

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
YENİÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI

DOKTORA TEZİ

OSMANLI NEHİR KÖPRÜLERİ (1484 – 1606)

Derya DENİZ YILMAZ
2502160416

TEZ DANIŞMANI
Prof. Dr. İdris BOSTAN

İSTANBUL-2025

ÖZ

OSMANLI NEHİR KÖPRÜLERİ (1484-1606)

Derya DENİZ YILMAZ

Osmanlı devleti, 15. ve 16. yüzyıllarda gerçekleştirdiği seferler sırasında ulaşımı kolaylaştırmak ve ordunun hareket kabiliyetini artırmak amacıyla nehirler üzerine muvakkat askerî köprüler inşa etti. Bu köprüler, yalnızca doğuya yönelik seferlerde değil, aynı zamanda batıya yönelik seferlerde de kullanılarak Osmanlı'nın genişleme politikası çerçevesinde coğrafi engellerin aşılmasında önemli bir unsur oldu. Özellikle Macaristan ve Avusturya ile süregelen mücadeleler sırasında, başta Tuna nehri olmak üzere, onun kolları olan Sava, Drava ve Tisa gibi akarsular üzerine askerî köprüler inşa edilmesi zorunluluğu doğdu. Bu doktora tezi çalışması, 15. yüzyıldan itibaren inşa edilen ilk askerî köprülerden başlayarak, Osmanlı-Avusturya savaşlarının (1593-1606) son dönemine kadar Tuna havzasında kurulan askerî köprülerin tarihî gelişimini ele almaktadır. Ayrıca, bu köprülerin yapısal özellikleri, finansman kaynakları ve sosyo-ekonomik etkileri incelendi. Çalışmada, Osmanlı kroniklerinin yanı sıra Osmanlı Arşivi'nde yer alan, köprülerin malî detaylarını içeren defterler, inşa süreçlerine dair diğer arşiv belgeleri incelenerek, Osmanlı döneminde askerî köprülerin inşası ve işleyişine ilişkin kapsamlı bir değerlendirme yapıldı.

Anahtar Kelimeler: Askerî Köprüler, Tuna Nehri, Sava, Drava, Osmanlı Devleti

ABSTRACT

OTTOMAN RIVER BRIDGES (1484-1606)

Derya DENİZ YILMAZ

Throughout the 15th and 16th centuries, the Ottomans constructed temporary military bridges over rivers to facilitate transportation and enhance the mobility of its army during military campaigns. These bridges were not only employed in eastward campaigns but also played a crucial role in overcoming geographical obstacles in westward expeditions, aligning with the empire's expansionist policies. In particular, during the ongoing conflicts with Hungary and Austria, the necessity of constructing military bridges arose, especially over the Danube River and its tributaries, such as the Sava, Drava, and Tisa rivers. This study examines the historical development of military bridges built in the Danube basin from the earliest Ottoman examples in the 15th century to the final phase of the Ottoman-Habsburg Wars (1593–1606). Additionally, it explores the structural characteristics, financial sources, and socio-economic impacts of these bridges. The study also employs a comprehensive evaluation based on Ottoman chronicles as well as Ottoman archival records, including financial registers detailing bridge expenditures and other documents related to their construction processes, to analyze the construction and operation of military bridges in the Ottoman period.

Keywords: Military Bridges, Danube River, Sava, Drava, Ottoman Empire

ÖNSÖZ

Bu çalışmanın temelleri, köprüler gibi estetik mimari yapılara olan ilgim ve doğaya duyduğum sevgiye dayanmaktadır. Özellikle durgun sular yerine, sürekli hareket halinde olan ve bir yolculuğu, akışı simgeleyen nehirler gibi su varlıklarına duyduğum merak, bu varlıkların teknik ve zihinsel olarak nasıl aşıldığına dair sorularımı pekiştirdi. Bu arayışım, tarih çalışmalarına yönelmemi sağladı ve nihayetinde nehirler üzerine inşa edilen köprüler üzerine çalışmak isteğim doğdu. Ancak, bu ilgi sadece bir başlangıçtı. Tez danışmanım Prof. Dr. İdris Bostan'ın *Osmanlı Sefer Organizasyonundan Bir Kesit: 16. ve 17. Yüzyıllarda Tuna'da Kurulan Askerî Köprüler* başlıklı yayınlanmış sempozyum bildirisine rastladığımda, bu konuya dair derinlemesine bir çalışma yapma gerekliliği hissettim.

Tezimin konusu gereği, yazım sürecinde pek çok yer adıyla karşılaşacağım ve coğrafi bağlamda sürekli bir etkileşimde bulunacağım aşikârdı. Bu da bana zihinsel bir yolculuk yapma imkânı sundu. Gerçekten de her bir coğrafi yerin geçmişindeki askerî köprülerle kurduğu bağlar sayesinde bu yolculuk bir keşfe dönüştü. “Osmanlı Nehir Köprüleri (1484-1606)” başlıklı doktora tezinde, Osmanlı'nın 15. ve 16. yüzyıllarda gerçekleştirdiği seferler sırasında, ulaşım engellerini ortadan kaldırmak amacıyla nehirler üzerine inşa ettiği muvakkat nitelikli ahşap askerî köprüler incelenmektedir. Bu tez, savaşların sonuçlarına odaklanmak yerine, seferlerin gerçekleştiği süreçte karşılaşılan askerî ve lojistik aşamalara odaklanarak şekillenmektedir. Tezin ana eksenini Osmanlı'nın Avusturya, Macaristan topraklarında gerçekleştirdiği seferlerde geçirdiği askerî ve lojistik süreçler belirlemektedir. Bu bağlamda, seyyar nitelikli köprülerin inşası, tasarımı, kullanımı, ölçüleri ve etkileri detaylı bir şekilde incelenmekte ve bunlar, Osmanlı seferlerinin kaçınılmaz bir aşaması ve önemli bir bileşeni olarak değerlendirilmektedir. Bunun yanı sıra, bu köprülerin Osmanlı'da genel askerî stratejiye ve ulaşım politikalarına nasıl entegre edildiği de analiz edilecektir. Zira, bu köprüler, ordunun hızlı ve etkili bir şekilde hareket etmesine imkân tanıyarak, stratejik avantajlar sağlamaktaydı. Bu çerçevede, Osmanlı'nın askerî teknoloji kapasitesi, lojistik planlama becerisi ve sefere hazırlık süreçleri gibi konulara odaklanarak, tarihsel bir perspektif sunulması hedeflenmektedir.

Tezin birinci bölümünde, on altıncı yüzyılda Osmanlı'da nehirler üzerine inşa edilen ahşap köprüler, ilk köprü uygulamaları ve bu köprülerin geçirdiği tarihsel süreç detaylandırıldı. Bu bağlamda, 1453 İstanbul'un fethi sırasında Haliç üzerinde inşa edilen yüzer köprü, buna benzer bir şekilde Eğriboz kuşatmasında inşa edilen yüzer köprü, Tuna'da Osmanlı'nın kurduğu ilk yüzer köprü olarak bilinen Semendire köprüsü ile askerî amaçlarla inşa edilen daha birçok köprünün detayları incelendi. Ayrıca, 1526 tarihli Mohaç seferinde kurulan köprüler bu bölümün temel anlatısını oluşturmaktadır. İkinci bölümde, 1529-1552 yılları arasında Kanuni Sultan Süleyman'ın Tuna nehri çevresindeki Macar topraklarında gerçekleştirdiği seferler kapsamında inşa edilen köprüler, 1566 Sigetvar seferi sırasında kurulan köprüler ve 1593-1606 Osmanlı-Avusturya savaşları süresince inşa edilen köprüler ele alındı. Bu bölümde, ilgili döneme ışık tutan kroniklerin sunduğu kapsamlı bilgiler ile minyatürler, harita çizimleri ve diğer görsel kaynakların katkıları doğrultusunda, askerî köprülerin tarihî arka planı birinci bölüme kıyasla daha ayrıntılı bir şekilde incelendi. Son olarak tezin üçüncü bölümünde, köprülerin yapısal özellikleri, özellikle on altıncı ve on yedinci yüzyıl kaynaklarından faydalanan ayrıntılı bir şekilde incelendi. Bu kaynaklar, köprülerin inşa süreçleri, kullanılan malzemeler, tasarım unsurları ve mühendislik teknikleri hakkında önemli bilgiler sunmaktadır. Bu bölümde, dönemin tarihî ve kültürel bağlamı dikkate alınarak köprülerin yapısal gelişimi, dönemin inşaat uygulamaları ile bağlantılı olarak ele alındı.

Doktora tezimin hazırlanmasında akademik ve manevi destekleriyle yanımda olan değerli isimlere teşekkürü bir borç bilirim. Her şeyden önce, bu sürecin en önemli rehberlerinden biri olan, tez danışmanım Sayın Prof. Dr. İdris Bostan'a derin şükranlarımı sunarım. Kendisi, arşiv belgeleri üzerinde çalışırken kaynaklarda dahi bulunmayan terim ve ifadeleri açıklayarak bilgi ufkumu genişletmiş; sadece akademik değil, aynı zamanda hayata dair kıymetli nasihatleriyle beni her zaman bir baba sıcaklığıyla desteklemiştir. Onunla çalışma şansına erişmiş olmaktan büyük bir onur duyuyorum. Bu yolculukta bana kattıkları ve gösterdiği anlayış her daim rehberim olacaktır.

Tez izleme jürimde yer alan saygıdeğer hocalarım Prof. Dr. Ömer İşbilir ve Doç. Dr. Özgür Oral'a süreç boyunca gösterdikleri rehberlik ve katkıları için, ayrıca

tezimin belirli aşamalarında karşılaştığım zorluklarda sağladığı değerli yönlendirmeler için Doç. Dr. Özgür Kolçak’a içten teşekkür ederim. Tezimin ilk aşamalarında Tuna nehri havzasına ilişkin haritaları paylaşarak çalışmalarımın zeminini oluşturmama katkıda bulunan ve Tuna nehri donanması üzerine saha araştırmalarıyla ilham verici bir akademik örnek teşkil eden Dr. Seyfullah Aslan’a da müteşekkirim.

Doktora eğitimim süresince bana her konuda destek olan sevgili arkadaşlarımdan özellikle, bu yolculuğun başında tanışıp sonrasında okul dışında da dostluğunu sürdüren Dr. Ayşenur Erdoğan’a, ayrıca Dr. Ayşegül Çakar, Özlem Yılmaz, Fatma Erdim, tezimin enstitü tarafındaki işlemlerini yürüten ve sürecimi kolaylaştıran Dr. Ahmet Tekin’e ve Osmanlıca konusunda tez sürecime katkılar sağlayan, arşiv çalışmalarında başvurduğum Dr. Mesut Demir’e teşekkür ederim. Onların desteği, bu süreci daha anlamlı ve dayanılır kıldı. Bunun yanı sıra, dostluğun ötesinde bana bir kardeş sıcaklığı hissettiren, yüksek lisans ve doktora eğitim sürecimde her zaman yanımda olan ve desteğini esirgemeyen kıymetli arkadaşım Dr. Pınar Tarlak’a içten teşekkürlerimi sunarım. Bugün çalışmakta olduğum Milli Saraylar Başkanlığı kurumundaki kıymetli dostlarıma teşekkür ederken, özellikle değerli arkadaşım Ulviye Gökçe’ye ayrı bir parantez açmak isterim. Onunla tanışıklığımız sadece birkaç seneye dayanıyor olsa da iş yerindeki edebiyat sohbetlerimiz, tez konuma çalışırken tarihi farklı bir perspektiften değerlendirmeme vesile oldu. Kendisine bu değerli katkılarından ötürü müteşekkirim.

Destekleriyle beni hiçbir zaman yalnız bırakmayan annem İpek Deniz’e, sevgili abim Zafer Deniz’e ve kardeşim Şükrü Deniz’e, ayrıca her konuda danıştığım, bana adeta bir ablalık yapan kuzenim Şengül Babür’e minnettarım. Son olarak doktora tez sürecimde gösterdiği sabır, anlayış ve desteklerinden ötürü sevgili eşim Muhammed Yılmaz’a teşekkürü borç bilirim. Bu tezin ortaya çıkmasında katkısı bulunan tüm bu değerli isimlerin varlığı, bu akademik yolculuğu anlamlı ve zengin kılmıştır. Hepsine sonsuz teşekkürlerimi sunar, başarılarının daim olmasını dilerim.

Tarihsel bilgiye ulaşmanın ve bu bilgiyi doğru bir şekilde analiz etmenin en önemli yollarından biri, titizlikle korunmuş kütüphaneler ve arşivler aracılığıyla mümkün olmaktadır. Bu bağlamda, tezimi yazarken başvurduğum İslam Araştırmaları

Merkezi (İSAM) ve TC. Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Süleymaniye Yazma Eserler Kütüphanesi, İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi Kütüphanesi kıymetli çalışanlarına teşekkür ederim. Topkapı Sarayı Müzesi İhtisas Kütüphanesi, henüz resmi açılışı yapılmamış olmasına rağmen, araştırma sürecimde sunduğu olanaklar ve sağladığı kaynaklar bakımından büyük bir öneme sahiptir. Adı konulmuş ve yapısı şekillenmiş olan bu kütüphaneden faydalanma imkânı bulmuş olmak, araştırmamı derinleştirmemde önemli bir katkı sağlamıştır. Bu kütüphanenin kuruluşunda emeği geçen herkese teşekkür eder, gelecekteki açılışının Osmanlı tarihi ve kültürüne yönelik araştırmalar için önemli bir referans noktası oluşturacağına olan inancımı belirtmek isterim.

Derya Deniz Yılmaz
İstanbul 2025

İÇİNDEKİLER

ÖZ	ii
ABSTRACT	iii
ÖNSÖZ.....	iv
RESİMLER LİSTESİ	xi
TABLO LİSTESİ	xii
KISALTMALAR	xiii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

16. YÜZYIL BAŞLARINA KADAR SEFER KÖPRÜLERİ

A. 15. YÜZYILDA İLK SEFER KÖPRÜSÜ ÖRNEKLERİ	18
1. İSTANBUL KUŞATMASINDA HALİÇ KÖPRÜSÜ	18
2. EĞRİBOZ KUŞATMASINDA GEMİLERDEN KÖPRÜ	20
3. TUNA ÜZERİNDE İLK DUBA KÖPRÜ: SEMENDİRE KÖPRÜSÜ.....	24
4. II. BAYEZİD'İN KİLİ SEFERİNDE KURULAN TUNA KÖPRÜSÜ (889/1484)..	25
5. KARASU ÜZERİNDE KURULAN AHŞAP KÖPRÜ	26
B. BELGRAD SEFERİNDE KURULAN KÖPRÜLER	35
1. SEFER YOLCULUĞU VE SAVA NEHRİNE ULAŞIM.....	36
2. NEHİRLERİ AŞMAK	39
3. SULTAN SÜLEYMAN'IN FETİH YOLU: BÖĞÜRDELEN ZAFERİ, SAVA NEHRİNDE KÖPRÜ	43
4. SAVA KÖPRÜSÜ HAKKINDA DÖNEMİN KAYNAKLARINDA GEÇEN DEĞERLENDİRMELER	48
5. BÖĞÜRDELEN KALESİ ÖNÜNDEKİ KÖPRÜNÜN YIKILIŞI	50
6. BELGRAD KALESİNE GİDEN YOL: SAVA NEHRİ ÜZERİNDE KÖPRÜ	54
C. MOHAÇ SEFERİNDE KÖPRÜLER	61
1. SAVA NEHRİ ÜZERİNDEKİ KÖPRÜ	64
2. DRAVA NEHRİ ÜZERİNDE BİR KÖPRÜ: ÖSEK KÖPRÜSÜ	72
3. 1526 TUNA NEHRİ ÜZERİNDE BUDİN-PEŞTE KÖPRÜSÜ	75
4. İBRAHİM PAŞA'NIN MOHAÇ SEFERİ KÖPRÜLERİNİN İNŞASINDAKİ ROLÜ	78

İKİNCİ BÖLÜM

16.. YÜZYILDA SEFER KÖPRÜLERİ

A. YENİ COĞRAFİ KOŞULLAR VE KÖPRÜLER (1529-1532)	81
1. BUDİN-PEŞTE KÖPRÜSÜ (VİYANA KUŞATMASI).....	82

2. MACARİSTAN SEFERİ (ALAMAN SEFERİ 938-939/1532)	84
4. BUDİN SEFERİ (948/1541)	90
5. MACARİSTAN SEFERİ KÖPRÜLERİ (950/1543)	91
6. SEFER DIŞI DÖNEMLERDE KÖPRÜ FAALİYETLERİ	95
7. EĞRİ SEFERİ VE SOLNOK KUŞATMASINDA KÖPRÜLER (958/1551)	98
B. SİGETVAR SEFERİ KÖPRÜLERİ (973-974/1566)	99
1. ÖN HAZIRLIKLAR KAPSAMINDA KÖPRÜ ÇALIŞMALARI	99
a. Malzemelerin Temini	99
b. Köprü İşçileri	101
c. Yolların Durumu ve Köprü Rotası	103
2. MORAVA KÖPRÜSÜ	106
3. BELGRAD KÖPRÜSÜ	110
4. BÖĞÜRDELEN KÖPRÜSÜ	112
5. PETERVARADİN [VARADİN] KÖPRÜSÜ	119
6. VULKOVAR KÖPRÜSÜ	130
7. ÖSEK KÖPRÜSÜ	132
C. UZUN SAVAŞLAR'DA KÖPRÜLER (1593-1606)	139
1. YANIK KUŞATMASI	139
2. RUSÇUK-YERGÖĞÜ KÖPRÜSÜ (1003/1595)	141
3. EĞRİ SEFERİNDE KÖPRÜLER	145
4. VARAD SEFERİ	146
5. UYVAR SEFERİ	148
6. ESTERGON VE KANIJE'YE GİDERKEN KÖPRÜLER	149

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ASKERİ KÖPRÜLERİN İNŞASI: YAPIM, YÖNETİM VE FİNANSMAN

A. OSMANLI'DA ERKEN DÖNEM ASKERİ KÖPRÜ İNŞASI	153
1. KARASU KÖPRÜSÜ	153
2. SAVA KÖPRÜSÜ	157
3. ÖSEK KÖPRÜSÜ	164
B. KÖPRÜ İNŞASINDA KULLANILAN YÜZER VASITALAR: KÖPRÜ GEMİSİ VE TOMBAZ	166
1. KÖPRÜ GEMİSİNDEN TOMBAZA	172
a. Bir Tombaz İnşası ve Tedariki Örneği: 1109-1110 (1697-1698) Sefer Hazırlıkları	174

C. KÖPRÜLERİN İNŞASI, SÖKÜLMESİ, MALZEMELERİN BAKIMI VE KORUNMASI	189
D. KÖPRÜLERİN VE MALZEMELERİN YÖNETİMİ VE FİNANSMANI	194
E. İŞÇİLERİN İAŞESİ: GIDA TEMİNİ VE DAĞITIM SÜREÇLERİ	199
F. 17. YÜZYILDA BİR ASKERİ KÖPRÜ ORGANİZASYONU	202
1. KÖPRÜ KURMAK İÇİN ALINAN MALZEMELER, ARAÇ GEREÇLER VE İŞÇİ İSTİHDAMI	203
2. İŞÇİLER	209
G. KÖPRÜLERİN VE KÖPRÜ ELEMANLARININ YAPISAL ÖZELLİKLERİ	215
H. KÖPRÜLER VE ASKERLER	220
1. ASKERİ HAZIRLIK VE TEFTİŞ YERİ: BELGRAD KÖPRÜSÜ ÖRNEĞİ	220
2. KÖPRÜ GEÇİŞLERİNDE VE İNŞASINDA İNSANİ ZORLUKLAR: ASKERİ DİSİPLİN VE İÇSEL ÇATIŞMALAR	222
3. KÖPRÜLERİN VE KÖPRÜ GEÇİŞLERİNİN EDEBİYATTAKİ YANSIMALARI	229
SONUÇ	232
BİBLİYOGRAFYA	236
EKLER	255

RESİMLER LİSTESİ

Resim 1: “Siroz Kadısı Pir Mehmed Cemâl” İmzası.....	32
Resim 2: 1521’de Sava Nehri Kıyısında Böğürdelen Kuşatması	44
Resim 3: Sava Ve Tuna’nın Kesiştiği Noktada Gemilerle Kurulan Köprü	57
Resim 4: Sava Ve Tuna Nehirleri Üzerinde Gemilerle İnşa Edilmiş Köprüler.....	58
Resim 5: 1521 Belgrad Seferinde Sava Nehri Üzerine Kurulan Askerî Köprülerin Konumu	60
Resim 6: Belgrad Kalesi Önünde Tuna Ve Sava Nehirleri Üzerinde Köprüler	71
Resim 7: Budapeşte Manzarasını Gösteren Bir Kartpostal.....	76
Resim 8: Varadin Şehir Manzarası.....	78
Resim 9: Macaristan Haritası	82
Resim 10: Sava Ve Drava Nehirlerinin Çevresini Gösteren Harita	93
Resim 11: XVII. Yüzyılda Buda Ve Peşte Arasında Tuna Nehri Üzerinde Teknelerden Bir Köprü	94
Resim 12: 1566 Sigetvar Seferinde Askerî Köprü Kurulan Ve Kurulması Planlanan (Belgrad) Noktalar	106
Resim 13: Morava-İbre-Belgrad Hattı.....	108
Resim 14: Tuna’daki Taşkından Önce Belgrad’da Askerî Köprü Kurulması Planlanan Alan	110
Resim 15: 1566 Sigetvar Seferinde Böğürdelen Ve Kalanka Arasında Kurulan Askerî Köprü’nün Konumu	116
Resim 16: Kalanka (Klenka) Köyünün 17. Yüzyıl Haritasında Konumu	117
Resim 17: Varadin Köprüsünün Konumu	119
Resim 18: Köprü Gemisi Ve Taşınması İçin Araba	127
Resim 19: Varadin’dan Geçiş-Vulkovar’dan Geçiş	131
Resim 20: Drava Nehri Üzerindeki Köprüden Geçiş	136
Resim 21: 1526 Mohaç Ve 1566 Sigetvar Seferlerinde Geçiş Yapılan Nehirler Ve Ortak Noktalar ..	138
Resim 22: Komaran Manzarası Tuna Nehri Üzerinde Gemilerden Köprü	141
Resim 23: Rusçuk-Yergöğü Köprüsünde Muharebe.....	144
Resim 24: Köprü Gemileri Ve Diğer Gemi Türlerinin Listesi	167
Resim 25: Böğürdelen Kalesinin Yakınlarında H.950’de/M.1543 [Komariç Köyü] Sava Nehri Üzerinde Kancabaş Sınıfı Teknelerle Kurulan Köprü.....	169
Resim 26: Köprü Tombazları İçin Sarf Edilen Demire Yapılan Masraflar	179
Resim 27: Rusçuk-Yergöğü Köprüsünün İnşası	190

TABLO LİSTESİ

Tablo 1: Hastalık Ve Boğulma Nedeniyle Yaşanan İş Gücü Kayıpları	211
---	-----



KISALTMALAR

a.g.e	:Adı geçen eser
a.g.m	:Adı geçen makale
Bkz.	:Bakınız
BOA	:TC. Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi
c.	:Cilt
ev.	:eviren
DİA	:Diyanet İslam Ansiklopedisi
Ed.	:Editör
Haz.	:Hazırlayan
m	metre
s.	:Sayfa numarası
S.	:Sayı
TSMK	:Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi
TTK	:Türk Tarih Kurumu
v.	:Varak

GİRİŞ

Köprüler, iki yakayı birbirine bağlayarak yolların sürekliliğini sağlayan yapılar olarak tanımlanmaktadır. Osmanlıca kaynaklarda “köprü” kelimesine ek olarak, Arapça’da köprü anlamına gelen “cısır” ve Farsça “pül/pul” terimlerine de sıklıkla rastlanmaktadır.¹ Bu yapılar, şekilleri, yapıldıkları malzeme ve kullanım amaçlarına göre sınıflandırılmakta; ayrıca yapı elemanlarına göre kiriş, asma, askılı, yüzer, açılıp kapanan gibi çeşitli tiplere ayrılmaktadır. Tezimizin konusunu oluşturan köprüler ise, yapılış amaçlarına göre askeri; yapı elemanlarına göre ise salları, kayıklar ve dubalar gibi gemi çeşitleriyle inşa edilmeleri nedeniyle yüzer köprü veya kiriş ve benzeri malzemelerin kullanılması ve kazıklar üzerine oturtulması nedeniyle ahşap köprü olarak nitelendirilmektedir.²

Osmanlı imparatorluğunda seferler sırasında nehir ve bataklık gibi zor coğrafi engellerin aşılması, gemilerin geçişinin zorlaştığı dar su yolları ve sık akarsuların geçilmesi gereken durumlarda, çeşitli köprü yapıları tercih edilmiştir. Bu geçici köprüler, sefer güzergâhındaki kilit geçiş noktalarında inşa edilip kullanım sonrası kolayca sökülebilen ve yeniden başka bir noktada kurulum için taşınabilen yapı özelliklerine sahiptir.

Osmanlı ordusu, geniş akarsular üzerinde geçici köprüler inşa ederken yüzer yapıları tercih ederek hem ivedi hem de çok yönlü bir geçiş çözümü elde etmiş hem de zemin koşullarından kaynaklanan tehditleri bertaraf etmeyi amaçlamıştır. Ancak bu durum, akıllara şu soruyu getirmektedir: Osmanlı, fethedilen bölgelerde neden Tuna gibi büyük nehirler üzerinde kalıcı nitelikte taş köprüler inşa etmemiştir? Bu sorunun cevabı, teknik sınırlamalar ve coğrafi koşullar ışığında daha iyi anlaşılmaktadır.

¹ Cısır ve pül için bkz. Ferit Devellioğlu, **Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat**, Doğu Matbaası, Ankara 1978, s.175, 1042.

² Yüzer köprüler sadece Osmanlı’da değil, Osmanlı’dan önce de sıklıkla kullanılan bir yapı türüydü. Örneğin; Pers Kralı I. Darius (Dârâ), MÖ 513 yılında İstanbul Boğazı’nı geçmek amacıyla, Samoslu Mandroklos’a küçük gemiler üzerine inşa edilen bir yüzer köprü yaptırdı. Kral I. Darius’un oğlu Kserkses de MÖ 481 yılında, her iki taraftan demirlenmiş 674 kayık üzerine bir köprü kurarak ordusunu Çanakkale boğazından geçirmişti. Bunlardan başka, Roma İmparatoru Sezar’ın Tiber nehrini ve Bizans imparatoru Herakleios’un İstanbul boğazını yüzer köprüler aracılığıyla geçtiği bilinmektedir (Kazım Çeçen, “Köprü”, **DİA**, c. 26, s. 252).

Örneğin, taş köprüler teknik olarak genellikle 100 metreden uzun açıklıklar için uygun değildir. II. Bayezid (1481-1512) döneminde, Leonardo da Vinci'nin Haliç üzerinde 240 metre açıklığında bir köprü inşa etme teklifi bu sınırlamaları ortaya koyar. Leonardo, teklifine köprünün krokisini de eklemiş olmasına rağmen, önerisi kabul edilmemiştir. Zira bu ölçekte bir taş köprünün inşası mümkün değildi; köprü kendi ağırlığını taşıyamazdı. Ayrıca, Haliç'in zemin yapısı da ağır bir köprüyü destekleyecek nitelikte değildi. Bu nedenle Haliç üzerinde yüzer köprüler tercih edilmiş ve Haliç ile Atatürk köprüleri dubalar üzerine oturtulmuştur.³ Benzer şekilde, Osmanlı'nın Tuna, Sava, Prut gibi geniş akarsular üzerindeki geçişlerinde de yüzer köprüler kullanılmasının temel sebebi, bu yapıların zemin koşullarına uyum sağlayarak askerî açıdan elverişli bir çözüm sunmasıydı.

Genellikle küçük gemiler kullanılarak inşa edildiklerinden "tombaz köprü", "yüzer köprü" veya "duba köprü" olarak adlandırılan bu köprüler, askeri amaçlarla inşa edilmiş olmaları nedeniyle "askerî köprü", geçici niteliklerinden dolayı ise "muvakkat köprü"⁴ veya "sâbih köprü" gibi isimlerle de anılmaktadır. Osmanlı ordusu sadece yolda iken değil sefere çıkmadan günler ve aylar öncesinde sancakbeyleri, kadılar, ve beylerbeyilerine emirler gönderilmekte, yol durumuna göre gerekli önlemler alınmaktaydı. Geçilecek menziller ve konaklanacak yerler günler öncesinden belirlenerek, olası durumlarda istikamet değiştiği takdirde konaklanacak yerler de değişmekteydi. Böyle bir durumda herhangi bir akarsu üzerinde köprü kurulması gerektiğinde malzeme ve işçi temininin daha çözüm odaklı organizasyon dahilinde gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Bu sebeple, askerî bir köprü inşa edileceği vakit malzemeler genellikle köprü alanının etrafında bulunan koruluklardan, ormanlardan temin edilirken, işçiler bölgedeki yerel halktan nadiren merkezden temin edilmekteydi. Her ne kadar seferlerde köprü inşasına adanmış bağımsız bir kurum bulunmasa da "köprücülük" adı verilen bir işleyiş, köprülerin güvenliği, yapımı, tamiri ve bakımı

³ Kazım Çeçen, "Köprü", s. 254.

⁴ Muvakkat, muayyen bir vakte mahsus, süreksiz, geçici anlamları taşımaktadır. Bkz. Ferit Devellioğlu, **Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat**, s. 831.

gibi görevlerden sorumluydu.⁵ Bu işleyişe çeşitli meslek grupları dâhil edilmekteydi. Sefer sırasında nehir geçişlerinde karşılaşılan güçlük derecesine göre köprü inşasına karar verilir; gerekli malzeme ve iş gücü sağlanarak köprü inşa edilirdi. İnşası tamamlanan seyyar köprü, kullanımının ardından sökülerek kaldırılırdı. Doğası gereği geçici nitelikte olan askerî köprülerin belirli bir kurum bünyesinde inşa edildiğini söylemek mümkün değildir; ancak bu tür köprülerin inşası, şehir yaşamında karşılaşılan kalıcı köprü, ev, cami veya gemi ve kale gibi yapıların inşasında izlenen yöntemlerin tamamını içermekteydi. Örneğin, bu tür yapılara benzer şekilde askerî köprü inşaatında geniş bir iş gücü yelpazesi yer almaktaydı. Bir köprünün inşasında duvarcı (bennâ), lağımçı, demirci (haddâd), taşçı (sengtraş), marangoz (neccâr), kurşuncu, kaldırımcı, su-yolcu, taş kırıcı, tamirci (meremmetçi), bıçkıcı, burgucu, mimar, dülger, kireççi, keresteci, çivi ustası (mismarcı), testereci (destereci), değirmenci, arabacı ve kalafatçı gibi birçok farklı işçi grubuna sıklıkla ihtiyaç duyulmaktaydı.⁶ Sefer dönemlerinde köprülerin inşası, özellikle korunması ve tamirinde görevlendirilen işçi gruplarından birisi de barış zamanlarında da yol ve derbend muhafazasından sorumlu derbendcilerdir (sınır ve geçit koruma görevlileri). Bu grup tek başına köprücülük vazifesini yerine getiren bir meslek icra etmiyordu fakat sefere çıktıklarında birçok işçiyle beraber yol ve köprü düzenlemelerine dahil ediliyorlardı.⁷ Derbend teşkilatına dahil olan zümrelerden beldarlar, martoloslar sefere çıkıldığında ihtiyaç olduğu takdirde ordunun geri hizmetlerinde kullanılmaktaydı.⁸

Diğer taraftan köprülerin bazıları tehlikeli noktalarda kurulmuş olmalarından ötürü derbend özelliğine sahipti. Köprülerin inşası ve güvenliği için görevlendirilen köprücüler aynı zamanda derbendcilik görevini de üstleniyorlardı. Zor geçit noktalarındaki köprücülük ve derbendcilik faaliyetleri zamanla birbirlerini

⁵ Yol denildiğinde ilk akla gelen görevliler derbendçiler, kaldırımcılar, gemiciler ve köprücülerdir. Köprücülük hakkında bkz. Cengiz Orhonlu, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar**, Derleyen: Salih Özbaran, Ticaret Matbaacılık T.A.Ş., İzmir 1984, s. 70-77.

⁶ Savaş zamanlarında inşaat işlerinde ücretli tutulan veya yarı ücretleri peşin verilen dülger, taşçı, lağımçı, su-yolcu gibi işçiler görev almaktaydı (Cengiz Orhonlu, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar**, s. 9).

⁷ Cengiz Orhonlu, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbend Teşkilâtı**, Eren Yayıncılık, İstanbul 1990, s. 70-71.

⁸ Cengiz Orhonlu, **a.g.e.**, s.83-86.

tamamlayan meslekler olarak icra edilmeye başladığından ötürü bir işçi hem köprücü hem derbendci olarak istihdam edilebilmekteydi.⁹ Bu meslek grupları askerî köprülerin yapımında da birbirlerini destekleyen unsurlardı. Sefer sırasında bir köprünün yapıldığı yerde bir işçi hem derbendci hem de köprücü olarak kaydedilebiliyordu.

19 Cemâziye'l-âhir 967 (17 Mart 1560) tarihli bir emr-i şerifte¹⁰, Sirem sancakbeyi Bayram Bey'in, Varadin kalesinin varoşundaki halk adına gönderdiği mektupta, köprü yapımı gibi hizmetlerde bulunan işçilerin derbendci olarak kabul edilip edilmeyeceği konusu ele alınmıştır. Seferlerde askerin geçiş ve konaklama noktalarına yakın bir bölgede ikamet eden bu halk, askerlerin rehberliğini yapmakta ve çeşitli hizmetlerde bulunmaktaydı. Ayrıca Budin eyaletinde kale nöbetçiliği görevini üstlenen yeniçerilerin maaşları ve diğer hazine paralarının güvenliğini sağlıyorlardı. Sefer organizasyonlarında ise Tuna nehri üzerinde köprü inşa edildiğinde, köprülerde ve nehir kıyılarında görev yapmaktaydılar. Bunun yanı sıra, devlet hizmeti için gelip geçen saray görevlilerine, yolculara ve ihtiyaç sahiplerine de çeşitli hizmetler sunmaktaydılar.

Ancak, bu halkın resmî bir statüye sahip olmaması sebebiyle “derbend koruyucuları” gibi özel muafiyetlerden yararlanamıyor, diğer halk gibi ağır vergilere tabi tutuluyorlardı. Bu durumdan dolayı bazıları zor durumda kalıp göç etmek zorunda kalmıştı. Keza, Rumeli beylerbeyi Mehmed Paşa'nın, Erdel seferine giderken her haneden iki kile buğday, iki kile arpa ve yarım flori verilmesini zorunlu kılan bir belge bırakması, yerel halk arasında tepkiyle karşılanmıştı.

Bayram Bey'in bildirdiğine göre, eğer bu halka “derbend koruyucuları” gibi bir statü tanınırsa, halk eski yerlerine dönebilecek ve memleketleri yeniden kalkınabilecekti. Aksi halde, mevcut yükümlülükleri dahi taşıyamadıklarını, dolayısıyla memleketi terk etmek zorunda kalacaklarını arz etmekteydiler.

⁹ Cengiz Orhonlu, **Derbend Teşkilâtı**, s. 32-33.

¹⁰ Sirem beyi Bayram Bey'e gönderilen 19 Cemâziye'l-âhir 967 (17 Mart 1560) tarihli hüküm: MD., nr.3, h.867.

Bayram Bey'in arzına karşılık gönderilen hükümde, Varadin'deki bahsi geçen varoşlarda yaşayan gayrimüslimlerin florileri ve diğer gelirlerinden ayrı olarak altı bin bir akça gelir kaydedildiği bildirilmiştir. Eğer bu halk derbend koruyucusu olarak kabul edilirse, belirlenen gelir miktarının ne kadar olacağı, bu durumda zimmetlerinde olan borç ve devlet hazinesine eksik kalan miktarın nasıl telafi edileceği konularında ayrıntılı bilgi vermesi istenmiştir.

Bayram Bey'in isteği, bu halka derbendci statüsü verilmesiydi. Eğer bu statü tanınırsa, halk mevcut hizmetlerini daha etkin biçimde sürdürebilecek ve yerlerinde kalabilecekti. Devlet ise bu talebi değerlendirirken, statü verildiğinde devlet hazinesine gelecek gelir kaybını ve bunun nasıl telafi edileceğini de göz önünde bulundurmaktaydı.

Seferlerde köprü kurmak için istihdam edilenler arasında sadece derbendciler, köprücüler vesair yoktu elbette. Bir sefer organizasyonunda hassa mimarbaşı ve mimarlar da görevlendiriliyor, yola çıkmadan önce araç ve gereçleri hazırlanıyor, bunların yükletilerek gerekli yerlere ulaştırılması için ilgili kişilere talimatlar gidiyordu. Örneğin; 20 Şevval 1004'te (1595) mimarbaşı Davud Ağa'ya bu türden işleri yoluna koyması için verilen emre göre hassa mimar, su yolcu, demirci, duvarcı, doğramacı, lağımcı, at çekicilerden oluşan yüz elli kişilik bir ekibin ihtiyacı olan araç ve gereçleri yükleterek beraberinde sefere götürmesi isteniyordu.¹¹ Keza Mimar Sinan'ın inşa ettiği askerî yapılar ve köprüler, seferlerde sergiledikleri işlevsellikle öne çıkan mimarî örnekler arasında yer almaktadır.¹²

Osmanlı sefer organizasyonlarında pratik bir amacı bulunan askerî köprülerin inşası, zaman zaman dönemin önemli şahsiyetlerinin devlet nezdinde tanınırlık kazanmalarına vesile oldu. Bu bağlamda, Mimar Sinan'ın bir askerî köprünün

¹¹ Ahmet Refik, **Türk Mimarları (Hazine-i Evrak Vesikalarına Göre)**, Baskıya Hazırlayan: Zeki Sönmez, Sander Yayınları, İstanbul 1977, s. 150.

¹² Ahmet Refik, **Türk Mimarları**, s. 32; Mimar Sinan ve döneminin diğer ünlü mimarları, sadece zarif camiler ve saraylar inşa etmekle kalmamış, aynı zamanda orduya ait köprüler ve su yolları gibi stratejik yapılar için de çözümler geliştirmiştir. Bu bağlamda, mimarların şehir yaşamı ve askerî ihtiyaçlar arasında bir köprü işlevi görerek, hem sivil hem de askerî yapıları bir arada planladıkları söylenebilir. Bkz. Doğan Kuban, **Osmanlı Mimarisi**, Yapı-Endüstri Merkezi Yayınları (YEM Yayın), İstanbul, 2007, s.349.

inşasında gösterdiği üstün başarı, onun Kanuni Sultan Süleyman'ın dikkatini çekmesine ve yükselmesine olanak sağladı. Kaynaklarda yer alan bilgilere göre, Kanuni Sultan Süleyman'ın 1538 tarihli Kara Boğdan seferi sırasında, Osmanlı ordusunun Prut nehrini geçebilmesi için geçici bir köprüye ihtiyaç duyulmuştu. İlk etapta inşa edilen köprü, bölgenin bataklık yapısı nedeniyle dayanıksız kalmış ve suya batmıştır. Bunun üzerine dönemin vezirlerinden Lütü Paşa, bu zorlu arazide sağlam bir köprü inşa edebilecek tek kişinin o dönemde subaşı olarak görev yapan Mimar Sinan olduğunu padişaha arz etmiştir. Mimar Sinan'ın yeteneklerini padişaha arz eden Lütü Paşa köprünün onun önderliğinde inşa edilmesi fikrini Kanuni Sultan Süleyman'ın onayına sunmuştur. Nitekim, padişahın emri doğrultusunda görevlendirilen Mimar Sinan, “cîs-i lâife” olarak tanımladığı köprüyü on gün içinde tamamlamıştı. Bu yapı sayesinde Osmanlı ordusu nehri geçerek seferin hedeflerine ulaşmayı başardı. Köprünün sağlamlığı ve kısa sürede tamamlanması, Lütü Paşa başta olmak üzere birçok kişinin takdirini kazanmaya yetti. Bu olaydan ardından, Mimar Sinan'ın mimarlık kariyerinde önemli bir dönüm noktası olan köprü inşasından sonraki süreci, onun şu sözleriyle tarihe yansımıştır:

“Murâd edindüm olam tâ ki mi'mâr
Kemâlümle koyam 'âlemde âsâr

Der idim kim müyesser eylese Hak
Bana bir âlî beytullâh yapmak

Olacak var-ı mış hikmet ilâh'un
Gelip manzûrî oldum Pâdişâhun”¹³

Köprülerin yapım amacı ve işlevsel özellikleri, kullanılan malzemeden bağımsız olarak, bazı durumlarda ciddi tehlikeler arz ederken, bazen de yolların aşılmasına olanak tanıyordu. Bu durum, dönemin tanıkları tarafından da kayda geçirilmiştir. Örneğin, meşhur Avusturya elçisi Busbecq'in Belgrad ile Budin

¹³ Gülru Necipoğlu, *The Age of Sinan Architectural Culture in the Ottoman Empire*, Reaktion Books, London 2005, s. 133; Sâî Mustafa Çelebi, *Yapılar Kitabı Tezkiretü'l-Bünyan ve Tezkiretü'l-Ebniye (Mimar Sinan'ın Anıları)*, Çeviriyazı: Hayati Develi, Koçbank, İstanbul 2002, s. 136-138.

arasındaki seyahatinde karşılaştığı “köprü” deneyimi, köprülerin bu çok yönlü doğasına dair önemli bir gözlem sunmaktadır. Türk Mektupları’nda Busbecq, bu tecrübesini şu şekilde aktarır:

“Belgrad’dan çıktıktan sonra on birinci günde ydik. Yolda birçok atımız öldü; bu hayvanlar taze arpa yemiş ve çok soğuk su içmişlerdi. Ayrıca, eşkıya tehlikeleriyle de karşılaştık. Her yanda eşkıyalar ve haydutlar bulunuyordu. Buda paşasının cezaya çarptırdığı bazı eşkıyalar, bize bu tehlikeleri açıkça göstermiş oldu. Bu adamlar, geniş bir nehir yatağına saklandıklarını itiraf ettiler. Nehrin üzerinde kötü durumda bir köprü yapılmıştı ve amaçları bizim oradan geçerken saldırıya uğramamızı sağlamakmış. Böyle bir köprüde kalabalık bir grubu birkaç kişinin durdurması zor değildir. Köprünün kötü durumundan ve üzerindeki deliklerden ötürü, atınızın düşme tehlikesi olmadan geçmek neredeyse imkânsızdı. Eğer düşman hem önünüzden hem de arkanızdan saldırıya geçse ve yan taraftan nehrin yatağında pusuda bekleyen saldırganlar da harekete geçse çok zor bir durumda kalırdınız. Köprünün bozuk hali nedeniyle at üzerinde serbestçe hareket etme imkânınız yoktu, böylece düşman eline düşme riski daha da artıyordu. Eşkıyalar kalabalığımızdan mı yoksa bize eşlik eden Macar muhafızlardan mı çekindiler bilmiyorum, ancak ne sebepten olursa olsun Allah’ın lütfuyla Budin’e sağ salim ulaşabildik.”¹⁴

Halbuki köprülerin bu tür tehlike içeren yönleri özellikle askerî seferlerde daha belirgin hale gelmekteydi. Nitekim, 1697 Zenta seferi sırasında Osmanlı ordusunun Tisa nehri üzerindeki köprüden geçerken düşman baskınına uğraması ve ardından yaşanan yenilgi, bu duruma çarpıcı bir örnek teşkil eder.¹⁵

Seferlerde askerî amaçla inşa edilen seyyar köprüler, bazen sıkça kullanılan güzergâhlarda yer aldıkları için zamanla kalıcı köprüler haline dönüşmüştür. Örneğin, 1526'deki Mohaç seferi öncesinde Ösek'te Drava nehri üzerinde geçişi sağlamak amacıyla inşa edilen köprü, sökülüp kaldırılmasına rağmen, aynı konumda 1566 Sigetvar seferi sırasında yeniden inşa edilerek bu tarihten itibaren bir süre sabit bir köprü niteliğinde varlığını sürdürmüştür. Benzer şekilde, seyyar olarak inşa edilmemiş olsalar da özellikle sefer yolculuğunda su geçişlerini kolaylıkla sağlamak amacıyla yapılan köprülerin de kökeninde askerî sebeplerin yattığını söylemek mümkündür. Bunun somut örnekleri günümüzde mevcuttur. Nitekim, Mimar Sinan tarafından,

¹⁴ Busbecq, **Türk Mektupları**, Çeviren: Hüseyin Cahit Yalçın, Remzi Kitabevi, İstanbul 1993, s. 95.

¹⁵ Erhan Afyoncu, “Zenta”, **DİA**, c. 44, 2013, 279-281.

Kanuni Sultan Süleyman'ın 1566 Sigetvar seferi sonrası inşası tamamlanan ve Büyükçekmece gölünün denizle buluştuğu noktada kurulan Büyükçekmece köprüsü¹⁶, bugün Bulgaristan sınırları içindeki Svilengrad'da Meriç nehri üzerinde on altıncı yüzyılda inşa edilen Mustafa Paşa Köprüsü (Cisr-i Mustafa Paşa) gibi köprüler, ordunun seferlerde geçişini sağlamak amacıyla inşa edilmiş kalıcı yapılardır.¹⁷ Bu köprülerde kullanılan malzeme ve işçilik, yapılıp sökülebilen askerî köprülerle benzerlik göstermekle birlikte, yapı tasarımı ve hizmet ettikleri amaçlar bakımından genellikle farklılaşmaktadır.

Gelgelelim, henüz yirmili yaşlarda 1679'da İstanbul'a seyahat ederek Osmanlı'nın askerî durumunu gözlemleyen Luigi Ferdinando Marsigli, Osmanlı'nın Zenta seferinde Tisa nehri üzerinde tombaz kullanarak kurdukları köprüye kadar askerî köprü inşasını denemedikleri iddiasındadır daha o zamanlar. "İlk defa bu seferde (1697 tarihli sefer) böyle bir yönteme başvurulmuşlardır" diyordu Marsigli. Hatta Tisa nehri üstündeki söz konusu tombaz köprüyü "Cenevizli bir mühtedinin" yönlendirmesiyle kurduklarını yazmaktadır.¹⁸ Ancak, 17. yüzyılda bu iddia, Osmanlı ordusunun daha önceki seferlerinde, özellikle de 16. yüzyılda Tuna ve Sava gibi büyük nehirler üzerinde kurduğu köprülerin ve gerçekleştirdiği nehir geçişlerinin varlığı göz önüne alındığında gerçeği tam anlamıyla yansıtmamaktadır. Zira Osmanlıların askerî köprü deneyimlerinin Fatih Sultan Mehmed'in İstanbul'u fethine kadar uzandığı bilinmektedir.¹⁹

Muvakkat nitelikli askerî köprüler, kimi zaman kazıklar üzerine sabit olarak inşa edilmekle birlikte²⁰, çoğunlukla hızlıca kurularak geçiş sağlandıktan sonra

¹⁶ Semavi Eyice, "Büyükçekmece Köprüsü", **DİA**, c. 6, 1992, s. 520-521.

¹⁷ Semavi Eyice, "Cisr-i Mustafa Paşa", **DİA**, c.8, 1993, s. 32-33.

¹⁸ Luigi Ferdinando Marsigli, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Askerî Vaziyeti düşman Gözüyle Osmanlı Ordusu**, Haz. Güner Doğan, Çev. Volkan Dökmeci, Turkuvaz Kitap, İstanbul 2024, s. 264.

¹⁹ Bkz. Bu tez içinde Birinci Bölüm, "İstanbul Kuşatmasında Haliç Köprüsü" başlığı.

²⁰ Kargir yapılarda sıklıkla uygulanan, diğer tarafta sabit köprülerin temel inşaatında da görülebilen, özellikle zayıf zeminlere uygulanan kazıklı ve ızgaralı sistemlere askerî organizasyonlarda da başvurulmaktadır. Geçici de olsa kimi zaman su üzerine kazıkların birbirine bağlanmasıyla oluşturulan köprüler de inşa edilmekteydi. Bu tip köprüler kazıklı bir temel inşa edilerek kurulmaktaydı. Osmanlı'da köprü vesair yapıların temelinde uygulanan kazıklı sistemler hakkında bkz. Gülsün Tanyeli, **"Hiçbir Üstâd Böyle Kâr Etmemiştir" Osmanlı İnşaat Teknolojisi Tarihi**, Akın Nalça Kitapları, İstanbul 2017, s. 85-86.

sökülüp kaldırılabilir şekilde yapıldı. Bu tür köprüler, özellikle "tombaz" veya "tonbaz" olarak adlandırılan güvertesiz küçük tekneler kullanılarak da inşa edilirdi; bu sayede köprü gerektiğinde kolayca demonte edilip ortadan kaldırılabilirdi.²¹

Osmanlı'nın batıya yönelik seferlerinde kaçınılmaz bir şekilde Tuna nehri mutlaka geçiş güzergahı üzerinde olmuştur. Bu ana nehirde büyük çaplı sabit köprü müdahalelerin olmaması, nehrin yapısal ve akış özellikleri arasındaki farklarla açıklanabilmektedir. Çevresel tarih kapsamında Tuna nehrinin farklı noktalarında yapılanmalar üzerine gerçekleştirilen araştırmaların sonucunda 16. yüzyılda Viyana'da olduğu gibi erken modern dönemdeki büyük su yapılarının, Tuna'nın yukarı kesiminde yüksek akış hızı ve dağlardan gelen büyük çakıl yüklerinden kaynaklandığı tespit edilmiştir. Bu özellikler, alüvyal kesimlerde ve geniş vadilerde nehir yatağını sürekli olarak değiştirmekte ve diğer su varlıkları Tuna nehrinin güçlü akışına karşı direnç göstermekteydi. Aşağı Tuna ve Orta Tuna'nın bir kısmı ise daha farklı özellikler gösterdiği sonucuna ulaşılmıştır; bu bölgelerde eğimler daha hafif, akış hızları daha düşük, akış değişkenliği daha az ve tortu yükleri daha ince yapıda olduğu görülmektedir. Bu nedenle, burada kum adacıkları gibi hareketli özellikler gözlemlenmiştir. Modern öncesi dönemde Tuna'da değişim yerel ve çoğunlukla sel ya da nehrin kendi dinamikleri tarafından tetiklenen hızlı ve dramatik olaylar olsa bile, bu değişim ilerleyen yüzyıllardaki müdahalelerle kıyaslandığında çok daha yavaş olduğu ileri sürülmektedir. Bu yapı, Osmanlıların askerî köprüler inşa ederken büyük teknik müdahalelere gerek duymamalarını açıklayan bir etken sayılabilir.²² Ancak, geçici köprülerin inşası dahi bölgenin arazi yapısı ve elverişsiz hava koşulları nedeniyle büyük zorluklarla karşılaşılıyordu. Nitekim Caroline Finkel, Osmanlı ordusunun seferlerinde doğa koşullarının belirleyici bir rol oynadığını vurgulamaktadır. Ona göre, İstanbul ve Edirne'den uzaklığın getirdiği lojistik zorluklardan daha önemlisi, zorlu araziler ve elverişsiz hava koşullarıydı. Özellikle

²¹ "Tombaz" tanımı için bkz. İdris Bostan, **17. Yüzyılda Tersâne-i Âmire**, Küre Yayınları, İstanbul 2018, s. 142; Mehmet Zeki Pakalın, **Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü**, c.3, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1946, s.511; Gemilerden yapılan köprülerin bir çizimi için bu tez içinde bkz. **EK X**.

²² "The Danube: On the Environmental History, Present, and Future of a Great European River" **River Culture: Life as a Dance to the Rhythm of the Waters**, Ed. Karl M. Wantzen, The United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization [UNESCO], Beijing 2023, s. 644-645.

Macaristan'daki su baskınları, ordunun hareket kabiliyetini kısıtlıyor, köprülerin inşasını ve geçişleri engelliyordu. Finkel, 1664 St. Gotthard muharebesinde Raab nehrindeki köprü izdihamını, bu tür doğa koşullarının askerî sonuçlar üzerindeki etkisine örnek olarak sunmaktadır.²³ Öte yandan, Gábor Ágoston'un görüşüne göre Osmanlılar, Macaristan'ın coğrafyasını iyi analiz ederek nehir hatlarına dayalı bir fetih ve savunma sistemi kurmuşlardır.²⁴

Osmanlı Devleti'nde, on dokuzuncu yüzyıla kadar yüzer vasıtalarla yapılan söz konusu geçici köprülerin tasarımı, inşası ve sökülmesiyle ilgili bilgi ve tecrübeleri kaydeden bir risale veya yazılı esere şimdiye kadar rastlanmadı. Ne var ki, teknik bilginin aktarılma yöntemlerinde ve mühendislik alanındaki gelişmeler sonucunda, on dokuzuncu yüzyılda askerî köprücülük konusu askerî okullarda ders olarak verilmeye başlanmıştır. Bu sayede, yüzyıllardır süregelen askerî köprü kurma yöntemleri kayıt altına alınmıştır.²⁵ Böylece, on altıncı yüzyılda köprü yapımını yalnızca seferlerde köprüler kuran işçilerin ezbere bildiği ve ustadan çırağa aktarılan pratik bilginin ötesine geçilmiştir.

Osmanlı arşiv belgelerinde farklı yüzyıllara ait askerî köprülerle ilgili detaylar incelendiğinde, geçen zaman dilimine rağmen kullanılan malzeme türleri ve tasarım prensiplerinde büyük bir değişim yaşanmadığı görülmektedir. Bu bağlamda, 19. yüzyılda hazırlanmış bir ders kitabı ile arşiv belgelerinin karşılaştırılması, bir köprü'nün gemiler üzerine nasıl kurulduğu ve nasıl söküldüğü sorusuna temel prensipler açısından yanıt bulmayı mümkün kılmaktadır.

Osmanlı imparatorluğu, yüzer köprüleri yalnızca seferlerde değil, aynı zamanda yolculuk gerektiren çeşitli durumlarda da inşa etmiştir. Örneğin, 1 Şevval 951 (16 Aralık 1544) tarihli bir hükümde, Kanuni Sultan Süleyman'ın Edirne'de bulunduğu sırada, Edirne'den Karasu Yenicesi'ne ve oradan Beyobası'na kadar uzanan

²³ Caroline Finkel, **Rüyadan İmparatorluğa Osmanlı: Osmanlı İmparatorluğu'nun Öyküsü 1300-1923**, Çev. Zülal Kılıç, Timaş Yayınları, İstanbul 2007, s.241-242.

²⁴ Gábor Ágoston, **Avrupa'nın Fethi Osmanlı Cihana Nasıl Hükmetti?**, Çev. ve Yay. haz. Kahraman Şakul, Kronik Kitap, İstanbul 2024, s.410.

²⁵ İsmail Efendi, **Askerî Köpriciliği [Köprücülüğü]**, Mekteb-i Harbiye-i Şâhâne Matbaası, İstanbul 1291 [1874]; Yüzbaşı Şekib Ahmet, **İstihkâm Zâbitinin Muhtırası [Askerî Menzil Köprüleri]**, Askerî Matbaa, İstanbul 1926.

yol üzerindeki kazaların kadılarına “şikâr-ı hümâyûn” a gitme planı duyurulmuştur. Bu av etkinliği, gidiş ve dönüşü otuz sekiz gün sürecek şekilde düzenlenmiş olup, Edirne’den başlayarak, Burgaz, Dimetoka, Mandra, Çömlekçi, Firecik, Ilıca, Megri, Karafoçalı, Gümülcine, Porti, Karasu Yenicesi’ne ve Beyobası’na kadar devam edecektir. Av yolculuğunun zorluklarını en aza indirmek amacıyla, kadırlara yolların temizlenmesi talimatı verilmiştir. Kadırlardan, kazalarında bulunan bataklık ve su alanlarında köprü inşa edilmesi gereken yerlere birden fazla köprü yaptırmaları istenmiş; askerlerin bu bölgelerde yolculukları sırasında herhangi bir sıkıntı yaşamamaları gerektiği vurgulanmıştır. Ayrıca, gerekli önlemler alınmadığı takdirde, su ve bataklık arazilerde yüzer köprülerin temin edilmemesi durumunda, askerlerin bu alanlara ulaştıklarında karşılaşılabilecek zorluklar için gereken cezanın verileceği hususunda uyarıda bulunulmuştur.²⁶

Tezin Amacı ve Kapsamı

Bu çalışmanın odak noktası, Osmanlı imparatorluğunun seferler sırasında askerî amaçlarla nehirler üzerimde inşa ettiği geçici köprülerdir. Araştırma, kalıcı taş köprüler veya ahşap köprüler gibi sabit yapıların yanı sıra, seferler dışında inşa edilen ve daha ziyade sultanların av partileri gibi etkinliklerde kullanılan yüzer köprüleri kapsamamaktadır. Bu bağlamda, çalışmada yalnızca askerî harekâtlar sırasında inşa edilen, geçici ve taşınabilir özellikteki köprüler incelenmektedir. Özellikle Osmanlı’nın batı coğrafyasında yer alan Tuna nehri, onun kolları ve Prut nehri üzerinde kurulan bu köprüler, araştırmanın temel inceleme nesnesini oluşturmaktadır. Çalışma, 1484-1606 gibi belirli bir zaman aralığına odaklanarak, geçici köprülerin Osmanlı sefer organizasyonlarındaki mimari ve sosyo-ekonomik yönlerini vurgulayacaktır. Bu sebeple askerî köprü faaliyetleri Osmanlı’nın bahsedilen tarihlerde çıktığı batıya yönelik seferleri kapsamında bilhassa kronolojik olarak ele alınacaktır. Nitekim, bu şekilde Osmanlıların köprü yapımında geldiği noktanın aydınlatılması amaçlanmaktadır.

²⁶ Topkapı Sarayı Arşivi H.951-952 Tarihli ve E-12321 Numaralı Mühimme Defteri, Yay. Haz. Halil Sahillioğlu, İslam Tarih Sanat Kültür Araştırma Merkezi [IRCICA], İstanbul 2002, s. 28-29, h.32, 34.

Bu çalışma, temel olarak 15. yüzyılın sonlarından 17. yüzyılın başlarına kadar Tuna nehri ve kolları üzerinde inşa edilen askerî köprüleri ele almaktadır. Ancak, Osmanlı arşiv belgelerinin niteliği gereği, köprü yapım süreçlerine dair ayrıntılı kayıtların büyük ölçüde 17. ve 18. yüzyılda tutulduğu görülmektedir. Dolayısıyla, erken dönem köprülerinin teknik altyapısını ve inşa süreçlerini daha iyi anlayabilmek amacıyla, geç dönem belgeleri tamamlayıcı bir kaynak olarak kullanılmıştır. Yapılan incelemeler, köprü tipolojisinin 15. ve 16. yüzyıldan itibaren büyük ölçüde değişmediğini, ancak malzeme temini, iş gücü organizasyonu ve kayıt sisteminde belirgin gelişmeler yaşandığını göstermektedir. Bu nedenle, geç dönem belgeleri, erken dönem köprülerine ilişkin teknik detayların açıklanmasında bir referans noktası olarak değerlendirilmektedir.

Kaynaklar ve Metodoloji

Osmanlı sefer organizasyonlarına ilişkin literatürde yapılan çalışmalar, köprü yapımı ve kullanımı gibi lojistik unsurlara da değinerek, askerî köprüler üzerine ilk önemli değerlendirmeleri içermektedir. Bu kapsamda birkaç örnek vermek gerekirse, Mustafa Nuri Türkmen'in *1672 Kamaniçe seferinin lojistik hazırlıkları* başlığıyla ele aldığı doktora tezi, köprülerin sefer organizasyonundaki işlevine dikkat çekerek bu alandaki literatürdeki boşlukları doldurmaya önemli katkılar sağlamaktadır. Benzer şekilde, Mehmet İnbaşı'nın aynı seferi konu alan *Ukrayna'da Osmanlılar: Kamaniçe Seferi ve Organizasyonu (1672)* başlıklı çalışmasında da köprüler önemli bir yer tutmaktadır. Kahraman Şakul'un *1663 Uyvar Kuşatması* üzerine hazırladığı çalışması ise Osmanlı sefer hazırlıklarının genel çerçevesini ortaya koyarken, köprü yapımı gibi teknik unsurlara da yer vermesi bakımından başvurulacak kaynaklar arasında yer aldı. Hakan Yıldız'ın 1711 Prut seferinin lojistik hazırlıkları üzerine hazırladığı *Haydi Osmanlı Sefere/Prut Seferi'nde Organizasyon ve Lojistik* isimli eseri Osmanlı seferlerinde köprülerin rolüne dair önemli bilgiler sunmaktadır. Bunun yanı sıra, Prof. Dr. Ömer İşbilir'in 17. yüzyılın başlarındaki İran savaşlarını ele aldığı *17. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin İaşe, İkmal ve Lojistik Meseleleri* başlıklı doktora tezinde, mühimmat naklinin nehirler aracılığıyla nasıl gerçekleştirildiğini açıklayarak, yalnızca batıya yönelik değil, doğuya yönelik seferlerde de nehirlerin askerî ve lojistik işlevlerine dair önemli bir perspektif sunmaktadır. Mehmet Yaşar Ertaş, 1715 Mora

seferine dair *Sultanın Ordusu Mora Seferi'nde Organizasyon ve Lojistik* isimli eserinde Osmanlı ordusunun hazırlık sürecini detaylandırırken köprü yapımına ilişkin özgün bilgiler ortaya koymaktadır. Meryem Kaçan Erdoğan ise *II. Viyana Kuşatması* üzerine hazırladığı doktora tezinde, köprülerin stratejik önemini vurgulamaktadır. Bu ve benzeri çalışmalar, Osmanlı sefer organizasyonlarının kapsamlı bir şekilde ele alınmasına önemli katkılar sağladı ve köprülerin askerî harekâtlardaki kritik rolüne dair literatüre zenginlik kattı. Her ne kadar köprü yapımı bu eserlerde genellikle kısa bölümler hâlinde ele alınmış olsa bile bu çalışmalar sayesinde konuya dair önemli bilgiler elde edildi ve literatürdeki boşlukların doldurulmasına yönelik değerli adımlar atıldı. Gelgelelim, yapılan bu çalışmaların büyük çoğunluğu 17. ve 18. yüzyıldaki köprü inşaa faaliyetlerini içermektedir.

Askerî köprüler üzerine doğrudan odaklanan çalışmalar, Osmanlı dönemindeki köprü inşası ve kullanımına ilişkin özgün değerlendirmeler sunarak literatürde önemli bir boşluğu doldurmaktadır. Bu tür araştırmalar, köprülerin askerî harekâtlardaki rolünü ele alırken hem teknik detaylara hem de sefer organizasyonlarının genel yapısına ışık tutmakta ve bu alana yönelik kıymetli katkılar sağlamaktadır. Söz konusu çalışmalar, Osmanlı ordusunun seferlerde karşılaştığı coğrafi zorlukların köprüler aracılığıyla nasıl aşıldığını göstermesi bakımından da dikkate değerdir. Ayrıca, köprülerin inşasında kullanılan malzeme, teknik ve insan gücü gibi unsurları inceleyerek hem tarihsel araştırmalara hem de mühendislik tarihine önemli bir perspektif sunmaktadır. Bu bağlamda, tez konusuna da ilham kaynağı olan *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller* sempozyumunda sunulmuş bildiriler ve diğer ilgili makaleler, çalışmanın temellendirilmesinde önemli bir yer tutmuştur. Örneğin, Prof. Dr. İdris Bostan'ın “Osmanlı Sefer Organizasyonundan Bir Kesit: 16. ve 17. Yüzyıllarda Tuna'da Kurulan Askerî Köprüler” başlıklı bildirisi, Osmanlı seferleri sırasında köprülerin kronolojik bir sıraya göre nasıl ele alınabileceğine dair örnek teşkil etmekte ve aynı zamanda bu konuda başvuru kaynağı niteliği taşımaktadır. Çalışmada kullanılan kaynaklar, askerî köprülerin tarihsel süreç içerisindeki gelişimini anlamaya katkı sağlamıştır. Bunun yanında, Yusuf Gülderen'in “16. Yüzyılda Tuna Boylarında İnşaa Edilen Dubalı Köprüler” başlıklı makalesi, özellikle Kanuni Sultan Süleyman döneminde inşa edilen köprüleri ele alarak, Venedik elçi raporlarına dayalı

bilgiler sunmaktadır. Askerî köprülerin yapısal özelliklerini ve kullanım biçimlerini tartışan Gülsün ve Uğur Tanyeli'nin "Osmanlı Yüzer Köprüleri" başlıklı makalesi ise bu konuya mimari bir bakış açısı kazandırmaktadır. Tez konusunun tarih aralığı dışında yer alsa bile Murat Tuğluca ve Zelal Begün Bayram tarafından kaleme alınan "1768-1774 Osmanlı-Rus Harbinde Yüzer Köprücülük Faaliyetleri" başlıklı makale, 18. yüzyılın ortalarından itibaren Osmanlı askerî köprü inşaa becerilerinde yaşanan düşüşe yönelik genel kanıyı sorgulamakta ve bu konuda geçerli bir eleştirel bakış açısı sunmaktadır. Bu bildiriler ve makaleler, tezin ana eksenini ve tarih aralığını belirleme açısından temel ölçütler oluşturdu. Ayrıca, bu çalışmalar ışığında yapılan değerlendirmeler, askerî köprülerin, Osmanlı teşkilat yapısında bağımsız bir kurum çatısı altında değil, çeşitli müesseseler ve organizasyonlar aracılığıyla teşekkül etmiş olduğunu açıklamayı kolaylaştırdı. Bu durum, tezin bölümlerinde de görüleceği üzere, Osmanlı ordusunun lojistik kapasitesine ve sefer organizasyonlarındaki işleyişine dair daha geniş bir perspektif sunulmasını sağlamaktadır.

Askerî köprülerin yapısal özelliklerini doğrudan ele alan oldukça yeni bir tez çalışması da bulunmaktadır. Enes Nuri Başoğlu'nun "Modern Dönem Osmanlı Ordusu'nda Askerî Köprüler ve Tombaz Köprücülük (19. ve 20. Yüzyıl)" başlıklı yüksek lisans tezi, Osmanlı ordusunun görüldüğü üzere 19. ve 20. yüzyıllardaki askerî köprü faaliyetlerine odaklanmaktadır. Bu çalışmada, özellikle tombaz köprülerin yapım süreçleri, dönemin kaynaklarına dayanarak incelendiği anlaşılmaktadır. Söz konusu tez, ele aldığı dönem itibarıyla bu araştırmanın odaklandığı 15-17. yüzyıl Osmanlı seferlerinde kullanılan köprü faaliyetlerini doğrudan aydınlatamamakla birlikte, yüzyıllar boyunca hemen hemen aynı tipolojide inşa edilen ve günümüzde hâlâ örneklerine rastlanabilen geçici köprülerin yapısına dair önemli bilgiler sunmaktadır. Bu bağlamda, Başoğlu'nun çalışması, geç dönem askerî köprücülük üzerine yaptığı ayrıntılı analizlerle literatürdeki önemli bir boşluğu doldurarak bu alanda ayırmedici başlangıçlardan biri olarak düşünülebilir.

Tezin temelini oluşturan kaynaklar, Osmanlı'nın Orta Avrupa seferleri sırasında inşa ettiğı askerî köprülerin detaylandırılmasını sağlayan kapsamlı bir veri silsilesine dayanmaktadır. Bu bağlamda, kronikler başlıca referans noktasıdır; zira, dönemin seferlerine ışık tutan bu eserler, köprülerin ölçülerinden kullanılan

malzemelere ve yapım süreçlerini üstlenen kişilere kadar ayrıntılı bilgiler sunmaktadır. Ayrıca *Süleymannâme* gibi, padişahlara veya önemli devlet adamlarına atfedilen ve arşivlerde nadiren bulunan özgün eserler de önemli bir yer tutmaktadır. Fetihnameler ise benzer şekilde köprüler hakkında hem teknik hem de sembolik unsurları aktaran detaylı anlatılar içermektedir. Bu kaynakların edebi yönleri, tarihsel verilerin yanı sıra köprülerin kültürel ve sanatsal anlamını da ortaya koyarak tezin metnini daha ilgi çekici kılmaktadır. Özellikle sefer sırasında kurulan köprülerin betimlendiği beyitler, bunların yalnızca birer teknik yapı değil, aynı zamanda dönemin sembolik dünyasında bir anlam taşıdığını göstermektedir. Öte yandan, Osmanlı arşiv belgeleri, özellikle malî raporlar ve bütçe listeleri, köprü inşasına ilişkin finansal detayları aydınlatmada en etkili kaynaklardır. Nitekim, Başkanlık Osmanlı Arşivi'nde bulunan vesikalardan Bâb-ı Âsafî (A.İ), Ali Emiri (AE), İbnülemin (İE), Cevdet (C.), Maliyeden Müdevver (MAD), Topkapı Sarayı Arşivi (TS.MA.) fonlarında tezin konusuyla alakalı olan evraklar kayıt altına alındı. Bu hususta bilhassa *Divan-ı Hümayun Baş Muhasebe Defterleri*'ndeki vesikalar ışığında yol alındı. 17. yüzyılın özellikle 1692-1711 arasındaki Avusturya ve Lehistan seferlerine dair yoğun belge üretimi, arşivlerin tez açısından önemini daha da artırdı. Öte yandan, 16. yüzyıla ait arşiv belgelerinin sınırlılığına rağmen, *Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi*'ndeki evraklardan tatmin edici bilgiler edinildi. Bu belgeler, döneme ışık tutan genel tarihlerle birlikte kullanılarak kapsamlı bir analiz zemini oluşturmayı sağladı. Tezi destekleyen görsel materyaller ise harita katalogları ve minyatürlerden derlendi. Minyatürler, köprülerin hem teknik hem de lojistik kapasitelerini resmetmekte, ekler bölümündeki 19. yüzyıla ait fotoğraflar ise köprülerin tombaz yapıları ve üzerinden geçen ağırlıkları taşıma kapasitelerini gözler önüne sermektedir. Bu çok yönlü kaynak kullanımının, tezi hem tarihsel hem de görsel olarak zenginleştirdiğini söylemek mümkündür.

Bu çalışma kapsamında, 16. ve 17. yüzyıllara ait çok sayıda arşiv kaynağı tespit edildi. Ancak, tezin sınırları ve araştırma süreci göz önünde bulundurularak, bu kaynaklardan yalnızca konuya en uygun ve analizlere temel teşkil edenler çalışmaya dahil edildi. Özellikle köprü yapımına dair 16. yüzyıldan elde edilen bilgiler esas alındı, ancak tipolojinin büyük ölçüde benzerlik göstermesi sebebiyle 17. yüzyıldan da örnekler kullanıldı. Zira bu dönemde daha fazla arşiv kaynağının bulunması, işçi ve

malzeme kapasitesindeki farklılıkları karşılaştırmalı olarak ele alma imkânı sağlamaktadır. Seçilen belgeler, araştırma konusunu en iyi şekilde temsil eden ve çalışma sorularını yanıtlamak için gerekli olan bilgi ve bulguları içermektedir. Bu tercih, araştırmanın derinliğini ve odaklanmasını korumayı hedeflemiştir; kaynakların temsili bir örneklem üzerinden ele alınmasını sağlamıştır. Bu açıdan bakıldığında, daha kapsamlı bir kaynak incelemesi, ilerleyen çalışmalar için bir araştırma perspektifi sunmaktadır.

Belge Temelli Kısıtlar

Osmanlı seferlerinde, nehirleri aşmak amacıyla inşa edilen köprüler üzerinden geçen askerî birliklerin ve nakledilen lojistik unsurların miktarını kesin olarak tespit etmek, dönem kaynaklarının doğası gereği güçtür. Köprü geçişleri öncesinde ordunun yoklamaları yapılmış olsa bile sefere katılan birliklerin karmaşık yapısı, seferin ilerleyişine göre değişen birlik katkıları ve taşınan ağırlıkların çeşitliliği sebebiyle bu yoklamalar da tam anlamıyla kesinlik arz etmemektedir. Bu belirsizlik, aslında Osmanlı askerî tarihinin genelinde de gözlemlenen bir durumdur. Nitekim, 16. yüzyılda Osmanlı tımarlı ordusunun mevcudu konusunda dahi farklı araştırmacılar, aynı kaynakları kullanarak birbirinden oldukça farklı sonuçlara ulaşmıştır; kimi çalışmalar bu sayıyı yüz bine yakın hesaplarken, bazıları bu rakamı daha düşük vermektedir. Osmanlı bürokrasisinin askerî kuvvetlerin alt birimlerine odaklanarak müstakil defterler tutma alışkanlığı ve ordunun tamamını gösteren bütüncül kayıtların nadirliği, köprü geçişleri gibi sahalarda da mutlak rakamlara ulaşmayı zorlaştırmaktadır. Üstelik, bazı birliklerin (örneğin, kale dışından çağırılan azablar ve cerehorlar gibi grupların) geçici olarak seferlere katılması, köprülerden geçen insan ve yük trafiğini tespit etmeyi daha da karmaşık hale getirmektedir. Dolayısıyla, Osmanlı sefer literatüründe savaş meydanlarındaki birlik mevcuduna dair yaşanan rakamsal ihtilaflar, köprü geçişlerinde de benzer bir dağınıklıkla kendini göstermekte; elimizdeki belgeler ise çoğu zaman yalnızca köprülerin inşa masrafları ve çalıştırılan işçi sayıları gibi idarî ve mali verilerle sınırlı kalmaktadır.²⁷

²⁷ Osmanlı'da savaflara katılan birliklerin mevcuduna dair belgelerin dağınıklığı ve belirsizliği üzerine yapılan değerlendirmeler için bkz. Pál Fodor, "Serhatte Ekmeğini Çıkarmak: 16. Yüzyılda Osmanlı

BİRİNCİ BÖLÜM

16. YÜZYIL BAŞLARINA KADAR SEFER KÖPRÜLERİ

Osmanlı ordusu, seferlerde askerî ve siyasî hedeflere ulaşmak için çeşitli kararlar alarak, ulaşımı kolaylaştıracak yolları kullanmaktaydı. Teçhizat ve askerlerin belirlenen konumlara ulaştırılması için kilometrelerce yol kat edilirken, bu amaçla menziller belirlenmekte ve orduların güvenli bir şekilde ilerleyebileceği noktalar tespit edilmekteydi. Sıklıkla, daha önce kullanılmış ana güzergahlar takip ediliyordu. Seyyar köprüler genellikle hızlı bir şekilde kurulması gereken durumlar için tasarlandığından, malzemelerin taşınabilir olması ve kolayca monte edilebilmesi önemliydi. Bu malzemeler, askeri hareketlerde veya acil durumlarda su geçişlerini hızla aşmak için kullanılan pratik ve etkili bir çözümdü.

Osmanlı ordusu, coğrafyalara hâkim olduğu bölgelerde fiziksel ve sosyal şartları göz önünde bulundurarak seferler düzenlemekteydi ve bu sayede teknik bilgi ve birikim kazandı. Herhangi bir sefer öncesinde ana hazırlık geçilecek güzergahlar belirlenmesi, yolların temizlenmesi ve tamir edilmesi iken, gerektiğinde donanmanın tam teşekkülle hazır bulundurulmasıydı. Özellikle batıya yönelik seferler genellikle geniş nehirlerin ve akarsuların aşılmasıyla gerçekleştirildiği için, mevsim ve arazinin eğimine bağlı olarak su kütleleriyle baş etmek amacıyla çeşitli köprüler kuruldu. Bu köprüler, sadece asker taşıma işlevinin ötesinde, sefer organizasyonunun nizam ve emniyet içinde işlemesi için önemliydi. Köprü inşası, dikkatli ve önemli bir işçilik gerektirdiği için, seferlerde kullanılacak köprüler için deneyimli işçiler seçilmekteydi, bu işçiler genellikle varılacak yerlerden veya yakın köy ve kasabalardan toplanmıştı. Ayrıca Osmanlılar Macar seferlerinde Macaristan coğrafyasının bol nehir, orman, bataklıktan oluştuğunu bilincinde olarak ve gerektiğinde araziye bilen kılavuzlarla hareket ediyorlardı.²⁸

Ordusunda Gönüllüler”, **Orta Avrupa’da Osmanlılar, Macarlar ve Habsburglar**, Ed. Pál Fodor, Géza Dávid, Çev. Özgür Kolçak, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2024, 316-317.

²⁸ Osmanlıların coğrafi ve iklimsel koşulları nasıl değerlendirdiklerini ve bu koşullara ne derece hâkim olduklarını aydınlatıcı kısa bir makale için bkz. Gabor Agoston, “Çevre ve Sınır Tarihi Çalışmalarının Buluştuğu Yer: Macaristan’daki Osmanlı-Habsburg Sınırı Boyunca Nehirler, Ormanlar, Bataklıklar ve Kaleler” **Osmanlı’da Strateji ve Askeri Güç**, Timaş Yayınları, İstanbul 2019, s. 97-130. Bu makalede,

Osmanlı imparatorluğunun tarihi, askeri stratejileri ve mühendislik yetenekleri açısından önemli bir dönem olan II. Mehmed'in saltanatı, özellikle İstanbul'un fethi sırasında gerçekleştirdiği yenilikçi tertipler dikkat çekti. Bu tertiplerden biri de Haliç üzerine inşa ettirdiği seyyar köprüdür, ki Osmanlı tarihinde bilinen ilk yüzer köprü örneği olarak öne çıkmaktadır. Aynı dönemde Tuna nehri üzerinde yapılan benzer bir köprü de Osmanlı-Macaristan ilişkileri ve askeri stratejilerin bir yansıması olarak karşımıza çıkmaktadır. Belgrad Seferinde Sava nehri üzerine kurulan bu köprüler, teknik zorlukları ve malzeme ihtiyacını gözler önüne sererken, aynı zamanda Osmanlı imparatorluğunun askeri alandaki ilerleyişini destekleyen önemli yapılar olarak tarihe geçti. Bu başlıkta, Osmanlı'daki ilk yüzer köprü inşa faaliyetleri ve bu köprülerin stratejik önemi üzerine odaklanılmaktadır.

A. 15. YÜZYILDA İLK SEFER KÖPRÜSÜ ÖRNEKLERİ

1. İSTANBUL KUŞATMASINDA HALİÇ KÖPRÜSÜ

II. Mehmed'in İstanbul'un fethi hazırlıkları esnasında Haliç üzerinde gemilerden kurdurduğu köprü, Osmanlı imparatorluğunda bilinen ilk yüzer köprü olarak tarihe geçmiştir.²⁹ Tursun Bey, "Târih-i Ebü'l-Feth" adlı eserinde bu köprüyü detaylı bir şekilde anlatmaktadır. Tursun Bey, köprünün nasıl yapıldığını şu sözlerle ifade eder: “Gemi üzerinden muhkem köprü yapturup denizden kal’a ya yol oldu”. Bu ifadeyle, gemiler üzerine kurulan sağlam bir köprü yapıldığını ve bu köprü sayesinde denizden kaleye bir yol açıldığını belirtmektedir. Ayrıca, köprünün görüntüsünü deniz üzerinde çekilmiş bir yazı satırına benzeterek, “Sanasın levh-i mâda satr idi cısır / Ki kal’a fethi-çün yazıldı pür-sihr” demektedir. Bu benzetme, köprünün görsel olarak da dikkat çekici ve etkileyici olduğunu ortaya koymaktadır.³⁰ Devşirilerek Osmanlı

çevre tarihi ve askeri tarih sahasında yapılan çalışmalar ışığında, sadece Habsburgların değil aynı zamanda Osmanlıların coğrafya konusunda titizlikle bilgi sahibi olmaya çalıştıkları ifade edilmektedir. Ayrıca Macar seferlerinde Osmanlıların Macaristan topografyasına dair anlayışları açıklanmaktadır.

²⁹ Gülsün Tanyeli, Uğur Tanyeli, “Osmanlı Yüzer Köprüleri”, **ODTU Mimarlık Fakültesi Dergisi**, 1990, S.19, s. 6.

³⁰ Tursun Beğ, **Târîh-i Ebü'l-Feth [Çeviriyazılı Metin]**, cilt.1, Hazırlayan: Mertol Tulum, Ketebe Yayınları, İstanbul 2020, s.45.

ordusunda yeniçeri yapılan Konstantin Mihailoviç³¹ de 1451-1463 yılları arasında içeren hatıratında “Kostantiniyye ile Galata ya da Pera” arasındaki körfezi yani Haliç’i tarif ederek Fatih Sultan Mehmed’in askerlerin geçebilmesi için teknelerden bir köprü yaptırdığını anlatmaktadır.³² Haliç’te inşa edilen bu seyyar köprü üzerine toprak yerleştirilerek Haliç surları ve Tekfur Sarayı’nın yer aldığı alan ateşe tutulmuştu.³³

Fatih Sultan Mehmed’in İstanbul’un fethi sırasında, Haliç üzerinde inşa ettirdiği köprü, Osmanlı imparatorluğunun askerî mühendislik becerilerinin bir örneğini teşkil eder. Bu köprü, Osmanlı kuvvetlerinin Haliç’ten geçişini sağlayarak kuşatma sürecinin başarısını önemli ölçüde etkiledi. Benzer bir stratejik mühendislik uygulaması, Sultan Mehmed’in 1470 yılında Eğriboz adasını (Ağrıboz / Negro Ponte) fethetme harekâtında da görülmektedir. Venediklilerin Ege denizinde önemli üslerinden biri olan Eğriboz ile bugünkü Yunanistan anakarası arasındaki boğaz üzerinde eskiden beri bir köprü ile bağlantı sağlanırken, Osmanlı kuvvetleri tarafından kuşatma öncesinde inşa edilen bir başka köprü³⁴, askeri hareketliliği kolaylaştırmış ve adaya ayak basmada yadsınamaz bir rol oynamıştır. Bu örnekler, on beşinci yüzyılda sadece akarsular üzerinde değil, akarsu görünümlü dar boğazlar üzerinde de köprü kurma faaliyetlerinin yaygın olduğunu göstermektedir.

³¹ İstanbul kuşatması sırasında Sırp despotu tarafından tünel kazmak amacıyla gönderilen 1500 kişiden oluşan işçi grubunun bir parçası, Sırp madenci (Feridun M. Emecen, **Fetih ve Kıyamet 1453**, Timaş Yayınları, İstanbul 2018, s. 271).

³² Konstantin Mihailoviç, **Bir Yeniçerinin Hatıraları**, Haz. Ateş Uslu, Çeviren: Nuri Fudayl Kıcıroğlu, Behiç Anıl Ekin, Ayrıntı Yayınları, İstanbul, 2017, s. 82; Ayrıca bkz. İdris Bostan, “Fatih Sultan Mehmed ve Osmanlı Denizciliği”, **Türk Denizcilik Tarihi**, ed. İ. Bostan-S. Özbaran, İstanbul 2009, I, 86; “... Galata üstünden yelken açup kurıdan çekdirüp Hazret-i Eyyûb Ensârî civarında olan deryâyâ getirüp üzerinde köprü yapulup asker geçürüp..” (Ramazân-zâde, **Târîh-i Nişâncı Paşa (Tenkitli Metin ve Tahlil)**, Haz. Rukiye Özdemir, TTK, Ankara 2022, s. 173).

³³ Sakızlı Leonardo’nun kuşatma esnasındaki gözlemleri için bkz. Feridun M. Emecen, **Fetih ve Kıyamet 1453**, s. 277.

³⁴ Machiel Kiel, "Eğriboz", **DİA**, c.10, s.491-493; Selâhattin Tansel, **Osmanlı Kaynaklarına Göre Fatih Sultan Mehmed’in Siyasî ve Askerî Faaliyeti**, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1971, s. 202.

2. EĞRİBOZ KUŞATMASINDA GEMİLERDEN KÖPRÜ

Eğriboz, 1463 ile 1479 yılları arasında Osmanlı-Venedik mücadeleleri sırasında Osmanlılar tarafından fethedilmiştir. Kuşatma, Mahmud Paşa'nın komutasındaki Osmanlı donanmasının denizdeki desteğiyle yürütülürken, Sultan Mehmed de karadan harekâtı yöneterek 70-100 bin kişilik büyük bir orduyla üstünde birçok kalenin bulunduğu adanın karşısında mevzilendi.³⁵

Eğriboz adası, Venedik'in hakimiyetindeki Mora ile Rumeli toprakları arasında stratejik bir konumda yer almaktaydı. Eğriboz kalesi de hem adanın üzerinde hem de denizde bulunan bir kısmıyla konumlanmıştır. Tursun Bey, adanın konumunu şu şekilde tarif etmiştir: “Deniz, bir kara parçasını çevrelemekte olup, bu ada ile Osmanlı toprakları arasında dar bir boğaz, genişliğiyle derin bir ırmağa benzeyen bir görünüm arz etmektedir.” Kale kapısının önünden dar boğaz üzerinde, İslam topraklarına uzanan bir köprü de bulunmaktadır.³⁶ Evliyâ Çelebi de seyahatnamesinde ada ile anakarayı birbirine bağlayan bir köprünün varlığından bahsetmektedir. Çelebi, "Ebu'l Feth" Fatih Sultan Mehmed tarafından fethedilen Eğriboz adasının, geçmişte Rumeli topraklarıyla bitişik olduğu, ancak daha sonra hendekler kazılarak bir kanal oluşturulduğunu belirtir. İki denizin birleştiği noktada inşa edilen bu köprünün, Evliyâ Çelebi'nin "cizr-i azîm" olarak adlandırdığı büyük köprü, onun döneminde hâlâ ayakta olduğunu ifade etmektedir.³⁷

Kitâb-ı Bahriye'de, Eğriboz adasının coğrafi özellikleri ayrıntılı bir şekilde tasvir edilmiştir. Bu tasvirde, anakara ile ada arasındaki dar boğazın, geçmişte yapay olarak oluşturulduğu belirtilmektedir. Pîrî Reis, Eğriboz ile Osmanlı'nın Rumeli topraklarının bitişik olduğunu ve elde edilen bilgilere göre hem kalenin savunmasını güçlendirmek hem de balık avcılığında bol miktarda gelir sağlamak amacıyla iki bölge

³⁵ Selâhattin Tansel, **Osmanlı Kaynaklarına Göre Fatih Sultan Mehmed**, s.203.

³⁶ “Mesel şöyledür ki deryâ bir iklimi ihâta itmiş, cânib-i garbîde dârü'l-İslâm tarafında biraz yer kısılıp ‘arzu bir ırma-ı ‘amîk mikdârı olmuş idi.” ... “Kal’a kapusından dârü'l-İslâm kurusına geçer bir çekme köprü yapılmış” (Tursun Bey, **Târîh-i Ebü'l-Feth**, c.1, s.126).

