüne alan Osmanlı Devleti, XIX yüzyılın ortalarından itibaren Afrika sahilleri ile birlikte Basra'daki askerî ve ticari hareketliliği dikkate alarak Fırat, Dicle ve Şad nehirlerinde işletmek üzere ganbot⁶ olarak buranın askerî gücüne daha fazla takviye yapma ihtiyacı duymuştur (BOA, BEO, 3223/241675). Bu ganbotlardan ikisi Şad diğer ikisi de Dicle ve Fırat nehirlerinde karakol vazifesi icra etmek üzere önce Almanya'ya daha sonra Fransa'ya sipariş edilmiştir. Fakat daha sonra takriben her biri yirmi bin liraya mal olacak şekilde Londra'ya sipariş edilmiştir (BOA, BEO, 3104/232768).

⁶ Yapısı küçük olmakla birlikte ağır toplarla donatılmış harp gemisi.

Osmanlı Devleti Şad nehrinin temizliği ve bakımı ile de ilgilenmiştir. Bu temizliklerden bir tanesi 1851 yılında Bağdat valiliği tarafından Rıdvaniye nehri ile birlikte yapılmıştır. Masrafları da Bağdat tarafından karşılanmıştır (BOA, A./MKT.UM, 54/67). Diğer bir temizlik ve nehrin kenarında bulunan sedlerin bakım işi aynı yıl içerisinde Müntefik şeyhi nezaretinde gerçekleştirilmiştir. Nehir kenarında bulunan balıkçı dükkânlarının da başka yerler nakli gündeme gelmiştir. Gerekli paranın da ihtiyaç halinde Bağdat'a havale edileceği ve masrafların buradan karşılanacağı ifade edilmiştir (BOA, A./MKT.MVL, 40/52). Aslında bu ve buna benzer çalışmalar devletin nehir ticaretine baştan beri verdiği önemin bir göstergesidir.

Sonuç

Tuna nehrinde olduğu gibi, Fırat ve Dicle nehirleri de tarihin ilk dönemlerinden itibaren Basra Körfezi'ne kadar taşımacılık ve sefer organizasyonunda kullanılmıştır. Bilhassa Birecik'ten sonra nehir suyu taşımacılığa çok elverişlidir. Bunun için Birecik tersanesinde imal edilen askerî malzemeler ve ticari emtia çok rahat bir şekilde Bağdat ve Basra'ya ulaşabilmektedir. Tarihin ilk dönemlerinden beri stratejik konumu ön planda olan Basra ve çevresi, bilhassa Osmanlı egemenliğine girdikten sonra strateji önemi her geçen gün artmıştır. Buranın öneminin artmasına bağlı olarak Osmanlı Devleti de Basra'nın siyasi ve idari yapısında bir takım değişiklikler yapmıştır. Burada yapılan en önemli değişikliklerden birisi Fırat ve Şad Donanmasının XVIII. yüzyılın başlarından itibaren Şad Kaptanlığı olarak yeniden teşkilatlandırılmasıdır. Devletin bu değişiklikteki amaçlarından birisi, burada kaybolan devlet otoritesini yeniden sağlamak, İran üzerine kayan ticareti yeniden buraya çekmektir. Ayrıca Basra Körfezi üzerinde rekabet eden devletler ile daha etkin mücadele edebilmektir. Çünkü XVIII. yüzyılda Osmanlı-Safevî mücadelesi artınca Osmanlı Devleti için özellikle askerî açıdan Bağdat büyük önem kazanmıştır. Bu gelişmelere bağlı olarak Bağdat'ın Akdeniz limanlarından ve Anadolu'dan askerî malzeme ve asker için gerekli zahire ihtiyacı da artacaktır. Artan bu ihtiyaçların temini için Fırat Donanması önemli bir rol oynamıştır. Özellikle bu donanma ile birlikte, Basra Donanmasının ihtiyaçları da bu güzergâh ile sağlanmıştır.

Basra'nın öneminin artması ile birlikte başta İngiltere olmak üzere İran, Rusya, Fransa gibi yabancı ve güçlü devletlerin ilgisi Basra körfezine kaydı. Böylece Basra ve çevresi zamanla birçok devletin rekabet alanı haline geldi. Bilhassa İngiltere zaman içerisinde buraya yerleşti. İngiliz siyaset bilimci Henry Layard'ın ifadesi ile İngiltere Basra'yı, düşman olmayan bir devletin egemenliğine bırakmak için yüzyıllık bir mücadeleden geri durmadı.

Kaynakça

Arşiv Vesikaları

- BOA, A.{DVN, 259/3; 264/51.
BOA, A.{DVNS.MHM.d... 111, 112.
BOA, A.}AMD, 13/13.
BOA, A.}MKT.MVL, 40/52.
BOA, A.}MKT.UM, 54/67.
BOA, AE.SMST.II, 2/171; 11/1033; 115/12556.
BOA, BEO, 3104/232768; 3223/241675.
BOA, C. BH, 68/3245; 4305, 7106.
BOA, C.ML, 342/14058.
BOA, D. BŞM, 40885.
BOA, D.EVM, 156/83; 157/49.
BOA, DH.ŞFR, 332/96.
BOA, HR.MKT, 28/14.
BOA, HR.ŞFR.3... 304/3.
BOA, HR.TH, 51/28.
BOA, İE, AS, 3871.
BOA, İE, BH, 908.
BOA, MAD.d, 5433.