³⁷ Cezîre-i Ağriboz için bkz. Evliyâ Çelebi b. Derviş Mehmed Zıllî, **Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi, Topkapı Sarayı Kütüphanesi Bağdat 308 Numaralı Yazmanın Transkripsiyonu – Dizini**, Hazırlayanlar: Seyit Ali Kahraman- Yücel Dağlı -Robert Dankoff, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 1996, 8. Kitap, s.131.

arasında kazı yapılarak deniz suyunun bu alana dolmasıyla bir boğaz meydana getirildiğini ifade etmektedir.³⁸ Her ne kadar boğazın oluşum şeklinin, köprülerin inşa edildiği noktalarla doğrudan bir bağlantısı bulunmasa da, belirtmek gerekir ki, tarihi kaynaklardaki anlatımların aksine, günümüzde gerçekleştirilen incelemeler, Eğriboz adası ile anakara arasındaki bağlantıyı sağlayan mezkûr Evripos boğazının aslında tektonik sarsıntılar gibi doğal süreçlerle oluştuğunu göstermektedir.³⁹ Boğazda sürekli akıntı vardır ve “ol akındıya su değirmeleri komuşlardır”. Eğriboz kalesi ile Rumeli toprakları arası “bir ok nişâni” kadardır. Kalenin karşısında Rumeli’de bir kale daha inşa edilmiştir. İki yerin arasından “deniz geçer” sığ bir boğazdır. Bu iki kalenin ortasında asma bir köprü vardır. Boğaza gemi yanaşırsa “ol köprüyü kaldurup asakorlar.” Gemi geçince de geri yerine indirirler.⁴⁰

Fatih Sultan Mehmed, kara ordusuyla kalenin karşısına vardığında, adaya geçiş ve kaleyi kuşatma amacını gerçekleştirmek için hemen deniz üzerinde köprüler inşa ettirdi. Bu köprüler aracılığıyla Osmanlı askerleri ada karasına geçiş sağlayabildi.⁴¹ Gelgelelim, Tursun Bey, burada birden fazla köprünün inşa edildiğini belirtirken, Aşıkpaşazade ve Neşrî yalnızca tek bir köprünün kurulduğuna dair bilgi vermektedir. Ancak bu farklı kaynakların verdiği bilgilerin ışığında, anakara ile ada arasındaki dar geçitte askeri amaçlarla köprülerin kurulduğu sonucuna varılmaktadır.⁴² Kâtib Çelebi

³⁸ “Eğriboz ceziyesinin hakkında şöyle hikâyet olunur ki, cezîre-i mezbûr evvel Rûmili kenarına muttasıl imiş. ... mezkûr cezîre ile Rûmili’nin arasın kazub denizi akıdub boğaz eyledükleri takdirce ... mezbûr yeri kazub durub denizi akıtmışlar imiş” (Pîrî Reis, **Kitâb-ı Bahriye**, Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, Hazine, nr. 642, v. 60a); Eserin neşri için bkz. Pîrî Reis, **Kitab-ı Bahriye Book of Navigation**, Editör: Bülent Arı, Danışman: Halil İnalçık, Undersecretaryship of Navigation, Ankara 2002, s.109.

³⁹ Muhittin Kul, “Muhasara ve Deprem: Kal’a-i Ağriboz Tamiratları (1688-1715)”, **History Studies**, 13/1, Şubat 2021, s.70.

⁴⁰ Pîrî Reis, **Kitâb-ı Bahriye**, v. 60b; Pîrî Reis, **Kitab-ı Bahriye Book of Navigation**, s. 110 “Ve altında değirmenler deverân eder” (Evliyâ Çelebi, 8. Kitap, s.131). Gerçekleştirilen incelemeler, Eğriboz Adası ile anakara arasındaki Evripos boğazının aslında tektonik sarsıntılar gibi doğal süreçlerle oluştuğunu göstermektedir.

⁴¹ “...gemiler üzerinden köprüler çattılar” (Tursun Bey, **Târîh-i Ebû'l-Feth**, s. 126).

⁴² “Eğriboz’un önüne bir köprü döşediler” (Âşık Paşazade, **Osmanoğulları’nın Tarihi**, Çevirenler: Kemal Yavuz, M.A. Yekta Saraç, İstanbul 2003, s. 524). “Hünkâr dahi köprüden geçip, kurudan ihata edip, cenge ikdam ettiler.” (Mehmed Neşrî, **Kitâb-ı Cihan-nümâ [Neşrî Tarihi]**, cilt. 2, Yayınlayanlar: Faik Reşit Unat, Prof. Dr. Mehmed A. Köymen, TTK Basımevi, Ankara 1987, s. 787).

de “keştîler üzre” bir köprü bağlandığından söz etmektedir.⁴³ Gemilerle inşa edilen bu köprü vasıtasıyla adaya askerlerden başka top vesair teçhizat da taşınmış, Sultan’ın çadırı karşı yakaya geçildiği vakit surlara yakın bir noktada kurulmuştur.⁴⁴ Adaya geçişle beraber denizden ve karadan Eğriboz kalesi üzerine hücum başlamıştı. Venedik donanması destek amaçlı harekete geçmiş ve bir yandan Amiral Nicolas Canale gemilerden kurulan köprüye hücum etmiş fakat başarılı olunamamıştır.⁴⁵

Pîrî Reis'in anlatımları, Eğriboz adasına inşa edilen köprünün tam olarak nereye kurulduğu konusunda en ayrıntılı bilgileri sunmaktadır. Pîrî Reis’e göre, söz konusu dar boğaz oldukça sığdır; bu nedenle iğribad ve kadirga gibi küçük gemiler geçebilirken, büyük barçalar bu geçitten geçemez. Asıl liman, kible yönünde bulunmakta olup, yüz pare gemiyi içine alabilecek kapasiteye sahiptir. Bu limanın kible tarafındaki ağzından bir mil kadar dışarıya doğru uzanan bir adacık yer almakta ve bu adacık Paşa Adası olarak adlandırılmaktadır. Eğriboz’un fethi sırasında, merhum Mahmut Paşa’nın bu adacıkta karargâh kurduğu bilinmektedir. Paşa Adası’nın tam karşısında, Eğriboz adasının kıyısında, bol miktarda su kaynağı olan bir tatlı su bulunmaktadır.⁴⁶ Bu su, kayanın içinden bolca akmakta ve adanın önemini artırmaktadır. Eğriboz’un fethi esnasında, Osmanlı askerleri, Rumeli kıyısından bu tatlı su kaynağının yanına geçiş sağlamak amacıyla gemilerden bir köprü kurmuşlardır. Pîrî Reis’in bu detaylı anlatımı, köprünün yerleşimi ve askeri kullanımı hakkında önemli bilgiler sunmaktadır.⁴⁷

⁴³ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü’l-Kibâr fi Esfârî’l-Bihâr*, Hazırlayan: İdris Bostan, TÜBA, Ankara 2018, s. 92; Sultan anakanın adaya en yakın noktasında boğazın bir tarafına yerleşmiş, burada gemileri toplatmış ve köprü gece gündüz çalışarak üç günde kurulmuştur (Selâhattin Tansel, **Osmanlı Kaynaklarına Göre Fatih Sultan Mehmed**, s.203).

⁴⁴ Selâhattin Tansel, **Osmanlı Kaynaklarına Göre Fatih Sultan Mehmed**, s. 204.

⁴⁵ Selâhattin Tansel, **Osmanlı Kaynaklarına Göre Fatih Sultan Mehmed**, s. 205.

⁴⁶ Buna benzer anlatımlara Osmanlı coğrafya kaynaklarında oldukça fazla yer verilmektedir. Bu sayede köprülerin kurulduğu yerin tespiti kolaylaşmaktadır. Tarihi coğrafya bilgileri, denizcilere yönelik olan açıklamalar ve benzeri anlatımlar buna imkan vermektedir. Denizciler için bir başvuru kitabı olan *Kitab-ı Bahriyye*’de Akdeniz coğrafyasına dair bu tip betimlemeler kılavuz niteliğindedir. Örneğin; benzer şekilde tecrübelerini paylaşan Pîrî Reis denizciler için önemli noktalar olan tatlı su kaynaklarını tarif ederken “Sovuk sudur, bir taş dibinden çıkar, donanma bu sudan sulanur” şeklindeki bilgilendirici ifadelerinden çokça istifade edilmekteydi (**Pîrî Reis’den Örfî Paşa’ya Osmanlı Tarihî Haritaları ve Tarihî Coğrafya Eserleri**, Çamlıca Basım Yayın, İstanbul 2015, s. 79).

⁴⁷ Pîrî Reis, **Kitab-ı Bahriye Book of Navigation**, s. 110.

Eğriboz adasının Osmanlı tarafından fethi hem deniz hem de kara stratejileri açısından oldukça kritik bir askerî harekât olarak öne çıkmaktadır. Ada, Osmanlı'nın Balkanlar'daki hakimiyetini pekiştiren ve Venedik'in Akdeniz'deki gücünü zayıflatan önemli bir stratejik noktadır. Tarihi kaynaklar, adanın Osmanlılar tarafından fethedilmesinde kullanılan köprülerin önemine vurgu yaparken, bu köprülerin konumu ve yapım süreciyle ilgili farklı anlatımlar sunmaktadır. Özellikle Tursun Bey, Aşıkpaşazade, Neşrî ve Evliyâ Çelebi gibi tarihçilerin eserleri, köprülerin askeri stratejiye olan katkılarını detaylandırmakta ve bu yapılar üzerinden Osmanlı'nın fetih stratejilerine ışık tutmaktadır.

Modern araştırmalar, adanın coğrafi ve jeolojik özelliklerine ilişkin yeni bulgular sunarak, boğazın oluşumuna dair tarihi anlatılarla karşılaştırmalı bir perspektif geliştirmektedir. Tektonik süreçlerin rolüne dair günümüzde elde edilen veriler, boğazın doğal bir oluşum olduğunu ortaya koyarken, tarihi köprülerin askeri kullanımı bu bağlamda daha da önem kazanmaktadır. Pîrî Reis'in anlatımları, köprülerin yapımındaki teknik detayları ve askeri lojistiği daha iyi anlamamıza katkı sağlamakta, Osmanlı donanmasının ve kara ordusunun iş birliği ile gerçekleştirilen bu fethin detaylarını aydınlatmaktadır.

Her ne kadar kale önündeki asma köprü ve gemilerden yapılan köprü yapısal olarak birbirinden farklı olsa bile her ikisinin de adanın belirli stratejik noktalarında, birbirine oldukça yakın konumlarda kurulduğu anlaşılmaktadır. Bu durum, Osmanlı mühendislik ve strateji uygulamalarının esnekliğini ve savaş alanındaki adaptasyon yeteneğini göstermektedir. Böylece, adanın fethi sırasında Osmanlıların deniz ve kara unsurlarını etkili bir şekilde koordine ederek, belirlenen hedeflere ulaşmada ne denli yetkin oldukları bir kez daha vurgulanmaktadır.

Kurulan köprünün dikkat çekici özelliklerinden biri, gemiler üzerine sağlam bir şekilde inşa edilmiş olmasıdır. Bu köprü, sağlamlığıyla öne çıkmış ve beklenildiği gibi, düşman donanmasının kaleye destek için gelme olasılığının yüksek olduğu taraftan geldiği görüldüğünde, bu köprünün engel teşkil etmesi sayesinde düşman kuvvetlerinin kaleye yardım ulaştırması engellenmiştir. Bu sebeple kalenin karşısında beklemek durumunda kalmışlardır. Öyle ki, köprü “sedd-i İskenderî”den daha sağlam

olarak inşa edilmiştir. Tursun Bey, “Su yüzinde böyle kim yaptılar cısr / Levha-i sîm üzre san yazıldı satr” beyitiyle köprünün görüntüsünü gümüş bir levha üzerine çekilen satıra benzeterek bu sağlam yapıyı betimlemektedir.⁴⁸

Hem İstanbul'un hem de Eğriboz'un stratejik önemine binaen bu köprüler, Osmanlı imparatorluğunun askerî harekâtlarında kritik bir rol oynamış, fetihlerin seyrini değiştiren unsurlar haline gelmiştir. Bu örnekler, on beşinci yüzyılda Osmanlıların askeri başarılarını sadece kuvvet üstünlüğüne değil, aynı zamanda ileri mühendislik tekniklerine dayandığını açıkça ortaya koymaktadır. Osmanlıların, akarsu görünümlü dar boğazlar üzerine bile köprü inşa edebilecek kapasitede olmaları, dönemin mühendislik anlayışını ileri seviyelere taşıyan bir yetenek olarak değerlendirilmelidir. Bu bağlamda, Haliç ve Eğriboz köprüleri, Osmanlı'nın fetih politikasında ne kadar büyük bir öneme sahip olduğunu kanıtlayan somut göstergelerdir.

3. TUNA ÜZERİNDE İLK DUBA KÖPRÜ: SEMENDİRE KÖPRÜSÜ

Haliç üzerinde veya Eğriboz adasına geçebilmek için boğazlar üzerinde gemilerden inşa edilen köprüler Osmanlılar için birer ilkti, ancak bu tür yapılar o dönemde tekil örnekler değildi. Aynı dönemde Tuna nehri üzerinde de benzer bir seyyar köprü inşa edilmiştir. Bu köprü, Macaristan'a yönelik seferler sırasında kullanılmıştır ve 881 (1476) yılında Ali Bey tarafından Semendire'de yapılmıştır.⁴⁹ Kemalpaşazâde, bu köprünün Semendire önünde iskele şeklinde kurulduğunu ve Tuna nehrinin bu köprü üzerinden geçildiğini belirtmiştir.⁵⁰

⁴⁸ Tursun Bey, *Târîh-i Ebü'l-Feth*, s.127.

⁴⁹ Yusuf Gülderen, “16. Yüzyılda Tuna Boylarında İnşa Edilen Köprüler”, *Çevren Toplum Bilim Yazın ve Sanat Dergisi*, Piriştine, Sayı:49, Eylül-Ekim 1985, s. 33.

⁵⁰ Kemal Paşa-zâde, *Tevarih-i Âl-i Osman*, X. Defter. Hazırlayan: Şefaettin Severcan, TTK, Ankara 1996, s. 400.

4. II. BAYEZİD'İN KİLİ SEFERİNDE KURULAN TUNA KÖPRÜSÜ (889/1484)

1484 yılında ise II. Bayezid'in Kili seferinde Tuna nehri üzerinde gemilerden bir köprü yaptırması, Osmanlıların erken dönem seferlerinde köprü inşa bilgisinden ne kadar etkin bir şekilde yararlandıklarını göstermektedir. Bu olaylar, Osmanlı imparatorluğunun askeri stratejilerinde ve mühendislik yeteneklerinde ne kadar ileri bir seviyede olduğunu gözler önüne sermektedir.⁵¹ 1484-1499 yılları arasındaki gelişmelerin bir parçası olarak, Kili ve Akkırman kalelerinin fethi, Osmanlı-Leh ilişkilerini şekillendiren önemli unsurlar haline geldi. 1498'de II. Bayezid'in emriyle, Malkoçoğlu Balı Bey Lehistan topraklarına akın düzenlemekle görevlendirildi. Kırk bin kadar akıncı, Turla nehri üzerinde gemilerden inşa ettikleri bir köprüden geçerek Leh topraklarına girdiler. Köprü geçildikten sonra Balı Bey akıncılara niyetlerinin gaza olduğunu açıklayan bir konuşma yaptı.⁵²

Sadece Tuna nehri değil aynı zamanda Sava nehri de seferde ordu geçişini sağlamak amacıyla sıklıkla kullanılmakta ve üzerine köprüler kurulmaktaydı. Bunun bir örneği Fatih Sultan Mehmed'in 1456'daki Belgrad kuşatmasında görülmektedir.⁵³ Konstantin Mihailoviç hatıratında, Sultan Mehmed'in askerlerini Sava nehrinden geçirdikten sonra Tuna kıyılarına mevzilenme ve burada kazdıkları hendeklere toprak yerleştirerek Belgrad'ı bu şekilde alma planları yaptığından bahsetmektedir.⁵⁴

Sonuç olarak, Osmanlı imparatorluğunun erken dönemlerinde yüzer köprülerin inşası hem mühendislik açısından hem de askeri strateji açısından büyük bir öneme sahip oldu. Bu köprüler, orduların hızlı ve etkili bir şekilde hareket edebilmesini sağlamaktaydı,

⁵¹ Tursun Bey, *Târih-i Ebu'l-feth*, s.200.

⁵² İbn Kemâl, *Tevarih-i Âl-i Osman*, VIII. Defter, s. 163-164; Behiştî Ahmed Çelebi, *Târîh-i Behiştî: Vâridât-ı Sübhânî ve Fütûhât-ı Osmânî (791-907 / 1389-1502) II*, Hazırlayan.: Fatma Kaytaç, TTK, Ankara 2016, s. 370.

⁵³ "...padişahın düşüncesi şu noktaya ulaştı: Macar topraklarını ele geçirmenin anahtarı Tuna ve Sava nehirlerinin bulunduğu noktada yapılmış, adıyla ün kazanmış, sağlamlık ve dayanıklılığı bilinir ve anılır bir kale olan Belgrad kalesiydi" Tursun Bey, *Târîh-i Ebü'l-Feth*, c.1, s. 84.

⁵⁴ Konstantin Mihailoviç, *Bir Yeniçerinin Hatıraları*, s. 90.

5. KARASU ÜZERİNDE KURULAN AHŞAP KÖPRÜ

Askerî amaçlarla inşa edilen köprülerin ilk örnekleri on altıncı yüzyılın başlarında da görüldü. Sultan II. Bayezid'in Inebahtı, Moton [Modon], Koron ve Navarin'i hakimiyet altına aldığı yıllarda (1499-1500)⁵⁵ *Karasu nehri*⁵⁶ üzerinde bir köprü inşa edildi. Ancak, bu köprünün sefer amacıyla mı kurulduğu yoksa daha kalıcı bir amaç için mi inşa edildiği konusunda net bir bilgi bulunmamaktadır. Dönemin kaynaklarında daha çok Osmanlı donanmasının gücüne atfen denizlerde gösterdiği askeri başarıları ve Osmanlı deniz teknolojisine yer verilmektedir.⁵⁷ Kara ordusunun sefer yolculuğuna dair bilgiler kısıtlı ve dağınıktır.⁵⁸

Osmanlılar ile Venedik arasında gerçekleşen mücadeleler, Osmanlıların Akdeniz kıyılarını kontrol etme ve Venedik ticaret yollarına hâkim olma hedeflerinden

⁵⁵ Halil İnalçık, **Devlet-i 'Aliyye Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Araştırmalar-I Klasik Dönem (1302-1606): Siyasal, Kurumsal ve Ekonomik Gelişim**, Türkiye İş bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2009, s. 133; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Tarihi**, cilt.2, TTK, Ankara 2016, s. 214-220; İdris Bostan, **Osmanlılar ve Deniz**, Küre Yayınları, İstanbul 2017, s. 20; II. Bayezid'in gerçekleştirmiş olduğu seferler ve şahsiyeti hakkında edindiğim kısa bilgiler için bkz. Feridun M. Emecen, **Osmanlı Sultanları-I**, İSAM Yayınları, İstanbul 2014, s. 15-54; Şerafettin Turan, "II. Bayezid", **DİA**, c.5, s. 234-238.

⁵⁶ 16. yüzyılda *Karasu* dedikleri nehir Bugünkü Yunanistan'da Siroz şehri yakınında akan *Struma nehridir* [*Ustruma*]. 19. yüzyılda (h.1308 / m.1890) Rüşdiye mekteplerinde okutulmak amacıyla ders kitabı olarak Kolağası Ali Cevâd ve Yüzbaşı Remzî tarafından hazırlanan bir eserde Struma nehrinin Karasu ismiyle birlikte kullanıldığı görülmektedir. Vardar, Ustruma Karasu, Mesta isimli nehirler Selanik vilâyetini sulayarak, Adalar denizine akmaktadır. Vilayete bağlı, kuzeydoğusundaki arazide Siroz [Serez] sancağı bulunmaktadır. Liva merkezi Siroz kasabasıdır. Ustruma Nehrinin [Karasu] suladığı bir alanda İstanbul yolu üzerindedir (Kolağası Ali Cevâd, Yüzbaşı Remzî, **Hulâsa-i Coğrafya-i Osmanî**, Sadeleştiren: Engin Sadık, SAMER Yayınları, Kahramanmaraş 2021, s. 43-47). Ege denizine dökülen nehirlerin birkaçı: Vardar, Struma-Karasu, Mesta-Karasu ve Meriç'tir (Kemal Karpat, "Balkanlar", **DİA**, c.5, s. 25-32).

⁵⁷ 1499-1502 yılları arasındaki seferlerde, denizdeki mücadelelerin öne çıktığı bir dönemde, kara yolculuklarına dair gelişmelere kıyasla, Akdeniz'deki ilk Osmanlı yelkenlilerine daha fazla vurgu yapıldığını gözlemliyoruz. Deniz teknolojisi alanında kaynaklara daha detaylı bir bakış için bkz. İdris Bostan, **Osmanlı Deniz Teknolojisi**, Küre Yayınları, İstanbul 2024, s. 65-83.

⁵⁸ II. Bayezid zamanında yaşanan askeri hadiselerin incelendiği ve döneme ışık tutan Osmanlı tarihlerinde geçen bilgilerin kronolojik olarak derlendiği monografik bir çalışma için bkz. Necdet Öztürk, **Selef ile Halef Gölgesinde II. Bayezid (1481-1512)**, Bilge Kültür-Sanat, İstanbul 2023, s. 184-244; Aynı döneme ışık tutan başka bir monografi eseri için bkz. Selâhattin Tansel, **II. Bâyezit'in Siyasî Hayatı**, TTK, Ankara 2023, s. 197-254; Venedik kaynaklarının incelenmesiyle hazırlanan bir eser için bkz. Sydney Nettleton Fisher, **The Foreign Relations of Turkey (1481-1512)**, University of Illinois Press, Urbana 1948, s. 51-89; Eserin Türkçe çevirisi için bkz. **Sultan Bayezid Han: 1481 – 1512**, Çeviren: Hazal Yalın, Kitap Yayınevi, İstanbul 2014.

biri olarak görülür. Buna rağmen, Akdeniz’e yelken açan Osmanlı donanmasının ağırlıklı olarak ön planda olduğu ve deniz seferlerinin bir parçası olan askeri hadiseler yaşanırken bir yandan Edirne’den kara ordusuyla beraber yola çıkan Sultan II. Bayezid’in askerlerin geçeceği güzergahlarda gereken yerlere köprü yaptırılması için çok önceden talimatlar vermiş olması mümkün görünüyor. İnebahtı’nın alınmasıyla sonuçlanan ilk seferde kara ve deniz güzergahı birbiriyle bağlantılı şekilde organize olmaktadır. Donanma hazırlıklarının ardından 30 Mayıs 1499’da Çanakkale’den denize açılırken, bir taraftan II. Bayezid Mora’ya doğru kara yolcuğuna çıktı. Nihayet 28 Ağustos 1499’da İnebahtı teslim olduktan sonra İstanbul’a dönen Sultan II. Bayezid daha sonra yeni bir sefer için hem denizde hem de karada gereken hazırlıkları başlattı. İstikamet Mora’nın güneyinde yer alan Moton [Modon] idi. Kış aylarında bahara kadar hazırlıklar devam etti. Nihayet Sultan 8 Ramazan 905’te (7 Nisan 1500) yılında Edirne’den hareket etti.⁵⁹

II. Bayezid, Ramazan bayramını Siroz’da [Serez] geçirdi. Sonraki duraklardan biri muhtemelen Çatalca Ovası [Farsala] idi. Daha sonra Anabolu [Nauplia], Leontarion, ve nihayet Moton’a geldiği biliniyor.⁶⁰ 1499-1502 yılları arasında

⁵⁹ Feridun M. Emecen, **Osmanlı İmparatorluğu’nun Kuruluş ve Yükseliş Tarihi (1300-1600)**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2015, s. 197; Selâhattin Tansel, **II. Bâyezî’tin Siyasî Hayatı**, s. 228. Kış aylarında ikinci bir seferin hazırlıklarının devam ettiği, Anadolu ve Rumeli’den asker ve işçi toplandığı görülmektedir (Necdet Öztürk, **Sultan II. Bayezid**, s.207); Selâhattin Tansel, **II. Bâyezî’tin Siyasî Hayatı**, s. 212; Sydney Fisher, Sultan’ın 1499’da ilk seferinde kara ordusuyla Edirne’den yola çıkarak Filibe, Samakov, Üsküp, Manastır’dan geçerek İnebahtı’ya ulaştığını yazmaktadır (**Sultan Bayezid Han: 1481 – 1512**, s. 81).

⁶⁰ Necdet Öztürk, **Sultan II. Bayezid**, s. 208; Selâhattin Tansel, **Sultan II. Bâyezî**, s. 228-229. İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Tarihi**, cilt.2, s. 218. Feridun Emecen, **Osmanlı Sultanları I**, s.37.

Başvurulan kaynaklardan elde edilen sonuçlara göre, Karasu Nehri üzerine yapılan köprünün konumu, Sultan’ın kara ordusuyla geçtiği sefer güzergahı ile örtüşmektedir: Edirne’den çok sonra Serez [Siroz], Karasu Nehri, Çatalca Ovası [Farsala - Pharsala], Anabolu [Nauplia], Moton. Adı geçen yerleşim yerleri hakkında bkz. Evangelia Balta, “Serez”, **DİA**, c.36, s. 556-558; Nejat Göyünç, “Anabolu” **DİA**, c.3, s. 105-106; Çatalca Ovası için bkz. Donald Edgar Pitcher, **Osmanlı İmparatorluğu’nun Tarihsel Coğrafyası**, Çeviren: Bahar Tırnakçı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2015. s. 82. Çatalca’da [Farsala] Turahan Bey tarafından 15. yüzyılda bir yerleşim alanı kurulduğu hakkında kısaca bkz. Feridun Emecen, “Turahan Bey”, **DİA**, c.41, s. 405-407. İnebahtı üzerine düzenlenen önceki seferde Sultan Bayezid, Çatalca Ovası’nda bulunmuştur; “Mora beği Halil Paşa donanmanın ızdırâbın ulak ile şehriyâra arz edüp mevkib-i hümayûn İnebahtı kurbünde Çatalca Ovasında iken ulaklar vusûl buldukda fermân sudûr etdi ki Hersekoğlu Ahmed Paşa Anadolu askerinin güzidesi ile Mora’ya varup gemilere yâverlik eyleye”. İkinci seferde de Serez ve Moton arası rota, Çatalca’dan hiç değilse geçmiş olmasını mümkün kılıyor; 16. yüzyıl kroniklerinde Sultan Bayezid’in karadaki sefer rotasına dair bilgiler genel olarak yetersizdir. “Hünkâr dahi dokuz yüz beş Ramazân-ı şerif evâyilinde (31 Mart-9 Nisan 1500) Edirne’den kalkup Mora’ya vâsıl oldu” (Kâtib Çelebi,

gerçekleşen ilk seferde, İnebahtı'nın alınmasıyla sonuçlanan süreçte, karadan ilerleyen güçlerin Arnavutluk'ta nehirler üzerinde köprüler inşa ettiklerine dair, Nicolo Gondola ve Bertolo Calbo tarafından Venedik hükümetine iletilen Nisan 1499 tarihli raporlar bulunmaktadır.⁶¹ Ancak sonraki seferlerde köprü inşasıyla ilgili kroniklerde herhangi bir bilgi bulunmamaktadır.⁶² Bununla birlikte, arşiv kaynaklarından yola çıkarak bazı ipuçlarına ulaşmak mümkündür. Sultan'ın Siroz'da bayramını kutladıktan sonra, *Karasu nehri* üzerindeki yeni inşa edilen köprüyü kullanarak yoluna devam etme olasılığı düşünülebilir.

Osmanlı, önemli bir ticaret ve ulaşım ağı olan Via Egnatia hattında yer yer değişiklikler yaparak menziller belirlemişti. Seferlerde izlenen yol, stratejik önemi nedeniyle Siroz'u de içeriyordu. 1530 yılına ait bir tahrir defteri, Osmanlı'nın Rumeli topraklarının bir kısmını kapsayan Sol-Kol bölgesinin Via Egnatia ile olan bağlantısını göstermektedir. Bu deftere göre, Gümölcine, Yenice-Karasu, Drama ve Zihne'den

Tuhfetü'l-Kibâr fî Esfârî'l-Bihâr, Hazırlayan: İdris Bostan, TÜBA, Ankara 2018, s. 96-97, 100). “Rumili ve Anadolu askerini cem’ idüp Edirne’den kalkup Mora canibine müteveccih oldu (Matrakçı Nasuh, **Rüstem Paşa Tarihi Olarak Bilinen Târîh-i Âl-i Osmân (Osmanlı Tarihi 699 – 968/1299-1561)**, Haz. Göker İnan, Türkiye Yazma Eserler Kurumu Başkanlığı Yayınları, İstanbul 2019, s. 293). Matrakçı, Tarih-i Sultan Bayezid’de kara ordusunun Edirne’den yola çıkması ve sonuçta seferlerde İnebahtı veya Modon’a ulaştıkları dışında geçilen konaklarla ilgili bilgi vermemektedir (Matrakçı Nasuh, **Tarih-i Sultan Bayezid**, Hazırlayan: Reha Bilge, Çeviren: Mertol Tulum, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu, Arvana Yayınları, İstanbul 2015, s. 188-191). 17. yüzyılda Solakzâde ise 8 ramazan 905’te (7 nisan 1500) Edirne’den yola çıkan padişahın Mora’daki Levander’e gelip burada Ramazan bayramını kutladıktan sonra Yakup Paşa’nın donanmasıyla Moton’a geldiğini nakletmektedir (**Solakzâde Tarihi**, Sadeleştiren: Vahid Çabuk, İBB Kültür A.Ş. Yayınları, İstanbul 2016, s. 366).

⁶¹ Sidney Fisher, **Sultan Bayezid Han: 1481 – 1512**, s. 82.

⁶² Âşıkpaşazâde, Sultan Bâyezid’in Modon’a kara tarafından gelişini kısaca “Devletlü hünkâr dahi karadan iki top çekdürüp Moton kal’asın beş gün döğdüler. Andan sonra donanma gemileri dahi gelüp yedi yere toplar kurdular” şeklinde değinerek anlatmaktadır ve kara yolculuğu hakkında detay vermemektedir (**Âşıkpaşazâde Tarihi**, Hazırlayan: Necdet Öztürk, Bilge Kültür Sanat, İstanbul 2013, s. 327). Kemalpaşazade de benzer şekilde, kara yolculuğunun ayrıntısına girmeden, Sultan ile ordunun Edirne’den yola çıktığını ve birkaç menzil sonra Dimetoka’ya vardığını belirtmekte ancak devamında denizdeki mücadeleler ön plana çıkmaktadır (İbn Kemâl, **Tevârîh-i Âl-i Osmân VIII. Defter** (Transkripsiyon), Hazırlayan: Prof. Dr. Ahmet Uğur, TTK, Ankara 1997, s. 196; Safâyî ise manzum eserinde “Berr vü bahre itdiler hazır” ifadesiyle karada yapılan hazırlıklara değinmektedir. Özlem Dereli, **Sinoplu Safâyî’nin Fetihnâme-i İnebahtı ve Moton Adlı Eseri (Transkripsiyonlu Metin)**, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Türk Dili ve Edebiyatı Anabilim Dalı Eski Türk Edebiyatı Bilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Yavuz Bayram, Samsun 2017, s. 284.

geçen yol, Siroz'a ulaşmakta ve buradan Nevrekop, Timur Hisarı, Sidrekapısı ve Avrat Hisarı'na devam etmekteydi.⁶³

Siroz'un bu noktada olası bir askeri köprüye ev sahipliği yapmasının sebebi, şehrin Via Egnatia üzerindeki stratejik konumudur. Bu yol hem ticaret hem de askeri seferler için kritik bir öneme sahip olduğundan, Osmanlılar bu güzergâh üzerindeki kontrolü sağlamlaştırmak ve lojistik destek sağlamak amacıyla köprüler inşa etmişlerdir. Böylece hem askerî birliklerin hem de ticari kervanların güvenli ve hızlı bir şekilde hareket etmesi mümkün olmuştur.

II. Bayezid dönemi de aynı şekilde Via Egnatia'nın etkin olarak kullanıldığı yıllara tekabül ediyor. 1499-1502 yıllarında Venedik'le mücadeleler esnasında Via Egnatia üzerinde yer alan Siroz'da imar faaliyetlerinin sürdüğü görülüyor. Bu dönemde Osmanlılar, Via Egnatia'nın stratejik önemini ve üzerinde bulunan Serez'in değerini kavramışlardı. II. Bayezid döneminde Serez'de yapılan imar faaliyetleri, şehrin askeri ve ekonomik gücünü artırmayı amaçlamıştır. Via Egnatia'nın ticaret yolu olarak kullanılması, Osmanlı imparatorluğunun Rumeli'deki egemenliğini güçlendirmesi açısından da büyük önem taşımıştır. Bu dönemde yapılan imar faaliyetleri, Siroz'un stratejik konumunu daha da güçlendirmiş ve bölgedeki Osmanlı varlığını sağlamlaştırmıştır.⁶⁴

Osmanlı imparatorluğu, Via Egnatia'yı askeri amaçlarla 17. yüzyıla kadar etkin bir şekilde kullanmaya devam etti. *Karasu* üzerinde bir köprü inşa edildikten yaklaşık yüz yıl sonra tutulan menzil defterlerine göre, Siroz hala Via Egnatia ile bağlantılı olan Sol-Kol rotasının bir parçasıydı. Tekfur dağından (bugünkü Tekirdağ) başlayan askeri yolculuk, kilometreler sonra Orfani (Urfan) adlı bir yerleşim yerine ulaşıyordu. Orfani, *Karasu*'nun (Strymon) aşağı yatağının birkaç kilometre doğusunda ve Orfani Körfezi'nin biraz iç kesimlerinde bulunmaktaydı. Görünüşe göre Sol-Kol, *Karasu*'ya

⁶³ Vassilis Dimitriadis, "Via Egnatia Üzerindeki Vakıflar", Çeviren: Özden Arıkan, Ela Güntekin, Tülin Altınova, **Sol Kol Osmanlı Egemenliğinde Via Egnatia 1380-1699**, Editör: Elizabeth Zachariadou, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1999, s. 94.

⁶⁴ Vassilis Dimitriadis, "Via Egnatia Üzerindeki Vakıflar", s. 98-100 Osmanlı'nın Rumeli'de iskan faaliyetlerinin sonuçlarından biri olan Siroz medreseleri için bkz. Bilgin Aydın, Rıfat Günelan, **Yunanistan Medreseleri**, Ketebe Yayınları, İstanbul 2023, s. 423-449.

oldukça yakın bir noktadan geçiyor ve kısa bir süre sonra Kiliselü olarak bilinen menzile varıyordu. Bu rota, Sol-Kol'un Mora'ya kadar uzandığını gösteriyordu.⁶⁵

Karasu nehri üzerinde köprü kurulmasının ana nedeni, Via Egnatia ile bağlantılı Sol-Kol rotasının etkinliğini artırmaktı. Sol-Kol, Osmanlı'nın askeri ve lojistik operasyonları için kritik öneme sahipti. *Karasu* üzerindeki köprü, bu hattın sürekliliğini ve güvenliğini sağlamak için stratejik bir nokta olarak belirlenmiş olabilir. Nehrin bu noktada geçilebilir hale getirilmesi, askeri birliklerin ve malzemenin hızlı ve güvenli bir şekilde taşınmasını kolaylaştırmıştır. Ayrıca, köprünün inşa edildiği yerin Sol-Kol'a yakın olması, bu rotanın Mora'ya kadar uzanan yolculuğunu kesintisiz hale getiriyordu. Bunun da Osmanlı'nın bölgedeki askeri varlığını ve hakimiyetini güçlendirmesine katkıda bulunduğu anlaşıyor.

Evliya Çelebi'nin *Seyahatnâme*'sinde, Siroz ve civarındaki sulardan köprülerle geçildiğine dair anlatımlara rastlanmaktadır. Çelebi, seyahatlerinden birinde⁶⁶, öncelikle Demirhisar'ı [Timurhisâr] ziyaret etmiş ve sabah saatlerinde güneydeki Siroz ovasına doğru yol almıştır. Bu yolculuk esnasında, nehir üzerinde yer alan "ağaç cısr-i azîm" olarak tanımladığı büyük bir ahşap köprüden geçmiştir. Bu nehir, kuzeyde Samakov, İştib ve Köstendil dağlarından kaynaklanarak Koçana ve Dobniçe kasabaları civarında birleşmekte ve birçok kasaba ve yerleşim yerini katederek Siroz ovasına ulaşmaktadır. Nehir, buradan doğruya doğru ilerleyerek Beşikler kasabaları yakınında Akdeniz'e dökülmektedir. Bu noktada, nehri gemilerle geçtiklerine dair bilgi verilmektedir. Siroz ovasından yola devam eden Evliya Çelebi, Selanik kazasının nahiyeleri olan Karye-i Dimitriç'e ve ardından Karye-i Başköy'e ulaşmıştır. Bu yolculuğu sırasında, suları üç farklı noktada "ağaç cısrler" olarak tanımladığı ahşap köprüler üzerinden geçmiştir.⁶⁷ Evliya Çelebi'nin anlatımlarında yer verdiği nehrin

⁶⁵ Colin Heywood, "Osmanlı Döneminde Via Egnatia", Çeviren: Özden Arıkan, Ela Güntekin, Tülin Altınova, **Sol Kol Osmanlı Egemenliğinde Via Egnatia 1380-1699**, Editör: Elizabeth Zachariadou, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1999, s. 141-142.

⁶⁶ 14 Mart 1668 [1078] tarihinde Ramazan Bayramı'nı "Yaylağ-ı azîm şehr-i Siroz"da geçirmiştir. Marianna Yerasimos "Evliya Çelebi Seyahatnâmesi'nde Yunanistan: Rota ve Güzergâhlar", **Stefanos Yerasimos, Bir Allame-i Cihan (1942-2005)**, cilt.2, Kitap Yayınevi, İstanbul 2012, s. 760.

⁶⁷ Evliyâ Çelebi b. Derviş Mehmed Zillî, **Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi**, 8. Kitap, s. 62;; Evliyâ Çelebi'nin geçtiği yerlerin isim listesi için bkz. "Kal'a-i Timurhisâr [Demirhisar, Sidirokastro] ...

güzergâhı incelendiğinde, Siroz yakınlarından geçerek Ege denizine dökülen *Karasu* nehrini (Struma) kastettiği anlaşılmaktadır. Çelebi, Demirhisâr'dan yola çıkarak nehir boyunca Siroz'a, oradan da Selanik'e kadar süren yolculuğunda, Siroz yakınlarındaki suları üç farklı ahşap köprü üzerinden geçtiğini belirtir. Bu durum, II. Bayezid'in Modon seferine çıkmadan önce *Karasu* nehri üzerinde inşa edilen köprünün varlığını ve o dönemde hala ayakta olma veya yerine yenisinin yapıldığı ihtimalini kuvvetlendirmektedir.

905-906 (1500-1501) yılına ait bir muhasebe kaydında *Karasu* nehri üzerinde yeni inşa edilen bir köprüden bahsetmektedir. Söz konusu masraf kaydı Devlet Arşivleri Başkanlığı, Osmanlı Arşivi (BOA), Ali Emiri-II. Bayezid Tasnifi nr.90'da mevcuttur. Elimizdeki belge, 1499-1502 tarihleri arasında en azından bir köprünün inşa edildiği gerçeğine ulaşmamıza olanak sağlıyor. Bu köprü bütçesi Gurre-i Ramazan 905 – Gurre-i Ramazan 906 (31 Mart 1500 – 21 Mart 1501) tarihleri arasındaki Siroz kadısının yaptırdığı köprü muhasebesini ihtiva etmektedir.⁶⁸ 1500'te Ramazan'da yapılan harcamanın bir sene sonra muhasebesinin yapıldığı görülmektedir. Muhasebenin giriş kısmından anlaşıldığına göre, bütçeyi Siroz kadısı yazmış ve düzenlemiştir. *Karasu* üzerine yeni inşa edilen köprü için Gurre-i Ramazan 905'te (31 Mart 1500) yapılan harcamaların muhasebesi bir sene sonra Gurre-i Ramazan 906'da (21 Mart 1501) tutuldu.

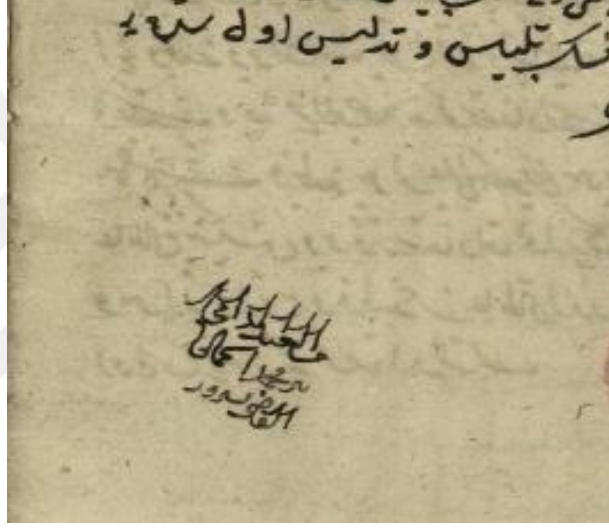
Köprünün yapıldığı tarih Sultan Bayezid'in Moton'u almak üzere Edirne'den kara ordusuyla beraber yola çıktığı tarihe tekabül etmektedir. Köprü bütçesinin düzenlendiği tarihte Siroz'daki idarecinin “Mevlânâ Kâdı-i Siroz”⁶⁹ unvanı dışında ismi kaydedilmemiş olmasına rağmen çeşitli kaynaklardan köprüyü yaptıran kişinin kim olduğu konusunda ipuçlarına ulaşmak mümkündür. Köprünün yapıldığı ve II.

Menzil-i şehri Serez/Siroz: Karye-i Dimitriç [Dimitritsi], Karye-i Başköy [Kephalochoi] ...” (Marianna Yerasimos, “Evliya Çelebi Seyahatnâmesi'nde Yunanistan: Rota ve Güzergâhlar”, s. 761).

⁶⁸ 1 Ramazan 906 (21 Mart 1501) tarihli masraf kaydı: AE.SBZT.II. 1/90.

⁶⁹ Eğer bir kadı 'Mevlânâ' unvanı kullanılıyorsa, bu, o kişinin “mevleviyet kadısı” olduğunu veya böyle bir makama sahip olduğunu gösterebilir. Bu, kişinin hem ilmi yönden hem de görev itibarıyla yüksek bir mevkiye bulunduğunu ve önemli bir dereceye sahip olduğunu ifade etmektedir. İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Devleti'nin İlimiye Teşkilatı**, TTK, Ankara 1965, s. 95-97; Fahri Unan, “Mevleviyet”, **DİA**, c. 29, s. 467-468; M. Akif Aydın, **Osmanlı Hukuku Devlet-i Aliyye'nin Temeli**, İSAM Yayınları, İstanbul 2020, s. 155.

Bayezid'in sefere çıktığı vakitlerde Siroz'u idare eden kişinin tam olarak kim olduğu tespit edilemese de 890 (1485) tarihli bir belgeden seferden yalnızca on yıl önce burayı yöneten kadının [Mevlânâ] Şemsüddin bin Ubeyde Beğ adında biri olduğu bilgisine ulaşıyor.⁷⁰ Öte yandan, Zablanina, Srebreniçe, Rudnik ve Novabırda'daki gümüş madenlerine ilişkin kayıtları içeren 29 Zilhicce 904 (7 Ağustos 1499) tarihli bir defterden yola çıkarak, Siroz'un sefer yıllarında Pir Mehmed Cemâl'in yönetiminde olduğu anlaşılmaktadır.⁷¹



Resim 1
“Siroz Kadısı Pir Mehmed Cemâl” İmzası
(İE.MDN.1-1, v.8a)

Siroz kadısının adının bütçede yer almaması, o dönemde muhasebe kayıtlarında kadıların isimlerinin yerine yalnızca unvanlar ve yönettikleri yerlerin

⁷⁰ Heath Lowry, 1478 tarihli Tapu-Tahrir Defteri'nin düzenlendiği tarihlerde Siroz'u kimin idare ettiği bilgisine ulaşamasa da 890 (1565) tarihli belgedeki verilere dayanarak Siroz kadısının Mevlânâ Şemsüddin bin Ubeyde Beğ olabileceğini aktarmaktadır. Heath W. Lowry, **Osmanlı Döneminde Balkanların Şekillenmesi 1350-1550 Kuzey Yunanistan'ın Fethi, İskânı ve Altyapı Gelişmesi**, Çeviren: Ahmet Cemal, Bahçeşehir Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2008. s. 206). Halil Sahillioğlu, “XV. Yüzyıl Sonunda Osmanlı Darphane Mukataaları”. **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası**, c. 23, sayı: 1-2, 2015, s. 207-209; [Mevlânâ] Ubeyd ismine bir de II.Bayezid zamanında 890 (1485) yılında Rumeli kadıaskeri Müeyyed-zâde'ye bağlı olan mülazımlar arasında rastlanmaktadır. Ercan Alan, Abdurrahman Atçıl, **XVI. Yüzyıl Osmanlı Ulema Defterleri**, Türkiye Bilimler Akademisi (TÜBA), Ankara 2018, s. 25.

⁷¹ 29 Zilhicce 904 (7 Ağustos 1499) tarihli Siroz kadısı Pir Mehmed Cemâl imzalı defter: İE.MDN.1-1, v.8a.

adlarının belirtilmiş olmasından kaynaklanıyor olabilir. II. Bayezid döneminde Siroz'da inşa edilen köprünün yapım görevi bütçede adı geçmeyen bir kadıya verilmiştir. Ancak, bu dönemde Siroz'da kadılık yapmış ve “Siroz Kadısı Pîr Mehmed Cemâl” imzasını taşıyan defterde adı geçen kişinin, Osmanlı veziriazamı Pîrî Mehmed Paşa ile benzerlik gösterdiği görülmektedir. Pîrî Mehmed Paşa'nın Sofya, Siroz ve Galata kadılıklarında bulunmuş olması ve II. Bayezid'in saltanatının son yıllarında kadılıktan hazine defterdarlığına terfi etmiş olması bu bağlantıyı güçlendirmektedir. Ayrıca, Pîrî Mehmed Paşa'nın Selçuklu alimlerinden Fahreddin er-Râzî'nin soyundan gelen Cemâleddin Aksarâyî'nin torunu olduğu ve babasının II. Bayezid döneminde Halvetiyye tarikatının Cemaliyye kolunun kurucusu Şeyh Cemâl-i Halvetî olduğu göz önüne alındığında, “Siroz Kadısı Pîr Mehmed Cemâl”ın Pîrî Mehmed Paşa olduğu sonucuna ulaşmak mümkündür. Bu bağlamda, Pîrî Mehmed Paşa'nın köprü inşasıyla ilişkilendirilmesi oldukça makul görünmektedir.⁷²

Mevlânâ unvanının kadılık müessesesiyle alakalı bir derece belirtisi olmasının dışında, Pîrî Mehmed Paşa'nın bizzat ismiyle değil de “Mevlânâ Kâdı-i Siroz” olarak kaydedilmesinin sebebi o dönemde Mevlânâ muhiblerinden olması sebebiyle bu unvanla anılıyor olabilir.⁷³ Tüm bu bulgular köprü inşasıyla ilgilenen kişinin II.

⁷² Yusuf Küçükdağ, “Pîrî Mehmed Paşa”, **DİA**, s. 280-281; Yusuf Küçükdağ'ın Pîrî Mehmed Paşa'nın biyografisini ele aldığı eserinde kadılık görevini anlattığı bölümde Mevlânâ ünvanını kullanması dikkat çekicidir. “Mevlânâ Pîr Mehmed, daha Amasya valiliği sırasında kendisini tanıyan II. Bayezid'in cülusunu müteakip Amasya'dan ayrılmış; 150 akçe ile önce Sofya; sonra sırası ile Silivri, Siroz ve Galata kadılıklarında bulunmuştur”. Yusuf Küçükdağ, **Vezîr-i Âzam Pîrî Mehmed Paşa**, Literatür Yayıncılık, Konya 1994, s. 19.

⁷³ Akrabalığı olduğuna dair bir kayıt olmamasının yanı sıra Mevlânâ severliği oldukça öne çıkan bir özellik olarak Pîrî Mehmed Paşa'nın bu sempatisi sebebiyle onun adına her hafta Kur'an okuttuğu bilinmektedir. Yusuf Küçükdağ, **Vezîr-i Âzam Pîrî Mehmed Paşa**, s.122. Ayrıca bkz. Yusuf Küçükdağ, **Cemali Ailesi**, Aksaray Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Müdürlüğü Kültür Yayınları, Aksaray 2017, s. 9, 41; Taşköprülüzâde, Sultan İkinci Bayezid zamanında yaşayan Osmanlı bilgileri arasında “Pîrî Paşa” olarak bahsettiği Pîrî Mehmed Paşa'yı da konu edinmiş ve “Molla” ünvanıyla “Mehmed Çelebi” ismini de zikretmiştir. (Taşköprülüzâde, **Osmanlı Bilginleri es-şakâiku'n-Nu'mâniyye fî ulemâi'd-Devleti'l-Osmâniyye**, Çev. Muharrem Tan, İz Yayıncılık: İstanbul 2007, s. 245). Pîrî Mehmed Paşa, birçok kaynaktan “Mevlânâ Pîr Mehmed Çelebi” olarak anılmaktadır. Osmanlı Devleti'nde 909-933 (1503-1527) yılları arasında gerçekleştirilen ihsanlar, bağışlar, resmî törenler, sevkîyatlar ve çeşitli idarî işlemleri kapsayan in'âmât defteri, bu döneme ilişkin önemli kayıtlar sunmaktadır. II. Bayezid'in saltanatının son yıllarına ait kayıtlarda, Pîrî Mehmed Paşa, “Mevlânâ Pîr Mehmed Çelebi” olarak kaydedilmiş olduğu ve hazine defterdarı olarak görev yaptığı görülmektedir. Bkz. İlhan Gök, **Atatürk Kitaplığı M.C.O.71 Numaralı 909-933/1503-1527 Tarihli İn'âmât Defteri (Transkripsiyon-Değerlendirme)**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Anabilim Dalı Yeniçağ Tarihi Bilim Dalı Yayımlanmamış Doktora Tezi, Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr.

Bayezid, Yavuz Sultan Selim ve Kanuni Sultan Süleyman zamanında çeşitli memuriyetlerde bulunmuş ve 1521'deki Belgrad seferi gibi askeri harekâtlara bizzat katılmış olan⁷⁴ Pîrî Mehmed Paşa olduğu sonucuna ulaştırmaktadır.

Köprü kurma görevini yerine getiren kişinin kimliği bir kenara bırakıldığında, köprünün inşa edilmesinin muhtemel amacı, kuşatma sırasında askeri hareketliliği sağlamak ve lojistik ihtiyaçları karşılamak olarak değerlendirilebilir.⁷⁵ Ancak, Osmanlı imparatorluğunun Balkanlar'daki genişlemesi ve *Karasu* nehri üzerinde kalıcı bir kontrol sağlama amacıyla yapılmış olabilir. Bu dönemde Osmanlılar, Balkanlar'daki egemenliklerini güçlendirmek ve bölgedeki ticaret yollarını kontrol etmek için çeşitli altyapı yatırımları gerçekleştirmişlerdir.

Sonuç olarak, *Karasu* nehri üzerindeki köprünün inşa edilme amacı hakkında kesin bir bilgi bulunmamaktadır. Ancak, Osmanlı imparatorluğunun askerî operasyonları ve genişleme politikaları bağlamında hem askerî hem de ekonomik amaçlarla inşa edilmiş olabileceği düşünülebilir.

Belgede adı geçen *Karasu* nehri, coğrafi olarak Osmanlıca kaynaklarda genellikle Mesta Karasu veya sadece Karasu olarak anılan Nestos nehri ile karıştırılabilir.⁷⁶ Aslında, belgede üzerinde köprü inşa edilen nehir, günümüzde Strymon (Struma) nehri olarak bilinen nehirdir. Siroz şehri ise bu iki nehir arasındaki düzlükte konumlanmıştır.⁷⁷ 16. yüzyılın sonlarına doğru, Siroz sancağının bazı

Recep Ahışhalı, İstanbul 2014, s.350, 597, 941; Ramazân-zâde Nişancı Mehmed Efendi, Sultan II. Bayezid dönemi defterdarlarını sıralarken Anadolu defterdarının sonradan vezir olacak olan “Pîr Mehmed Çelebi veled-i Cemâleddin Karamânî” olduğunu belirtmektedir (*Târîh-i Paşa*, s. 196).

⁷⁴ Yusuf Küçükdağ, *Vezîr-i Âzam Pîrî Mehmed Paşa*, s.20, 61; Kanuni Sultan Süleyman'ın 1521'deki Belgrad seferinde de Pîrî Mehmed Paşa'nın köprü inşa faaliyetlerine dahil olduğu görülecektir.

⁷⁵ II. Bayezid Koron ve Modon'u almaya çok önceden karar verdiği için sefer hazırlıkları uzun zamandır devam etmekteydi. Örneğin; Preveze beyi Mustafa Bey'e bahara kadar kırk adet mavuna yaptırması emredildi. Hazırlanan mavnalar da dahil kara ordusu ile beraber kaptan Davut Paşa'ya katılmaları isteniyordu. Bu hazırlıkların daha çok denize yönelik olduğu görülse de kara yolculuğunun da birtakım hazırlıklar gerektirdiği anlaşılıyor. Selâhattin Tansel, *Sultan II. Bâyezî'tin Siyasi Hayatı*, s. 227.

⁷⁶ Karasu Nehri ile ilgili tarihi bilgiler, isim benzerlikleri nedeniyle bazı karışıklıklara yol açabilir. Osmanlıca kaynaklarda Karasu Nehri genellikle Nestos Nehri için kullanılan bir isimdir. Nestos Nehri, Bulgaristan ve Yunanistan'dan geçer ve Bulgarlar tarafından "Mesta," Türkler tarafından ise "Karasu" veya "Mesta Karasu" olarak adlandırılır. Yenice-i Karasu şehri de, bu nehre yakınlığından dolayı bu ismi almıştır. Machiel Kiel, “Yenice-i Karasu”, *DİA*, c.43, s. 443.

⁷⁷ Balta, “Serez”, s. 556.

mukataalarının iltizamına ilişkin kararların bulunduğu bir defterdeki kayıta göre, 991 (1583-1584) tarihinde Siroz "cânibinden" akan "Karasu" isimli nehrin, haddinden fazla taşarak denize döküleceği noktada eski yatağına sığmamış, çevresini suyla kaplamış ve su yolu kumla dolarak yolun tıkanmasına sebep olmuştur. Bu durumda bahsedilen nehrin tuzla tarafına akmasıyla sonuçta denizdeki tatlı suyun tuzlu suyla karıştığı arazilerde sel felaketleri meydana gelmiş ve bölgede ciddi zararlar oluşmuştur, bu yüzden bölgede ciddi manada yardıma ihtiyaç duyulmuştur.⁷⁸ Bu kayıttaki bilgiler, Siroz yakınlarındaki "Karasu" isimli nehrin aslında bugün şehrin yakınlarında akan Struma-Karasu olduğunu kanıtlamaktadır. Bu tespit, tarihsel kayıtların coğrafi bilgiyle örtüşmesini sağlamakta ve geçmişte yaşanan doğal olayların bugünkü nehirlerle bağlantısını kurarak bölgenin su yollarının tarihsel sürekliliğini ortaya koymaktadır.⁷⁹ Ayrıca, bu bilgi, bölgedeki su taşkınlarının tarih boyunca tekrar eden bir sorun olduğunu ve bu durumun günümüz su yönetim politikaları için de önemli bir referans noktası oluşturduğunu göstermektedir.

B. BELGRAD SEFERİNDE KURULAN KÖPRÜLER

Belgrad, fetih ve hakimiyet amacıyla Osmanlı devleti ile Macaristan arasında gerçekleştirilen büyük mücadelelerin merkezinde yer alan tarihi bir şehirdir. Şehrin jeopolitik konumu, çevresindeki nehirlerde belirli askeri taktiklerin geliştirilmesine olanak tanımıştır. Bu bağlamda, Kanuni Sultan Süleyman'ın 927'de (1521) gerçekleştirdiği Belgrad seferi⁸⁰, Sava nehrinin Osmanlı askeri organizasyonundaki merkezi rolünü gözler önüne sermektedir.

⁷⁸ 20 Rebi'ü'l-ahir 992 (1 Mayıs 1584) tarihli emr-i şerif: D.AVG.d.24455, s.2.

⁷⁹ 1715 yılında Mora'nın fethedildiği seferde kara ordusunun izlediği güzergaha bakarak net bir şekilde görülüyor ki Karasu nehri boyunca askeri sebeplerle birçok köprü ilerleyen yüzyıllarda da kurulmaya devam etmiştir. Örneğin; bu seferde ordu Sirozlu bir kimsenin daha önce Karasu nehri üzerinde vakıf olarak yaptırdığı bir köprüden geçerek Başköy ve Lahna istikametinde ilerlemiştir. Mehmet Yaşar Ertaş, **Sultanın Ordusu: 1715 Mora Seferinde Organizasyon ve Lojistik**, Kronik Kitap, İstanbul 2018, s. 50. Sefer yolunun fiziksel şartları ve sulak arazilerin köprüler vasıtasıyla aşıldığı, köprülerin tamiri vesair hakkında ayrıca bkz. Mehmet Yaşar Ertaş, **Sultanın Ordusu**, s. 42-82.

⁸⁰ "Belgrad Seferi, onun çıktığı ilk seferdir" Eyyübî, **Menâkıb-ı Sultan Süleyman (Risâle-i Padişâh-nâme)**, haz. Mehmet Akkuş, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1991, s. 67; Seferde 26 Ramazan

Belgrad, Tuna nehri ile doğal bir savunma hattı oluşturan Sava nehri sayesinde, Osmanlı ordusunun şehre yaklaşımını kolaylaştıran önemli bir ulaşım güzergahı haline gelmiştir. Kale kuşatması esnasında, Tuna nehri üzerinde mühimmat ve top taşınırken, Sava nehri, İstanbul'dan yola çıkan ordunun Sirem adındaki adaya geçişini kolaylaştırarak stratejik bir avantaj sağlamıştır. Sava nehri, Macaristan topraklarına ulaşım için daha uygun bir rota sunarak, ordunun nehir geçişiyle Belgrad önüne ulaşmasını mümkün kılmıştır. Bu özellikler, Sava nehrinin seferdeki stratejik önemini artırmış ve Osmanlı'nın askerî harekâtlarını daha etkili bir şekilde gerçekleştirmesine katkıda bulunmuştur.⁸¹

1. SEFER YOLCULUĞU VE SAVA NEHRİNE ULAŞIM

Osmanlı imparatorluğunun batıya doğru genişleme politikası, Macar Krallığı'yla arasındaki mücadelenin kaçınılmaz hale gelmesine yol açmıştır. Ayrıca, Avrupa'da yaşanan hanedanlar arası çekişmeler ve Kutsal Roma-Germen İmparatoru V. Karl'ın Fransa gibi diğer Avrupalı devletler üzerinde üstünlük kurma çabası Macar

927/30 Ağustos 1521 tarihinde Belgrad Kalesi fethedildi. Bkz. Hüseyin Gazi Yurdaydın, **Kanunî'nin Cülûsu ve İlk Seferleri**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1961, s. 30; Osmanlılar, 1521'de Belgrad'ı alarak önemli bir kilidi açmış ve böylelikle Macar topraklarına ilk adımlarını atmış oldu. Bkz. Feridun M. Emecen, "Mohaç 1526: Osmanlılara Orta Avrupa'nın Kapılarını Açan Savaş", **Osmanlı Klasik Çağında Savaş**, Timaş Yayınları, İstanbul, 2015, s. 161. Bu sefer sadece askeri değil vizyonel açıdan da sembolik anlamlar içermekteydi (Feridun M. Emecen, **Kanuni sultan Süleyman ve Zamanı**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2024, s.58). Belgrad Seferindeki askerî aşamalar ve kale fethedildikten sonra şehir ve çevresindeki idari yapılanma hakkında genel bilgiler içeren araştırmalardan birkaçı: 1521'de fethedildikten sonra Belgrad'ın on altıncı yüzyıldaki idari yapılanması hakkında bk. İlhan Türkmen, **XVI. Yüzyılda Belgrad Kazası**, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi, 2014; Belgrad'ın Osmanlılar tarafından fethi ve süreçteki temel olayların ele alındığı bir araştırma için bk. Selim Aslantaş, "Belgrad-ı Dârü'l-Cihâd", **Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi**, Sayı 15 (2011), s. 13-37; Osmanlı arşiv belgelerinden yararlanılarak hazırlanmış, Osmanlı Devleti'nde Belgrad'ın ekonomik, stratejik ve askerî öneminin tartışıldığı bir araştırma-inceleme örneği için bk. Selim Hilmi Özkan, "The Capital of the Ottoman Empire in Europe: Belgrade on the Frontier (Serhad) (1521-1789)", **Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi**, 53 (Aralık 2021), s. 335-351.

⁸¹ Belgrad Seferi gibi büyük askerî harekâtlar sırasında, Tuna'nın sağladığı ulaşım ve tedarik olanakları, ordunun etkinliğini artırmış; ancak, Sava nehrinin Belgrad'a daha yakın konumu ve daha kolay geçiş imkânları, bu seferde Sava'nın stratejik önemini öne çıkarmıştır. Dolayısıyla, Belgrad Seferinde Sava nehrinin sağladığı avantajlar belirgin olsa da, Tuna nehrinin coğrafi konumu ve uzun yıllar faaliyet gösteren donanması, imparatorluğun genel askeri stratejisi açısından vazgeçilmez bir bileşen olmaya devam etmiştir. Tuna ve donanmasının 1683-1718 yılları arasındaki teşkilât yapısı, mali kaynakları, gemi inşa faaliyetlerinin yanı sıra askerî ve lojistik faaliyetlerinin ele alındığı kapsamlı bir çalışma için bkz. Seyfullah Aslan, **İmparatorluğun Tuna Donanması: Teşkilât ve Faaliyetler (1683-1718)**, Timaş Akademi, İstanbul, 2024.

tahtına kimin çıkacağı gibi müdahaleleri de beraberinde getirmiştir. Bu durum Kanuni Sultan Süleyman'ın "Belgrad" fethiyle sonuçlanan ilk Macaristan seferini düzenlemesinin zeminini hazırlamıştır.⁸² Belgrad Seferinin başlangıcında seferin hangi yöne gerçekleştirileceği kesin olarak belirlenmemiştir. Ancak, padişahın askerî kuvvetlerle ilerlerken divanda bulunan vezirlerle yaptığı istişareler neticesinde, Belgrad'ın fethedilmesi kararlaştırılmış ve bu doğrultuda ordu, Belgrad Kalesi'ne yönlendirilmiştir.⁸³ Bununda birlikte, Belgrad'ın⁸⁴ batısında yer alan ve Sava nehri üzerinde konumlanan Böğürdelen kalesinin⁸⁵ fethi de gündeme gelmiştir.

Kanuni Sultan Süleyman'ın bu iki kaleye yönelmesinin sebepleri arasında nehirlerin varlığı da önemli bir yer tutmaktadır. Dönemin kaynaklarından Tabib Ramazan, padişahın ana hedefinin adeta bir tasvirini sunmaktadır. Bu bağlamda, Macar topraklarına girmek için iki kapı bulunduğunu ve bunların Sava ile Tuna nehirleri olduğunu belirtirken, Macaristan'a bu iki kapı dışında başka yerden giriş yapılamayacağını ifade etmektedir. "Kefereler" olarak nitelendirdiği Macarların, bu iki kapıyı Böğürdelen ve Belgrad gibi iki kaleyle kapattıklarını ve bu kalelerin, evlere vurulan kilitler gibi sağlam olduğunu vurgulamaktadır. Ayrıca, Tabib Ramazan, Macar kralını Belgrad ve Böğürdelen gibi iki güçlü kalenin varlığı nedeniyle kanatlarıyla uçan bir kuşa benzeterek, söz konusu kalelerin kralın iki kanadı olduğunu dile getirmektedir. Ona göre, sefere çıkmanın temel amacı öncelikle Macar tahtgâhı Budin'i fethetmektir. Bu hedeflere ulaşabilmek için ise önce Sava ve Tuna nehirlerinin aşılması gerekmektedir. Böylelikle, bu iki nehrin kenarında bulunan Böğürdelen ve

⁸² Feridun M. Emecen, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluş ve Yükseliş Tarihi (1300-1600)**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2015, s. 239-240.

⁸³ Farklı bir görüşe göre; savaşın ana hedefi Macaristan'ın fethinden çok doğrudan Böğürdelen ve Belgrad kalelerinin ele geçirilmesi ve Sirem adasının kontrol altında tutulması idi. Geza Perjes, **Mohaç Meydan Muharebesi**, Çeviren: Şerif Baştav, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1992, s. 31-33.

⁸⁴ Evliya Çelebi, bir kısmı Tuna ve Sava nehirleriyle çevrelenmiş Belgrad kalesinin bulunduğu stratejik konumu şu şekilde tarif etmektedir: "Eyle bir arz-ı âlfîye vâki' olmuş kim nehr-i Tuna ile nehr-i Sava bir yere cem' olduğu mahalde bir kayalı burun ucunda vâki'dir" (Evliyâ Çelebi b. Derviş Mehmed Zillî, **Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi V. Kitap: Topkapı Sarayı Kütüphanesi Bağdat 307 Numaralı Yazmanın Transkripsiyonu-Dizini**, Haz. Y. Dağlı, S. Ali Kahraman, İ. Sezgin, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2001, s. 187). Belgrad konum olarak Tuna ve Sava nehirlerinin birleştiği noktada yükselen bir tepe üzerinde yer almaktadır (Divna Djuric Zamolo, "Belgrad", **Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi**, c. 5, s. 507-509).

⁸⁵ Böğürdelen, bugün Sırbistan'daki Şabaç şehrinin Osmanlılar dönemindeki adıdır (Geza David, "Böğürdelen", **DİA**, c.6, s. 323-324).

Belgrad kalelerinin fethedilmesi amacıyla Pîrî Mehmed Paşa (v.1532) ve Ahmed Paşa (v.1524) görevlendirilmiştir.⁸⁶

Osmanlı ordusu, sefer için padişahla birlikte yola çıkarak ilk olarak Sava nehrini geçip Zemun'a ulaşmış; burada Zemun ve Salankamen çevresini yağmaladıktan sonra bu bölgeleri ele geçirmiştir. Ardından, Tuna ve Sava nehirlerinin kesiştiği noktada bulunan Belgrad kalesine doğru ilerlemişlerdir. Zemun, Büyük Savaş Adası ve Tuna nehri tarafında Belgrad Kalesi'ni muhasaraya almışlardır.⁸⁷ Macaristan'ın güneyindeki kalelerin, 1521 Belgrad Seferi ile başlayan süreçte teker teker ele geçirilmesi, Tuna ve Sava nehirlerinin oluşturduğu doğal savunma hattının da kırılmasına yol açmıştır.⁸⁸ Macarlar için bu nehirler güneyden gelebilecek tehlikelere karşı doğal engeller olarak algılanırken, Osmanlılar açısından aşılması gereken doğal yollar olarak değerlendirilmiştir.

Sava nehrinin bu süreçte üstlendiği rol, nehrin temel önemini gözler önüne sermektedir. Tuna nehri özellikle belli mevsimlerde şiddetli taşkınlara neden olduğundan, Osmanlı ordusu için geçit vermesi zor bir su yolu olduğu söylenebilir. Buna karşılık, Sava nehri daha sakin ve geçit noktaları bulmak açısından daha elverişli bir yapıya sahiptir. Bu nedenle, Osmanlıların sefer esnasında seyyar köprüleri çoğunlukla Sava nehri üzerine kurmayı tercih ettiklerini söylemek mümkündür. Dahası, bu yaklaşımın Belgrad Kalesi'nin ablukaya alınarak fethedilmesinde kritik bir avantaj sağladığı da düşünülebilir.

⁸⁶ Necati Avcı, **Er-Risale El-Fethiyye Es-Süleymaniyye**, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İslam Medeniyeti ve Sosyal Bilimler Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Hüseyin Gazi Yurdaydın, Ankara 1989, s. 41-50. Kanuni Sultan Süleyman'ın Belgrad seferine bizzat katılan Tabib Ramazan seferi anlattığı fetihnâme türündeki *Er-Risale El-Fethiyye Es-Süleymaniyye* isimli eserini Arapça kaleme almıştır. Necati Avcı'nın yapmış olduğu tez adı geçen eserin Türkçe çevirisidir. Bu makalede Necati Avcı'nın çevirisinden istifade edilmiştir.

⁸⁷ Belgrad Kalesi'nin fethi ve Sava nehrine kurulan köprülerin kısa bir anlatımı için bkz. Matrakçı Nasuh, **Rüstem Paşa Tarihi Olarak Bilinen Târîh-i Âl-i Osmân**, s. 334-337; 16. yüzyıl şairi Mahremi'nin Belgrad'ın fethine dair kasidesinin kaynak eserlerle bir karşılaştırması ve sefere dair kaynaklarda edebi unsurların değerlendirmesi için bkz. Murat Ali Karavelioğlu, **Mahremi'nin Belgrad Fethine Kasidesi ya da Kanuni Methiyesi**, Dün Bugün Yarın Yayınları, İstanbul 2021.

⁸⁸ Geza Palffy, "Osmanlılara Karşı Macaristan'da Kurulan Sınır Savunma Sisteminin Kökenleri ve Gelişimi (18. Yüzyılın Başlarına Kadar)", **Osmanlı Fetihler Çağında Sınır Boyları**, Editör: Pal Fodor, Geza David, Çev. Özgür Kolçak, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2024, s. 43.

Bununla birlikte, Belgrad'ın fethinden sonraki yıllarda da Osmanlı orduları, Sava nehri üzerindeki bu stratejik geçiş noktalarını benzer şekilde kullanmayı sürdürmüşlerdi.⁸⁹ Özellikle Sava nehrinin bu tür askerî harekâtlarda sunduğu avantajlar, Osmanlıların batıya yönelik seferlerindeki askerî başarısının bir parçası olarak değerlendirilebilir.⁹⁰

Bu bağlamda, Sava nehrinin Osmanlı seferlerindeki rolü ve bu nehrin askerî stratejiye kattığı değer, Belgrad'ın fethini anlamada ve daha geniş bir perspektifte Osmanlı askerî tarihini analiz etmede kilit unsurlardan biri olarak kabul edilebilir. Dolayısıyla Sava nehrinin, Osmanlı ordusunun Macar topraklarına düzenlediği seferlerde, Rumeli'den sonra batıya atılan ilk adımın başlangıç noktası olarak müstakil bir rol üstlendiği ve bu rolün uzun süre köprüler inşa edilerek pekiştirildiği görülmektedir.

2. NEHİRLERİ AŞMAK

On altıncı yüzyıl boyunca meydana gelen Osmanlı ve Macaristan arasındaki siyasi ve askerî irtibatlar bu devirde seferlerin yönünü tayin eden ana unsurlardandır. Böylelikle Almanya'da doğup kilometrelerce yol kat ederek Karadeniz sularına dökülen Tuna nehri ve onun diğer kolları olan Sava, Drava, Morava, Tisa ve havzadaki diğer nehirler üzerindeki köprü inşa faaliyetleri bu yüzyılda askerî ihtiyaçlardan doğan gerekliliğin fiziki ortama yansımaları şeklinde kendini göstermiştir.⁹¹ Kanuni Sultan

⁸⁹ Nehir üzerinde Sirem yakasına geçiş sağlamak amacıyla Böğürdelen Kalesi yakınlarında 1526 Mohaç Meydan Muharebesi öncesinde ve 1566 Sigetvar Seferi esnasında kurulan köprüler o dönemde yakın tarihler için birer örnektir.

⁹⁰ Tuna nehri ve kollarının Osmanlı imparatorluğunun 16. yüzyıldaki askerî harekâtlarındaki stratejik önemi hakkında daha fazla bilgi için bkz. Yusuf Gülderen, "Kanuni Sultan Süleyman Döneminde (1520-1566) Tuna ve Tuna'ya Akan Diğer Nehirlerdeki Osmanlı Filosu ve Tersaneleri", *X. Türk Tarih Kongresi*, c. IV, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1993, s. 1773-1794.

⁹¹ Osmanlı sefer köprülerinin bir listesi için bkz. Cevdet Çulpan, *Türk Taş Köprüleri*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1975, s.234-236; Yüzer köprüler hakkında bkz. G. Tanyeli, U. Tanyeli, "Osmanlı Yüzer Köprüleri", *ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 1990, s. 5-17. 16. ve 17. yüzyıllarda Osmanlı'da Tuna ve kolları üzerinde kurulan seyyar nitelikli askeri köprüler hakkında bkz. İdris Bostan, "Osmanlı Sefer Organizasyonundan Bir Kesit: 16. ve 17. Yüzyıllarda Tuna'da Kurulan Askerî Köprüler", *Osmanlı Deniz Teknolojisi*, Küre Yayınları, İstanbul 2024, s. 199-217.

Süleyman'ın 1521'de çıktığı Belgrad seferinde Sava nehri üzerinde büyük birer köprü inşa ettirmesi gibi hadiseler de bahsedilen özellikteki yapıları içermektedir.

Bu dönemde ahşap askerî köprülere ve bunların inşası için yeterli teknik donanıma sahip işçilere olan ihtiyaçla birlikte, su üstünde sağlam kalabilecek dayanıklı malzemelere duyulan gereksinimin artmaya başladığı görülmektedir. Bu sefer sırasında Sava nehri boyunca farklı noktalarda iki ayrı seyyar köprü kurulması,⁹² bu bağlamda artan ihtiyaca işaret etmektedir. Özellikle nehirlerin nasıl aşılabacağı konusu, seferlerde sıklıkla gündemin önemli bir parçası olarak karşımıza çıkmaktadır. Nitekim, Sultan Süleyman sefer hazırlıklarını tamamladıktan sonra 10 Cemâziye'l-âhir 927'de (18 Mayıs 1521) yola çıkmış⁹³ ve Filibe'ye ulaşıldığında divan vezirleri ile bir dizi görüşmeler yapmıştır. Yapılan bu toplantılarda, Üngürüs vilayetinin yolları ve alınacak önlemler üzerinde görüşmeler yapılırken, aynı zamanda suların nasıl geçileceği meselesi de ele alınmıştır.⁹⁴

Bu doğrultuda, Osmanlı yöneticilerinin coğrafi bilgilerinin oldukça güçlü olduğu ve bu bilgiyi kullanarak geniş kapsamlı taktiksel hedefler ve görüşler geliştirebildiklerini söylemek mümkündür. Akarsu hatları üzerinde yer alan önemli kalelerin ele geçirilmesi bunun bir göstergesidir.⁹⁵ Belgrad seferinde de arazi koşulları hakkında bilgi edinme amaçlı, bilinçli bir şekilde istihbarat sağlandı. Aslına bakılırsa Sava nehrine varıncaya kadar ordunun geçeceği yollar başta Morava Nehri olmak üzere irili ufaklı birçok akarsuyun bulunduğu sulak arazilerdi. Daha hazırlık aşamasında Böğürdelen kalesine giden yolun durumunu bildirmesi için aldığı emirler

⁹² Yusuf Gülderen, "16. Yüzyılda Tuna Boylarında İnşa Edilen Köprüler", **Çevren Toplum Bilim Yazın ve Sanat Dergisi**, Piriştine, Sayı:49, Eylül-Ekim 1985, s. 34.

⁹³ Sefere çıkış tarihi konusunda birincil kaynakların verdiği bilgiler için bkz. Hüseyin Gazi Yurdaydın, **Kanunî'nin Cülûsu ve İlk Seferleri**, s. 22.

⁹⁴ Divanda yapılan görüşmeler hakkında bkz. Bostan Çelebi, **Süleymannâme**, Süleymaniye Kütüphanesi, Ayasofya Koleksiyonu, Nr.3317, vr. 17b; Padişahın Filibe'ye geliş tarihleri için farklı günler yazılmaktadır. Mesela Celalzâde, 5 Receb 927/11 Haziran 1521 (Funda Demirtaş, **Celâl-zâde Mustafa Çelebi, Tabakâtü'l-Memâlik ve Derecâtü'l-Mesâlik**, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İslam Tarihi ve Sanatları Anabilim Dalı İslam Tarihi Bilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi, Danışman: Prof. Dr. Şefaettin Severcan, Kayseri 2009, s. 68-69), Feridun Bey, 4 Receb 927/10 Haziran 1521 (Feridun Ahmed Bey, **Münşeat-ı Feridun Bey**, c.1, Takvimhane-i Âmire, İstanbul 1274, s. 507) tarihlerini vermektedir.

⁹⁵ Gabor Agoston, **Osmanlı'da Strateji ve Askerî Güç**, Çeviren: M. Fatih Çalışır, Timaş Yayınları, İstanbul 2019, s. 98.

üzerine Alacahisar Kadısı Hacı Bayram tarafından pek çok haber arz edildi. Alacahisar kadısının bilir kişilerden edindiği malumata göre; Alacahisar'dan Böğürdelen kalesine kadar geçilecek konaklar sırasıyla Morava Nehri kıyısında Kosorik, ardından çayır ve suları bol olmakla beraber İbre Suyu yakınlarında yer alan İlyas Köyü, Karnol Köyü, Morava kenarında Çaçako (Çaçak/Çaçka) isimli pazargâh idi. Kadı, bu konaktan sonraki yerlerin bilgisinin kendisine henüz ulaşmadığını belirtmiştir.⁹⁶

Morava Nehri ve diğer akarsular gibi doğal engellerin aşılması, seferin zorluklarını da ortaya koymaktadır. Sultan Süleyman'ın sefere çıkmadan önce yol koşulları ve konaklama yerleri hakkında ayrıntılı bilgi aldırması, Osmanlı ordusunun sadece askeri gücüne değil, aynı zamanda bilgi ve istihbarat ağlarına da verdiği önemi göstermektedir. Özellikle Alacahisar kadısı Hacı Bayram'ın, bölgedeki geçitler ve yollar hakkında verdiği malumat, seferin en başından su yollarının etkin şekilde takip edildiğine işarettir.

Su yollarının varlığının seferin ilerleyen sürecinde daha da ön plana çıktığı söylenebilir. Hedef belirlenir belirlenmez padişahın “*zıkr olan suya köpri bünyâd kılalar*” talimatıyla Sava nehri üzerinde sistemli bir köprü inşa edilmesi istendiği açıktır.⁹⁷ Zira dönemin kaynakları da Fatih Sultan Mehmed zamanında (1451-1481) Belgrad'a yaptığı askerî harekâtın (1456) başarısızlıkla sonuçlanmasının sebebini savaşın hedefi olan yerleri kuşatan Tuna ve Sava nehirlerinin etkin bir şekilde değerlendirilememesi şeklinde yansıtmaktadır.⁹⁸

⁹⁶ TSMA.e. 757/56 [TSMA No:6449 / 1]; Su kenarında yer alan menziller hakkında bigiler içeren bu belgede adı geçen İlyas Köyü'nden Belgrad seferini anlatan farklı tarihi kaynaklarda da konak yeri olarak bahsedilmektedir. Celal-zâde Mustafa, 2 Şa'bân 927'de (8 Temmuz 1521) Belgrad'ın mukabilinde *İlyas Köyü* denilen yere geldiğini ve Sultan'ın burada konakladığını yazarken (*Tabakâtü'l-Memâlik*, s. 70), Feridun Bey, konaklama yerleri arasında Böğürdelen'den önce gelen *İlyascık* adında bir köyden bahsetmektedir (Feridun Bey, *Münşeat*, c.1, s. 508). 1516 yılında Çaçak, Semendire'nin güneyinde ve Pojega'nın (Sırbistan'da) batısında yer alan küçük bir köy konumundaydı. Bkz. Engin Aslan, *Semendire Sancağı (15. Ve 16. Yüzyıl)*, Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi, Danışman: Prof. Dr. Mehmet Ali Ünal, Denizli 2023, s.132; Kosorik için bkz. **MAD 506 Numaralı Semendire Livâsı İcmâl Tahrîr Defteri (937 / 1530) Dizin ve Tıpkıbasım**, Yay. Haz. Murat Yüzbaşıoğlu, Ahmet Özkılınç, Ali Coşkun, Abdullah Sivridağ, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Ankara 2009, s.40.

⁹⁷ Bostan Çelebi, *Süleymannâme*, vr. 23a.

⁹⁸ Şah Kasım *Süleymannâme*'de geçmişteki hatalardan artık ders çıkarıldığını şu dizelerle dile getirir: *Takvalı mümini yılan sokmaz / Aynı tarz ve üşlupla iki kere / Bir işten ona (yılana) zarar dokununca /*

Bununla birlikte, Kanuni Sultan Süleyman'ın sefer yolculuğu sırasında, ana hedefin belirlenmesi konusunda istişareler uzun bir süre devam etmiştir. Aslında Kanuni, Macar Krallığı'nın başkenti Budin'i ele geçirmeyi amaçlamaktadır.⁹⁹ Ancak, Rumeli Beylerbeyi Ahmed Paşa, öncelikle Böğürdelen kalesinin alınmasını ve ardından Sirem bölgesine geçilmesinin taktiksel açıdan daha uygun olduğunu savunmaktadır. Buna karşılık Veziriazam Pîrî Mehmed Paşa, Böğürdelen'in belirleyici bir öneminin olmadığını ve öncelikle Macar topraklarının kilidi olan Belgrad'ın fethedilmesinin daha önemli olduğunu ileri sürmüştür. Nihayetinde, yapılan istişareler sonucunda Ahmed Paşa'nın görüşü kabul edilerek ilk adım Böğürdelen kalesine doğru atılmıştır.¹⁰⁰

Seferin nihai siyasi ve askerî hedefi ne olursa olsun, Sava ve Tuna nehirlerinin, Macar topraklarına yapılan akınlarda aşılması gereken temel geçitler olduğu net bir şekilde ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle, Sava nehri, yalnızca bölgenin coğrafi yapısı içinde değil, aynı zamanda Osmanlı devletinin fetih planlarında da kilit bir rol üstlenmiştir. Bu durum, seferin başarısında nehir geçişlerinin hayati önemini gözler önüne sermektedir.

Artık o (yılan) onun etrafına nasıl gelir (Şah Kasım Süleymannâmesi: Kenzu'l Cevâhiri's Seniyye Fî Futûhât's-Süleymâniyye, Hazırlayan: Ayşegül Fidan, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2023, s. 258). Fatih Sultan Mehmed 1456'da Tuna ve Sava ile çevrili Belgrad'ı, istila edilmesi daha kolay olan ve top atışlarına karşı daha zayıf olan fakat yine de çifte surlarla, su ve çamurla dolu derin hendeklerle güçlendirilmiş olan kara tarafından kuşattı (**Kritovulos Tarihi 1451-1467**, Çev. Ali Çokona, Heyemola Yayın, İstanbul 2013, s.343). Tuna nehri üzerindeki Osmanlı gemilerinin yenilgiye uğraması, donanmanın kuşatmasını etkisiz hale getirerek şehrin yardıma açık bir hale gelmesine sebep olmuş ve bu gelişme kuşatmanın yalnızca kara kuvvetleriyle devam etmesine yol açmıştır. 1456'da, İstanbul'un fethine benzer taktiklerle Belgrad'ı kuşatan Osmanlı ordusunun başarısızlığının askeri nedenlerine dair bkz. Yaşar Cihad Öztürk, **Belgrad'ın Fethi**, s. 61-70. Diğer tarafta, Kanuni Sultan Süleyman, Belgrad'a gerçekleştirdiği seferde özellikle Sava nehrini kullanarak ve kaleye güneyden ilerleyerek kuşatmada başarılı olma şansını artırdığı düşünülebilir.

⁹⁹ Kemal Paşa-zâde, **Tevarih-i Âl-i Osman**, X. Defter, Hazırlayan: Doç. Dr. Şefaettin Severcan, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1996, s. 81; Bostan Çelebi, **Süleymannâme**, vr.19b; Böğürdelen'i fethettikten sonra Sava nehri üzerinde kurulacak köprüden geçerek Budin'e yönelme fikrini Kanuni makul karşılar (Filiz Çakıllı, **Peçevî Tarihi Biyografisi, 21a-40a Metin, Dizin, Özel İsimler Sözlüğü**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Dili ve Edebiyatı Anabilim Dalı, Türk Dili Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Emine Gürsoy Naskali, İstanbul 2004, s.26).

¹⁰⁰ Hüseyin Gazi Yurdaydın, **Kanunî'nin Cülûsu ve İlk Seferleri**, s. 25.

3. SULTAN SÜLEYMAN'IN FETİH YOLU: BÖĞÜRDELEN ZAFERİ, SAVA NEHRİNDE KÖPRÜ

Sultan Süleyman, askeri kuvvetlerle Alacahisar'a ulaştığında, o sırada Rumeli Beylerbeyi olan Ahmed Paşa'ya, Böğürdelen (diğer adıyla Şabaç) şehrine giderek buradaki kaleyi fethetmesini emretmiştir. Bunun üzerine Ahmed Paşa Rumeli askeri ile, padişah'tan birkaç menzil öteye geçerek Böğürdelen kalesine ulaşmış ve burada kale kuvvetleriyle çarpışma yaşanmıştır.¹⁰¹ Bir taraftan da Veziriazam Pîrî Mehmed Paşa kendisine tayin olunan askerler ile Belgrad üzerine varmakla görevlendirilmiştir.¹⁰² Veziriazam bu görev beyanı üzerine önce 4 Şa'bân 927'de (10 Temmuz 1521) topları kaleden çıkararak gemilerle Belgrad'a göndermiş ve kendisi de 9 Şa'bân 927'de (15 Temmuz 1521) Semendire'den ayrılarak Belgrad'a doğru yol almıştır.¹⁰³ Sultan Süleyman ise Alacahisar'dan Üngürüs vilayetine, Belgrad veya Böğürdelen iki yoldan birini seçerek ulaşacaktır. Bu durum karşısında padişah Böğürdelen'e geçmeyi tercih etmiş ve o bölgeye doğru hareket etmiştir.¹⁰⁴

Ahmed Paşa'nın komuta etmekle görevlendirildiği Böğürdelen kalesinin ele geçirilmesine yönelik harekâtı ile Veziriazam Pîrî Mehmed Paşa'nın Belgrad sahasından sorumlu olması, Osmanlı ordusunun çok yönlü bir taarruz planı uyguladığını göstermektedir. Kanuni Sultan Süleyman, ordusunu farklı yönlerdeki hedeflere sevk ederek hem Böğürdelen hem de Belgrad gibi stratejik kaleleri aynı anda kuşatmayı hedeflemektedir. Bu tür eşzamanlı harekâtlarda, su yollarının kullanımı ise Osmanlı ordusunun hızı ve etkinliği açısından önemli bir avantaj sağlıyordu. Dolayısı ile, Sefer yönetiminde yer alan yeni plana göre hem Böğürdelen hem de Belgrad'daki kuşatma harekâtını çok yönlü bir şekilde organize edebilmek ve askeri kuvvetler arasındaki bağlantıyı sağlamak amacıyla su yolu imkanları dikkatlice değerlendirildi.

¹⁰¹ Kemal Paşa-zâde, *Tevarih-i Âl-i Osman*, X. Defter, s.72; Bostan Çelebi, *Süleymannâme*, vr. 19b-20a; *Matrâkçı Nasûh'un Süleymân-nâmesi (1520-1537, 1538,1548)*, Haz. Davut Erkan, Türkiye Bilimler Akademisi, Ankara 2023, s. 151.

¹⁰² Kemal Paşa-zâde, *Tevarih-i Âl-i Osman*, X. Defter, s.77-78; Bostan Çelebi, *Süleymannâme*, vr. 21a; *Matrâkçı Nasûh'un Süleymân-nâmesi (1520-1537, 1538,1548)*, s. 152.

¹⁰³ *Celal-zâde Mustafa Çelebi, Tabakâtü'l-Memâlik*, s. 70.

¹⁰⁴ Kemal Paşa-zâde, *Tevarih-i Âl-i Osman*, X. Defter, s. 82; Lütü Paşa, *Tevârîh-i Âl-i Osman*, İstanbul 1341, s.297-298.

Bu doğrultuda, bir yandan Tuna nehrinden gemilerle top sevkiyatı gerçekleştirilirken, diğer yandan Böğürdelen önünden Sava nehri üzerine köprü inşa çalışmalarına ağırlık verildi. Bu bağlamda, Osmanlı devletinin fetih taktiklerinde sadece askeri güç değil, aynı zamanda iletişim, konaklama ve istihbarat gibi unsurların bir arada işlediği girift bir sistemin var olduğu anlaşılmaktadır. Fetih sürecinde bu unsurların birbirini destekleyici bir şekilde devreye sokulduğu da görülmektedir.

Kanuni Sultan Süleyman, Rumeli Beylerbeyi Ahmed Paşa'yı öncü kuvvet olarak gönderdiği Böğürdelen'e yaklaştığı vakit kalenin fetih haberi çoktan kendisine ulaşmıştır. Kalenin fethedilmesiyle birlikte artık Sava nehrinden Sirem tarafından "küffâr" yani Macar topraklarına geçmeye çalışılacaktır.¹⁰⁵



Resim 2
1521'de Sava Nehri Kıyısında Böğürdelen Kuşatması¹⁰⁶

¹⁰⁵TSMA.e. 750/47. Böğürdelen kalesinin fethedildiği haberinin verildiği bu belgenin arşiv katalog kaydında "Rumeli Beylerbeyi Mehmed Paşa'nın arz ettiği bilgiler" olarak belirtilmiş olsa da, unvanına dair herhangi bir ifade bulunmadan bunun "Pîri Mehmed Paşa" tarafından gönderildiği görülmektedir. Ancak, Belgrad Seferinin gerçekleştirildiği dönemde Rumeli Beylerbeyi unvanını Ahmed Paşa taşıdığı bilindiğine göre, BOA katalog kaydındaki unvanın yanlış girildiği anlaşılmaktadır; Ayrıca bkz. Böğürdelen Kalesi'nin fethedildiğine ve Belgrad'la ilgili gelişmelere dair Pîri Mehmed Paşa'nın arzı: TSMA.e. 714/1-2; Kemal Paşa-zâde, **Tevarih-i Âl-i Osman**, X. Defter, s. 83; Haber Sultan Süleyman'a 2 Şa'bân 927'de (8 Temmuz 1521) ulaştığında Böğürdelen'e bir menzil uzaklıktaydı (Hüseyin Gazi Yurdaydın, **Kanunî'nin Cülûsu ve İlk Seferleri**, s.27); Böğürdelen kalesi, ip ve merdivenler kullanılarak surların aşılmasıyla gerçekleştirilen yaklaşık bir haftalık kuşatmanın ardından 7 Temmuz 1521'de Rumeli Beylerbeyi Ahmed Paşa tarafından alındı (Veysel Göger, **16. Yüzyıl Osmanlı Kale Kuşatmaları (Strateji, Taktik, Kuşatma Aşamaları ve Teknolojisi)**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Anabilim Dalı Yeniçağ Tarihi Bilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi, Danışman: Prof. Dr. Muzaffer Doğan, İstanbul 2014, s. 23).

¹⁰⁶ 18. yüzyıla ait bu resimde, Sava Nehri üzerinde yer alan köprü detayı dikkat çekmektedir. Köprünün, bir kale kuşatması sırasında inşa edilmiş geçici bir askerî köprü olabileceği ihtimali akla gelmektedir.

Sultan, nihayet maiyetindeki orduyla birlikte 3 Şa‘bân 927’de (9 Temmuz 1521) Böğürdelen kalesine ulaştı ve Sava nehri kenarına vardığında ise çevredeki manzarayı gözlemlemeye başladı.¹⁰⁷ Matrakçı Nasuh, Kanuni’nin Sava nehri kıyısına gelişini ve burada ordugâh kurmasını tasvir ederken, Sultan’ın gelişiyile birlikte nehrin görkemli ve ihtişamlı bir hal aldığını şu dizelerle anlatmaktadır:

“ İrişüp nâ-geh ol sultân-ı âlem
Kenâr-ı Sâva’ı kıldı muhayyem
Kudûmından o şâhın didi râvî
Ki Sâva oldu deryâyâ müsâvî ”¹⁰⁸

Sava nehrini geçerek Böğürdelen’den karşı yakaya, yani Tuna ve Sava arasında yer alan ve Sirem adası¹⁰⁹ olarak bilinen bölgeye çıkarak bu yol üzerinden Belgrad’a ulaşmak maksadıyla, daha önce nehir üzerine bir köprü inşası için Padişah tarafından bir ferman gönderildiğini ayrıca belirtmek gerekir.¹¹⁰ Bu bağlamda Sava nehrini geçmek için iki yol vardır. Bunu gerçekleştirmek için ya gemilerle ya da köprü vasıtasıyla geçiş sağlanabilmektedir. Böylelikle, Böğürdelen kalesinin fethinden sonra Sirem’e öncelikle Sava nehri üzerinde gemilerle geçmeye karar verilmiştir. Hatta padişah bizzat hayvanlarla geçmeyi denemiş, fakat Sava nehrinin derin olması ve hızlı akıntısı sebebiyle gemilerle geçmenin tehlikeli olduğu anlaşılmıştır. Dahası, geçişte kullanılacak gemiler az sayıda olup hem küçük ve hem de oldukça eskidir. Bu sebeple geçiş esnasında çabucak parçalanıp dağılabilme ihtimalleri bulunmaktadır. Ayrıca bu küçük ve elverişsiz gemilerin kapasitesi de oldukça düşüktür. Bir an önce karşı yakaya

Resim için bkz. **Österreichische Nationalbibliothek**, Cod. O. 41’den naklen Klára Hegyi, Vera Zimányi, **The Ottoman Empire in Europe**, Corvina, Budapest 1989, s.32-33 arasında, resim 14.

¹⁰⁷ Kemal Paşa-zâde, **Tevarih-i Âl-i Osman**, X. Defter, s. 84; Bostan Çelebi, **Süleymannâme**, vr. 22a; Celal-zâde Mustafa Çelebi, **Tabakâtü’l Memâlik**, s. 77; Feridun Bey, **Münşeatü’s-selâtîn**, c.1, s. 508; Lütfî Paşa, **Tevârih-i Âl-i Osmân**, İstanbul 1341, s. 299.

¹⁰⁸ **Matrâkçı Nasûh’un Süleymân-nâmesi (1520-1537, 1538,1548)**, s. 152.

¹⁰⁹ Sirem adası 1526 Mohaç seferinde tamamen Osmanlı hakimiyetine girdi. 16. yüzyıla ait Osmanlı tahrir kayıtlarına göre bölgede belli başlı merkezlerle ilgili kısa bilgi için bkz. Nenad Moaçanin, “Srem”, **DİA**, c. 36, s. 423-424.

¹¹⁰ Kemal Paşa-zâde, **Tevarih-i Âl-i Osman**, X. Defter, s.85; Matrakçı Nasuh, Padişah’ın çadırını Sava kenarına kurdurduktan sonra köprü yapılmasını emrettiğini anlatmaktadır (**Matrâkçı Nasûh’un Süleymân-nâmesi (1520-1537, 1538,1548)**, s. 153). “Köprü inşasına Şa‘bân’ın 4’ünde başlandı.” **Şah Kasım Süleymannâmesi**, s. 259.

geçmek gerektiğinden daha etkili bir yola ihtiyaç duyularak, Sava nehri üzerinde köprü yapılması kesinlik kazanmıştır.¹¹¹

Böğürdelen önündeki köprü dışında Padişah burada bulunduğu sırada bir başka köprü inşası daha gündeme gelmiştir. Kanuni Sultan Süleyman, Böğürdelen çevresini gözlemlerken bu esnada Pîrî Mehmed Paşa'dan yanında bulunan askerlerle beraber Belgrad'daki kuşatmayı bırakarak ordugaha katılmasını istemiştir.¹¹² Ardından, Belgrad'a Semendire'den getirilen topların geri çekilerek Belgrad'daki bu görevini tamamladıktan sonra Sava nehri üzerine sağlam bir köprü inşa etmesini emretmiştir. Bu emre göre, Pîrî Mehmed Paşa sadece topları geri göndermeyecek, aynı zamanda Sava nehri üzerinde bir köprü yaparak Sirem yakasına geçecek ve bu bölgede askeri operasyonlar düzenleyecektir.¹¹³ Mehmed Paşa her ne kadar Belgrad'ın önemini padişaha arz etse de emirleri yerine getirmesi gerekmektedir. Bunun üzerine, Semendire'den yüklenerek Belgrad'a getirilen topların geri gönderilmesi için harekete geçen Pîrî Mehmed Paşa, geciktirmeden Sava üzerinde inşa edilecek köprünün tahtaları ile kirişlerinin kurulmaya başlandığını Padişah'a arz etmiştir.¹¹⁴ Ancak daha sonra Padişah bahsedilen kararlarını değiştirerek Pîrî Mehmed Paşa'ya Belgrad'ı tekrar kuşatması için yeni bir emir göndermiştir.¹¹⁵ Bu sebeple inşasına başlanan köprünün çalışmaları da durdurulmuştur.

Böğürdelen kalesi önünde inşası planlanan köprü için de birtakım ön hazırlıklar yapılmıştır. Öncelikle, kapıkulları ve Rumeli askerlerinden köprü yapılacak yerin yakınlarında büyük ağaçları kesmeleri ve ahşap malzemeleri zımparadan geçirerek, hazır hale getirilen tahtaları Sava nehrinin kenarına yığmaları istendi. Tüm görevliler

¹¹¹ **Er-Risale El-Fethiyye Es-Süleymaniyye**, s. 53-54.

¹¹² Hüseyin Gazi Yurdaydın, **Kanunî'nin Cülûsu ve İlk Seferleri**, s. 28.

¹¹³ **Celal-zâde Mustafa Çelebi, Tabakâtü'l Memâlik**, s. 79.

¹¹⁴ **TSMA.e.** 756/59 [TSMA No: 6334/1]. Bu belgede herhangi bir tarih kaydı bulunmamaktadır. Ancak, içeriğindeki malumat 927 (1521) Belgrad Seferi ile örtüşmekte olup, Sava üzerinde inşa edilen köprüye işaret etmektedir. Buna karşın, BOA katalog kaydında belgenin tarihi Hicri 21.12.974 olarak görülmektedir. Belgede Pîrî Mehmed Paşa'nın imzasının bulunması, belgenin 974 tarihine ait olmasını şüpheli hale getirmektedir. Bu nedenle, belge tarihi Hicri 927 / Miladi 1521 olarak belirlenmiştir.

¹¹⁵ Hüseyin Gazi Yurdaydın, **Kanunî'nin Cülûsu ve İlk Seferleri**, s. 29.

de bu anlamda verilen emri yerine getirmek üzere harekete geçmişti.¹¹⁶ İlk olarak, köprü inşasında ahşap malzemelerin birbirine bağlanabilmesi için sağlam ve uzun ağaçlara ihtiyaç vardı. Bunun için marangozlar istenilen nitelikte ağaçları keserek, emir üzerine kesilen bu ağaçları nehir kenarına gönderdiler.¹¹⁷ Ayrıca nehir geçişlerinde destek amaçlı kullanılacak gemiler, İzvornik ve ona bağlı olan yerlerde inşa edilerek Drin/Drina nehri boyunca Sava nehrine ulaştırıldı ve Bögürdelen'e getirildi. Köprü hazırlıkları esnasında padişahın emrini çabucak yerine getirmek amacıyla Rumeli Beylerbeyi Ahmed Paşa İzvornik'ten taşınan gemileri kullanarak askerlerle birlikte Bögürdelen'in karşı tarafında kalan bölgeye bu gemilerle geçti.¹¹⁸ Ahmed Paşa, Macar kralının askerlerinden bir kısmını baskın yapmak üzere bu tarafa göndereceği haberini alınca kıyı bölgesinde kontrolü sağlayarak köprü yapımı için güvenli ortam oluşturuldu.¹¹⁹

Köprü inşası için küçük, güvertesiz, altı düz, kayık benzeri köprü gemilerine ihtiyaç vardı, ancak yeterli sayıda gemi tedarik edilemediği için kazıklar üzerine kurulu ayaklı bir köprü yapıldı.¹²⁰ Padişahın köprü çalışmalarını gözlemleyebilmesi için nehir kenarında ağaçların dal ve yapraklarıyla bir de gölgelik yapılmış, böylelikle padişah vezirleriyle beraber geç vakitlere kadar köprü yapımını izleyebilmiştir.¹²¹ Köprü yapımı sırasında büyük yağışların başlamasına rağmen işçilerin özverili çalışmaları sayesinde köprü inşasından vazgeçilmemişti. Köprünün mimarisiyle yeniçeri zâbitlerinden yayabaşı ilgileniyordu. Vezirlerle görüşen mimar, köprü inşasını

¹¹⁶ Şah Kasım Süleymannâmesi, s. 259.

¹¹⁷ Er-Risale El-Fethiyye Es-Süleymaniyye, s. 54.

¹¹⁸ Bostan Çelebi, Süleymannâme, vr.23a; Lütfi Paşa, İzvornik'ten üç yüz pare gemi getirildiğini yazmaktadır (Tevârîh-i Âl-i Osmân, s. 299), Evliya Çelebi, Drin Nehrini şöyle anlatmaktadır: "Hersek sancağında Çemerne ve İlok ve Zagor dağlarından cem' olup şehir-i Foça'ya, andan kasaba-i Ustikolona'ya, andan Vişegrad'a, andan bu mahalden aşağı kal'a-i Raça önünde nehr-i Sava'ya mahlût olup, andan Bögürdelen kal'asın geçüp, andan kal'a-i Belgrad kulesi dibinde nehr-i Sava dahi nehr-i azim Tuna'ya mahlût olup deryâ olur" (Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi V. Kitap, s. 215).

¹¹⁹ Şah Kasım, Sirem'de yaşanan bu olayı mizahi bir üslupla şöyle aktarır: Sirem'de bazı köyleri idare eden ve kendini adanın hâkimi zanneden bir kadın, Osmanlı askerlerinin nehri geçmekte olduğu haberini alır almaz kurnazca bir plan yapar. İlk başta itaati kabul edip haraç ödemeyi onaylar; ancak birkaç gün geçmeden parasını, malını ve eşyalarını toplayarak Macar Kralı'nın topraklarına kaçır (Şah Kasım Süleymannâmesi, s. 260).

¹²⁰ "Yetersiz malzemeye rağmen köprünün yarısı küçük gemiler olan dubalarla inşa edildi" (Gülderen, 16. Yüzyılda Tuna Boylarında İnşa Edilen Köprüler, s. 34).

¹²¹ Şah Kasım Süleymannâmesi, s. 260.

on günde tamamlayacağına dair vaatle bulunarak işe koyuldu. Sonunda, işçi ve askerlerin gece gündüz kesintisiz çabalarıyla ağaç payeler üzerinde dokuz günde, bennâ zirâi kullanılarak 1800 zirâ (yaklaşık 1364 metre) uzunluğunda bir köprü inşa edildi.¹²² Tarihi bağlamda, bu uzunlukta bir köprü büyük bir mühendislik başarısı sayılabilir. Uzun ve sağlam ahşap nitelikli bir köprünün kısa sürede kurulmasıyla, Osmanlı imparatorluğunun, özellikle askeri ihtiyaçlar doğrultusunda büyük bir inşa faaliyetine giriştiği anlaşılmaktadır.¹²³ Köprü, 12 Şa‘bân 927’de (18 Temmuz 1521) inşası büsbütün tamamlanmış, oldukça büyük bir yapı ortaya çıkmıştı.¹²⁴

4. SAVA KÖPRÜSÜ HAKKINDA DÖNEMİN KAYNAKLARINDA GEÇEN DEĞERLENDİRMELER

Böyle bir köprünün, nehir gibi hava olaylarından etkilenerek işleri zorlaştıran su kütleleri üzerinde inşa edilebilmesi, coğrafi koşulların zihinsel olarak da aşılması gerektiğini düşündürmektedir. İşçilerin özverisi bir yana, Tabib Ramazan’ın anlatımına göre, bu köprünün inşası büyük bir cesaret gerektiriyordu ve bu cesaret Sultan Süleyman’a mahsustu. Sultan’ın tam desteği ve marangozlar ile diğer işçilerin çabaları olmasaydı ne insanlar ne de cinler bu köprüyü tamamlayabilirdi. Sefere bizzat bulunan tarih yazarı, bu noktada Sava nehrini Nil Nehri ile karşılaştırarak, Nil Nehri üzerinde köprü inşa etmek ne kadar imkânsız ise, Sava nehrinde de köprü inşası bir o kadar meşakkatlidir ve benzer zorluklarla karşılaşıldığını belirtir. Ona göre, Büyük İskender bile böyle bir cesaret örneği göstermemiştir. Özellikle Sultan Süleyman’ın

¹²² Köprünün inşasıyla ilgili tarihsel kaynaklar arasında bazı farklılıklar bulunmaktadır. Tabib Ramazan, söylentilere yer vererek köprünün on veya dokuz günde tamamlandığını anlatmaktadır (**Er-Risale El-Fethiyye Es-Süleymaniyye**, s. 55). Lütfi Paşa ise farklı bir bilgi sunarak köprünün inşasının on yedi günde tamamlandığını yazmaktadır (**Tevârîh-i Âl-i Osmân**, s. 299).

¹²³ Osmanlıca’da "bennâ zira‘ı" terimi, "Arşın" ile aynı anlama gelen bir uzunluk ölçüsü birimi idi. Bina yapan anlamına gelen bennaların kullandığı "bennâ zirâi" ile mimarların kullandığı "mimarî arşın" aynı anlamda inşaat faaliyetlerinde kullanıldı. Zirâ/arşının birim uzunluğu farklı bölgelerde değişmekle beraber 1841 tarihinden itibaren çeşitli düzenlemeler sonucunda 75,775 santimetreye çıkarılmış ve daha sonra küsurat yuvarlanarak 75,8 santimetre olarak kabul edilmiştir. Geniş bilgi için bkz. Mehmet Erkal, "Arşın", **DİA**, c.3, s.411-413. Buna göre, 1800 zirâm 1364.4 metre (1.36 km) olduğu anlaşılmaktadır.

¹²⁴ Bostan Çelebi, vr.23b. Şah Kasım ise köprünün 13 Şa‘bân’da, bir Perşembe günü tamamlandığını belirtmektedir (**Şah Kasım Süleymannâmesi**, s. 266). Ancak 13 Şa‘bân 927’nin Cuma gününe denk gelmesi sebebiyle köprünün tamamlanma tarihinin 12 Şa‘bân olması gerekecektir.

köprü inşası konusundaki cesaretini vurgulamak için, onu Hz. Süleyman ile karşılaştırır. Sultan Süleyman'ın cesaretinin Hz. Süleyman'dan daha büyük olduğunu belirtir; çünkü padişah köprüyü beşerin yardımıyla inşa ederken, Hz. Süleyman cinlerin yardımını almıştır.¹²⁵

Bununla birlikte Matrakçı Nasuh da köprünün inşasını ve onun Macarlar üzerindeki etkilerini alegorik bir üslupla anlatmaktadır. Köprünün kurulması süreci, suya vurulan zincirle sembolize edilmekte, doğrudan bir fiziksel yapı olmanın ötesine taşınmakla birlikte güçlü, hatta korkutucu bir imgeyle tasvir edilmektedir. Zincirin sudaki yansıması, ejderhaya benzetilerek, köprünün ihtişamı ve gücü abartılı bir şekilde vurgulanmaktadır. Düşmanlar bu köprü karşısında korkuya ve dehşete kapılmaktadır. Aynı zamanda köprü, sadece düşmanları caydırmakla kalmayan, halkın güvenle geçebileceği sağlam bir yapı olarak da betimlenmektedir. Köprünün hem maddi hem de manevi gücü yansıtılmaktadır. Bununla birlikte bu yapı sadece fiziksel değil, aynı zamanda manevi bir güç ve kudret sembolü olarak algılanırken.¹²⁶ öte yandan, köprünün yıkılması da düşman gözünde bir zayıflık izlenimi bırakabilir.¹²⁷

¹²⁵ **Er-Risale El-Fethiyye Es-Süleymaniyye**, s. 55.

¹²⁶ *Çün oldı köpri esbâbı müheyyâ*

Suya uruldu bir zencîr-i a'lâ

Çü zencîri Savâ üzre bağladılar

Dil-i küffârı yakup dağladılar

Çü zencîr âb-ı hoş-reftâra bendi

Şeh-mârân sanasın mâra bendi

Çü düşdi aksi zencîrün bu suya

Didiler ejderî girdi bu suya

Meğer şîr-i neridi âb-ı hoş-rev

Ki zencîre çeküpdür anı hüsrev

İrişüp köprinün emri temâmet

Niceler geçdiler sağ ü selâmet

(**Matrakçı Nasûh'un Süleymân-nâmesi (1520-1537, 1538,1548)**, s. 153)

¹²⁷ Kanuni Sultan Süleyman böyle bir izlenim oluşturacağı endişesiyle, ilerleyen süreçte yaşanan sel felaketinde köprünün tamamen yıkılmasını beklemeden gemilerle Sirem'e geçmiş; böylece düşmana gözdağı vermiş ve hızlı hareket ederek avantaj sağlamıştır (**Er-Risale El-Fethiyye Es-Süleymaniyye**, s. 56).

Sultan Süleyman döneminde, güç ve otoriteyi temsil eden imgelerin oluşturulmasında çeşitli unsurların rolü büyük önem taşımaktadır. Tabib Ramazan ve Matrakçı Nasuh gibi dönemin önemli şahsiyetleri, eserlerinde bu imgeleri ustaca kullanmışlardır. Bu bağlamda, askerî köprülerin, gücün sembolü olarak işlev gördüğü dikkat çekmektedir. Köprüler, yalnızca fiziksel bir geçiş aracı olmanın ötesinde, siyasi ve sosyal güç dinamiklerini simgeleyen önemli metaforlar olarak öne çıkmaktadır. Dönemin anlayışına göre, köprü gibi yapılar, doğrudan padişahın otoritesini yansıtan unsurlar olarak değerlendirilmiştir. Dolayısıyla, askeri köprülerin varlığı, sadece askeri stratejiler açısından değil, aynı zamanda siyasi ve ideolojik bir güç gösterisi olarak da değerlendirilmelidir.¹²⁸

5. BÖĞÜRDELEN KALESİ ÖNÜNDEKİ KÖPRÜNÜN YIKILIŞI

Köprü bin bir zorlukla başarılı bir şekilde inşa edilmesine rağmen ertesi gün nehri geçiş sırasında birtakım sıkıntılar baş göstermiştir. Nehir kabardığı için sular köprüye çarparak sığır ve davarların karşı yakaya geçirilmesini imkânsız hale getirmiştir. Sonunda hayvanların gemilerle geçirilmesi uygun görülmüş ancak hava şartları köprüye zarar vermiş ve rüzgâra karşı koyamayan bu ahşap yapı sulara karışmaktan kurtulamamıştır.¹²⁹ Matrakçı Nasuh, ardı ardına yağın yağmurların yol açtığı büyük selin tesirini anlatırken, bu doğal olayın aslında ilahi kudretin bir tecellisi olduğunu vurgulamaktadır. Ona göre yağmurun ardından selin köprüyü ve çevresindeki ağaçları yıkıp sürüklemesi, köprünün bu güç karşısında dayanamayışıyla sembolik bir anlam taşır. Matrakçı, köprünün yıkılmasını, insanın yapabileceği şeylerin sınırlı olduğu ve her şeyin aslında ilahi bir planın parçası olduğunu belirterek yorumlamaktadır. Bu olayın, ezelden yazılmış olan kaderin bir parçası olduğunu ve bu

¹²⁸ Eğer köprüler, dönemin estetik ve mimari anlayışında göz önünde bulundurulacak kadar dikkat çekici olmasaydı, bu yapıların padişahın otoritesini ifade etmede bu denli etkin bir metafor olarak kullanılmaları mümkün olmayacaktı. Sultan Süleyman'ın siyasi otorite ve peygamberlik otoritesine aynı anda sahip olduğunu yansıtan edebi türlerde güç metaforlarının değerlendirilmesine dair bkz. Fatma Sinem Eryılmaz, "Âdem'den Süleyman'a", **Osmanlı Sarayında Tarihyazımı**, derleyenler: H. Erdem Çıpa, Emine Fetvacı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2014, s. 120-154.

¹²⁹ Kemal Paşa-zâde, **Tevarih-i Âl-i Osman**, X. Defter, s. 85.

olayların ardında yatan hikmetin insan aklıyla tam olarak anlaşılamayacağını ifade eder. Dahası, doğanın bu yıkıcı gücü, aslında Allah'ın mutlak kudretinin bir göstergesidir ve bu dünyadaki her şeyin onun iradesine bağlı olduğunu anlatmaktadır.¹³⁰

Köprü tamamlandıktan sonra hava muhalefetinin yol açtığı geçiş zorluklarıyla birlikte ilginç gelişmeler yaşanmıştır. Mesela köprünün mimarı olan yayabaşı, yağışların sebep olduğu tüm zorluklara rağmen vadettiği şekilde köprüyü on gün içerisinde tamamladıktan sonra, padişahın atlarını Sirem yakasına geçirmeye çalıştıkları esnada, mezkûr mimar geçişi tamamlayamadan hayatını kaybetmiştir. Şah Kasım bu hadiseyi “bu fânî dünyânın köprüsünden bâkî dünyâyâ doğru geçiş yaptı” diyerek aktarırken şu beyitle maddi köprü ile manevi köprü anlayışı arasında bir bağlantı kurmaktadır:¹³¹

“Dünya hadiseleri sel üzerindeki köhne bir köprü gibidir
Geç ondan ve tamirine kalkışma”

¹³⁰ Nice gün yağdı yağmurlar pey-â-pey

Cihânı dutdı âvâz-ı hey-â-hey

Nice ağaçları yıkup getürdi

Götürüp köpri katına getürdi

Gelüp köpriye oldılar müzâhim

Yulara olmayup köpri mukâvim

Teferrük irdi tâ ki ittisâle

Ki ba ‘zı yiri vardı infisâle

Meğer kim hâme-i kudret-i ezelde

Bunı yazmışdı levh-i lem-yezelde

Figân u furkatı eşcâr-ı sahtın

Gözi yaşı gelsin ter-i dirahtun

İrişüp nâ-gehânî seyl-i hikmet

Yıkar cisri kalur insâna zahmet

Her işde kudret-i mutlak anundur

Bu cünbüşler kamû 'l-hakk anundur

İrişmez kudretine fehm-i âlem

Yitişmez hikmetine vehm-i âdem

(Matrâkçı Nasûh'un Süleymân-nâmesi (1520-1537, 1538,1548), s. 154).

¹³¹ Şah Kasım Süleymannâmesi, s. 267.

Tarihi kaynaklar “ziyâde yağmur olup ol gün su taşup köprüyü alup bir hafta bu minvâl üzere” kuvvetli yağışın sele neden olduğunu ve su baskınlarının köprüyü alıp götürdüğünü anlatmaktadır.¹³² Köprünün yıkılmasının ise Sultan Süleyman üzerinde manevi tesiri büyük olmuştur. Öyle ki Bostan Çelebi, *Süleymannâme*’de, en başta “Üngürüs’ün tahtgâhı” Budin’i hedefleyen padişahın, doğal afetten sonra geçişleri sağlayabilmek için gemilere ihtiyaç duyulduğundan ve bunları tedarik etmek için zamanın yetersiz oluşundan ötürü her ne kadar sıkıntılar yaşansa da bunları hayır bilip teselli bularak Budin’e gitme kararından vazgeçtiğini anlatmaktadır.¹³³

Lütfi Paşa ise, köprünün Sava etrafındaki dağlardan kopup gelen selden fazlasıyla zarar görerek yıkılmasını, köprünün gemiler üzerinde değil de kazıklar üzerinde kurulmuş olmasına bağlamaktadır. Bununla birlikte “ol yerlerde değirmenler gemiler üzerinde” olduğu için taşkın sular sel olup, değirmenleri götürüp köprünün üzerine yığarak yerinden kopmasına sebep olmuştur.¹³⁴

Dönemin kaynaklarında, Böğürdelen kalesi önünde inşa edilen kazık köprünün büyüklüğü ve sağlamlığı gibi yapısal özellikleri öne çıkmaktadır. Tabib Ramazan ve Matrakçı Nasuh gibi tarihçilerin çizdiği görüntünün aksine, bu kadar sağlam olarak nitelenen köprünün bir sel felaketi sonucunda yıkılmış olması, yapısal bir problem ve eksikliğin var olduğu düşüncesini akla getirmektedir. Bu bağlamda, köprünün yıkılma nedenini temellendirecek kaynakların yetersiz olduğu ve mevcut kaynakların da kafa

¹³² Bostan, *Süleymannâme*, vr. 23b; *Er-Risale El-Fethiyye Es-Süleymaniyye*, s. 56; Halbuki köprü “bir ordu selini kaldırması gerekirken bir suyun karşısında duramadığı için su da onu alıp denize doğru koyuldu” (*Şah Kasım Süleymannâmesi*, s. 268).

¹³³ Bostan, *Süleymannâme*, vr. 23b-24a.

¹³⁴ Lütü Paşa, *Tevârîh-i Âl-i Osmân*, s. 300; Sava nehrinde gemiler üzerinde duran değirmenlerin nehrin çevresinde sıklıkla uygulanan yapılar olduğu söylenebilir. Evliya Çelebi, 1073 (1662) yılında yaptığı seyahat sırasında, Sava nehri kıyısındaki Mitroviçe şehrine uğradığını ve burada nehir üzerinde her biri ikişer değirmen taşıyan gemilere rastladığını belirtmektedir. Kanuni Sultan Süleyman döneminde de bir gece gemiler üzerinde duran bu tipteki değirmenlerin düşman saldırısına uğradığı ve değirmenlerin yıkıldığını anlatmaktadır. Değirmenlerin yıkılmasıyla, Sirem arazisinin su baskınına maruz kaldığını, bu sebeple askerlerin ve atların suya kapıldığını, ordunun zor duruma düştüğünü ifade etmektedir. Daha sonra, Rüstem Paşa’nın sorumluluğunda alınan tedbirlerle bu su baskınlarına karşı önlemler alınmış ve nehir kenarındaki çalışmalar neticesinde taşkınların önüne geçilmiştir (Evliya Çelebi b. Derviş Muhammed Zillî, *Evliya Çelebi Seyahatnâmesi VI. Kitap: Topkapı Sarayı Kütüphanesi Revan 1457 Numaralı Yazmanın Transkripsiyonu-Dizini*, Haz. S. Ali Kahraman, Y. Dağlı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2002, s. 101).

karıştırıcı bir nitelik taşıdığı söylenebilir. Ancak, dönemin kaynaklarına başvurarak bu soruya kısmen bir açıklama getirilebilir.

Lütfi Paşa'nın vurguladığı gibi, köprünün gemiler üzerinde değil de kazıklar üzerinde kurulması, yapının sel sularına karşı daha savunmasız hale gelmesine yol açmıştır. Ayrıca, taşkının nehirdeki değirmenleri de sürükleyip köprünün üzerine yığması, bu doğal afetin sonuçlarını daha da ağırlaştırmıştır.¹³⁵

Bu köprünün yıkılmasının kaynaklarda en çok dile getirilen nedenlerinden biri, inşasında kullanılan tekniklerin doğal afetlere karşı yetersiz kalmasıdır. Sağlam zemin bulunmayan yerlerde kısa ve sık aralıklarla çakılmış ahşap temel kazıkların tercih edilmesi mantıklı bir uygulama olarak görünmektedir.¹³⁶ Ancak nehir üzerindeki köprü, başlangıçta gemiler üzerine inşa edilmesi planlanırken, yeterli sayıda gemi bulunamaması nedeniyle kazıklar üzerinde kurulmuştur. Bu tercih, sel sularının baskısına karşı köprüyü daha savunmasız hâle getirmiştir. Lütfi Paşa'nın da belirttiği gibi, sel sularının değirmenleri sürükleyip köprünün üzerine yığması, yapının çöküşünü hızlandıran bir başka etken olmuştur. Bu anlamda, o dönemde kullanılan inşa yöntemlerinin, böylesi büyük bir sel felaketine karşı direnci artırmaya yetmediği söylenebilir.¹³⁷

Bu köprü, Osmanlı devletinde köprü işçiliğinin, özellikle askerî amaçlarla ne kadar hızlı ve etkili bir şekilde harekete geçebildiğini göstermesi bakımından önemli bir örnektir. İnşa süresinin kısa olmasına rağmen böylesi uzun ve büyük bir yapının

¹³⁵ Nitekim Böğürdelen Kalesi önünde Sava üzerinde köprü kurulan bir sonraki sefer olan 1526'daki Mohaç yolculuğunda, burada bu kez gemilerden bir köprü kurmayı tercih etmişlerdir. Kurulan köprüden karşıya geçiş mümkün olmuştur. Bkz. Celal-zâde Mustafa, **Tabakât**, s. 186.

¹³⁶ Gülsün Tanyeli, **"Hiçbir Üstâd Böyle Kâr Etmemiştir" Osmanlı İnşaat Teknolojisi Tarihi**, Akın Nalça Kitapları, İstanbul, s. 85-86.

¹³⁷ Köprünün yıkılması, köprüdeki yapısal bir bozukluktan ziyade, kazık köprünün kurulduğu araziyle uyumsuzluğu ile açıklanabilir. Köprü, kendi başına sağlam bir yapı olabilir; ancak üzerine inşa edildiği arazinin mevsimsel ve topoğrafik değişimleriyle uyumlu olmaması, yıkılma nedenlerinden biri olarak değerlendirilebilir. Sava nehrinin geçtiği arazinin, Tuna nehri'ne kıyasla daha sakin olmasına rağmen, sık sık sel felaketleri ile gündeme geldiği gözlemlenmektedir. Osmanlılar, 1521 yılı itibarıyla köprü inşa etme konusunda deneyimsiz değillerdi; ancak Sava ve Tuna'nın çevrelediği Sirem arazisi ile ilgili coğrafi deneyimlerinin henüz taze olduğu dikkate alındığında, kazık köprü yerine daha esnek bir yapıya sahip olan gemilerden bir köprü inşa etmemiş olmaları, bu durumu açıklayan bir etken olarak değerlendirilebilir. Sava nehri hattında yaşanan sel olaylarının sık yaşandığı, Sirem bölgesi tamamen fethedildikten sonra tutulan tahrir defterlerine bakıldığında anlaşılır hale gelmektedir. Bunun için bkz. Bruce McGowan, **Sirem Sancağı Mufasssal Tahrir Defteri**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1983, s. 512.

ortaya çıkarılması, dönemin teknik kapasitelerinin bir göstergesidir. Ayrıca köprünün, Osmanlı imparatorluğunun askerî gücünü ve teknik yeteneklerini simgeleyen bir yapı olması, onun yıkılmasına rağmen tarihsel önemini korumaktadır.

6. BELGRAD KALESİNE GİDEN YOL: SAVA NEHRİ ÜZERİNDE KÖPRÜ

Böğürdelen önündeki ahşap köprünün yıkılmasıyla birlikte, Sirem'e geçiş için alternatif vasıtalar aranmaya başlandığını söylemek mümkündür. Bu anlamda, askerlerin, hayvanların ve harp mühimmatının Sirem yakasına gemilerle taşınmasına karar verildikten sonra Sava nehrini geçmek maksadıyla ek gemiler tedarik edilmiştir. Bu doğrultuda, Pîrî Mehmed Paşa, Padişah'ın emrine uyarak, Sirem'den askerlerin yardımıyla gemileri karadan çektirip Belgrad kalesinin karşısına getirmiş ve ardından gemiler su yoluyla Sava boyunca Böğürdelen kalesinin önüne ulaşmış, ek olarak farklı bölgelerden de gemiler tedarik edilmiştir. Başka bir ifade ile, "*Asâkir-i mansûre halkından her sınıfa birer mikdar gemi*" tahsis edilmiştir. Böylelikle, iskeleler kurularak askerler büyük gruplar halinde nehri geçebilmişlerdir.¹³⁸

Bununla birlikte, Böğürdelen'den Sirem tarafına gemiler vasıtasıyla asker ve teçhizatın tamamının gece gündüz geçebilmesinin bir ay sürdüğü söylenebilir.¹³⁹ Köprü vasıtasıyla geçiş sürecini daha kısa bir zaman diliminde de tamamlanabilecek olması söz konusuysa gemilerle yapılan geçiş, daha uzun zaman almıştır. Bu durum, sağlam ve güvenilir bir köprünün varlığının, seferlerin zaman yönetimi açısından son derece etkili olduğunu ortaya koymaktadır.

¹³⁸ Bostan, *Süleymannâme*, vr. 24a-24b. Rumeli Beylerbeyi Ahmed Paşa da yeniçerilerle beraber Sirem'e geçti (Kemal Paşa-zâde, *Tevarih-i Âl-i Osman*, X. Defter, s.86). *Şah Kasım Süleymannâmesi*, s. 269.

¹³⁹ Bostan, *Süleymannâme*, vr. 25a; Askerler güneş doğup batana kadar 20 günde geçtiler (Kemal Paşa-zâde, *Tevarih-i Âl-i Osman*, X. Defter, s. 87)

Uzun bekleyişin ardından ordu, padişah ve akıncılar Sirem yakasında bir araya gelebilmişlerdir.¹⁴⁰ Sirem adasında yer alan, Belgrad kalesinin karşısındaki Zemun kalesine geçilmiştir.¹⁴¹ Belgrad kalesi ise çok önceden kuşatılmaya başlamıştı. Kanuni, Sirem adasına ayak basmadan evvel aslında bu bölgede birçok kalenin kuşatıldığına dair haberler gelmektedir. Receb ayının 21'inden (27 Haziran 1521) beri kuşatma faaliyetlerinin devam ettiğine dair Gazi Hüsrev Bey tarafından gönderilen arzıda Sirem adasına geçildiği, Sava tarafına on iki adet şayka dolusu adam gönderilerek, Sava, Tuna ve Kurye[?] taraflarından ayrı noktalardan Belgrad kalesinin kuşatma altında tutulduğu ve aynı zamanda Tuna kenarındaki Zemun kalesinin de yakılarak muhasara altına alındığı bildirilmektedir.¹⁴² Kanuni, kalenin karşısına yerleştikten sonra, verdiği emir üzerine kale farklı yönlerden ablukaya alınmış ve Pîrî Mehmed Paşa, ikinci vezir Mustafa Paşa ve Rumeli Beylerbeyi Ahmed Paşa komutasında kuşatmalara devam edilmiştir.¹⁴³ Bununla birlikte, kuşatmanın devam ettiği sırada ahır erlerinden üç bin gönüllü, topçularla beraber askerlere destek amaçlı Tuna ve Sava nehri kıyılarında sağlam korkuluklar ve köprüler kurmakla görevlendirilmiştir.¹⁴⁴ Bir tarafta muhasara hız kazanırken, padişah, kalenin Sava nehrine bakan yakasından kuşatıldığı için yeni bir köprü kurulması emrini vermiştir.¹⁴⁵ Sirem adası ve Belgrad

¹⁴⁰ Sultan Süleyman'ın Sava, Tuna ve Drava nehirleriyle çevrili Sirem adasına ayak bastığı tarih için bkz. 20 Şa'bân 927'de (26 Temmuz 1521) Sultan Sava nehrini geçerek adaya kondu (Kemal Paşa-zâde, **Tevârih-i Âl-i Osman**, X. Defter, s.88; Lütî Paşa, **Tevârih-i Âl-i Osmân**, s.301).

¹⁴¹ Bostan, **Süleymannâme**, vr. 25b-26a; Kemal Paşa-zâde, **Tevârih-i Âl-i Osman**, X. Defter, s. 89; Zemun kalesi, Belgrad'ın alınmasını kolaylaştırmak amacıyla Gazi Hüsrev Bey tarafından ele geçirildi (Muhammed Tayyib Okiç, "Gazi Hüsrev Bey", **DİA**, c.13, s. 454), Zemun Kalesi "nehr-i Tuna kenârında nehr-i Sava aşırı Belgrad'dan görünür" (**Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi 5. Kitap**, s. 186), Sultan Süleyman, Belgrad Kalesi'nin tam karşısında bir tepeye çıkarak kaleyi seyretti ve fetih planlarını gözden geçirdi (**Şah Kasım Süleymannâmesi**, s. 275).

¹⁴² TSMA.e. 755/28

¹⁴³ Bostan, **Süleymannâme**, vr. 26b; 5 Ramazan 927'de (9 Ağustos 1521) büyük bir hücumla başladılar (Kemal Paşa-zâde, **Tevârih-i Âl-i Osman**, X. Defter, s. 93), 1521'de Belgrad Kalesi'nin kuşatılması ve hücum sürecine dair bkz. Yaşar Cihad Öztürk, **Belgrad'ın Fethi (Küfür Diyarından Cihad Yurduna)**, Bahçeşehir Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Tarih Yüksek Lisans Programı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Heath W. Lowry, İstanbul 2021, s. 102-114.

¹⁴⁴ **Şah Kasım Süleymannâmesi**, s. 276.

¹⁴⁵ "Belgrâd üzre asker çekmek için köprü yapulsun deyü tedbîr olunup ol tedbîr üzre köprü yapıp tamâm oldukdan sonra ..." (**Matrâkçı Nasûh'un Süleymân-nâmesi (1520-1537, 1538,1548)**, s. 156.)

Süleymannâme'ye göre Kanuni Sultan Süleyman, savaşın başlatılmasının yanı sıra Sava üzerinde köprü inşası emrini daha önce de yaptığı gibi Belgrad kalesini gözlemleyerek planlar doğrultusunda hareket

arasında köprü ve gemi olmadan gidip gelmek zorlayıcı olduğundan ve yeterli sayıda gemi bulunmaması sebebiyle Kanuni, Karaca Paşa'ya¹⁴⁶ Sava ve Tuna sularına, aynı zamanda Belgrad kalesine yakın bir noktada dubalardan bir köprü kurmasını emretmiştir. Böylelikle askerlerin Sirem ve Belgrad arasında rahatlıkla irtibat halinde olabileceklerdi.¹⁴⁷

Kendisine verilen emri yerine getirmek üzere Karaca Paşa köprü için uygun bir yer arayışına girmiş ve nihayet Sava nehrinin iki kola ayrıldığı yerin uygun olduğu tespit edilmiştir.¹⁴⁸ Sava sularının Tuna nehrine karıştığı noktada bulunan bu yerin Belgrad kalesinin karşısında, Sirem adasına ve kaleye hâkim bir konumda olduğu anlaşılmaktadır.¹⁴⁹

Karaca Paşa'nın münasip gördüğü mahalde 2 Ramazan 927'de (6 Ağustos 1521) başlanan köprü inşası on iki günde (14 Ramazan 927/18 Ağustos 1521) tamamlanmıştır.¹⁵⁰ Belgrad önünde kurulan büyük köprünün yapımında kullanılan küçük gemiler ise (duba, tombaz) 1521'de Semendire, İzvornik, Vidin sancakbeyleri

etmek amacıyla "Ramazan'ın 3'üncü günü (7 Ağustos 1521) Salı sabahı" Sirem adasından Belgrad kalesinin karşısında yüksek tepeden kaleyi gözlemlediği sırada verdi. Köprünün yapım tarihine bakılacak olursa çelişki olduğu göze çarpmaktadır. Salı günü Ramazan'ın 3'ü değil, 2'nci gününe denk gelmektedir. Bu da 6 Ağustos 1521'e tekabül etmektedir. İleride de belirtileceği üzere köprü yapımına 2 Ramazan 927'de başlandığı kabul edilecektir (**Şah Kasım Süleymannâmesi**, s. 284).

¹⁴⁶ Kemalpaşazade köprü inşasından veya köprüyü Karaca Paşa'nın kurduğundan bahsetmese de "Karaca Paşa lakabı ile mülakkab olan Ahmed Beğ" olarak Belgrad Kalesi hücumlarında adı geçmektedir (Kemal Paşa-zâde, **Tevarih-i Âl-i Osman**, X. Defter, s.101). Köprüyle Ahmed Paşa ilgilenmiştir (Feridun Bey, **Münşeât**, c.1, s. 512).

¹⁴⁷ **Er-Risale El-Fethiyye Es-Süleymaniyye**, s. 73; Sultan Süleyman gaziler gemilerle gidip gelmeye uğraşmasınlar, Sirem adası ve Belgrad Kalesi civarına rahatlıkla gidiş geliş yapabilsinler diye Karaca Paşa'yı Sava nehri üzerinde köprü inşasıyla görevlendirdi (**Şah Kasım Süleymannâmesi**, s. 284), **Celal-zâde Mustafa, Tabakât**, s. 91.

¹⁴⁸ "Türkçe'de bu yerin ismi Ada'dır" (**Er-Risale El-Fethiyye Es-Süleymaniyye**, s. 74).

¹⁴⁹ Evliya Çelebi'nin anlatımlarında da nehirlerin kesişme noktaları dikkatli bir şekilde betimlenmektedir. "nehr-i Drin bu nehr-i Sava'ya mahlût olup deryâ olarak kal'a-i Böğürdelen'den ubûr edüp Belgrad'ın aşağı kal'ası burnunda Sultân Süleymân kulesin döğerek nehr-i azîm Tuna'ya karışup mecma'ül-bahreyn olup ikisi deryâ olur" (**Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi V. Kitap**, s.187).

¹⁵⁰ Köprü 14 Ramazan 927'de tamamlandı (**Şah Kasım Süleymannâmesi**, s. 291), Köprü yapımı 12 gün sürdü (Feridun Bey, **Münşeât**, c.1, s.512), Köprünün inşası 16 Ağustos'ta tamamlandı (Feridun Dirimtekin, **Belgrad'ın İki Muhasarası**, İstanbul Matbaası, İstanbul 1956, s. 56)

tarafından tedarik edilmiştir.¹⁵¹ Farklı sancaklardan tedarik edilen bu gemiler, demir zincirler ile birbirine bağlanarak muazzam bir köprü kurulmuştur.¹⁵²



Resim 3
Sava ve Tuna'nın Kesiştiği Noktada Gemilerle Kurulan Köprü¹⁵³

¹⁵¹ Gülderen, 16. Yüzyılda Tuna Boylarında İnşa Edilen Köprüler, s. 34.

¹⁵² Tabib Ramazan, bu zincirlerin Fatih Sultan Mehmed zamanında yapıldığını anlatmaktadır. Ayrıca köprünün taştan yapılmışçasına sağlam ve İstanbul'un yolları gibi geniş olduğu benzetmesini yaparken, bu özelliklerin aksine ömrünün kısa olduğunu vurgulamaktadır (**Er-Risale El-Fethiyye Es-Süleymaniyye**, s. 74).

¹⁵³ Sava ve Tuna'nın birleştiği yerde Belgrad şehrinin planından bir kesit. II. Maximilian (1662-1726) komutasındaki Avusturya ordusunun 25 Ağustos 1688 Belgrad kuşatması öncesi hazırlanmıştır. Plandaki tombaz köprü Sava nehri üzerinde Belgrad kalesinden Sirem adasına uzanmaktadır. **Fließende Räume: Karten des Donauraums 1650-1800 [Floating Spaces: Maps of the Danube Region 1650-1800]**, Josef Wolf M.A., Wolfgang Zimmermann (Hg.), Schnell & Steiner; 12 Eylül 2017, s. 259.



Resim 4
Sava ve Tuna Nehirleri Üzerinde Gemilerle İnşa Edilmiş Köprüler¹⁵⁴

Celalzâde Mustafa, inşası tamamlanan köprüyü, iki ayrı bölgeyi birleştiren geniş bir yapı olarak tasvir etmektedir:¹⁵⁵

“Fark-ı âba cısr-i merbût etdiler
Güiyâ bir arz-ı mebsût etdiler
Bir sırât-ı müstakîm ve râh-ı şâh
Vâsi’ ve rûşen-sebîl ve şâh-ı râh”

Sirem adasında Sultan Süleyman’ın otağının kurulduğu yer ile Belgrad kalesi arasında Sava nehri üzerinde gidiş gelişin gemiler yerine köprüyle sağlanması, askerlerin harekâtını önemli ölçüde kolaylaştırmıştır. Bu köprü, su yolu üzerindeki

¹⁵⁴ 1717’de Belgrad’ın Avusturya ordusu tarafından kuşatma planını gösteren Joachim Ottens’in çizimi olan haritadan bir kesittir. Sava nehri üzerinde Osmanlı birliklerinin inşa etmiş olduğu köprüler yer almaktadır (**Fließende Räume: Karten des Donaupraums 1650-1800**, s.285). 1521’deki Belgrad seferinde Belgrad kalesinin alt tarafında Sava nehri üzerinde kurulan köprü de görüntüdeki 1717 Sava köprüsünün konumunda veya hiç değilse bu konuma çok yakın bir noktada inşa edilmişti. 1521’deki seferin ardından batıya yönelik tüm seferlerde suların taşması gibi doğal engeller olmadığı sürece Sava nehri üzerinde köprüler çoğunlukla Belgrad kalesi yakınlarında söz konusu noktada kurulduğu görülecektir.

¹⁵⁵ Celal-zâde Mustafa, **Tabakâtü’l-Memâlik**, s. 92.

hareketliliği hızlandırarak ordunun kuşatma ve hücum faaliyetlerini daha verimli hale getirmiş olmalıdır. Özellikle nehir üzerindeki gemi nakillerinin sınırlı olabileceği bir vakitte, köprü kullanımının hız ve güvenlik açısından daha elverişli olduğu anlaşılmaktadır.

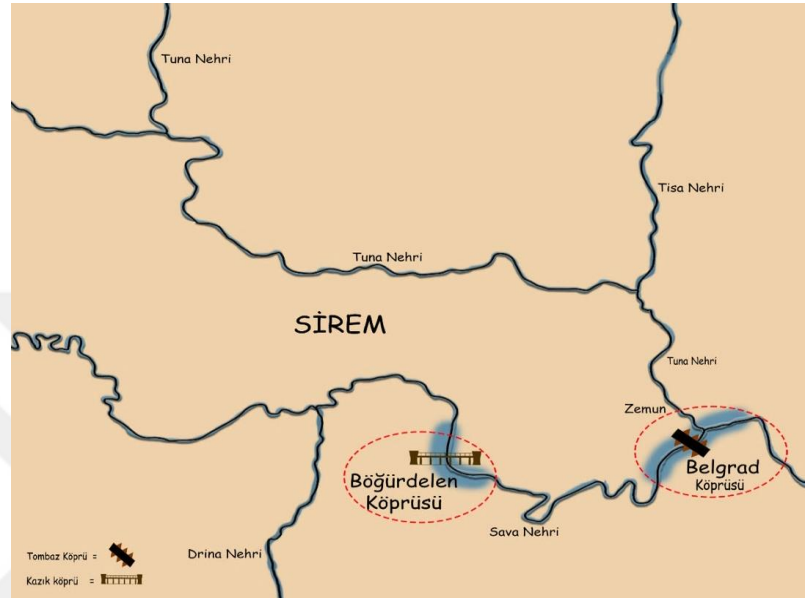
Tarihi kaynaklardan edinilen bilgiler köprünün varlığının uzun sürmediği yönündedir. Nitekim, Macar Kralı'nın Zemun kalesine destek göndermesi ihtimaline karşılık önlem amaçlı Pîrî Mehmed Paşa'nın Padişah emriyle köprü yolunu, Zemun kalesi ve Tuna nehri kenarına top ve tüfekleri yığarak kapattırdığı aktarılmaktadır.¹⁵⁶ Nihayet Belgrad kalesi tamamen alındıktan sonra ertesi gün sabah cuma namazı hazırlıklarına başlanmıştır. Bu esnada Sava nehri üzerinde kurulan bu köprüden geçerek aşağı kalede kiliseden camiye çevrilen yapıda Cuma hutbesi okunarak namaz eda edilmiştir.¹⁵⁷

Sultan Süleyman'ın Sava üzerinde inşa ettirdiği bu köprü, sadece fiziksel bir bağlantı aracı olmanın ötesinde, Osmanlı ordusunun muhasara planlamasında da kolaylık sağlamıştır. Nehir üzerindeki geçişin hızlanması, askerî harekâtın etkinliğini doğrudan artırmıştır. Özellikle gemilerle yapılan nehir nakliyatının yetersiz kaldığı durumlarda, köprünün varlığı güvenilir bir alternatif sunmuştur. Ancak, köprünün varlığının kısa sürmesi, seferlerde dışarıdan gelecek tehlikelere karşı köprüleri ortadan kaldırmak bir taktik olarak karşımıza çıkmaktadır. Pîrî Mehmed Paşa'nın erken gelen bir kararla bölgeyi Macar desteğine karşı koruma altına alması, köprünün sadece bir ulaşım aracı değil, aynı zamanda savaş taktikleri üzerinde belirleyici bir etkiye sahip olduğunu göstermektedir. Bu bağlamda, köprü inşası ve ardından gelen önlemler, 1521

¹⁵⁶ Zemun kalesi Tuna kıyısındadır. Bu kale her ne kadar Belgrad kalesi kadar dayanıklı olmasa bile en az onun kadar geniştir (**Er-Risale El-Fethiyye Es-Süleymaniyye**, s. 74).

¹⁵⁷ Şah Kasım ve Feridun Ahmed, köprüden geçiş tarihini 27 Ramazan 927 (31 Ağustos 1521) olarak vermektedir. Ancak bu tarih Cuma değil Cumartesi gününe denk düşmektedir. Buna rağmen, Belgrad Kalesi alındıktan sonra Sava üzerindeki köprüden geçildiği tarihi kaynaklarda ortak bir görüştür (**Şah Kasım Süleymannâmesi**, s. 305; Feridun Bey, **Münşeât**, c.1, s. 514), “10 Şevval 927’de (13 Eylül 1521) Padişah mahrûse-i Kostantiniyye savbına tevcih gösterüp ... Sava suyu üzerinde olan köprüden ubûr idüp ..” (Bostan, **Süleymannâme**, vr. 31b-32a), Kemalpaşazade köprüden söz etmezken Sava’dan karşı tarafa geçildiği günü 12 Şevval 927 (15 Eylül 1521) olarak kaydetmektedir (Kemal Paşa-zâde, **Tevarih-i Âl-i Osman**, X. Defter, s. 112).

Belgrad seferinde yaşanan Osmanlı-Macar askerî münasebetlerinde nehir geçitlerinin oynadığı rolü gözler önüne sermektedir.



Belgrad'ın fethi, Osmanlıların Macar topraklarına girişinde bir dönüm noktası olmuştur ve Sava nehri, kazanılan zaferin kilit unsurlarından biri olarak öne çıkmaktadır. Dolayısıyla, Sava nehrinin Osmanlı askerî tarihindeki önemini kavramak hem Belgrad Seferinin başarısını anlamak hem de Osmanlı'nın batıya yönelik genişleme taktiklerini değerlendirmek açısından gereklidir.

devam etmiştir. Fiziksel olarak geçici olmalarına karşın, sahip oldukları özellikler ve ortaya çıkan tecrübe birikimi, ilerleyen askerî harekâtlara aktarılmış ve böylelikle uzun süre kalıcı etkiler bırakmıştır.¹⁵⁸

1521 Belgrad Seferi sırasında kurulan, Böğürdelen ve Belgrad kaleleri önündeki köprüler, inşa süreleri, yapısal özellikleri ve askerî işlevleri bakımından farklılıklar göstermektedir. Böğürdelen Kalesi önünde kurulan köprü, geçici bir çözüm olarak Sava nehrinin geçişini sağlamak amacıyla inşa edilmiştir. Ancak köprünün yıkılması, seferin ilerleyişinde zorluklara neden olmuş ve alternatif geçiş yöntemleri arayışını doğurmuştur. Belgrad Kalesi önünde inşa edilen köprü ise, seferin ilerleyişinde daha kalıcı ve stratejik bir çözüm sunmuştur.

Sonuç olarak, Böğürdelen Kalesi önündeki köprü, geçici ve zayıf bir yapı olarak seferin sürecini olumsuz etkilerken, Belgrad Kalesi önündeki köprü, stratejik bir avantaj sağlayarak askerî harekâtın etkinliğini arttırmıştır. Bu iki köprünün karşılaştırması, askerî stratejilerde köprülerin rolünün ne kadar kritik olduğunu gözler önüne sermektedir. Bu anlamda, Belgrad Kalesi önündeki köprü, yalnızca geçiş imkânı sağlamakla kalmamış aynı zamanda seferin başarıyla tamamlanmasında belirleyici bir etken olmuştur.

C. MOHAÇ SEFERİNDE KÖPRÜLER

932 (1526) tarihli Mohaç seferi, Osmanlı imparatorluğunun önemli bir askeri operasyonudur. Fiziki şartlar, Tuna, Sava ve Drava nehirlerinin stratejik rol oynadığı bu seferde belirleyici oldu. Belgrad'da Sava nehri üzerine kurulan ilk köprü, 29

¹⁵⁸ 1521 Belgrad Seferi sırasında Belgrad Kalesi önünde, Sava sularının Tuna'ya aktığı kesimde inşa edilen köprü, seferin ardından ortadan kaldırılmasına rağmen, sonraki yıllarda bilinir bir arazi haline gelmesi nedeniyle burada her an köprü kurulabilecek bir altyapı oluşturulmuştur. Örneğin, 1529 yılında gerçekleştirilen Macaristan Seferi dönüşünde Kanunî Sultan Süleyman, Belgrad Kalesi'ne geçmek amacıyla yine bu noktada inşa edilen köprüden geçerek Rumeli topraklarına ayak basmıştır. **Şah Kasım Süleymannâmesi**, s. 456; 1521 sonrasında Tuna istikametinde gerçekleştirilen seferlerin sayısının artmasıyla birlikte yeni coğrafi deneyimler kazanılmış ve köprü mimarisi konusunda birikimler çoğalmıştır. Osmanlı, on altıncı yüzyıl sonlarına geldiğinde muvakkat nitelikli köprülerin hızlı bir şekilde nasıl inşa edilip söküleceğini derinlemesine öğrenmiş; işçi istihdamı ve malzeme temini, bölge idarecilerine gönderilen emirlerle çok yönlü bir şekilde sağlanmıştır. İdris Bostan, **Osmanlı Deniz Teknolojisi**, s. 211.

Haziran 1526'da tamamlandı. Osmanlı ordusu, Sava nehrini geçerek çeşitli kaleleri ele geçirdi ve Drava Nehrini geçmek için bir köprü daha kurdurdu. Mohaç sahrasının seçilme nedenleri konusunda farklı görüşler bulunsa da Osmanlı Sultanının hedefleri arasında öncelikli olarak Macar topraklarını fethetmek yerine Eflak ve Boğdan'a vasallık vermek olduğu iddiaları da mevcuttur. Bu seferin amacına dair çeşitli fikirler bulunmakla birlikte, Osmanlı ordusunun kullandığı lojistik teknikler ve stratejik kararlar çağdaş Osmanlı kaynaklarında detaylı bir şekilde ele alındı.

Mohaç seferi organizasyonunda fiziki şartların önemli bir kısmını Tuna nehrinin yanı sıra Sava ve Drava nehirleri teşkil etti. Bu uzun mesafeli seferde, Mohaç sahrasında gerçekleşen muharebe öncesinde, ilk köprünün Belgrad'da Sava nehri üzerinde Sirem yakasına geçilirken 19 Ramazan 932'de (29 Haziran 1526) kurulduğu ve köprü inşaa sürecinin İbrahim Paşa'nın gözetiminde gerçekleştiği bilinmektedir.¹⁵⁹ Sefer güzergahı boyunca ilerleyen ordu Sava'yı bir köprü vasıtasıyla peyderpey parça parça geçtikten sonra çeşitli kaleler alındı ve birçok hisara hücum etti. Ordu nihayet Ösek mahalinde toplandı ve burada Drava Nehrini aşmak için bir köprü daha kurulması emrini yerine getirdi. Osmanlı ordusu Drava üzerindeki büyük köprüden geçerek bu şekilde Mohaç sahrasına ulaştı.¹⁶⁰

Macar araştırmacı Geza Perjes muharebenin gerçekleştiği konumun, yani Mohaç sahrasının her ne kadar sebebi tam olarak bilinmese de askeri ve coğrafi açıdan Macarlar için stratejik bir seçenek olduğundan bahsetmektedir.¹⁶¹ Muharebenin Mohaç'ın 50-60 kilometre kuzeyinde kalan *Tolna* denilen yerde gerçekleşecek şekilde planlandığı halde Macarlar bu karardan vazgeçerek Mohaç ovasını belirlediler.¹⁶² Macar yöneticileri ve askerlerine göre, Osmanlı ordusunun Mohaç'a doğru ilerleyişinde takip ettiği güzergâhın, aştıkları mesafelerin onlar açısından zorlu ve

¹⁵⁹ Kemal Paşa-zâde, köprünün İbrahim Paşa'nın gözetiminde tamamlandığını "Ol maslahatın itmâmı Hazret-i paşa-yı saf-ara-yı asaf-rayın hüsn-i ikdamı ve yümn-i ihtimamiyle hayyiz-i husûle hayrile vüsûl buldı" şeklinde belirtmektedir (**Tevarih-i Âl-i Osman**, X. Defter, s. 240-241).

¹⁶⁰ **Tevarih-i Âl-i Osman**, X. Defter, s. 277-279.

¹⁶¹ Geza Perjes, **Mohaç**, s. 57.

¹⁶² Geza Perjes, **a.g.e.**, s. 58.

yorucu olması, ovanın fiziki özelliklerini çok iyi bilen Macarların lehine olacaktı.¹⁶³ Buna benzer Macar araştırmacılarının ileri sürmüş oldukları fikirler zaman içerisinde eleştirildi ve yeni bakış açılarının ortaya çıktığı görülmektedir.¹⁶⁴ Osmanlıları savaşa yönlendirdiği ve harekât planlarını nasıl yaptıklarıyla bağlantılı olduğu iddia edilen sebeplere bakıldığında Mohaç'a doğru yol alan Osmanlı ordusunun sefer güzergâhını belirleyen etmenlerin de bu tartışmalı sebeplerle bağlantılı olduğu fikri yadsınamaz. Seferin sebeplerine dair güncel fikirlerden biri Osmanlı sultanının ilk hedefinin Macar topraklarını fethetmek değil de Eflak ve Boğdan'a vasallık vermek olduğu yönündedir.¹⁶⁵ Farklı bir görüş ise sistematik olarak doğrudan Macaristan'ın fethedilmesinin amaçlandığı şeklindedir.¹⁶⁶ Uzun yürüyüşlü bu sefer Türklerin önce Sava ve daha sonra Drava nehirlerini aşma çabaları, Mohaç'a ulaşma gayreti veya o mevkiye düşman ordusu tarafından kasıtlı olarak çekildiği iddiaları ve tüm bunları siyasi yönden ele almak bir yana sefer güzergâhında kullanılan lojistik teknikler daha somut veriler ışığında incelenebilmektedir. Mohaç ovasına bir şekilde ulaşan Osmanlı ordusunun tecrübe ettiği askeri ve lojistik aşamalar savaşa çağdaş Osmanlı kaynaklarında daha detaylı bahsedilmektedir.¹⁶⁷

Osmanlı imparatorluğunun Mohaç seferinde, Sava nehrinin geçilmesi büyük bir stratejik öneme sahiptir. Sava ve Drava nehirlerini aşmak, Sirem adasına geçmek ve bölgede fetihler gerçekleştirmek amacıyla kurulan köprüler, çağdaş kaynaklar aracılığıyla incelendi. Bu kaynaklar coğrafi bilgilerle desteklenerek detaylı bilgiler vermektedir.

Belgrad'ın 1521'de Osmanlı topraklarına katılması, Batı'ya yapılan fetihlerde avantaj sağladı. Bu dönemde Tuna ve Sava nehirlerinin askerî harekâtlarda kullanılabilmesi için gemiler ve köprülerin hazırlığı önemli bir strateji haline geldi. Padişah, Macaristan

¹⁶³ Geza Perjes, **a.g.e.**, s. 59.

¹⁶⁴ Emecen, **Mohaç**, s. 162.

¹⁶⁵ Emecen, **a.g.e.**, s. 163.

¹⁶⁶ Emecen, **Mohaç**, s. 164.

¹⁶⁷ Emecen, **Mohaç**, s. 172.

seferine başlamadan önce gerekli hazırlıkları tamamladı ve önceden olduğu gibi Sava nehri üzerine gemilerle köprü kurulmasını emretti.

Sava nehri üzerine inşa edilen köprü, çağdaş kaynaklara göre son derece sağlam ve dayanıklıydı. Gemilerle birbirine bağlanan sıkı zincirlerle güvenli bir geçiş sağlanarak, köprüde herhangi bir sallanma veya bozulma olmadığı anlatılmaktadır.

İbrahim Paşa'nın öncülüğünde yapılan köprü, askeri strateji ve mühendislikte dikkat çeken bir başarıyı simgelemektedir. Bu olay, Osmanlı ordusunun Mohaç Seferinde karşılaştığı zorlukları aşma yeteneğini ve stratejik planlamadaki ustalığını vurgulamaktadır.

1. SAVA NEHRİ ÜZERİNDEKİ KÖPRÜ

Sava nehri konumu itibariyle tıpkı 1521 Belgrad seferinde olduğu gibi Mohaç seferine çıkan Osmanlı ordusunun aşması gereken ana akarsulardan biri idi. Diğeri ise Drava Nehri'dir. Tuna ve Sava nehirleri arasında konumlanmış Sirem adıyla bilinen adaya geçebilmek ve o bölgede öncü fetihler gerçekleştirmek için Sava üzerinde kurulmuş olan köprü ve daha sonra Drava üzerine inşa edilen köprü ile ilgili Mohaç Seferi'ne çağdaş kaynaklara başvurulmuştur. İlk olarak Kemalpaşazâde'nin Tevârih-i Âl-i Osman'ından büyük oranda faydalanılmıştır. Bostan Çelebi'ye ait Süleymanâme, Feridun Bey'e ait Münşeâtü's-Selâtin içindeki Ruznâme¹⁶⁸, Matrakçı Nasuh'un Tarih-i Al-i Osman'ı, Lütî Paşa'nın Tevârih-i Âl-i Osman'ı, Celalzade Salih Çelebi'nin Tarih-i Sultan Süleyman'ı, Celalzade Mustafa Çelebi'nin Tabakatü'l Memâlik ve Derecâtü'l Mesâlik isimli tarihi, Mohaç köprülerinin yapımıyla ilgili birbirini tamamlayıcı malumat içermektedir. Yine adı geçen çağdaş kaynaklara başvurarak sefer hakkında bilgi veren müellifler de vardır. Bunlar arasında Peçevi İbrahim Efendi, eserinde¹⁶⁹ Sava ve Drava köprülerinin inşasıyla ilgili özgün anlatımlara yer vermiştir.

¹⁶⁸ Feridun Bey, **Münşeâtü's-Selâtin** içinde Mohaç hakkında *Seferin Ruznâmesi ve Zafer Fetihnâmesi* bulunmaktadır. Sava ve Drava nehirleri üzerine kurulan köprüler için bkz. s. 546-560.

¹⁶⁹ Sevda Günelan, **Peçevî Tarihi (Biyografisi, 21a-40a Metin, Dizin, Özel İsimler Sözlüğü)**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Türk Dili ve Edebiyatı Anabilim Dalı, Türk Dili Bilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Prof. Dr. Emine Gürsoy Naskali, İstanbul 2004.

Köprülerle ilgili çoğunlukla bu kaynaklar esas alınmıştır. Adı geçen müelliflerin kaydettiklerinin tersine, Muhyiddin Cemâlî Tevârih-i Âl-i Osman’ında Mohaç’tan önce üzerinde köprü kurulmuş olan Sava ve Drava nehirlerini ismen nakletmeyerek, sadece Tuna nehri ve “vesair sular” üzerinde köprü kurulmuş olduğunu yazmıştır.¹⁷⁰

On yedinci yüzyıl müelliflerinden olan Karaçelebizade Abdülaziz Efendi’ye ait Kitâb-ı Süleymânnâme’de¹⁷¹ 1520-1566 yılları arasını anlatmakta ve köprülerle ilgili ufak detayları içermektedir. Mohaç’la çağdaş olmasa da köprülerin yapıldığı noktaların coğrafi şemasını çizebilmek adına on sekizinci yüzyılda yazılmış Hasan Esîrî’ye ait tarih ve coğrafya içerikli bir eser olan Mi’yârü’l-Düvel ve Misbârü’l-Milel aydınlatıcı bir başvuru kaynağıdır. Bu eserde birçok konuda olduğu gibi Tuna, Sava, Drava nehirleri ve bunlar arasında kalan Sirem adası hakkında coğrafi bilgiler mevcuttur.¹⁷²

Mohaç’tan önce 1521’de alınarak Dârü’l-cihad kabul edilen Belgrad’ın¹⁷³ Osmanlı topraklarına katılması, Batı’ya yönelik fetihlerde fayda sağlamış, Rumeli ve çevresindeki yerlere hakim olan Gazi Hüsrev, Bâlî ve Sinan Beylerin Avrupa’daki askeri ilerleyişlerini kolaylaştırmıştır.¹⁷⁴

Belgrad, Tuna ve Sava nehirlerinin birleştiği noktada yüksekte kalmış bir düzlükte konumlanmaktadır.¹⁷⁵ Dolayısıyla askeri seferler esnasında taşımacılığın ve nakliyatın muntazam gerçekleşmesi için çeşitli şekillerde; özellikle Tuna’da kullanılan

¹⁷⁰ “Sultan Süleyman Üngürüs’e kasd idüb gazayı ekberdür deyü beş altı bin yüz asker cem’ idüp varup Tuna suyına köpri yapdurup geçdi. Vesâyir sulara dahı köpri yapup geçdi.” Hasan Hüseyin Adalıoğlu, **Muhyiddin Cemâlî’nin Tevârih-i Âl-i Osman’ı**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Bölümü Ortaçağ Tarihi Ana Bilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Hakkı Dursun Yıldız, İstanbul 1990. s. 126.

¹⁷¹ Karaçelebizade Abdülaziz Efendi, **Kitâb-ı Süleymânnâme**, tsh. Said Efendi, Bulak Matbaası, Bulak, 1248.

¹⁷² “Ve bu Sirem ta’bîr olunan vilâyet Belgrad karşusunda bir tarafı Tuna ve iki tarafı Sava ve taraf-ı râbî’i ki Ösik kal’asıdır. Anı Tırava nehri ihâta idüp ve İşlankamen kal’ası kurbında şimâl tarafından gelüp nehr-i Nis’e Tuna’ya karışur” (Göker İnan, **Hasan Esîrî’nin Mi’yârü’l-Düvel ve Misbârü’l-Milel İsimli Tarih ve Coğrafya Eseri**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarih Anabilim Dalı Yeniçağ Tarihi Bilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi, Danışman: Prof. Dr. Erhan Afyoncu, İstanbul 2017, s. 169-170).

¹⁷³ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Tarihi**, c.II, s. 312.

¹⁷⁴ Uzunçarşılı, **Osmanlı Tarihi**, c.2, s. 323.

¹⁷⁵ Divna Djuric – Zamolo, “Belgrad”, s. 407.

gemilerden oluşan ince donanmanın¹⁷⁶ hazır bulundurulması, köprü yapımı ve benzeri gibi yollara başvurularak bu nehirlerin kullanıma hazır hale getirilmesine gerek duyulmuştur.

Macaristan seferi için gerekli hazırlıkları tamamlayan Padişah 11 Receb 932'de¹⁷⁷ (23 Nisan 1526) orduyla beraber İstanbul'dan hareket etmiş, 21 Receb 932'de (3 Mayıs 1526) Edirne'ye¹⁷⁸, 16 Şa'bân 932'de (28 Mayıs 1526) Sofya'ya¹⁷⁹ varmıştır. 22 Şa'bân 932'de (3 Haziran 1526) Eflaklar (İflaklar) denen mahale gelindiği vakit adet üzere Veziriazam ve aynı zamanda Rumeli Beylerbeyi olan İbrahim Paşa'ya ve Rumeli beylerine maiyetlerindeki Rumeli askerleriyle birlikte bir gün önceden yola koyulması emrolunmuştur.¹⁸⁰ Önden giden Veziriazam 9 Ramazan 932'de (19 Haziran 1526) Morava suyu bölgesine ulaştığı vakit tekrar orduya katılmış ve sefer durumuyla ilgili gerekli konuşmalar yapılmıştır. Bu görüşme neticesinde Petervaradin Kalesi'nin alınması için görevlendirilmiştir.¹⁸¹ Veziriazamdan sonra yola çıkan Padişah'ın, köy ve şehirlerden geçerek, dağ ve dar geçitleri aşarak sonuçta Niş'e ulaştığı belirtilmiştir.¹⁸² Kanuni Sultan Süleyman'ın Niş'e varmasının ardından, gazalarıyla nam salmış Semendire ve Belgrad beyi olan Bâlî Bey'in de orduya katıldığı

¹⁷⁶ İdris Bostan, **Osmanlılar ve Deniz**, s. 144.

¹⁷⁷ Kemal Paşa-zâde, **Tevarih-i Âl-i Osman**, X. Defter, s. 225. Feridun Emecen, "Mohaç Muharebesi", **DİA**, c.30, 2005. s. 232-235. "...Tuna ve Sava civarında olan uç beylerine gemiler yaptırmak emr olunub..." Sefer öncesinde yapılan hazırlıklar için bkz. Bostan Çelebi, **Süleymannâme**, v.75b-77b.

¹⁷⁸ Kemal Paşa-zâde, **Tevarih-i Âl-i Osman**, X. Defter, s. 230; İbrahim Paşa buradan "kâmil on iki bin tûfeng-endâz çeri yani zümre-i yeniçeri ve umumen bölük halkı ve üç yüz nefer solaklarla cemi topçu ve cebeci beş yüz top arabalarıyla" bir menzil ileri gitmiştir (Gelibolulu Mustafa Ali, **Kühû'l-ahbar**, Haz. Ali Çavuşoğlu, TTK, Ankara 2019, s. 556-557).

¹⁷⁹ Kemal Paşa-zâde, **Tevarih-i Âl-i Osman**, X. Defter, s. 231.

¹⁸⁰ "...icazet oldu ki, ileru gide mukaddema varub leşker-i zafer-rehberile Sava'yı ubur ve Sirem adasına mürur tedbrin ide..." (Kemal Paşa-zâde, **Tevarih-i Âl-i Osman**, X. Defter, s. 237-238), "İbrahim Paşa edamAllahu teala iclalehu ferman-ı şerîfîm ile bir gün ilerü azimet idüb darü'l-feth Kala'-i Belgrad öninde carî olan Sava suyu üzerinde ubur ve mürur... içün ferman-ı hümayunum ile tertib olunan cisr-i üstüvar ve bina-yı sabitü'l- karadan asakir-i azim-şümâr cezire-i Sirem'e geçüb..." (**Münşeatü's-Selâtin**, s.547), "Rumili leşkeri makdem-i şerîf-i pâdişâhîden mukaddem bir konak ilerü gidüb ve yeniçeri ve Anadolu 'asâkiri dahı ordu-yı hümayundan müfârekât idüb..." (Bostan Çelebi, **Süleymannâme**, v.80a-80b), **Matrâkçı Nasûh'un Süleymân-nâmesi (1520-1537, 1538,1548)**, s. 212.

¹⁸¹ İsmail Hami Danişmend, **İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi**, c.2, Türkiye Yayınevi, İstanbul 1971, s. 113.

¹⁸² Bostan Çelebi, **Süleymannâme**, v.80b.

kaydedilmiştir.¹⁸³ Padişah, yanındakilerle beraber Niş'ten Alacahisar şehrine ve oradan da Morava suyunu geçerek Belgrad'a doğru ilerlemiştir.¹⁸⁴ Bu esnada Veziriazam ise Semendire, Niğbolu, İzvornik, Alacahisar sancakbeyleri ve sipahilerle önden hareket etmiştir. Veziriazam, kendisine verilen emir doğrultusunda Sava nehrini geçip Sirem adasına ulaşmak amacıyla Rumeli askerleri, yüz elli adet top arabası, iki bin yeniçeri ve maiyetindekilerle beraber harekete geçmiştir.¹⁸⁵ Belgrad'a varış tarihi, 3 Şevval 932 (13 Temmuz 1526) olarak kaydedilmiştir.¹⁸⁶ Ancak bu bilgi, dönemin çağdaş kaynaklarının çoğuyla çelişmektedir. Zira diğer kaynaklara göre, 19 Ramazan 932 (29 Haziran 1526) tarihinde Belgrad önündeki sahra, ordu-yı hümayun askerleri ile dolup taşmıştır.¹⁸⁷ Ordu tamamen burada toplanmış, akıncı güçleri, zahire develeri ve nüzül arabaları da aynı zamanda sahaya katılmıştır.¹⁸⁸ Ayrıca, Tuna'nın kenarında yapılması emredilen gemiler de Belgrad'da toplanarak orduya dahil edilmiştir. Bunun yanında, Semendire, İzvornik ve Vidin sancaklarındaki kalelerin azab ve martolosları ile çevredeki beldelelerden yazılan azab ve kürekçiler de gemilere katılmıştır. Her bir gemi, yeterli miktarda kürekçi ve savaşıyla donatılmıştır. 800 adet geminin mürettebatı ve donanımı tamamlanmıştır. Ayrıca, Semendire ve Belgrad'da bulunan toplar, büyük gemilere yerleştirilmiştir.¹⁸⁹

Padişah'tan birkaç gün önce Belgrad'a ulaşan Veziriazam, vardığı günden itibaren köprü çalışmalarına başlamıştır.¹⁹⁰ Tuna ve Sava nehirlerinin manzarasına hâkim bir konumda Padişah'ın çadırı kurulmuş, Veziriazam da Sava nehrinin kenarında

¹⁸³ Kemal Paşa-zâde, **Tevarih-i Âl-i Osman**, X. Defter, s. 240.

¹⁸⁴ Bostan Çelebi, **Süleymannâme**, v.80b.

¹⁸⁵ Kemal Paşa-zâde, **Tevarih-i Âl-i Osman**, X. Defter, s. 238; Karaçelebizade, **Süleymannâme**, v.81; **Matrâkçı Nasûh'un Süleymân-nâmesi (1520-1537, 1538,1548)**, s. 212; Ahmet Faruk Çelik, **Fethullah Arifi Çelebi'nin Şahname-i Al-i Osman'ından Süleymannâme**, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Bölümü Doğu Dilleri ve Edebiyatları Anabilim Dalı Fars Dili ve Edebiyatı Bilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi, Danışman: Doç. Dr. Hicabi Kırlangıç, Ankara 2009. s. 77-78.

¹⁸⁶ Gelibolulu, **Kühü'l-ahbar**, s. 557.

¹⁸⁷ Kemal Paşa-zâde, **Tevarih-i Âl-i Osman**, X. Defter, s.240.

¹⁸⁸ Bostan Çelebi, **Süleymannâme**, v. 80a.

¹⁸⁹ Bostan Çelebi, **a.g.e.**, v. 80b.

¹⁹⁰ Bostan Çelebi, **a.g.e.**, v. 81a.

konumlanmıştır.¹⁹¹ Buna ek olarak, kendisine verilen emir doğrultusunda, gemilerden bir köprü kurulması ve bu köprünün Sava nehrinden geçip Sirem adasına ulaşacak şekilde tamamlanması istenmiştir.¹⁹² Nitekim, Sava köprülerinin tamamlanma tarihi 12 Ramazan 932 (22 Haziran 1526) olarak belirtilmiştir ve köprülerin tamamlandığı bilgisi Semendire Beyi Yahya Paşazâde Balî Bey tarafından iletilmiştir.¹⁹³

Nehir üzerinde kurulan köprü o kadar sağlamdır ki yanında karşılaştınca yerküre bile dayanıksız görünmektedir. Bu köprünün sağlamlığı, çeşitli benzetmelerle ve bir şiirle de övülmüştür. Öyle ki, köprünün inşa sürecinde gemiler yan yana dizilip zincirlerle birbirine bağlanmış ve direklerine zincir vurularak nehir üzerinde sıkı bir yol görünümü kazandırılmıştır. Bu köprü o kadar güçlü ve sağlam yapılmıştır ki ne bir sallanma ne de bir bozulma yaşanmıştır. Sonuç olarak, askerler, teçhizat, atlar ve filler güvenli bir şekilde Sirem yakasına geçirilmiştir.¹⁹⁴ Askerlerin Belgrad’a varır varmaz,

¹⁹¹ Celalzâde Mustafa Çelebi, *Tabakâtü’l Memâlik ve Derecâtü’l Mesâlik*, s.186; Kemal Paşazâde insanlara ait unsurları Sava nehri’ne teşbih ederek nehri, Nil Nehrinin coşkun hücumlarına karşı koyabilecek kadar büyük ve güçlü görmektedir (Kemal Paşa-zâde, *Tevarih-i Âl-i Osman*, X. Defter, s. 241), Sava Suyu’nun Nil Irmağı’na nispet benzetmeleri hakkında ayrıca bkz. Seyid Ali Topal, *Celalzâde Salih Çelebi’nin Tarih-i Sultan Süleyman İsimli Eseri*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İslam Tarihi ve Sanatları (İslam Tarihi) Anabilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2008, s. 263.

¹⁹² Kemal Paşa-zâde, *Tevarih-i Âl-i Osman*, X. Defter, s. 241. Fethullah Arifi Çelebi diğer müelliflerden farklı olarak nehir üzerinde iki adet köprü kurulduğundan bahseder. Öyle ki bu iki köprüden askerlerin tüm ağırlıklarla beraber Sirem yakasına geçmesi dört günü bulmuştur (*Fethullah Arifi Çelebi’nin Şahname-i Al-i Osman’ından Süleymanname*, s. 77-78).

¹⁹³ İsmail Hami Danişmend, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, c.2, s. 113.

¹⁹⁴ “...Yapdılar anı böyle muhkem

Ol çaya buldular bir cây

Köprüye kâbil atdılar çok rây

Üstüne biriki pur sefine tamâm

Dizdiler geldi müstevî’l-akdâm

Çekdiler suya arkuru bir hatt

Düşdi kesildi ol hatta çû nukat

Yerlü yerinde durmağa anlar

Urdılar pâlarına âhenler...”

(Celalzâde Salih Çelebi’nin *Tarih-i Sultan Süleyman İsimli Eseri*, s. 263), “İrişdi Tûna’ya ol gark-pulâd/ Sirem sûyına geçdi nitekim bâd/ Sirem sahrâları doldı sipehden/ Pür oldu her taraf zerrîn-külehdin” (*Matrâkçı Nasûh’un Süleymân-nâmesi (1520-1537, 1538,1548)*, s. 212), Celalzâde Mustafa da benzer şekilde köprünün zincirlerle birbirlerine sıkıca bağlanarak gemilerden yapılmış

kale önünde Sava suyu üzerinde köprü kurup Sirem yakasına geçtiği, ardından Sultan Süleyman'ın kapı halkı ile geçiş yaptığı, onlardan sonra da akıncı dilaverlerinin geçtiği kaydedilmiştir.¹⁹⁵

Sava Köprüsünden Geçiş

Köprü yapımı tamamlandıktan sonra İbrahim Paşa, ilk olarak köprü başında toplanan Rumeli askerinin yoklamasına koyulmuştur.¹⁹⁶ Köprüden geçiş önceliği, Rumeli askerlerine verilmiştir.¹⁹⁷ Köprü başındaki kalabalık, Kıyâmet gününde Sırat Köprüsü önünde toplanmış olan insan kalabalığına benzetilmiştir. Öyle bir izdiham yaşanmıştır ki bu durum akla ve fikre sığmayacak niteliktedir. Hesabı yapılamayacak derecedeki kalabalık içerisinde dalgalanan bayrakların sesleri, havayı yırtacak kadar her yeri sarmıştır. Bu halde yoklaması yapılan askerler, köprüden geçmelerine müsaade edilerek karşı yakaya, Sirem adasına ayak basmışlardır. Askerlerin ağırlıklarıyla birlikte geçişleri dört gün sürmüştür. Dördüncü gün, İbrahim Paşa da maiyetindeki alayla birlikte Sirem'e geçmiştir.¹⁹⁸ Padişah da, askerlerle birlikte 3 Şevval'de (15 Temmuz) köprüyü geçmiş ve Tuna kenarında, Zemun ile Islankamen kalelerine yakın yüksek bir tepeye çadırını kurdurmuştur.¹⁹⁹ Bu sırada Padişah'ın maiyetinde ikinci vezir Mustafa Paşa, üçüncü vezir Ayas Paşa, Anadolu Beylerbeyi Behram Paşa, bölük askeri ve yeniçeriler vesair bulunmaktaydı.²⁰⁰

Köprüden geçiş süreci, dönemin kaynaklarında geniş bir yer bulmuş ve bu süreç, askerî harekâtın önemli bir parçası olarak kaydedilmiştir. Rumeli ve Anadolu askerleri birbiri ardınca yavaş yavaş köprüden geçtikten sonra Sirem adasının adeta

olduğunu kayıt düşmüştür (Celalzâde Mustafa, *Tabakât*, s.186), Kemal Paşa-zâde, *Tevârih-i Âl-i Osman*, X. Defter, s. 241; Bostan Çelebi, *Süleymannâme*, v. 81a.

¹⁹⁵ Lütî Paşa, *Tevârih-i Âl-i Osmân*, s.322.

¹⁹⁶ Celalzâde Salih Çelebi'nin *Tarih-i Sultan Süleyman İsimli Eseri*, s. 264. Bostan Çelebi, *Süleymannâme*, v. 81a-81b.

¹⁹⁷ Celalzâde Mustafa Çelebi, *Tabakâtü'l Memâlik ve Derecâtü'l Mesâlik*, s. 187.

¹⁹⁸ Celalzâde Salih Çelebi'nin *Tarih-i Sultan Süleyman İsimli Eseri*, s.265.

¹⁹⁹ Celalzâde Mustafa Çelebi, *Tabakâtü'l Memâlik ve Derecâtü'l Mesâlik*, s. 187.

²⁰⁰ Peçevî, 4 Şevval'de (14 Temmuz) Sirem yakasına geçildiğini yazmaktadır (*Peçevî Tarihi Biyografisi*, 21a-40a Metin, Dizin, Özel İsimler Sözlüğü, s. 43). *Münşeatü's-Selâtin*, s. 547.

deniz gibi dalgalandığı gözlemlenmiştir.²⁰¹ Her yer askerle dolup taşmış; askerin ayak basmadığı tek bir yer dahi kalmamıştır.²⁰² Köprüden alay alay, bölük bölük geçen askerler ve köprünün her iki tarafında toplanmış asker kalabalığı, adeta bir mahşer yeri görüntüsü vermektedir. Köprüden geçmekte olan harp aletlerini kuşanmış askerlerin suya yansımaları, su içerisinde zırh giymiş balıkları andırmaktaydı.²⁰³ Senâî de manzum eserinde “Göçüldi ba‘d-ez-an manend-i dārā / Mehabet cisri üstinden dil-āra” beyitiyle yapılan büyük köprüden geçişi ve askerlerin Sirem adasında toplandığını kaydetmiştir.²⁰⁴ Bu şekilde askerler gece gündüz bir hafta boyunca köprüden geçişlerini tamamlanmış ve karşı yakaya ulaşmıştır.²⁰⁵ İbrahim Paşa geçtikten bir gün sonra Padişah da köprüden geçerek Sirem yakasına ulaşmış ve nehrin kenarında konaklamıştır. Daha sonra bu mahalde ordu-yı hümayun askerlerine yoklama yapılmış, lazım olan zırh, miğfer ve cebehane mühimmatı gibi eksikler giderilmiştir.²⁰⁶ Alaylar hazırlandıktan sonra İbrahim Paşa Rumeli beyleriyle birlikte Padişah’tan önce yola çıkmış, ertesi gün de Padişah ordu ile yola devam etmiştir.²⁰⁷

²⁰¹ Kemal Paşa-zâde, *Tevarih-i Âl-i Osman*, X. Defter, s. 242. Bostan Çelebi, *Süleymannâme*, v. 81b-82a.