Diğer Kaynaklar

Anonim. 2000. Osmanlı Tarihi (1099-1116/1688-1704). Yay. Haz. Abdülkadir Özcan, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Anonim. Tarih-i Seferi Basra. Süleymaniye Kütüphanesi, Esad Efendi Kısım, nr. 2062/3.

Avcı, Casim. 2003. Masavva`. *İslam Ansiklopedisi*, 28, Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 73-74.

Aydın, B. ve Günalan, R. 2011. Ruûs Defterlerine Göre XVI. Yüzyılda Osmanlı Eyalet Teşkilatı ve Gelişimi. *Osmanlı Araştırmaları Dergisi*, 38, 27-160.

Defterdar Sarı Mehmet Paşa. 1995. Zübde-i Vekayiât. Haz. Abdülkadir Özcan, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Demirtaş, Funda. 2009. *Celâl-zâde Mustafa Çelebi, Tabakâtü'l-Memâlik ve Derecâtü'l-Mesâlik*. Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Kayseri.

Eroğlu, C., Babuçoğlu, M., Özdil, O. 2012. *Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Basra*, Ankara: ORSAM Yayınları.

Faroqhi, S. 2006. Onaltıncı Yüzyıl Boyunca Anadolu ve Balkanlar'da Kırsal Toplum I. *Osmanlı Şehirleri ve Kırsal Hayatı*, Çev. Emine Sonnur Özcan, Ankara: Doğu Batı Yayınları, 57-103.

Güçer, L. 1987. XVI-XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunun Ticaret Politikası. *Türk İktisat Tarihi Yıllığı*, 1, 1-128.

Halaçoğlu, Y. 1991. Bağdat. *İslam Ansiklopedisi*, IV, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 433-437.

Halaçoğlu, Y. 1992. Basra. *İslam Ansiklopedisi*, V, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 112-114.

Kılıç, O. 1997. *XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Devletinin İdari Taksimatı, Eyalet ve Sancak Tevcihatı*, Elazığ: Ceren Matbaacılık.

Kılıç, R. 2011. Bağdat'ın Osmanlı Hâkimiyetine Girmesi ve Kanuni'nin Bağdat'taki Faaliyetleri. *İslam Medeniyetinde Bağdat (Medinetü's-Selam) Uluslararası Sempozyumu*, İstanbul: Marmara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Vakfı Yayınları, 583-602.

Köprülü, O. F. 1993. Amcazâde Hüseyin Paşa. *İslam Ansiklopedisi*, V/1, İstanbul: Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, 646-650.

Nasûhü's-Silâhî [Nasûh-i Matrakı]. 1976. *Beyân-ı Menâzil-i Sefer-i Irâkeyn-i Sultan Süleyman Han*. Nşr. Hüseyin G. Yurdaydın, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Orhonlu C. ve – Işıksal T. 1963. Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar: Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat. *Tarih Dergisi*, 17-18, 77-102.

Orhonlu, C. 1996. *Osmanlı İmparatorluğunun Güney Siyaseti Habeş Eyaleti*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Özbaran, S. 1971. XVI. Yüzyılda Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlılar: Basra Beylerbeyliğinin Kuruluşu. *Tarih Dergisi*, S. 25, 51-78.

Özcan, A. 1993. Daltaban Mustafa Paşa. *İslam Ansiklopedisi*, VIII, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 433-434.

- Pul, A. 2014. Osmanlı Tuna Donanmasının Üstüaçık Gemileri. *Tarih Okulu Dergisi*, XVIII, 285-317.
- Râşid Mehmet Efendi. 1282 (1865). *Tarihi Râşid*. II, İstanbul
- Rüstem Paşa, *Tevârih-i Âl-i Osman*. İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi, Nadir Eserler Bölümü No: 2438.
- Silahdar Fındıklı Mehmed Ağa. 1966. *Nusretnâme*. I-II, (Sad.), İsmet Parmaksızoğlu, İstanbul: Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları.
- Said, E. 1991. *Oryantalizm: Sömürgeciliğin Keşif Yolu*. Çev. Selahaddin Ayaz, İstanbul: Pınar Yayınları.
- Şahin, İ. 1997. XV ve XVI. Yüzyıllarda Osmanlı Taşra Teşkilatının Özellikleri. *XV ve XVI. Asırları Türk Asrı Yapan Değerler*, Ed. Abdülkadir Özcan, İstanbul: İslami İlimler Araştırma Vakfı Yayınları, 233-258.
- Şenel, Ş. 2016. 19. Yüzyılda İngiltere'nin Basra Bölgesindeki Faaliyetleri. *Gazi Akademik Bakış*, 9 (18), 187-207.
- Uşşâkîzâde es-Seyyid İbrâhîm Hasîb Efendi, 2005. *Uşşâkîzâde Târîhi*. I-II, (Haz.) Raşit Gündoğdu, İstanbul: Çamlıca Basım Yayın.
- Yiğit, A. 2007. Osmanlı Devleti'nin Payas ve Birecik Limanları Üzerinden Bağdat'a Askerî Malzeme Nakline Dair Ayıntab Şer'iyye Sicillerinden Bazı Belgeler. *ICANAS*, 38, 3397-3418.