²⁰² Celalzâde Salih Çelebi’nin *Tarih-i Sultan Süleyman İsimli Eseri*, s.266.

²⁰³ Celalzâde Salih Çelebi’nin *Tarih-i Sultan Süleyman İsimli Eseri*, s.267.

²⁰⁴ Senâî’nin *Manzum Süleymaniyye’si*, Haz. Ahmet Akgül, Mesut Bayram Düzenli, Çizgi Kitabevi, İstanbul 2018. s. 133.

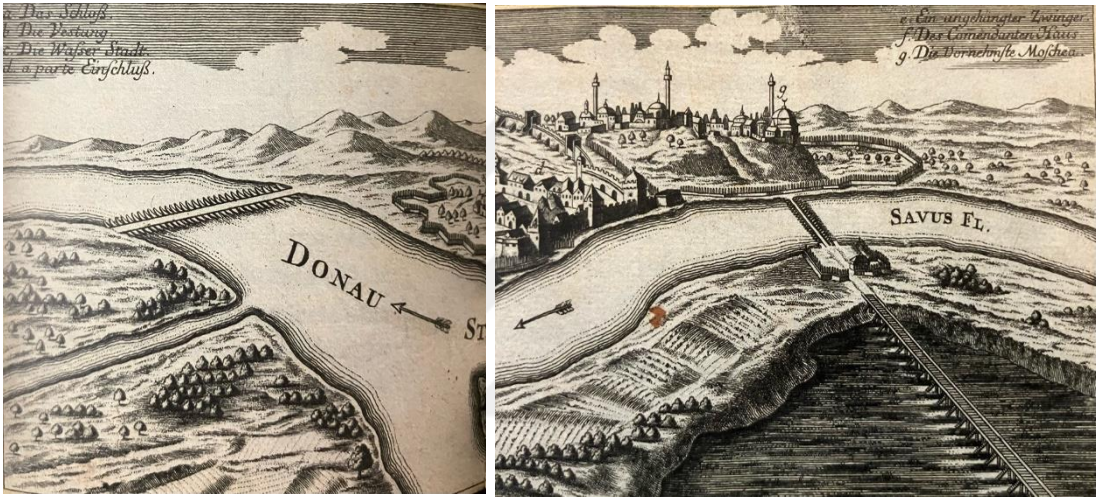
²⁰⁵ Celalzâde Salih Çelebi’nin *Tarih-i Sultan Süleyman İsimli Eseri*, s.268.

²⁰⁶ Kemal Paşa-zâde, *Tevarih-i Âl-i Osman*, X. Defter, s. 242; Bostan Çelebi, *Süleymannâme*, v. 81b-82a; Celalzâde Salih Çelebi’nin *Tarih-i Sultan Süleyman İsimli Eseri*, s. 268.

²⁰⁷ Matrakçı Nasuh, *Rüstem Paşa Tarihi Olarak Bilinen Târîh-i. Âl-i Osmân*, s. 348.



Resim 6
Belgrad Kalesi Önünde Tuna ve Sava Nehirleri Üzerinde Köprüler
(Fließende Räume: Karten des Donaupraums 1650-1800, s. 317)



Veziriazam, Padişah ve ordu Sava üzerine kurulan köprüden geçerek peyderpey karşı yakaya akmalarının ardından İbrahim Paşa ve Rumeli beyleri maiyetindekilerle birlikte Sirem adasında Tuna ve Drava nehri kenarındaki yerlerde birçok sağlam kaleyi ele geçirmişlerdir.²⁰⁸ 17 Şevval 932’de (27 Temmuz 1526) Cuma günü²⁰⁹ Petervaradin Kalesi feth olunmuş ve İbrahim Paşa’ya hil’atler verilmiştir.²¹⁰ Petervaradin’den sonra İbrahim Paşa İyluk adındaki kalenin üzerine yürümüş ve 29 Şevval 932’de (8 Ağustos 1526) bu sağlam kale de ele geçirilmiştir.²¹¹ Padişah da 5

²⁰⁸ Kemal Paşa-zâde, **Tevarih-i Âl-i Osman**, X. Defter, s. 248-265.

²⁰⁹ Kemal Paşa-zâde, **Tevarih-i Âl-i Osman**, X. Defter, s. 265, “Mâh-ı Şevval’in onyedinci günü ki, yevm-i Cuma’dır” (Celalzâde Mustafa Çelebi, **Tabakâtü’l Memâlik ve Derecâtü’l Mesâlik**, s. 189), “18 Şevval 932... kal’a-i mezbûre müsahhar oldu.” (Bostan Çelebi, **Süleymannâme**, v. 85b).

²¹⁰ Kemal Paşa-zâde, **Tevarih-i Âl-i Osman**, X. Defter, s. 266.

²¹¹ “29 Şevval” Kemal Paşa-zâde, **Tevarih-i Âl-i Osman**, X. Defter, s. 274; “Mah-ı mesfurîn yigirmi sekizinci günü [7 Ağustos 1526]” (Celalzâde Mustafa Çelebi, **Tabakâtü’l Memâlik ve Derecâtü’l**

Zilka'de 932'de (13 Ağustos 1526) asker ile gelip hisar üzerine konmuştur.²¹² Bu iki büyük ve sağlam kaleler haricinde Tuna ve Drava nehirleri kenarında önemli birçok kale ve hisar fethedilmiştir. Dökîn, Sûtîn, Lakvâr ve Erûr adındaki mücadeleye gerek kalmadan çoktan boşaltılmış ve Kemalpaşazade'de nakledildiğine göre içindikiler kaleleri terkedip kaçmışlardır.²¹³ Münşeat'ta da bu kalelere ek olarak Sirem adasında bulunan Erik, Gorgoriçe, Çervik, Berkos, Erdud/Erûr, Dimitrofça, Nukay, Dökvar, Borac, Ösek, Raçe gibi kaleler de sıralanır.²¹⁴ Bu esnada Padişah ve Veziriazam İyluk kalesinden hareket edip Unîk adlı bir kasabaya geçmişlerdir. Osmanlı askerleri, burada toplandığı vakit İzvürnik beyi tarafından Raçe isimli hisarın ele geçirildiği haberi ulaşır.²¹⁵

2. DRAVA NEHRİ ÜZERİNDE BİR KÖPRÜ: ÖSEK KÖPRÜSÜ

Mohaç'ta gerçekleşmiş olan savaştan önce İbrahim Paşa öncü olarak gönderilmiştir. Ardından Sultan Süleyman ordu ile yola çıkmıştır. Birkaç ay içerisinde Belgrad'a ulaşmıştır. Padişah'tan önce Belgrad'a ulaşan Veziriazam Sirem adıyla bilinen adaya geçmek için Sava nehri üzerinde bir köprü kurdurmuş ve daha sonra adada çeşitli kaleler fethetmiş nihayet Petervaradin Kalesi'ni almıştır. Ordu ilerlerken Tuna nehri hattında bulunan birçok kale de ele geçirilmiştir. Padişah Sirem Adası'ndaki önemli yer ve kaleler ele geçirildikten sonra artık Macar hükümdarının payitahtına yönelmiştir. Osmanlı'nın Macaristan'a ilerlediğini haber alan kral ve Macar ordusunun da başındaki isim II. Layoş bu esnada savaş hazırlıkları yapmaktadır. Karşı tarafta hazırlıklar devam ederken Osmanlı ordusu Sirem adasındaki

Mesâlik, s. 191), "Mah-ı Şevvalin yigirmi tokuzuncı [günü]..." (Bostan Çelebi, **Süleymannâme**, v. 86b), "Mah-ı mezburın yigirmi sekizinci gününde..." (**Münşeatü's-selâtîn**, s. 548).

²¹² Kemal Paşa-zâde, **Tevarih-i Âl-i Osman**, X. Defter, s. 275.

²¹³ Kemal Paşa-zâde, **Tevarih-i Âl-i Osman**, X. Defter, s. 275.

²¹⁴ **Münşeat**, s.549; Celalzâde Mustafa Çelebi, **Tabakâtü'l Memâlik ve Derecâtü'l Mesâlik**, s. 192; "...Gragûriçe, Burkas..., ...Dimitrufça, Nukay..." (Kemal Paşa-zâde, **Tevarih-i Âl-i Osman**, X. Defter, s. 256-257).

²¹⁵ Kemal Paşa-zâde, **Tevarih-i Âl-i Osman**, X. Defter, s. 276.

ilerleyişlerini Ösek kalesiyle noktalamış ve biraz ileride Drava nehrini geçmek için bir köprü yapılmıştır. Köprüyü geçen Osmanlı ordusu Mohaç meydanında Macar ordusu ile karşı karşıya gelir ve 29 Ağustos 1526 tarihinde savaş başlar. Savaş meydana gelene kadar Osmanlı ordusunun Drava nehri üzerinde bir köprü kurması ve bu köprüden geçmesi kolay olmamıştır.

Zira Macar ordusunun konumlandığı yer ile Drava nehri arasında bir bataklık bulunmaktaydı. Nehir kenarındaki bu bataklığın geçilmesi hiç de kolay görünmüyordu. Mohaç muharebesinin gerçekleşeceği alan bataklıklarla çevrili olduğundan, Osmanlı ordusunun durumu zorlaşmaktaydı. Tuna ve Drava nehirleri arasında kalan bu bataklıkların zemini kumsal ve nehir sularının doldurduğu tortu ile kaplıydı.²¹⁶ Dönemin kaynakları, Drava Nehrinin hemen kıyısındaki bu araziye özel bir dikkat çekmektedir. Kemal Paşazâde, Osmanlı ordusunun geçiş yapacağı noktayı kapatmış olsalardı, askerlerin arazi koşulları nedeniyle büyük bir hezîmetle karşılaşabileceklerini; ancak Macarların basiretlerinin bağlanarak bu avantajı fark edemediklerini ve bu nedenle tedbir almadıklarını değerlendirmektedir.²¹⁷

Drava nehri kenarındaki Ösek kalesinin önünden karşı yakaya geçmek ve bahsedilen bataklık araziye aşmak için padişahın emriyle gemiler üzerinde üç günde sağlam bir köprü kurulmuştur.²¹⁸ Kanuni Sultan Süleyman'ın yapım aşamalarını bizzat

²¹⁶ Geza Perjes, **Mohaç**, s. 58.

²¹⁷ Kemal Paşa-zâde, **Tevarih-i Âl-i Osman**, X. Defter, s. 284-285; Matrakçı Nasuh, **Rüstem Paşa Tarihi Olarak Bilinen Târîh-i. Âl-i Osmân**, s. 351; “Eğer kral-ı nekbet-me’âl tedbirin idüp gelüp ol gül ü âbun kenârında top-ı pür-âşûbını kurup kadem-i ikdâmla kudüm iden hayl-i seyl-hücûma uraydı sehâb-ı azâbdan nâzil ü vâsıl olan seylâb-ı belâyı def’ iderdi. Ammâ kazâ-yı mukadderü’l-husûlun vusûlî muhakkak olmuşdı basîreti bağlanup ol tedbîr-i dil-pezir ile âmil olamadı” **Matrâkçı Nasûh’un Süleymân-nâmesi (1520-1537, 1538,1548)**, s. 227.

²¹⁸ “Ösek nâm kal’a varoşından ‘asker-i manşûr mürûr u ‘ubûr için iki üç gün içinde cîsr-i vesî’ ve binâ-yı menî’ bünyâd olunub ...” **Celalzâde Mustafa Çelebi, Tabakâtü’l Memâlik ve Derecâtü’l Mesâlik**, s. 192; Karaçelebizade Abdülaziz Efendi, **Kitâb-ı Süleymânnâme**, s. 83; Kemal Paşa-zâde, **Tevarih-i Âl-i Osman**, X. Defter, s. 278; “Andan sonra Sultan Süleyman Ösek nam kal’aya varub Trave suyu anın kurbunda akar derin su olub sûz köprüsüz geçilmez ...” (Lütfi Paşa, **Tevarîh-i Âl-i Osmân**, s. 323), **Matrâkçı Nasûh’un Süleymân-nâmesi (1520-1537, 1538,1548)**, s. 225; Matrâkçı, yapılan köprüyü zikretmemekle birlikte “huyûl u fuyûl ve cemâl ü bigâl ahmâl ü eskâl ile ol sa’b batakdan suhûletle” geçildiğini belirtmektedir. **Matrâkçı Nasûh’un Süleymân-nâmesi (1520-1537, 1538,1548)**, s. 228.

izlediği, uzunluğu 284 zirâ (215 m), genişliği 2 zirâ (1.52 m) olan köprüden²¹⁹ 12 Zilka'de 932'de (20 Ağustos 1526) padişah, veziriazam, mühimmatla birlikte askerler geçerek karşı tarafa ayak bastı.²²⁰ Ordu nehrin karşısına geçip toplandıktan sonra, askerlerin geri dönüp kaçma ihtimalini ortadan kaldırmak amacıyla padişahın emriyle köprü yıktırılmıştır.²²¹ Nitekim, dönemin kaynaklarından Eyyûbî, "Tırava'yı geçince şâh-ı Yezdân / Ki bozdı köpriyi durmadı bir an" beyitleriyle bu durumu anlatmaktadır.²²² Ayrıca, Osmanlı ordusunun Drava nehrini ve ardındaki aşılması oldukça güç olan Papas adlı bataklık araziye köprü vasıtasıyla geçtiği, geçiş tamamlandıktan sonra köprünün yıktırıldığı bilinmektedir. Bunun üzerine, Macar kralı bu haberleri alınca yolların kapatılmasını emretmiş ve böylelikle Osmanlı askerlerinin kaçacak bir yer bulamaması için tedbirler almıştır.²²³

²¹⁹ İdris Bostan, **Osmanlı Deniz Teknolojisi**, s. 201; Hammer'ın verdiği ölçü birim olarak 'zirâ' değildir. Köprü, 284 'on' uzunluğunda ve 2 'on' genişliğinde inşa edilmiştir. (Baron Joseph Von Hammer Purgstall, **Osmanlı Devleti Tarihi**, c.5, Üçdal Neşriyat, İstanbul 1984, s. 1326). İsmail Hami Danişmend, **İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi**, c.2, s. 114; Yusuf Gülderen, köprünün uzunluğunun 1284 zirâ, genişliğinin 12 zirâ olduğunu belirtmektedir ("16. Yüzyılda Tuna Boylarında Dubalı Köprüler", s. 35). Henk Boom, köprü ölçülerini "332 metre uzunluğunda 2.4 metre genişliğinde kayıklardan bir köprü" olarak vermektedir. Bkz. Henk Boom, **Büyük Türk Muhteşem Süleyman'ın İzinden 1494-1566**, Çev. Lon Mutlu Briet, Gül Özlen, Kitap Yayınevi, İstanbul 2012, s. 91.

²²⁰ Köprüden geçiş tarihine ilişkin dönemin kaynaklarında küçük farklılıklar bulunmaktadır. Bostan Çelebi'nin **Süleymannâme**'sinde belirtildiği üzere, padişah köprüden "Mâh-ı Zilka'de'nin on üçüncü günü" geçmiş (vr. 87b). Bununla birlikte, Celalzâde Mustafa'nın **Tabakâtü'l Memâlik ve Derecâtü'l Mesâlik** adlı eserinde ve Gelibolulu Ali'nin **Künhü'l-Ahbar**'ında padişahın köprüden geçiş tarihi 12 Zilka'de olarak kaydedilmektedir (Celalzâde Mustafa, s. 192 [**Tabakâtü'l-memâlik ve derecâtü'l-mesâlik**, yay. P. Kappert, Wiesbaden 1981, vr. 141b-142a]; Gelibolulu, s. 557). Öte yandan, Kemal Paşazâde ise **Tevârih-i Âl-i Osman**'ın X. Defteri'nde, Sultan Süleyman'ın, "Mâh-ı Zilka'de'nin ikisinde" mezkûr köprüden geçip karşı yakaya yerleştiği bilgisi verilmektedir (s. 278). Ramazân-zâde Nişancı Mehmed Paşa ise Ösek kalesinin Drava kenarında olmasına rağmen Sava kenarında olduğunu kastederek "nehr-i Sava üzerinde" kurulan köprüden 21 Zilka'de 932'de (29 Ağustos 1532) günü geçiş yapıldığını yazmış, tarih ve mekân konusunda hepten farklı bilgiler vermiştir (**Târîh-i Nişancı Paşa**, s. 261).

²²¹ "Dırava suyu üzerinde olan köpriyi bozub, dârü'l-emn ile dârü'l-harb mâ-beyninde kaş-ı alâka olına tâ ki asâkir-i huceste-hisâl yek-dil ü yek-cihet fırka-i zalâl ile harb u kıtâle ikbâl eyleyeler" (Bostan Çelebi, **Süleymannâme**, vr. 88a), "köpri kesdirilüp diyâr-ı İslamdan kat'-ı alâka olundu..." (Gelibolulu, **Künhü'l-ahbar**, s. 557)

²²² Eyyûbî, **Menâkıb-ı Sultan Süleyman (Risâle-i Padişâh-nâme)**, haz. Dr. Mehmed Akkuş, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1991, s. 72; "Yıklarlar andağı ol demde cisri / Meger emr itmiş-idi şâh-ı kistrâ" (**Senâyi'nin Manzum Süleymaniyye'si**, s. 138).

²²³ Lütü Paşa, **Tevârih-i Âl-i Osmân**, s.325. Savaşın gerçekleştiği Mohaç ovasının güneydoğusunda Türklerin "Karasu" adını verdikleri Macar dilince "Krasso" bataklığı yer almaktadır (İsmail Hami Danişmend, **İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi**, c.2, s. 115).

3. 1526 TUNA NEHRİ ÜZERİNDE BUDİN-PEŞTE KÖPRÜSÜ

Mohaç Meydan Muharebesi'nin ardından Kanuni Sultan Süleyman, Tuna nehri kıyısında bulunan Budin'e yöneldi.²²⁴ Buraya ulaştığında, nehrin karşı kıyısındaki Peşte'ye geçebilmek için Veziriazam İbrahim Paşa'ya bir köprü inşa edilmesini emretti. Veziriazam iki şehir arasında köprü kurmak için hazırlıkları başlattı.²²⁵ İbrahim Paşa, daha önce uygulanan ve gözlemlenen yöntemler ile geleneksel usuller doğrultusunda köprü malzemelerini hazırlatarak mühendisleri ve bina işçilerini getirtti. Ancak heftâdde (yetmiş günde) tamamlanabilecek köprünün inşasını bir hafta içerisinde tamamladılar.²²⁶ Bu sağlam ve sarsıntısız köprünün uzunluğu 980 zirâ (743 metre) idi. İşçiler köprüyü yaparken “resm-i ma'hûd ve tavr-ı meşhûd üzre” gemileri zincirler vasıtasıyla birbirine sıkıca bağladılar. Lenger (deniz demiri, çapa) kullanarak gemilerin durduğu yerde sarsıntısız tutunabilmesini sağladılar. Fakat köprünün tamamıyla sabitlenmesi için daha büyük ağırlıklara ihtiyaç vardı. Bunun için de Veziriazam İbrahim Paşa'nın fikri yönünde, birkaç gün önce girdikleri Budin şehrindeki kiliselerin çanlarını köprüyü oluşturan gemilerin yanlarına ağırlık olarak astılar.²²⁷

Gelibolulu Mustafa Âli, “gözleri cûş u hurûş-ı deryâyı göze göstermez ve kemerleri tâk-ı a'lây-ı çarh-ı berîne baş eğmez” ifadesiyle köprüye yönelik güçlü bir edebi betimleme yapmış ve köprünün ihtişamını vurgulamıştır. Köprünün "gözleri," burada gemiler arasındaki boşlukları ya da köprü üzerindeki açıklıkları temsil etmektedir. Denizin dalgalarının coşması ve hareketliliği, bu boşluklar ve açıklıklar arasında görünmez hale gelmiştir. Yani gemilerden oluşan köprü, denizin hareketlerini

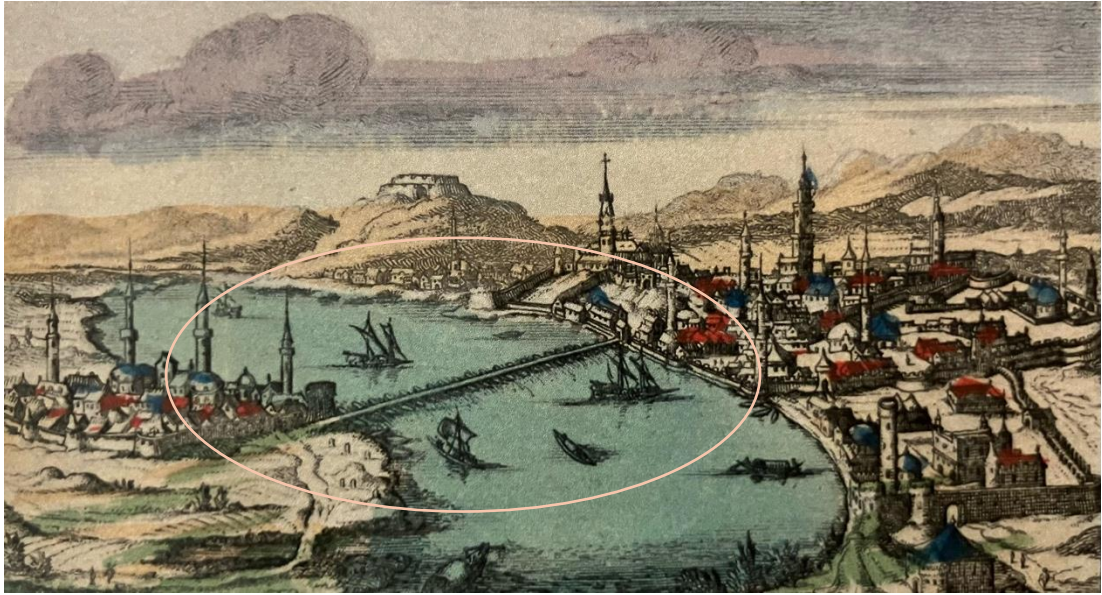
²²⁴ 3 Zilhicce 932'de (10 eylül 1526) Tuna nehri kenarındaki Budin'e vardılar. Padişah burada on gün ikamet etti (**Celalzâde Mustafa Çelebi, Tabakâtü'l Memâlik ve Derecâtü'l Mesâlik**, s. 205-206), Sultan Süleyman Budin'e dokuz menzilde varmıştır (Lütfi Paşa, **Tevârîh-i Âl-i Osmân**, s.330), “On gün tamâm şehri Budin'da karâr ve ârâm buyruldu” (Gelibolulu Mustafa Ali, **Kühû'l-ahbar**, s. 562).

²²⁵ Kemal Paşa-zâde, **Tevarih-i Âl-i Osman**, X. Defter, s. 323.

²²⁶ Celalzâde, gemilerden yapılan köprünün beş altı gün içinde tamamlandığı bilgisini vermektedir (**Tabakâtü'l Memâlik ve Derecâtü'l Mesâlik** s. 207), Kemal Paşa-zâde, **Tevarih-i Âl-i Osman**, X. Defter, s. 325.

²²⁷ Hasan Bey-zâde Ahmed Paşa, **Hasan Bey-zâde Târîhi Metin (926-1003 / 1520 – 1595)**, c.II, Haz. Şevki Nezihi Aykut, TTK, Ankara 2004, s. 76; Kemal Paşa-zâde, **Tevarih-i Âl-i Osman**, X. Defter, s. 326.

bastırıyor ve sakinleştiriyor gibi tasvir edilmiştir. Bu, köprünün deniz üzerinde güçlü bir kontrol sağladığını ve dalgalanmaya rağmen işlevselliğini kaybetmediğini vurgulamaktadır. "Kemerleri tâk-ı a'lây-ı çarh-ı berîne baş eğmez" betimlemesi gemiler üzerine kurulmuş bir köprüde klasik kemerler olmasa da, bu ifade köprünün gemilerinin ve genel yapısının deniz üzerindeki hâkimiyetini ve dayanıklılığını simgelemektedir. "Baş eğmez" ifadesi, köprünün denizin gücüne ve gökyüzünün yüceliğine boyun eğmeyecek kadar sağlam ve dayanıklı olduğuna işaret etmektedir. Gemilerden oluşan köprü, dalgalara rağmen gücünü ve sağlamlığını korur, zayıflık göstermez. Bu ifadeyle birlikte köprünün hem denize hem de gökyüzüne karşı ihtişamı, büyüklüğü ve dayanıklılığı güçlü bir şekilde betimlenmiştir.²²⁸



Resim 7
Budapeşte Manzarasını Gösteren Bir Kartpostal
(Fließende Räume: Karten des Donauraums 1650-1800, s. 242)²²⁹

²²⁸ Gelibolulu Mustafa Âli'nin köprü hakkında yaptığı bu betimlemeler, köprüyü birebir görmemiş olsa bile onun tarihsel anlatımında edebi ve estetik bir üslupla yer almıştır (Gelibolulu Mustafa Ali, **Kühü'l-ahbar**, s. 563).

²²⁹ Görüntüde Tuna nehri üzerinde gemilerden yapılmış, iki yakayı bağlayan gemilerden bir köprü yer almaktadır (**Fließende Räume: Karten des Donauraums 1650 – 1800 [Floating Spaces: Maps of the Danube Region 1650–1800]**, Josef Wolf M.A., Wolfgang Zimmermann (Hg.), Schnell & Steiner; 12 Eylül 2017).

Tuna üzerinde Budin ve Peşte arasında kurulan yeni köprüden önden Veziriazam İbrahim Paşa, Rumeli beyleri ve askerleri, yeniçeriler ve diğer askerler geçti. 13 Zilhicce 932'de (20 Eylül 1526) Kanuni Sultan Süleyman da köprüden geçerek Tuna'nın kuzeyindeki Peşte şehrine ayak bastı.²³⁰ Gemilerin birbirine sıkıca bağlanmasıyla kurulan Budin-Peşte köprüsünün akıbeti konusunda yeterli bilgi bulunmamakla birlikte köprü geçişi sağlandıktan bir süre sonra bu köprü'nün de bozulup, Tuna üzerinde kalan gemilerin "darü'l-cihad" Belgrad kalesine doğru gönderildiğinden bahsedilmektedir.²³¹

Budin'den Peşte'ye geçtikten sonraki süreçte fethedilen birçok kaleden bir tanesi de Tisa nehrinin Tuna sularına karıştığı yerdeki Titel isimli kaledir. Bu şekilde kaleler alındıkça nihayet dönüş Tuna nehri kıyısındaki Petervaradin kalesine olmuştur. 1 Muharrem 933'te (8 Ekim 1526) Padişah ve askerler kale önünde yapılan köprüden Sirem adasına geçmiştir.²³²

²³⁰ Celalzâde, köprüden sırasıyla öncelikle Rumeli askerinin, ardından padişah ve devlet erkânı ile hizmetkarların ve sonunda Anadolu askeri, akıncılar vesairin geçtiğini belirtmektedir (**Tabakâtü'l Memâlik ve Derecâtü'l Mesâlik**, s. 207), Kemal Paşa-zâde, **Tevarih-i Âl-i Osman**, X. Defter, s. 327; Bostan Çelebi, padişahın köprüden 14 Zilhicce 932'de (21 Eylül 1526) geçerek Peşte'ye ayak bastığı bilgisini vermektedir (**Süleymannâme**, vr. 94a), Matrakçı, Buda'dan Peşte'ye geçiş tarihini 15 Muharrem 933 (22 Ekim 1526) olarak göstermektedir. (**Matrâkçı Nasûh'un Süleymân-nâmesi (1520-1537, 1538,1548)**, s. 239).

²³¹ Bostan Çelebi, **Süleymannâme**, vr. 94b.

²³² **Hasan Bey-zâde Târîhi Metin (926-1003 / 1520 – 1595)**, s. 79; Kemal Paşa-zâde, **Tevarih-i Âl-i Osman**, X. Defter, s. 348.



Resim 8
Varadin Şehir Manzarası
(Fließende Räume: Karten des Donauraums 1650-1800, s. 243)²³³

4. İBRAHİM PAŞA’NIN MOHAÇ SEFERİ KÖPRÜLERİNİN İNŞASINDAKİ ROLÜ

Veziriazam İbrahim Paşa’nın, kendi döneminin kaynaklarına göre 1526 Mohaç seferinde Osmanlı askerî vasıtalarının kullanımı konusunda başarılı bir izlenim bıraktığı söylenebilir. İbrahim Paşa, Kanuni Sultan Süleyman’ın güvenini kazanmış, askerî keşif ve köprü inşası görevlerini etkin bir şekilde yönetmiş bir veziriazamdır. Bu bağlamda, Drava Nehri, Mohaç ve Budin-Peşte köprüleri üzerinden değerlendirildiğinde, İbrahim Paşa’nın askerî hareketlerin hızlandırılması, ordunun

²³³ Manzaranın ortasında Tuna nehri üzerinde gemilerden yapılmış, Varadin kalesine uzanan bir köprü görünmektedir (Fließende Räume: Karten des Donauraums 1650 – 1800 [Floating Spaces: Maps of the Danube Region 1650–1800], Josef Wolf M.A., Wolfgang Zimmermann (Hg.), Schnell & Steiner; 12 Eylül 2017).

güvenliğinin sağlanması ve düşmana karşı stratejik üstünlük elde edilmesi için köprü inşasında gösterdiği gayret ortaya çıkmaktadır.

Mohaç seferi öncesinde Drava nehri üzerine inşa edilen köprü, Osmanlı ordusunun nehirde güvenli bir şekilde geçmesini sağladı. İbrahim Paşa, köprü yapımını bizzat organize etmiş, Sultan Süleyman'ın emriyle harekete geçmiş ve ordunun nehri geçmesini kolaylaştırmıştır. Drava nehri üzerindeki köprünün yapılması sadece bir mühendislik başarısı değil, aynı zamanda ordunun hızla ilerleyebilmesi için önemli bir adım olmuştur. Özellikle, Kemalpaşazâde, Celalzâde Mustafa ve Matrakçı Nasuh gibi tarih yazımında dönemin önde gelen isimleri, Drava nehrini geçişin zorluğuna ve köprünün inşasındaki ustalığa dikkat çekmektedir. Diğer taraftan Senâî gibi isimler de köprünün gemiler üzerine kurulmasını ve Osmanlı'nın düşman karşısındaki psikolojik üstünlüğünü vurgulamaktadır. Sonuç olarak, bu köprü sayesinde ordu, Mohaç'a ulaşmış ve zaferin kapıları Osmanlı'ya aralanmıştır.

Mohaç muharebesinden sonra İbrahim Paşa'nın kurdurduğu Budin-Peşte köprüsü, Osmanlı ordusunun Budin'den Tuna'nın diğer kıyısındaki Peşte'ye geçişini sağlamıştır. İbrahim Paşa, bu köprünün yapımını da büyük bir hızla tamamlamış ve geleneksel köprü yapım tekniklerine dayanarak inşayı yönetmiştir. Gelibolulu Mustafa Âlî'nin ifadeleri, köprünün inşasındaki ustalık ve zarafeti edebi bir üslupla tasvir etmektedir. Tuna nehrinin güçlü akıntılarına rağmen gemiler üzerine kurulan bu köprü, askerî harekâtın devamlılığını sağlamış, Osmanlı ordusunun Peşte'ye hızla geçişini mümkün kılmıştır.

İbrahim Paşa, her iki köprüde de inşa sürecini yönetmiş ve Osmanlı ordusunun başarılı ilerlemesi için çözümler üretmiştir. Paşa'nın Drava ve Budin-Peşte köprüleri üzerindeki katkısı, Osmanlı'nın sefer sırasında karşılaşacağı doğal engelleri hızla aşmasını ve düşmana karşı üstünlük sağlamasını mümkün kılmıştır. Ayrıca, her iki köprüde de hız ve güvenliğin ön planda tutulması, İbrahim Paşa'nın askeri organizasyonlarda teknik becerilerini ortaya koymaktadır.

İbrahim Paşa'nın sadece Mohaç seferinde değil birkaç yıl sonra 935-936 (1529) Viyana seferinde ve 938'de (1532) Alman seferinde de köprüler inşa ettirdiği görülmektedir. Bu tarihlere gelindiğinde Sava ve Drava nehirleri Osmanlılar için

bilindik birer geçiş güzergahı haline gelmişti. 1526'da Mohaç'taki zaferin ardından Budin Osmanlı topraklarına katılarak tahrir edildikten birkaç yıl sonra 1529'da Avusturya arşid k  I. Ferdinand burada karıřıklıĝa sebep olmaktaydı. Bu siyasi hareketlilik sonucunda Kanuni Sultan Süleyman'ın yeni bir sefer kararıyla, alışıldık bir şekilde ordu Belgrad'a varmadan çok önce köprü hazırlıkları başlamış, köprü yapımında kullanılacak tombazlar ve bunları birbirine baĝlamak için gereken zincirler Belgrad kalesi önünde hazır halde bekletilmişti. Padişahın yolu amaları için önden gitmekle g revlendirdiĝi bir ekip köprü kurmaktan anlayan işçi ve mimarlarla beraber bu işi tamamlamıştı.²³⁴ 16 Zilka'de 935'te (22 Temmuz 1529) padişah bu köprüyü kullanarak Sirem adasına ayak basmıştır. Askerler de aĝırlıklarıyla beraber   günde geçmiştir.²³⁵ Sefer dönüşünde de Rumeli topraklarına geçiş yapmak üzere bu köprü güzergahı kullanılmıştır.²³⁶

1529'daki seferde sadece Sava nehri deĝil aynı zamanda Drava nehri üzerinde de bir köprü kurulması gerekiyordu. İbrahim Paşa Drava üstünde kurulacak köprüden de sorumluydu. Veziriazam bilgili işçi ve ustalar istihdam ederek bu görevin de üstesinden gelmiştir.²³⁷ İki gün içerisinde 12 adet büyük gemi ile saĝlam bir köprü kurulmuş ve askerler bu köprüden Pazartesi günü 4 Zilhicce 935'te (9 aĝustos 1529) geçmeye başlamışlardır.²³⁸

²³⁴ şah Kasım Süleymannâmesi, s. 386.

²³⁵ a.g.e., s. 387.

²³⁶ a.g.e., s. 456.

²³⁷ Matrakçı Nasuh, Rüstem Paşa Tarihi Olarak Bilinen Târîh-i. Âl-i Osmân, s. 356; şah Kasım Süleymannâmesi, s. 352.

²³⁸ şah Kasım Süleymannâmesi, s. 393.

İKİNCİ BÖLÜM

16.. YÜZYILDA SEFER KÖPRÜLERİ

Osmanlı imparatorluğunun on altıncı yüzyılda Macaristan ve Avusturya seferlerinde köprü inşa faaliyetlerinin yoğunluğu ya da ölçeği, seferlerin büyüklüğünden ziyade coğrafi koşullar tarafından şekillenmiştir. Başka bir deyişle, köprüler her ne kadar askerî harekâtlar sırasında inşa edilmiş olsa da seferin stratejik önemi bu faaliyetlerde gösterilen özenin temel belirleyicisi olmamış, esas belirleyici faktör arazinin ve geçiş noktalarının gerektirdiği yapısal ihtiyaçlar olmuştur. 1526 Mohaç savaşının ardından Osmanlı imparatorluğu, Macar topraklarının iç kesimlerine ilerlemiş ve fetih hareketlerini kuzeye doğru genişletmiştir. Bu süreçte Sava ve Drava nehirlerinin ötesine geçilerek, Tuna, Tisa, Raab, Prut gibi diğer önemli nehirlerin varlığıyla daha yoğun bir şekilde ilgilenmişlerdir. 935/1529, 938-939/1532, 945/1538 ve 948/1541, 950/1543, 959/1552 yıllarında gerçekleştirilen seferler, bu coğrafi koşulların Osmanlı seferleri üzerindeki etkilerini daha net bir şekilde gözlemlememizi sağlamaktadır.

A. YENİ COĞRAFİ KOŞULLAR VE KÖPRÜLER (1529-1532)

Arşiv ve dönemin tarih kaynaklarında, on altıncı yüzyılın ortalarından itibaren seferlerde inşa edilen köprüler şiirsel ve estetik görüntüleriyle ele alınmalarının ötesinde, yapısal ve analitik özellikleriyle daha fazla ön plana çıkmaya başlamıştır. Köprü faaliyetlerinde, inşa güzergahları netleşmeye başlamış, işçi kadrosu daha detaylı hale gelmiştir. Bir köprü yapımında, veziriazamın köprüyü yapan tek kişi olarak kayıtlara geçmekten çıktığı, daha ziyade farklı meslek gruplarının ve bilhassa köprü mimarlarının devreye girdiği görülmektedir. Köprüyü tamamlama süresine göre bu işle görevlendirilen kişilerin ne derece uzmanlaştıkları daha net görünür olmuştur. Köprü inşası tamamlandıktan sonra ortaya çıkan yapı her ne kadar etkileyici bir görünüm arz etse de erken dönem klasik kaynakların aksine köprünün karşı tarafın askerlerine göz dağı veren bir işlevi olup olmadığına değinilmeden, sadece “büyük” köprüler olarak geçiştirilmiş, fakat buna ek olarak köprünün uzunluk ve genişlik

ölçüleri verilerek, yapının sağlamlığı, genişliği ve uzunluğuyla ne kadar ekileyici bir görünüme sahip olduğu okuyucunun tahayyülüne bırakılmıştır.



Resim 9

Macaristan Haritası

(The New York Public Library Digital Collections, No: 1503427) ²³⁹

1. BUDİN-PEŞTE KÖPRÜSÜ (VİYANA KUŞATMASI)

Budin, 1526-1542 yılları arasında Osmanlı imparatorluğu tarafından iki kez ele geçirilmiştir. İlk olarak, 1526'daki Mohaç Meydan Muharebesi sonrasında Osmanlılar, şehri fethederek kontrol altına almıştır. Ardından, 935'te (1529) Ferdinand'ın Budin'i ele geçirmesi üzerine Kanuni Sultan Süleyman, şehir üzerinde yeniden hakimiyet

²³⁹ John Flamsteed (1646-1719) tarafından çizilmiş 1681 tarihli Macaristan haritası. Tez çalışmasında Osmanlı'nın Macaristan'da gerçekleştirdiği seferlerde sıklıkla kullandığı Sava, Tuna, Drava, Tisa nehirlerinin rotasını göstermek amacıyla haritadan faydalanılmıştır.

sağlamak amacıyla bir kuşatma düzenlemiştir.²⁴⁰ Bu süreçte, Tuna nehri ve kolları üzerinde inşa edilen köprüler, askerî harekâtların etkinliğini artırmış ve lojistik destek sağlamıştır. Budin'in Tuna nehri üzerindeki konumu ve bu konuma gelene kadar geçilmesi gereken noktalar Osmanlı'nın Orta Avrupa coğrafyasını detaylı bir şekilde görmesini sağlamıştır. Bu durum, Budin'in sadece askeri bir hedef değil, aynı zamanda bölgedeki Osmanlı yönetiminin merkezî bir unsuru haline gelmesine katkı sağlamıştır.

1529'daki seferde Sava ve Drava nehirleri üzerine kurulan köprüler dışında seferin dönüşünde Beç'den (Viyana) Budin'e ulaşıldığında, Tuna nehrini geçmek için bir köprüye ihtiyaç duyulmuştur.²⁴¹ Beç (Viyana) kalesi on beş-yirmi gün arası uzun bir süre kuşatma altında tutularak hisar toplarıyla dövülmüş fakat sonuç alamadan dönüş kararı verilmiştir. 13 Safer 936'da (17 Ekim 1529) Budin'e hareket edilmiş, sefer dönüşü başlamıştır. Mevsim kış olmasından ötürü yağan kar ve yağmurlar askerin ilerleyişini zorlaştırıyordu. Hatta Uvâr kalesi önüne gelindiğinde sefer yolculuğunda kullanılan köprüleri bu kez dönüş yolunda kullanmak oldukça zahmetli bir iş olacağından adı geçen kale önünde bir gece konaklanmıştır. Sonrasında Râbçe nehri de geçilerek Komaran'a ayak basılmış ancak bir sonraki güzergah olan Değirmen

²⁴⁰ Geza David, "Budin", *DİA*, c.6, s. 344-348. Kanuni Sultan Süleyman Budin'de iken yönünü Beç'e (Viyana) çevirdi ve 12 Muharrem 936'da (16 Eylül 1529) ordu ile beraber yola çıktı (**Matrâkçı Nasûh'un Süleymân-nâmesi (1520-1537, 1538,1548)**, s. 265).

²⁴¹ Seferin başında Budin'den Peşte tarafına geçtikten sonra Osmanlı ordusu, Peç'e (Viyana) ilerleyişi sırasında sular üzerinde bulunan birçok sabit köprüyü kullanarak harekete devam etmiştir. Estergon, Komaran ve Tata gibi kalelerin birer birer ele geçirilmesinin ardından, ordu "Değirmen Köprüleri" olarak bilinen geçitten geçmiştir. Bir süre sonra Barak Kalesi'ne ulaşılmış, buradan hareketle Bâkık şehri yakınlarında yer alan Râbce suyu üzerindeki köprü kullanılmıştır. Bu sırada veziriazamlar köprü başında bulunarak ordunun düzenli şekilde geçişini sağlamıştır. İlerleyen aşamada, İbrahim Paşa'dan düşmanın yakınlarda olduğu ve ordunun dikkatli olması gerektiği yönünde bir uyarı gelmiştir. Sultan, bu bilgi üzerine "İki Köprü" olarak adlandırılan mevkiye ilerlemiş ve iki köprü arasında konaklamıştır. Bu bölge geride bırakıldıktan sonra Avâd olarak bilinen kalenin bulunduğu noktada kamp kurulmuştur. Askerlerin köprü geçişlerinde yaşadığı zorluklar nedeniyle burada bir gün daha konaklanmıştır. Sonrasında ordu, Sendüz Ovası'na ulaşmış ve yolculuk sırasında sıkça köprülerle karşılaşmaya devam etmiştir. Aynârûş ya da Veşînek olarak adlandırılan konakta ise çok sayıda köprü ve bataklık olduğu gözlemlenmiştir. Bu durum, sefer güzergâhındaki doğal engellerin aşılmasında köprülerin rolünü bir kez daha ortaya koymaktadır. (**Matrâkçı Nasûh'un Süleymân-nâmesi (1520-1537, 1538,1548)**, s. 264-269), Diğer taraftan havaların iyice soğuması ve kışın şiddetinin artmasıyla beraber askerlerin motivasyonlarının düşmesi sonucu Peç'de (Viyana) gerçekleşen başarısız askerî harekâtın ardından Budin'e dönerken yine soğuklardan ötürü menzilleri katetmekte zorlanıyorlardı. Şah Kasım, ordunun Viyana'ya giderken on beş menzil katettiğini fakat dönüşte mesafeleri soğukların etkisiyle ancak yirmi bir menzilde tamamladığını yazmaktadır. Dönüşte Budin'den Tuna nehrinin karşısına Peşte tarafına geçildiğinde ise soğuk havanın etkisi biraz kırılmış, hava ılımanlaşmıştı. Böylelikle hiç değilse dönüş yolunda sıkıntılar azalmıştı (**Şah Kasım Süleymannâmesi**, s. 451, 455).

Köprüleri'nden geçişe derman bulunamamış, bu sebeple gölün etrafı dolaşarak uygun bir yerde konaklanmıştır.²⁴²

Şah Kasım, *Süleymannâme*'sinde, Kanuni Sultan Süleyman'ın dönüş güzergâhını belirlerken ne gibi unsurları göz önünde bulundurduğuna dair bilgiler vermektedir. Padişah, önceki Budin seferlerinde de uygulanan bir yöntemden hareketle, Budin'den Peşte'ye Tuna nehrini geçtikten sonra nehrin kuzey kıyılarını takip ederek Petervaradin kalesine ulaşılmasını uygun görmüştür. Bu yaklaşım, hem coğrafi koşulları hem de seferin güvenliğini dikkate alan planlı bir tercih olarak değerlendirilebilir. Nitekim nehir geçişini sağlamak amacıyla bir buçuk günde büyük bir köprü kurulmuştur. 906 arşın (690 metre) uzunluğunda 62 arşın (47 metre) genişliğindeki yeni köprünün kurulduğu yer Budin'e beş menzillik bir mesafede idi. 22 Safer 936'da (26 Ekim 1529) Kanuni Sultan Süleyman köprüden geçiş yapmıştır.²⁴³ Budin'den yola çıkarak daha güneye doğru Belgrad'a ulaşacak yolda Tuna nehrini bir kere daha geçmek ve Sirem'e girmek gerektiğinden, Petervaradin kalesi önünde de aynı teknik özelliklerde bir köprü kurulması emredilmiştir. Zira köprüyü kurmaları için önden bilirkışı ve mühendisler gönderilmişti.²⁴⁴ 2 Rebî'ülevvel 936'da (4 Kasım 1529) ordu köprüden geçiş yaptı ve Petervaradin kalesinin önüne geldi. Burada bir gece konakladıktan sonra ertesi gün yola devam ettiler. Sava nehrini önceden hazır olan köprü ile geçerek 9 Rebî'ülevvel 936'da (11 Kasım 1529) Belgrad kalesine vardılar.²⁴⁵

2. MACARİSTAN SEFERİ (ALAMAN SEFERİ 938-939/1532)

938'de (1532) Alman seferinde de benzer şekilde Belgrad'a gelindi ve burada Sava nehri üzerine bir köprü kuruldu. Daha sonra Ösek önünde Drava nehri üzerinde

²⁴² Matrâkçı Nasûh'un Süleymân-nâmesi (1520-1537, 1538,1548), s. 273.

²⁴³ Şah Kasım Süleymannâmesi, s. 453.

²⁴⁴ Matrâkçı Nasuh, Safer'in on beşinde (19 ekim 1529) Budin'e gelindiğini ve buraya vardıklarında "Budin kralı ve Erdel banı"nın köprüyü çoktan hazır etmiş olduğunu yazmaktadır (Rüstem Paşa Tarihi Olarak Bilinen Târih-i Âl-i Osmân, s.357), Şah Kasım Süleymannâmesi, s. 454.

²⁴⁵ Keyhüsrev gibi Allah vergisi görkemi ile geçti sudan/Düşmanı olanın gönlünde ateş tutuştu (Şah Kasım Süleymannâmesi, s. 456). Matrâkçı Nasûh'un Süleymân-nâmesi (1520-1537, 1538,1548), s. 275.

bir başka köprü kuruldu.²⁴⁶ Sefere çıkan ordu 20 Zilka‘de 938‘de (24 Haziran 1532) Belgrad‘a vardığında padişah askerlerin geçebilmesi için Sava nehri üzerine bir köprü kurulmasını emretti.²⁴⁷ Gemiler üzerinde sağlam ve estetik bir köprü inşa edildi.²⁴⁸ Celalzâde Salih Çelebi köprüyü “Ye‘cûc-i emvâcî” fitnesine karşı adeta “sedd-i İskender” olarak tarif etmektedir. Dönemin tarihçisi köprünün hem estetik açıdan hem de yapısal olarak sağlam bir şekilde inşa edildiğini, mimari açıdan dengeli bir görüntüsü olduğunu, ağır yük taşısa bile köprüde bir yıpranma ya da sarsılma olmadığını ve yüksek bir amaca hizmet ettiğini, sıradan bir yapıdan ziyade onurlu ve asil bir görevi olan özel bir yapıda olduğunu şu beyitlerle anlatmaktadır:

“Bir pül-i ma‘mûr u hoş-bünyâdını
Yırdeydi gerçi çarh-ı erkânını

Göze göstermezdi bâr-ı âlemi
Himmeti yüceydi âlî-şânını”²⁴⁹

Anlaşılan o ki şiirde bahsi geçen, 1521‘de Belgrad‘ın fethinden beri şimdiye kadar birçok kez olduğu gibi Belgrad kalesi yakınlarında Sava nehri üzerinde kurulan seyyar köprü, sadece fiziksel ihtiyaçları değil aynı zamanda askerler ve halk için moral değer taşıyan bir simge konumundaydı. Şiir, seferde askerlerin bu yapılara ne kadar güvendiğini ve moral bulduğunu yansıtmaktadır. Ordu ve halkın gözünde köprünün

²⁴⁶ İbrahim Paşa önceden Sava nehri üzerinde köprüyü hazırlatmıştı. Böylelikle ordu Belgrad‘a vardığında hazır olan köprüden geçiş yaparak Sirem‘e ayak bastı (Matrakçı Nasuh, **Rüstem Paşa Tarihi Olarak Bilinen Târîh-i Âl-i Osmân**, s. 358).

²⁴⁷ Celalzâde Salih Çelebi, **Târîh-i Sefer-i Zafer-Rehber-i Alaman [Kanunî Sultan Süleyman‘ın Alaman Seferi (1532)]**, Hazırlayan: Fatma Kaytaç, Çamlıca Yayınevi, İstanbul 2016, s. 36.

²⁴⁸ “Cisr-i ‘âlî güyiyâ nehc-i kavîm

Vâsi‘ u muhkem sırât-ı müstakîm

İşlenüb keştiler üzre üstüvâr

San‘at-ı üstâd ile vaz‘-ı azîm” **Celâl-zâde Mustafa Çelebi, Tabakâtü‘l-Memâlik ve Derecâtü‘l-Mesâlik**, s. 299. Sava köprüsünü tasvir eden bu şiire Matrakçı Nasuh‘un Süleymanname‘sinde de rastlanmaktadır. Bkz. **Matrakçı Nasuh‘un Süleyman-nâmesi (1520-1537, 1538,1548)**, s. 282.

²⁴⁹ Celalzâde Salih Çelebi, **Târîh-i Sefer-i Zafer-Rehber-i Alaman**, s. 37. Bu tür şiirler, sadece bir köprüye veya yapıya dair övgü değil, aynı zamanda dönemin teknik bilgi ve anlayışını taşıyan edebi birer belge niteliğindedir.

yüksek bir değere sahip olması, savaşa ve sefere hazırlık anlamında manevi bir güç kazandırdığına işaret ediyor.

Sava üzerindeki köprüden öncelikle Rumeli askeriyle beraber Veziriazam İbrahim Paşa geçti. Ardından devlet erkanı ve hizmetkarlarla birlikte Kanuni Sultan Süleyman geçti. Padişah geçtikten sonra Anadolu askeri geçerek Sirem adasında 3 Zilhicce 938'de (7 Temmuz 1532) divan toplantısı yapıldı.²⁵⁰ Sirem adasında iki gün konakladıktan sonra 5 Zilhicce 938'de (9 Temmuz 1532) yola çıkan ordu 13 Zilhicce 938'de (17 Temmuz 1532) Drava nehri kenarındaki Ösek kalesi önüne geldi.²⁵¹ Burada Drava nehri üstünde askerlerin geçiş yapabilmesi için bir köprü inşası emredildi. Gemiler üzerinde geniş ve sağlam bir köprü kurulduktan sonra ilk önce Semendire Beyi Yahya Paşazade Mehmed Bey ve Semendire "dilaverleri" geçti. Ardından Veziriazam İbrahim Paşa, diğer vezirler ve padişah köprüyü geçerek Macar topraklarına adım attılar.²⁵²

Dönemin kaynaklarında askerlerin köprüdeki yoğun geçişi, bir mahşer kalabalığını andırır şekilde tasvir ediliyor. Bir yandan kalabalık ve telaşın yarattığı hareketlilikle köprünün her iki yanında korkuluk gibi askerî bir düzenin oluştuğu anlatılmaktadır. Köprünün sağlamlığı, göğe doğru yükselen güçlü bir boğaya benzetilmekle birlikte bu boğa, dünyanın yükünü sırtına almış gibi güçlüdür. Burada

²⁵⁰ Celalzâde Salih Çelebi, *Târîh-i Sefer-i Zafer-Rehber-i Alaman*, s. 37; Öncelikle İbrahim Paşa'nın liderliğinde, Rumeli askerleri büyük bir düzen ve görkemle, daha önce inşa edilen köprüden geçerek Sirem adasına ulaşmıştır. Bu sırada Kanuni Sultan Süleyman ve maiyeti de, vezirler ve devlet erkânıyla birlikte hareket ederek orduya katılmıştır (*Matrâkçı Nasûh'un Süleymân-nâmesi (1520-1537, 1538,1548)*, s. 282).

²⁵¹ Celalzâde Salih Çelebi, *Târîh-i Sefer-i Zafer-Rehber-i Alaman*, s. 40; (*Matrâkçı Nasûh'un Süleymân-nâmesi (1520-1537, 1538,1548)*, s. 285).

²⁵² Celalzâde Salih Çelebi, *Târîh-i Sefer-i Zafer-Rehber-i Alaman*, s. 41; Matrâkçı Nasuh, emir doğrultusunda gemilerle sağlam ve geniş bir köprünün önceden kurulmuş olduğunu ve ordu Drava'ya ulaştığında çoktan hazırlanmış olduğunu belirtmektedir. Köprü tamamlandıktan sonra öncelikle Semendire "şahbazları", Yahya Paşaoğlu(zade) Mehmed Bey, Rumeli Beylerbeyi İbrahim Paşa ile birlikte köprüden geçmiş ve ardından Kanuni Sultan Süleyman, diğer askerleriyle birlikte düzenli bir şekilde geçiş yapmıştır. (*Matrâkçı Nasûh'un Süleymân-nâmesi (1520-1537, 1538,1548)*, s. 286). Osmanlı ordusu Drava nehri kenarındaki Ösek kalesine geldiğinde Macar beylerinden daha önce Kanuni'nin takdirini toplamış olan Pîrîm Peteri de burada orduya katıldı ((*Matrâkçı Nasuh, Rüstem Paşa Tarihi Olarak Bilinen Târîh-i Âl-i Osmân*, s. 358).

köprünün dayanıklılığı ve üzerine binen ağırlığa rağmen sarsılmadığı vurgulanmaktadır.²⁵³

Drava nehrini geçtikten sonra Kapolna, Babovca/Bobocsa, Safade, Kanije, Rum isimli kalelerle birlikte daha birçok kale ve hisar ele geçirildi.²⁵⁴ 2 Muharrem 939'da (4 Ağustos 1532) Rum isimli kaleye vardıktan sonra²⁵⁵ Raab nehrini geçmek için bir köprüye ihtiyaç vardı. 5 Muharrem 939'da (7 Ağustos 1532) Heydavik [Hidiweg/Rabahidveg] kalesinin ele geçirildiği gün²⁵⁶ bir tarafta ordu Raab üzerine kurulan köprüden geçiş yaparak²⁵⁷ kale kuşatmalarına devam ettiler.²⁵⁸

Seferden dönüşte 16 Safer 939'da (17 Eylül 1532) "Üslüpün" denilen şehrin içinden akan Drava nehri kenarına gelindi. Köprünün kurulması için gereken gemiler tedarik edilirken ordu burada dört gün konakladı. Veziriazam İbrahim Paşa'nın organize ettiği inşanın ardından beşinci gün (21 Safer 939/22 Eylül 1532) köprüden geçiş gerçekleşti.²⁵⁹ 11 Rebî'ülevvel 939 (11 Ekim 1532) ordu Sava köprüsünü geçti Belgrad kalesine ulaştı. İbrahim paşa burada padişahla buluştu.²⁶⁰

²⁵³ "Müzâhame-i nüfûsile cîsr-i mezkûrun etrâfî suret-i haşr bağlayup müsâdeme-i huyûlle iki yanları korkuluk oldu, metn-i metîni gûyâ sevr-i zemîn idi ki bâr-ı cihâmı arkasına almıştı". Celalzâde Salih Çelebi, *Târîh-i Sefer-i Zafer-Rehber-i Alaman*, s. 42.

²⁵⁴ Celalzâde Salih Çelebi, *Târîh-i Sefer-i Zafer-Rehber-i Alaman*, s. 43-46.

²⁵⁵ Celalzâde Salih Çelebi, *Târîh-i Sefer-i Zafer-Rehber-i Alaman*, s. 46.

²⁵⁶ Celalzâde Salih Çelebi, *Târîh-i Sefer-i Zafer-Rehber-i Alaman*, s. 47; Drava nehrinden geçiş tamamlandıktan sonra 5 Muharrem 939'da (7 Ağustos 1532) Heydavik/Hendûnik kalesine ulaşana kadar ele geçirilen kaleler için bkz. (Matrakçı Nasûh'un Süleymân-nâmesi (1520-1537, 1538,1548), s. 287-290).

²⁵⁷ İsmail Hami Danişmend, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, c.2, s. 148.

²⁵⁸ Nehir geçişinden sonra Macaristan'da ele geçirilen kalelerden biri Raab nehrinin sol kenarındaki "Köşek" (Köszeg/Güns) kalesi idi. Celalzâde Salih Çelebi, *Târîh-i Sefer-i Zafer-Rehber-i Alaman*, s. 47; İsmail Hami Danişmend, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, c.2, s. 148.

²⁵⁹ Celalzâde Salih Çelebi, *Târîh-i Sefer-i Zafer-Rehber-i Alaman*, s. 66-67. Matrakçı Nasuh, sefer dönüşünde Mora/Mur adlı nehirten geçiş yapılarak Eslevîn adındaki kalenin bulunduğu yere geldiklerini yazmaktadır. Akabinde 16 Safer 939'da (17 Eylül 1532) Drava kenarına ulaştıklarını belirtmektedir. Eslon [Celalzâde Salih Çelebi'de Üslüpün] denilen yerde nehri geçmek için İbrahim Paşa bir köprü inşa ettirmiş ve 20 Safer'de (21 Eylül) padişah ve tüm ordu köprüyü geçerek yola devam etmiştir (Matrakçı Nasûh'un Süleymân-nâmesi (1520-1537, 1538,1548), s. 301).

²⁶⁰ Celalzâde Salih Çelebi, *Târîh-i Sefer-i Zafer-Rehber-i Alaman*, s. 71; (Matrakçı Nasûh'un Süleymân-nâmesi (1520-1537, 1538,1548), s. 303.

Seferden dönüş esnasında Osmanlı ordusunun izlediği güzergâh, kuzeyden güneye doğru bir rota takip edildiğini göstermektedir. Ordunun Drava nehrini geçmeden önce Mora/Mura nehrini aştığı ve ardından uzun bir mesafe kat ederek 16 Safer 939 (17 Eylül 1532) tarihinde Drava nehri kenarına ulaştığı bilgisine göre, bu seferin dönüşünde Drava nehrinin önceki seferlerde bilindik bir yer olan Ösek'ten daha da öte kuzey kesiminin tecrübe edildiği görülmektedir.²⁶¹ Bu noktada köprünün inşası için gerekli olan gemilerin temin edilmesi ve diğer hazırlıklar amacıyla dört gün konaklanmıştır. Bu süreçte Veziriazam İbrahim Paşa'nın organize ettiği köprü inşası tamamlanmış ve 21 Safer 939 (22 Eylül 1532) tarihinde ordunun Drava nehrini başarıyla geçtiği kaydedilmiştir.²⁶²

Drava nehrinin aşılmasının ardından, bir süre sonra ordunun Belgrad'a doğru hareket ettiği ve bu süreçte herhangi bir yeni köprü kurma ihtiyacının doğmadığı görülmektedir. Bu durum, Drava geçişinden sonra ordunun güzergâhında yer alan nehirlerin, özellikle Sava nehrine aşına olunduğundan nehrin doğasına hakim olmakta güçlük çekilmediği ve yeni bir köprü kurmanın zor bir iş olmadığı anlaşılmaktadır. Neticede Osmanlı ordusu, Sava nehrini de geçerek Belgrad kalesine ulaşmıştır.

Bu güzergâhın coğrafi ve lojistik açıdan incelenmesi, dönüş yolunda ordunun kuzeyden güneye düzenli bir şekilde ilerlediğini ve büyük nehirlerin geçişi konusunda başarılı bir planlama yapıldığını ortaya koymaktadır. Drava'dan sonra köprü kurma gereksiniminin ortadan kalkması hem ordunun dönüşünü hızlandırmış hem de yeni coğrafi tecrübeler edinmeye olanak sağlamıştır.

²⁶¹ İsmail Hami Danişmend, Türk ordusunun 12 Eylül 1532 (11 Safer 939) tarihinde Mur Nehrini köprüsüz geçişini aktarırken, bu olayı önemli bir askeri başarı olarak değerlendirmektedir. Danişmend, nehrin köprü ve kayık gibi destekleyici unsurlar olmaksızın geçilmesinin büyük bir zorluk taşıdığını vurgulamakta, bu çetin harekâtın "birkaç kişinin hayatını kaybetmesi pahasına" gerçekleştirildiğine dikkat çekmektedir. Özellikle, ordu ağırlıklarının nehirden başarıyla geçirilmesinin dikkat çekici bir askeri başarı olduğunu ifade etmektedir (İsmail Hami Danişmend, **İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi**, c.2, s. 152). Keza Hammer, Osmanlı kaynaklarında sefer sonunda Graç'ın ele geçirildiği yönündeki bilginin aksine, Kanunî'nin yalnızca bir ele geçirme girişiminde bulunduğunu belirtir. Bunu kanıtlamak için, eğer Osmanlılar Graç'ı almış olsalardı, Mur nehri üzerine bir köprü inşa edecek kadar zamanlarının olması gerektiğini vurgulamaktadır. Ayrıca, "Sultan Süleyman'ın İstirya'daki bir nehirde boğulma tehlikesiyle karşı karşıya kalmaması gerekirdi" diyerek bu görüşünü destekler. Bkz. Hammer Purgstall, **Osmanlı Devleti Tarihi**, c.5, s. 1380.

²⁶² Hammer, ordunun Drava Nehrini geçebilmesi için üzerinde dört köprü inşa edildiğini belirtmektedir. Bkz. Hammer Purgstall, **Osmanlı Devleti Tarihi**, c.5, s. 1563.

3. KARA BOĞDAN SEFERİ (945/1538)

24 Rebî'ülevvel 945'te (20 Ağustos 1538) Tuna nehri kenarında altı günlük bekleyişin ardından İsakçı'da önceden zincirlerle birbirlerine sıkıca bağlanmış gemiler üzerinde kurulan köprüden geçildi.²⁶³ Tuna nehrini geçtikten sonra padişah, devlet ilerigelenleri ve askerler 1 Rebî'ülahir 945'te (27 Ağustos 1538) Kara Boğdan'da "Kahve" ovasına gelip toplandılar.²⁶⁴

Prut nehri kenarındaki "Virok" isimli köye vardılar ve burada dört gün konakladıktan sonra nehir üzerinde gemilerden hazırlanan köprüden geçtiler ve Bûdân [Pudan] suyuna vardılar. Matrakçı Nasuh, Bûdân suyu üzerinde üç adet köprü "bağlandığını" yazmaktadır. Ertesi gün gemilerle kurulmuş olan bu köprüden geçerek "Asbâzârı" adlı pazargâha ulaştılar.²⁶⁵ Söz konusu güzergâh, Kanuni Sultan Süleyman'ın 1538 tarihindeki Kara Boğdan seferi sırasında Osmanlı ordusunun Tuna ve Prut nehirlerini geçerken izlediği rotayı ve stratejik köprü kullanımlarını yansıtmaktadır. Önceki seferlerde yoğunlukla Tuna nehri üzerinden Macaristan'a geçiş planlanırken, Kara Boğdan seferi sırasında farklı bir doğrultu izlenmiş ve Prut Nehri üzerinden kuzeye doğru ilerlenmiştir.

Güzergâhta yer alan yerleşim noktaları (örneğin Virok ve Asbâzârı) ve geçiş alanları, Osmanlı ordusunun bu seferle birlikte yeni bir bölgeye yönelik askeri deneyim kazandığını ve bu güzergâhın özellikle Karadeniz kuzeyinde Osmanlı etkisinin yayılmasına yönelik önemli bir rol oynadığını göstermektedir.

²⁶³ Köprüden öncelikle Yahya Paşaoğlu Mehmed Bey, Rumeli beylerbeyi Hüsrev Paşa, Rumeli askerleri ve Anadolu askerleriyle birlikte Muhammed Paşa ve Mihaloğlu Hızır Bey akıncılarla birlikte Tuna'yı geçerek "Kahve" ovasına vardılar (Metrakçı Nasuh, **Rüstem Paşa Tarihi Olarak Bilinen Târih-i Âl-i Osmân**, s. 378); **Matrakçı Nasûh'un Süleymân-nâmesi (1520-1537, 1538,1548)**, s. 394-395; "Geçince Tuna'yı ol şah-ı Yezdân/ Getürdi ayağı durmadı bir an" Eyyûbî, **Menâkıb-ı Sultan Süleyman (Risâle-i Padişâh-nâme)**, s. 94.

²⁶⁴ **Matrakçı Nasûh'un Süleymân-nâmesi (1520-1537, 1538,1548)**, s. 396.

²⁶⁵ **Matrakçı Nasûh'un Süleymân-nâmesi (1520-1537, 1538,1548)**, s. 396; Asbâzârı'nda Kırım'dan Sahip Giray Han yüz bin Tatar askeriyle gelerek Osmanlı ordusuna katıldı (Metrakçı Nasuh, **Rüstem Paşa Tarihi Olarak Bilinen Târih-i Âl-i Osmân**, s. 378).

Sefer yolu üzerinde yoğun nehir geçişlerinin yer alması, mevsimsel koşullarla doğrudan ilişkili görünmektedir. Ağustos ve Eylül aylarında yapılan bu seferde, nehirlerdeki su seviyesinin uygun olduğu bir dönemin seçilmiş olması, sefer planlamasında coğrafi ve iklimsel bilginin önemli rol oynadığını ortaya koymaktadır. Nitekim soğuk havadan etkilenmemek için kar yağmadan, sular donmadan seferden dönüşe niyet edilmiştir. Geçilen menzillerde ırmakların kenarlarının donmuş hali de görülen manzaralar içerisindeydi. Bu şekilde çok geçmeden Osmanlı ordusu sefer dönüşünde Dobruca yakınlarındaki “Çalık Kavak” adındaki derbenden geçerek on altı menzil katederek 5 Cemaziye’l-evvel 945’te (29 Ekim 1938) Edirne’ye ulaştı.²⁶⁶

4. BUDİN SEFERİ (948/1541)

25 Safer 948’de (20 Haziran 1541) Perşembe günü Kanuni Sultan Süleyman, yanında Şehzade Mehmed (Şehzade Sultan Muhammed) ve Şehzade Selim (Sultan Selim) ile birlikte ordunun başında Budin seferine çıktı.²⁶⁷ Yolda Rumeli ve Anadolu askerleri ile toplanarak Belgrad’a geçtiklerinde köprü hazır haldeydi, böylelikle Sirem adasına geçtiler.²⁶⁸ Ordu Ösek önüne geldiğinde Drava nehrini geçtiler.²⁶⁹ Budin alınarak beylerbeyi idaresi tanzim edildikten sonra dönüş yolculuğu başladı. Dönerken Drava nehri kıyısına geldiklerinde nehrin sularının taşarak ovalara yayıldığını ve geçmenin mümkün olmadığını gördüler. Bu sebeple iki yerde köprü yapılması kararlaştırıldı. Köprü için belirlenen yerlerin arasında iki mil mesafe vardı. Bunlara ek olarak bir köprü daha inşa edildi. Fakat köprülerden geçmek oldukça güç olduğundan padişah şehzadelerle beraber bir gemi vasıtasıyla karşı tarafa geçmek üzere iken bunu gören askerler de köprüden geçmeye başladılar. Bir taraftan atlar köprüden geçirilirken bir taraftan da gemiler kullanılıyordu fakat bu esnada erzak taşıyan beygirler yıkılabiliyor ve işler iyice güçleşiyordu. Bu sebeple gemilerden anlayan yeniçeri ve daha birçok kişi askerleri atları ve erzakları gemilere ve şaykalara bindirip sağ salım

²⁶⁶ Matrâkçı Nasûh’un Süleymân-nâmesi (1520-1537, 1538,1548), s. 403.

²⁶⁷ Matrâkçı Nasuh, Rüstem Paşa Tarihi Olarak Bilinen Târîh-i Âl-i Osmân, s. 386.

²⁶⁸ Matrâkçı Nasuh, a.g.e., s. 387.

²⁶⁹ Matrâkçı Nasuh, a.g.e., s. 388.

Sirem tarafına ulaştırmıştı.²⁷⁰ Askerler tamamen geçince padişah da arkalarından devam etti. O sırada yörenin tecrübeli sakinlerinden getirtilerek Tuna'nın yağmur olmadığı halde neden böyle taşıdığını sorduklarında otuz yılda bir burada suların taşıdığı bilgisini vermiştir.²⁷¹

5. MACARİSTAN SEFERİ KÖPRÜLERİ (950/1543)

Osmanlı ordusu 18 Muharrem 950'de (23 Nisan 1543) Edirne'den sefer için yola çıktı.²⁷² Niş'e geldiklerinden Pojega sancağı beyi Murad Bey'den Hayreddin Çavuş gelerek Şikloş kalesi karşısında Drava nehri üzerinde köprü kurulmaya başladığını fakat Şikloş ve bazı kalelerdeki düşman askerlerinin inşaa işlerine engel olduklarını bu yüzden önlem ve güvenlik amaçlı yeniçeriye ihtiyaç duyulduğunu arz etti. Nitekim, köprü yapımının devam etmesi için top ve beş yüz yeniçeri gönderildi.²⁷³

Bir tarafta Semendire sancakbeyi Tekeoğlu Muhammed Bey'e Sava nehri üzerine "resm-i ma'hûd ve tavr-ı meşhûd üzre" sağlam bir köprü kurması emredildiğinden gereken mühimmatı tedarik ederek köprüyü yapmaya başladığı esnada derelere tepelere kadar Sava suları taşıdığından köprüyü eskiden beri kurulduğu yerde kurulmaya imkân bırakmadığı için Böğürdelen kalesinin yakınlarında nehir kenarında "Miyşare" denilen köyde yeni bir köprü kuruldu. 92 adet (tombaz/destek) üzerine kurulan köprünün uzunluğu 980 zirâ (743 metre), genişliği 15 zirâ (12 metre) idi. Sarsıntılı olmaması için zincirler ile sıkıca bağlandı ve lengerler ile sabitlendi.²⁷⁴

²⁷⁰ Matrakçı Nasuh, **Rüstem Paşa Tarihi Olarak Bilinen Târîh-i Âl-i Osmân**, s. 389.

²⁷¹ Matrakçı Nasuh, **a.g.e.**, s. 390.

²⁷² Matrakçı Nasuh, **a.g.e.**, s. 393. Kanuni Sultan Süleyman'ın çıktığı beşinci Macaristan seferinde önce Belgrad'a kadar 1521 Belgrad seferi ve 1526 Mohaç'ta katedilen güzergahlar kullanılmış, daha sonra Budin'den itibaren güzergahlara yenisi eklenerek yol İstolni Belgrad'a kadar devam etmiştir (Mehmet İpcioğlu, **Kanuni Sultan Süleyman'ın Estergon Seferi**, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yeniçağ Tarihi Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Nejat Göyünç, Konya 1989, s.38).

²⁷³ Matrakçı Nasuh, **Rüstem Paşa Tarihi Olarak Bilinen Târîh-i Âl-i Osmân**, s. 395.

²⁷⁴ Sinan Çavuş, **Tarih-i Feth-i Şikloş, Estergon ve İstoln[i]-Belgrad or Süleyman-name**, The Historical Research Foundation İstanbul Research Center, İstanbul 1987, vr. 62b-63a. Sinan Çavuş'a atfedilen bu eser de Matrakçı Nasuh'un Süleyman-nâme adlı eserinin bir bölümünü teşkil etmektedir. Bkz. Matrakçı Nasuh'un Süleyman-nâmesi (1520-1537, 1538, 1548), Haz. Davut Erkan, Türkiye Bilimler Akademisi, Ankara 2023.

Rumeli beylerbeyi Ahmed Paşa da daha önceden görevlendirildiği şekilde hemen bu köprüyü kullanarak karşıda Sirem adasına geçmiş ve Pojega sancakbeyi Murad Bey, Bosna sancakbeyi Ulama Bey ve İzvornik sancakbeyi Hızır Bey tarafından muhasara edilen Valpova kalesinin üzerine yardıma gitmiştir. 9 Rebî'ülevvel 950'de (12 Haziran 1543) Kanuni Sultan Süleyman da Sava nehrini geçerek Böğürdelen kalesinin önüne geldi. Valpova'da kuşatma devam ederken Muhammed Paşa'nın bazı sefer mühimmatını ve Semendire'den toplar getirmesi için Belgrad'a geçmesi icap ettiğinden o tarafa hareket etti. Muhammed Paşa ve İbrahim Paşa bir menzilde buluştular ve padişaha katılmak üzere yola koyuldular. Sava köprüsüne geldiklerinde, köprünün bir tarafının bozulmuş olduğunu ve karşı tarafa geçmenin mümkün olmadığını gördüler ve bunu padişaha bildirdiler. Padişaha haber gelir gelmez askerlerden ne kadar bennâ ve neccâr var ise köprüyü tamir etmek üzere gömderildi. Köprü tamir olduktan sonra Muhammed Paşa ve İbrahim Paşa karşı tarafa geçtiler. Köprünün muhafazası için Engürü sancakbeyi Kara Mustafa Bey görevlendirildi. Kendileri de bir süre sonra padişahla buluştular. Geride kalan Kara Mustafa Bey'e daha sonra köprüyü bozarak malzemeleri Belgrad'a göndermesi, ardından padişahın yanında bulunması için emr-i şerif gönderildi. Padişah, Muhammed Paşa ve Anadolu beylerbeyi İbrahim Paşa'nın da orduya katıldıktan sonra öncelikle Ösek'e daha sonra Rumeli beylerbeyi Ahmed Paşa tarafından teslim alınan Valpova kalesine geçti ve burada divan toplandı. Alınan karara göre Anadolu ve Rumeli beylerbeyleri Şikloş kalesi üzerine gönderildi. Bu esnada Pojega beyi Murad Bey ve İzvornik beyi Hızır Bey Drava üstünde köprü kurmak için gönderildi. Padişah da Valpova kalesine dizdar ve müstahfızlar tayin etti. Kale içindeki zahireler, top tüfek ve diğer harp aletleri kaydolunarak defteri tutuldu. Bunların dışında vezirlere Valpova kalesini dövmek için kullanılan büyük topları ve gemilerde olan topları Şikloş'a sevketmeleri emrolundu.²⁷⁵

Bir tarafta mezkûr beyler köprüyü tamamlamıştı. 35 pare gemi üzerine kurulan Drava köprüsü 370 zirâ (280 metre) uzunluğunda, 10 zirâ (8 metre) genişliğinde idi.²⁷⁶ Köprü tamamlandıktan sonra balyemez isimli topu "tabl ü nekkâreler" eşliğinde

²⁷⁵ Matrakçı Nasuh, **Rüstem Paşa Tarihi Olarak Bilinen Târîh-i Âl-i Osmân**, s.396-397.

²⁷⁶ **Tarih-i Feth-i Şikloş ve Estergon ve Istolni Belgrad**, TSMK, nr.1608, vr. 71b.

Anadolu beylerbeyi İbrahim Paşa, Mora beyi Muhammed Han, Menteşe beyi Muhammed Bey, Cündî Sinan Bey ve Baltacı Muhammed Bey Valpova'dan su sığırlarıyla çektirerek geçirdiler. Gemilerde olan topları ise Veziriazam Süleyman Paşa, Rüstem Paşa, Muhammed Paşa, Hüsrev Paşa ve Rumeli beylerbeyi gemilerden çıkararak her biri bir topu çekerek düşe kalka topları köprüden geçirdiler ve Şikloş'a ulaştılar. Onların ardından Kanuni Sultan Süleyman da Drava köprüsünü kullanarak Valpova'dan çıkış yapmış ve böylelikle Şikloş kalesine gelmiştir.²⁷⁷



Resim 10

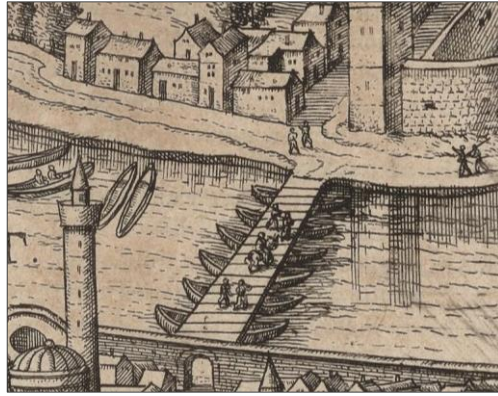
Sava ve Drava Nehirlerinin Çevresini Gösteren Harita²⁷⁸
(The New York Public Library Digital Collections, No: 1632217)

²⁷⁷ Çeviri metinde balyemez topu “Sava Köprüsi’nden geçürdiler” şeklinde yazmaktadır. Fakat Valpova Drava kenarındadır ve buradan geçerek Şikloş’a varılmaktadır. O yüzden Drava köprüsünden geçildiği kabul edilmiştir. Matrakçı Nasuh, **Rüstem Paşa Tarihi Olarak Bilinen Târih-i Âl-i Osmân**, s. 398.

²⁷⁸ 1603 tarihli “Illyricum” haritasından uyarlama yapılarak Valpova’da Drava Nehri üzerinde geçiş noktası işaretlenmiştir. Lionel Pincus ve Princess Firyal Harita Bölümü, New York Halk Kütüphanesi. Kaynak: <https://digitalcollections.nypl.org/items/510d47e4-666c-a3d9-e040-e00a18064a99> (Erişim: 04.12.2024).

“Varınca aldılar hem Valbovâ’yı
Kurup cisrinde geçti Tıravâ’yı”²⁷⁹

Şikloş’tan sonra padişah Tuna nehri üzerindeki yüzyıllardır ayakta olan İskender Köprüsünden geçerek Estergon kalesine ulaştı.²⁸⁰ Bir sonraki fetih güzergahı İstolni-Belgrad idi. Burası da fetholunduktan sonra dönerek Budin’e gelindi. O esnada Tuna nehri üzerinde hazır bulunan köprüyü kullanarak Peşte’ye geçildi.²⁸¹



Resim 11

17. Yüzyılda Budin ve Peşte Arasında Tuna nehri Üzerinde Teknelerden Yapılmış Bir Köprü²⁸²

²⁷⁹ Eyyübî, *Menâkıb-ı Sultan Süleyman (Risâle-i Padişâh-nâme)*, s. 100.

²⁸⁰ Matrakçı Nasuh, *Rüstem Paşa Tarihi Olarak Bilinen Târîh-i Âl-i Osmân*, s. 400.

²⁸¹ Matrakçı Nasuh, *a.g.e.*, s. 407.

²⁸² Bibliothèque Nationale de France, No: ark:/12148/btv1b531945497 (Erişim: 01.12.2024)

Sefer dönüşü Petervaradin kalesi önünde Tuna nehrinden karşı tarafa geçerek Belgrad'a ulaşılar. 20 Receb 950'de (19 Ekim 1543) Edirne'ye ayak basıldı.²⁸³

6. SEFER DIŞI DÖNEMLERDE KÖPRÜ FAALİYETLERİ

Kanuni Sultan Süleyman, (950) 1543 yılında gerçekleştirilen Macaristan seferi sonucunda Valpova, Şikloş ve Budin'in doğusundaki bazı bölgeleri fethederek İstanbul'a dönmüştür. Ancak ertesi yıl, Macar topraklarına yönelik büyük çaplı bir sefer organize edilmemiş, bunun yerine bölgedeki Osmanlı beylerinin Ferdinand'ın saldırılarına karşılık olarak düzenledikleri yerel akınlar ön plana çıkmıştır. Bu dönemde, Budin beylerbeyi Yahya Paşazade Mehmed Bey'in Budin'in kuzeyinde, Tuna nehri kıyısında bulunan Vişegrad'ı ikinci kez ele geçirdiği görülmektedir. Bu tür akınlar, bölgedeki Osmanlı hâkimiyetini güçlendirmek ve Ferdinand'ın saldırılarını püskürtmek amacıyla gerçekleştirilmiştir. 952'ye (1545) kadar sahada Yahya Paşazade Mehmed Bey'in askeri faaliyetleri görülmektedir, nitekim bu süreçte Vişegrad dışında Novigrad, Hatvan, Şimentorna gibi yerleri almıştır. Ferdinand'ın kuvvetleri yenilgiye uğradıkça barış görüşmeleri de gündeme gelmiştir.²⁸⁴

Herhangi bir sefer organizasyonu olmaksızın, Budin ve çevresinde beylerin giriştiği askerî mücadeleler neticesinde nehirler üzerine köprülerin inşa edilmeye devam ettiği veya daha sonra organize edilecek seferler için gerekli teçhizatın hazır bulundurulmasına özen gösterildiği görülmektedir. Bu dönemde yapılan resmi yazışmalar köprülerin inşası ve bakımına dair emirler verilmekte olduğunu ve gerekli malzemelerin temin edilmesi için talimatların devam ettiğini göstermektedir. Bu bağlamda, Semendire beyine gönderilen 9 Zilka'de 951 (22 Ocak 1545) tarihli hüküm, Budin'e ulaştırılması talep edilen bazı köprü teçhizatına ilişkin bilgiler içermektedir. Hükümde, Semendire beyine bu konuda çeşitli sorular yöneltilmiştir. Öncelikle, 1543 yılındaki seferde kullanılan eski köprüye ait demir, çivi ve diğer köprü parçalarından

²⁸³ Matrakçı Nasuh, **Rüstem Paşa Tarihi Olarak Bilinen Târîh-i Âl-i Osmân**, s. 408.

²⁸⁴ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Tarihi**, cilt.2, s. 339-340.

mahzende ne tür malzemelerin kaldığı sorgulanmış, aynı zamanda köprü ağaçlarının da önceki sefer sırasında bozularak muhafaza edildiği hatırlatılmıştır. Semendire beyine yöneltilen sorulardan, tüm bu malzemelerin hâlen mahzende mevcut olup olmadığı ve eğer yeni bir köprü inşa edilecekse bu malzemelerin yeterli olup olmayacağı öğrenilmek istenmiştir. Semendire beyine verilen talimatlar arasında, köprü inşası için mevcut malzemelerin yetersiz kalması ya da tedarik edilememesi durumunda eksik malzemelerin ayrıntılı bir şekilde yazılarak “mufassal ve meşrûh defter” halinde hazırlanması ve mühürlenerek aceleyle arz edilmesi gerekliliği yer almıştır. Buna ek olarak, Drava Köprüsü’ne ait ağaçların durumunun ne olduğu, nerede muhafaza edildikleri ve malzemelerinin tam olarak hazır olup olmadığı hususunda bilgi talep edilmiş, istenilen tüm bu bilgilerin dikkate alınmasının önemle vurgulandığı görülmektedir. Diğer tarafta Pojega sancakbeyi Murad’a önceden köprü ağaçları tedarik etmesi emrolunmuştu. Şimdiki zamanda Pojega beyi vefat ettiğinden bu görev Vidin sancakbeyi Bâlî’nin devam ettirmesi istenmiştir. Fakat mezkûr kişi henüz sancağına geçmediği için Semendire beyine işe yarayan adamlarından göndererek o köprü ağaçlarını ve mühimmatın köprü kurmaya yetip yetmeyeceğini tespit etmeleri ve bu şekilde de Semendire beyinin tüm hususları yazıp bildirmesi emredilmiştir.²⁸⁵

Diğer tarafta Budin beylerbeyi Yahya Paşazade Mehmed Bey’den hisar topları ve arabaları dışında köprü ağaçlarından ne kadar mevcut olduğu çok büyük önem arz ettiğinden bu konuda bilgi vermesi istenmekteydi. Köprü ağaçları hususu özellikle gündemdeydi. Köprüden sökülen köprü ağaçlarının seferden sonra mahzende muhafaza edilerek kaldırıldığı hatırlatılarak ve şimdi onların ne durumda olduğunu bildirmesi emredilmişti. Budin beylerbeyinden mahzende ne kadar eşya olduğu ve eksik var ise deftere kaydedip arz etmesi istenmişti.²⁸⁶

Semendire beyi ve Budin beyinden talep edilenler, gerçekleşecek askerî harekâтта köprü inşası ve mevcut malzeme durumuna ilişkin bilgi toplamaya yöneliktir. Semendire beyine önceki seferde kullanılan eski köprüye ait demir, çivi ve diğer parçalarını mahzende ne durumda olduğu sorulurken, mevcut malzemelerin

²⁸⁵ Topkapı Sarayı Arşivi H.951-952 Tarihli ve E-12321 Numaralı Mühimme Defteri, s. 24-25, h.30.

²⁸⁶ a.g.e., s. 26-27, h.31.

yeterli olup olmadığı hakkında detay vermesi istenmişti. Eğer yeni bir köprü inşa edilecekse, eksik malzemelerin ayrıntılı bir şekilde defter kaydı tutularak arz edilmesi gerektiği dile getirilmekteydi. Ayrıca, Drava köprüsünün ağaçlarının durumu ve nerede muhafaza edildiğine dair bilgi istenmesi aslında sefer organizasyonlarında kurulup kullanıldıktan sonra sökülen köprülerden artan malzemenin muhafaza edilerek ardıl seferlerde veya akınlarda değerlendirildiğini göstermektedir.

Nitekim, bu süreçte özellikle Budin köprüsü üzerinde durulmuştur. Semendire beyi Toygun Bey kendisine verilen emir gereği Tuna'daki köprülerin durumunu görmek için bizzat Budin'e gitmiştir. Budin köprüsünden kalan ağaçlar teftiş edildiğinde kalas ve döşeme ağaçlarının yarısından fazlasının eksik olduğu görülmüştür. Nemce bölgesinde köprü için gerekli olan ağaçlar kesilmekte. Ayrıca kadiya mektup yazarak, köprü için yeterli miktarda ağaç kesilmesi ve temin edilmesi için adam gönderilmesi talep edilmiştir. Kale ve Ösek köprüsünde mevcut olan ağaçlar kontrol edildiğinde köprüye uygun olmadığı, acilen ihtiyaç duyulan ağaçların temin edilmesi için insan gönderilmesi belirtilmiştir. Semendire beyi köprülerin durumunu daha önce de devlete arz etmiştir. Köprülere gerekli olan ağaçların kesilip temin edilmesi gerekmektedir. Bu yüzden Toygun Bey malzeme giderlerinin karşılanması için kadılara hükm-i şerif gönderilmesini talep etmektedir. Köprülerin inşası için gerekli olan ağaçların temin edilmesi gerektiği belirtilmiştir. Buna karşılık 18 Muharrem 952 (1 Nisan 1545) tarihli hükümde belirtilen köprülerin tüm malzeme ve mühimmatının hazır hale getirilmesi ve bunların korunması gerektiği ifade edilmiştir. Ağaçlara ve diğer malzemelere zarar gelmemesi için tam bir dikkat gösterilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Köprünün malzemesinden asla eksik olmaması için gerekenin yapılması icap etmektedir. Buna göre inşa sürecinde hiçbir aksaklık yaşanmaması gerekmektedir.²⁸⁷

²⁸⁷ Topkapı Sarayı Arşivi H.951-952 Tarihli ve E-12321 Numaralı Mühimme Defteri, s. 305, h. 418.

7. EĞRİ SEFERİ VE SOLNOK KUŞATMASINDA KÖPRÜLER (958/1551)

954 (1547) yılında, Ferdinand, Osmanlı ile yapılan bir anlaşma çerçevesinde kendisine bırakılan toprakları terk edeceğine ve yıllık otuz bin duka altın ödeyeceğine dair taahhütte bulunmuştu. Ancak, Erdel bölgesinde meydana gelen iç karışıklıkların ve bu olayların Ferdinand ile bağlantılı olduğunun anlaşılması, yeni bir sefer düzenlenmesini zorunlu kılmıştır. Bu dönemde Kanuni Sultan Süleyman ve Osmanlı ordusu, 1551 yılında (H. 958) İran seferine çıkmış olduğundan, Erdel'deki gelişmeler Sokullu Mehmed Paşa'nın gözetiminde yürütülmüştür. Vezîriâzam Sokullu Mehmed Paşa, Ferdinand'a karşı Rumeli askerleri ve kapıkulu birliklerinden oluşan büyük bir kuvvet sevk etmiştir. Bu harekât sırasında Beçkerek, Varat ve Canad gibi önemli kaleler Osmanlı kontrolüne geçmiş; ardından ilerleyen Osmanlı kuvvetleri Lippo'yu (Lipve) ele geçirerek Temeşvar'ı kuşatma altına almıştır.²⁸⁸ Ancak, Temeşvar kuşatması yağışlı hava koşulları nedeniyle sonuçsuz kalmış ve Osmanlı kuvvetleri Belgrad'a geri çekilmek zorunda kalmıştır. Osmanlı ordusunun geri dönüşüyle Avusturya askerleri harekete geçerek Erdel'e girmiş, Lipve'yi yeniden ele geçirmiş ve Segedin'i kuşatma altına almışlarsa da bu kaleyi ele geçirememişlerdir. Bu gelişmeler Osmanlı ordusuna Tuna'yı geçiş esnasında ulaştırmıştır. Tüm bu olaylar yaşanırken otuz beş günlük bir kuşatmanın ardından yeni Macaristan serdarı Kara Ahmed Paşa komutasında ele geçirildi ve daha sonra beylerbeyilik yapıldı. Lipve tekrar alındı ve Balaton Gölü kıyısındaki Vespem alındı. Temeşvar alındıktan sonra Erdel'in kuzey kesimlerinin yolu açılmış oldu. Bu zaferlerin ardından Osmanlı birlikleri kuzeye doğru ilerlemiş, Haçova'nın güneyinde, Tisa Nehri kıyısındaki Solnok (Szolnok) kalesini ele geçirmiştir. Ancak, sonraki hedef olan Eğri Kalesi, bir buçuk ay süren kuşatmaya rağmen sert kış koşulları ve yoğun kar yağışı nedeniyle alınamamış ve Osmanlı kuvvetleri geri çekilmek zorunda kalmıştır.²⁸⁹

²⁸⁸ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Tarihi**, cilt.2, s. 340.

²⁸⁹ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Tarihi**, cilt.2, s. 341.

B. SİGETVAR SEFERİ KÖPRÜLERİ (973-974/1566)

Kanuni Sultan Süleyman, 1566 yılında Macaristan'ın güneybatısında, "ada kale" olarak bilinen Sigetvar'a²⁹⁰ yönelik seferin hazırlıklarına başlarken, ordunun ilerleyiş güzergâhında köprü yapımı ve yolların temizlenmesi için kapsamlı emirler verdiği görülmektedir. Bu emirler, güzergâhta kurulan köprülerin sayısını artırmakla kalmamış, aynı zamanda köprülerin yapımında kullanılacak malzemelerin temini, askeri birliklerin desteklenmesi ve geçiş noktalarının uygun şekilde hazırlanmasını da sağlamıştır. Emirler doğrultusunda, sancakbeyleri, kadılar ve diğer idareciler, köprülerin kurulacağı yerler, inşa zamanlaması ve genişlikleri konusunda sürekli bilgilendirilmiş; gerekli lojistik destek hızla sağlanmıştır.

On altıncı yüzyılın ortalarında Osmanlı, Tuna nehri çevresindeki geniş Macar topraklarında hakimiyet kurmuştu. Bu sefer sırasında ordunun karşılaştığı çok sayıda nehir, akarsu ve bataklık geçiş noktalarında beş ila altı köprü inşa etme gereksinimi doğurmuştur. Özellikle Sigetvar Kalesi'nin kuşatması seferin ana hedefi olarak belirlendiğinde, köprülerin yapım yeri ve zamanlamasına dair emirler, yeni gelişmelere göre güncellenmiş, köprü inşaatları için ayrıntılı talimatlar verilmiştir. Bu süreçte, yerel halk ve altyapı hizmetlerinden sorumlu askerlerden seçilen işçiler, Morava, Sava, Tuna ve Drava nehirlerinde önceden hazırlanan malzemelerle birlikte ihtiyaç halinde yeni malzemeler bulmak için alternatif yollara da başvurarak köprüler inşa etmiştir.

1. ÖN HAZIRLIKLAR KAPSAMINDA KÖPRÜ ÇALIŞMALARI

a. Malzemelerin Temini

Köprü Gemileri, Döşeme, Tahta, Kiriş ve Sepet İpleri:

²⁹⁰ Geza David, "Sigetvar", *DİA*, c. 37, 2009, s. 157-159.

Sefere çıkış merasimi, 9 Şevval 973 (29 Nisan 1566) pazartesi günü gerçekleşti.²⁹¹ Ancak seferberlik emirleri yola çıkmadan birkaç ay önce, gönderilmeye başladı. Keza sefere hazırlık sürecinde, köprü inşasına dair çok önceden talimatların verildiği görülmektedir. Bu talimatlar, daha önceki seferlerde sıkça köprü yapılan Belgrad ve Ösek gibi yerlerde yapılması gereken işleri kapsamaktadır. Örneğin, 22 Şa‘bân 973’te (14 Mart 1566) Pojega beyi Nasuh Bey’e gönderilen bir emirde, daha sonra görüleceği üzere Belgrad önünde inşa edilmesi emredilen köprünün yanı sıra, Ösek’te bir köprü yapılması gerektiği vurgulanıyordu. Bu doğrultuda, Ösek’te yeterli sayıda köprü gemisinin yapılması istenmekteydi. Nasuh Bey, gelen emir doğrultusunda, köprü inşası için gerekli olan ağaçları ve diğer malzemeleri tamamladığını bildirmiş, ayrıca döşeme, tahta, kiriş ve sepet ipleri gibi malzemeleri de hazırlayarak, köprü yapımına başlamak için gelecek emri beklemeye koyulmuştur. Aynı mektupta, Nasuh Bey, köprü gemilerinin dışında 20 Şa‘bân 973 (12 Mart 1566) tarihine kadar 35 şayka, 35 zahire gemisi ve 15 at gemisinin inşasını tamamlayarak Drava nehrine yerleştirdiğini, inşası devam eden gemilerin de kısa süre içinde hazır olacağını eklemiştir.²⁹² Ne var ki, köprü gemilerinin yanı sıra hazırlanan diğer gemilerin de ilerleyen zamanlarda köprü yapımında kullanılma ihtimali doğduğu görülecektir.

Mismar:

Daha birkaç ay öncesinde “düşman üzerine sefer düzenlenmesine karar verildiği” günlerde Semendire beyi Bayram Bey’e 2 Cemâziye’l-evvel 973 (25 Kasım 1565) tarihli bir hükümle [Semendire’de] köprü kurmak için elinde yeteri kadar

²⁹¹ Padişahın sefere çıktığı ve otağın Edirnekapısı’nın dışına kurulduğuna dair 9 Şevval 973 (29 Nisan 1566) tarihli bir hüküm: MD, nr. 5, h.1500; Kanuni Sultan Süleyman’ın son seferinin rotası ve sefere çıkış tarihiyle ilgili pek çok arşiv kaynağının, kroniklerin ve araştırma-inceleme çalışmalarının analizi için Ahmet Önal’ın "Kanunî’nin Son Seferi Sigetvar 1566" adlı kitabına başvurulabilir. (İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2019, s. 193). Eserde ayrıca Başkanlık (Cumhurbaşkanlığı) Osmanlı Arşivi’nde Maliyeden Müdevver Defterler fonundaki 2356 numaralı Sigetvar Seferi Masraf ve İrâd Defteri transkribe edilerek basılmıştır (**Kanunî’nin Son Seferi Sigetvar 1566**, s. 345-388).

²⁹² “Mah-ı Şa‘ban’ın yigirmi ikinci günü” (14 Mart 1566) Pojega sancakbeyi Nasuh Bey’e ulaşan hüküm ve emredildiği üzere Ösek’te kurulacak köprünün hazırlıklarına dair cevabı içeren 12 Ramazanü’l-mübârek 973 (2 Nisan 1566) tarihli hükmün son kısmı tahrif olmuştur. Bu kısım okunabildiği kadarıyla şunları içermektedir: “İmdi buyurdum ki hükm-i şerifim vardukta zikr olunan mahalde kurulacak köprü gemilerinden ma’ada emrolunan ... Belgrad’a gönderüb Semendire sancağibeyi ... mübarek sene 973.” MAD, nr. 2775, s.1278.

mismar yok ise ihtiyaç duyulan miktarı Samakov'da demir hizmetinde görevlendirilen dergâh-ı muallâ çavuşlarından Müstedam Çavuş'tan talep edip getirtmesi emredildi.²⁹³

Kereste:

Sirem beyi Bâlî Bey ve İzvornik beyi Şa'bân Bey'den, Semendire halkı gemi yapımı ve sefere katılma gibi faaliyetlerle meşgul olurken, bu işlerin yoğunluğu nedeniyle köprü gemilerinin inşası konusunda işçilere yardım etmeleri istendi. Ayrıca, köprü için kereste sağlamaları ve gemi ustası göndermeleri de gerekiyordu.²⁹⁴ Benzer nedenlerle, Alacahisar beyi Rüstem Bey'in de Semendire beyi Bayram Bey'e yardım ulaştırması gerekiyordu. Bu sebeple, Morava'da inşa edilecek köprü gemileri için kereste temin etme görevi kendisine verildi.²⁹⁵

Sonrasında Alacahisar beyine, Tımişvar'a geçme talimatı geldi. Gelen talimatta Morava'daki köprü gemilerinin bir an evvel inşası için gayret göstermesi isteniyordu, ancak eğer görev tamamlanamazsa, kendisinin Tımişvar'a geçerek gemi inşa hizmetini Mü'min Nâzır'a bırakması uygun görülmekteydi.²⁹⁶

İzvornik beyine daha önce verilen bir emirde, inşa edilen bu köprü gemilerinin derhal Belgrad'a gönderilmesi ve İzvornik beyinin emrindeki askerlerle birlikte acilen Budin beylerbeyinin yanına gitmesi talimatı yer almaktaydı.²⁹⁷

b. Köprü İşçileri

Hisar erleri:

Böğürdelen'de de bir köprü kurulabilmesi için işçiye ihtiyaç duyuluyordu. Bunun için Semendire beyi Bayram Bey'e talep ettiği sayıda hisar eri verilmesi

²⁹³ Semendire beyine gönderilen 2 Cemâziye'l-evvel 973 (25 Kasım 1565) tarihli bir hüküm: MD, nr. 5, h.570, 571.

²⁹⁴ Sirem beyi Bâlî Bey ve İzvornik beyi Şa'ban Bey'e gönderilen 20 Şa'ban 973 (12 Mart 1566) tarihli hüküm: MD, nr.5, h.1217.

²⁹⁵ Alacahisar beyine gönderilen 20 Şa'ban 973 (12 Mart 1566) tarihli hüküm: MD, nr.5, h.1220.

²⁹⁶ Alacahisar beyine gönderilen 4 Ramazan 973 (25 Mart 1566) tarihli hüküm: MD, nr.5, h.1350.

²⁹⁷ İzvornik beyine yazılan 10 Zilka'de 973 (29 Mayıs 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1726.

yönünde Semendire ve Belgrad'daki kalelerin idaresinden sorumlu olan dizdarlara emirler gönderildi.²⁹⁸

Cerehor:

Kış boyunca sefer hazırlıkları sürecinde, köprü inşası ve benzeri işler için cerehor temini ile ilgili sancakbeylerine, kazaların kadılarına ve diğer ilgili görevlilere yönelik emirler gönderilmekteydi. Mesela, Hersek beyine, seferin önemine binaen verilen emirleri geciktirmeden ve ihmal etmeden yerine getirmesi vurgulanarak cerehor tedarik etmesi için bir hüküm gönderildi. Bu emirler yalnızca Hersek beyini bağlamıyor aynı zamanda “*Foça kâdîsına ve Nevesin ve Mostar ve Prepolje ve Nova ma’a Karadağ ve Neretva kâdîlarına ve Zaçesne beğine ve Velika kâdîsına*” da mâliye tarafından cerehor hazırlamaları ve kendilerinden istenilen yerlere göndermeleri bildiriliyordu. Buna göre, Hersek beyinden sancağı dahilindeki bahsedilen bu kadıları “kendü hallerinde komayup” görevlerini yerine getirmeleri konusunda tenbihat yapması istendi.²⁹⁹ Yakın bir tarihte ise Sirem beyinden (Bâlî Bey), top arabaları için döşeme ağacı temin etmesi ve cerehor göndermesi isteniyordu. Bâlî Bey’den istenildiği üzere döşeme ağaçları konusunda Pojega beyi Nasuh Bey ve Semendire beyi Bayram Bey’e yardım etmesi gerekiyordu. Bu vazifelerin yanı sıra zahire ve cerehor hazırlamak hususlarına da dikkat etmesi vurgulanmaktaydı.³⁰⁰ Bir süre sonra gelen yeni bir emirle, Sirem beyi Bâlî Bey’den, Bayram Bey’in (Semendire beyi) zahire tedarik etmesi gerektiğinden ona bu konuda yardımcı olması ve cerehor göndermesi isteniyordu. Cerehor hazırlamak dışında köprü döşemeleri ve gemilere lazım olan ağaç tahtaları gibi malzemeleri de sancağındaki Morovik vesair kadılıklardan toplaması söylendi. Seferin önemine binaen Bâlî Bey’e belirtilen işlerin hızlı bir şekilde geciktirilmeden yerine getirilmesi ve gerekli çabanın sarf edilmesi

²⁹⁸ Semendire ve Belgrad dizdarlarına gönderilen 15 Zilka‘de 973 (3 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1785.

²⁹⁹ Hersek beyine gönderilen 12 Cemâziye’l-âhir 973 (4 Ocak 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.756. Hersek beyinden cerehor tedarikinin yanı sıra sefer için yola çıktığında Nova Kalesi’nin “hıfz u hırâseti” için yeter sayıda asker bırakması ve her birinin de dizdarlarıyla kale hizmetinde bulunmaları istendi.

³⁰⁰ Sirem beyine gönderilen 18 Cemâziye’l-âhir 973 (10 Ocak 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.775. Pojega beyi Nasuh Bey’e bin beş yüz adet döşeme ağacını tedarik etmesi için 16 Cemziyelahir 973’te (8 Ocak 1566) bir hüküm gönderildi. MD., nr.5, h.773.

bildirildi.³⁰¹ Birkaç gün sonra, Tımsıvar beylerbeyi Mustafa Bey'e sefer için cerehor hazırlaması emredildi. Bu doğrultuda, bin adet cerehorun gönderilmesi isteniyordu.³⁰²

Seferin ön hazırlık aşamasında görüleceği üzere belirli noktalara kurulacak köprüler için köprü gemileri, döşeme, tahta, kiriş, sepet ipleri, çivi gibi ana malzemelere ihtiyaç duyulmaktaydı. Nitekim ahşap malzemelerin üretilmesi için ayrıca kereste temin edilmesi gerekiyordu. Köprü inşasında veya köprü gemileri yapımında yerel halk dışında alternatif kaynaklara da başvurularak, hisar eri, cerehor gibi mesleklerden destek sağlanmıştı. Neticede, Kanuni orduyla birlikte yola çıktıktan sonra Kuruçay³⁰³ ve İhtiman'dan³⁰⁴ geçtiği vakitlerde de konaklama yerlerinde köprü inşası ve köprü yapımı için lazım gelen işçi, malzemelere dair ilgililere halen talimatlar gönderilmeye devam etti.³⁰⁵

c. Yolların Durumu ve Köprü Rotası

Kanuni Sultan Süleyman, İstanbul'dan ordusuyla birlikte hareket ettikten sonra köprü inşasıyla ilgili talimatlar vermeye devam etmekteydi. Şevval ayının sonlarına yaklaşıldıkça, köprü çalışmaları hız kazandı. Edirne'ye varışında, Padişah'ın otağı 24 Şevval 973'te (14 Mayıs 1566) Saray-ı Âmire önünde kuruldu ve hemen ardından divan toplantısı düzenlendi.³⁰⁶ Bu toplantıda, ordunun geçeceği yollar da ele alındı. Örneğin, Edirne'den Alacahisar'a kadar olan rota üzerinde bulunan kazaların kadılarına çeşitli görevler verildi. Bu görevler arasında, yolları temizlemek ve köprü yapmakla

³⁰¹ Sirem beyine gönderilen 25 Receb 973 (15 Şubat 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.923. Semendire beyi Bayram Bey'e kendisine gemi kerestesi, zahire temini gibi vesair görevlerini yerine getirmede yardımcı olunması için ilgililere hükümler gönderildiğine dair 25 Receb 973'te (15 Şubat 1566) yazılan hüküm: MD., nr.5, h.924.

³⁰² Tımsıvar beylerbeyine gönderilen 28 Receb 973 (18 Şubat 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.985. Hükümde Tımsıvar beylerbeyinin görevleri arasında Hayreddin Bey'i ve Cafer'i başbuğ tayin ederek baltaları, yelegi ve harbeleri (kısa mızrak, süngü) ile donatılmış olarak hizmete hazır hale getirilmeleri de vardır.

³⁰³ Ordunun 6 Zilka'de 973'te (25 Mayıs 1566) Kuruçay'a vardığına dair: MD., nr.5, s.613.

³⁰⁴ Ordunun 10 Zilka'de 973'te (29 Mayıs 1566) Kuruçay'a vardığına dair: MD., nr.5, s.619.

³⁰⁵ Ordunun Filibe'den Sofya'ya kadar hangi konaklardan geçtiğiyle ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Ahmet Önal, Kanuni'nin Son Seferi, s.215-216.

³⁰⁶ Edirne'ye varıldığı ve divan toplantısı yapıldığına dair 24 Şevval 973 (14 Mayıs 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1595.

sorumlu olan kişilere gerekli desteği sağlamak da bulunmaktaydı. Silahdarlar kethüdası Mehmed'den ihtiyaç duyulan bölgelere köprüler inşa etmesi istenirken, söz konusu kadıların hem kethüdaya hem de orduya yardımcı olmaları bekleniyordu. Ayrıca, olası bir aksaklık durumunda bahsedilen kadıların cezalandırılacakları yönünde uyarılar yapılmaktaydı.³⁰⁷

Divan toplantısının ardından bir sonraki gün, Padişahın talimatına göre Semendire beyinin, köprü gemilerinin yapımı için gerekli malzemeleri eksiksiz bir şekilde hazırlaması ve ordu Sofya'ya ulaştığında köprü inşasına başlaması gerekmektedir.³⁰⁸

26 Şevval 973'te Edirne'den ayrıldıktan sonra, Kemal Ağa kervansarayında konaklamaktayken ordunun Belgrad'da inşa edilecek köprüyü kullanarak Zemun'a geçmesi ve orada konaklaması planlandı ve bu nedenle Belgrad kadısının, askerler için Zemun'da odun, arpa gibi malzemelerin hazır bulundurması gerekmektedir. Ayrıca, askerlerin zorluk yaşamamaları için gereken her türlü önlemin alınması şarttı.³⁰⁹

Ordu yola çıktığında, seferin ana hedefi hâlâ belirsizdi. Bu konudaki istişarelerin sonucunda, Padişah nihayet Sigetvar kalesinin kuşatılmasına karar verdi.³¹⁰

Ana hedef, ordu geçişinin planlandığı güzergâh üzerinde bulunan Sigetvar'dan dolayı Tuna, Sava ve Drava nehirlerinde kurulacak köprülerin yerleri ve zamanlaması konusunda birçok değişiklik yaşanıyordu. Bu durum aynı zamanda talimat trafiğini artırarak köprü inşa çalışmalarını daha da yoğun ve karmaşık hale getirdi.

³⁰⁷ Edirne'den Alacahisar'a varıncaya kadar yol üzerinde bulunan kazaların kadılarına gönderilen 24 Şevval 973 (14 Mayıs 1566) tarihli hüküm: MD, nr.5, h.1597.

³⁰⁸ Köprü gemilerine dair Semendire beyine gönderilen 25 Şevval 973 (15 Mayıs 1566) tarihli hüküm: MD, nr.5, h.1618.

³⁰⁹ Padişah'ın Kemal Ağa Sarayı'nda konakladığı ve bu esnada Belgrad kadısına gönderilen 26 Şevval 973 (16 Mayıs 1566) tarihli hüküm: MD, nr.5, h.1621, 1626.

³¹⁰ Budin beylerbeyine [Arslan Paşa] gönderilen 1 Zilka'de 973 (20 Mayıs 1566) tarihli hüküm: MD, nr.5, h.1665. Budin beylerbeyi Arslan Paşa'ya gönderilen bu hüküme atfen Ahmet Önal, Kanuni'nin Son Seferi, s. 203.

Ordu 2 Zilkâ'de 973'te (21 Mayıs 1566) Filibe'ye ulaştığında burada iki gün konaklaması kararlaştırıldı.³¹¹ Filibe'den Belgrad'a kadar olan ordu konaklama noktalarının düzenlenmesi ve yolların askerler için uygun hale getirilmesi yapılacak işler arasına girdi. Nitekim, Belgrad'a varılana kadar, yol üzerindeki kazaların idareleri köprü işlerini organize edeceklerdi. Bu çerçevede, köprü ihtiyacı olan bölgeler belirlendi ve bataklık, nehir ve değirmen içeren konaklar hakkında gelecek malûmatı beklediler. Ayrıca, önceki seferlerde hangi konakta köprü kurulduysa, bu konaklarla ilgili detaylı bilgi verilecekti. Sonuç olarak, sorumluların belirlenen uygun yerlere köprü inşa etmeleri gerekiyordu.³¹²

Ordu Sofya'dan ayrıldıktan ve bir konak geçtikten sonra 14 Zilkâ'de 973'te (2 Haziran 1566) Eflaklar konağına ulaştı.³¹³ Belgrad'a kadar konaklardaki hazırlıklar arasında ordu karargahına gelen bilgilere göre arazide çok sayıda bataklık ve gölet bulunmasından ötürü birçok noktaya köprü kurulması isteniyordu ve ilgililere köprü çalışmalarının hızlandırılması talimatı geliyordu. Belgrad'a varıncaya kadar kazaların kadılarına, Belgrad'ı geçtikten sonraki yol boyunca bulunan kadılara, Böğürdelen ve İzvornik bölgesindeki kadılara, aynı zamanda Rudnik ve Semendire civarında olan kadılara, Semendire kadısı da dahil olmak üzere yol üzerindeki eksikliklerin giderilmesi ve aynı zamanda ordunun belirlenen menzillere ulaştığında iaşesi için gerekli hazırlıkların yapılması yönünde birçok talimat gönderildi.³¹⁴

Keza kendisine gelen emir üzerine İsfirlik Banası kadısı da zahire tedarikine ek olarak bataklık olan yerlerde köprüleri tespit etmiş ve buralardaki köprüleri tamir ettirmiştir.³¹⁵

³¹¹ Filibe kadısına gönderilen 2 Zilkâde 973 (21 Mayıs 1566) tarihli hüküm: MD, nr.5, s.603, h.1669. Bu defter ve sayfaya atfen: Ordu Filibe'ye 3 Zilkâ'de 973'te (22 Mayıs 1566) ulaştı. Ahmet Önal, Kanunî'nin Son Seferi, s.206.

³¹² Filibe'den Belgrad'a varıncaya kadar yol üzerindeki kazaların kadılarına gönderilen 5 Zilkâ'de 973 (24 Mayıs 1566) tarihli hüküm: MD, nr.5, h.1693.

³¹³ MD., nr.5, s.630.

³¹⁴ Eflaklar konağından bahsedilen kadılara gönderilen 14 Zilkâ'de 973 (4 Haziran 1566) tarihli hükümler: MD., nr.5, h.1758 – 1761.

³¹⁵ İsfirlik Banası kadısına gönderilen 14 Zilkâ'de 973 (2 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1773.



Resim 12
1566 Sigetvar Seferinde Askerî Köprü Kurulan ve Kurulması Planlanan (Belgrad)
Noktalar

2. MORAVA KÖPRÜSÜ

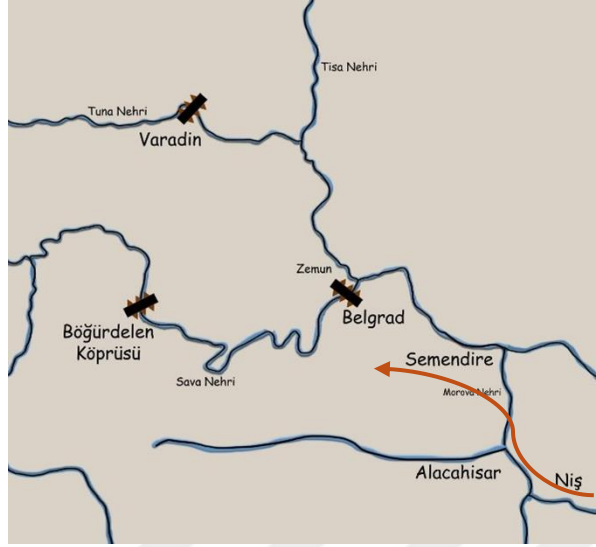
Ordu, Mayıs'ta Filibe'ye ulaştığında Morava nehri üzerinde çok önceden başlayan köprü çalışmaları sürüyordu. Bu sıralarda, daha sonra Morava'da kurulacak köprü için görevlendirilecek olan Mü'min Nâzır'dan bir mektup ulaştı. Morava nehri üzerinde ordunun geçeceği köprüyü inşa etmekle görevlendirilen Alacahisar beyi Rüstem Bey, görevini tamamlayamadan Vidak denilen yerde hazırladığı keresteleri ve 12 adet gemiyi kendisine devrederek, ihtiyaç üzere Tımişvar'a gittiğini bildiriyordu. Nitekim, Mü'min Nâzır, kendisine bu şekilde teslim edilen 12 adet köprü gemisini 20 adet gemiye tamamlamak ve köprüyü Alacahisar beyi Rüstem Bey'in keresteleri hazırlandığı yerde kurmak istediğini haber verdi.³¹⁶ Ordu Filibe'den ayrıldıktan sonra İhtiman'da konakladığı esnada Morava tarafından gelen haberler incelendi. Mü'min Nâzır, köprü kurulacak yer hakkındaki önerilerini Morava sularının "tuğyanı ifrat

³¹⁶ Mü'min Nâzır'a gönderilen 5 Zilka'de 973 (24 Mayıs 1566) tarihli hüküm: MD, nr.5, h.1694.

üzre” olduğundan yani taşkınlardan dolayı su baskınlarının arttığını ve bulunduğu yerde köprü kurmanın zorlaştığını bu sebeple köprüyü Vidak köyünde kurmanın elverişli olacağı şeklinde açıklamaktaydı. Mü’min Nâzır’ın bu fikrine olumlu yanıt geldi. Köprüyü Vidak’ta kurmaya başlayacaktı. Ayrıca köprü yapılması belirlenen bu yere daha önce belirlenmiş olan menzillerden hangisiyle ulaşılabilirse ve oraya varmak için hangi yollardan saparak, kaçınıcı menzilde varılabilir, aralarındaki mesafe ne kadar ise yol şartlarını bildirmesi gerekmekteydi. Menzillerle ilgili tespitiyle birlikte Morava nehri civarında köprü kurmaya başka uygun yerler de bulunur ise belirlenerek, o bölgelere köprüler kurmalı ve kurulan köprülere hangi konaklardan sapılacağını yazıp göndermeliydi.³¹⁷ Köprü için başka bir yerin çok önceden belirlenmesine rağmen, eğer sular geçişi engellerse, kerestelerin hazırlandığı yerde kurulmasına müsaade edilmişti. Yine de köprünün kurulacağı yeni belirlenen yere eski konaklardan ulaşıp ulaşamayacağı hakkında bilgi gönderilmesi talep ediliyordu. Filibe’den Belgrad’a kadar bahsedilen bu konaklar “*Filibe’den Kuruçay’a andan Karapınar andan Mânendili andan İhtiman andan Hacıkaraman andan Yerderbendi’nin beri ucu andan Mukabele-i Niş andan Azor beri yanı andan Niş Ilıcası andan Niş’i geçüb andan Karye-i Yamaç andan Alacahisar’ı geçüb Morava’nın üstü andan İber[e] Suyu geçilüb andan Morava Suyu geçüb andan Karye-i Serniçesne andan Karye-i Bançesne andan Akkilise andan Karye-i Ralya andan Hisarlık andan Belgrad*” şeklinde planlanmıştı.³¹⁸

³¹⁷ Mü’min Nâzır’a gönderilen 10 Zilka’de 973 (29 Mayıs 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1744.

³¹⁸ Filibe’den Belgrad’a varıncaya kadar yol üzerindeki kazaların kadılarına gönderilen 5 Zilka’de 973 (24 Mayıs 1566) tarihli hüküm: MD, nr.5, h.1693.



Resim 13
Morava-İbre-Belgrad Hattı

Ordu, İhtiman'dan ayrılarak birkaç menzil daha geçtikten sonra Eflaklar konağına vardığında nâzır Mü'min'den köprü yapılabilir yerlere dair tespitlerini bildirdiği bir mektup geldi. 9 Zilka'de 'de (28 Mayıs) nâzır Mü'min'e ulaşan fermanda sular geçit vermiyorsa köprüyü kerestenin hazır olduğu yerde, *Vepro* adındaki köyün yakınında kurmasına müsaade ediliyordu. Ayrıca eski konaklardan köprünün yapılması planlanan yere ulaşımının mümkün olup olmadığına dair cevap bekleniyordu. Bunun üzerine nâzır Mü'min gözlemlerine dayanarak yukarı tarafta suların geçit vermediğini ve eski konaklardan aşağı köprüye de ulaşımın mümkün olmadığını bildirdi. Ayrıca Zilka'de'nin onuncu günü (29 Mayıs) *Vepro*'ya yakın yerde köprü kurmaya başladığını ekledi. Hesaba göre köprü 12 günde tamamlanabilirdi. Mü'min'den gerekli gayreti göstererek köprüyü tamamlaması isteniyordu. Gönderdiği mektupta inşası başlatılan köprü ve eski konaklar arasında kaç tane konak tayin edilebilir ise bu konuda herhangi bir malumat vermediği için bu konuda da yazıp bilgilendirmesi istendi.³¹⁹

Belgrad'ın karşı yakası Sirem adasında bulunan Ösek'te köprü çalışmaları devam ederken Sava nehrinin gerisinde kalan yakada Morava nehri etrafında hareketlilik sürüyordu. Nâzır Mümin'in daha önce beyan ettiği şekilde Morava nehrinin suları taşıdığı için üstünde köprü kurmaya müsait olmaması sebebiyle Vidak

³¹⁹ Nâzır Mü'min'e gönderilen 14 Zilka'de 973 (2 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1763.

isimli köyde köprü kurabilirdi (İber suyuna kıyısı vardır). Filibe'den yola çıkan ordu birkaç konak sonrasında 11 Zilka'de 973'te (30 Mayıs 1566) Sofya'ya ulaştığında³²⁰ Semendire beyi Bayram Bey'e gönderilen bir hükümle konak tayin edilen yerlerin isimleri belirtildi ve bu konaklar için zahire hazırlaması emredildi. Buna göre; sırasıyla Mukabele-i Şehirköy, Aroz, Ilıca-i Niş, Kenar-ı Niş, Karye-i Yamaç, Alacahisar, Morava'nın üst yanı bir konak, İber suyunun geçildiği yer, Küçük Morava suyu geçilerek, Karye-i Serniçesne, Karye-i Bançesne, Akkilise, Karye-i Ralya, Eski Hisarlık isimli yerler konak tayin edilecekti. Bayram Bey'e nâzır Mümin'den gelen mektupta Vidak suyunun geçit vermeyip üzerinde köprü yapmak gerektiği bildirildi. O halde, Vidak'ta köprü kurulması durumunda Niş'den önceden belirlenen konaklara kaç konak geçerek varılır, eski konaklarda hazırlanan zahireler yeni konaklara ulaştırılabilir mi, eğer ulaştırılamayacak gibi ise bu konakların zahire ihtiyaçlarını nasıl ve nereden karşılayacakları konusunda Bayram Bey'in ayrıntılı olarak bilgilendirmesi bekleniyordu.³²¹

Bir süre sonra askerlerin geçişi gerçekleştiğinde, Morava nehri üzerinde inşa edilen köprünün sökülerek gemilerin Belgrad'a nakledilmesi söz konusu oldu. Bu görevi, Mustafa isimli bir tımarlı sipahiye verdiler. Gemilerin taşınabilmesi için de kürekçiye ihtiyaç duyulmuş; bu doğrultuda Parakin ve Reseva kadılarına, kürekçi olarak ihtiyaç duyulan kişilerin kendi kazalarındaki halktan seçilerek kişi başı dört akçe karşılığında bu gemilere kaydedilmeleri ve Mustafa'ya teslim edilmeleri emredilmiştir. Ayrıca, gelecek kişiye yardım ve gemilere hizmet etmek üzere tımarlı sipahilerden Lütfi, Haydar, Mahmud, Erdoğdu, Mustafa, İsmail, Nasuh ve Kasım isimli kişiler mübaşir olarak atanmıştır.³²² Morava köprüsünün inşasında kullanılan gemilerin Belgrad'a ulaştırılması için daha sonra Evren Çavuş görevlendirilmişti.

³²⁰ Sofya'da oturak olundu. MD., nr.5, s.626. Sofya'dan gönderilen 11 Zilka'de 973 (30 Mayıs 1566) tarihli hükümlerde: MD., nr.5, s.626-628 h.1748-1749'den anlaşıldığı üzere Valpova (Valpovo) isimli yer [Osek'in kuzeybatısında, Drava nehri yakınlarında bulunur] ve Korşenik karyesi konak yeri olarak belirleniyor ve burada hazırlıkların tamamlanarak askerin iâşesiyle ilgili sıkıntı çekilmemesi yönünde ilgililere emirler gönderiliyor.

³²¹ Semendire beyine Sofya'dan gönderilen 11 Zilka'de 973 (30 Mayıs 1566) tarihli hüküm: MD., nr., h.1746.

³²² Batočina/Batoçine [Batočina (Sırbistan)] konağında iken Parakin ve Resava kadılarına gönderilen 27 Zilka'de 973 (15 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1894.

Şimdi ise köprü gemilerinin sökülerek Belgrad’a sevk edilmesi konusunda, Alacahisar, Koçanya, Resava ve Semendire kadılarına, kendi bölgelerindeki ilgili kişilerden Evren Çavuş’a destek sağlamaları yönünde talimat verilmiştir.³²³

3. BELGRAD KÖPRÜSÜ



Resim 14
Tuna’daki Taşkindan Önce Belgrad’da
Askerî Köprü Kurulması Planlanan Alan

Osmanlı ordusu sefere çıktıktan sonra, ordunun yol alacağı güzergahtaki köprü tamir veya yeniden inşa faaliyetleri, Belgrad'a varıncaya kadar sürdü. Belgrad'da kurulması planlanan köprü için, daha önce belirlenen talimatlar arasında, Semendire sancakbeyine ordu Sofya'ya ulaştığında bilgi verilmesi ve buna göre köprü inşasına başlaması talimatı bulunmaktaydı. Belgrad'da inşa edilecek köprü için oluşturulan talimat zinciri, seferin içinde bu köprü'nün önemini artırıyordu. Şevval ayının sonunda gönderilen yeni bir hükümle, Semendire sancakbeyi Bayram Bey'den köprü gemilerinin malzemelerini hazır etmesi istendi. Ayrıca, ordunun Filibe'ye yaklaştığı

³²³ Batoçina/Batoçine [Batočina (Sırbistan)] konağında iken Alacahisar, Koçanya, Resava ve Semendire kadılarına gönderilen 27 Zilka'de 973 (15 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1900.

bilgisi iletiliyor ve buna göre ordunun Sofya'ya varacağı zamanın hesaplanarak, o sırada köprü inşasına başlaması gerektiği tekrar dile getiriliyordu.³²⁴

Bir taraftan, Belgrad'da yapılması planlanan ve Pojega beyinin de gemi tedariki konusunda görevlendirildiği köprüye dair daha önce 6 Zilka'de (25 Mayıs) tarihinde gönderilen bir emre göre Bayram Bey'den (Semendire beyi) de hazırlık yapması isteniyordu. Köprü yapımı hazırlıkları aşamasında yeni bir hükümle ordunun o tarafa yaklaşmakta olduğu bildirildi. Bayram Bey'den hem temin etmesi istenen zahire hakkında hem de ne miktarda köprü gemisi tedarik edebildiği ve daha ne kadar gemiye ihtiyaç duyulduğu hususunda ayrıntılı bir şekilde yazarak bilgilendirmesi istendi.³²⁵ Bunun üzerine ordu Sofya'ya geldiğinde Bayram Bey'in hazırladığı köprü gemileri ve zahire nüzülü hakkında ayrıntılı bilgiler içeren mektubu ellerine ulaştı. Bu mektupta gelen zahireyi Belgrad, Semendire, Salankamen anbarlarına koydurduğunu yazıyordu. Buna ek olarak, Pojega beyi Nasuh Bey'in Pojega'da inşa edilen köprü gemilerini Belgrad'a gönderdiğinden bahsediyordu. Aynı zamanda tayin olunan cerehorların Semendire'ye yaklaşmakta olduğunu ve vardıklarında hangi işle görevlendirilmelerinin uygun olacağını soruyordu. Kendisine daha önce de emredildiği üzere hazırladığı nüzülü Sirem'e geçirmesi ve görevlerini yerine getirmesi bekleniyordu. Bununla birlikte, Bayram Bey, İzvornik ve Vidin'de inşa edilen gemilerin de yola çıktığını ve kendisine ulaştırılmak üzere olduğunu bildirmekteydi.³²⁶

Belgrad'daki köprü inşası için hazırlıklar devam ederken Tuna'nın aşırı yağışlar sebebiyle taşıp suların geniş bir alana yayılması sonucu köprü kurmak imkânsız hale gelmişti. Nitekim, Kanuni Sultan Süleyman, orduyla birlikte 1 Zilhicce 973'te (7 Temmuz 1566) Belgrad'a ulaştığında burada işlerin ters gittiğini gördü ve Sava nehri üzerinde köprü kurmanın mümkün olmadığını anladı. Bu sebeple köprü

³²⁴ Semendire beyine gönderilen 29 Şevval 973 (19 Mayıs 1566) tarihli hüküm: MD, nr.5, h.1661.

³²⁵ Kuruçay konağından Bayram Bey'e gönderilen 6 Zilka'de 973 (25 Mayıs 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1704.

³²⁶ Semendire beyine gönderilen 11 Zilka'de 973 (30 Mayıs 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1741.

kurmaya daha elverişli olan Bögürdelen'e doğru hareket etti.³²⁷ Bögürdelen köprüsünün inşasına ilişkin ayrıntılar bir sonraki başlık altında ele alınacaktır.

4. BÖĞÜRDELEN KÖPRÜSÜ

Osmanlı ordusu Eflaklar'dan ayrıldıktan sonra 15 Zilka'de 973'te (3 Haziran 1566) yeni bir konağa vardığında³²⁸ Belgrad'da köprünün kurulmasının mümkün olmadığı haberleri Kanuni Sultan Süleyman'a çok önceden ulaşmıştı. Dolayısıyla Belgrad'da Tuna ve Sava nehirlerinin taşması sebebiyle burada köprü kurmanın imkansızlaşması askerlerin Sirem adasına geçirilebilmesi için çeşitli yollara başvurmayı gerektiriyordu. Yeniçeri ağasına yeniçerileri Sirem'e geçirmesi için gelen talimatta; nehirlerin taşmasıyla meydana gelen su baskınlarının Belgrad önünde köprü kurulmasına ve Zemun'a geçilmesine engel olduğu ve bu yüzden köprünün Bögürdelen yakınlarında kurulmasına karar verildiği dolayısıyla yeniçerilerin Belgrad'ın ötesine geçebilmesi için iki yol olduğu ve ona göre hareket etmesi gerektiği bildirildi. Birinci yol; yeniçeri ağası Semendire beyinden gemiler talep ederek yeniçerilerle beraber bu şekilde nehirden Zemun'a geçebilirdi. Bu mümkün değil ise ikinci yola göre; Bögürdelen tarafında kurulmakta olan köprüden geçirilebilir. Eğer böyle yapılırsa hangi noktadan karşıya geçtiklerini yeniçeri ağasının yazıp bilgilendirmesi istendi.³²⁹ Nitekim ordu Belgrad'a ulaştığında Kanuni kapıkullarıyla beraber Bögürdelen'e ulaşarak kalenin önünde köprüden Sirem'e geçeceğini duyurmuş, diğer taraftan yeniçeri ağası, defterdar, hazine-i âmire, Rumeli, Anadolu ve

³²⁷ *Meâhî'nin Fetihnâme-i Sigetvar'ı Kanuni'nin Son Seferinin Şiirsel Anlatımı*, haz. H. Ahmet Arslantürk, Mücahit Kaçar, Okur Kitaplığı, İstanbul 2012, s. 41, beyit 279. Belgrad'da kurulması planlanan köprünün hazırlıkları esnasında Semendire beyi Bayram Bey'in kendilerini çok çalıştırdığı gerekçesiyle yöre halkı Kanuni Sultan Süleyman'a şikayette bulunmuşlardı. Kanuni ise seferde oluşan bu tepkilerin yersiz olduğu düşüncesiyle, tepkileri dikkate almadan "şimdi hizmet teklif olundu, beğden rızâ ve şükrân getürecek değiller" şeklinde karşılık vererek ormanı kesip yol açmalarını ve köprünün Bögürdelen kalesi önünde kurulmasını emretti. Bkz. Selânikî Mustafa Efendi, *Tarih-i Selânikî*, c.1, haz. Prof. Dr. Mehmet İpşirli, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1989, s. 19.

³²⁸ Bu tarihte ordunun konakladığı yer ismi "Sarserud" veya "Saryurdu" olarak okunabilmektedir. MD., nr.5, s.636.

³²⁹ Yeniçeri ağasına gönderilen 15 Zilka'de 973 (3 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1784.

Karaman askerlerinin de Sirem'e gemilerle geçmesini, kendisi gelene kadar hazır bulunmalarını emretti.³³⁰

Ordu 16 Zilka'de 973'te (4 Haziran 1566) Şhirköy konağına vardı.³³¹ Bu noktaya geldiklerinde emirlerin çoğunluğu Semendire beyi Bayram Bey'e hem zahire ve mühimmatı Zemun'a geçirebilmesi hem de askerleri güvenli bir yerden Sirem adasına nakletmesi için destek gönderilmesi yönünde yoğunlaşmıştı. Askerler köprü vasıtasıyla, zahire ve ağır harp mühimmatı da gemiler aracılığıyla Zemun'a ulaştırılması planlanıyordu. Bayram Bey'e destek hususunda Kocaili [sancak] beyi Ali [Portuk] Bey'e gönderilen hükümde öncelikle Tuna nehrinin taşmasından ötürü Belgrad önünde köprü kurup Zemun'a geçilemediği için Semendire beyinin arzettiği üzere Böğürdelen'de köprü kurmasına müsaade edildiğine dair bilgi verildi. Bu durumda Ali Bey'e düşen görev ise gerekli mühimmatı gemi ile Zemun'a geçirmede ve kale muhasarasında kullanılacak Semendire ve Belgrad'da bulunan topların yuvalaklarıyla ve ek donanımıyla birlikte gemilere koydurularak mezkûr mahale nakletmek konusunda Bayram Bey'e yardımcı olmaktı.³³²

Belgrad ve ordugâh arasında irtibat sürüp giderken, Semendire beyi Bayram Bey'e ordunun Belgrad'a varmak üzere olduğu bildirilerek kendisine gelecek yardımlardan haberdar edildi. Dizdarların hisar erenlerini yardıma gönderecekleri, yeniçerilerin Belgrad'ın öte yakasında olan Zemun'a Böğürdelen'de kurulacak köprü aracılığıyla geçirileceğinin yeniçeri ağasının bilgisi dahilinde olduğunun, zahire ve harp mühimmatının gemiler ile nakledileceğine ve bunun için de gerekli yardımın ulaştırılacağı Bayram Bey'e bir hükümle bildirildi. Semendire beyine yeniçerileri gemi ile karşı yakaya geçirmeyi düşünürse bunun için gemi talep etmesi yahut köprüden geçirilecekse geciktirmeden Böğürdelen'de köprü inşasına başlaması emrediliyordu. Bunun dışında hisar erenlerinin yardımıyla on bin kazma ve beş bin

³³⁰ Selânikî Mustafa Efendi, **Tarih-i Selânikî**, c.1, s. 19.

³³¹ MD., nr.5, s.638.

³³² Kocaili beyi Ali Bey'e Semendire beyi Bayram Bey'e yardım etmesi için gönderilen 16 Zilka'de 973 (4 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1788. Sâbık Budin defterdarı Mehmed Çelebi'ye gönderilen 17 Zilka'de 973 (5 Haziran 1566) tarihli bir hükümde Kocaili beyi Ali Bey'in Bayram Bey'e yardımcı olması için Tuna'ya sevk edilen gemilere kaptan tayin edildiği bilgisi yer alır. MD., nr.5, h.1794.

küreği gemilere yükletmesi talimatı verildi. Mehmet Çavuş'la beraber gönderdikleri bu emirlerin kayıtlı olduğu fermenda ayrıca mezkûr çavuşun köprüyü inşa etmekle görevlendirildiği belirtilmekteydi.³³³

Semendire beyinin değerlendirmelerine göre suyu geçebilmek için köprünün Böğürdelen altında kurulması uygun görünüyordu. Köprünün burada kurulmasına müsaade edildikten bir gün sonra Bayram Bey'e yeni bir hüküm gönderildi. Köprünün yapılması istenen yerler konusunda alternatif güzergahlar değerlendiriliyordu. Buna göre yukarıda *Sebeş*'te 10 adet gemi ziyade etmekle eğer mümkünse köprünün gayret gösterilerek eski yerinde kurulması, fakat bu mümkün değilse ona göre Böğürdelen istikametinde keşfettiği ve belirlediği *Kalanka* yakınlarındaki yerde geniş ve sağlam bir köprü kurması isteniyordu. Semendire beyinden köprünün kurulacağı yerin eski menzillerle arasında kaç menzil bulunduğu ve aralarındaki uzaklığı, buralarda ihtiyaç var ise kaç köprü daha yapılmalı ise yazıp bildirilmesi gerekiyordu. Böylelikle asker için eski konaklarda hazır olan zahire, ekmek ve peksimeti yeni menzillere iletmek dağıttırmak dışında yeni belirlenen yol üzerinde azmak ve bataklık gibi yerler var ise önemini bilip gereken yerlerde yeni ve sağlam köprüler kurdurmak Bayram Bey'in vazifeleri arasına girdi.³³⁴

Semendire kadılarından istenenler arasında idareleri altındaki kazalarında bulunan konakların eksikleri var ise gidermeleri ve gerekli yerlere çok sayıda köprü inşa ettirmeleri gibi işler vardı. Daha önce Semendire kadısına gönderilen hükümle kendisinden azmakları tespit ederek bu yerlerin konaklar ile arasındaki uzaklığını bildirmesi istenmişti. Buna karşılık Semendire kadısı Akkilise, Ralya ve Hisarlık denen yerlerin eskiden konak tayin edildikleri ve bu konaklara kadar olan konaklar arası mesafenin kısa olduğunu, konakların yakınındaki azmaklar ve bataklıklarda olan köprülerin eskisi gibi tamirinin yapıldığını ve zahirelerin de gelmek üzere olduğunu

³³³ Semendire beyi Bayram Bey'e gönderilen 16 Zilka'de 973 (4 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1790. Böğürdelen'de köprü inşası başladıktan sonra 21 Zilka'de 973 (9 Haziran 1566) tarihinde yazılan bir hükümle İzvornik'ten Böğürdelen'e kadar Sava nehrinin öte ve beri yakasındaki kazaların kadılarına hitaben ordunun Böğürdelen yakınlarından geçeceği bildirildi ve konaklarda bu yüzden zahire ihtiyacını karşılamaları emredildi. MD., nr.5, h.1837.

³³⁴ Semendire beyine (Bayram Bey) gönderilen 12 Zilka'de 973 (31 Mayıs 1566) tarihli hüküm: MD., nr., h.1757.

yazdı. Kadıdan gelen mektuba cevaben zahirenin tedariki konusunda yakınlardaki kadılardan destek alması, bahsettiği üzre her bataklık üstünde ve azmaklarda eskiden beri mevcut olan köprülerin yetersiz bulunması sebebiyle bu gibi yerlerde bir değil ikişer üçer köprü kurulması emredildi.³³⁵

Sefer hazırlıklarının başından beri ordunun Belgrad'a vardığında kalenin karşı yakasında Tuna ve Sava nehirlerinin buluştuğu noktada yer alan *Zemun*'a köprü aracılığıyla geçerek buradan itibaren yoluna devam etmesi planlanıyordu. Diğer taraftan, epeyce vakittir Sava nehri üzerinde köprü kurması için Bayram Bey'e köprü malzemelerini hazırlaması ve ordu Sofya'ya vardığı vakit haber verileceği, böylece köprü inşasına başlaması emrediliyordu. Ordu nihayet Sofya'ya ulaştığında Bayram Bey'den gelen mektup üzerine köprünün daha önceden kurulması belirlenen yerle ilgili birtakım değişiklikler yaşandığı anlaşılmaktadır. Semendire beyinin bildirdiği üzere Sava ve Tuna nehirlerinin taşarak *Zemun* ve *Şerâyin* köylerine varıncaya kadar olan yerlerin su içinde kalmasından ötürü yapılması emredilen köprüyü burada kurmak mümkün değildi. Bayram Bey bu sebeple vilayete vakıf olanlara danışarak Belgrad'dan Böğürdelen'e kadar uygun bir yer bulmak için keşfe çıktığını ve Böğürdelen'e yakın *Kalanka* isimli köyün yakınlarında köprü kurmaya munasip bir yer bulunduğunu bildirdi. Burada köprü yapmak için müsaade bekleyen Bayram Bey gönderdiği mektupta, köprüyü kurmayı planladığı yerin "*bennâ zirâıyla*" 760 zirâ [576 metre] olduğunu belirtti. Köprü malzemeleri tamamen hazır halde bahsedilen yerde beklediğini bildiren Semendire beyine köprüyü kurmaya başlamasına izin verildi.³³⁶

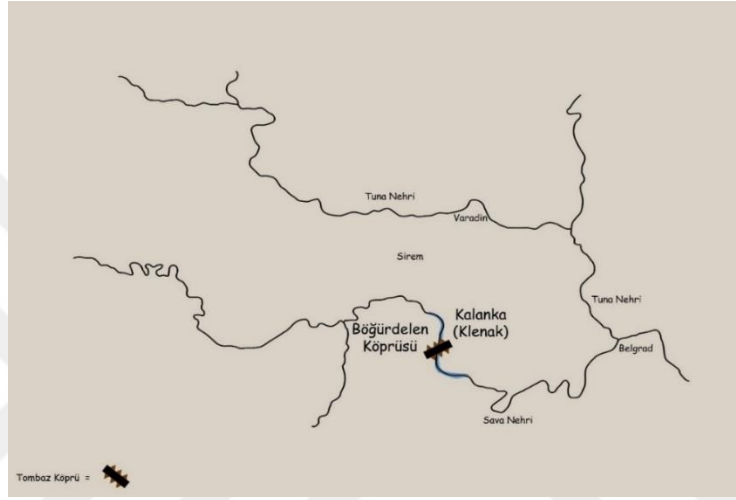
³³⁵ Semendire kadısına gönderilen 14 Zilka'de 973 (2 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1760.

³³⁶ Müşarünileyhe (Semendire beyi Bayram Bey) Sofya'dan gönderilen 11 Zilka'de 973 (30 Mayıs 1566) tarihli hüküm: MD., nr., h.1747. Ahmet Önal, 5 Numaralı Mühimme Defteri hüküm 1747'ye atfen köprü yapılması planlanan yerin "160 zira genişliğinde" olduğunu belirtmektedir (**Kanuni'nin Son Seferi**, s.221). Kalanka köyünün, tahrir defterlerinde geçen kayıtlarda "Karye-i Gorna [Yukarı] Kılanaka, Karye-i Dolna [Aşağı] Kilenka" şeklinde iki mahalleden oluştuğu anlaşılmaktadır. Bkz. Bruce W. McGowan, **Sirem Sancağı Mufassal Defteri, Türk Tarih Kurumu**, Ankara 1983, s. 283, 371.

Bugün, Böğürdelen Kalesi'nin kuzeyinde bir demiryolu köprüsü bulunmaktadır. Bu köprünün başından Sava nehri üzerinde karşı yakaya geçildiğinde "Klenak" adı verilen bir yerleşkeye varılmaktadır. Köprünün kaleden yola çıkıldığında ulaşılan başı ve nehri geçtikten sonra karaya ayak basılan ilk yer arasında 600 metrelik bir mesafe bulunmaktadır. Bu veriler, 5 Numaralı Mühimme Defteri'ndeki 1747'inci hükümde belirtilen bilgilerle benzerlik göstermektedir. Hükümde köprü yapılacak yerin 760 zira olduğu ifade edilmektedir. Buna göre, 1 bennâ zira'sının 75.8 cm olduğu kabul edildiğinde, 760

“Sava Suyı üzerinde bânî
Yapdı bir köprü-i bî-pâyânî”

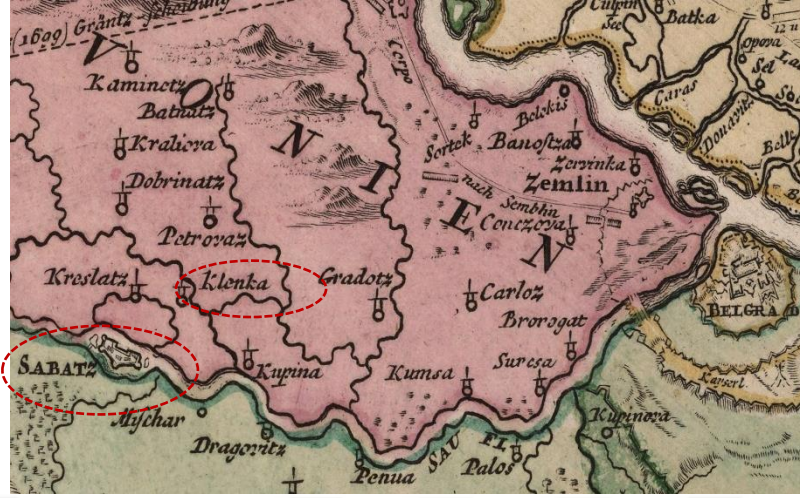
Sigetvar seferi hakkındaki manzum eserinde Merâhî, Sava nehri üzerinde doksan üç adet gemi kullanarak 700 arşın (530 metre) uzunluğunda bir köprü kurulduğu bilgisini vermektedir.³³⁷



Resim 15
1566 Sigetvar Seferinde Böğürdelen ve Kalanka Arasında
Kurulan Askerî Köprü'nün Konumu

zira ‘ın yaklaşık 600 metre olduğu hesaplanmaktadır. Köprü yapılacak yerin ölçüsünün güncel ve seferin yapıldığı tarihlerdeki durumu, iklim ve çevre koşullarının zamanla değişeceği gibi hususlarla birlikte dikkate alındığında, aşağı yukarı yarım kilometre olduğu anlaşılmaktadır. Aynı hükümde adı geçen Kalanka köyü ile günümüzdeki Klenak isimli yerleşke arasındaki isim benzerliği, seferde kurulan seyyar köprü'nün bugünkü demiryolu köprüsünün kurulduğu alanda kurulmasının planlandığı tahminini güçlendirmektedir.

³³⁷ **Merâhî'nin Fetihnâme-i Sigetvar'ı Kanuni'nin Son Seferinin Şiirsel Anlatımı**, s. 42, beyit 280, 281, 284. Fatih Başpınar, Merâhî'nin Fetihnâme-i Sigetvar'ı: Kanuni'nin Son Seferinin Şiirsel anlatımı adlı eserde "Toksan üç **küştün** üstinde idi / Sanki deryâ anuñ altında idi" (s.42, beyit 281) şeklindeki beyitte geçen “küştî” kelimesinin Farsça ‘güreşme, pehlivanlık’ manasına geldiği ve bu kelimenin yanlış okunduğunu ileri sürmektedir. Bunun yerine kelimenin gemi manasına gelen "keştî" olarak okunması gerektiğini belirtmektedir. Buna göre doğru okunuş şu şekilde kabul edilmektedir; “Toksan üç **keştün** üstinde idi / Sanki derya anuñ altında idi” (Kanuni Sultan Süleyman’ın Son Seferine Dair Bir Mesnevi: Merâhî'nin “Fethnâme-i Sefer-i Sigetvar” Adlı Eseri, **Dede Korkut Türk Dili ve Edebiyatı Araştırmaları Dergisi**, c. 2, Sayı: 4, 2013, s. 29), Osmanlı Arşivi belgeleri (MD., nr.5, h.1747) ile Merâhî'nin aktardığı bilgiler birbirini destekler niteliktedir. Bayram Bey’in uygun bulduğu köprü yeri ile kurulan köprü'nün yaklaşık yarım kilometre uzunluğunda olması, bu bağlantıyı güçlendirmektedir. Ayrıca köprü'nün inşasında kullanılan gemi sayısı ve köprü'nün uzunluğuna dair bilgilere yalnızca bu eserde rastlanmaktadır (İdris Bostan, **Osmanlı Deniz Teknolojisi**, s. 203).



Resim 16:Kalanka (Klenka) Köyünün 17. Yüzyıl Haritasında Konumu
(David Rumsey Historical Map Collection, No: 12499200.jp2)³³⁸

Nasuh Bey’e destek olmaları için Semendire beyi Bayram Bey’e ve Peçuy beyi Hamza Bey’e gönderilen hükm-i şeriflerde ordu divânı mezkûr Pojega beyinin durumunu izah ederek Drava Nehrinin taşması sonucu yaşanan sıkıntıları ve köprü kurmak için başka yer önerildiğini, zahire gemilerinden köprü yapımında faydalanabileceği vesair hususlarda bilgilendirildiler. Buna göre; Bayram Bey’in vazifesi Nasuh Bey kendisinden köprü inşasında kullanmak amacıyla zahire gemisi talep ederse yeterli miktarda göndermekti. Kendisi de Böğürdelen’de köprü kuracak olursa Belgrad ile arasındaki konakları yazması isteniyordu. Peçuy beyinin vazifesi ise Nasuh Bey ile istişare ederek köprü’nün inşa edileceği yerlerde azmaklar ve bataklıkları yoklayıp tespit ettiği yerler olursa buralarda köprü kurmasıydı. Ayrıca köprülerin kurulmasına “küffârın” [Habsburg-Macaristan] engel olma ihtimali var mıdır bu konuda aydınlatmaktı.³³⁹

³³⁸ Johann Baptist Homann tarafından hazırlanmış 1716 tarihli haritadan Böğürdelen (Şabaç/Sabatz) ve Kalanka çevresini gösteren kesittir.

³³⁹ Semendire beyi Bayram Bey ve Peçuy beyi Hamza Bey’e gönderilen 19 Zilka’de 973 (7 Haziran 1566) tarihli hükümler: MD., nr.5, h.1802-1803.

Böğürdelen Köprüsünden Geçiş

Kanuni Sultan Süleyman, Osmanlı ordusuyla birlikte önceden beylere bildirildiği şekilde 2 Zilhicce 973'te (20 Haziran 1566) nihayet Belgrad'a ayak bastı. Buradan Böğürdelen'e geçilecekti. Belgrad'dan sonra ordu 3 Zilhicce 973'te (21 Haziran 973) Mozaviçe konağındaydı.³⁴⁰

Buradan itibaren Böğürdelen'e kadar geçilecek menzillerde ihtiyaç duyulduğu takdirde köprüler kurulması gerekli yerlere bildiriliyordu. Böğürdelen kadısına bununla ilgili gönderilen hükümde, Pîrî Çavuş o tarafa ulaştığında daha önce çavuşlardan sorumlu kişi olarak görevlendirilerek Böğürdelen'e kadar ihtiyaç duyulan yerlere köprüler kurdurması emrediliyordu. Gerekirse yardım için kürekçiler ve azebler göndermesi de bildirildi.³⁴¹ Nitekim, Kanuni Sultan Süleyman'ın Belgrad ve Böğürdelen arası yolculuğu oldukça zahmetli geçmiştir. Belgrad'dan yola çıkıldığı gün hem çok yağış olmuş hem de rüzgârın haddinden fazla esmesi sebebiyle konak yerlerinde develer ve diğer binek hayvanları yolculuk esnasında telef olmuşlardır.³⁴² Hava şartları dışında yolların durumu da ilerleyişi zorlaştırmaktaydı. Bu yolculuğu anlatan kaynaklarında geçilen yolların çok zorlayıcı olduğu dile getirilmektedir. Feridun Bey, düzgün bir yol olmayup “vâdî ve kûhsâr ahcâr u eşcâr ve sa'b yerler ve çengelistan derbendler” şeklinde olduğunu ifade ederken, Selânikî, “hiçbir târîhde asker geçemedüğü yerlerden ormanlıklar kesilüp” yollardan geçildiğini aktarmaktadır.³⁴³

Üç dört günlük zorlu bir yolculuktan sonra Böğürdelen Kalesi'ne ulaşan Kanuni Sultan Süleyman, develerin gecikmesinden ötürü yüklerin ulaşmaması sonucu

³⁴⁰ Ahmet Önal, **Kanunî'nin Son Seferi (Sigetvar 1566)**, s.233, 235; Belgrad'da bulunulduğu sırada, Kocaili beyi Ali Pörtük'e gönderilen bir emr-i şerifte, ordunun Belgrad'dan hareket ederek Böğürdelen'e geçeceği bildirilmiş ve kendisinin de gemilerle birlikte acilen orduya yetişmesi talimatı verilmiştir (MD., nr. 5, h.1954, s. 692); Ayrıca, Böğürdelen kadısına, kendi kazasındaki konak yerlerinde askerler için gıda hazırlıklarının yapılması emredilmiştir (MD., nr. 5, h.1958, s. 693); Aynı şekilde Belgrad'dan Mozaviçe konağına geçildiğinde Belgrad kadısına da Böğürdelen'den Zemun'a geçileceği için orduya gıda hazırlanması yönünde talimat verildi (MD., nr. 5, h.1977, s. 699).

³⁴¹ Böğürdelen kadısına gönderilen 3 Zilhicce 973 (21 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., nr. 5, h.1982.

³⁴² **Tarih-i Selânikî**, s. 20.

³⁴³ Nişancı Feridun Bey, **Nüzhet-i esrarü'l-ahyar der ahbar-ı sefer-i Sigetvar Sultan Süleyman'ın son Seferi**, Haz. H. A. Arslantürk, G. Börekçi, Okur Kitaplığı, İstanbul 2012, s. 99, v.14a; **Tarih-i Selânikî**, s. 20.

otağı henüz hazır olmadığı için Sokullu Mehmed Paşa'nın çadırına yerleşmişti. Bu süreçte köprünün inşası devam ediyordu. Bayram Bey'in hazırlattığı gemiler üzerine kurulan köprü tamamlandığında Kanuni askerlerle birlikte bu köprüden karşı taraf olan Sirem adasına geçiş yaptı.³⁴⁴ Bu esnada Rumeli, Anadolu ve Karaman eyalet askerleri de Sirem adasına gemilerle çoktan geçiş yapmış, Padişah'ı beklemekteydiler. Kanuni de geçişini tamamlayınca Sirem ovasında buluştular.³⁴⁵

5. PETERVARADİN [VARADİN] KÖPRÜSÜ



Resim 17
Varadin Köprüsünün Konumu

Nasuh Bey'den gelen haberleri teyit etmek amacıyla Sirem beyi Bâlî Bey'e gönderilen hükümle Drava sularının durumu nedir, taşkın var mıdır diye soruldu. Bunun yanı sıra Varadin'de Tuna nehri üzerinde köprü kurulması gerektiğinde kaç adet gemiye ihtiyaç olur ise yazıp bildirmesi ve daha önceden tedarik olunması emredilen koyun ve cerehorları nasıl temin ettiğini aktarması ve ordu için 20 bin miktarı koyun hazırlayarak bunları sancağında uygun bir yerde muhafaza etmesi emredildi.³⁴⁶

³⁴⁴ **Tarih-i Selânikî**, s. 20.

³⁴⁵ Köprü geçişinin ardından Kanuni orduyu teftiş ederek yola devam etmiş, 8 Zilhicce 973'te (26 Haziran 1566) terviyeye günü Belgrad Kalesi'nin karşısında yer alan Zemun'a ulaşmıştı. Kanuni, Kurban Bayramı'nı burada geçirmiştir. Bkz. **Tarih-i Selânikî**, s. 21.

³⁴⁶ Sirem beyine gönderilen 18 Zilka'de 973 (6 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1798.

Drava nehrinin taşması Ösek'te köprü inşaatının henüz başlatılamaması ve farklı yer arayışları sonuçta, Varadin'de Tuna nehri üzerinde köprü kurma ihtimalini doğurdu.³⁴⁷

İşlerin hızlanması için zaman kaybetmeden Belgrad ve ötesindeki idarecilere yeni karar bildirilmek üzere köprü çalışmalarının Ösek'ten Varadin'e doğru çekilmesi hususunda hükümler gönderildi. Bu esnada ordu yaklaşmakta olduğu için Böğürdelen yakınlarında kurulması planlanan köprü ve o civardaki menziller hakkında yeterli bilginin sağlanması da isteniyordu. Öncelikle Belgrad kadısından Böğürdelen'de köprü kurulacak yerden Sirem adasına ayak bastıktan sonra Zemun'a ulaşmak için kaç konak katedilecek ise bu konuda bilgilendirmesi istendi. Ayrıca Zemun ile Varadin arasındaki menzillerin sayısını ve bu menzillerin aralarındaki mesafeleri öğrenmek istiyorlardı. Varadin'den karşıya geçip Tisa suyu boyunca devam edilirse Segedin'e kaç menzilde varılacağına dair malumat edinip tüm hususları yazıp bildirmesi beklenmekteydi.³⁴⁸

Varadin'de kurulacak köprünün organizasyonu ile bizzat ilgilenmekle görevlendirilen Semendire beyi Bayram Bey'e de köprüyü Varadin'de kurmak gerekirse ona göre gemi tedarik etmesi yönünde bir hüküm gitti. Daha önce emredildiği gibi ihtiyaç dahilinde Ösek'te köprü için hazırlanmış gemileri de Varadin'e getirtmesi ve köprü yapımına başlaması gerektiği tekrar hatırlatıldı.³⁴⁹ Ösek'teki gemilerin gerektiği takdirde Varadin'e gönderilmesi hususu doğrudan Pojega beyini de ilgilendirmekteydi. Mezkûr yerde kurulması planlanan köprü için ihtiyaç olursa Ösek'teki gemilerden talep edilen miktarda gemiyi göndermesi yönünde talimat alan Nasuh Bey, gemileri vakit kaybetmeden Semendire beyine ulaştırılmalıydı.³⁵⁰ Sirem

³⁴⁷ Ordu 21 Zilka'de 973'te (9 Haziran 1566) Parbepola Köyü'ne geldi. Bkz.MD., nr.5, s.652; Ahmet Önal, *5 Numaralı Mühimme Defteri* 'ndeki hükümlerden yola çıkarak; Ösek'ten vazgeçmek Varadin'de Tuna nehri üzerinde köprü kurmaya karar vermek ve buradan karşı tarafa geçmeyi planlamak seferin hedefinin değiştiğinin göstergesi olduğunu belirtmektedir. Buna göre; seferin istikameti Sigetvar iken Eğri'ye döndü. Ahmet Önal, **Kanuni'nin Son Seferi**, s.227.

³⁴⁸ Belgrad ve Semendire kadılarına ve dizdarlarına yazılan 21 Zilka'de 973 (9 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1830.

³⁴⁹ [Semendire beyi] Bayram Bey'e gönderilen 21 Zilka'de 973 (9 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1831.

³⁵⁰ Pojega beyi Nasuh Bey'e yazılan 21 Zilka'de 973 (9 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1832.

beyi Bâlî Bey'e de Ösek'te köprü yapmaktan vazgeçildiği ve Varadin'de köprü çalışmalarının başlayacağı, Semendire ve Pojega beylerine vazifeleriyle ilgili hükm-i şerifler gönderildiği bilgisi verildi. Bayram Bey'den Belgrad'da köprüden artmış gemi varsa Varadin'e göndermesi, Pojega beyinden de Ösek'te daha önce köprü için hazırlanan gemileri ve köprü ağaçlarını Varadin'e iletmesi emredilmekteydi. Bu durumda Bâlî Bey'den yerine getirmesi istenen görev hem Ösek'ten hem de Belgrad'dan gelecek mühimmatı ve gemi ağaçlarını teslim alır almaz ertelemeyen Varadin'de kendi hazırladığı gemileri de bir araya getirerek köprü kurmaya başlamasıydı. Eğer köprü döşemesine ağaç yetmezse onu da talep edip getirterek köprü inşasını tamamlaması isteniyordu.³⁵¹

Bunun dışında Bayram ve Nasuh beylere, Sirem beyi Bâlî ile irtibat kurarak Ösek'te hazırlanan köprü gemilerini ve döşeme ağaçlarının hızlıca Sirem beyine teslim edilmesi ve köprüden artmış Belgrad'da bekletilen gemi ve döşeme ağacı varsa bunların Varadin'e gönderilmesi yönünde emir gönderildi.³⁵²

Bir yandan Varadin kıyısında Tuna nehri üzerinde köprü hazırlıkları sürerken diğer yanda Pojega beyi Nasuh Bey'den Drava nehri üzerinde inşa etmesi beklenen köprüden vazgeçiliyordu. Fakat yine de mümkünse Drava kenarında köprü yapmaya elverişli yer arayışı bir süre devam etti. Suların kabarması sonucu Drava arazisinin 2 bin kulaçtan fazla bir alana yayıldığı ve bunun köprü yapımına engel olduğu bilgisine rağmen Peçuy beyi Hamza Bey, Pojega ve Sekçuy beylerinden birbirlerine yardımcı olmaları, uygun başka bir yer keşfederek ve kereste temin ederek yeni yerde köprü yapmayı denemeleri isteniyordu. Mezku beylerden şayet yeni bir yer keşfedilirse bu konuda bilgilendirmeleri ve takdir edilecek emirlere göre hareket etmeleri bildiriliyordu.³⁵³

³⁵¹ Sirem beyi Bâlî Bey'e yazılan 21 Zilka'de 973 (9 Haziran 1566) tarihli hükümler: MD., nr.5, h.1834. Sirem beyinden köprü inşasına başlaması dışında zahire tedarikine de önem vermesi ve Böğürdelen – Varadin hattındaki menzillerde işeyi sağlaması gerekiyordu. Kadıları da bu zahireleri mezkûr hattaki konaklara getirmeleri için tenbih etmesi isteniyordu. MD., nr.5, h.1835.

³⁵² Pojega beyi Nasuh ve Semendire beyi Bayram'a yazılan 21 Zilka'de 973 (9 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1836.

³⁵³ Peçuy beyi Hamza Bey'e ve Pojega beyine gönderilen 22 Zilka'de 973 (10 Haziran 1566) tarihli hükümler: MD., nr.5, h.1845-1846.

Ordu 23 Zilka'de 973'te (11 Haziran 1566) Yabokofça konakladığı sırada³⁵⁴ Varadin'de kurulacak köprü için gönderilen emirler hız kazandı. Semendire sancakbeyi Bayram Bey'den köprüyü nerede kuracağıyla ilgili bilgi isteniyordu. Bundan başka köprü inşasının başlangıç tarihi ve olası bitiş tarihini bildirmesi bekleniyordu. Köprünün kaç adet gemiden inşa edileceğini ve sonuçta köprünün eni ve boyu (tûl u 'arz) ne kadar olacak ise yazması istendi.³⁵⁵ Diğer tarafta Baç kadısına, Varadin köprüsü için lazım olan kereste, kazık ve döşemeleri kazasındaki korudan kesmesi emredildi.³⁵⁶

Varadin'de bir köprü kurulması netlik kazandığı için artık karşı tarafa geçildiğinde takip edilecek yolla ilgili istihbaratın sağlanması gerekiyordu. Bu sebeple Segedin beyinden Varadin'de Tuna nehrinden karşı tarafa geçince kuzey yönünde Segedin'e varıncaya kadar ve Segedin'den de Solnok'a kadar kaç konak vardır, konakların arasında ne kadar mesafe var ise tespit edip bilgilendirmesi isteniyordu. Ayrıca belirtilen güzergahta köprü olan yerler veya bataklıklar tespit edilerek yazıp gönderilecekti.³⁵⁷ Morava nehri hattında ilerleyen ordu henüz Böğürdelen'deki köprüye ulaşamadı ve Sirem adasına dahil olamadı fakat bu noktaya yaklaştıkça konak yerlerinde askerlerin sıkıntı çekmemesi için gıda temini sağlanması yönünde köprünün kurulacağı yere yakın kazaların kadılarına emirler gidiyordu. Alekseniçe konağında iken Alacahisar kadısına da Morava suyunun geçit vermemesi sebebiyle askerlerin karşıya geçmelerinin imkânsız hale geldiği bildirildi. Ordunun Morava nehrine ulaşan

³⁵⁴ MD., nr.5, s. 658.

³⁵⁵ Bayram Bey'e gönderilen 23Zilka'de 973 (11 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1848. Hükümde geçen "tûl u arz" ifadesi uzunluk ve genişlik terimlerini temsil etmektedir. Arz tûlun karşıtıdır. İki terim hakkında bkz. Cengiz Aydın, "Arz", *DİA*, c. 3, s. 440-442.

³⁵⁶ Baç kadısına gönderilen 2 Zilhicce 973 (20 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1962; Ordunun Böğürdelen'e yaklaşmasıyla birlikte, Varadin Köprüsü henüz inşa edilmemişti. Köprü yapımında gerekli malzemelerin eksiklikleri tamamlanmaya çalışılmaktaydı. Özellikle, daha önce Vidin'den getirilmesi planlanan gemilerin yanı sıra Morava Nehri üzerinde inşa edilen köprünün sökülerek tombazlarının Varadin'e gönderilmesi talimatı verilmişti; ancak bu gemiler henüz ulaşmamıştı. Bu nedenle, Belgrad kadısına ve azeb ağasına, belirtilen bölgelerdeki gemilerin bir an önce Varadin'e ulaştırılması emredilmiştir (MD., nr. 5, h. 1978, s. 700). Vidin ve Morava'daki köprü gemilerinin Varadin'e hızlıca ulaştırılması için Defterdar Murad Çelebi'ye yeterli sayıda kürekçi temin etmesi ve gemileri götürdükten sonra kürekçilerin geri getirilmesi söylendi (MD., nr. 5, h. 1979, s. 700).

³⁵⁷ Segedin beyine gönderilen 23 Zilka'de 973 (11 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1849. Segedin ve Solnok beylerinin sancaklarından bir kazma ve bir kürekle donatılmış cerehor yazıp göndermeleri hususuna da hükümlerde yer verilmektedir. Solnok beyine gönderilen 23Zilka'de 973 (11 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1850.

güzergahın değiştiği ve Drava'daki taşkından sonra Varadin'den Tuna üzerinde karşı yakaya geçirileceği dolayısıyla konak tayin edilen yerlerde de değişiklikler yapıldığı görülmektedir. Bu sebeple daha önce Alacahisar kadısına gönderilen bir hükümle zahire tedarik etmesi ve bunları Yabokofça, Şoylak, Serniçe konaklarına tayin etmesi isteniyordu ancak nehirlerin taşması ve aynı zamanda seferin yönünün değişmesi sonucu kadıdan istenen zahireyi acilen Yabokofça, Şoylak'tan sonra Köprübaşı konaklarına getirmesi emredildi.³⁵⁸ Böylelikle ordunun Morava Nehrinin sağ kanadından devam etmeye karar verdiği anlaşıyor. Bu hattaki konaklarda hazırlıklar sürdü. Yabokofça'da iken Belgrad, Böğürdelen, İzvornik ve Tuzla kadılarına gönderilen bir hükümle Belgrad'dan Köprü'ye (Köprübaşı-Cuprija) kadar geçilecek konaklar bildirildi ve kadılardan belirtilen konaklarda yaklaşmakta olan askerin yiyecek içecek ihtiyacının karşılanması yönünde talimatlar devam etti.³⁵⁹

Ordu, Morava nehrinin de geçit vermemesi sebebiyle belirlendiği şekilde Yabokofça'dan hareket etti. Önce 24 Zilka'de 973 (12 Haziran 1566)'da Şoylak konağına geçti ve ertesi gün 25 Zilka'de 973 (13 Haziran 1566) Köprübaşı'ndaydı.³⁶⁰ Bu esnada ordu komutanlığı, Bayram Bey ve Bâlî Bey gibi Böğürdelen ve Varadin'deki köprülerin inşasıyla ilgilenen kişilerden bilgi talep etti. Bayram Bey'in Böğürdelen'deki köprüyü tamamladıktan sonra Varadin'deki köprü inşasını yönetmesi istendi. Varadin'deki gemi sayısı yetersiz olduğunda, Ösek'teki köprü gemileriyle köprü yapılması emredildi. Bâlî Bey'e sağlam bir köprü inşa etmesi talimatı verilirken,

³⁵⁸ Alacahisar kadısına gönderilen 20 Zilka'de ve 22 Zilka'de 973 (8-10 Haziran 1566) tarihli hükümler: MD., nr.5, h.1822, 1843. Sigervar seferinden sonra Tımişvar beylerbeyinin Niş'in Alekseniçe köyünde inşa edilecek kervansaray için çivi tedariki maksadıyla Samakov kadısına ve Samakov nazırına gönderilen 26 Safer 975 (1 Eylül 1567) tarihli bir hükümde "... livâ-i Alacahisar'da kasaba-i Niş nâhiyesinde Alekseniçe nâm karye ziyade yol uğrağı yirde olup ..." ifadesinden mezkûr konakların idari durumları hakkında fikir edinilebilir. MD., nr.7, h.122.

³⁵⁹ Belgrad, Böğürdelen, İzvornik ve Tuzla kadılarına gönderilen gönderilen 23 Zilka'de 973 (11 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1857. Ordu, konakları geçerken köprü inşaatıyla ilgili gelişmelerin yanı sıra yine köprü güzergahlarının değişmesiyle sefer yönünün belli olması sonucu gönderilen talimatlarda yoğun bir hareketlilik yaşanıyordu. Tuna üzerinde Vidin ve Niğbolu'dan gelecek gemiler, nakledilecek top ve benzeri mühimmat, belirlenen konaklara zahire nakli, kazma kürek gibi aletlerin temini, cerehor yazılması vesair hususlarda kazaların idarecilerine birçok hüküm gönderilmekteydi. Bu hükümlerin birkaçı için bkz. MD., nr.5, h.1851-1856, 1858-1865.

³⁶⁰ MD., nr.5, s.665. 24 Zilka'de 973 (12 Haziran 1566) tarihli Varadin kadısına gönderilen hükümle Sirem adasında yer alan Dimitrofça (Dimitrofçe-Dimitrovce) kazasında üç yerde konaklanacağı bildirildi. MD., nr.5, h.1870.

Bayram Bey'den de yardım etmesi istendi. Nasuh Bey, Drava'da kurulacak köprünün hazırlıklarını tamamladı ve gelecek emri beklemeye başladı. Ancak, planlar değiştiği için Nasuh Bey'e hazırladığı köprü gemilerini Varadin'e göndermesi talimatı verildi. Drava'daki köprü inşası askıya alındı ve malzemeler Varadin'e yönlendirildi. Varadin'deki köprü yapımına odaklanan komuta, Nasuh Bey'in hazırlıklarını Varadin'e göndermesini uygun gördü. Son talimat, Varadin'de köprü inşasına başlanmasıydı. Bununla ilgili birçok hüküm gönderildi.

Böğürdelen'de ve Varadin'de kurulacak köprülerle ilgilenme fırsatı bulan ordu komutası, köprülerin yapımıyla görevlendirilen Semendire beyi Bayram Bey'den ve Sirem beyi Bâlî Bey'den son gelişmelerle ilgili yeterli malumat istiyordu. Böğürdelen'de köprü kurmakla meşgul olan Bayram Bey'den köprünün ne durumda olduğu sorulurken, buradaki köprü inşasını tamamlayınca eğer mümkünse Varadin'e giderek oradaki köprü inşasının da başına geçip ilgilenmesi istendi. Eğer kendisi Varadin'e geçemezse o halde köprü yapımından anlayan bir mimar ve bilgili bir adamını o tarafa göndermesi emrediliyordu. Varadin'de köprü yapımı için hazırda olan gemi sayısı yeterli gelmezse o zaman Ösek'te hazırlanıp kendisine gönderilen 36 köprü gemisini yetiştirip, bunlar da yeterli gelmezse at gemileriyle birlikte zahire gemilerinden getirterek geciktirmeden köprüyü yapması istendi.³⁶¹

Bir taraftan Bâlî Bey'e Varadin'de münasip bir yerde geniş ve sağlam bir köprü yapması emredilirken, köprü inşasına Bayram Bey'in de yardıma geleceği haberdar edildi ve lazım olan malzemeleri tedarik ederek mezkûr Semendire beyine yardımcı olması ve köprüyü birlikte tamamlamaları söylendi. Sirem beyine ayrıca Pojega beyi Nasuh Bey'in Ösek'te hazırladığı 36 köprü gemisini göndermesi için çok önceden hükm-i şerif yazıldığıyla ilgili bilgi verildi. Nasuh Bey, daha önce su seviyesi düşük olduğundan Belgrad tarafındaki ahşap köprü inşası için 36 adet köprü gemisinin yeterli geleceğini düşünmüştü. Sirem beyine eğer ellerindeki gemiler yetersiz kalırsa zahire gemilerini kullanabilecekleri ve Bayram Bey Varadin'deki köprü inşasına bizzat

³⁶¹ [Semendire beyi] Bayram Bey'e gönderilen 24 Zilka'de 973 (12 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1871. *At gemileri* esasında hayvanların düşmemeleri için özel tasarlanan ve nakliyyede kullanılan gemilerdi. *At kayığı* da benzer şekilde nakliye amaçlı Tuna nehrinde kullanılıyordu. Bostan, Tersâne-i Amire, s.141, 143.

katılamazsa köprü yapımından anlayan bir mimar ve adamlarından birinin katılabileceğini açıklayan bir hüküm gönderildi.³⁶² Tüm bunların yanı sıra esas önemli nokta Pojega beyi Nasuh Bey'in onca hazırlık yapmasına rağmen Drava'da köprü kurma teşebbüslerinin bir süre askıya alınmasıydı. Ordu komutasının planları değiştiği için Nasuh Bey'in Drava'da köprü kurma çabalarına ara verildi. Kendisinden derhal köprü için hazırladığı malzemeleri Varadin'de kurulması kesinleşen köprü hazırlıklarına kanallandırmesi isteniyordu. Nasuh Bey'in gecikmeden Ösek'te bina olunan köprü gemileri, sepet, döşeme ve benzeri malzemeyi tastamam başında işe yarar adamlarından birini görevlendirerek Bâlî Bey'e [Sirem beyi] göndermesi gerekiyordu. Nasuh Bey, daha önce emredilen işleri yerine getirerek sonuçta 130 zahire gemisi, 56 şayka, 40 adet köprü gemisi, 20 adet at gemisini çoktan hazırlayarak gelecek emri beklemeye koyulmuştu. Geriye bir tek köprü inşasına başlaması için talimat verilmesi kalıyordu. Bunların dışında, Nasuh Bey, top için 2500 döşeme tahtası, top ve kundaklar için 50 adet karaağaç tahtasıyla birlikte köprüye lazım olan 800 kiriş ve köprü sepetleri için 98 şerit asmadan ipi hazırladığını, kürekçi ve cerehor yazıp ayrıca askerin iâşesi için 200 bin akçelik ekmek, peksimet, somun ve poğaça gibi gıda malzemelerinin gereken yerlere dağıtıldığını bildirdi. Fakat Varadin'de köprü yapma planlarına yoğunlaşan komuta merci Nasuh Bey'in hazırladığı karaağaç tahtalarını ve top döşemelerinin yarısını gemilere yükleterek Varadin'e göndermesini ve geri kalan yarısını da münasip bir şekilde muhafaza etmesini uygun gördü.³⁶³ Dergâh-ı Muallâ çavuşlarından Dürüdger (dülger) Mehmed Çavuş, Varadin'de inşa edilecek köprü için mübaşir olarak görevlendirilmiştir. Mehmed Çavuş'tan, mümkün olan en kısa sürede sağlam ve geniş bir köprü kurması istenmiştir.³⁶⁴ Daha önce, Ösek'te Nasuh Bey tarafından gönderilecek gemiler ve Belgrad'daki mevcut gemiler dışında, mümkünse ek gemiler temin edilerek Varadin köprüsüne sevk edilmeleri hususunda Semendire beyi Bayram Bey'e bir hatırlatma yapılmıştır. Bu talimatın halen

³⁶² Sirem beyine [Bâlî Bey] gönderilen 24 Zilka'de 973 (12 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1872-1873.

³⁶³ Pojega beyi Nasuh Bey'e gönderilen 24 Zilka'de 973 (12 Haziran 1566) tarihli hükümler: MD., nr.5, h.1876-1877.

³⁶⁴ Yagodina/Yagodine [Jagodina (Sırbistan)] konağında iken Semendire beyine [Bayram Bey] gönderilen 26 Zilka'de 973 (14 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., Nr.5, h.1888. Mehmed Çavuş, Böğürdelen'deki köprüyü kurmakla görevlendirilmiştir. Bk. Hüküm: 1790.

geçerli olduğunu belirten yeni bir emr-i şerifte, Bayram Bey'in ne kadar gemi temin edebildiğini ve zahire gemilerinden uyarlanan kaç gemi gönderdiğini rapor etmesi istenmiştir. Özellikle Vidin'e ulaşması gereken elli iki köprü gemisi getirildiyse, zahire gemilerinin dönüştürülmesine gerek kalmayacağından, Vidin'den gelen gemilerin öncelikle Belgrad'a, ardından Varadin'e nakledilmesi emredilmiştir.³⁶⁵

Varadin köprüsüne verilen önem devam etmekteydi. Pojega beyi Nasuh Bey'in Ösek'teki köprüden vazgeçilmesi üzerine, Valpova'nın üst veya alt tarafında Drava Nehri kıyısında yeni bir köprü yapılması talebi doğrultusunda, ordu Akkilise'de konaklarken gönderilen bir hükümle Ösek'te hazırlanan otuz altı köprü gemisinin acilen Varadin'e sevk edilmesi emri tekrarlandı. Bu konuda gecikme olmaksızın gerekenin yapılması talep edilmekteydi.³⁶⁶

Varadin köprüsünün kurulması kararlaştırıldığından beri tam olarak nerede kurulacağı, ne kadar köprü gemisine ihtiyaç olduğu ve ölçüleri gibi hususlar belirsizdi. Ösek'ten gelecek olan otuz altı adet köprü gemisi ve Semendire beyi Bayram Bey'den istenilen 30 adet gemiden haberdar edilerek, Sirem beyi Bâlî Bey'e altmış altı adet geminin Varadin'de köprü kurmaya yetip yetmeyeceği soruluyordu. Eğer daha fazla gemiye ihtiyaç duyulursa zahire gemilerinden kullanarak köprüyü tamamlayabileceği bildirildi. Bâlî Bey'den son derece geniş bir köprü kurması isteniyordu. Kurulduktan sonra köprü'nün uzunluğu ve genişliği, tam olarak hangi tarihte inşaatın tamamlanacağı hakkında bilgi vermesi de istendi.³⁶⁷

Bâlî Bey'in taleplerinden önce çoktandır Semendire beyi Bayram Bey'e, köprü gemilerini acilen Varadin'e ulaştırması yönünde ardı ardına emirler gönderiliyordu. Ayrıca, Vidin'den gelecek olan elli iki geminin halktan seçilen kişiler tarafından çalıştırılarak köprü yapılacak alana getirilmesi ve sonuçta orada Sirem beyi Bâlî Bey ile birlikte toplanan tüm gemilerin kullanılması suretiyle köprü yapımına başlanması

³⁶⁵ Batočina/Batoçine [Batočina (Sırbistan)] konağında iken Bayram Bey'e [Semendire beyi] gönderilen 27 Zilka'de 973 (15 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1895.

³⁶⁶ Pojega beyine [Nasuh Bey] gönderilen 28 Zilka'de 973 (16 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1912.

³⁶⁷ Sirem beyine [Bâlî Bey] gönderilen 28 Zilka'de 973 (16 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1914.

emredildi.³⁶⁸ Gerekli yerlere emirler gönderilirken, bir yandan da Varadin köprüsünün yapımında kullanılacak kerestelerin taşınması için araba ihtiyacı doğdu. Bu doğrultuda, Sirem beyi Bâlî Bey ve Sirem kadılarına gönderilen emr-i şerifte, gereken sayıda arabanın temin edilmesi ve kerestelerin mümkün olan en kısa sürede köprü yapım alanına taşınması talimatı verildi. Kerestelerle birlikte döşeme tahtası ve diğer gerekli tahta çeşitlerinin de yüklenerken Varadin'e nakledilmesi gerekiyordu. Buna ek olarak, köprü gemilerinin taşınması için kürekçi ve cerehor istihdam edilmesi de istendi.³⁶⁹



Resim 18
Köprü Gemisi ve Taşınması İçin Araba
(The New York Public Library Digital Collections, No: 437532)

Bâlî Bey, köprü inşaatının durumu hakkında padişaha arz ettiği bir mektupta, sipahilerinin kendi hizmetinde olduğunu belirterek gerekli malzemelerin taşınması konusunda Bayram Bey'in görevlendirilmesini talep etmiştir. Bu talebe cevaben, Bayram Bey'in dürüdger/dülgerleri (marangozları) ve köprü gemilerini temin ederek Varadin'e geçeceği ve Bâlî Bey'e köprü yapımında eşlik edeceği bildirilmiştir. Ardından, Bâlî Bey'e köprünün bir an önce kurulması emredildi. Köprü

³⁶⁸ Bayram Bey'e [Semendire beyi] gönderilen 29 Zilka'de 973 (17 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1918.

³⁶⁹ Sirem beyi [Bâlî Bey] ve kadılarına gönderilen 29 Zilka'de 973 (17 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1919.

tamamlandıktan sonra, hisar erenlerinden işe yarayacak olanların gruplar halinde karşı tarafa geçirilmesi ve ardından cerehorların sevk edilmesi talimatı verildi.³⁷⁰

Varadin'e yoğunlaşması gereken kişilerden biri olarak Pojega beyi Nasuh Bey'e de sık sık talimatlar gönderildi. Hazırladığı otuz altı köprü gemisini, döşeme malzemelerini, dülgere ve demirciler ile diğer gerekli mühimmatı Varadin'e göndererek Sirem beyine teslim etmesi istendi.³⁷¹

Sirem beyi Bâli Bey'den, köprünün durumu hakkında ordugaha haberler gelmeye devam ediyordu. Özellikle, köprü malzemelerinin eksikliği ve tedarik sürecinin kısıtlı zaman içinde tamamlanmasının zorluklarına ek olarak, dülgere ve demircilerin çoğunun Böğürdelen'deki köprü yapımında çalıştırıldığı bildirildi. Bu durumun, Varadin'de ihtiyaç duyulan iş gücünün sağlanmasını zorlaştırdığı ve köprünün hızlı bir şekilde kurulmasının mümkün olmadığını dile getiren Bâli Bey, planlanan tarihe yetişilemeyeceğini ordugaha ilettili. Bu bilgilere istinaden, Ösek ve Vidin'den gelecek gemilere Böğürdelen'de artan köprü gemilerinin de eklenmesi ve böylece Varadin köprüsü için gereken gemi sayısının tamamlanması talimatı verildi. Ayrıca, Böğürdelen'de çalışan işçilerin bir kısmının Sava nehri üzerindeki köprü inşaatında bırakılması, geri kalan işçilerin ise Varadin'e götürülerek burada köprü yapımında çalıştırılması istendi.³⁷² Köprünün hızlıca tamamlanması gerekiyordu çünkü Zilhicce ayında, Böğürdelen'de Sava nehri üzerine inşa edilen köprüden geçerek

³⁷⁰ Sirem beyine [Bâli Bey] gönderilen 29 Zilka'de 973 (17 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1920.

³⁷¹ Pojega beyine [Nasuh Bey] gönderilen 29 Zilka'de 973 (17 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1921.

³⁷² Bayram Bey'e [Semendire beyi] gönderilen 29 Zilka'de 973 (17 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1923; Varadin Köprüsü'nün kurulması için gerekli hazırlıklar sürerken, Erdel Kralı'ndan gelen bir mektupta, Tuna nehrinin karşı yakasında düşmanın Tokay adlı kaleye yaklaşmakta olduğu ve kendi köprülerini kurmaya başladığı bilgisi iletilmişti. Erdel kralına gönderilen 29 Zilka'de 973 (17 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1925. 5 Numaralı Mühimme Defteri'nde s. 684'ten itibaren verilen konaklama yeri ve tarihlerine dair bilgilerin tutarsız olması nedeniyle, 1925 numaralı hükümden itibaren (bu hüküm defterde Koldar isimli konakta 29 Zilka'de 973 tarihli kayıttır) konaklama tarihleri defterde belirtilen tarihe bir gün eklenerek kaydedilecektir. Konaklama tarihlerinin tespit ve uygulaması için bkz. Ahmet Önal, *Kanuni'nin Son Seferi (Sigetvar 1566)*, s. 232-236.

Sirem'e ulaşmak, ardından Varadin'e ilerleyerek burada Tuna nehri üzerindeki önceden kurulmuş köprüden nehri geçmek ve doğruca Segedin'e gitmek planlanmaktaydı.³⁷³

Sirem beyi Bâlî Bey'in mektubunda belirttiği üzere, köprünün zamanında tamamlanamayacağına ilişkin bildirimlerin yersiz olmadığı ortaya çıkmıştır. Semendire'de toplar ve köprü gemilerini Belgrad'a taşımak için çalıştırılması planlanan cerehorların, [Niğbolu sancakbeyi] Mehmed Han'ın adamları tarafından daha önce Belgrad'a götürülmesi nedeniyle, köprü gemileri henüz Semendire'den yola çıkarılamamıştı. Bu durum padişaha bildirilmiştir. Bu hususta Semendire kadısına acilen yakınlardaki hisar ve köylerden cerehor temin ederek top gemileri ve köprü gemilerini Belgrad'a göndermesi buyruldu.³⁷⁴

Semendire beyi Bayram Bey'e, kendisine daha önce verilen emir doğrultusunda, Böğürdelen'deki köprüden arta kalan gemilere ek olarak, Vidin'den gelen elli iki gemi ve Ösek'ten gelecek otuz altı gemiyi de yanına alarak Varadin'e geçmesi emredilmişti. Eğer bu gemiler yetersiz kalırsa zahire taşımak için kullanılan gemilerden de ek yapılması ve Bâlî Bey'le birlikte köprü yapımına bir an önce başlaması istenmişti. Ancak Bayram Bey'in henüz Varadin'e ulaşmadığı anlaşıncaya, orada inşa edilmesi gereken köprünün önemine yeniden vurgu yapılarak, gecikmeden Böğürdelen'deki arta kalan kereste ve gemileri toplayarak, bölgedeki dülger ve

³⁷³ Bosna beyine gönderilen 29 Zilka'de 973 (17 Haziran 1566) tarihli hükümde bu plandan bahsedilerek, orduya katılması emrediliyordu: MD., nr.5, h.1927; Ordunun sefer yönü, 29 Zilka'de 973 (17 Haziran 1566) tarihli, Segedin beyi ve kadısına gönderilen emr-i şeriften anlaşılmaktadır. Bu belgede, ordunun Tuna nehri üzerine kurulacak köprüden geçerek Segedin'e doğru ilerlemesinin planlandığı belirtilmektedir. Bu doğrultuda, Segedin beyine, bulunduğu bölgedeki çamur ve bataklık alanların tespit edilmesi ve gerekli yerlere köprülerin inşa edilmesi talimatı verilmiştir. Ayrıca, Peçuy karşısında "İsfeti Andaş" olarak bilinen bataklık bölgesinde geçişi sağlamak amacıyla iki veya üç noktada köprü kurulması önceden emredilmişti (MD., nr. 5, h. 1922) Segedin beyine gönderilen bir diğer hükümde, 30 Zilka'de 973 (18 Haziran 1566) tarihinde, Varadin köprüsü geçildikten sonra ordunun konaklayacağı alanlarda su yolları ve bataklıkların varlığı durumunda bu alanların tespit edilmesi ve ihtiyaç duyulan yerlere köprülerin kurulması emredilmiştir (MD., nr.5, h. 1941); Segedin beyi ve kadısına gönderilen 30 Zilka'de 973 (18 Haziran 1566) tarihli bir emr-i şerifte, "Turye" adı verilen azmak üzerinde her biri bir ok atımı mesafede olacak şekilde iki ya da üç ayrı noktada köprü inşa etmeleri talimatı verilmiştir (MD., nr. 5, h. 1944).

³⁷⁴ Semendire kadısına gönderilen 29 Zilka'de 973 (17 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1933; Aksaklıkları gidermek amacıyla, gemi teminiyle görevlendirilen beylere diğer görevlerinin yanı sıra köprü gemilerini de en kısa sürede ulaştırmaları için emirler gönderiliyordu. Örneğin, işleri hızlandırmak adına Kocaili beyi Ali Pörtük'e, orduya katılması yerine silah ve mühimmatı derhal getirmesi, aynı zamanda donbazları/tombazları (köprü gemileri) da beraberinde ulaştırması emredilmişti. Kocaeli beyi Ali Pörtük'e gönderilen bu hüküm, 29 Zilka'de 973 (17 Haziran 1566) tarihli olup, MD., nr.5, h.1937'de kayıtlıdır.

demircileri de yanına alıp acilen Varadin'e gitmesi ve köprüyü kurması emredildi. Bayram Bey'e, köprü inşası için Mehmed Çavuş'un gönderildiği ve ihtiyaç duyulması halinde onun da çalıştırılması, aksi takdirde izin verilerek geri gönderilmesi gerektiği ayrıca bildirildi.³⁷⁵

Malzemelerin naklinde arabaların ne kadar yararlı olduğu açıkça görülmekteydi. Semendire beyi Bayram Bey'in ordugaha ulaşan mektubunda, Varadin'deki köprü alanına iletilmesi gereken ve Böğürdelen'de kalan köprü gemileri, döşeme malzemesi ve mühimmatı gemilerle göndermesi durumunda, bu sevkiyatın yaklaşık on iki gün süreceği tahmin edilmekteydi. Ancak, aynı malzemelerin Sirem'deki arabalarla gönderilmesi halinde naklin yalnızca üç gün süreceği ifade ediliyordu. Bu nedenle, Sirem beyi Bâlî Bey'e ve Sirem kadısına söz konusu malzemelerin arabalarla sevk edilmesinin daha uygun olacağı bildirildi.³⁷⁶ Köprü yapımında toplanan gemilerin yetersiz kalması durumunda, zahire gemilerinin de kullanılması gerekebileceğinden, Bayram Bey'den Vidin'den gönderilen zahire gemilerini gecikmeksizin Belgrad'a ulaştırması talep edilmiştir. Bu görev, köprü yapımına yönelik öncelikli işlemler arasında yer almaktadır.³⁷⁷

Segedin dizdarlarına, nefer ağalarına, beylerbeyi ve sancakbeyi voyvodalarına, ümenâ (eminler) ve ummâlîne (tahsildarlar) Segedin kadısına yardım etmeleri için emr-i şerif gönderildi.³⁷⁸

6. VULKOVAR KÖPRÜSÜ

Belgrad'da Sava nehri üzerinde Böğürdelen'de ve Tuna nehri üzerinde Petrevaradin'de kurulan köprüler haricinde, ordunun geçeceği diğer bölgelerde

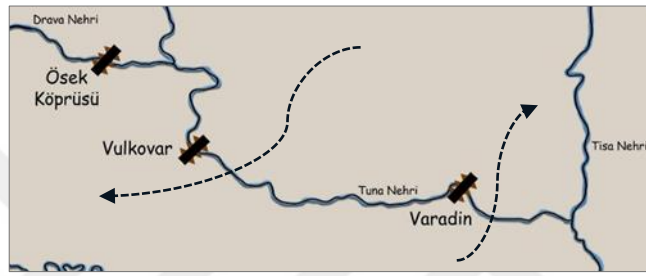
³⁷⁵ Bayram Bey'e [Semendire beyi] gönderilen 30 Zilka'de 973 (18 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1938.

³⁷⁶ Sirem beyine [Bâlî Bey] ve kadısına gönderilen 1 Zilhicce 973 (19 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1950.

³⁷⁷ Semendire kadısına gönderilen 30 Zilka'de 973 (18 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1940.

³⁷⁸ Segedin kadısına, Segedin dizdarlarına ve nefer ağalarına gönderilen 3 Zilhicce 973 (MD., nr.5, h.1988).

bulunan birçok nehir ve akarsu üzerine köprü inşa etmek için talimatlar devam etmekteydi. Örneğin; Pojega beyi Nasuh Bey'in yönetimindeki bölgelerde, hangi nehirler üzerine köprüler yapılacağı ve bu köprülerin hangi noktalara kurulması gerektiği konusunda Padişah'a bilgi vermesi bekleniyordu. Aynı zamanda askerlerin rahat geçiş yapabilmesi için geniş köprüler kurulması icap ediyordu. Bu köprülerin üç arabanın rahatça geçebileceği genişlikte olması gerekiyordu. Nasuh Bey'in köprü ağaçlarını nasıl temin ettiği de merak konusuydu.³⁷⁹



Resim 19
Varadin'den Geçiş-Vulkovar'dan Geçiş

Osmanlı ordusu, henüz sefere çıkmadan önce, Sirem beyi Bâlî Bey'in Vulkovar kalesi yakınındaki harabeye dönen köprüyü tamir ettirmesi söz konusuydu.³⁸⁰ Bir süre sonra, bu köprü'nün dar olması sebebiyle iki arabanın rahatça geçebileceği şekilde yeniden inşa edilmesi emredildi.³⁸¹ Anlaşılan Böğürdelen ve Varadin köprüleriyle eşzamanlı bu noktada olası bir köprü geçişi için talimatlar doğrultusunda hazırlıklar yapılmaktaydı.

Bu esnada Tuna nehri üzerinde Petervaradin köprüsü tamamlandıktan sonra ordunun büyük bir oranı Eğri'ye doğru kuzey yönünde hareket etmişti. Fakat yolculuk esnasında Eğri seferinden vazgeçilmiş, Sigetvar'a gitmeye karar verilmiştir.³⁸² Hal böyle olunca Tuna nehrinin öte yakasından nehre paralel istikamette Tisa nehrini

³⁷⁹ Pojega beyine gönderilen 29 Şevval 973 (19 Mayıs 1566) tarihli hüküm: MD, nr.5, h. 1662.

³⁸⁰ Sirem beyine gönderilen 17 Ramazan 973 (7 Nisan 1566) tarihli hüküm: MD, nr.5, h.1409.

³⁸¹ Sirem beyi Bâlî Bey'e gönderilen 7 Şevval 973 (27 Nisan 1566) tarihli hüküm: MD, nr.5, h.1488.

³⁸² Petervaradin kalesi yakınındaki köprüden geçen Osmanlı ordusu Eğri kalesine yönelmişken, Yanık ve Komaran etrafındaki akınlar devam ediyordu. Ancak hedef değişti ve Vulkovar kalesi önünde köprü kurulması için talimat verildi. Birkaç gün içinde köprü'nün inşası tamamlandı. Bkz. **Tarih-i Selânikî**, c.1, s.22.

arkaya alarak Sirem'in karşı kıyıları boyunca bir dönüş başlamış ve bu şekilde Vulkovar'a ulaşarak burada kurulan köprüden geçilmiş tekrar Sirem adasına ayak basılmıştır.

Seferi yönünün değişmesi Vulkovar'da sağlam ve geniş bir köprü varlığını gerektirdi. Böylelikle Vulkovar yakınlarındaki ırmağa bu sefer üç arabanın sığabileceği genişlikte bir köprü yapılmasına karar verildi ve buna göre hazırlıkların tamamlanması isteniyordu.³⁸³ Sefer yönünde yaşanan değişiklik birçok açıdan köprü çalışmalarını da etkiliyordu. Hazırlıklar esnasında Sirem beyine yöneltilen bir emirde, Vulkovar'daki köprü tamamlanmışsa sancağındaki askerleriyle birlikte acilen Budin beylerbeyinin yanına gitmesi istenmişti. Köprü tamamlanamadıysa, askerlerin alaybeyleriyle birlikte hemen Budin'e gönderilmesi ve kürekçi ile cerehorların Semendire beyine teslim edilmesi emredildi.³⁸⁴ Tüm bu kargaşa nihayet son bulmuş ve Sigetvar'a gidileceği kesinleşmiş ve birkaç gün içerisinde gemiler üzerinde köprü kurularak geçiş yapılmıştır. Vulkovar'daki geçişten sonra Ösek köprüsünden geçerek Sigetvar'a ulaşmak hedefleniyordu.

7. ÖSEK KÖPRÜSÜ

Askerlerin köprüler vasıtasıyla peyderpey Ösek'e ulaşabilmesi ve buradan devam ederek Budin beylerbeyine destek olmaları için ilgili yerlere haber gitmekteydi. Nitekim, Rumeli askerinin geçiş sağlayabilmesi için Semendire beyi Bayram Bey'e yöneltilen bir emirde, askerler o tarafa ulaşmadan önce mümkünse Drava nehri üzerinde köprüyü hazırlatması emredilmekteydi. Ancak, bu süre zarfında köprü yapmanın mümkün olmaması halinde, alternatif olarak at gemilerinin hazır bulundurulması kararlaştırıldı. Bununla birlikte, Budin'e gönderilecek 50 adet şaykanın kürekçi vesaire ile donatılarak hazırlıklarının yapılması gerekiyordu.³⁸⁵

³⁸³ Sirem beyi Bâli Bey'e gönderilen 29 Şevval 973 (19 Mayıs 1566) tarihli hüküm: MD, nr.5, h. 1640. Henk Boom, köprünün inşası için 118 gemi kullanıldığından bahsetmektedir. Bkz. Henk Boom, **Büyük Türk**, s.274.

³⁸⁴ Sirem beyine yazılan 10 Zilka'de 973 (29 Mayıs 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1727.

³⁸⁵ Bayram Bey'e gönderilen 10 Zilka'de 973 (29 Mayıs 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1728.

Drava nehri üzerine bir köprü yapmak için 30 gemiye ihtiyaç olduğunu bildiren Nasuh Bey'e (Pojega beyi) yönlendirilen bir emirle, belirtilen köprü gemisi miktarının yeterli olup olmadığı soruldu. Eğer yeterli gelmez ise, gerekli miktarın derhal sağlanması için emir verildi.³⁸⁶ Ordu Haziran ayında Ilıca konağında oturak olduğu esnada gelen mektupta Pojega beyi Nasuh Bey'in aktardığına göre; kendisine ilk etapta emredildiği şekilde öncelikle köprü ve zahire gemilerinin inşası ve cerehor ihracı, her konakta ikişer yüz bin (200 biner) akçelik ekmek, peksimet, somun ve poğaça gibi gıda malzemelerini hazırlanması gibi hususları yerine getirmek üzere işe koyulmuştu. 25 Ramazan (15 Nisan) günü kendisinden hazırlaması istenen gemileri tamamlamış, ancak bundan sonra yeni emr-i şerif ulaştığında inşa ettiği çeşitli tip gemileri Belgrad'a yollaması ve Semendire beyi Bayram Bey'e teslim etmesi istenmişti. Bu sebeple, Nasuh Bey, hazırladığı 130 adet zahire gemisi, 50 adet şayka, 20 at gemisi ve "kılet" dolayısıyla su seviyesi düşük olduğundan ahşap köprü inşası için 36 adet köprü gemisi yeterlidir diye düşünerek bu miktarda gemiyi Semendire beyine teslim etti. Hazırladığı 6 adet şaykayı ise Ösek'te tuttu ve Drava üstünde yapılması planlanan köprünün malzemelerini hazırlayarak nehrin kenarına istifledi. Ancak bu esnada Drava "tuğyan üzere olup" nehrin taşıdığını bildiren Nasuh Bey nehrin sularının Peçuy ve Mohaç sancaklarından geçen yataklarından taşarak 1.5 mil yere çıkıp yayıldığını anlatıyordu. Bu durumda Nasuh Bey, Drava'nın öte yakasından köprüye kadar "ayak köprüleri" yapmak için Peçuy ve Mohaç beylerine [Her iki idarecinin adı Hamza'dır] bu yönde talimat gitmesini talep ediyordu. Yaya askeri ve top döşemeleri için tahta hazırlanması hususlarında mezkûr beylerin yardımını beklemekteydi. Nasuh Bey aynı zamanda cerehor ve kürekçileri hazırladığını ve bu işçileri göndermek için talimat beklediğini ve zahirenin bir kısmını Ösek kalesinde mahzende beklettiğini de ekledi.³⁸⁷

³⁸⁶ Kuruçay konağından Pojega beyine gönderilen 6 Zilka'de 973 (25 Mayıs 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1701.

³⁸⁷ Mayıs ayında Drava Nehri ve etrafında yaşanan gelişmeler Haziran ayında ordu Ilıca'da iken ulaştı. Gelen malumat üzerine Ilıca konağından Pojega beyi Nasuh Bey'e gönderilen 18 Zilka'de 973 yevmü'l-hâmis (6 Haziran 1566 Perşembe günü) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1797; Pojega beyinden gelen Drava'nın taşmasıyla ilgili haberlerden sonra Varadin'e yönelişi içeren birkaç hükümün değerlendirmesi için bkz. Gyula Kaldy-Nagy, "The First Centuries of the Ottoman Military Organization", *Acta Orientalia Academiae Scientiarum Hungaricae*, Sayı: 31, s. 147-183; Mohaç ve Peçuy beylerinin isimleri Hamza Bey'dir. Mezkûr beylerin isimlerine hitaben yazılmış bazı hükümler için bkz. MD., nr.5, h.764, 812.

Rumeli beylerbeyine [Ahmed Paşa] hitap edilen emirde ise, askeriyle birlikte yürüyerek Ösek'e gitmesi istenmekteydi. Hüküm kendisine ulaştığında, hangi gün yola çıkacağını ve yanındaki beylerin kimler olduğunu yazarak bildirmesi talep ediliyordu. Ayrıca, ordunun tayin edilen konaklarda konaklamaması, geçtikleri yerlerde halka zarar vermemeleri için askerlerin düzenli bir şekilde kontrol edilmesi ve ahalinin şikâyetine mahal verilmemesi vurgulanmaktaydı.³⁸⁸

Ordu 17 Zilka'de 973'te (5 Haziran 1566) Azor'a (İzvor) ayak bastı.³⁸⁹ Bir gün sonra 18 Zilka'de 973'te (6 Haziran 1566) Niş kazasına bağlı Ilıca'da (Niş Ilıcası veya Ilıca-i Niş) oturak oldu.³⁹⁰ Bu sırada Pojega beyi Nasuh Bey'in Drava sularının yükselerek taşıdığını bildirir mektubu ulaştı. Mezkûr nehir üzerinde kurulması emredilen köprünün inşa faaliyetlerinin taşkınlar sebebiyle zorlaştığını anlatıyordu. Nasuh Bey'e cevaben gönderilen hükümde köprü inşasını ertelemeyip bir an önce işe koyulması ve kendi imkanları dahilinde öncelikle köprü gemileri tedarik etmesi ve Valpovo'nun hangi tarafı uygun ise orada, alt yanında veya üst tarafında köprü kurmaya başlaması emredildi. Ne kadar köprü gemisi lazım ise inşa etmesi emredilirken aynı zamanda yetersiz geldiği noktada elindeki zahire gemilerinin üstlerini açıp döşeterek bunlardan da köprü yapımında faydalanabileceği hatırlatıldı. Nasuh Bey'e, Drava'da inşa edilecek köprü için yardım ulaştırmaları hususunda köprü yapılacak noktaya mukabil kendi sancağındaki arazide bulunan ırmaklar ve bataklık yerlerin ıslahı için Peçuy beyi Hamza Bey'e ve köprü gemileri göndermesi için özellikle Semendire beyi Bayram Bey'e hükm-i şerifler yazılıp çavuşların yola çıktığı bilgisi verildi.³⁹¹

Kanuni Sultan Süleyman, orduyla birlikte Ösek yakınlarına vardı. Otağının buraya kurulmasını emretti. Birkaç gün burada geçirdiler.³⁹² Bu esnada bir köprü yapılmasına karar verildi. Vezirler hemen gereken hazırlıklara başladı. Önce köprü

³⁸⁸ Rumeli beylerbeyine [Ahmed Paşa] gönderilen 10 Zilka'de 973 (29 Mayıs 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1729.

³⁸⁹ MD., nr.5, s.640.

³⁹⁰ MD., nr.5, s.641. Ilıca'ya varılan tarih ve burada konaklanan gün sayısı hakkında birbirinden farklı bilgilerin değerlendirmesi için bkz. Ahmet Önal, Kanuni'nin Son Seferi Sigetvar 1566, s. 224-225.

³⁹¹ Pojega beyi Nasuh Bey'e gönderilen 18 Zilka'de 973 (6 Haziran 1566) tarihli hüküm: MD., nr.5, h.1797.

³⁹² **Merâhî'nin Fetihnâme-i Sigetvar'ı**, s. 47, beyit 334-336.

yapılacak bir yer tespit edildi.³⁹³ Yeniçeri ağasına “bî-pâyân” bir köprü yapması emredildi. O da verilen emri yerine getirdi.³⁹⁴ Yeniçeri ağası tarafından on beş gün içinde 4810 arşın (3,6 km) uzunluğunda, 14 arşın (10,6 m) genişliğinde bir köprü kuruldu.³⁹⁵ Kanuni Sultan Süleyman tamamlanmış halde köprüyü gördüğünde memnun kalarak, köprüyü yapan yeniçeri ağasına ihsanda bulundu.³⁹⁶

Yapılan bu uzun köprüden geçiş kararı verildi. Önce Karaman askerleri, ardından Rumeli askerleri geçiş yaptı. Sonra padişah askerlerle beraber geçti ve hemen otağını kurdurdu. Sonunda Anadolu askeri de geçince geride hiç kimse kalmadı. Buradan Sigetvar’a yöneldiler.³⁹⁷

³⁹³ a.g.e., s. 48, beyit 337-338.

³⁹⁴ a.g.e., s. 48, beyit 341-343.

³⁹⁵ a.g.e., s. 50, beyit 362-363. Merâhî, köprünün kurulduğu yerin köprü inşasına uygun olmadığına dair Ösek’te yaşayan yaşlı birinin anlattıklarına yer vermektedir. Yaşlı adam, buraya köprü kurmanın ne kadar güç olduğunu zikretmiş, daha önce bir emirin buralarda sekiz ay boyunca köprü kurmaya çalıştığını ancak başarılı olamadan geri döndüğünü dile getirmiştir. Yaşlı Ösekli’nin anlattıklarından yola çıkarak köprü kurmanın burada çok zor olduğu düşüncesine kapılmışlarsa da Merâhî yine de köprünün başarıyla kurulduğunu, padişahın emrinin yeniçeriler tarafından yerine getirildiğini vurgulamaktadır. (s. 48-50, beyit 344-360). Hammer, Selanikî’den aktardığına göre Drava üzerindeki köprünün uzunluğunu 4800 zirâ olarak vermektedir. Köprü, 18 parçadan oluşmaktadır. Ancak Almosnino, Selanikî’den faydalanarak aynı ölçüleri aktarmış olsa da, köprünün uzunluk birimi olarak zirâ yerine adım ölçüsünü (4800 adım) kullanmıştır (Baron Joseph Von Hammer Purgstall, **Osmanlı Devleti Tarihi**, c.6, Üçdal Neşriyat, İstanbul 1983, s.1771).

³⁹⁶ (Merâhî’nin Fetihnâme-i Sigetvar’ı, s. 51, beyit 372-373). Merâhî, köprünün estetik özelliklerini tasvir ederken yapıyı bir kadının belindeki kemere benzetmiş ve bu ince gözlemini şiirsel bir dille ifade etmiştir. Beyitinde şu ifadelerle köprünün zarafetini dile getirmiştir:

“Âb olmuş sanasın bir dilber

Pül anun oldu miyânına kemer”

Bu betimleme, köprüyü hem mimari bir eser hem de estetik bir güzellik unsuru olarak yüceltmekte ve ona bir insanî duyarlılık katmaktadır. Özellikle "bir dilber" ve "kemer" imgeleri, köprünün zarif yapısını vurgulayan bir sanatkâr inceliğini yansıtmaktadır (s. 51, beyit 368).

³⁹⁷ “İrdi itmâma çün ol cîsr-i tavîl/Seyr idenler didi yok ana ‘âdil” (Merâhî’nin Fetihnâme-i Sigetvar’ı, s. 53-54, beyit 386-396).



Resim 20
Drava Nehri Üzerindeki Köprüden Geçiş³⁹⁸

³⁹⁸ Bu geçiş, 1566 yılında Macaristan'daki Sigetvar Kalesi'ni kuşatma yolunda gerçekleşmiştir. Kanuni Sultan Süleyman, Yeniçeri ordusunun Drava Nehri üzerindeki köprüden (Hırvatistan'ın Osijek şehrinde) geçişini izlemektedir. Bkz. Seyyid Lokman tarafından yazılan ve Nakkaş Osman tarafından resimlenen **Tarih-i Sultan Süleyman (Zafarname)** Yazma Eser, T 413, v. 60a. Chester Beatty Kütüphanesi, Dublin. Kaynak: https://warfare.x10host.com/Ottoman/Zafarname_of_Lokman-Chester_Beatty_T_413_60-Bridge_on_the_Drava.htm (Erişim: 11.11.2024)

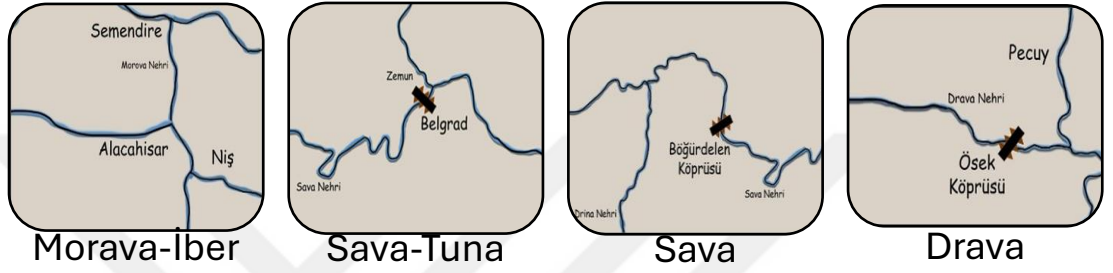
1521 Belgrad, 1526 Mohaç ve 1566 Sigetvar seferlerinde köprülerin kurulmasıyla ilgili olarak yapılabilecek bir karşılaştırmada, öncelikle her seferin coğrafi ve stratejik ihtiyaçlarının köprü yapımında etkili olduğunu söyleyebiliriz. Bu askerî yolculuklarda köprülerin inşa edilme amaçları, kullanılan malzemeler, lojistik destek ve iş gücü temini açısından farklılıklar görülebilir. Örneğin: Belgrad, Tuna ve Sava nehri kıyısında önemli bir nokta olduğundan, 1521'deki Belgrad seferinde ordunun geçişi için nehir köprüleri hayati önem taşımıştır. Mohaç ovasının bataklık ve düzensiz arazisi, 1526 seferinde köprülerin sadece nehir değil, aynı zamanda bataklık bölgelerde de geçiş kolaylığı sağlamasını gerektirmiştir. Sigetvar'da ise köprülerin, katedilecek yolun uzaması ve sefer yönündeki değişiklikler sebebiyle birçok farklı noktada özellikle sulak arazileri aşmak ve bataklık alanlarda hızlı ilerlemeyi sağlamak için inşa edildiği görülmektedir.

1521 ve 1526 seferlerinde ordunun köprü yapımında malzeme taşınmasında daha çok yerel kaynaklardan ve nehirlerle uygun gemilerden yararlanıldığı anlaşılmaktadır. Ancak 1566 Sigetvar seferinde, özellikle araba kullanımı konusundaki emirlerden anlaşıldığı gibi, malzemelerin taşınmasında karayolu taşımacılığına da önem verilmiştir. Bu, lojistik sürecin giderek geliştiğine ve daha etkin hale getirildiğine işaret eder.

1521 ve 1526'da iş gücünün daha az sayıda ve basit bilgileri uygulayabilen yerel halktan temini yaygınken, 1566'da özellikle dülger, cerehor ve demircilerin, ilgili beylere talimatlar verilerek idare ettikleri noktalardan bulunarak görevlendirilmesi ve sayıca daha fazla iş gücünün organize edilmesi gerekliliği, köprülerin daha karmaşık yapılar haline geldiğini göstermektedir.

Bu üç sefer boyunca köprüler, Osmanlı ordusunun hareket kabiliyetini arttırmış, farklı taktiksel yöntemler geliştirmelerini sağlamıştır. Ayrıca yeni coğrafi bilgilerle ilerleyen süreçte daha organize olunan seferlerin ortaya çıkmasını da sağlamıştır. Ancak her seferde köprülerin kurulma amacı, sadece geçiş değil, aynı zamanda orduyu hızlıca ilerletme ve gerektiğinde geri çekilme kolaylığı sağlama gibi

beklenmedik unsurları da kapsar hale gelmiştir. Bu farklılıklar, Osmanlı'nın zaman içinde askeri lojistik ve köprü inşaa teknolojilerini nasıl geliştirdiğine dair önemli ipuçları sunmaktadır.



Resim 21
1526 Mohaç ve 1566 Sigtvar Seferlerinde Geçiş Yapılan Nehirler ve Ortak Noktalar

C. UZUN SAVAŞLAR'DA KÖPRÜLER (1593-1606)

1. YANIK KUŞATMASI

Osmanlı, 1593-1606 yılları arasında Avusturya kuvvetlerine karşı Orta Avrupa'da uzun bir mücadele dönemi geçirmiştir. Bu süreçte farklı zaman ve mekanlarda birçok köprü kurulduğu görülmektedir. Örneğin, Avusturya'ya karşı savaş ilanının ardından Osmanlı ordusu, veziriazam ve serdar Koca Sinan Paşa'nın komutasında harekete geçmiş ve 1 Muharrem 1002 (27 Eylül 1593) tarihinde Ösek köprüsünden geçerek Budin'e ulaşmıştı.³⁹⁹ Serdar Koca Sinan Paşa'nın Avusturya cephesindeki harekâtı, ordu o sene kışı Belgrad'da geçirdikten sonra da devam etti, bu doğrultuda Tuna üzerindeki stratejik noktalar hedef alınmıştı.

Havaların ısınmaya başlamasıyla birlikte Osmanlı ordusu, Yanık kalesini kuşatmak amacıyla harekete geçti ve 13 Zilka'de 1003 (31 Temmuz 1594) tarihinde Yanık sahrasına ulaştı.⁴⁰⁰ Kuşatma öncesinde, bölgede bulunan Avusturya birliklerinin etkisiz hale getirilmesine karar verildi ve bu doğrultuda bir köprü inşasının gerekli olduğu tespit edildi. Bu amaçla, Budin'den arabalarla şaykalar ve tombazlar getirtildi. Ancak, mevcut malzemenin yetersiz kalabileceği düşüncesiyle ilave kereste temin edildi. Böylece, köprü malzemelerinin tedarik süreci başlatıldı. Köprü inşası için büyük ölçekli hazırlıklar yapılmaktaydı. Osmanlı ordusu, nehir üzerine üç ayrı köprü inşa etmeyi planlamaktaydı. Bunlardan ilki, çam gemilerinden, diğeri "mu'tad üzre" yani her zamanki gibi tombazlardan, üçüncüsü ise şayka ve lakiçe adı verilen, özellikle piyade için hazırlanan gemilerden oluşturulacaktı. Her köprü için yeterli malzeme tamamlandıktan sonra işçi tayini yapıldı ve yaklaşık beş-altı yüz serdengeçti inşaat için görevlendirildi ve onlar da hemen köprüyü yapmaya başladılar.⁴⁰¹ Köprülerin inşası devam ederken, diğer taraftan serdengeçtilerin bir kısmı ve Tatar birlikleri, henüz

³⁹⁹ İsmail Hâmi Danişmend, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, c. 3, Türkiye Yayınevi, İstanbul 1972, s. 130.

⁴⁰⁰ İbrahim Peçevî, *Târih-i Peçevî*, c.2, Matbaa-i Âmire, İstanbul 1283, s. 145; Yanıkkale, Macaristan'ın kuzeybatısında, Osmanlı döneminde Aksu olarak bilinen Raba çayı kıyısında yer almakta olup, günümüzde Macarca'da "Győr" adıyla anılmaktadır (Sándor Papp, "Yanıkkale", *DİA*, c.43, s.315).

⁴⁰¹ *Târih-i Peçevî*, c.2, s.146-147.

köprüler tamamlanmadan nehir üzerinden adaya geçirildi. Bu sırada, köprüler tamamlandı ve iki geçişe hazır hale getirildi. Hazır olan bu köprünün uzunluğu 40 zirâ‘ (30 m) idi. Ancak, askerî birliklerin yalnızca tombazlardan inşa edilen köprü üzerinden geçmesi uygun görüldü ve nihayet yatsı vaktinde onların da geçişi tamamlandı.⁴⁰²

12 Muharrem 1003'te (27 Eylül 1594) Osmanlı ordusunun Yanık sahrasına ulaştığı günden itibaren bir aydan fazla geçmişti.⁴⁰³ Bu süreçte, serdar Koca Sinan Paşa, Tuna nehrinde ada üzerinde konumlanan Komaran (Macarca Komárom)⁴⁰⁴ kalesini kuşatmak amacıyla Yanık üzerinden geçmeyi tercih ederek bu güzergâh üzerinde Tuna nehrini aşmak için altı günde bir köprü inşa ettirdi. Söz konusu köprü, 42 zirâ (32 m) uzunluğunda idi. Otağını köprü yerine kurdurarak inşa sürecini takip eden serdar, Anadolu beylerbeyi Mehmed Paşa'yla birlikte Anadolu ve Rumeli askerleri eşliğinde köprüyü kullanarak kalenin bulunduğu adaya geçti.⁴⁰⁵ Oysaki Yanık'tan Komaran kalesine yönelirken kış mevsimi çoktan bastırmış, Kasım ayı yaklaşmıştı.⁴⁰⁶ Soğuk mevsim şartlarında kaleyi fethetmenin çok zor olduğu görüldü ve Komaran kalesindeki kuşatmayı kaldırarak Budin'e döndüler.⁴⁰⁷

⁴⁰² Peçevî, köprü için çok sayıda 'câmûs gönü (manda derisi)' toplanarak bunlarla gemiler dizildiğinden bahsetmektedir (**Târih-i Peçevî**, c.2, s. 148). Ancak burada bir yazım yanlış olabileceği akla gelmektedir. Zira 'çam gemisi'nden bir köprü yapmak daha anlamlı görünmektedir. Bkz. Câfer İyânî, **Tevârih-i Cedîd-i Vilâyet-i Üngürüs (Osmanlı Macar Mücadelesi Tarihi 1585-1595)**, Haz. Mehmet Kirişcioğlu, Kitabevi, İstanbul 2001, s. 94-95, 98.

⁴⁰³ **Târih-i Peçevî**, c.2, s. 153.

⁴⁰⁴ Komorn veya Osmanlı'da Komran olarak da kullanılmaktadır (İsmail Hâmi Danişmend, **İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi**, c. 3, s. 136).

⁴⁰⁵ Câfer İyânî, Osmanlı ordusunun 23 Muharrem 1003 (8 Ekim 1594) Cuma günü (ancak Cuma günü 22 Muharrem'e denk gelmektedir) Komaran'ın karşısına gelip konduğunu, bundan altı gün sonra (14 Ekim 1594) ise köprü inşasının tamamlandığını anlatmaktadır. (Câfer İyânî, **Tevârih-i Cedîd-i Vilâyet-i Üngürüs**, s. 109).

⁴⁰⁶ **Târih-i Peçevî**, c.2, s. 154.

⁴⁰⁷ **Târih-i Peçevî**, c.2, s. 156.



Resim 22
Komaran Manzarası Tuna Nehri
Üzerinde Gemilerden Köprü⁴⁰⁸

2. RUSÇUK-YERGÖĞÜ KÖPRÜSÜ (1003/1595)

Erdel, Eflak ve Boğdan idarecilerinin Osmanlı'ya karşı Avusturya ile anlaşmaları sonucu yeni bir askerî harekât düzenlendi. 1003 (1595) yılında⁴⁰⁹ yapılan seferde Tuna nehri üzerinde Rusçuk ile Yergöğü⁴¹⁰ arasında bir köprü yapıldı. Köprünün inşa edileceği yeri Şevval ayının başında (9 Haziran 1595) Rusçuk'a gelen Sadrazam Ferhat Paşa bizzat inceleyerek belirledi, ardından köprünün yapımına başlanmadan önce şenlikler düzenlendi. Dönemin kaynaklarında köprü yapımına ağırlıklı olarak 1 Zilka'de 1103 (8 Temmuz 1595) tarihinde başlandığı belirtilmektedir. Köprünün inşasında kullanılan tombaz gemileri Niğbolu'dan temin edilirken, köprü keresteleri Eflak'tan getirtilmiştir. Bu malzemeler şaykalarla Rusçuk'a getirilmiş ve Rusçuk-Yergöğü köprüsünde çalıştırılmak üzere mimar ve yeniçeri ocağının marangozları istihdam edilerek, Topçubaşı Mustafa Ağa mimar ve marangoz sanatında

⁴⁰⁸ **Fließende Räume: Karten des Donaumaums 1650-1800**, s. 242.

⁴⁰⁹ Eflak Voyvodası Mihal'in askerleri, bu yılda kış boyunca donmuş Tuna Nehrini yürüyerek geçmiş, Rusçuk'ta kasaba ve köyleri yakıp yıkmış, köylülere katletmişlerdi (**Târih-i Peçevî**, c.2, s. 164).

⁴¹⁰ Rusçuk, Rusenski Lom ırmağının Tuna nehrine kavuştuğu noktaya oldukça yakın, Tuna'nın sağ yakasında yer almaktadır. Karşı kıyıda ise Romanya'nın Giurgiu (Yergöğü) şehri ve Eflak ovaları uzanmaktadır (Machiel Kiel, "Rusçuk", **DİA**, c.35, s.246). Ayrıca bkz. Mihai Maxim, "Yergöğü", **DİA**, c.43, s.483-484.

da donanımlı bir kişi olduğundan köprüyü kurmakla görevlendirilmiştir. Mustafa Ağa'nın yanı sıra daha sonra sekbanbaşının da köprü yapımında çalıştığı görülmektedir.⁴¹¹

Veziriazam Ferhat Paşa, köprü yapımını otağının önüne kurulmuş olan sekiz direkli büyük bir gölgelik altında oturarak seyretmekteydi. Bu esnada köprünün bir kısmı birkaç gün içinde tamamlandı ve bir ucu Rusçuk tarafında yer alan bir millik mesafedeki küçük bir adaya kadar uzandı. Köprü adaya kadar inşa edildikten sonra buraya çadırlar gönderilirken, diğer taraftan cerehorlara adada yetişmiş ağaçlardan meşe ve söğütlük kestirildi. Tuna nehri bu noktadan itibaren çok geniş bir alana yayılmaktaydı. Bu sebeple köprünün devamı için 500 adet tombaza ihtiyaç vardı. Sadece tombaz gemisi değil, aynı zamanda Yergöğü kalesine yaklaştıkça yaz mevsiminde suları azalan nehrin sığlaşması nedeniyle ancak büyük kazıklarla köprünün kalan devamı inşa edilebilirdi. Bu hususta, dağlardan kazık kestirmek amacıyla sancakbeyleri görevlendirildi ve bölge halkından demirciler getirildi.⁴¹²

Köprünün adadan sonraki uzantısı için gereken tombazları Rumeli beylerbeyi Hasan Paşa hazırlatmıştır. Tombazlar Rahova iskelesinde bekletilirken bir taraftan Eflak beyi bekletilen tombazlara bir saldırı planları içerisindeydi. Planları doğrultusunda askerlerini gemileri tahrip etmeleri amacıyla gönderdi. Ancak, Rumeli askeri bu gelişmelerden haberdar olduğundan ve Eflak askerini püskürtmeyi başarmıştır.⁴¹³

Rusçuk-Yergöğü köprüsü çalışmaları devam ederken sadarete yaşanan birtakım değişiklikler neticesinde Ferhad Paşa ordu karargâhından ayrılmak zorunda

⁴¹¹ **Topçular Kâtibi ' Abdülkadir (Kadrî) Efendi Tarihi (Metin ve Tahlil)**, c.1, Haz. Doç. Dr. Ziya Yılmaz, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2003, s. 65; Tuna nehri üzerindeki köprü çalışmaları bu şekilde devam ederken, İstanbul'da birtakım resmi değişiklikler yaşanmış, Ferhad Paşa azledilerek, boşalan sadarete tekrar Koca Sinan Paşa getirilmiştir. Nitekim Ferhad Paşa yerine ordu serdarı, Koca Sinan Paşa olmuştur. Bu değişiklikte beraber köprünün inşasını Sadrazam Koca Sinan Paşa devam ettirmişti. Ferhad Paşa ise sadaretteki değişiklik neticesinde ordugâhtan ayrılırken, mührünü ve seferde yarı kalan işlerini Satırcı Mehmed Paşa'ya devretmiştir (Selanikî, **Tarih-i Selânikî**, c.2, 488-489, 498). Ferhad Paşa sadarete yaşanan değişiklikten habersiz bir şekilde köprü çalışmalarına devam etmekteydi (İsmail Hâmi Danişmend, **İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi**, c. 3, s. 137).

⁴¹² **Topçular Kâtibi**, c.1, s.64-65.

⁴¹³ Kâtib Çelebi, **Fezleke [Osmanlı tarihi (1000-1065/1591-1655)]**, c.1, Haz. Zeynep Aycibin, Çamlıca Yaymevi, İstanbul 2016, s. 65-66, 68.

kaldı ve yerine Satırcı Mehmed Paşa, köprü inşası görevini devraldı. Nitekim o da görevini yerine getirmek üzere çadırını köprünün başına kurdurdu. Burada, öncelikle köprü yapımıyla ilgilenen mimar ve marangozlara ihsanlarda bulunarak işçileri teşvik etti. Böylece, biraz da olsa moral bulan işçilerin gece gündüz köprü çalışmaları devam etti. Bu esnada, 1 Zilhicce 1003'te (7 Ağustos 1595) Ferhad Paşa'nın azliyle tekrar ordunun başına geçen serdar Koca Sinan Paşa Rusçuk'a ulaştı ve köprüyü buradan tamamlamak amacıyla çalışmaya başladı. Diğer tarafta, ada yönünden köprü kurulmakta ve Yergöğü kalesine yaklaşmaktaydı. Sinan Paşa, şaykalarla Yergöğü kalesine geçerek kale dizdarlarıyla görüştü. Bu görüşmede, köprünün bir an önce tamamlanması için talimat verdi. Rusçuk-Yergöğü köprüsü nihayet 10 Zilhicce 1003'te (16 Ağustos 1595) Kurban Bayramı'nda tamamlanmıştır. Rusçuk-Yergöğü köprüsünün, tek bir taraftan değil, her iki yakadan inşa edilerek ortadaki adada birleştirildiğine dair bir rivayet bulunmaktadır.⁴¹⁴

Köprüden ilk olarak Rumeli beylerbeyi vezir Hasan Paşa geçiş yaptı. Ardından, orduyla birlikte büyük toplar ve şâhî darbzenler köprü üzerinden geçirilmiştir. Askerî birliklerin ve mühimmatın nakli tamamlandıktan sonra, Koca Sinan Paşa, köprünün inşasının tamamlanmasından dört gün sonra, 14 Zilhicce 1003 (20 Ağustos 1595) tarihinde geçişini gerçekleştirmiştir. Geçişlerin sona ermesiyle birlikte köprü hemen sökülmemiş, aksine güvenliğinin sağlanması için çeşitli tedbirler alınmıştır. Bu amaçla Selanik ve Niğbolu beyleri görevlendirilmiş, ayrıca Rusçuk iskelesi önüne yanaşan gemilerle köprünün korunması sağlanmıştır. İstanbul'dan yola çıkan, cephan ve toplarla donatılmış yedi adet kadirga, Boğaz'dan Karadeniz'e açıldıktan sonra Tuna nehrine girerek Rusçuk iskelesine ulaşmış ve burada demirleyerek köprünün güvenliğine destek vermiştir.⁴¹⁵

⁴¹⁴ Jean Jacques Boissard'ın ayrıntılı çizimine atıfta bulunmaktadır. Bkz. İdris Bostan, **Osmanlı Deniz Teknolojisi**, s. 210.

⁴¹⁵ **Topçular Kâtibi**, c.1, s. 67, 70, 72-73; Na'imâ, **Târih-i Na'imâ (Ravzatü'l-Hüseyn Fî Hulâsatı Ahbârî'l-Hâfikayn)**, c.1, Haz. Mehmed İpşirli, s. 91-94; **Tarih-i Selânikî**, c.2, s. 488, 498, 503. Peçevî, köprünün Ferhad Paşa nezaretinde köprü yapım aşamaları hakkında tafsilat vermez. Yalnızca, Koca Sinan Paşa'nın Rusçuk'a gelerek Tuna köprüsünden geçtiği ve böylece Yergöğü'ne ulaştığı bilgisini aktarır (**Târih-i Peçevî**, c.2, s.171). Çok büyük topları tarif ederken kullanılan 'darbzenlerin' ağırlığı 54 ve 540 kg arasında değişmekteydi. Namı uzunluğu ise 88 ve 352 santimetre arasında farklılık gösteriyordu. Bu derece ağırlık ve uzunlukta olan mühimmatın köprülerden geçirilmesi oldukça güç bir

1004 yılı Kasım ayında (1595), Osmanlı ordusu Eflak seferinden dönüşünde Tuna nehrini geçmek için yeniden Rusçuk-Yergöğü köprüsüne ulaştı. Ancak köprüden geçiş sırasında büyük bir izdiham yaşanmış ve bu esnada önemli kayıplar verilmiştir. Bu karmaşanın hemen ardından Eflak askerleri köprüyü top ateşine tutmuş, ani saldırılar neticesinde köprü tamamen yıkılmıştır. Tombazlar birbirinden ayrılarak parçalanmış, diğer köprü gemileri ise ortadan kopmuştur. Bu yıkım sonucunda büyük bir zayıflık meydana gelmiş, köprü'nün dağılmasıyla birlikte karşıya geçmeye çalışan askerler, at ve deve gibi yük hayvanları ile silah, toplar ve çeşitli harp teçhizatı Tuna'nın sularına gömülmüştür.⁴¹⁶



Resim 23
Rusçuk-Yergöğü Köprüsündeki Muharebe⁴¹⁷

eylemli (Gábor Ágoston, **Osmanlı'da Ateşli Silahlar ve Askeri Devrim Tartışmaları**, Yayına Hazırlayan: Kahraman Şakul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2017, s. 63). 1604 yılında yapılan doğu seferinin hazırlıkları aşamasında her biri 540 kg (10 kantar) ağırlığında 46 'şâhî darbzen' dökülmüştü (Gábor Ágoston, **Barut, Top ve Tüfek, Osmanlı İmparatorluğu'nda Askerî Güç ve Silah Sanayisi**, Çev. Kahraman Şakul, Ketebe Yayınları, İstanbul 2023, s. 164).

⁴¹⁶ **Topçular Kâtibi**, c.1, s. 84-85; **Tarih-i Selânikî**, c.2, s. 534, 536-537; Osmanlı ordusunun Tuna üzerindeki tahta köprüden çekilişi sırasında, akıncılar düşman saldırılarına karşı savunmasız kalmış ve ağır kayıplar yaşamıştır. Bu durum, Akıncı Ocağı'nın zayıflamasına yol açmış ve eski gücünü yeniden kazanmasını engellemiştir. Zamanla, akıncıların üstlendiği görevler Akkerman, Dobruca ve Bucak tatarları ile Kırım Hanlığı kuvvetleri tarafından devralınmıştır (Mustafa Alkan, "Osmanlı Devleti'nde Akıncı Ocağının Sonu", **Gazi Akademik Bakış**, c.7, S.13, 2013, s.114).

⁴¹⁷ Jean Jacques Boissard, **Vitae et icones sultanorum Turcicorum, principum Persarum aliorumque illustrium heroum heroinarumque: ab Osmane usque ad Mahometem II**, Frankfurt 1596, s.121.

Peçevî İbrahim, bu baskının yaşandığı anlara bizzat şahit olmamasına rağmen, olayları oldukça canlı bir şekilde tasvir etmektedir. Eflak prensi Mihal'in bataklık bir arazide sıkıştırdığı Osmanlı askerleri, saldırıdan kaçarak Yergöğü'ne ulaşmayı başarmış; ancak burada, henüz sökülmemiş halde bekleyen köprüden geçmeye çalışırken büyük bir izdiham yaşanmıştır. Can havliyle öne geçmeye çalışan askerler, birbirleriyle yarış halinde köprüye yönelmiş, bu esnada hazine ve savaş malzemeleri ve topların nakli büyük zorluklarla gerçekleştirilmiştir. Hatta vezir Mehmed Paşa'nın oğlu Hasan Paşa, batağa saplanan bir topu adamlarıyla birlikte güçlükle kurtarabilmiştir. Kaçan Osmanlı kuvvetlerinin önden gelen kısmı köprüden geçmeyi başarırken, geriden yetişenler Eflak askerlerinin köprüyü kesmesi nedeniyle Rusçuk'a ulaşamamış ve Eflak yakasında mahsur kalmıştır. Binlerce kişi bu bölgede can vermiş, birçok top, cephane ve mühimmat Tuna nehrine dökülmüştür. Peçevî'nin tabiriyle "öyle bir bednâmlık oldu ki, ehl-i İslam'a bir dahi olduğu malûm değildir".⁴¹⁸

3. EĞRİ SEFERİNDE KÖPRÜLER

1596 yılı, Osmanlı ordusunun Eğri seferini ve ardından Arşidük Maximilien'in komuta ettiği Avusturya kuvvetleri ile yaptığı Haçova muharebesini kazandığı önemli bir dönemi kapsamaktadır. Bu süreçte Osmanlılar, özellikle Tisa ve Tuna'nın diğer yan kolları üzerinde geçici köprüler kurarak ordunun ilerleyişini sağlamıştır.

III. Mehmed'in (1595-1603), 24 Şevval 1004'de (21 Haziran 1596) Cuma günü⁴¹⁹ çıktığı Eğri seferi sırasında Osmanlı ordusu, önce Belgrad'da Sava nehri üzerindeki köprüyü geçti ve ardından Tuna nehrini Varadin kalesi önünde kurulan köprüden geçerek yola devam etti. Belgrad'da konaklarken 20 Zilhicce 1004'te (15 Ağustos 1596) askerlere ertesi gün sultan III. Mehmed'in Sava üzerinde kurulan köprüden geçeceği duyuruldu. Nitekim, ertesi gün askerlerin köprüyü sessizce geçmeye başlaması için bir duyuru daha yaptırdı. Nihayet 26 Zilhicce 1004'te (21

⁴¹⁸ Târih-i Peçevî, c.2, s.172-173.

⁴¹⁹ Bu sırada yeni sadrazam, İbrahim Paşa'dır (Târih-i Peçevî, c.2, s.190).

Ağustos 1596) köprüyü art arda aralıksız geçmeye başlayan askerler Sirem yakasına vardı. Gelgelelim, Sava köprüsünün askerin geçişi esnasında “izdihamı diller ile şerh olunur” değildir. Belgrad’dan köprü geçişini gerçekleştiren III. Mehmed ve askerler, ardından Tuna kenarındaki Varadin’e yol aldı. Buraya varıldığında yeni bir köprüye ihtiyaç duyulacaktı, bu sebeple köprü vasıtaları Varadin’e doğru yola çıktı. Öte yandan, yeniçeri ağası askerler Varadin’e ulaşmadan orada köprü kurmakla görevlendirildi.⁴²⁰

Marangozlarla birlikte Varadin’e geçen yeniçeri ağası Veli Ağa’nın gözetiminde, 1-4 Muharrem 1005 (25-28 Ağustos 1596) tarihlerinde, Tuna’da gemiler üstünde bir köprü kuruldu. Bu köprünün yapımında kullanılan tombazlar, kereste ve diğer malzemeler özellikle Belgrad’dan getirildi. Nitekim, dört gün gibi kısa bir sürede tamamlanan köprüden önce şâhî darbzenlerle birlikte askerler geçiş yaptı, ardından III. Mehmed yanındaki kuvvetlerle birlikte köprüyü geçti. Son olarak, karşı yakada Segedin menziline ulaşıldığında burada bir karargâh kuruldu. Böylece padişahın köprüden geçişi toplamda üç gün sürdü.⁴²¹ Köprü hizmetinden memnun kalan padişah Tuna’nın diğer yakasına geçtikten sonra köprü inşasıyla ilgilenen yeniçeri ağasına hilat giydirerek onu bu değerli hizmeti karşılığında ödüllendirdi.⁴²²

4. VARAD SEFERİ

Yanıkale’nin Avusturya kuvvetlerinin eline geçmesiyle birlikte, 14 Zilka‘de 1006 (18 Haziran 1598) yılında Osmanlı ordusu yeni sefer için Belgrad’dan hareket ederek çeşitli zorluklarla karşılaştığı askerî bir yolculuk yaptı. Satırcı Mehmed

⁴²⁰ Günhan Börekçi, **Macaristan’da Bir Osmanlı Padişahı, Sultan III. Mehmed’in Eğri Seferi Rûznâmesi (1596)**, Okur Kitaplığı, İstanbul 2016, s. 67-70.

⁴²¹ “nehr-i Tuna’da sefâ’in üzerine bir cısr binâsı ferman olunup Yeniçeri ağası neccârlar ile ileri varıb dört günde cisri itmâm u müheyyâ eyledi.” (**Târih-i Na‘îmâ**, c.1, s.105). **Tarih-i Selânikî**, c.2, s. 630; **Topçular Kâtibi**, c. 1, s. 140-143; Peçevî, bu köprü hakkında ayrıntılı bilgi vermez. Ancak, Varadin köprüsünden geçilerek Segedin’e ulaşıldığını ve ardından Tisa nehri kenarındaki Solnok kasabasına varıldığını kaydeder (**Târih-i Peçevî**, c.2, s.191-192). Fezleke, Hasan Beyzâde’den naklen Hammer, **Osmanlı Devleti Tarihi**, c.7, s. 2195.

⁴²² Günhan Börekçi, **Eğri Seferi Rûznâmesi (1596)**, s. 74; Yeniçeri ağalarına köprülerin inşasının yanı sıra askerlerin güvenli geçişini sağlamak ve köprülerin düzgün işleyişini denetlemek gibi önemli görevler verilmekteydi. Bkz. Ayşenur Erdoğan, **Osmanlı Devleti’nde Yeniçeri Ağalığı Kurumu**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yeniçağ Tarihi Bilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi, Danışman: Prof. Dr. Arzu Terzi, İstanbul 2024, s. 156.

Paşa'nın komuta ettiği ordunun geçiş yapabilmesi amacıyla öncelikle 9 Zilhicce 1006'da (13 Temmuz 1598) Belgrad'ın alt kesiminde Tuna kenarında Taşlık-burnu denen yerde Tuna nehri üzerinde köprü inşasına başladılar. Tuna nehri üzerinde on sekiz günde 1850 zirâ' uzunluğunda bir köprü inşa etmişlerdi. Eyalet askerleri tamamlanan köprüden geçmeye başladı ve en sonunda 30 Zilhicce'de (3 Ağustos 1598) Satırcı Mehmed Paşa köprüden geçti. Böylece doğrudan nehrin öte yakasındaki Paçova ovasına ulaştılar.⁴²³ Önceki seferlerde Sava üzerindeki Belgrad köprüsünden geçerek sıklıkla kullandıkları Sirem adası, Varadin güzergahının tam tersine Osmanlı kuvvetlerinin bu defa Belgrad kalesinin sağ cenahındaki Tuna kıyılarından geçerek Tımişvar'ın ötesine kadar uzandıkları anlaşılmaktadır. Bu şekilde Varad üzerinden Erdel'e geçmek planlanıyordu. Böylece yol üzerinde Çanad kalesi bile geri alındı. Uzun yolculuktan sonra Ekim ayı başında (29 Safer 1007) Osmanlı askerleri kalenin yakınlarında akan Mureş (Maroş/Moriş) nehrini geçti.⁴²⁴ Ordu Varad'a ulaştığında bir süre sonra yağmurlar bastırmış ve her yerde zemin balçığa dönüşmüş, şehrin içinden geçen ırmak sel olup taşmıştı. Bu sırada Erdel'e girme planı askıya alındı.⁴²⁵ Üstüne bir de Avusturya askerlerinin Budin'i kuşattığı haberi alındı. Serasker bu durumda Varad'tan çıkarak Budin'e yardıma gitmeye karar verdi. O sırada orduda bulunan Peçevî İbrahim Efendi, yol durumunu ve yaşanan sıkıntıları oldukça açık bir şekilde tasvir etmektedir. Başta ordu Varad'a gelirken biri köprü vasıtasıyla ve diğer ikisi ayakla olmak üzere yalnızca üç akarsuyun aşıldığını ki bunlardan ayakla geçilen suların atların aşığına ancak gelebildiğinden bahsetmektedir. Oysaki Budin'e gitmeye karar verildiğinde dönüşte on iki büyük ırmaktan geçmek zorunda kalmışlardı. Bunlardan yalnızca bir tanesine köprü kurulabilmiş, diğer on bir akarsu ise sallar vasıtasıyla güçlkle geçilebilmiştir. Hatta topları da suyun içinde kalın halatlarla çekerek geçirebilmişlerdir.⁴²⁶ Solnok'a doğru devam eden Osmanlı askerlerini sonbaharda yağmurların haddinden fazla yağmasıyla kabaaran akarsular karşıladı. Naima, güzergahtaki derelerin bol yağış nedeniyle "deryâ-i ummân" gibi olduğunu

⁴²³ *Târih-i Na'îmâ*, c.1, s.135-136; *Târih-i Peçevî*, c.2, s. 213.

⁴²⁴ Naima, Mureş nehrinin 11 Safer 1007'de (13 Eylül 1598) geçildiğini yazmaktadır. Bkz. *Târih-i Na'îmâ*, c.1, s.140; *Târih-i Peçevî*, c.2, s. 214.

⁴²⁵ *Târih-i Peçevî*, c.2, s. 215-216.

⁴²⁶ *Târih-i Peçevî*, c.2, s. 217-218.

söylüyor. Gelgelelim, ordunun yürüyüşü esnasında Tımişvar beyi İsmail Paşa köprü kurmakla görevlendirilmiş, ancak görevini yerine getirememiştir. Zira yol durumu köprü kurmaya hiçbir şekilde uygun değildir. Bu sebeple ırmakları köprüsüz, kayıklar aracılığıyla geçmeye çalıştılar.⁴²⁷ Yaşanan açlık ve benzeri sıkıntılar neticesinde yol durumu iyice çile haline gelmiş ve Budin'e geçmeden Segedin yoluna dönmüştür.⁴²⁸

5. UYVAR SEFERİ

Veziriazam İbrahim Paşa, üçüncü kez sadrazam olmuş ve aynı zamanda Uyvar seferi için serasker tayin edilmişti. Yeni serasker, 27 Şevval 1007 (23 Mayıs 1599) yılında İstanbul'dan sefere çıktı. 1 Muharrem 1008'de (24 Temmuz 1599) Belgrad kalesi önünde kurulan köprüden geçerek Zemun'a ulaştı. Ardından, 18 Muharrem 1008'de (10 Ağustos 1599) Ösek'e vardığı ve burada bir hafta konakladığı anlaşılmaktadır. Nihayet, 24 Muharrem 1008'de (16 Ağustos 1599) seraskerin ordusuyla birlikte Drava nehri üzerindeki Ösek köprüsünden geçerek Mohaç'a kadar ilerlediği görülmektedir.⁴²⁹ Bu sefer, 1599 yılı itibariyle Belgrad köprüsü ile Ösek köprüsü arasında teşekkül eden güzergahın artık klasik bir askerî köprü hattı niteliği kazandığını göstermektedir.

Bu yolu takip ederek devam eden yolculuğun ardından, İbrahim Paşa orduyla birlikte 27 Safer 1008'de (18 Eylül 1599) Budin'e geldi, burada Gürz İlyas denen yerde beklediler. O sırada askerleriyle orduya katılacak olan Kırım hanı Gâzi Giray da sadrazamı karşılamak için öte yakada Peşte'de bekledi. Böylece Budin ve Peşte arasında o gün bir köprü kurmaya başladılar. Köprü inşasında kullanmak amacıyla Kızılhisar'dan döşeme tahtası kestirmek üzere birçok asker ve karavul görevlendirildi. Nitekim, köprü dört günde tamamlandı. İbrahim Paşa orduyla birlikte köprüden geçerek 7 Rebîülevvel 1008'de (27 Eylül 1599) Peşte'de Kırım hanı ile buluştu.

⁴²⁷ Târih-i Na'îmâ, c.1, s.143.

⁴²⁸ Târih-i Peçevî, c.2, s. 221.

⁴²⁹ Târih-i Na'îmâ, c.1, s.151, 156.

Köprüler kurarak geçişleri sağlayan tek taraf Osmanlı değildi. Bu esnada, Avusturya kuvvetleri de Estergon karşısında yer alan Ciğerdelen’de (Parkany) beklemekteydi ve buradan iki köprü kurarak Estergon’a geçmişlerdi. Ne var ki, bu sefer de yaklaşımakta olan kış mevsimi yüzünden kesintiye uğramış, Tatar askerleri Uyvar tarafına akınlar düzenlenmiş olsa da Osmanlı askerleri kışlaklarına geri dönmüşlerdi.⁴³⁰

İleride kış bastırıldığından ordunun geri çekilme kararı almasıyla birlikte Kırım hanı da Peşte’den evine döndü. Sadrazam İbrahim Paşa ise buradan Tuna nehri boyunca güneye doğru inerek Tuna kenarında yer alan Vulkovar’ın karşısında konakladı. Dört gün burada kaldıktan sonra yola devam etti ve 3 Cemâziye’l-evvel 1008’de (21 Kasım 1599) Varadin köprüsünden geçerek Belgrad’a ulaştı.⁴³¹

6. ESTERGON VE KANİJE’YE GİDERKEN KÖPRÜLER

Kışı Belgrad’da geçiren serdâr-ı ekrem İbrahim Paşa, 1600 yılı baharında Estergon’a yönelik sefere hazırlanarak harekete geçti. Belgrad’da askerî hazırlıkları tamamladıktan sonra ordu, her zamanki güzergahı takip ederek Sava nejrî üzerindeki köprüden geçip Zemun ovasına ulaştı ve burada üç gün süreyle konakladı. Bu sırada Kanije çevresindeki Habsburg kuvvetleri, Osmanlı köprübaşlarına baskın düzenleyerek çeşitli tahribatlarda bulunmaktaydı. Bu tehdide karşı, Peçuy’dan hareket eden Tiryaki Hasan Paşa, Drava nehri kıyısında Habsburg askeriyile karşılaştı. Düşman birlikleri köprüyü yıkıp iki nehir arasında savunmaya çekilse de Hasan Paşa, nehirden farklı bir geçidi kullanarak Habsburg kuvvetlerine taarruz etti ve onlara ağır bir yenilgi yaşattı. Zaferin ardından Hasan Paşa, İbrahim Paşa’ya katılmak üzere Ösek’e yöneldi. Bu esnada Osmanlı ordusu yeniden inşa edilen Ösek köprüsünü kullanarak Drava nehrini geçti. Tiryaki Hasan Paşa, Kanije üzerine yapılacak olası bir sefer öncesinde serdâr-ı ekreme, “köprülerin düşman tarafından tahrip edilmesi” riskini dile getirdi. Bu nedenle öncelikle Bobofça kalesinin alınmasını önerdi; zira Bobofça’nın ele geçirilmesiyle nehir geçiş noktaları ve köprülerin emniyet altına alınacağı

⁴³⁰ *Târih-i Na’îmâ*, c.1, s.157; *Târih-i Peçevî*, c.2, s. 226-227.

⁴³¹ “Cumâdelûlânın üçünde Varadin köprüsü geçilip kurbuna nüzûl olundu.” (*Târih-i Na’îmâ*, c.1, s.159).

düşünülyordu. Bu öneri üzerine İbrahim Paşa, ordunun bir kısmını Drava kıyısındaki Bobofça kalesinin fethi için görevlendirdi. Böylece köprüyü geçtikten sonra ilk hedef Estergon olarak belirlenmişken, alınan yeni karar doğrultusunda Osmanlı ordusu, Temmuz ayı sonunda Kanije kalesini kuşatmak amacıyla bu kaleye yöneldi.⁴³²

Ancak Kanije kuşatmasının ardından gelişen askerî ve mevsimsel şartlar, Osmanlı ordusunu bir kez daha zorlu kararlar almaya ve farklı güzergâhlar izlemeye mecbur bıraktı. Kanije kalesi Osmanlıların eline geçtikten sonra 1010 (1601) yılında Habsburg kuvvetleri tarafından tekrar kuşatıldı ve İstolni Belgrad ele geçirildi. Serdar İbrahim Paşa da önce İstolni Belgrad'a yardıma gitti. Fakat buradan yenilgi ile ayrıldı. Kasım ayı çoktan geçerken kış mevsiminde havalar soğumuş ve havanın zorlayıcı etkisi iyice artmıştır. Üstelik Tuna nehri de bu soğukta donmuştu. Tüm bu mevsimsel manzarada yeniçeriler İbrahim Paşa'nın çadırı önünde toplanarak, soğuk hava şartlarında Kanije'ye yardıma gitmeyi reddettiklerini bildirdiler. Zira 20 Cemâziye'l-evvel 1010'da (16 Kasım 1602) Ösek köprüsüne geldikleri akşam yoğun kar yağışından ötürü kar kalınlığı insanın göğsüne kadar çıkmıştı. Naima, “şiddet-i berdden Drava muncemid” olduğundan geçişi sağlamak amacıyla kurulan Drava köprüsü yıkılarak, köprü tombazlarının büyük bir kısmı suya karıştığını anlatmaktadır. Köprü yıkılırken o esnada üstünde olanlar da suya düşerek boğulmuşlardı. Geride kalan askerler ise telef olmuş, sazlık yerlerde ve ormanlarda konaklamak zorunda kalmışlardı. Ne var ki, yeni bir köprü inşa edilerek geçişler sağlanmış, ordu güçlkle Belgrad köprüsüne ulaşmıştı. Fakat bu köprü de kışın dondurucu etkisi karşısında dayanamayıp yıkılmıştı. Bu sebeple askerler Sava'nın öte yakasına gemilerle geçmişti.⁴³³

Tüm bu yaşananlar, Osmanlı ordusunun yalnızca düşman kuvvetleriyle değil, doğanın sert şartlarıyla da mücadele etmek zorunda kaldığını göstermektedir. Her ne kadar burada anlatılan 1601 yılı kışında yaşanan zorlu nehir geçişleri ve köprülerin yıkımı ile anlatı sonlandırılmış olsa da, 1593-1606 yılları arasındaki uzun savaş sürecinde Osmanlı ordusunun köprü kurma faaliyetleri kesintisiz biçimde sürdü. Tuna

⁴³² *Târih-i Na'îmâ*, c.1, s. 166-167; *Târih-i Peçevî*, c.2, s. 232.

⁴³³ *Târih-i Na'îmâ*, c.1, s. 203; *Târih-i Peçevî*, c.2, s. 239-240.

ve kolları üzerinde yer alan Varadin, Ösek, Belgrad ve Pa ova gibi stratejik noktalarda, mevcut k r lerin defalarca onarıldığı ve gerektiğinde yeniden inşa edildiğı görülmektedir. Budin-Peşte hattında da benzer şekilde, sefer yollarını güvence altına almak amacıyla bu k r lerin aktif biçimde kullandığı anlaşılmaktadır. Tüm bu faaliyetler, yalnızca birer geçiş noktası değıl, Osmanlı askerî aklının nehirlerle kurduğı sürekli ilişkiyi ve lojistik becerisini de yansıtmaktadır.



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ASKERÎ KÖPRÜLERİN İNŞASI: YAPIM, YÖNETİM VE FİNANSMAN

Modern öncesi dönemde Osmanlı'nın seferlerinde köprülerde çalışan işçilerin sayısı, meslek grupları, malzemelerin tedariki, inşa yöntemleri hakkında en detaylı bilgilere on yedinci yüzyıl arşiv kaynaklarını incelediğimizde ulaşabiliyoruz. Bu kaynaklar, Osmanlı devletinin idari ve lojistik yapısını daha iyi anlamamıza imkân tanımaktadır. Tezin kapsamı her ne kadar 15. ve 16. yüzyıllar arasındaki Osmanlı askerî köprülerini incelemek üzerine yapılandırılmış olsa bile, Osmanlı devletinin köprü yapımına ilişkin uygulamaları genellikle sistematik bir şekilde sürdürüldüğünden ve 17. yüzyıla ait muhasebe defterlerinin teknik bazı meseleleri içermesinden dolayı söz konusu yüzyıldan da bu faaliyetlerin teknik ve idari süreçleri hakkında örnek verme yoluna gidilmiştir.

17. yüzyıla ait muhasebe defterleri ve benzeri arşiv belgeleri, sefer dönemlerinde köprülerin inşa süreçlerini daha somut verilerle incelememizi sağlamaktadır. Söz konusu kaynaklar, köprü yapımı için çağırılan ustaların ve çalışan grupların mesleki ayrışmalarını, malzeme akışının hangi bölgelerden gerçekleştirildiğini ve lojistik sürecin mali boyutunu ayrıntılı bir şekilde ortaya koymaktadır.

Ayrıca, bu döneme ait arşiv belgeleri, Osmanlı devletinin köprü inşalarındaki kurumsal sürekliliğini takip edebilmek açısından bir bağlantı sunmaktadır. Böylece, erken modern dönem Osmanlı inşa faaliyetlerinin, 17. yüzyılda devam eden teknik ve idari yapıyı nasıl etkilediğini anlamamıza olanak tanır. Bu bağlamda, 1692 ve 1697 gibi sonraki yıllara ait muhasebe defterleri hem inşa süreçlerini kavramak hem de bu süreçlerin dönemler arasındaki sürekliliğini ve evrimini aydınlatmak amacıyla incelenmiştir.

Bu nedenle, ele alınan arşiv kaynakları sadece bir dönemin özelini değil, aynı zamanda Osmanlı devletinin uzun vadeli köprü yapım stratejilerini ve bu stratejilerin kurumsal temellerini açıklayabilmek için önemli bilgiler sunmaktadır.

A. OSMANLI'DA ERKEN DÖNEM ASKERÎ KÖPRÜ İNŞASI

Osmanlı'nın erken dönem askerî köprü inşası anlayışını daha iyi kavrayabilmek amacıyla farklı dönemlere ve coğrafyalara ait üç örnek ele alındı. Bunlar; II. Bayezid döneminde inşa edilen Karasu köprüsü, 1526 Mohaç seferi sırasında kurulan Sava nehri üzerindeki geçici köprü ve 1686 yılında Avusturya ordusu tarafından yok edilene kadar defalarca hem yıkılıp yeniden inşa edilen hem de askerî geçişlerde kullanılan Drava nehri üzerindeki Ösek köprüsü'dür.⁴³⁴

1. KARASU KÖPRÜSÜ

Karasu nehri üzerine kurulan köprünün bütçesi detaylı bir şekilde incelenmiştir. Gelirlerin giderleri karşılamadığı ve köprü inşası için daha fazla kaynağa ihtiyaç duyulduğu açıkça ortaya konmuştur. Darphane işletmecileri tarafından tahsis edilen paranın yetersizliği nedeniyle Siroz kadısının ek kaynak talebi, bütçenin dengesizliğini göstermektedir. Bu durum, bütçe yönetimi ve kaynak tahsisi konularında dikkat gerektiren bir örnek olarak ele alınabilir.⁴³⁵

II. Bayezid döneminde Karasu nehri üzerinde inşa edilen askerî köprünün yapımında kullanılan malzemeler, istihdam edilen işçiler ve yapılan masrafların yanı sıra köprünün yapısal özellikleri, Osmanlı'nın erken dönemde askeri köprüleri nasıl inşa ettiğine dair önemli bir örnek oluşturmaktadır.

Karasu nehri üzerine kurulan köprünün bütçesi gelirler (Asl-ı mâl), giderler (Vuza' a min zâlîke) ve kalan (Ez-ziyâde ani'l-asl) şeklinde üç ana bölüme ayrılır:

[A] *Gelirler (Asl-ı mâl)*: Gurre-i Muharremü'l-harâm 903 senesinde (30 Ağustos 1497) Siroz kadısına, darphane işleten Kabanos ve Radoslav adında iki mültezim (yani para basanlar) tarafından devletin hesabına 12.174 akçe ödenmiştir.

⁴³⁴ Karasu ve Sava köprüleri muhasebe kayıtlarının analizi için yöntem olarak Prof. Dr. İdris Bostan'ın "933-934 (1527-1528) Tarihli Galata Tersanesi Muhasebesi" metni üzerinde yaptığı çalışma takip edilmiştir. Bkz. İdris Bostan, "Galata Tersanesi'nin 933-934 (1527-1528) Yılı Muhasebesi ve Tersanede Gemi İnşa Faaliyetleri", **Osmanlı Deniz Teknolojisi**, Küre Yayınları, İstanbul 2024, s.33-48.

⁴³⁵ 1 Ramazan 906 tarihli masraf kaydı: AE.SBZT.II. 1/90.

Siroz'daki darphane (Darbhâne-i Siroz) o yıllarda şehrin önemli ekonomi kaynaklarından biriydi. Gümüş madenlerine yakın olması darphanenin ayrıcalığını artırmaktaydı.⁴³⁶

[B] *Giderler (Vuzı'a min zâlike)*: Giderlerin tamamı (Ma'a ez-ziyâde) 12.674 akçedir. Buna göre darphane işletmecileri tarafından Siroz kadısına harcamalar için tahsis edilen paranın yeterli gelmediği görülmektedir. Hesaplamaların girişinden anlaşıldığına göre 500 akçe daha eksik kalmıştır. Kadı harcamayı yapmış fakat verilen para yetersiz kalmıştır. Bu durumda kadı mültezimlerden 500 akçe daha istemektedir.

Bu bütçede 12.674 akçe tutarındaki köprü inşası giderleri I. El-mübâya'ât ve II. Ücret-i neccârân şeklinde iki ana kısımda ele alınmıştır.

[a] El-mübâya'ât: Bu başlık altında köprü inşası için satın alınan malzemeler, giderlerin nereye kaç akçe olarak verildiği anlatılmaktadır. Satın alınanlar toplamda 12.012 akçedir. Belgede malzeme başına ödenen akçe değil, toplu fiyat belirtilmektedir.

Köprü inşası için satın alınan malzemelerin çeşitleri ve ödenen akçeler ise kendi içlerinde üç bölüme ayrılmaktadır.

[a1] Çeşitli keresteler (Çûbhâ-i mütenevvi'a): Bu bölümde altı çeşit kerestenin adı geçmektedir. 135 kıt'a [adet] direk kerestesi (çûb-ı sûtûn) toplamda 1.173 akçe, 353 adet kiriş kerestesi (çûbhâ-i kiriş) 3424 akçe, 157 adet yelken kerestesi (çûbhâ-i bâdban [?]) 816 akçe, 104 adet korkuluk kerestesi (çûbhâ-i korkuluk) 515 akçe, 1507 adet döşeme tahtası (çûbhâ-i döşeme) 3.089 akçe, 100 adet çûbhâ-i beşük / basku [?] 400 akçeden satın alınmıştır. Keresteler için toplamda 9.417 akçe harcanmıştır.

[a2] Çeşitli çiviler (Bahâ-i mismâr-ı mütenevvia): Bu bölümde üç çeşit çivinin muhasebesi tutulmuştur. 6 kantar mismâr-ı taban 366 akçe, 17 kantar mismâr-ı fitil 1666 akçe, 7.5 (yedi buçuk) kantar mismâr-ı mertek için 517 akçe harcandığı görülmüyor. Çiviler için toplamda 2.549 akçe harcama yapıldı.

[a3] Bahâ-i resen-i kûçek 15 adet ip 46 akçedir.

⁴³⁶ Heath Lowry, *Osmanlı Döneminde Balkanların Şekillenmesi*, s. 177-178.

[b] Ücret-i neccârân: Bu başlık altında marangozlara ödenen maaş yer almaktadır. 80 marangoza toplamda 662 akçe verildi.

[C] *Kalan (Ez-ziyâde ani'l-asl)*: Köprü inşası için yapılan masrafların toplamda 12.674 akçeyi bulduğu fakat mültezimlerin kadıya yaptığı 12.174 akçenin yetersiz kaldığı görülmektedir. Fazladan harcama ile birlikte 500 akçe açık olduğu ve Siroz kadısının bu açığı kapatmak istediği anlaşılmaktadır.

Karasu nehri üzerine yapılan köprünün bütçesi, gelirler ve giderler olmak üzere iki ana bölüme ayrılmıştır. Gelirler, darphane işleten mültezimler tarafından devlete ödenen bir miktar paradan oluşurken, giderler köprü inşası için harcanan malzemeler ve marangozlara yapılan ödemeleri içermektedir. Toplam giderler, gelirlerden fazla olduğundan, kadı ek kaynak talep etmiştir. Köprü inşası için kullanılan malzemeler arasında keresteler, çiviler ve ip bulunmaktadır. Sonuç olarak, bütçenin dengesiz olduğu ve harcamaların gelirleri karşılamadığı görülmektedir.

Listede verilen malzemelerden yola çıkarak, bu köprünün muhtemelen ahşap bir köprü olduğu sonucuna varabiliriz. Bu malzemeler köprü yapımında kullanılmış ve toplamda belirli bir miktarda akçe harcanmıştır. Köprü inşasında malzeme temininin kadı tarafından sağlandığı görülmektedir.

Satın alınan malzemelere bakarak, köprünün nasıl bir yapıya sahip olacağını değerlendirmek mümkündür. Malzemelerin çeşitleri ve miktarları üzerinden köprünün muhtemel özellikleri şu şekildedir:

Keresteler:

Direk Kerestesi (Çûb-ı Sütûn): 135 adet direk kerestesi, köprünün temel yapısal destek elemanları olarak kullanılacaktır. Bu, köprünün direklerle desteklenen bir yapı olacağını ve ahşap direkler üzerine inşa edileceğini göstermektedir.

Kiriş Kerestesi (Çûbhâ-i Kiriş): 353 adet giriş kerestesi, yükün dağıtılmasında ve köprünün dayanıklılığının artırılmasında önemli rol oynar. Kirişlerin fazlalığı, köprünün geniş bir alana yayılacağını ve sağlam olacağını işaret etmektedir.

Yelken Kerestesi (Çûbhâ-i Bâdbân): 157 adet yelken kerestesi, muhtemelen rüzgar yüküne dayanıklı veya köprünün üzerindeki üst yapılarla ilgili olabilir.

Korkuluk Kerestesi (Çûbhâ-i Korkuluk): 104 adet korkuluk kerestesi, köprünün kenarlarına yerleştirilerek güvenliği sağlayacak elemanlardır.

Döşeme Tahtası⁴³⁷ (Çûbhâ-i Döşeme): 1507 adet döşeme tahtası, köprünün yürünebilir yüzeyini oluşturur ve yüksek miktarda döşeme tahtası, köprünün geniş bir yaya yolu olacağını göstermektedir.

Beşik tahtası (Çûbhâ-i Beşik / Basku): 100 adet bu keresteler, köprünün yapısal elemanlarından biri veya dekoratif unsurlar olabilir.

Çiviler:

Taban çivisi (Mismâr-ı Taban): 6 kantar taban çivileri, muhtemelen döşeme tahtalarının sabitlenmesinde kullanılacaktır.

Fitil çivisi (Mismâr-ı Fitil): 17 kantar fitil çivileri, büyük yapısal elemanların (direkler ve kirişler gibi) birbirine bağlanmasında kullanılır.

Mertek çivisi (Mismâr-ı Mertek): 7.5 kantar mertek çivileri, köprünün çeşitli bağlantı noktalarında kullanılır.

İpler (Resen-i Kûçek):

15 adet ip, inşaat sırasında malzemeleri taşımak, desteklemek veya geçici sabitlemeler için kullanılabilir. Bu malzemelerden, köprünün ahşap malzemedan yapılmış olduğunu ve basit bir yapısal tasarıma sahip olduğunu anlıyoruz. Ahşap direkler üzerine inşa edilmiş, geniş bir yaya yoluna sahip, güvenlik için korkuluklarla donatılmış, sağlam ve büyük bir köprü olduğu anlaşılmaktadır. Çeşitli çiviler ve ipler, inşaatın stabilitesini ve dayanıklılığını sağlamak için kullanılmıştır. Malzemelerin

⁴³⁷ Köprülerin ahşap döşemesi, yapının taşıyıcı sisteminden bağımsız olmamakla birlikte, zamanla yıpranarak bakım gerektiren kritik bir unsur olarak öne çıkmaktadır. Özellikle sabit ahşap köprülerde, ister askerî ister sivil amaçlı olsun, “döşeme tahtası” gibi elemanlar, köprünün işlevselliğini ve güvenliğini doğrudan etkilemektedir. Bu bağlamda, Osmanlı belgelerinde de ahşap döşemenin bozulması, çürümesi veya kırılması gibi durumların köprülerin bakım sürecinde önemli bir yer tuttuğu görülmektedir. Dimetoka kadısına hitaben yazılmış olan 3 Zilka'de 978 (29 Mart 1571) tarihli bir emirde (II. Selim dönemi), Sultan II. Bayezid zamanında Kızıldeli Nehri üzerinde inşa edilen bir köprünün hasar gördüğü ve onarılması gerektiği bildirilmektedir. Köprünün “ahşap döşemesi” zamanla yıpranmış, bazı kısımları çürüyerek kırılmış ve iç kısımlara düşerek kullanılmaz hale gelmiştir. Bu durum, köprünün güvenliğini tehlikeye soktuğundan, acil onarım ihtiyacı ortaya çıkmıştır (MD., nr.16, h.199).

miktarı ve türü göz önüne alındığında, köprünün basit fakat oldukça dayanıklı ve sağlam bir yapı olacağı sonucuna varılabilir.

Bu tür köprüler genellikle küçük veya orta boyutlu akarsular üzerinde geçişi sağlamak amacıyla inşa edilir. Ahşap köprülerin, özellikle tarih boyunca ulaşımın ve ticaretin önemli olduğu yerlerde sıkça kullanıldığını biliyoruz. Bu köprü, muhtemelen taşınması ve montajı kolay olan ve yerel malzemelerle inşa edilen, işlevsel bir yapı olmalıdır.

Özetle, listelenen malzemeler, *Karasu Nehri* üzerine kurulan yapının ahşap bir köprü olduğunu ve özellikle kısa mesafeler için veya geçici amaçlarla inşa edilmiş olabileceğini gösteriyor.

2. SAVA KÖPRÜSÜ

932 (1526) yılına ait bir muhasebe kaydı, Osmanlı devletinin Mohaç seferi sırasında Sava nehri üzerine inşa edilen yeni bir köprüye dair önemli bilgiler sunmaktadır. Bu kayıtlar, Devlet Arşivleri Başkanlığı, Osmanlı Arşivi'nde (BOA), İbnülemin-Nafia Tasnifi dosya numarası: 1, gömlek numarası: 2'de mevcuttur ve köprünün inşası için yapılan harcamaların detaylarını içermektedir.⁴³⁸

Üç ayrı muhasebe kaydıyla belgelenen bu süreç, Osmanlı'nın askerî altyapıya verdiği önemi ve bu projelerin nasıl yönetildiğini gözler önüne sermektedir.

İlk muhasebe kaydı, 20 Cemâziyelâhir 932 (3 Nisan 1526) ile 10 Ramazan 932 (20 Haziran 1526) tarihleri arasındaki dönemi kapsamaktadır. Bu kayıta, kireç yakma ve kereste temini gibi temel inşaat malzemelerinin tedariki ve denetimi belgelenmiştir. Bu dönemde inşaatçılar, demirciler ve marangozlar gibi çeşitli zanaatkarlar, köprü inşası için gerekli çalışmaları yürütmüş ve tüm işlemler Ali Çelebi ve Muharrem Çelebi isimli yetkililer tarafından denetlenmiştir.

⁴³⁸ İE.NF. 1 / 2

İkinci muhasebe kaydı, Belgrad Kalesi'nin yanındaki Sava nehri üzerinde yeni yapılan köprünün inşaat harcamalarını detaylandırmaktadır. 21 Receb 932 (3 Mayıs 1526) ile 3 Ramazan 932 (13 Haziran 1526) tarihleri arasını kapsayan bu kayıt, Osmanlı imparatorluğunun Mohaç seferi sırasında köprünün stratejik önemini vurgulamaktadır. Ali Çelebi ve Muharrem Çelebi adlı yetkililer, bu dönemde de muhasebe işlemlerini yürütmüşlerdir.

Üçüncü muhasebe kaydı ise, köprünün tamamlanmasına yönelik harcamaların devamını içermektedir. Bu kayıt, 29 Şa'bân 932 (10 Haziran 1526) ile Ramazan ayının sonuna kadar olan dönemi kapsamakta ve 10 Temmuz 1526 yılına denk gelmektedir. Bu süreçte de marangozlar, demirciler ve işçiler gibi çeşitli zanaatkarların çalışmaları detaylı bir şekilde belgelenmiş ve işlemler Ali Bey ve kâtip Muharrem tarafından yönetilmiştir.

Bu muhasebe kayıtları, Osmanlı imparatorluğunun büyük ölçekli askerî köprü inşalarını nasıl planladığını, yönettiğini ve finanse ettiğini gösteren önemli belgeler olarak karşımıza çıkmaktadır.

Köprü muhasebesini içeren defter gelirler (Asl-ı mâl), ziyadesiyle birlikte giderler (Vuzi'a min zâlik ma'a ziyâde) ve kalan (ez-ziyâde ani'l-asl) şeklinde üç ana bölüme ayrılmaktadır.

Gelirler (Asl-ı mâl): 930 (1524) yılında ve 8 Şa'bân 932 (20 Mayıs 1526) iki ayrı tarihte, dört ayrı kaynaktan temin edilerek hazineye aktarılan toplam gelirlerden köprü inşası ve tamiri masrafları için 380.000 akçe ödenmiştir. Defalarca hazine-i âmireden ödeme yapılmıştır. Buna göre; hazineye giren 250.000 akçe, 930'da (1524) Ürgüb'te cizye yükümlüsü gayrimüslimlerden, 50.000 akçe Nakşa sakini gayrimüslimlerden alınan vergilerden ve 50.000 akçe Alacahisar civarından elde edilmiştir. Ayrıca, 8 Şa'bân 932'de (20 Mayıs 1526) 30.000 akçe daha eklenerek, bu miktar silahdarlar cemaatinden mimar Ali'ye teslim edilmiştir.

Bu bilgiler, 16. yüzyıl Osmanlı'da köprü inşası ve tamiri gibi büyük altyapı harcamalarının, gayrimüslimlerden alınan vergiler ve çeşitli bölgelerden toplanan gelirlerle sağlandığını göstermektedir. Hazineye giren bu gelirlerin dikkatle kaydedildiği ve belirli hizmetler için ayrıldığı anlaşılmaktadır. Ayrıca, mimar Ali gibi

uzmanların bu fonları kullanarak önemli askerî hizmetleri gerçekleştirdikleri de görülmektedir. Bu durum, dönemin ekonomik ve sosyal yapısına dair önemli ipuçları sunmaktadır.

Giderler (Vuzi 'a min zâlik ma 'a ziyâde): Bu defterde, 391.906 akçe tutarındaki köprü harcamaları üç ana kısımda ele alınmıştır.

A) İcârât ve gayruhû: 20 Cemâziye'l-âhir 932 (3 Nisan 1526) ile 10 Ramazan 932 (20 Haziran 1526) tarihleri arasındaki dönem; inşaatçılar, demirciler ve marangozlar gibi çeşitli zanaatkarlar, köprü inşası için gerekli çalışmaları yürütenlere yapılan ödemeler ve satın alınan köprü malzemelerine (mübâya'ât) harcanan miktarlardır. Toplamda 261.332 akçe harcama yapılmıştır. Bu fasılda çeşitli meslek gruplarına ödenen ücretler ve satın alınan malzemelerle ilgili kayıt tutulmuştur. Ödeme yapılan işçiler arasında haddâdlar ⁴³⁹, bennâlar ⁴⁴⁰, ırgatlar ⁴⁴¹, arabacılar ⁴⁴² bulunmaktadır.

a1) Haddâdlar (demirciler) köprü inşa eden bennâların kullandıkları aletleri tamir etmişlerdir. 140 işçinin her birine 8'er akçeden toplamda 1120 akçe ödeme yapılmış, kalan 140 işçiye de 7'ser akçeden 980 akçe ödenmiştir. 280 haddâdın işçilik maliyeti 2100 akçe'dir. Haddâdların iki farklı ücret grubu bulunmaktadır. İlk grup daha yüksek ücret alırken (8 akçe), ikinci grup biraz daha düşük ücret almıştır (7 akçe). Bu fark, belki de işin niteliğine veya işçilerin tecrübelerine bağlı olabilir.

a2) Bennâlar (bina yapan kimse, mimar, kalfa) kireç yakmak için fırın kurmuşlardır. Bennâlar 4571 kişilik büyük bir grubu oluşturmaktadır ve her biri için standart bir ücret belirlenmiştir (7 akçe). Bu, işin karmaşıklığı ve uzmanlık gerektirdiğini gösterebilir. Böylelikle toplamda 31.997 akçe harcanmıştır.

a3) Köprü yapımında haddâdlar ve bennâlar dışında ırgatlar da birçok işe koşulmak üzere çalıştırılmıştır. En büyük işçi grubu olan 61,359 ırgat, her biri 3 akçe

⁴³⁹ Ücret-i haddâdân berây-ı meremmet kerdan alât-ı bennâyân

⁴⁴⁰ Ücret-i bennâyân ki furûn sahten berây-ı suhten-keç

⁴⁴¹ Ücret-i ırgadân

⁴⁴² Kirâyehe-i arabaha ki hime-averden berây-ı suhten-i keç

almıştır. Bu, daha az uzmanlık gerektiren, ancak yüksek miktarda iş gücü gerektiren işlerde çalıştıklarını gösterir. İrgatlara toplamda ödenen miktar 184.077 akçedir.

a4) Kireç yakmak amacıyla kullanılacak olan odun kömürünü taşıyan 7980 arabacı, kişi başı 5 akçe almışlardır. Bu iş, fiziksel olarak zorlayıcı olup belirli bir beceri gerektirdiğinden, ırgatlardan daha fazla ancak haddâdlar ve bennâlardan daha az ücret almışlardır. 7980 arabacıya toplamda 39.900 akçe ödenmiştir.

Muhasebe kaydındaki veriler, köprü inşasının büyük ve karmaşık bir iş olduğunu göstermektedir. Farklı iş kollarına ait büyük sayıda işçi istihdam edilmiştir. Özellikle 61,359 ırgatın çalıştırılması, köprü kurmanın ne kadar emek yoğunluğu olduğunu vurgulamaktadır.

Demircilerin alet tamiri ve bennâların kireç fırını kurması, köprü inşasının teknik detaylarının önemini ve bu alanlardaki uzmanlık gereksinimini ortaya koymaktadır.

Toplamda 258,074 akçe ödeme yapılmış olması, köprü inşası için önemli bir bütçe ayrıldığını göstermektedir. Bu, dönemin ekonomik şartları ve devletin ulaşım ve nakliyat ihtiyacına ayırdığı kaynaklar hakkında bilgi verebilir.

Ödeme sisteminde belirli standartlar belirlenmiş gibi görünse de, bazı işçi gruplarına farklı ücretler ödenmesi, maliyet yönetiminin dikkatli bir şekilde yapıldığını ve iş gücünün niteliğine göre ödeme yapıldığını göstermektedir.

Sefer dönemlerinde bu tür köprü inşa faaliyetleri, dönemin sosyal ve ekonomik yapısı hakkında da ipuçları verir. Örneğin, bu kadar büyük bir iş gücünün bir araya getirilebilmesi, o dönemde önemli bir nüfusun askerî sefer gibi geçici süreçlerde dahi işçi olarak çalıştığını ve köprü gibi hızlıca kurulması gereken yapıların işçiliğinde farklı mesleki grupların yer aldıklarını gösteriyor.

İşçi ücretlerinin belirlenmesi, o dönemin iş gücü piyasası ve ücret politikaları hakkında da bilgi verir. Her bir iş grubunun farklı ücretler alması, işin zorluk derecesine ve gerektirdiği uzmanlık seviyesine göre farklılık gösteren bir ücret yapısının olduğunu ortaya koyar.

a5) “Mübâya‘ât” başlığı altında köprü inşasında kullanılan zeytinyağı⁴⁴³, helke⁴⁴⁴ [?] (bakır kova), tulum⁴⁴⁵ (meşin torba) bedellerinin kaydı tutulmuştur. Köprü yapımında kullanılan zeytinyağının bedeli 3000 akçedir. Helke ücreti 180 akçe iken, tulum ücreti 78 akçedir. Tüm malzemelere toplamda 3258 akçe ödenmiştir.

Satın alınanlardan zeytinyağı, helke (bakır kova) ve tulum (meşin torba), ahşap köprü yapımında çeşitli şekillerde kullanılabilir.

Zeytinyağı, ahşap elemanların korunmasında kullanılabilir. Ahşap yüzeylere sürülerek, ahşabı su ve diğer dış etkenlerden korur. Bu, ahşabın çürümesini ve bozulmasını önlemeye yardımcı olur. Aynı zamanda ahşap elemanların montajı sırasında zeytinyağı, parçaların birbirine daha kolay oturmasını sağlamak için kayganlaştırıcı olarak kullanılabilir.

Bakır kovalar, köprü inşası veya tamirâtı sırasında su, zeytinyağı veya diğer sıvı malzemelerin taşınmasında kullanılabilir. Ayrıca, bakır kovalar küçük araç ve gereçlerin taşınmasında da pratik bir çözüm sunarken ahşap koruyucu karışımların hazırlanması ve uygulanması sırasında kullanılabilir.

Tulumlar, çeşitli yapı malzemelerinin ve aletlerin taşınması ve depolanmasında kullanılabilir. Su geçirmez ve dayanıklı oldukları için özellikle sıvıların ve ufak parçaların taşınmasında kullanışlıdır. Zeytinyağının büyük miktarlarda depolanması ve kullanıma hazır hale getirilmesi için de tulumlar kullanılabilir.

B) İcârât: 21 Receb 932 (3 Mayıs 1526) ile 3 Ramazan 932 (13 Haziran 1526) tarihleri arasını kapsamaktadır. Belgrad Kalesi'nin yanından akan Sava nehrinin üzerinde sefer için yeni yapılan köprü için kereste kesip getiren çalışanlara ödenen

⁴⁴³ Bahâ-ı zeyt be-cihet-i cîsr

⁴⁴⁴ Bahâ-ı helke? (çeltik?)

⁴⁴⁵ Bahâ-ı tulum

ücretlerdir. Neccârlar⁴⁴⁶ (Marangozlar), haddâdlar⁴⁴⁷ ve ırgatlardan⁴⁴⁸ oluşan köprü işçilerine toplamda 83.577 akçe ödeme yapılmıştır.

b1) Neccârlara toplamda 29.917 akçe ödeme yapılmıştır. 27 neccârın her birine 11 akçe ödenmiş, toplamda 297 akçe verilmiştir. Kişi başı 8 akçeden 108 neccâr'a toplamda 864 akçe ödenmiştir. 750 neccârın her biri 6 akçe almış, toplamda 4500 akçe olarak kaydedilmiştir. 354 neccârın aldığı yevmiye kişi başı 5 akçeden, toplamda 21.770 akçedir. 246 neccârın her birine 10 akçe ödenerek, toplamda 2460 akçe harcanmıştır.

Neccârların kaç gün çalıştığı bilgisi mevcut değil. Bu sebeple ödeme farklılıkları konusunda olasılıklar sıralanabilir. Belirli bir iş miktarını tamamlamak veya belirli bir süre boyunca çalışmak için farklı neccâr gruplarına farklı ödemeler yapılmış olabilir. Örneğin, daha uzun süre çalışan veya daha fazla iş yapan gruplara daha yüksek ödemeler yapılabilir. Ayrıca, ödeme miktarlarındaki farklılıklar, neccârların beceri düzeyine, deneyimine veya yapılan işin türüne göre değişebileceğini düşündürülebilir.

Bazı işçilere daha yüksek yevmiye verilmiş ve toplamda daha az kişiye ödeme yapılmış gibi görünüyor. Örneğin, 108 neccâra 8 akçe verilmişken, toplamda 864 akçe ödenmiş, diğer gruplarda ise yevmiye miktarları daha düşük olmasına rağmen toplamda daha fazla kişiye ödeme yapılmış.

Bazı işçilere daha düşük yevmiye verilmiş ve toplamda daha fazla kişiye ödeme yapılmış gibi görünüyor. Örneğin, 354 neccâra 5 akçe verilmişken, toplamda 21.770 akçe ödenmiş, diğer gruplarda ise yevmiye miktarları daha yüksek olmasına rağmen toplamda daha az kişiye ödeme yapılmış.

b2) 190 haddâdın her birine 7 akçe dağıtılmıştır ve toplam maliyet 1330 akçedir.

⁴⁴⁶ Ücret-i neccârân

⁴⁴⁷ Ücret-i haddâdân

⁴⁴⁸ Ücret-i ırgâdân

b3) 17.450 ırgatın her birine 3'er akçe ödenerek, 52.350 akçe harcanmıştır.

Haddâdlar için daha yüksek bir kişi başı ödeme yapılmış ve toplam maliyet daha düşükken, ırgatlar için daha düşük bir kişi başı ödeme yapılmış ve toplam maliyet daha yüksektir.

C) İcârât ve gayruhû: 29 Şa'bân 932 (10 Haziran 1526) ile 10 Temmuz 1526 yani Ramazan ayının sonuna kadar olan dönemi kapsamaktadır. Marangozlar, demirciler ve işçiler gibi çeşitli zanaatkarların çalışmaları karşılığında ödenen ücretler ve satın alınan malzemelerdir (mübâya'at). Tüm bunlar 46.997 akçeye mal olmuştur.

c1) "Neccârlar" zümresinde çalışan 2649 işçiye yapılan ödemeler şu şekildedir: 34 işçiye kişi başı 9 akçeden toplamda 306 akçe, 322 işçiye kişi başı 10 akçeden toplamda 3220 akçe, 156 işçiye kişi başı 8 akçeden toplamda 1248 akçe, 757 işçiye kişi başı 6 akçeden toplamda 4542 akçe ve 1380 işçiye kişi başı 5 akçeden toplamda 6900 akçe ödenmiştir. Böylece toplamda 16.216 akçe harcanmıştır.⁴⁴⁹

c2) 520 haddâda toplamda 3700 akçe ödenmiştir. Bu işçilerden 500'üne kişi başı 7 akçe ödenerek toplamda 3500 akçe harcanmıştır. Geriye kalan 20 işçiye ise kişi başı 10'ar akçe ödenmiş ve bu şekilde toplamda 200 akçe harcanmıştır.⁴⁵⁰

Karşılaştırıldığında, "Neccârlar" zümresine yapılan toplam ödeme miktarı (16.216 akçe), 520 haddâda çalışan işçilere yapılan toplam ödeme miktarından (3700 akçe) çok daha fazladır. "Neccârlar" zümresinde ücretler daha geniş bir yelpazede dağılırken, 520 haddâda yapılan ödemeler daha sınırlı ve belirgindir. Ayrıca, "neccârlar" zümresinde işçi başına ödenen ücretler 5 akçe ile 10 akçe arasında değişirken, 520 haddâda çalışan işçilerde bu aralık 7 akçe ile 10 akçe arasında olmuştur. Bu da "neccârlar" zümresinde ücret dağılımının daha çeşitli olduğunu göstermektedir.

c3) 7834 ırgata toplamda 23.502 akçe ödenmiş olup, kişi başı 3 akçe düşmektedir. Bu ödeme miktarı, "neccârlar" zümresinde kişi başına düşen 5-10 akçe

⁴⁴⁹ Ücret-i neccârân

⁴⁵⁰ Ücret-i haddâdân

aralığından ve 520 haddâda yapılan 7-10 akçe aralığındaki ödemelerden oldukça düşüktür. Böylece, ırgatlara yapılan ödemeler diğer gruplara göre daha az olmuştur.⁴⁵¹

c4) 72 müstahfızan, köprüyü korumakla görevliydi ve her birine 5 akçe ödenerek toplamda 360 akçe harcanmıştı.⁴⁵²

Ele alınan muhasebe kayıtları, Osmanlı dönemindeki idari ve mali disiplinin bir örneğini sunar. Köprü inşaat harcamalarının detaylı bir şekilde kaydedilmesi hem işçilerin emeğinin hem de harcamaların dikkatlice takip edildiğini göstermektedir. Aynı zamanda, mühendislik ve inşaat alanındaki ilerlemeler ve organizasyonel yapının işleyişi hakkında bilgi vermektedir. Osmanlı imparatorluğunun büyük ve karmaşık ulaşım ve nakliyat işlerini yönetme kapasitesini yansıtan bu tür belgeler, döneminin ekonomik ve idari yapısını anlamak için önemli kaynaklardır.

3. ÖSEK KÖPRÜSÜ

Evliyâ Çelebi, 23 Zilka'de 1073 Cuma günü (29 Haziran 1663 Cuma), Belgrad'dan itibaren, Avusturya ve Macaristan vilayetlerindeki kaleleri gözlemlemek amacıyla çıktığı seyahat sırasında, gittiği bölgelerdeki kalelerle ilgili detaylı gözlemlerini kaydetmiştir. Seyyahın notlarında, bu yolculuk esnasında gördüğü önemli yapılar arasında Ösek köprüsü de yer almaktadır. Bu köprü, özellikle yapısal özellikleri ve tarihi önemi açısından Evliya Çelebi'nin dikkatini çekmiştir. Evliyâ Çelebi, seyahatnâmesinde Ösek köprüsünün daha önceki zamanlarda da var olduğundan söz etmektedir. Açıkladığına göre; erken tarihlerde köprüden yalnızca piyade askerlerinin geçişine izin verilmekteydi. Arabalar ise gemilerle geçirilmekteydi. Sonrasında, Kanuni Sultan Süleyman, 1521'de Belgrad fethedildikten sonra, Semendire ve Sirem sancaklarını, ardından bu köprüyü geçerek Kanije ve Peçuy bölgelerinde çeşitli zaferler kazanmıştır. Devam eden tarihlerde köprü, yabancı askerler tarafından tahrip edilmiş, neticede çetelerden korunmak amacıyla yeniden inşa edilmiştir. Daha sonra, 936 (1529) yılında Veziriazam İbrahim

⁴⁵¹ Ücret-i ırgadân

⁴⁵² Ücret-i mustahfızân cısr-i mezkûr der vakt-i tamam şüde-i cısr.

Paşa askeri birlikleri toplamış ve altı gün içinde bu uzun köprüyü tamamlamıştır. Köprü, başta askerlerin geçişini sağlamak amacıyla inşa edilmiştir. Evliyâ Çelebi'nin deyiimiyle Ösek köprüsü, Kanuni'nin hayır işleri arasında önemli bir yer tutmakla kalmayıp, yapıldığı bölgedeki en büyük ve sağlam köprülerden biri haline gelmiştir. Bir ucundan diğer ucuna yürüyerek iki saatte geçilebilen Ösek köprüsü, bir ucunda Ösek kalesi, diğer ucunda ise Darda kalesine yakındır. Bu uzun köprü, Drava nehrinden bataklık ve çamurlu alanlardan geçerek yapılmış olup, her iki tarafındaki meşe direkleriyle sağlam bir yapı oluşturulmuştur. Her meşe direği, kalın kazıklarla bataklık içine çakılmış ve köprünün ortasında, yolcuların dinlenebileceği iki büyük kasır inşa edilmiştir. Köprünün her iki ucunda, geçişleri kontrol etmek için kepenkler vardır. Her gece, köprü güvenliğini sağlamak amacıyla kepenkler makaralarla kaldırılarak geçiş tamamen kapatılmaktadır. Ayrıca, bu köprüde, Darda ve Ösek kaleleri çevresindeki askerler, tüccarlardan vergi almış, herhangi bir malın geçişine izin verilmeden önce vergi ödenmesi (bâc-ı ubûr) gerekiyordu. Köprünün bakımı, yakın idari noktalarda bulunmaları sebebiyle Pojega beyi ve Mohaç sancaklarının halkına verilmiş, herhangi bir kazık veya direk zarar gördüğünde hemen değiştirilmesi sağlanmıştır. Köprünün her iki yanında yaya yolları, arabaların geçişine uygun geniş alanlar ve korkuluklar bulunmaktadır. Köprüde, iki araba karşı karşıya geldiğinde, yayalar kenar yollardan geçmişler ve en fazla iki araba yan yana geçebilmiştir. İnsanların geçişiyle her gün yoğun bir şekilde kullanılan Ösek köprüsünü, Evliyâ Çelebi, Roma ordusunun gösterişli geçişlerine benzetmektedir. Bu köprünün sonunda, Darda kalesine varılmaktadır ve çevresi, bir serhad bölgesi olarak çok güvenlidir. Seyahatnâmede, Darda kalesine ait bazı yapıların, köprünün yakınına yerleştirilmiş olduğundan ve köprü üzerinden geçmek için birçok güvenlik önlemi alındığından bashedilmektedir.⁴⁵³

⁴⁵³ Evliyâ Çelebi b. Derviş Muhammed Zıllî, **Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi VI. Kitap Topkapı Sarayı Kütüphanesi Revan 1457 Numaralı Yazmanın Transkripsiyonu-Dizini**, Haz: Y. Dağlı, Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2002, s.108; Ösek köprüsündeki geçişlerde vergi alınması, köprünün askerî amaçlar doğrultusunda seyyar özellikte kurulmasına rağmen bir süre sonra bu yönüyle sabit bir köprüye dönüştüğüne ve askerî amaçların ötesine geçildiğine işaret etmektedir. Bâc-ı ubûr için bkz. Celal Yeniçeri, "Bâc", **DİA**, c.4, 1991, s.412; Evliyâ Çelebi'nin seyahatnâmesinde köprüleri sadece ulaşım aracı olarak değil, mühendislik ve sanat harikaları olarak da görüp takdirle anlattığına dair bkz. Mehmet Yaşar Ertaş, "Evliya Çelebi Seyahatnamesi'nde Yollar:

B. KÖPRÜ İNŞASINDA KULLANILAN YÜZER VASITALAR: KÖPRÜ GEMİSİ VE TOMBAZ

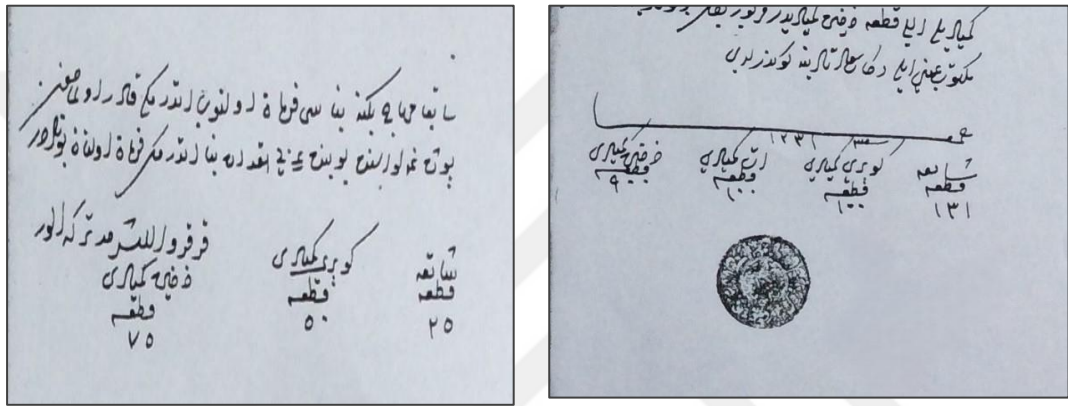
16. yüzyılda askerî köprülerin inşasında “köprü gemisi” tabirinin daha yaygın olarak kullanıldığı görülmektedir. 17. yüzyılda ise bu işlevi üstlenen yüzer vasıtalar için “tombaz” veya “tombaz gemisi”, “köprü tombazı” terimleri daha sık karşımıza çıkmaktadır. Bununla birlikte, her iki terim de köprü kurma amacıyla kullanılan yüzer unsurları ifade etmektedir. Ayrıca, köprü gemisi veya tombazların sayıca yetersiz kaldığı durumlarda, köprü yapımına elverişli at gemisi⁴⁵⁴, zahire gemisi, üstüaçık, kancabaş gibi küçük gemi veya teknelerin de bu süreçte kullanıldığı bilinmektedir.

Seferler sırasında yüzer köprülerin inşa edilebilmesi için köprü gemilerinin önceden hazırlanması şarttır. Yahya Paşazade Mehmed Bey zamanında 951-952 (1544-1545) yılları özellikle Macaristan tarafında Osmanlı topraklarına karşı sınır ihlallerinin yaşandığı bir dönemdi. Bu durumun devam etmesi yeni önlemleri de beraberinde getirmişti. Örneğin; 963 yılında (1556) Budin beylerbeyi Hadım Ali Paşa, Macaristan’ın en sağlam kalelerinden biri olan Sigetvar’a yönelik bir askerî harekât

Kaldırımlar, Köprüler ve Kervansaraylar”, **Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, sayı. 10, 2011, s.46; Ösek köprüsündeki çalışmalarda 30 Mayıs 1687 tarihli Vezir Hasan Paşa tarafından tutulmuş defterde yer alan farklı bölgelerden ücretli işçilere ait bir listeye göre toplamda 979 cerehor çalışmıştı. Ayrıca 1579 yılına ait bir harcama kaydına göre köprü işleri için 300.000 akçe harcanmıştı. Bkz. Nenad Moacanin, “Cısr-i Kebir-ı Ösek”, **Veliki Osječki Most: The Great Osijek Bridge (Mursa Aeterna II)**, Ed. Andrija Mutnjaković, Croatian Academy of Sciences and Arts, Institute for Scientific and Artistic Work in Osijek, Zagreb- Osijek, 2014, s.94; 2008 yılı Mayıs ayında, Darda belediye işçileri, günümüzde Esterhazy Sarayı olarak bilinen yapının yakınlarındaki balık göletini temizlerken, su altında bir dizi ahşap direk keşfetmiştir. Yapılan sualtı araştırmaları sonucunda, bu direklerin büyük bir ahşap yapının parçası olabileceği ve 1566’da Süleyman Kanuni’nin emriyle Drava Nehri üzerinde Ösek ile Darda arasında inşa edilen, 1686’da yıkılan köprüye ait olduğu belirlenmiştir. Ayrıca, köprünün, teknelerle bir araya getirilmiş ve bataklık üzerine inşa edilmiş ahşap direklerden oluştuğu tespit edilmiştir. Söz konusu keşfin ayrıntıları için bkz. Mladen Pešić, “The Wooden Bridge Over The Wetland Between Osijek And Darda In Croatia”, **Archäologie der Brücken - Archaeology of Bridges**, Ed. Marcus Prell, Bayerische Gesellschaft für Unterwasserarchäologie, Regensburg 2011, s. 279-283.

⁴⁵⁴ At gemileri, köprü yapımında ana gemilerin yetersiz kaldığı noktada tercih edilen alternatif gemi türlerindendi. Örneğin, 1566’da Sigetvar seferi sırasında Bögürdelen ve Varadin kaleleri önünde kurulacak iki köprü için at gemilerinin kullanılması söz konusu olmuştu (Güler Yarcı, “Osmanlı Deniz Nakliyatında ‘At Gemileri’”, **At Kitabı**, Haz. Emine Gürsoy Naskali, Kitabevi, İstanbul 2017, s.92-93).

planlanırken, Pojega ve Vidin’de toplam 100 köprü gemisi inşa ettirmiştir. Üretilen 1231 geminin 1131’i şayka, zahire ve at gemilerinden oluşurken, 100’ü köprü gemisidir.⁴⁵⁵ Gerektiği takdirde köprü gemilerinin yetersiz kaldığı noktada adı geçen diğer türdeki gemiler de kullanılmaktaydı. Nitekim 1566 Sigetvar seferinde köprü kurmak için köprü gemilerinin yetersiz kaldığı görülmüş ve bunun için zahire gemilerinin de ek olarak kullanılması tavsiye edilmiştir.⁴⁵⁶



Resim 24
Köprü Gemileri ve Diğer Gemi Türlerinin Listesi
(MAD.d, nr.55, s.488b⁴⁵⁷)

Sigetvar Seferi sonrası Osmanlı’nın Macaristan ve Rumeli’deki ikmal yollarını güvence altına almak için seferlerde kurulan köprüleri veya artan köprü malzemelerini kullanmaya devam ettikleri görülmektedir. Bu bağlamda, Osmanlı devletinin Morava nehri üzerinde yer alan 1566’daki seferden kalma köprü malzemelerinde meydana gelen hasarı gidermeye yönelik bir talimatta “köprü gemileri” olarak kullanılan gemilerden ikisinin suya battığı bildirilmesi üzerine, bunların çıkarılarak tamir edilmesi emredilmiştir. Köprü gemilerinin korunmasından sorumlu kişi, zaim Mustafa olup durumu yetkililere iletmiştir. Kadıya gönderilen emir doğrultusunda, batan köprü

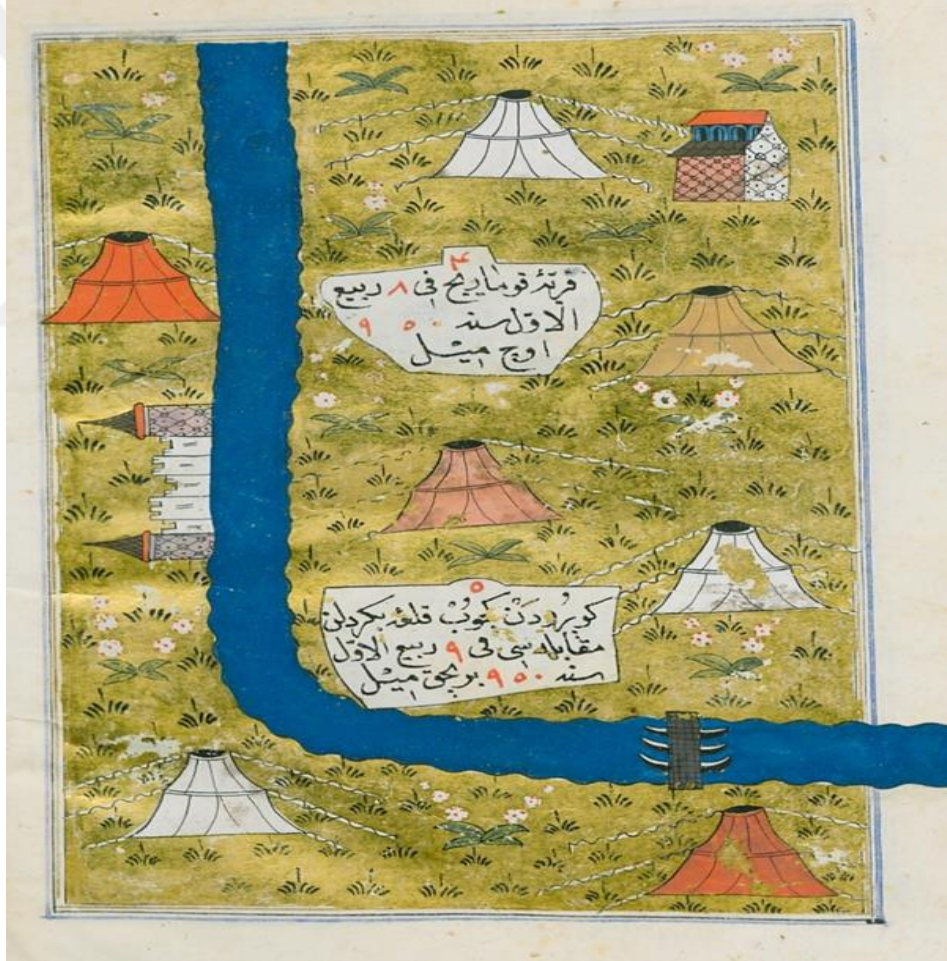
⁴⁵⁵ MAD, nr.55, s.488b.

⁴⁵⁶ Bu konu daha önce “Sigetvar Seferi Köprüleri” başlığı altında bahsedilmiştir.

⁴⁵⁷ Bu liste köprü için üretilen özel bir gemi türü olduğunu göstermektedir.

gemilerinin çıkarılıp tamir edilebilenlerin onarılması ve yapılan işlemlerin merkeze bildirilmesi istenmiştir.⁴⁵⁸

Osmanlı'nın 16. yüzyıldaki askeri seferleri sırasında mühimmat temini ve nehir geçişlerini düzenlemek için alınan tedbirler arasında köprü kurmak amacıyla gemi inşası oldukça geniş yer tutmaktadır. Köprü için gemilerin inşa edilmesi özellikle 16. yüzyılın sonlarına doğru Macaristan ve Habsburg sınırında artan askeri hareketliliğin bir yansıması olarak değerlendirilebilir. Nitekim 1568'de Budin beylerbeyi tarafından divana bir köprü inşasının gerekliliği bildirilmiş ve köprü binâsı "mühim" olduğundan bu ihtiyaç doğrultusunda Pojega'da gemi inşası uygun görülmüştür.⁴⁵⁹



⁴⁵⁸ Parakîn kadısına gönderilen 1 Rebî'ülâhır 975 (5 Ekim 1567) tarihli hüküm: MD., nr.7, h.306.

⁴⁵⁹ Budin beylerbeyine gönderilen 4 Cemâziyelâhır 976 (24 Kasım 1568) tarihli hüküm: MD., nr.7, h.2523.



Resim 25

Böğürdelen Kalesinin Yakınlarında H.950'de/M.1543 [Komariç Köyü] Sava Nehri Üzerinde Kancabaş Sınıfı Teknelerle Kurulan Köprü⁴⁶⁰

1573'te sefer hazırlıkları kapsamında, Göle beyi tarafından otuz kıt'a şaykanın yanı sıra, köprü inşasında kullanılmak üzere elli kıt'a köprü gemisi inşa edilmişti. Daha sonra Brod'da ağaç temin edilerek yetmiş köprü gemisi daha yapılmıştır. Buna ek olarak, Ösek'te yüz kıta köprü gemisi ve otuz şayka inşa edilmiştir. Tüm bu gemilere ek olarak, otuz kıt'a geminin daha yapılması istenmiştir.⁴⁶¹

1574'teki seferin hazırlık aşamasında, Ösek kalesinde 30 zahire gemisi inşa edilirken, Yund'da 44 köprü gemisinin yapıldığı görülmektedir. Padişah, Pojega beyinden bu gemilerin hangi bölgelerde muhafaza edildiği bilgisini aldıktan sonra, söz konusu gemilerin Belgrad'a indirilmelerini ve Semendire beyine teslim edilmelerini istemiştir.⁴⁶²

Batılı seyyahlar Osmanlı memleketlerinde ziyaret ettikleri yerleri tasvir ederken, şayet denk gelmişlerse tombaz köprüler gibi dikkat çekici yapılardan da söz

⁴⁶⁰ Sinan Çavuş, **Tarih-i Feth-i Şikloş ve Estergon ve Istolni Belgrad**, TSMK, nr.1608; Kancaya benzediği için "Kancabaş" adını alan bu tipteki hafif tekneler rahatlıkla nehirlerle girebiliyordu. Bu açıdan ordunun nehirlerden geçişlerinde köprü kurmak için de elverişli kayık türü gemilerdi. Bkz. İdris Bostan, **Tersâne-i Âmire**, s. 141, 387.

⁴⁶¹ Göle (Gyula) beyine gönderilen 21 Şevval 980 / 24 Şubat 1573 tarihli hüküm: MD., nr. 21, h.378; Göle beyi Muharrem Bey'e hitaben yazılan 20 Safer 981 (21 Haziran 1573) tarihli yeni bir emirde, Osmanlı devletinin sefer hazırlıkları çerçevesinde gemiler, köprü tahtaları ve kereste gibi malzemelerin korunmasıyla ilgili talimatlar yer almaktaydı. Hükümde daha önceki emirlere atfen seferin ertelendiği ve inşa edilen gemilerin uygun yerlerde muhafaza edilmesi gerektiği haber verilmekteydi. Bkz. MD., nr. 22, h.139; Brod'da yer almaktadır (Nuri Akbayar, **Osmanlı Yer Adları Sözlüğü**, s.41).

⁴⁶² Pojega beyine gönderilen hüküm: MD., nr.23, h.264 (981/1574)

etmeden geçmediler. Örneğin, Stephan Gerlach, 1573 yılında Peşte'yi ziyareti sırasında, şehirle ilgili edindiği izlenimlerini, Budin ve Peşte arasındaki yolculuğunda kullandığı Tuna nehri üzerindeki kayık-köprü'nün özelliklerini seyahatnamesinde bahsetti. Gerlach, öğle yemeğinden sonra yola çıktığında gemilerden inşa edilen 700 adım uzunluğundaki köprüden geçerek Peşte'ye ulaştığını anlatmaktadır.⁴⁶³

Budin, Tuna nehri üzerindeki konumu nedeniyle köprü gemilerinin depolandığı ve sevkiyatının yapıldığı bir merkez olarak da öne çıkmaktadır. Osmanlı, sefer hazırlıkları sırasında, şehrin geçiş noktalarında kullanılacak köprü gemilerinin tedarik ve hazırlık süreçleri kimi zaman Budin üzerinden yürütülmekteydi. Örneğin; 1579'da Semendire beyinin bir mektupla bildirdiğine göre, dergâh-ı âlî çavuşlarından Abdurrahman Çavuş güvenilir ve işin ehli biri olmasından ötürü, Budin'de bulunan barut için gerekli sandıkların yanı sıra "köprü gemilerinin" tedarik edilmesi ve hazırlanması için görevlendirilmişti.⁴⁶⁴

Osmanlı, Macaristan ve Avusturya topraklarındaki seferlerde kullanılan köprü gemilerini, doğuya yönelik seferlerde de değerlendirmiştir. Nehir geçişlerinde kritik rol oynayan bu gemiler, ihtiyaç doğrultusunda farklı cephelerde yeniden kullanılmış, onarımdan geçirilmiş veya takviye edilerek sefer hazırlıklarının bir parçası haline getirilmiştir. Nitekim, III. Murad döneminde, 1580 yılındaki yaklaşan doğu seferi kapsamında, Osmanlı ordusunun su geçişlerini sağlamak için köprü gemilerine ihtiyaç duyulduğu anlaşılmaktadır. Bu doğrultuda, Belgrad ve Semendire'de bulunan köprü gemilerinin sayısı ve durumları tespit edilerek, kullanılabilir olanlar belirlenmiş, onarım gerektirenlerin ise bakım süreçleri planlanmıştır. Eksik gemilerin nasıl tedarik edileceği ve tamir işlemlerinin ne kadar sürede tamamlanabileceği önemli bir konu olarak değerlendirilmiştir. Ayrıca, köprü kurulumunda kullanılan zincirler, halatlar (palamar), çiviler (mismâr) ve diğer destek malzemeleri gibi temel mühimmatın mevcut durumu incelenmiş ve eksikliklerin giderilmesi için tedbirler alınmıştır.⁴⁶⁵

⁴⁶³ Stephan Gerlach, **Türkiye Günlüğü 1573-1576**, c.1, Çev. Türkis Noyan, Kitap Yayınevi, İstanbul 2017, s. 59.

⁴⁶⁴ MD., nr.37, h.2512 (24 Rebîü'llevvel 987 / 21 Mayıs 1579)

⁴⁶⁵ Semendire beyine, Semendire ve Belgrad kadılarına, anbar emini Mehmed Çavuş'a ve kalelerde görev yapan dizdarlara hitaben yazılmış hüküm: MD., nr.43, h.199 (988/1580)

Sinan Paşa'nın 29 Şevval 1003'te (7 Temmuz 1595) vezir-i azam ve serdar olarak sefere çıkmak üzere görevlendirilmesinin ardından, sefer hazırlıkları kapsamında vezir Hasan Paşa'ya bir emir gönderildi. Bu emir doğrultusunda, daha önce düşmandan ele geçirilen dokuz kadirganın akıbeti ve mevcut konumları sorgulanırken, aynı zamanda "tonbaz gemilerinin" sayısı ve hazırlık durumu, köprü inşası için ihtiyaç duyulan malzemeler ve diğer lojistik unsurlar hakkında ayrıntılı bilgi isteniyordu.⁴⁶⁶

16. yüzyılın sonlarında her ne kadar tombaz kullanılmaya başlamışsa da köprü gemileri ifade olarak hala köprü kurmak amacıyla tercih edilen yüzer vasıtalarla işaret etmekteydi. Örneğin, 1599 tarihli bir arşiv kaydından yapılacak bir köprünün kısaca malzeme ve çalışacak işçilere dair bilgilere ulaşılabilir. Buna göre, köprünün kurulması için 20 bin ağaca ihtiyaç vardır. Ağacı işleyecek 200 dülger, yularlı keser ve büyük burgu gibi aletlerle donanmış halde hazır. Dülger dışında baltalarıyla birlikte 200 baltacı da hazır haldedir. Diğer taraftan, köprü yapmak için gemilerin tedarik edildiği görülmektedir. Söz konusu köprü gemileriyle kurulacak olursa yeterli miktarda gemi bulunmadığı ancak 200 geminin bu iş için yeterli geleceği anlaşılmaktadır. Buradan yola çıkarak gemilerden bir köprü yapmak için ırgatlara ihtiyaç duyulduğu anlaşıyor ve bu sebeple ihtimal doğrultusunda ırgatların ve tulumların da hazır halde tutulduğu açıktır.⁴⁶⁷

Seferlerde kurulan köprülerin, yüzer özelliklerini koruyarak sabit bir şekilde, sefer sonrasında da varlıklarını sürdürdükleri söylenebilir. Örneğin; Salomon Schweigger, 16. yüzyılda Osmanlı topraklarını ziyaret ettiği sıralarda, Tuna üzerinde Buda'dan Peşte'ye uzanan 65 adet tombazdan yapılmış ahşap köprüden seyahatnamesinde bahsetmektedir. 1578-1581 yılları arasında gerçekleşen bu dönemde,

⁴⁶⁶ Rumeli beylerbeyliği ile Vezir Hasan Paşa'ya gönderilen 29 Şevval 1003 / 7 Temmuz 1595) tarihli hükümler: MD., nr.73, h.797, 1011; "Tonbaz gemileri" terimi, yalnızca köprü gemilerine tekabül etmekle kalmayıp, aynı zamanda çeşitli taşımacılık faaliyetlerinde de kullanılmaktaydı. Bu bağlamda, Tuna yalısındaki sancak beylerine ve kadırlara gönderilen bir hükümde de bu terim yer almaktadır. 20 Receb 988 / 31 Ağustos 1580 tarihli hüküm için bkz. MD., nr.43, h.393.

⁴⁶⁷ TSMA.e. nr.970/14

şehrin seferler için ana güzergahlardan biri olması nedeniyle, gemilerden yapılmış bir köprü şehir manzarasının tamamlayıcı bir unsuru olmuştur.⁴⁶⁸

1. KÖPRÜ GEMİSİNDEN TOMBAZA

Osmanlı belgelerinde 17. yüzyıldan itibaren “tombaz” teriminin daha sık kullanıldığı gözlemlenmektedir. Bu değişim, köprü inşasında kullanılan yüzer unsurların yapısal farklılıklarından ziyade, terminolojide meydana gelen bir kaymaya işaret etmektedir. Kaynaklarda tombaz, zamanla köprü gemisiyle eş anlamlı bir kullanım kazanmış, hatta belirli bağlamlarda ‘tombaz gemisi’ veya ‘köprü tombazı’ gibi tamlamalarla köprü kurma işlevine vurgu yapılmıştır. Örneğin, Peşte kalesinin Habsburg kuvvetleri tarafından istila edildiği ve Budin’in muhasara altına alındığı 1602 senesinde, Osmanlı kuvvetleri Naima’nın tabiriyle Tuna üzerindeki “Çil adasında ‘tombaz gemileri’ ile köprü bağlayıp Kız adasına” geçmişlerdi.⁴⁶⁹ Ne var ki, 18. yüzyıl kaynaklarına dayanarak, tombazların şekil olarak kalyona benzeyen ve nakliye amacıyla kullanılan “kalyon-ı tonbaz” olarak adlandırılan bir türünün bulunduğu da söylenebilir.⁴⁷⁰ Bu süreç, Osmanlı askerî yapı terminolojisinin nasıl evrildiğini göstermesi bakımından dikkat çekicidir.

1030 (1621) yılında Osmanlı ordusunun Lehistan seferi (Hotin seferi) kapsamında, Boğdan üzerinden ilerleyecek askerî birliklerin geçişini kolaylaştırmak amacıyla yolların temizlenmesi ve köprülerin güçlendirilmesi konusunda emir verilmiştir. Bu çerçevede, Boğdan beyine gönderilen hükümde, sefere çıkılacak sene içerisinde Osmanlı ordusunun konaklayacağı menzillerin ve geçeceği yolların düzenlenmesinin en önemli meselelerden biri olduğu vurgulanmıştır. Hükme göre, Osmanlı kuvvetleri İsakçı’daki köprüden geçerek Kartal adlı menzile ulaşacak ve buradan Boğdan toprakları üzerinden Lehistan sınırına kadar ilerleyecektir. Bu

⁴⁶⁸ Salomon Schweigger, **Sultanlar Kentine Yolculuk 1578-1581**, Çev. Türkis Noyan, Kitap Yayınevi, İstanbul 2014, s.41.

⁴⁶⁹ **Târih-i Na’îmâ**, c.1, s. 212.

⁴⁷⁰ Yusuf Alperen Aydın, **Osmanlı Denizciliği 1700-1770**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Doktora Tezi, Danışman: İdris Bostan, İstanbul 2007, s. 41- 42.

güzergâh boyunca yer alan bataklıklar ve nehirler üzerinde daha önce inşa edilmiş köprülerin dışında, ordunun rahat geçişini sağlamak ve özellikle topların sevkiyatını kolaylaştırmak amacıyla ilave köprüler yapılması zorunlu görülmüştür. Bu doğrultuda, mevcut köprülerin dışında her bir geçiş noktasına ikişer adet sağlam ve dayanıklı köprü inşa edilmesi emredilmiştir.⁴⁷¹

Nitekim II. Osman (1618-1622) 1621’de Lehistan seferine çıktığında Tuna nehri üzerinde İsakçı-Kartal arasında bir köprü kurulmuştur. Bu köprünün inşasında mimar ve marangozları istihdam edilirken, işçilerin iaşesi amacıyla Belgrad’a kapıcı ve çorbacı gönderildi. Kurulacak köprü için “tombaz gemileri” hazırlanması isteniyordu.⁴⁷²

Keza Sultan II. Mustafa’nın (1664-1703) 1695 yılında yaptığı sefer sırasında Tatar askerlerinin nehirde geçirilmesi amacıyla tersanede 5 parça kayığın yanı sıra 5 parça tombaz inşa edilmiştir. Daha sonra söz konusu gemilerin her biri bir geminin arkasına bağlanarak ve içlerinde eşyaların korunması amacıyla her birinin içine birer adam yerleştirilerek ücretleri mirîden karşılanmıştı.⁴⁷³

Tombaz sonraki yıllarda da üretimine devam edilen bir vasıta olma özelliğini korumuştur. Örneğin, Karadeniz ve Tuna’ya gönderilecek bir tombaz inşasında çalışan 5 işçiye, toplamda 266 akçe ödenmişti.⁴⁷⁴

⁴⁷¹ C. AS. 609/25711 (1030/1621); II. Osman’ın Hotin seferinde vezir ve kapudan Halil Paşa da köprü muhafazasıyla görevlendirilmişti. Bkz. Sarı Abdullah Efendi, **Gazânâme-i Halil Paşa (1595-1623)**, Haz. Meltem Aydın, TTK, Ankara 2017, s.335.

⁴⁷² Tuna’yı geçtikten sonra Tuzla suyunu da geçerek Hotin kalesi önüne gelmişlerdir (**Solakzâde Tarihi**, s.778). Kâtib Çelebi, 22 Şa’ban 1030 (12 Temmuz 1621) Tuna nehri kenarında İsakçı’ya gelindiğini ve köprü başında on sekiz gün konaklanarak 10 Ramazan’da (29 Temmuz) hareket edildiğini kaydetmiştir (**Fezleke II**, s. 527, 529). İnşa edilecek bu köprünün korunması söz konusu olmuş, bu amaçla Kaptanıderya Halil Paşa otuz kadirge ile yola çıkarak Karadeniz’den Tuna’ya girmiş ve İsakçı iskelesine ulaşmıştır. İsakçı’da köprü kurulabilecek uygun bir nokta belirlendikten sonra 1 Receb 1030’da (22 Mayıs 1621) köprü kurulmaya başlamıştır. Köprünün inşası için ihtiyaç duyulan keresteler Boğdan tarafından kesilip getirilirken, Samakov’dan çivi getirtilmiştir. Nitekim, işçiler gece gündüz çalışarak köprü inşasını tamamladılar. Köprü tamamlandıktan sonra Rumeli askerini karşı tarafa yani Boğdan’a geçirdiler. Tuna nehri üzerinde inşa edilen köprü dışında Boğdan tarafına geçiş gerçekleştikten sonra bir de Prut nehri üzerine küçük bir köprü inşa edildi. Bu köprü 25 adet “tombaz” kullanılarak yapılmıştır (**Topçular Kâtibi**, c.2, s. 706-708, 715, 725, 729, 731).

⁴⁷³ İE.BH 5/422 (7 Zilka’de 1106 / 19 Haziran 1695)

⁴⁷⁴ TSMA. d. nr.10445

a. Bir Tombaz İnşası ve Tedariki Örneği: 1109-1110 (1697-1698)

Sefer Hazırlıkları

Hicri 1109/Miladi 1697 tarihinde gerçekleşen Zenta Seferi sırasında Osmanlı ordusu, Tisa Nehrini geçişi sağlamak amacıyla 83 tombaz kullanarak uzun bir köprü inşa etmiştir. Ancak, ordunun geri çekilme sırasında bu köprüden geçmek için yoğun şekilde akın etmesi sonucu bir asker izdihamı yaşanmış, köprü aşırı yüklenmeye dayanamayarak ortadan kırılmış ve çökmüştür. Bu olayın neticesinde Osmanlı askerlerinin önemli bir kısmı nehre düşerek boğulmuş, kurtulmayı başaranlar ise Avusturya kuvvetlerinin top atışlarına hedef olmuştur.⁴⁷⁵

Dönemin tarihçileri, Zenta Seferi sırasında Osmanlı ordusunun Belgrad'dan Titel'e varıncaya kadar birçok nehir ve dereyi aşmak zorunda kaldığını aktarmaktadır. Bu durum, seferin gerçekleştiği su kaynakları açısından zengin bölgelerde köprülerin ne derece zaruri olduğunu açıkça ortaya koymaktadır.⁴⁷⁶

Zenta Muharebesi, Osmanlı ordusu açısından ağır bir yenilgiyle sonuçlandı. Ancak, savaşın bitmesiyle hemen bütün lojistik faaliyetlerin sona erdiği söylenemez. Zenta yenilgisi sonrasında Osmanlı Devleti'nin kuzey sınırlarını (özellikle Tuna ve Sava hattını) yeniden organize etmeye ve savunma altyapısını güçlendirmeye çalıştığı bilinmektedir.⁴⁷⁷

Osmanlı, Zenta yenilgisinin ardından Habsburglarla savaş durumu devam ettiğinden ötürü yeni seferlere hazırlık yapmak zorundaydı. Askerî köprü hazırlıkları kapsamında köprü tombazlarının bu bağlamda üretimi ve kullanımı ihtimali göz ardı edilemez. Zenta Muharebesi'nin ardından savaş 1699'daki Karlofça Antlaşması'na

⁴⁷⁵ Silâhdâr, **Nusretnâme**, s. 418-423; Defterdar Sarı Mehmed Paşa, **Zübde-i Vekayiât**, s. 623-624.

⁴⁷⁶ Rhoads Murphey, **Osmanlı'da Ordu ve Savaş**, Çev. Enes Ergöktaş, Ketebe Yayınları, İstanbul 2023, s. 46-47.

⁴⁷⁷ Zenta muharebesinde yaşanan köprü faciasının ardından Osmanlı yüz bin kişiden oluşan bir ordu hâsıl etmiş, Akdeniz, Karadeniz ve Tuna donanmalarında gemiler yapılırken, yeni bir savaş hazırlığı içine girmiştir. Zenta'dan sonraki sefer planına göre Veziriazam Amcazade Hüseyin Paşa ordu serdarı olmuş, 20 Zilka'de 1109'de (30 Mayıs 1698) Edirne'den Belgrad'a doğru hareket etmiştir. Bkz. İsmail Hâmi Danişmend, **İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi**, c. 3, s. 483.

kadar resmen sona ermemiştir.⁴⁷⁸ Bu nedenle, 1698 yılı boyunca Osmanlı Devleti sınır bölgelerinde askeri altyapısını aktif bir şekilde güçlendirmeye çalıştığı tespit edilebilir.

Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi'nde yer alan 1109 (1697) tarihli Başmuhasebe Kalemi tasnifinde yer alan 897 numaralı defter Zenta Seferi sonrasında olası bir sefer kapsamında kurulması planlanan köprü tombazlarının nasıl temin edildiği hakkında önemli detaylar sunmaktadır. Humbaracıbaşı Osman Ağa'nın⁴⁷⁹ yeni yapılacak askerî köprünün tombazlarına dair gelir gider kayıtlarından oluşan bu defterde tombaz malzemeleri dışında işçi istihdamı ve gıda tedariki hakkında bilgi edinebiliyoruz. Defterde yer alan veriler, toplamda 85 adet gemiden oluşacak bir köprünün varlığına işaret etmektedir.⁴⁸⁰ Bu defterde, harcamaların 1110 (1698) tarihine sarktığı görünmektedir. Osmanlı Devleti'nin Zenta Muharebesi'nde fiili savaşı sona ermiş olsa bile, sınır bölgelerindeki askerî altyapıyı korunma ve savunma hazırlıkları içerisinde olduğu anlaşılmaktadır.

1109 yılında gerçekleştirilen sefer için Humbaracıbaşı Osman Ağa'ya 80 adet "cısır tombazı" (köprü gemisi) yaptırması emredilmiştir. Bu iş için 10 Rebî'ülevvel 1109'da (26 Eylül 1697) hazine-i amireden 2000 kuruş tahsis edilmiş ve makbuzu hazineye koyulmuştur. Osman Ağa hazineden gelen iki bin kuruşu eski Bosna beylerbeyi Ahmed Paşa'ya teslim etmiş, o da bu teslim işleminden sonra 25 Cemâziyelevvel 1109'da (9 Aralık 1697) mühürlü senet (temessük) ibraz etmiştir.

Ahmed Paşa'nın verdiği bilgilere göre, 2 bin kuruştan 600 kuruşuyla 27.000 vukıyye demir (âhen-i hâm) alındığını, 1400 kuruşunun ise nakit olarak o zamanda

⁴⁷⁸ İsmail Hâmi Danişmend, **Osmanlı Tarihi Kronolojisi**, c. 3, s. 484.

⁴⁷⁹ Mühürdâr Ali Efendi'nin *Vak'anâme-i Ca'fer Paşa* adlı eserinde aktardığına göre, Osman Ağa, aslen Fransız olup Osmanlı hizmetine giren ve özellikle humbara kullanımı konusunda yetkin bir askerî uzmandır. Köprülü-zade Mehmed Paşa'nın Belgrad kuşatması sırasında İslamiyet'i kabul ederek Osmanlı ordusuna katılmış, cephaneliğe attığı humbara ile Osmanlı kuvvetlerinin dikkatini çekmiştir. Daha sonra humbaracıbaşı olarak görevlendirilmiş, ancak ocaktan uzaklaştırıldıktan sonra Tuna donanmasında topçu olarak yazılmıştır. Belgrad kuşatması sırasında casusluk şüphesiyle tutuklanmışsa da, yetenekleri nedeniyle yeniden Osmanlı ordusunda humbaracı olarak görevlendirilmiştir (**Vak'anâme-i Ca'fer Paşa**, s. 217); 1 Muharrem 1108'de (31 Temmuz 1696 Salı günü), Osmanlı ordusu Avusturya seferi için Semendire'den hareket etmişti. Seferin dördüncü günü Belgrad'da Cuma namazı eda edildikten sonra II. Mustafa tarafından Humbaracıbaşı "Frenk" Osman Ağa'ya 140 altın ihsan edilmiş ve hil'at giydirilmişti (Silâhdâr, **Nusretname**, s. 247-249).

⁴⁸⁰ D.BŞM. d. nr.897.

mevcut Bosna valisi Mustafa Paşa'ya teslim edildiğini öğreniyoruz. Ayrıca, Mustafa Paşa buyrulduzu ile Osman Ağa Bosna tarafından gelerek tombaz arabaları için bahsedilen demir miktarından (27 bin vukıyye âhen-i hâm) 15.742 vukıyye demiri İzvornik'ten Belgrad'a nakletmiştir. Ve top arabacıbaşı vekili İbrahim de Belgrad'da bunları teslim aldığına dair 3 Zilka'de 1109 (13 Mayıs 1698) tarihli senet (temessük) bulundurmaktadır. Osman Ağa'da bu işlemin makbuzu olmakla birlikte 4349 vukıyye demirle birlikte toplamda 20.091 vukıyye demir elde edilmiştir. Demirin maliyeti ve işçilik ücretleri hesaplandığında 1770 kuruş tutmaktadır. Devlet tarafından (mirîden) verilen 2 bin kuruşun kalan 230 kuruşu Mustafa Paşa'nın masrafları için kullanılmıştır. Bunların dışında Osman Ağa'nın masraflarına demir parası dışında bir şey verilmemiştir.

Mustafa Paşa'nın verdiği bilgiye göre; Osman Ağa'nın yaptırdığı 2 şayka, 81 parça tombaz ve 2 sandal inşasının masrafları da hesaplandığında posok, kürek, ispol, resen-i ihlamur ve benzeri malzemeler, demirden başka ücretli temin edilen marangoz ve demirci ücretlerine ve tombaza dair işçilerin ekmek (nân), bulgur, tereyağı (revgân-ı sâde / sâde yağ) ederine 2206 buçuk kuruş masraf yapılmıştır. Bu masraf için Belgrad Muhafızı Mehmed Paşa'dan hazine malından yalnızca 800 kuruş alınmış; ayrıca 50 kilo buğday (50 keyl hinta) ve 3 baş öküz (3 re's gâv) alımıyla birlikte toplam masraf 86 buçuk kuruş etmekte ve makbuzun genel toplamı 886 buçuk kuruş olmaktadır.

Borç verilen miktar 1720 kuruş olarak defterdar tarafından hesaplanmış ve deftere kaydedilmiştir. Bu miktarın hazineden verilmesi için baş muhasebeden hazine tezkiresi ve yerine suret verilmesi talep edilmiştir. Bu kadar miktar hazineden verilmiş ve başmuhasebe tarafından verilen hazine tezkiresi ve yerine suret verilmesi için buyrulan fermana göre;

Valpova, Sokol ve Balişe kazalarından kesilerek Belgrad cebhanesine nakledilmesi emredilen 12.000 adet küreğin her biri 2'şer para olup toplam maliyeti 600 kuruş etmektedir. Bu miktardan 300 kuruşu daha önce hazineden verilmiştir. Geri kalan 300 kuruş, Belgrad'a varıldığında kazadaki reayadan, onlara temessük verilerek kayıt altına alınıyor. Bu şekilde reaya cebhaneye teslim temessüklerini getirip göstererek parasını geri alabilecektir. Tombaz inşası için dört defterde yapılan tahrir

göre; ücret ile tutulan marangoz (neccar) ve demircilerden (ahengerân) her birine kazaları tarafından bir miktar ücret verilmek mümkündür ancak adı geçen kazaların işçilerinden bazıları ücret talep ederse her birine anlaşmada olduğu gibi biraz daha ücret vermek üzere bulundukları yerlerine kaydolanması emredilmektedir.

Tombazların inşası sürecinde, marangoz ve demirciler gibi meslek erbabına belirli bir ücret ödenmesi öngörülmüştür, ancak bölge halkının da bu çalışmalara dahil olduğu anlaşılmaktadır. İnşaat sırasında halkın doğrudan bir ücret alıp almadığı net olmamakla birlikte, işin tamamlanmasının ardından talep etmeleri halinde, her biriyle uzlaşa sağlanarak makul bir miktar ödeme yapılması kararlaştırılmıştır. Bu durum, halkın başlangıçta zorunlu ya da gönüllü olarak çalıştırıldığını, ancak sonradan ücret talep edenlere belirli bir ödeme yapıldığını göstermektedir. Nitekim, dönemin idari anlayışı çerçevesinde, iş gücünün düzenlenmesinde esneklik sağlandığı ve toplumsal dengeyi koruyacak bir çözüm üretildiği sonucuna varılabilir. Özellikle, ücretler katı bir tarife üzerinden değil, “bervech-i musâlaha” yani tarafların rızasına dayalı bir pazarlık sonucu belirlendiği görülmektedir.

Belgedeki bilgiler bize sefer hazırlığında köprülerin ve tombazların yapım sürecinin ne kadar detaylı ve planlı bir şekilde yürütüldüğünü göstermektedir. Her aşamanın dikkatlice kaydedilmesi ve yönetilmesi, sefer organizasyonundaki işleyiş için kritik öneme sahip olduğu anlaşılmaktadır. Tombazlarla ilgili yapım emri ve amaç değerlendirildiğinde 81 adet köprü gemisine ek olarak 2 adet şayka ve bir büyük ve bir küçük olmak üzere 2 adet sandal daha üretildiği görülmektedir. Bunların dışında 2300 adet döşeme levhası (elvâh-ı döşeme) ve 450 adet bâlvân-ı tombaz (tombaz kerestesi) tedarik edildiği kaydedilmiştir. Finansmanın nasıl sağlandığı hususuna gelince Hazine bütçesinden köprü gemilerinin yapımı için 2.000 kuruşun ayrıldığı anlaşılmaktadır. Bu miktar eski Bosna valisi Ahmed Paşa’ya teslim edilmiştir. Toplam masraf 2206 buçuk kuruş olmakla beraber bu masraf malzeme ve işçilik dahil tüm giderleri kapsamaktadır.

Malzemelerin büyük oranını işlenmemiş demir oluşturmaktadır. Fakat bunun dışında posok, kürek, ispol, ıhlamur gibi çeşitli malzemelerin de giderlere dahil olduğu belirtilmiştir.

Tombaz Yapımı için Kullanılan Metal Malzemeler⁴⁸¹:

Tombaz işçiliğinde kullanılmak üzere ham demire ihtiyaç duyulmuş olup, bu doğrultuda toplamda 27.000 vukıyye demir (âhen-i ham) temin edilmiştir.

3 Zilka'de 1109 (13 Mayıs 1698) tarihli Bosna'dan İzvornik'e ve İzvornik'ten Osman Ağa tarafından Belgrad'a taşınan ve top arabacıbaşına teslim edilen malzemelerin müfredat kaydına göre bu malzemelerin aslı ve miktarı şu şekildedir: 1868 kıyye taban çivisi, 81 kıyye dingil başı çivisi, 91 kıyye bir çivi çeşidi, 626 adet 725 kıyye borye, 1696 adet 4377 kıyye taban demiri, 480 adet 1413 kıyye dingil demiri, 192 adet 333 kıyye dingil çatalı, 1686 adet 3852 kıyye yastık (yasdik) örtüsü, 923 adet 1721 kıyye cıvata, 88 kıyye balta çivisi, 1166 kıyye âhen-i hâm (işlenmemiş demir). Bütün malzemelerin ağırlık toplamı 14.576 kıyyedir.

Humbaracı başı Osman Ağa'nın tuttuğu makbuza göre Dobrak'a⁴⁸² naklettiği yeni üretilmiş köprü tombazlarının malzeme listesi; 18 kıyye çelik, 18 [hımn (yük)] yengeç (bir çeşit alet) 320 bin adet 1728 kıyye, âhen-i küski (ateşi karıştırmak amacıyla kullanılabilir çubuk) 2 adet 21 kıyye, el demiri 12 adet 3 kıyye, çeşitli burgular (burgulu mütenevvi'a) 48 adetten 12'si büyük (kebir) burgu 4 buçuk kıyye ve 36'sı küçük (sagir) burgu 5 buçuk kıyye kullanılmıştır.

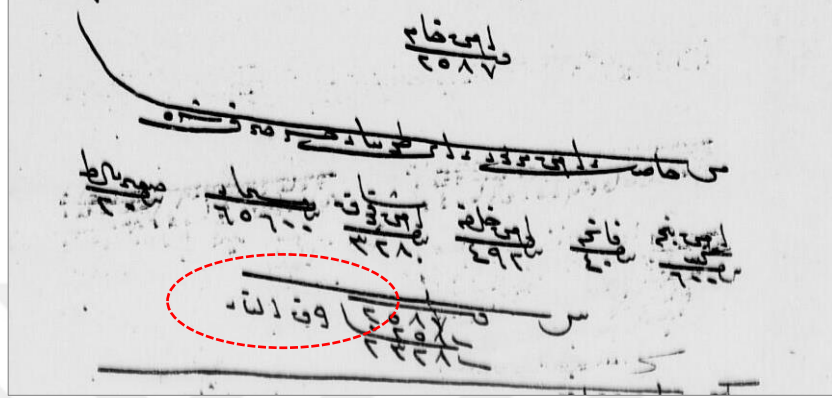
Bunlardan başka 2587 kıyye âhen-i hâm Dobrak'a nakledilen demir miktarıdır. Köprü tombazlarının inşası için demire yapılan masraflar şu şekildedir: 600 adet büyük demir pençe, 40 adet kanca, halka demiri (âhen-i halka), kuşak demiri (âhen-i kuşak) 328 adet, 65600 adet çivi, 20 adet büyük balta toplamda 2587 kıyye yapmaktadır.

Köprü tombazları için bu kadar kıyye demiri hâsıl etmişlerdir. Daha sonra bir araya topladıkları bu parçaları ateşe koyup eritip ayrıştırmışlardır. 2587 kıyye demiri erittiklerinde bu işlem esnasında demir yüzde on (%10 ateş payı) nispetinde eksilmiştir. Buna göre Harku'n-nar (ateş hakkı) yani eksilen miktar 258,5 kıyyedir. Bu

⁴⁸¹ D. BŞM. d. nr. 897, s. 2-3.

⁴⁸² Dobrak Srebreniçe'de (Bosna) yer almaktadır. 1711 Prut Seferi sırasında Dobrak, köprü malzemesi üretimindeki rolüyle ön plana çıkmış, Tuna nehrini geçiş için kullanılacak 150 köprü tombazı burada inşa edilmiştir (Murat Tuğluca, "1711 Prut Seferi Organizasyonundan Bir Kesit: Tombaz Tedariki", s.111).

kadar demir oranı azalınca 2587 kıyye demirden 2328,5 kıyye halis demir elde edilmiştir.⁴⁸³



Handwritten Ottoman Turkish document showing a list of expenses for bridge construction. The text is written in cursive script. A red dashed circle highlights a specific entry in the list.

Resim 26
Köprü Tombazları İçin Sarf Edilen Demire Yapılan Masraflar
(Harku'n-nar [ateş hakkı] Oranını Gösteren Liste)⁴⁸⁴

Köprü tombazlarının yapımında kullanılan malzemelerin miktarlarına bakıldığında, 1696 adet taban demiri en fazla miktarda kullanılan malzeme olarak öne çıkmaktadır. Bu malzeme toplamda 4377 kıyye ağırlığındadır. Bu miktar, malzeme ağırlığı olan 14.576 kıyye içinde %30'dan fazla bir oranı temsil etmektedir.

Taban demirinin bu kadar yoğun kullanımı, köprünün dayanıklılığını sağlamak ve yük taşıma kapasitesini artırmak amacıyla temel yapısal eleman olarak önemini göstermektedir. Taban demirleri, tombazların stabilitesini ve su üzerindeki basınca karşı direncini artırmak için önemli bir ana malzeme olarak görünmektedir. Ayrıca, bu denli büyük miktarda demirin temini ve işlenmesi, sefer döneminde kapsamlı bir hazırlık süreci geçirildiği şeklinde yorumlanabilir.

Elde edilen veriler, Osmanlı köprü inşasında kullanılan demir miktarının hesaplanmasında da dikkatli bir şekilde fire payının (%10 ateş payı) göz önünde

⁴⁸³ Darphanede sikkelenecek madenlerde benzer işlemler yapılmaktaydı. Darphaneye gelen madenler bu teknikle eritilerek harku'n-nâr oranı ortaya çıkmış olurdu. Bu aşamadan sonra madeni para işlemine geçilirdi. Bkz. Halil Sahillioğlu, **Kuruluşta XVII. Asrın Sonlarına Kadar Osmanlı Para Tarihi Üzerine Bir Deneme**, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 1958, s. 251. Bu durum sadece Darphanede değil, diğer demir imalatında da söz konusu idi.

⁴⁸⁴ “Minhâ hâsıl, an-âhen-i mezbûr berâ-yı tombaz-ı cîsr sarf şude”

bulundurulduğunu göstermektedir. Bu durum, Osmanlı yapı teknolojisi kapsamında, malzeme kaybını öngörerek detaylı hesaplama yapabilme kabiliyetini ve teknik bilgilerini ortaya koymaktadır.

Tombaz Tedarikinin Aşamaları:

Osmanlı ordusunun 1109 (1697) tarihli sefer hazırlıkları sırasında köprü tombazlarının üretimi ve taşınması, ritüellerden lojistik detaylara kadar çok yönlü bir süreç olarak kayıtlara geçmiştir. Humbaracıbaşı Osman Ağa'nın masraf defterinde yer alan bilgiler, sefer hazırlıklarının dini ritüellerle başladığını ve ardından malzeme tedariki, işçilik ödemeleri ve taşımacılık faaliyetlerinin titizlikle sürdürüldüğünü göstermektedir. Bu süreç, dönemin askeri faaliyetlerinin yalnızca teknik değil, aynı zamanda inanç ve toplumsal boyutlarını da ortaya koymaktadır. Tombaz üretimi için yapılan masrafların toplamı 570 buçuk (570.5) kuruştur. Bu maliyete tombazların üretimine yönelik ihtiyaç duyulan demir, kereste vesair malzemelerin yanı sıra her birinin nakli için işçilere ve taşıma vasıtalarına ödenen tutar ve tombaz yapımına başlamadan önce kesilen kurbanın bedeli dahildir.

Ritüel:

Humbaracıbaşı Osman Ağa tarafından tutulan masraf kaydına göre Osmanlılar 1109 (1697) tarihli seferde köprü tombazları yapmaya başlamadan önce kurban kestikleri görülmektedir. Hesap kaydına göre, 10 koyun, her biri 1.5 kuruş olmakla beraber toplamda 15 kuruş harcanmıştır.⁴⁸⁵ Bu detay, Osmanlı dönemindeki askeri faaliyetlerin, yalnızca fiziksel inşa süreçlerinden değil, aynı zamanda inanç, ritüel ve ekonomik birçok farklı boyuttan oluştuğunu ortaya koymaktadır. Köprü tombazlarının üretimi öncesinde kurban kesilmesi hem askeri hem dini işlerin iç içe geçtiğini göstermektedir. Bunun yanı sıra kurban kesimi, sadece dini bir ritüel olmasının ötesinde, aynı zamanda topluluğu bir araya getiren bir unsur olarak yorumlanabilir.

⁴⁸⁵ Berây-ı bahâ-i ağnâm-ı kurbanlık der-hîn-i mübaşiret binâ-i tombazhâ-i cîsr (D.BŞM.d. 897, s.3). 1677'de de benzer bir ritüelin gerçekleştiğine dair bir örnek mevcuttur. Köprünün inşasına başlanmasıyla birlikte, kurban kesilmek üzere beş koyunun tahsis edilmesi amacıyla kasapbaşı vekili cafer Ağa'ya bir tezkire verilmiş (AE.SMMD.IV 58 / 6838), köprünün tamamlanmasının ardından ise, bu defa iki kurbanlık koyunun kesilmesi amacıyla aynı kişiye bir tezkire daha gönderilmiştir (AE.SMMD.IV 58 / 6837).

Malzemeler, Aletler ve İşçilik:

Tombazların kalafatlanarak bakım ve onarımının yapılması için ödenen bedel 30 kuruştur. Tombazlar için 800 küreğe 20 kuruş ödenirken, 400 *üstül*? 10 kuruşa mal olmuştur. Bunların dışında yedek tombazlar için kullanılacak 800 *resen-i ihlamur* 7.5 kuruş tutmuştur.

Yeni hazırlanan tombazların yapımında lazım olup Semendire sancağı sınırlarında yer alan Uzice/Öziçe tepesinde kesilen tahta ve kirişlerin toplam masrafı 60 kuruştur.

Seniçe ⁴⁸⁶ iskelesinden Dobrak'a nakledilen, uzun keresteleri birbirine bağlamak amacıyla kullanılacak 10 yedek kinnab (kalın ip) tanesi 2.5 kuruştan 25 kuruşa mal olmuştur.

Şayka bayrağı yapımında ve tombaz muhafazasından sorumlu kişilerin *kalensüvelerinde* (külâh, serpuş) kullanmak amacıyla kullanılacak *boğası* (ince, astarlık bez) ücretine göre; 6 bayrak ve 2 kalensüve yapımında 12 top boğası kullanılmıştır. 1 top boğası 1.5 kuruş olduğundan 12 top 18 kuruşa mal olmuştur.

Siyah barut varillerinin tahtası Öziçe'deki ağaçlardan kesilmiş ve daha sonra Belgrad cebehanesine teslim edilmiştir. 9000 dilgiili tahta varul her biri 2 *kıymet* olarak 18000 kıymet için 112.5 kuruş harcama yapılmıştır.

Taşımacılık ve İşçi Ödemeleri

Dobrak'tan İzvornik iskelesine kadar tombaz nakli esnasında çalışan 42 dümenciden her birine 1 kuruştan, toplamda 42 kuruş ödenirken, İzvornik'ten Böğürdelen'e kadar 42 dümenciye kişi başı 2 kuruştan toplam 84 kuruş ödenmiştir.

İzvornik kapudanı yardımcısına yaptığı hizmetin karşılığında 50 kuruş ödenmiştir. Tombazların nakli esnasında kullanılan beygirlerin hizmet bedeline göre bir beygir için 60 kuruş ödenmiştir.

⁴⁸⁶ Seniçe için bkz. Nuri Akbayan, *Osmanlı Yer Adları Sözlüğü*, s. 213; 174 Numaralı Hersek Livâsı *İcmâl Eflakân ve Voynugân Tahrîr Defteri (939/1533) Dizin ve Tıpkıbasım*, Yay. Haz. Ahmet Özkılın., Ali Coşkun, Abdullah Sivridağ, Murat Yüzbaşıoğlu, Başbakanlık Osmanlı Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Ankara 2009, s.56.

Koniçe⁴⁸⁷ kasabası ile İzvornik iskelesi arasında demir naklini gerçekleştirmek için 11 baş yük devesi için toplamda 27.5 kuruş harcanmıştır.

Tombazlar için çamdan yapılmış kova (koğa-ı çam) bedeli 120 adedi 3'er paradan 360 adedi 9 kuruşa mal olmuştur.

Hüccet sahibi marangoz ve demirciler

Yeni üretilmiş tombazların işçiliğini yapan marangoz ve demircilere dair Osman Ağa tarafından teslim edilen *Hüccet-i şer'yye*'lerin suretlerini ihtiva etmektedir.

Srebreniçe kadısı Mevlana İbrahim tarafından düzenlenen, 1 Şa'bân 1109 (12 Şubat 1698) ile 29 Şa'bân 1109 (12 Mart 1698) arasında yapılan bir aylık harcamaların kaydına göre; Sokol⁴⁸⁸ kazasından ihraç edilen 48 marangozun her birine aylık 1400 kuruş ödenmişti. Böylelikle bir aylık toplam masraf 67.200 kuruşa ulaşmıştır. 8 demirciye her birine 1500 kuruş vererek, toplamda bir aylık 12.000 kuruş harcanmıştır. Sokol kazasından ihraç edilen marangoz ve demircilere yapılan ödeme Şa'bân 1109'da (Şubat-Mart) 79.200 kuruş tutarındadır.

Srebreniçe⁴⁸⁹ kazasından temin edilen 18 marangozun her birine 1400 kuruş ödenmiştir. Bu şekilde aylık ödeme 25.200 kuruştur. 15 câmus (camız/manda) 40 kuruştur. Günlük toplam 600 olmakla birlikte 8 günlük bir hizmetten sonra 4800 kuruş harcanmıştır. Srebreniçe kazasından temin edilen marangozlara ve câmus hizmetine sonuçta 30.000 kuruş ödendiği görülmektedir.

Hüccet-i şer'yye'lerin marangoz ve demirci gibi meslek erbabına dair düzenlenmiş olması, bu meslek gruplarının çalıştırılmasının hukuki bir zemine oturtulduğunu göstermektedir. Bu, işçilerin görev alanlarının ve haklarının belirlenmesi açısından önemli bir kayıt niteliğindedir. Aynı zamanda, humbaracı başı

⁴⁸⁷ Koniçe için bkz. Machiel Kiel, "Koniçe", *DİA*, c.26, 2002, s. 173-174; Nuri Akbayar, *Osmanlı Yer Adları Sözlüğü*, s. 150; 174 Numaralı Hersek Livâsı İcmâl Eflakân ve Voynugân Tahrîr Defteri (939/1533), s.46.

⁴⁸⁸ Sokol için bkz. Nuri Akbayar, *Osmanlı Yer Adları Sözlüğü*, s. 218.

⁴⁸⁹ Srebreniçe (Srebrenice) için bkz. Nuri Akbayar, *Osmanlı Yer Adları Sözlüğü*, s. 217.

Osman Ağa gibi devlet görevlilerinin işçi temini ve ödeme süreçlerinde aktif rol oynadığı anlaşılmaktadır.

Sokol kazasından getirilen 48 marangozun her birine aylık 1400 kuruş ödenirken, 8 demircinin her birine 1500 kuruş ödenmiştir. Bu durum marangozluk ve demircilik arasında ücret farkının olduğunu ve demirciliğin daha uzmanlık gerektiren bir iş olarak değerlendirildiğini düşündürmektedir. Aynı şekilde, toplamda 79.000 kuruş gibi büyük bir harcama yapılması, işgücünün tombaz üretiminde büyük bir finansal yük oluşturduğunu göstermektedir. Bu, Osmanlı'nın askerî altyapı işçiliğiyle ilgilenenlerin maaliyetini ne kadar ciddiye aldığını göstermektedir.

Srebreniçe kazasından temin edilen 18 marangoz için ödenen 25.200 kuruş, yerel iş gücünün işçiliklerde aktif olarak kullanıldığını ortaya koymaktadır. Bununla birlikte, câmus (manda) gibi hayvanların hizmetine dair yapılan 4800 kuruşluk harcama, sadece insan gücünün değil, hayvan gücünün de yapı malzemesi işçiliğine entegre edildiğini göstermektedir. Bu maaliyetlerin toplamı, Srebreniçe bölgesinden sağlanan işgücü ve hayvan hizmetleri için 30.000 kuruşa ulaşmıştır. Bu durum farklı bölgelerden sağlanan iş gücünün ekonomik anlamda detaylı bir şekilde planlandığını ve kayıt altına alındığını ortaya koymaktadır.

Srebreniçe kadısı Mevlânâ İbrahim'in düzenlediği hüccetler, seferlerde yerel kadıların bölgelerindeki iş gücü organizasyonu üzerinde önemli bir yetkiye sahip olduğunu kanıtlamaktadır.

1 Ramazan 1109 (13 Mart 1698) ile 15 Ramazan 1109 (27 Mart 1698) arasında gerçekleşen harcamalar, Srebreniçe kadısı Mevlânâ İbrahim tarafından verilen bir hüccetle kayıt altına alınmıştır. Bu dönemde, on beş günlük çalışmaları karşılığında 62 marangozun her birine 700'er kuruş ödenmiş ve toplamda 43.400 kuruş harcanmıştır. Ayrıca, tombaz yapımında görev alan 8 demirciye de on beş gün için kişi başı 750 kuruş ödeme yapılmıştır. Demircilerin hizmetleri için 6.000 kuruş, marangozların hizmetleri için ise 43.400 kuruş harcanmış, böylece Ramazan ayının ilk on beş gününde toplam işçi harcaması 49.400 kuruşa ulaşmıştır.

Aynı dönemde İzvornik kadısı Mevlânâ Nureddin'in verdiği hüccete göre, İzvornik kazasından köprü tombazlarının yapımı için demirciler getirtilmiştir. Tombaz

yapımında görev alan altı demirciye, kişi başına aylık 1000 kuruş ödenmiştir. Bu altı ziyaretçinin her biri iki ay boyunca çalışmış ve toplamda iki ay içinde 12.000 kuruş kazanç elde etmiştir. Srebreniçe ve İzvornik kazalarına sarf edilen toplam gider 170.600 kuruş olarak hesaplanmıştır.

Srebreniçe kazasında 62 marangozun ihraç edilerek çalıştırıldığı ve her birine 15 günlük emekleri karşılığında 700 kuruş ödendiği görülmektedir. Bu, marangozluk iş gücünün yoğun bir şekilde kullanıldığını ve bu işçilerin büyük olasılıkla köprünün tombazlarının ahşaptan oluşan bölümlerinde görev aldığını göstermektedir. Ayrıca tombaz yapımında uzmanlaşmış demircilerin de çalıştırıldığı ve bu için daha yüksek bir ödeme (750 kuruş) yapıldığı belirtilmiştir. Demircilerin hizmetleri, köprü tombazlarının üretiminde çivi ve diğer bağlantı elemanları gibi metal akşamların önemini ortaya koymaktadır.

İzvornik kazasında görev alan 6 demircinin daha uzun bir süre, iki ay boyunca çalıştığı ve aylık bin kuruş gibi daha yüksek bir ücret aldığı kaydedilmiştir. Bu durum, İzvornik'ten ihraç edilen işçiler tarafından yapılan tombaz çalışmalarının daha karmaşık veyahut uzmanlık gerektiren bir süreç olduğuna işaret etmektedir. Srebreniçe'deki marangozlar kısa süreliğine görevlendirilirken, İzvornik'teki demirciler daha uzun vadeli bir iş planının parçası olmuştur.

Ramazan ayının ilk 15 gününde Srebreniçe kazasında yapılan toplam harcama bedeli 49.400 kuruş olarak belirtilirken, bunun 43.400 kuruşunun marangozlara, 6.000 kuruşunun demircilere ödendiği görülmektedir. İzvornik'teki toplam harcama ise iki ay boyunca 12.000 kuruş olarak kaydedilmiştir. Genel olarak, her iki kazada yapılan toplam harcama 170.600 kuruş gibi büyük bir meblağa ulaşmıştır. Bu rakamlar, köprü tombazları inşa etmek gibi askerî faaliyetlerin maliyet açısından oldukça büyük ölçekli olduğunu ortaya koymaktadır.

Srebreniçe ve İzvornik gibi komşu kazalardan tombaz yapımı amacıyla işçiler temin edilmesi ve kazalar arasındaki iş birliği dikkat çekicidir. Bu durum, Osmanlı'nın iş gücünü yerel sınırların dışına çıkardığı ve köprü yapılacak yerin dışındaki imkanları da değerlendirdiğini göstermektedir.

Tüm bunların yanı sıra, harcamaların Ramazan ayında kaydedilmiş olması, Osmanlı'da köprü inşa vakitlerinin dinsel veya sosyal ritüellere göre kesintiye uğramadığını ve işlerin tasarlandığı şekilde sürdüğünü göstermektedir.

Köprü tombazının üretimi, malzemeleri ve nakliyesinin yanı sıra, üretilen tombazların ve temin edilen kerestelerin korunması da önemli bir mesele olarak ele alınmıştır. Bu bağlamda, tombazların güvenliğini sağlamak amacıyla müstahfızlar (tombaz koruyucuları) görevlendirilmiş ve bu işçi grubunun ihtiyaçlarını karşılamak üzere gıda malzemelerinin tedarikine yönelik düzenlemeler yapılmıştır. 30 Rebî'ülevvel 1109 (16 Ekim 1697) tarihinde Belgrad'a ait gelirin harcandığı alanların incelenmesi sonucunda, tombazlar ve tombaz kerestelerinin güvenliğini sağlamakla görevli zâbitler ve diğer görevliler için 30 Cemâziye'l-evvel 1109'dan (14 Aralık 1697) 29 Şevval 1109'a (10 Mayıs 1698) kadar yapılan gıda harcamalarının toplamda 321 esedî kuruş olduğu tespit edilmiştir. Buna göre; 11 zâbitin her birine günlük 3'er tane çift ekmek (nân-ı çift) vererek 33 çift ekmek tedarik edilirken, diğer 74 görevliye her birine günlük 1'er tane olmak üzere 74 çift ekmek teslim edildi. 120 gün boyunca her gün 107 ekmek verilerek toplamda 12840 adet ekmek 321 kuruşa mal oldu.

29 Cemaziyeahir 1109'dan (12 Ocak 1698) 8 Safer 1110 (16 Ağustos 1698) tarihleri arasında çalıştırılan müstahfız ve diğerleri için tedarik edilen 218 günlük bulgur bedeli 261.5 esedî kuruştur. Buna göre; 218 gün boyunca toplamda 5232 kilo bulgur tüketilmiştir. Bir kilosu 2 para değerinde iken 10464 kiloya denk gelmektedir. Bu kadar kilo 261.5 kuruşa mal olmuştur. Ayrıca, bu işçiler Belgrad'a geldiklerinde ekmekleri anbardan verilmiştir.

1 Ramazan 1109'den (13 Mart 1698) 8 safer 1110 (16 Ağustos 1698) tarihleri arasında koruyucular için tedarik edilen revgân-ı sâde (tereyağı/sâde yağ) 218 gün boyunca çalışanlara dağıtılmıştır. Buna göre; 1046 vukıyye yağ 348 esedî kuruş toplam bedeli yansıtmaktadır. 1 Zilka'de 1109'dan (11 Mayıs 1698) 8 Safer 1110'e (16 Ağustos 1698) kadar 98 gün boyunca askerlere bulgur ve sade yağ dağıtılmıştır. Bu tarihlerde bulgur ve yağ bedeli 25 esedî kuruş görünmektedir. 16 Zilka'de 1109'dan (26 Mayıs 1698) 8 Safer 1110'e (16 Ağustos 1698) kadar yapılan bulgur ve sade yağ

toplamda 14 esedî kuruşa mal olmuştur. Gıda harcamalarının muhtelif tarihlerdeki dağılımı sonucu toplam masrafın 969.5 esedî kuruş olduğunu göstermektedir.

Bu bilgiler ışığında, tombaz ve kerestelerin güvenliği için görevliler atandığı ve bu görevlilere gıda sağlandığı net bir şekilde görülmektedir. Kerestelerin depolama ve korunma sürecinin uzun bir süre devam ettiği, dolayısıyla malzemelerin hassasiyetle korunduğu anlaşılmaktadır.

Belirtilen günlük erzak miktarları, askerler ve müstahfızlar için standart bir beslenme düzenine işaret etmektedir. Özellikle günlük çift ekmek iâşesi Osmanlı'daki temel askerî gıda politikalarını anlamamıza yardımcı olmaktadır. 12840 adet ekmek temini, temel gıda kaynağı olarak Osmanlı işçilerinin beslenmesinin merkezinde olduğunu göstermektedir. Buna ek olarak, 218 gün boyunca belirli ölçülerde toplamda 5232 kilo bulgur ve 1046 vukıyye sade yağ dağıtılmış olması günlük dağıtım planlamasında, düzenli bir tedarik zinciri olduğunu ortaya koymaktadır.

Tombazların korunması amacıyla müstahfızların görevlendirilmesi ve onların gıda ihtiyacının düzenli olarak karşılanması, askerî yapıların güvenliğinin ne kadar önemli olduğunu vurgulamaktadır. Ayrıca, Belgrad gelirlerinin köprü tombazları ve müstahfızlar adına kullanılması, bu şehrin Osmanlı askerî ve ekonomik sistemi içindeki konumuna dair önemli bir ipucu vermektedir. Belgrad, önemli bir geçiş noktası olmasının ötesinde aynı zamanda askerî malzemelerin toplanma ve dağıtım yeri olarak düşünülebilir.

Bu bağlamda, Belgrad, Tuna ve Sava hattının en önemli askerî ve lojistik merkezlerindendi. 1698 yılı boyunca Belgrad çevresinde askerî köprüler, tombazlar ve keresteler gibi altyapı unsurlarının korunması, olası bir Habsburg saldırısına karşı alınmış bir önlem olarak düşünülebilir. Zenta yenilgisinden sonra, Osmanlı ordusu geri çekilmiş ve Belgrad'a yoğunlaşmıştır.⁴⁹⁰ Bu tombazlar, Tuna ve Sava askerî geçişlerini kontrol altına almak veya olası yeni saldırılara karşı köprü geçişlerini hızlı bir şekilde sağlayabilmek için stratejik bir varlık olarak korunmakta olduğunu göstermektedir.

⁴⁹⁰ Zenta faciasından sonra Tımişvar'a, oradan da 21 Eylül'de Belgrad'a çekilmişti. Bkz. İsmail Hâmi Danişmend, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, c.3, s. 482.

1698 yılına kadar süren bulgur, sade yağ ve ekmek dağıtımları, tombazları koruyan müstahfızların Belgrad'da görev yapmaya devam ettiğini göstermektedir. Zenta muharebesi bitmiş olsa da, lojistik ve koruma görevleri savaştan çok sonra bile devam etmiştir.

Tombaz Tedarikinde Mali Kaynaklar⁴⁹¹

Buraya kadar humbaracı başı Osman Ağa'nın yapmış olduğu masrafların toplamı 2606 buçuk esedî (2606.5) kuruş tutarındadır. 2 bin kuruşu hazineden teslim edilmişken geri kalan 600 kuruşundan daha önce 12 bin kürek tedarik etmek amacıyla istifade edildiği görülmektedir. Valpovo, Sokol, Balişe gibi yerlerin her birinden 4000 adet ağaç kürek kesilerek toplamda 600 kuruş harcama yapıldı. Bu 600 kuruşun 300 kuruşu 8 Zilka'de 1109'da (18 Mayıs 1698) hazineden karşılandı. Kalan 300 kuruş ise cebehaneden karşılanmıştır.

Ek İşçi İstihdamı⁴⁹²

Köprü tombazları yapmak amacıyla ücretle tutulmuş marangoz ve demircilerden başka Bosna valisi Mehmed Paşa yazılı emriyle farklı kazalardan yeni işçiler getirtilmiştir.

Buna göre; Semendire sancağına bağlı Öziçe⁴⁹³ kazasından getirtilen 30 marangoz 75 gün, 6 demirci 65 gün çalışırken, sancağına bağlı Sokol kazasından gelen 13 marangoz 75 gün, 17 marangoz 60 gün, 5 demirci 75 gün çalışmıştır.

Bosna sancağına bağlı Srebreniçe kazasından gelen 60 marangoz 75 gün çalışırken, 15 ocak demircisi (âhenger-i ocağ) 70 gün çalıştı. Bunun yanı sıra sancağın Vişegrad kazasından 30 marangoz 63 gün, 4 demirci 58 gün çalışmıştır.

⁴⁹¹ D. BŞM. d.897, s. 4.

⁴⁹² D. BŞM. d.897, s. 5.

⁴⁹³ Semendire sancağına bağlıdır. Bkz. Nuri Akbayar, **Osmanlı Yer Adları Sözlüğü**, s. 243.

Kenzin'de⁴⁹⁴ Berce⁴⁹⁵ kazasından getirilen 40 marangoz 75 gün çalışmış, buradan getirilen 4 ocak demircisi ise 60 gün çalışmıştır. Bosna sancağında Kaladani'de⁴⁹⁶ Olova⁴⁹⁷ kazasından 30 marangoz 63 gün, 4 demirci 58 gün çalışmıştır.

Çernik⁴⁹⁸ kazasından getirilen 40 marangoz 24 gün, 5 marangoz 57 gün, 45 marangoz 40 gün, 5 marangoz 47 gün çalışmıştır.

Osmanlı Devleti'nin seferlerin vazgeçilmez unsuru olarak askerî köprü inşaa faaliyetlerinde ihtiyaç duyduğu iş gücünü temin etme yöntemleri, bölgesel kaynakların etkili bir şekilde kullanıldığını göstermektedir. Bosna sancağı ve çevresindeki kazalardan ücretli marangoz ve demirci istihdamının, köprü tombazlarının inşasının gerçekleştirilmesinde büyük oranda yer kapladığı görülmektedir. Özellikle Semendire, Bosna ve Kenzin gibi sancaklara bağlı kazalardan getirilen işçilerin çalışma süreleri ve sayıları, bölgedeki uzmanlaşmış iş gücünün köprü tombazı yapım sürecine nasıl uygun hale getirilerek yönlendirildiğini ortaya koymaktadır. Örneğin; Semendire sancağına bağlı Öziçe kazasından getirilen 30 marangozun 75 gün boyunca çalışması ve aynı kazadan getirilen 6 demircinin 65 gün boyunca görev yapması, marangozluk mesleğinin bölgedeki önemini ve sürecin uzun vadeli iş gücü planlaması gerektirdiğini göstermektedir. Benzer şekilde, yine aynı sancağa bağlı Sokol kazasından gelen 13 marangozun 75 gün, 17 marangozun ise 60 gün çalışması, marangozluk mesleğinin bu kazadaki yaygınlığını ortaya koymaktadır. Ayrıca 5 demircinin 75 gün boyunca görev yapması, metal işçiliğinin köprü tombazlarının yapımındaki katkısını vurgulamaktadır.

Bosna sancağına bağlı Srebreniçe kazasından getirilen 60 marangozun 75 gün süreyle çalışması ve 15 ocak demircisinin 70 gün süreyle görev yapması Bosna sancağının ahşap işçiliği ve metal işleme alanlarında üretim kapasitesini açıklamaktadır. Aynı sancağa bağlı Vişegrad kazasından getirilen 30 marangozun 63 gün, 4 demircinin ise 58 gün çalışması, daha sonra Olova kazasından getirilen 30

⁴⁹⁴ Bosna-İzvornik, bkz. Nuri Akbayer, **Osmanlı Yer Adları Sözlüğü**, s. 142.

⁴⁹⁵ Bosna-İzvornik, bkz. Nuri Akbayer, **Osmanlı Yer Adları Sözlüğü**, s. 32.

⁴⁹⁶ Bosna-İzvornik, bkz. Nuri Akbayer, **Osmanlı Yer Adları Sözlüğü**, s. 128.

⁴⁹⁷ Bosna sancağındadır. Bkz. Nuri Akbayer, **Osmanlı Yer Adları Sözlüğü**, s. 184.

⁴⁹⁸ Bosna sancağındadır. Bkz. Nuri Akbayer, **Osmanlı Yer Adları Sözlüğü**, s. 57.

marangozun ve 4 demircinin 63 gün ve 58 gün süreyle çalışmaları, köprü tombazlarının yapımında yoğunluklu olarak Bosna sancağının uzun süreli iş gücünün sağlanmasında belirleyici bir konumda olduğu anlaşılmaktadır.

Görüldüğü üzere, genel olarak, Bosna sancağı ve çevresinden temin edilen marangoz ve demircilerin uzun süreli ve yoğun çalışmaları, bölgedeki iş gücü potansiyelinin Osmanlı'nın büyük ölçekli askerî inşaat ve malzeme üretiminde etkin bir şekilde kullanıldığını göstermektedir. Bu iş gücünün mesleklerine göre kategorize edilmesi ve farklı kazalardan sağlanması, köprü tombazı inşasının yerel kaynaklara dayanarak yürütüldüğünü ve bu sistemin devletin hazinesinden ihtiyacın duyulan ana finansmanın karşılanmasıyla merkezi otorite tarafından planlandığını açıkça ortaya koymaktadır.

Bosna valisi Mehmed Paşa'nın köprü tombazlarının yapım sürecine müdahil olması, bu askerî faaliyette hem merkezi hazinenin hem de yerel sancak gelirlerinin kullanılmış olduğuna işaret etmektedir. İşçilerin ücretli çalıştırılması, Osmanlı Devleti'nin yerel zanaatkârları değerlendirdiğini ve büyük oranlı bir işçi istihdamını yapıların en ufak bileşeni olan malzeme işçiliğinde bile askerî yollarla sağladığı şeklinde anlaşılmaktadır. Nitekim, malzeme giderleri ve iş gücü temininin merkezi otorite ve yerel otoriteler arasında paylaşıldığı görülmektedir.

C. KÖPRÜLERİN İNŞASI, SÖKÜLMESİ, MALZEMELERİN BAKIMI VE KORUNMASI

1595 yılında Osmanlı ordusu tarafından Rusçuk-Yergöğü geçişini sağlamak amacıyla inşa edilen köprü, Osmanlı köprü inşa tekniklerinin ve sefer esnasında uygulanan geçiş stratejilerinin önemli bir örneğini teşkil etmektedir. Bu yapı, Osmanlı yapı inşa geleneğinin ve sefer şartlarına uyum sağlayan pratik inşaat yöntemlerinin somut bir yansımasıdır. Aşağıdaki tasvir, köprünün inşasına dair önemli ayrıntıları gözler önüne sermektedir. İnşaatın ilk aşamasında, işçilerin nehrin akış yönüne uygun şekilde ahşap ve tomrukları hazırlayarak bunları birleştirdiği görülmektedir. Su üzerinde işçilerin taşıdığı büyük ahşap kalaslar ve kazıklar, Osmanlı askerî mimarisinin sefer esnasında uyguladığı geçici köprü sistemlerinin temel bileşenlerini

ortaya koymaktadır. Nehir tabanına çakılan kazıkların üzerine yerleştirilen yatay elemanlar, yükü dağıtarak geçişi mümkün kılan ana taşıyıcı sistemi oluşturmuştur. Bununla birlikte, Osmanlı müverrihleri, Rusçuk-Yergöğü köprüsünün yalnızca kazıklı bir sistemden ibaret olmadığını, aynı zamanda tombaz yapılarla desteklendiğini göstermektedir⁴⁹⁹ Resimde ise yalnızca kazıklı sistemin betimlenmiş olması, köprü'nün inşa sürecinin tamamını değil, belirli bir aşamasını yansıttığını düşündürmektedir. Bununla beraber, inşa sürecinin tasviri, Osmanlı ordusunun sefer sırasında köprü kurma pratiğini ve bu sürecin lojistik dinamiklerini anlamak açısından dikkat çekicidir.



Resim 27
Rusçuk-Yergöğü Köprüsü'nün İnşası⁵⁰⁰

Askerî seferlerde köprüler, ordunun ilerlemesi ve lojistik ihtiyaçlarının karşılanması açısından kritik unsurlar arasında yer almaktaydı. Sefer hazırlıkları kapsamında öncelikle olarak yol durumu değerlendirilmiş, bu çerçevede köprülerin

⁴⁹⁹ Bu konu, tezin ikinci bölümünde “Rusçuk-Yergöğü Köprüsü (1003/1595)” başlığı altında ele alınmaktadır.

⁵⁰⁰ Jean Jacques Boissard, *Vitae et icones sultanorum Turcicorum*, s.106.

inşası ve bakımı hazırlık sürecinin temel unsurlarından biri olmuştur. Ordunun geçeceği yolların temizlenmesi, mevcut yolların bakımının sağlanması ve su engelleri üzerindeki köprülerin onarılması ya da yeni askerî köprülerin inşası, sürekli olarak önemini koruyan meseleler arasında yer almıştır. Nitekim, 1593-1606 yılları arasındaki Osmanlı-Avusturya mücadeleleri sırasında, Belgrad'a kadar yol üzerindeki köprülerin onarım ve bakım faaliyetlerini yürütmek üzere Ömer Efendi'ye görev verilmişti.⁵⁰¹ Bu köprüler, yalnızca sefer öncesi bakım veya inşa süreçleriyle değil, askerî geçiş tamamlandıktan sonra uygun şekilde sökülerek muhafaza edilmesi gereken yapılar olmaları bakımından da dikkat çekmektedir.

1566 Sigetvar seferi sırasında, askerî geçiş için Ösek'te inşa edilen köprünün bir kısmı, eski Mir-livâ Hüseyin tarafından bozdurulmuş, ardından kış mevsimi girince geri kalan kısmı da sökülerek kaldırılmıştır. Bu sebeple 80 parça gemi balçıkta kalmış, Ösek kalelerinin tamiri emredildiğinde ise bataklık çekilip temizlenemediğinden dolayı beklemeye alınmış ve neticede çürüyerek iş göremez hale gelmiştir. Ancak bu hususta gemilerin çıkarılarak, bağlantı unsurlarının düzeltilerek kalede muhafaza edilmesinin emredilmesi üzerine sökülen gemiler kaldırılmış, 65 parça gemi kalafatlanmış, 30 parçası yukarı cenaha gönderilmiş, 35 parçası ise Ösek kalesi civarında muhafaza edilmiştir. Ayrıca üç gemi daha sökülerek, hâsıl olan tahtalar, kalafat edilen gemilerin dümenleri, oturma mahalleri ve sair tamiratına sarf olunmuştur. Bununla birlikte, köprüden artan ve daha önce rençberden alınmış olan iki parça iskele gemisi, beş parça çam rençber gemisi ve on parça gemi de sahiplerine teslim edilmiştir.⁵⁰²

Aynı şekilde II. Mustafa'nın, Hicri 1108'de (Miladi 1696) Avusturya üzerine düzenlediği sefer sırasında, Beçkerek tarafına geçebilmek amacıyla Temeşvar yakınlarında küçük bir nehir olan Timiş (Tameş) nehri üzerine inşa edilen köprüler de benzer bir süreçten geçmiştir. Sadrazam Elmas Mehmed Paşa, köprü malzemeleriyle birlikte beylerbeylerini de yanına alarak köprü kurulacak yere doğru yola çıkmıştır.

⁵⁰¹ İE. DH. 6/526 (12 Zilhicce 1011 / 23 Mayıs 1603)

⁵⁰² Pojega beyine köprüden sökülerek çıkarılan gemileri bakımlı bir şekilde muhafaza etmesi ve Tuna'da kurulacak köprü için 60 parça gemi inşa ederek, vaktinde Budin'e göndermesi emredildi. Pojega beyine gönderilen 28 Rebiü'l-âhir 976 (20 Ekim 1568) tarihli hüküm: MD., nr.7, h.2323.

Köprü yapımında kullanılacak olan otuz üç parça “köprü tombazı” Belgrad’da imal edilmiştir. Bu tombazların yapımında gomana ve çapa demirleri kullanılmış ve malzemeler, köprü kurulacak yere arabalar vasıtasıyla taşınmıştır. Nitekim, her biri on altı tombazdan inşa edilmek üzere, Timiş nehri üzerinde iki adet köprü kurulmuştur. Köprülerin yapımı sırasında karşı kıyıdan gelebilecek olası düşman saldırılarına karşı karada eyalet askerleri ve nehirde ise üstüaçıklar hazır bulundurulmuş, köprünün güvenliği sağlanmıştır. Köprülerin yapımı tamamlandığında, 15 Muharrem 1108 (14 Ağustos 1696) Salı günü ikindi vaktine yaklaşırken, başından itibaren yaklaşık üç saat geçmiş oluyordu. Köprü hazır hale getirildikten sonra ise ordu ve toplar ve diğer savaş malzemeleri karşı tarafa geçirilmiştir. Geçiş tamamlandıktan sonra ise, köprü elemanları, önlem amaçlı sökölüp arabalara yüklenmiştir.⁵⁰³

Osmanlı yönetimi köprü gemilerinin güvenli bir şekilde saklanması ve herhangi bir zarara uğramamaları için gerekli önlemleri aldığı görülmektedir. Pojega beyine hitaben yazılan bir emirde, 1573’te planlanan seferin ertelenmesi nedeniyle daha önce inşa edilen gemilerin muhafazasına devam edilmesi gerektiği bildirilmişti. Sefer ertelenmiş olsa da, köprü gemilerinin korunması, mühim olan işlerin bir parçası olarak vurgulanmış ve muhafazalarının önemi belirtilmiştir.⁵⁰⁴ Aynı tarihte benzer hatırlatmalar Semendire beyine de yapılmıştı. İzvornik civarında inşa edilen gemilerin

⁵⁰³ Silahdâr Fındıklılı Mehmed Ağa, **Nusretnâme, İnceleme-Metin (1106-1133 / 1695-1721)**, Türkiye Bilimler Akademisi (TÜBA), Ankara, 2010, s.258-259; Defterdar Mehmed Paşa, **Zübde-i Vekayîât**, s. 589-590; Olaş zaferiyle sonuçlanan 1696 yılındaki sefer organizasyonunda, yalnızca Timiş nehri üzerinde değil, aynı zamanda Morava nehri üzerinde de köprü inşa edilmiştir. Bu doğrultuda, sefer sonunda çeşitli ihsanlarla ödüllendirilen levendler süreç boyunca birçok önemli hizmetlerde bulunmuştur. Nitekim, bunlardan bir kısmı Morava nehri üzerindeki köprünün muhafazasıyla görevlendirilmiştir. Bkz. **Zafer Sabahında Padişah’tan Gazilere Mükâfat 1696 Tarihli İn‘âmât Defteri**, Haz. Mehmet Ali Ünal, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2023, s.80-81; Morava köprüsü, Belgrad-Temeşvar güzergâhında yer alan ve ordu geçişlerinde stratejik öneme sahip bir köprüydü. Belgrad yönündeki çevresi yoğun ormanlarla kaplı olduğu için güvenlik riski taşımaktaydı. Bu nedenle bölgeyi denetim altına almak amacıyla 1695’te Niş Muhafızı tarafından askerî birlikler görevlendirilmişti. Bkz. Tahir Sevinç, **1695 ve 1696 Avusturya Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Ana Bilim Dalı Yeniçağ Tarihi Bilim Dalı Doktora Tezi, Danışman: Prof. Dr. Mustafa Çetin Varlık, İstanbul 2010, s.132.

⁵⁰⁴ Pojega beyine gönderilen 20 Safer 981 (21 Haziran 973) tarihli hüküm: MD., nr.22, h.138.

Belgrad limanında muhafazası uygun görülmüş, gemiler limana ulaştığında tarihi, sayıları hakkında ilgili makamlara bilgi vermesi emredilmiştir.⁵⁰⁵

Askerî köprülerin ve ilgili unsurların herhangi bir zarar görmemesi için titizlikle korunması hususu sefer hazırlıklarının temel unsurlarından biri olarak görünmektedir. Özellikle tombazlara yönelik olası bir saldırı veya tehdit karşısında derhal önlem alınması şart koşulmaktaydı. Bu çerçevede, 1605 Estergon kuşatmasının gerçekleştiği yıl, sefer hazırlıkları kapsamında Tomaşın⁵⁰⁶ köprüsündeki tombazların güvenliği önemli bir mesele haline gelmiş, bu görev Valpovo’da bulunan Ahmed Çavuş’a verilmiştir. Ancak Ahmed Çavuş’un bu sorumluluğu tek başına üstlenmesi beklenmemiş, tombazların güvenliğini sağlamak amacıyla Tomaşın’daki askerler de ona destek olmak üzere görevlendirilmişlerdi.⁵⁰⁷ Nitekim, Tomaşın köprüsünün korunması önemli bir mesele arz ettiğinden, bu görev farklı birimlere dağıtılmıştı. Pojega beyine gönderilen emirle, sancak askerleri, kadı, reaya táfesi köprünün muhafazasında görevlendirilmiş⁵⁰⁸, bunun yanı sıra, Ösek muhafızı Bekir Ağa’ya da bir hüküm gönderilerek Pojega beyi ile köprünün korunmasında yer alması emredilmiştir.⁵⁰⁹

Keza Lala Mustafa Paşa 1604’te sadaretinin en başında Macaristan seferi hazırlıkları kapsamında kalelerin bakım ve güçlendirilmesine önem verirken, bir yandan Budin’e gelerek daha önce Avusturya askerlerinin kullanılmaz hale getirdiği gemilerden inşa edilen köprünün 1 Cemâziye’l-evvel (25 Eylül) tamir edilmesini sağladı.⁵¹⁰

⁵⁰⁵ Semendire beyine gönderilen 20 Safer 981 (21 Haziran 973) tarihli hüküm: MD., nr.22, h.137; Bir sonraki yıl henüz kış aylarında köprü gemileri, zahire gemileri ve şaykaların bir araya getirilip toplanması ve korunması adına Semendire beyine, Semendire ve Belgrad kadılarına gönderilen 6 Zilhicce 981 (27 Şubat 1574) tarihli hüküm: MD., nr.24, h.143.

⁵⁰⁶ Tomaşın, Budin eyaletine bağlı bir yer. Bkz. Nuri Akbayan, **Osmanlı Yer Adları Sözlüğü**, s.237.

⁵⁰⁷ Valpovo’da sakin Ahmed Çavuş’a gönderilen 1014/1605 tarihli hüküm: MD., nr.77, h.294.

⁵⁰⁸ Pojega beyine gönderilen hüküm: MD., nr.77, h.214.

⁵⁰⁹ Dergâh-ı Ali mütferrikalarından Ösek Muhafızı olan Bekir Ağa’ya gönderilen hüküm: MD., nr.77, h.215.

⁵¹⁰ Hammer-Purgstall, c.8, s.55.

Askerî köprülerin bakımı, yalnızca sel ve su taşkınlarına karşı değil, kış mevsiminin ağır şartlarına karşı da titizlikle ele alınması gereken bir meseleydi. Özellikle yoğun kar yağışı, köprülerin yüzeyinde birikerek geçişi zorlaştırırken, aşırı soğuk hava koşulları ahşap ve halat gibi malzemelerden inşa edilen geçici köprülerde ciddi hasarlara yol açabiliyordu. Nehirlerin donması ve buz tabakasının genişlemesi, köprü kazıklarının yerinden oynamasına ya da donarak kırılmasına sebep olabiliyordu. Bu durum, ordu için ciddi gecikmelere ve lojistik aksamaya yol açarak seferin planlanan hızda ilerlemesini engelleyebiliyordu. Bu nedenle, kış aylarına denk gelen sefer yürüyüşlerinde köprülerin sağlam kalabilmesi için ya alternatif geçiş noktaları belirleniyor ya da mevcut köprülerin dayanıklılığını artıracak önlemler alınıyordu. Örneğin, 1011 (1602) yılında sadrazam Yemişçi Hasan Paşa, kış aylarında Macaristan seferinden İstanbul'a dönüşte Morava köprüsüne gelmiş, aşırı soğuktan buz tutan köprü'nün kırılmış olduğunu görmüştü. Güçlkle yeni başka yer keşfederek, köprü kurmadan donmuş nehir üzerinde yaya olarak karşı tarafa geçebilmiştir.⁵¹¹

D. KÖPRÜLERİN VE MALZEMELERİN YÖNETİMİ VE FİNANSMANI

Osmanlı askerî köprülerinin finansmanı büyük ölçüde bölgesel gelirler, özellikle de cizye akçeleri aracılığıyla sağlanmaktaydı. Sefer yolları üzerindeki köprülerin inşası ve onarımı için farklı sancaklardan tahsis edilen cizye gelirleri, iş gücünün maaşlarından malzeme alımına kadar geniş bir yelpazede kullanılmıştır. Bazı durumlarda, bu tür harcamalar doğrudan hazine tarafından karşılanmış, özellikle stratejik geçiş noktalarındaki köprülerin masrafları devletin merkezi kaynaklarından ödenmiştir. İnşaatta kullanılan kereste gibi malzemeler ise genellikle en yakın bölgesel kaynaklardan temin edilerek taşınmış, çiviler gibi temel inşaat malzemeleri belirli üretim merkezlerinden satın alınmıştır. Köprü inşasında ve tamirinde görev alan marangozlar, baltacılar ve diğer zanaatkârlar için de düzenli ödemeler yapılmış, bu işlerin idaresi kadı, yeniçeri ağası, köprü ağaları ve hassa mimarbaşı (sermimârân-ı

⁵¹¹ Târih-i Peçevî, c.2, s. 255.

hâssa)⁵¹² gibi görevlilere bırakılmıştır. Dolayısıyla, Osmanlı Devleti, seferler sırasında köprü inşası ve bakımı için hem bölgesel hem de merkezî finansman mekanizmalarını etkin bir şekilde kullanmıştır.

Osmanlı Devleti, askerî köprü inşasının yanı sıra köprü malzemelerinin yapımı ve bakımında hem bölgesel hem de merkezi finansman mekanizmalarını etkin bir şekilde kullanırken, bu sürecin gerektirdiği iş gücü ve malzeme temini için çeşitli idari düzenlemelere de başvurmuştur. Bu çerçevede, yalnızca köprü malzemeleri inşasının finansmanında çeşitli gelir kaynakları kullanılmakla kalmamış, aynı zamanda bu süreçte görev alan yerel halkın yükünü hafifletmek amacıyla belirli vergi muafiyetleri de tanınmıştır. Nitekim, bu tür muafiyetlere bir örnek olarak, Valpova kazasına bağlı olan ve Sava nehri kenarında yer alan Preste adındaki köyde mîrî zahire gemileri ve köprü gemileri yapılması amacıyla burada hâsıl edilen kerestelerin korunması karşılığında köy sakinleri avârız-ı dîvâniye ve tekâlîf-i örfiyeden muaf tutulmuştur.⁵¹³

Erken modern dönemde köprülerin inşasında kullanılan malzemelerin temini için belirli bütçeler ayrılmakta ve bu bütçeler, özellikle cizye gelirlerinden sağlanan finansmanla yönetilmekteydi. 1568’de Budin beylerbeyi tarafından, Budin yakınlarında, Tuna nehri üzerinde bulunan köprü gemilerinin bir kısmının zamanla eskidiği ve işlevini yitirdiği, bazı gemilerin ise tahtalarının ince olması sebebiyle nehrin taşkınları sırasında sürüklenen kütüklere dayanamayarak zarar gördüğü bildirilmişti. Bu nedenle, daha dayanıklı, kalın ve yüksek kanatlı köprü gemilerinin inşa edilmesi gerekliliği vurgulanmış ve bu işlemin tahmini maliyetinin 50-60 bin akçe

⁵¹² Saray ve İstanbul’daki inşa faaliyetlerinin yanı sıra, seferler sırasında ordunun geçiş güzergâhlarının açılması, bakım ve onarımının sağlanması ile köprü inşası gibi hizmetler de Hassa Mimarları Ocağı’nın vazifeleri arasında olup bu işlerin idaresi ocak mensuplarının en rütbelisi olan mimarbaşının uhdesinde bulunmaktaydı. Bkz. Şerafettin Turan, “Mimarbaşı”, **DİA**, c.30, 2020, s.90; Klasik dönemde askerî yapıların inşasında hassa mimarlar ocağından ustalar istihdam edilmekteydi. Bu ustaların çoğunluğunu Müslümanlar oluşturmakla birlikte, Osmanlı tebaası içinde yer alan gayrimüslim ustalara da rastlanmaktaydı. Ancak, Osmanlı tebaasına mensup olmayan yabancı ustaların bu dönemde istihdam edildiğine dair bir örneğe rastlanmamaktadır. Bu tespit için bkz. Özgür Kolçak, **Ok, Tüfek ve At 16. Yüzyıl Osmanlı Askerî Devrimi**, TTK, Ankara 2023, s.96.

⁵¹³ Valpovo kadısına hitaben yazılan 15 Cemâziyelâhır 981 / 15 Ekim 1573 tarihli hüküm: MD., nr. 23, h.118; Osmanlı vergi sisteminde, belirli hizmetleri yerine getiren gruplara sağlanan muafiyetler, genellikle avârız-ı dîvâniye ve tekâlîf-i örfiye kapsamında değerlendirilmiş ve devletin idarî, askerî ve ekonomik ihtiyaçlarına göre şekillenmiştir (Halil Sahillioğlu, “Avârız”, **DİA**, c.4, 1991, s.108). Nitekim, köprü inşası ve bakımıyla görevli iş gücü de bu muafiyetlerden faydalanan gruplar arasında yer almıştır.

olacağı belirtilmiştir. Bu doğrultuda, Semendire, İzvornik ve Pojega sancaklarında yeni köprü gemilerinin yapımı için emir verilmiş ve söz konusu işlemlerle ilgilenmek üzere Tuna Kapudanı Ferruh'un görevlendirilmesi kararlaştırılmıştı.⁵¹⁴ Bu karar, köprülerin inşasında kullanılan malzemenin temini ve finansal yönetim süreçlerine dair önemli bir örnek teşkil etmektedir. Nitekim, Tuna nehri üzerindeki köprü gemilerinin yapımı için ayrılması önerilen meblağ hem köprülerin işlevselliği hem de güvenliği için gerekli olan malzeme ve işçilik maliyetlerini karşılayabilecek orandaydı.

Köprü ağası Mahmud Ağa, 1692'de sefer esnasında Niş'den Belgrad'a varıncaya kadar yollarda bulunan köprülerin onarımı, geçilecek yolların genişletilmesi ve temizlenmesiyle görevlendirilmişti. Nitekim köprü ve diğer yol masraflarının karşılaması amacıyla Mahmud Ağa'ya Niş cizyesi malından iki yük (200.000) akçe verilmiştir.⁵¹⁵

Divân-ı Hümayun gedikli çavuşlarından⁵¹⁶ olan Mahmud Ağa, köprü ağası sıfatıyla, sadece yolların düzenlenmesiyle değil, aynı zamanda Belgrad'da köprü inşası için gerekli tombaz, kereste ve mühimmatın teminiyle de sorumlu tutulduğu görülmektedir. Bu görev gereği Belgrad'da bulunması sebebiyle sefer yoklamalarında hazır bulunamamış, ancak "Vezîr-i mükerrer" Cafer Paşa'nın ilâmına istinaden, bu

⁵¹⁴ Budin beylerbeyine gönderilen 9 Cemâziyelâhır 976 (29 Kasım 1568) tarihli hüküm: MD., nr.7, h.2554. Köprü gemilerinin inşası için Tuna Kapudanı Ferruh'a verilen göreve dair ayrıca bkz. D.EVM.d. 26278, s. 144, h.424 (26 Rebiü'l-âhır 976 / 18 Ekim 1568).

⁵¹⁵ C.NF 48/2370 (2 Zilhicce 1103 / 15 Ağustos 1692); Niş'den Belgrad'a kadar köprülerin tamiri ve yolların düzeniyle "köprü mübâşiri gedikli çavuşlardan Mahmud Çavuş" ilgilenecektir. Köprü işlerinin yerine getirilmesi amacıyla kişi başına 50 akçe ücret ödenmek üzere 10 marangoz Tatarpazarı, 10 marangoz da Sofya'dan temin edilmiştir (İE. DH 10/1018 [29 Receb 1103 / 16 Nisan 1692]). Silâhdâr Fındıklılı Mehmed Ağa, 1694'te Varadin kalesini muhasara altına alındığı tarihte, Parakin ile Yagodine menzilleri arasında yer alan Morava Nehri üzerinde "cîsr binâsına" değinirken, daha önce bu iş için görevlendirilen "gedikli Mahmud Çavuş" tarafından bir köprü yaptırılarak, nehrin geçildiğini yazmaktadır. Bkz. Silâhdâr Fındıklılı Mehmed Ağa, **Silâhdâr Târîhi**, c.2, (1106-1095), Türk Tarih Encümeni Külliyyatı, İstanbul 1928, s.751-752; Ayrıca bkz. 1 yük akçe 100.000 akçeye tekabül etmektedir (Ömer İşbilir, "Yük", **DİA**, c. 44, 2013, s.48).

⁵¹⁶ Osmanlı merkez teşkilâtında, Divân-ı Hümayun çavuşları arasında kıdemli olanlara "gedikli divan çavuşu" unvanı verilmekteydi. Bkz. Abdülkadir Özcan, "Gedikli", **DİA**, c.13, 1996, s.548.

durumun zeamet ve gediğine zarar vermemesi için kaydına şerh düşülmesi gündeme gelmiştir.⁵¹⁷

Keza 1108 (1697) yılında sefer hazırlıkları esnasında Edirne'den Belgrad'a varıncaya kadar yol üstünde olan köprülerin tamir edilmesi amacıyla ihtiyaç duyulan 10 kantar çivinin Samakov'dan tedariki söz konusu olmuş, çivi masrafları da Samakov cizyesi malından karşılanmıştır.⁵¹⁸

1711 Prut seferinde Tuna nehri üzerine inşa edilen İsakçı köprüsünün inşası için gerekli olan kereste ve demirin bir kısmı, Eflak ve Boğdan reayasından alınan vergilerden (cizye) sağlanırken, demirin diğer bir kısmı ise Srebreniçe'den temin edilmiştir. Malzeme maliyetlerinin yanı sıra, köprü inşası için harcanan toplam miktarın 26.250 esedî kuruş (yaklaşık 3.150.000 bin akçe) olduğu kaydedilmiştir.⁵¹⁹

1711 Prut seferinin ardından yaşanan gelişmeler neticesinde, 1712'deki yeni bir sefer hazırlıkları kapsamında Morava Nehri üzerinde inşa edilmesi öngörülen büyük köprü için gerekli alet ve edevat ile demirci, marangoz ve diğer zanaatkarların ücretleri Eflak cizyesinden karşılanmıştır. Buna doğrultuda, toplam 26 yük ve 56.000 akçe ödeme yapılmıştır.⁵²⁰

1124/1712'deki seferde Tuna nehri üzerindeki askerî geçişi sağlamak amacıyla İsakçı mukabelesinde büyük bir köprü inşa edilmiş, bu süreçteki birtakım masraflar ise Eflak cizyesi akçesinden karşılanmıştır. Bu kapsamda, toplam 21 yük ve 31 bin 760 akçe ödeme yapılmıştır.⁵²¹

1692'de Sava nehri üzerinde kurulmakta olan köprü için Sırp köylerinden temin edilen 600 adet eygü kerestesinin masraflarının karşılanması için 24 Zilka'de

⁵¹⁷ “Divân-ı hümayun gedikli çavuşlarından köprü ağası Mahmud Ağa” için bkz. İE.TZ 3/271 (28 Zilka'de 1104 / 31 Temmuz 1693); Ayrıca bu tez içinde bkz. **Ek 12**; Köprü Ağası Mahmud Ağa, 1692 yılında Ca'fer Paşa tarafından Rumeli payesiyle taltif edilerek hilat giydirilmiş ve Semendire muhafızlığına tayin edilmişti. Bkz. Mühürdâr Ali Efendi, **Vak'anâme-i Ca'fer Paşa, Koca Cafer Paşa'nın Serhad Yılları (1688-1697)**, Haz. Abdulhadi Uysal, Türkiye Yazma Eserler Kurumu Başkanlığı Yayınları, İstanbul, s.182.

⁵¹⁸ AE.SMST.II 1/77 (24 Receb 1109/5 Şubat 1698)

⁵¹⁹ MAD., nr.4066, s.26a.

⁵²⁰ AE.SAMD.III 53/5314 (25 Zilhicce 1123 / 3 Şubat 1712)

⁵²¹ AE.SAMD.III 53/5310 (28 Zilhicce 1123 / 6 Şubat 1712)

1103'te (7 Ağustos 1692) Receb Ağa'ya 125 kuruş teslim edilmiştir.⁵²² Gelecek yüzyılda da köprü malzemesi olarak kereste türleri önemini korumuş, masrafları cizye gelirlerinden karşılanmaya devam etmiştir. Nitekim, 1152'deki (1739) seferde Turla Nehri üzerine köprü inşa etmek için ihtiyaç duyulan kerestenin Boğdan tarafından tedarik edilerek Bender Kalesi'ne sevk edilmesi kararlaştırılmış⁵²³ kaleye nakledilen keresteler için yapılan harcamaların Boğdan cizyesi gelirlerinden karşılanması amacıyla hesap tutulmuştur.⁵²⁴

1128'deki (1716) seferde Osmanlı ordusunun geçeceği Saruhanbeyli menzili ile Belgrad arasında uzanan yolun tamir ve onarımı ile köprülerin yapımına ait masrafların karşılanması amacıyla Hassa Mimarbaşı Mehmed Ağa eliyle hazineden 2 yük 40 bin akçe ödenmiştir.⁵²⁵

1102 yılında (1691) Sava nehri üzerine büyük bir köprü inşa etmek amacıyla müslüman reayaya mensup bazı şahıslardan bedeli karşılığında satın alınan 36 parça gemi tedarik edilmiş olup, bu gemilerin temini için muhasebesi tutularak hazineden toplam 3.362 kuruş ödenmiştir.⁵²⁶

Önceki örneklerde olduğu gibi, Osmanlı Devleti köprülerin inşası ve bakımı için farklı mali kaynaklar kullanırken, bu yapıların korunması ve iş gücünün finansmanına dair düzenlemeler de önemli bir yer tutmuştur. 1698'deki sefer hazırlıkları sırasında, köprülerin inşası ve malzeme temini kadar, bu yapıları muhafaza etmek için gerekli olan iş gücünün maaşları da belirli bir finansal planlama ile karşılanmıştır. Bu doğrultuda, 1698'de sefer hazırlıkları esnasında Humbaracıbaşı Osman Ağa, Belgrad'da inşa edilen köprü tombazlarının yanı sıra ispol ve kereste aletleri gibi çeşitli mühimmatın korunması hizmeti için doğrudan sorumlu tutulmuştu. Böylece, Belgrad Muhafızı Vezir Mehmed Paşa emriyle gerekli hesaplamaları bizzat

⁵²² D.BŞM.d. 696, s.10.

⁵²³ Bender canibi seraskeri vezir Veli Paşa'ya giden hüküm için bkz. AE.SMHD.I 116/8416 (17 Muharrem 1152 / 26 Nisan 1739)

⁵²⁴ Boğdan voyvodası İgor voyvodaya giden hüküm için bkz. AE.SMHD.I 116/8417 (17 Muharrem 1152 / 26 Nisan 1739)

⁵²⁵ AE.SAMD.III 75/7511 (6 Cemâziyelevvel 1128 / 28 Nisan 1716)

⁵²⁶ AE.SAMD.II 10/985 (3 Zilka'de 1102 / 29 Temmuz 1691); Ayrıca bkz. **Ek 14.**

yapan Osman Ağa, bu mühimmatın muhafazasında görevli dört bölükbaşı ve doksan altı neferle birlikte toplam 100 işçinin üç aylık maaşlarının ödenmesini sağlamıştı.⁵²⁷

E. İŞÇİLERİN İAŞESİ: GIDA TEMİNİ VE DAĞITIM SÜREÇLERİ

Askerî köprülerin temel unsurlarından biri olan tombazların inşası ve nakli, yalnızca teknik ve lojistik bir süreç değil, aynı zamanda yoğun bir iş gücü organizasyonunu gerektiriyordu. Bu süreçte marangozlar, kalafatçılar, ırgatlar ve diğer işçiler düzenli iaşe sağlanmadan verimli şekilde çalışamazdı. Dolayısıyla, iaşe organizasyonu, sefer hazırlıklarının ayrılmaz bir parçasıydı. Osmanlı ordusunda bu görev, nüzül eminleri gibi yetkililer tarafından yürütülmekteydi. 17. yüzyılın son çeyreğinde, sefer hazırlıkları kapsamında işçilere düzenli tayinat sağlanması, iaşe miktarının iş gücüne göre ayarlanması ve lojistik planlamanın esnek biçimde uygulanması, gıda temininin ne denli stratejik bir mesele olduğunu göstermektedir. Aşağıda, 1674 ve 1692 yıllarında gerçekleştirilen iaşe düzenlemelerine dair örnekler sunulmaktadır.

1674 yılındaki sefer hazırlıkları kapsamında, Mayıs ayında tombaz yapımında görev alan 8 marangozun her birine yarım vukıyye un (dakîk) tahsis edilmiştir.⁵²⁸ Ancak köprü işçilerinin gıda temininde işler her zaman yolunda gitmemiş, birtakım aksaklıklar yaşanmıştır. Nitekim söz konusu seferde, nüzül emini olan Ahmed Ağa'nın köprüde hizmet eden ırgatlara toplam 5 kile un ulaştırması gerekirken, bu görevi zamanında yerine getirilememiştir. Bu sebeple ordu defterdarı, adı geçen nüzül eminini sorumlu tutarak, ondan, kendi davarlarına yükleterek ve adamlarını görevlendirerek un sevkiyatını bir an önce yerine getirmesini zorunlu kılmıştı.⁵²⁹ Bununla birlikte sadece inşaat sürecindeki işçiler değil, tombazın naklini sağlayan görevliler de düzenli

⁵²⁷ İE.AS. 45/4059 (Selh-i Zilhicce 1109/8 Temmuz 1698)

⁵²⁸ Nüzül emini [Ahmed] Ağa'ya tezkire için bkz. AE.SMMD.IV 13/1441 (15 Safer 1085 / 21 Mayıs 1674)

⁵²⁹ AE.SMMD.IV.13/1420 (28 Rebü'lâhir 1085/1 Ağustos 1674)

iaşe ile desteklenmiştir. Nitekim aynı sefer organizasyonu çerçevesinde, Temmuz ayında tombaz nakli için görevlendirilen cebeci çorbacısına gıda desteği sağlanmış, bu kapsamda nüzül emini tarafından beş kantar peksimet ile 10 kile arpa (şa'îr) kendisine ulaştırılması belirlenmiştir.⁵³⁰

Benzer bir iaşe organizasyonu, 1692 yılındaki köprü inşası sürecinde de görülmektedir. Bu dönemde iaşenin düzenli ve kesintisiz sağlanabilmesi için nüzül emini Ahmed Ağa⁵³¹ merkezi bir rol üstlenmiştir. İşçilere günlük tayinatın düzenli olarak ulaştırılması onun sorumluluğunda olup, bu sürecin yalnızca dağıtımından değil, aynı zamanda denetiminden de sorumlu tutulmuştur. Böylelikle iş gücünün verimli çalışması sağlanmış, gıda temini sürecindeki aksamalar önlenmeye çalışılmıştır.

Nüzül emini Ahmed Ağa tarafından, köprü hizmetinde çalışan marangoz, ırgat, mutemet ve diğer işçiler için 28 Zilka'de 1103 (11 Ağustos 1692) ve 3 Zilhicce 1103 (16 Ağustos 1692) tarihleri arasında 6 gün boyunca toplamda 3636 çift ekmek dağıtılmıştır. Buna ek olarak “ordu-yı hümayûndan gönderilen” 230 çift ekmek Mahmud Ağa tarafından köprü yapımının olduğu yere teslim edilmiştir. Böylece, altı günlük süreçte işçilere toplamda 3866 çift ekmek ulaştırılmıştır.⁵³²

Bu düzenli iaşe sistemi, yalnızca marangozlar değil, köprü yapımında çalışan diğer iş kollarını da kapsamaktadır. Nitekim 17 Zilhicce 1103'de (19 Ağustos 1692)⁵³³ 6 kalafatçının her birine bir günlük üç çift ekmek eşit şekilde dağıtılmıştır. Bu tarihte çalışan işçi sayısı ve günlük tayinat miktarına göre 18 çift ekmek harcandı.

⁵³⁰ AE. SMMD.IV 13/1327 (29 Rebî'ülevvel 1085 / 3 Temmuz 1674)

⁵³¹ AE.SAMD.II 15-1624,1626,1627,1628,1629,1630,1632,1633; Ayrıca bkz. “Ahmed Ağa emîn-i nüzül-i hümayûn” (D.BŞM.d., nr.15871, s.11).

⁵³² D.BŞM.d., nr.15871, s.11.

⁵³³ AE.SAMD.II 15/1633 (17 Zilhicce 1103 / 19 Ağustos 1692)

Aynı tayinat miktarı 18 Zilhicce 1103 (31 Ağustos 1692)⁵³⁴, 19 Zilhicce 1103'de (1 Eylül 1692)⁵³⁵ ve 21 Zilhicce 1103'de (3 Eylül 1692)⁵³⁶ korunmuş, işçi sayısında değişiklik olmaması sebebiyle gıda dağıtımında herhangi bir artış ya da azalma yaşanmamıştır. Keza 23 Zilhicce 1103'de (5 Eylül 1692)⁵³⁷ de 6 kalafatçı çalışmıştır. Nüzül emini Ahmed Ağa her bir işçiye üçer çift ekmek teslim etmekle görevlendirilmiştir.

İaşe organizasyonundaki bu istikrar, nüzül eminlerinin yalnızca mevcut iş gücünü değil, aynı zamanda işçi sayısındaki değişimleri de dikkate alarak planlama yaptığını göstermektedir. Örneğin; 28 Zilhicce 1103'de (10 Eylül 1692)⁵³⁸ kalafatçı ekibinin sayısı artarak 10 kişiye çıkmış, ancak bu durum kişi başına düşen tayinat miktarının azalmasına yol açmıştır. Her bir işçiye ikişer çift ekmek verilerek mevcut kaynakların tüm işçilere yetmesi sağlanmıştır. Bu durum, lojistik planlamadaki esnekliği ve kaynakların iş gücüne göre uyarlandığını göstermektedir.

Bu esneklik, ilerleyen tarihlerde de sürdürülmüştür. Nitekim 4 Muharrem 1104'de (15 Eylül 1692)⁵³⁹, yalnızca altı kalafatçının çalıştığı gün, kişi başına günlük ikişer çift ekmek verilmesi için nüzül emini Ahmed Ağa yetkilendirilmiştir.

14-15 Muharrem 1104'de (25-26 Eylül 1692)⁵⁴⁰ ise köprü yapımında çalışan 58 üstü�ücü için her bir işçiye ikişer çift ekmek tahsis edilerek toplamda 156 çift ekmek dağıtılmıştır.

⁵³⁴ AE.SAMD.II 15/1626 (18 Zilhicce 1103 / 31 Ağustos 1692)

⁵³⁵ AE.SAMD.II 15/1627 (19 Zilhicce 1103 / 1 Eylül 1692)

⁵³⁶ AE.SAMD.II 15/1630 (21 Zilhicce 1103 / 3 Eylül 1692)

⁵³⁷ AE.SAMD.II 15/1628 (23 Zilhicce 1103 / 5 Eylül 1692)

⁵³⁸ AE.SAMD.II 15/1629 (28 Zilhicce 1103 / 10 Eylül 1692)

⁵³⁹ AE.SAMD.II 15/1632 (4 Muharrem 1104 / 15 Eylül 1692)

⁵⁴⁰ Ekmek tayinatına dair nüzül emini Ahmed Ağa'ya hitaben yazılan tezkire için bkz. AE.SAMD.II 15-1624 (14 Muharrem 1104 / 25 Eylül 1692); Ekmek tayinatına dair Mahmud Ağa'ya hitaben yazılan tezkire için bkz. AE.SAMD.II 15-1625 (15 Muharrem 1104 / 26 Eylül 1692). Ayrıca bkz. Bu tez içinde **Ek 11**.

F. 17. YÜZYILDA BİR ASKERÎ KÖPRÜ ORGANİZASYONU

1692 tarihli muhasebe defterleri, 15. ve 16. yüzyıllardaki köprü yapım teknikleri ve lojistik süreçlere dair sürekliliği anlamaya olanak tanıyan önemli kayıtlar içermektedir. Bu nedenle, söz konusu defterler, tezin amacına hizmet eden tamamlayıcı bir kaynak niteliğinde değerlendirilmiştir.

1692’de (1103) Avusturya seferinde Sadrazam Çalık Ali Paşa’nın komuta ettiği Osmanlı ordusunun nehirlerden geçişini sağlayabilmek için birçok köprü kurulmuştur. Örneğin; bunlardan biri Temmuz 1692’de birkaç gün içinde Tuna ve Sava nehirleri üzerinde kurularak, köprüden askerler geçiş yapmışlardır.⁵⁴¹

Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi’nde Bâb-ı Defterî Başmuhasebe Kalemi (D.BŞM) tasnifinde yer alan 698 numaralı Tuna nehri üzerinde yapılan köprü masraflarını gösteren defterden⁵⁴² yola çıkarak öncelikle kerestelerin türleri ve nerelerden temin edildikleri konusunda geniş bilgiye yer verildiği söylenebilir. Buna

⁵⁴¹ Defterdar Sarı Mehmed Paşa, *Zübde-i Vekayiât Tahlil ve Metin (1066-1116/1656-1704)*, s. 431.

⁵⁴² Defter-i icmâl-ı mezkûrîn berây-ı mühimmât-ı cısr der-nehr-i Tuna ve neferât-ı neccârân ve ırgâdân ve kayıkcıyân ve âhergerân ve mi‘marân berây-ı hademe-i cısr-i mezbûr el-vâki‘ fi 27 Zilka‘de sene 1103 (D.BŞM.d., nr.698, s. 2)

göre üç tür kereste temin edildiği görülmektedir. Balvan⁵⁴³, talya⁵⁴⁴ ve kiriş gibi özel kerestelere ihtiyaç duyulmuş ve bu yönde peyderpey nakliyat sağlanmıştır. Köprü için gereken keresteler Belgrad ve yakınlarından temin edilmiştir.⁵⁴⁵

1. KÖPRÜ KURMAK İÇİN ALINAN MALZEMELER, ARAÇ GEREÇLER VE İŞÇİ İSTİHDAMI

Keresteler: Balvan tedariki iki aşamada gerçekleştirilmiştir. Balvanların nakli gemiler vasıtasıyla olmuş, toplamda 21 kıt'a gemi bu iş için kullanılmıştır. İlk alımlar

⁵⁴³ Balvan, bir ağaç veya kereste türü olup yapı malzemesi olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır. Balvan, Osmanlı dönemi köprü inşasında kullanılan büyük ve dayanıklı ahşap kütük veya kalaslara verilen isimdir. Köprü yapımında kritik bir öneme sahip olan bu elemanlar, köprünün taşıyıcı yapısını oluşturmakla birlikte akıntıya karşı dayanıklılık sağlamaktadır. Balvanlar, tombazlar üzerine yerleştirilerek köprü döşemesinin yükünü eşit şekilde dağıtırken, böylelikle köprünün stabilitesini artırmaktadır. Akıntının şiddetini dengelemek amacıyla, yan yana sıralanarak mihlanır ve köprünün ortasının akıntıya karşı “göğüs vermesine” olanak tanır. Ayrıca, uzatma balvanlar köprünün zemin döşemesi için ek destek sağlayarak çivilerle sabitlenir ve yapının bütünlüğünü güçlendirir. Bu özellikleriyle balvan, akarsu üzerindeki geçişlerin güvenli ve dayanıklı bir şekilde yapılmasında önemli bir rol oynamaktadır. Bkz. Murat Tuğluca, Zelal Begün Bayram, “1768-1774 Osmanlı-Rus Harbinde Yüzer Köprücülük Faaliyetleri”, **Osmanlı Araştırmaları**, 2021, c.LVIII, S. 58, s.150-151. “Balvan” kelimesi, Bulgarca dahil olmak üzere birçok Slav dilinde karşılık bulmaktadır. Örneğin, Sırp-Hırvatça’da “balvan” kelimesi direk, mertek, sırık, bakraç ve bakır ağacı anlamlarını taşımaktadır. Aynı şekilde Belarusça’da da “balvan” ağaç ve direk anlamlarına gelmektedir. Yapılan araştırmalar, bu kelimenin Slav dillerine Türkçe’den geçtiğini ortaya koymaktadır. Bkz. Mehmet Alev, **Bulgaristan’da Türk Kültürünün Etkileri**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yeniçağ Tarihi Anabilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi, Danışman: Sadettin Buluç, İstanbul 1983, s. 72-73; Bu bağlamda, “balvan” hem Türkçe’de hem de Slav dillerinde yapı ile ilişkili bir terim olarak dikkat çekmektedir. Örneğin, 18. yüzyılda Osmanlı-Rus savaşlarında İsakçı’da yürütülen sefer hazırlıkları çerçevesinde küçük bir ambar inşa edilmesi kararlaştırılmış ve bu amaçla “balvan tahtası” temin edilmiştir. Bkz. Ömer Çağatay, “XVIII. Yüzyıldaki Osmanlı-Rus Savaşlarında İsakçı’nın Önemi ve İsakçı’daki Sefer Hazırlık Faaliyetleri”, **Journal of International Eastern European Studies**, 2023, c.V, S.1, s. 10; Benzer şekilde, 18. yüzyılda Özi Kalesi’nin onarımı sırasında da Boğdan’dan “balvan ağacı” temin edilmiştir. Bkz. Mustafa Koyuncu, **18. Yüzyılda Askeri ve Lojistik Açısından Özi Kalesi**, Kilis 7 Aralık Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Yeniçağ Tarihi Anabilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi, Danışman: Prof. Dr. Serhat Kuzucu, Kilis 2024, s. 177.

⁵⁴⁴ Talya, 698 numaralı defterde bir kereste türü olarak yapı işlerinde kullanılan ahşap malzemeyi ifade etmektedir. Ayrıca “talya tahtası” ve “talya levhası” terimleri için bkz. Ömer Çağatay, “XVIII. Yüzyıldaki Osmanlı-Rus Savaşlarında İsakçı’nın Önemi ve İsakçı’daki Sefer Hazırlık Faaliyetleri”, s.10. Köprü yapımında talya tahtası, köprünün üst yapısının (örneğin, döşemeler veya zemin katmanları) desteklenmesi için kullanılan tahtalardır. Bu tahtalar, genellikle köprüdeki yükü dengelemeye yardımcı olmakla birlikte köprü yapısının sağlamlığını artırmaktadır. Tombazların üzerine yerleştirilen talya tahtaları, köprü yapısının sağlamlığını artırmak için kullanılmaktadır. Bu bağlamda, talya tahtalarının kullanımı köprünün dayanıklılığını ve inşa sürecinde diğer yapı elemanlarıyla uyumlu şekilde çalışmasını sağlamaktadır (Ömer Çağatay, s.30).

⁵⁴⁵ D.BŞM.d. nr.698, s.2.

26 Zilka'de – 9 Zilhicce 1103 (9 Ağustos- 22 Ağustos 1692) arasında, ikinci alımlar ise 12 Zilhicce – 22 Zilhicce (25 Ağustos – 4 Eylül 1692) arasında yapılmıştır.

İlk aşamada Belgrad tarafından ayrı ayrı 26 Zilka'de 1103'te (9 Ağustos 1692) 120⁵⁴⁶ ve 29 Zilka'de 1103'te (12 Ağustos 1692) 20⁵⁴⁷ balvan gönderildi. Hisarcık'tan⁵⁴⁸ gönderilen balvanların sayısı da oldukça fazlaydı. Öncelikle 28 Zilka'de (11 Ağustos) günü 150, ertesi gün (29 Zilka'de/12 Ağustos) 20, ve 1 Zilhicce'de (14 Ağustos) 140 adet balvan gönderilmişti. 2 Zilhicce'de (15 Ağustos) 47 ve 5 Zilhicce'de (18 Ağustos) 50 balvan gönderilmeye devam etti. Böylelikle Zilhicce ayının ilk haftasında toplamda 527 balvan Hisarcık'tan köprü mahaline ulaştırılmıştır. Birkaç gün sonra 7 Zilhicce'de (20 Ağustos) Hisarcık tarafından 100 balvan daha gönderildi. Ertesi gün yine buradan 25 balvan yola çıktı. İlk aşamada Hisarcık'tan 9 Zilhicce'de (22 Ağustos) gönderilen son 30 balvanla birlikte sayı 794'e yükseldi. Belgrad ve Hisarcık'tan temin edilen balvanlar dışında 5-6 Zilhicce'de (18-19 Ağustos) Kavala'dan 82, Modava'dan⁵⁴⁹ 30 balvan tedarik edilmiştir. Tüm bunların yanı sıra ekserisi Rumeli'de yer alan bazı köylerden balvanlar getirtilmiştir. 6 Zilhicce'de (19 Ağustos) az miktar da olsa Pedrice⁵⁵⁰ köyünden 10, Lujnica⁵⁵¹ köyünden 7, İslivne⁵⁵² köyünden 10 balvan gönderildi. Son olarak 9 Zilhicce'de (22 Ağustos) gönderilen balvan miktarı artış göstermiştir. Rahoviçe⁵⁵³ köyünden 9, İslaniç adında bir köyden 49 ve Büyükvodik⁵⁵⁴ köyünden 100 adet balvan tedarik edilmiştir.

⁵⁴⁶ an-cânib-i Belgrad der-iskele-i Sava

⁵⁴⁷ an-cânib-i Belgrad

⁵⁴⁸ Sırp eyaletinde yer almaktadır. Bkz. Nuri Akbayar, **Osmanlı Yer Adları Sözlüğü**, s. 109; Sırbistan'da Belgrad'dan 36 km uzaklıktaki Koročka veya Grocka köyüne yakın Hisarcık isimli ceziredir. Bkz. Ali Karahan, "Tuna nehri ve Kıyılarındaki Yerleşim Yerleri Hakkında XVIII. Yüzyılın Sonlarında Kaleme Alınan Bir Risale (Değerlendirme ve Çeviri Metin)", **Türk Kültürü ve İncelemeleri Dergisi**, S.45, İstanbul 2021, s. 14, 16.

⁵⁴⁹ Tımişvar eyaletinde sancak. Bkz. Nuri Akbayar, **Osmanlı Yer Adları Sözlüğü**, s. 174.

⁵⁵⁰ Silistre'de bir köy. Bkz. Nuri Akbayar, **Osmanlı Yer Adları Sözlüğü**, s. 193.

⁵⁵¹ Semendire sancağında, Niş'e bağlı bir köy. Bkz. Nuri Akbayar, **Osmanlı Yer Adları Sözlüğü**, s. 163.

⁵⁵² Hersek sancağında Pojeğa'ya bağlı bir köy. Bkz. Nuri Akbayar, **Osmanlı Yer Adları Sözlüğü**, s. 121.

⁵⁵³ Niğbolu'da Tırnova'ya bağlı bir köy. Bkz. Nuri Akbayar, **Osmanlı Yer Adları Sözlüğü**, s. 201.

⁵⁵⁴ Tımişvar'da Lipova'ya bağlı bir köy. Bkz. Nuri Akbayar, **Osmanlı Yer Adları Sözlüğü**, s. 43.

Buna göre, 26 Zilka‘de – 9 Zilhicce 1103 (9 Ağustos- 22 Ağustos 1692) arasında ilk etapta 979 balvan tedarik edilmişti. Bu balvanların ekserisi Hisarcık‘tan temin edilmiştir.

İlk grup balvanlarla birlikte ikinci grup balvanlar 12 Zilhicce – 22 Zilhicce (25 Ağustos – 4 Eylül 1692) arasında tedarik edilmiştir. Hisarcık‘tan 12 Zilhicce (25 Ağustos) ve 14 Zilhicce‘de (27 Ağustos) tedarik edilen balvanların toplamı 84 idi. 12 Zilhicce‘de (25 Ağustos) Hisarcık dışında dört farklı yerden⁵⁵⁵ toplamda 89 balvan temin edildiği görülmektedir. 15 Zilhicce‘de (28 Ağustos) iki farklı köyden⁵⁵⁶ toplamda 162 balvan tedarik edilirken, ertesi gün bir başka yerden 69 balvan gönderilmiştir. 20 Zilhicce‘de (2 Eylül) beş farklı noktadan toplamda 224 balvan tedarik edildi. 22 Zilhicce‘de (4 Eylül) ise 13 balvan gönderilmiştir. İkinci etapta toplam 641 balvan getirtildiği görülmektedir.

26 Zilka‘de ve 22 Zilhicce 1103 (9 Ağustos – 4 Eylül 1692) tarihleri arasındaki yaklaşık bir aylık süreçte köprü yapımında kullanmak üzere toplamda 1620 balvan üretildiği anlaşılmaktadır.⁵⁵⁷ 1692 yılında gerçekleştirilen köprü inşasında kullanılan balvanların tedarik sürecinin iki aşamaya bölünmüş olması, malzeme akışının planlı bir şekilde yürütüldüğünü ve her aşamada farklı kaynak noktalarından sağlandığını göstermektedir. Özellikle Hisarcık‘ın balvan temininde merkezi bir rol oynadığı anlaşılmakla birlikte, diğer köylerin de belirli oranlarda katkıda bulunduğu görülmektedir. Tedarikin tarih aralıklarına göre detaylandırılması, dönemin askerî ve inşâ faaliyetlerinde zamanlamanın ne denli hassas bir şekilde ele alındığını vurgular niteliktedir. Ayrıca bu süreçte gemilerin aktif kullanımı, nehir ve su yollarının Osmanlı lojistik sisteminde stratejik bir öneme sahip olduğunu kanıtlamaktadır.

Balvan miktarları, köprünün ölçeği, yapısal gereksinimleri ve lojistik organizasyonun karmaşıklığı hakkında önemli ipuçları vermektedir. İlk etapta tedarik edilen 979 balvan ile ikinci etapta getirtilen 641 balvan toplamda 1620 balvanlık bir ihtiyaç olduğunu ortaya koymaktadır. Bu kadar yüksek bir miktar, köprünün

⁵⁵⁵ İspireçe (45 adet), Çağla (3 adet), Büyükköy (5 adet), Komandaş (36 adet)

⁵⁵⁶ Loziça (102 adet), Kabeşir? (60 adet)

⁵⁵⁷ D.BŞM.d nr. 698, s.2.

boyutunun ve taşıyacağı yük kapasitesinin oldukça büyük olduğunu, dolayısıyla ciddi bir mühendislik ve planlama gerektirdiğini göstermektedir.

Balvanların büyük çoğunluğunun Hisarcık'tan temin edilmesi, bu bölgenin hem hammadde açısından zengin olduğunu hem de kaynağın Osmanlı lojistik ağı içerisinde önemli bir rol oynadığına işaret etmektedir. Ayrıca, balvanların farklı köylerden ve bölgelerden küçük miktarlarda da olsa temin edilmesi, yerel kaynakların seferber edilmesinde geniş çaplı bir iş birliği sağlandığını göstermektedir. Bu durum, Osmanlı'nın yerel idareleri lojistik faaliyetlere dahil etme kapasitesini yansıtmaktadır.

Tuna nehrinin fiziksel koşulları, kurulacak köprünün tasarımını doğrudan etkilemiş ve bu durum, ihtiyaç duyulan balvan miktarlarının bu denli yüksek olmasına neden olmuştur. Tuna nehri, genişliği, derinliği ve güçlü akıntılarıyla bilinen bir su yoludur. Bu özellikler, nehrin üzerine inşa edilecek köprünün dayanıklılığını ve stabilitesini sağlamak için ciddi önlemler alınmasını gerektirmiş görünmektedir. Bu bağlamda, toplamda 1620 balvan kullanılmış olması, köprünün yalnızca boyut olarak değil, aynı zamanda güçlü akıntılara ve olası taşkınlara karşı dayanıklı olacak şekilde tasarlandığını işaret etmektedir.

Talya da tıpkı balvan gibi iki aşamada tedarik edilmiştir. 26 Zilka'de – 9 Zilhicce (9 Ağustos – 22 Ağustos) ve 12 Zilhicce – 28 Zilhicce (25 Ağustos – 10 Eylül) arasında talyalar temin edilmiştir. Balvanların tedarik sürecine nispeten talyaların birkaç gün daha fazla bir sürede tedarik edildiği görülmektedir. İlk aşamada önce 26 Zilka'de 1103 (9 Ağustos 1692) Belgrad'da Sava iskelesi tarafından 1430 adet talya gönderilmiştir. Daha sonra 2-9 Zilhicce arasında (15 Ağustos-22 Ağustos) Hisarcık'tan toplamda 1499 adet talya temin edilmiştir. 7 Zilhicce'de (20 Ağustos) Deşniçe'den 195 talya gönderildi. Böylelikle, Belgrad, Hisarcık ve Deşniçe'den tedarik edilen toplam talya sayısı 3124'e ulaştı. Bu aşamada, talyaların yoğunluklu olarak Hisarcık'tan temin edildiği görülmektedir. İkinci aşamadaki tedarik sürecinde 12 Zilhicce'de (25 Ağustos) Deşniçe'den aynı gün içinde peyderpey gönderilmek üzere toplamda 334 talya gemilere bindirildi. Bunun haricinde 17 Zilhicce (30 Ağustos) ve 22 Zilhicce gününde (4 Eylül) Deşniçe'den 695 talya gönderildi. Bunların dışında 16, 20, 25 Zilhicce'de (29 Ağustos, 2 ve 7 Eylül) üç farklı noktadan toplamda 593 talya temin edildi. Tüm

bunların yanı sıra 14, 22, 28 Zilhicce (27 Ağustos, 4 ve 10 Eylül) tarihlerinde Hisarcık tarafından 1339 adet talya tedarik edildi. Sonuçta, ikinci aşamada toplam 2961 talya tedarik edilmiştir. Bir aylık tedarik sürecinin sonunda büyük oranda Hisarcık'tan olmak üzere toplamda 6085 talya temin edildiği görülmektedir. Bu kadar talyanın taşınması için 22 gemi kullanılmıştır.⁵⁵⁸

Hisarcık, toplamda en büyük tedarik kaynağı olarak öne çıkmaktadır. İlk aşamada 1499 talya ile Hisarcık en yüksek katkıyı sağlamış, ikinci aşamada da 1339 talya ile önemli bir paya sahip olmuştur. Bunun dışında Deşniçe ve Belgrad da katkı sağlamış, ancak miktar olarak Hisarcık kadar etkili olmamıştır. Hisarcık'ın öncelikli tedarik noktası olması, bölgenin üretim kapasitesi, hammadde bolluğu veya lojistik kolaylıklarla ilişkilidir.

Balvan ve talyaların tedarik sürecine oranla kirişler çok daha kısa bir sürede tedarik edildiği anlaşılmaktadır. 2 Zilhicce'de (15 Ağustos) Kavala'dan gün içinde iki defa olmak üzere toplamda 274 kiriş ve 5 Zilhicce'de (18 Ağustos) Sirem tarafından 13 adet olmak üzere toplamda 287 kiriş temin edilmiştir. Kirişlerin bu denli sayıca az olması, köprünün hafif ve taşınabilir bir yapıda olduğuna işaret etmektedir. Bunun, askerî amaçlı köprülerde yaygın bir uygulama olduğu düşünülebilir.

Çeşitli Çiviler: Köprü inşası için farklı boyutlarda ve türde cebehaneden metal bağlantılar temin edilmiştir. 43 kantar taban çivisi (mismâr-ı taban), 10 kantar talya çivisi (mismâr-ı talya), 2 kantar küçük çivi (mismâr-ı sagır), 79 kantar döşeme çivisi (mismâr-ı döşeme) ve ek olarak 40 kıyye daha döşeme çivisi kullanılmıştır. 12 kantar (mismâr-ı harbe)⁵⁵⁹, 16 kantar korkuluk çivisi (mismâr-ı korkuluk), 20 adet kabzalı demir kazma, yarım kantar kapu demiri, 12 kantar olmak üzere çeşitli türde çiviler tedarik edilmiştir.⁵⁶⁰

⁵⁵⁸ D.BŞM.d. nr.698, s. 2.

⁵⁵⁹ Bu uzun çiviler, yan yana konulan balvanları birleştirerek hareket etmelerini veya ayrılmalarını engellemekte köprü gibi yapılarda bütünlüğü korumaktadır. Bkz. Murat Tuğluca, Zelal Begün Bayram, "1768-1774 Osmanlı-Rus Harbinde Yüzer Köprücülük Faaliyetleri", s. 151.

⁵⁶⁰ D.BŞM.d. nr.698, s.3; Bu çiviler dışında 26 Zilka'de 1103'te (9 Ağustos 1692) cebehaneden 10 kantar balvan çivisi (mismâr-ı balvan), talya çivisi (mismâr-ı talya) ve baskı çivisi (mismâr-ı basku) getirilip teslim edilmiştir. Bkz. D.BŞM.d. nr.697, s.6.

Harbe çivilerinin ve döşeme çivilerinin miktar olarak büyük bir yer tutması, köprü'nün yapısal olarak stabilitesine yönelik özel bir çaba harcandığını göstermektedir. Harbe çivilerinin muhtemelen yan yana konulan büyük ahşap elemanların birleşim noktalarında kullanılarak dayanıklılığı artırması hedefleniyordu. Döşeme çivileri ise yüzeyin düzgünlüğüne ve sağlamlığına yönelik kullanılmıştı. 79 kantar döşeme çivisi ve ek olarak 40 kıyye döşeme çivisi kullanımı, köprü döşemesinin büyük bir işçilik ve detayla hazırlandığını göstermektedir. Bu miktar, döşemenin yalnızca sağlam bir yürüyüş yüzeyi oluşturmakla kalmayıp, aynı zamanda ağır askerî ve lojistik yüklerin geçişine dayanacak şekilde tasarlandığını ortaya koymaktadır.

Alet ve Edevat: Köprü yapımında kullanılacak aletler, dönemin teknolojik imkanlarını ve inşaat sürecindeki iş gücü dağılımını anlamak için önemli ipuçları sunmaktadır. Köprü inşasında kullanılacak olan kerestelerin yontulması ve kesilmesi için birçok alet temin edilmiştir. Bunlar arasında 8 varye/varya⁵⁶¹, 30 çatal çeküç/çekiç, 20 destere/testere, 40 burgu, 15 keser, 30 Macarî balta⁵⁶², 4 kıyye çelik, 20 urgan-ı sâlâr⁵⁶³, 20 çift urgan, 2 kıyye kinnâb⁵⁶⁴, 2 odun baltası, 4 deste İstanbul kağıdı (kağıd-ı İstanbul) olduğu görülmektedir.⁵⁶⁵

⁵⁶¹ Varya, köprü inşalarında faydalanan bir alettir. Örneğin; Sinan Köprüsü'ne ait 959 (1552) tarihli muhasebesinde köprü tamirinde “varya” kullanıldığı görülmektedir. Bkz. Ömer Lütfi Barkan, **Süleymaniye Cami ve İmareti İnşaatı 1550-1557**, c.2, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2024, s. 254.

⁵⁶² 1185 (1771) yılında İstanbul'dan Trabzon yolu üzerinden bazı kalelere gönderilen cephane mühimmatı arasında “macarî baltalar” da yer almaktaydı. Bkz. Temel Öztürk, “Osmanlı-Rus Savaşının (1768-1174) Lojistik Desteğinde Trabzon'un Yeri”, **Osmanlı Araştırmaları**, c.XXIX, İstanbul 2007, s. 170.

⁵⁶³ Halat gibi kalın bir ip çeşididir. Örneğin; 1695 Sakız seferinde kullanılacak mühimmat arasında, lağım kazma ve siper alma gibi görevler için çeşitli araç ve gereçler bulunmaktaydı. Bu gereçlerden biri de salar urgandı. Bkz. Tahir Sevinç, “1695 Sakız Seferinde Organizasyon ve Lojistik”, **SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Mayıs 2010, S.21, s. 65.

⁵⁶⁴ Tuna üzerindeki stratejik konumları sayesinde Rusçuk gibi birçok şehir ticaretin merkezi haline gelmiş, tüccarlar arasında kinnâb gibi iplik ürünlerinin alım satımı yaygınlaşmıştır. Kinnâb, kenevirden elde edilen, genellikle kaba kumaşların dikiminde kullanılan ince sicim veya kalın iptir. Bkz. Serdar Genç, Füsun Gülsüm Genç, “Rusçuk'ta Hanlar ve Yolcular (17-19. YY.)” **Osmanlı Dönemi Balkan Ekonomisi**, Ed. Prof. Dr. Zafer Gölen, Prof. Dr. Birol Çetin, Doç. Dr. Abidin Temizer, Gece Kitaplığı, Ankara 2018, s. 164-165; Ayrıca, Tuna nehri üzerinde gemi geçişlerini sağlamak amacıyla tedarik edilen kinnâblar, Osmanlı deniz teknolojisinde sıkça başvurulan malzeme türleri olarak görülmektedir. Bkz. Seyfullah Aslan, **İmparatorluğun Tuna Donanması: Teşkilât ve Faaliyetler (1683-1718)**, s.124-127.

⁵⁶⁵ D.BŞM.d. nr.698, s.3.

Varye/varya ve Macarî baltalar, kerestelerin şekillendirilmesi ve kaba işlemler için kullanılırken, testere ve keser gibi aletler daha ince ve hassas kesim işleri için tercih edilmiştir. Bu bağlamda, malzemelerin çeşitliliği, köprü yapımında dönemin teknolojik imkanlarının geniş bir işlevselliğe sahip olduğunu göstermektedir. Malzemeler arasında belirtilen 4 kıyye çelik, kullanılan malzemelerin dayanıklılığını artırmak ve belki de yeni aletler üretmek için temin edilmişti. Bu, sadece ahşap işçiliği değil, aynı zamanda metal işçiliğinin de köprü inşasında kayda değer bir rolü olduğunu düşündürmektedir. Aletlerin tür ve miktarına bakıldığında, özellikle 40 adet burgu gibi çok sayıda çivi noktası açma aleti, köprü yapımında birleşim noktalarının sağlamlığına büyük önem verildiğine işaret etmektedir. Bu, yapının hem uzun süre dayanması hem de askerî amaçlar için sağlamlık göstermesi gerektiğini ortaya koymaktadır.

2. İŞÇİLER

Köprü inşaatında çalıştırılmak için Belgrad ve Hisarcık'tan yüz otuz beş marangoz istihdam edilmişti. Bu marangozlar arasında hastalanarak memleketlerine geri dönen işçiler vardı. Marangozlardan başka köprü inşasında on dört kayıkçı, altı demirci, otuz ırgat, yirmi mutemed, on dokuz değirmenci, elli dokuz cerehor, dört kalafatçı, kırk dört üstüpücü çalışmıştı. Bu sanatkârların bir kısmı bazen başka bir iş için görevlendirilerek gitmiş veya hastalandığı için işi bırakarak geri dönmüşlerdir.⁵⁶⁶

Neccarlar: 1692 yılında gerçekleşen köprü inşaatına ilişkin kayıtlar, marangozların temini, iş süreçleri ve ekipteki değişikliklere dair dikkat çekici ayrıntılar sunmaktadır.⁵⁶⁷ Bu bağlamda, köprü inşaatında çalışacak marangozlar 27-29

⁵⁶⁶ D.BŞM.d., nr.698, s. 14; Hemen hemen aynı tarihlerde, sadece Tuna nehri üzerinde değil, Sava nehrinde de köprü inşaat faaliyetleri devam etmekteydi. 24 Zilka'de 1103'te (7 Ağustos 1692), Sava nehri üzerinde kurulmakta olan köprünün hizmetinde 65 marangoz, 45 lağımçı, 14 taşçı, 15 su yolcu, çalışmıştır. Bkz. D.BŞM.d., nr.696, s.4-7.

⁵⁶⁷ 24 Zilka'de 1103'te (7 Ağustos 1692), Sava nehri üzerinde inşa edilmekte olan köprü için Sırlardan 21, İstanbul tarafından 44 marangoz çalışmaya gelmişti. Marangozların içinde iki kalfa (halife) ve sadece İstanbul'dan gelen iki mimar bulunmaktaydı. Müslüman ve gayrimüslimlerden oluşan marangozların arasında Osman adında birinin "nev müslim" yani yeni müslüman olduğu anlaşılmaktadır. Bkz. D.BŞM.d., nr.696, s.4-5.

Zilka'de 1103 (10-12 Ağustos 1692)⁵⁶⁸ tarihlerinde Belgrad ve Hisarcık bölgelerinden temin edilmiştir. Hisarcık'tan 66 marangoz görevlendirilmiş, bu sayı Belgrad'dan Cafer Paşa'nın gönderdiği 69 marangozla birlikte toplamda 135 kişilik bir ekip oluşturulmasını sağlamıştır. Ancak inşaatın başlama sürecinde bazı iş gücü kayıpları yaşandığı görülmektedir. Örneğin, 29 Zilka'de günü (12 Ağustos Salı), Hisarcık'tan gelen marangozlardan 4'ünün hastalık sebebiyle görevlerinden ayrıldığı kaydedilmiştir. Böylece ekipte 131 marangoz kalmıştır. Bu sayıya, 2 Zilhicce 1103'te (15 Ağustos Cuma) Belgrad'dan bir marangozun daha katılmasıyla toplam 132 kişiye ulaşılmıştır. Ancak ilerleyen günlerde, Hisarcık'tan gelen marangozlar arasında bir kişinin daha rahatsızlanarak ekipten ayrıldığı anlaşılmaktadır. Bu marangozun 29 Zilka'de'den 4 Zilhicce'ye (12-17 Ağustos) kadar yaklaşık bir hafta çalışmış olduğu değerlendirilmektedir. Böylece marangoz sayısı yeniden 131 kişiye düşmüştür. İş sürecinin devamında, Belgrad'dan gelen marangozlardan 61'i 6 Zilhicce (14 Ağustos) itibarıyla görevlerini tamamlayarak ekipten ayrılmıştır. Bu durumda geriye kalan işçi sayısı 70 olarak kaydedilmiştir. Ancak 10 Zilhicce'den (23 Ağustos) itibaren marangoz sayısında peyderpey azalmalar yaşanmıştır. Örneğin, iki gün içinde 3 marangoz daha ayrılmış, ancak 13 Zilhicce (26 Ağustos) itibarıyla bir marangoz daha ekibe katılmıştır. Daha sonra, ekipte kalan 68 marangozdan biri 26 Zilhicce günü (8 Eylül) bir boğulma vakası sonucu hayatını kaybetmiştir. Bu olay, ekibin toplam sayısını 67'ye düşürmüştür. Çalışmalar, 9 Muharrem 1104'e (20 Eylül 1692) kadar sürdürülmüş ve bu tarihte bir marangoz daha ekibe dahil olmuştur. Böylece marangoz sayısı 66'ya ulaşmıştır. Ancak kısa süre sonra, 11 Muharrem (22 Eylül) itibarıyla 40 marangoz, köprü inşaatındaki görevlerini tamamlayarak talya işçiliği için başka görevlere ayrılmıştır. Geriye, köprü inşaatında görev yapan yalnızca 26 marangoz kalmıştır.

⁵⁶⁸ Yevmü'l-ehad-Yevmü's-sülasâ arasında (Pazar-Salı)

Tablo 1: Hastalık ve Boğulma Nedeniyle Yaşanan İş Gücü Kayıpları

Tarih (Hicri)	Tarih (Miladi)	Sebeup	Etkilenen İşçi Sayısı	Kalan İşçi Sayısı	Notlar
29 Zilka'de 1103	12 Ağustos 1692	Hastalık	4	131	Hisarcık'tan gelen işçilerden ayrılanlar
4 Zilhicce 1103	17 Ağustos 1692	Hastalık	1	131	Bir hafta çalıştıktan sonra ekipten ayrılan bir işçi
26 Zilhicce 1103	8 Eylül 1692	Boğulma	1	67	Boğularak vefat eden marangoz

Tablodan anlaşıldığı üzere köprü inşaatı sırasında marangoz ekibindeki iş gücü kayıpları, özellikle sağlık sorunları ve iş sırasında yaşanan kazalar bağlamında, Osmanlı dönemindeki köprü inşa faaliyetlerinde insan faktörünün önemini ve zorluklarını ortaya koymaktadır. Hisarcık'tan gelen marangozların bir kısmının hastalık sebebiyle görevlerinden ayrılması, çalışma koşullarının zorluğunu ve inşaat işlerinde sağlık altyapısının sınırlı kalmış olabileceğini göstermektedir. Özellikle, farklı bölgelerden gelen marangozların uzun yolculuklar yaparak çalışmaya başlaması, bu tür sağlık sorunlarının ortaya çıkmasını kolaylaştırmış olabilir.

Daha çarpıcı bir durum ise, marangozlardan birinin iş sırasında boğularak hayatını kaybetmesidir. Bu olay, dönemin köprü inşaatlarında iş güvenliği tedbirlerinin ya da yeterli yüzme becerisine sahip işçilerin bulunup bulunmadığına dair önemli soruları akla getirmektedir. Nehir geçişi ve su üzerinde çalışma gerektiren bir faaliyette, bu tür kazaların meydana gelmesi, yapılan işin teknik zorluklarını detaylandırmaktadır.

Marangoz sayısındaki dalgalanmalar, yalnızca hastalık ve kazalarla sınırlı kalmamış, aynı zamanda işçilerin farklı nedenlerle ekipten ayrılmalarıyla da dikkat çekmiştir. Örneğin; Belgrad'dan gelen 61 kişi, 6 Zilhicce'de (14 Ağustos) çalışmayı bırakmış, 11 Muharrem 1104'te (22 Eylül) 40 marangoz talya işçiliği için köprü

yerinden ayrılmıştır. Bu durum, Osmanlı dönemi çalışma düzeninde işçilerin görev sürelerinin geçici veya proje bazlı (iş süreli) olabildiğini göstermektedir.

Irgatlar: 29 – 30 Zilka'de 1103'te (12-13 Ağustos) Deşniçe'den 10'ar ırgat olmak üzere iki günde buradan 20 ırgat köprü için görevlendirilmiştir. Buna ek olarak, 13 Ağustos'ta Boriçe'den⁵⁶⁹ 10 ırgat daha temin edilmiştir. Böylece köprü yapımında toplamda 30 ırgat yaklaşık iki hafta köprü işinde çalışmış ve bu işçiler 12 Zilhicce'de (25 Ağustos) görevlerini tamamlayarak bölgeden ayrılmışlardır.⁵⁷⁰ Deşniçe ve Boriçe'den gelen ırgatlar Sırp işçilerden oluşmaktaydı. Her birine 50 akçe ödenmiştir. Ancak bunlar içerisinde ilk birkaç gün çalıştıktan sonra ücretlerini teslim alarak ayrılanlar olmuştur. Örneğin; 29 Zilka'de salı günü (12 Ağustos) Deşniçe'den gelerek işe başlayan Sırp ırgatlardan biri 20 akçe alarak ayrılmış yerine başka bir işçi gelmiştir.⁵⁷¹ Benzer şekilde Boriçe'den gelen Sırp ırgatlardan biri 4 Zilhicce'ye kadar (17 Ağustos) dört gün çalıştıktan sonra 50 akçe alarak ayrılmış ve yerine başka bir ırgat temin edilmiştir.⁵⁷²

Kayıkçılar: Belgrad tarafından gelen 5 kayıkçı, 28 Zilka'de (11 Ağustos) itibarıyla göreve başlamış ve 4 Zilhicce (18 Ağustos) Pazar gününe kadar bir hafta süreyle 40'ar akçe karşılığında çalıştıktan sonra görevlerini tamamlayarak ayrılmışlardır.⁵⁷³ Bu işçilerin ekmekleri 29 Zilka'de Salı (12 Ağustos) gününden itibaren verilmeye başlamıştır. Aralarında aynı memleketten olan üç kişi Bilasniçe köyünden gelmiştir.⁵⁷⁴ Ayrıca, 4 Zilhicce (17 Ağustos) tarihinde, değirmenciler için 3

⁵⁶⁹ Boriçe veya Belgrad karşısında *Yeniborca* adındaki köy, bugün Sırbistan'da Borča olarak bilinen yerdir. Bkz. Ali Karahan, "Tuna nehri ve Kıyılarındaki Yerleşim Yerleri Hakkında XVIII. Yüzyılın Sonlarında Kaleme Alınan Bir Risale (Değerlendirme ve Çeviri Metin)", s. 15; Diğer yer tarifleri için bkz. Borča: Rumeli'dedir (Nuri Akbayer, Osmanlı Yer Adları Sözlüğü, s. 39). Borçe, 1592-1606 arasında Rumeli eyaletinde Hersek'e bağlıdır. Bkz. Tahir Sezen, **Osmanlı Yer Adları**, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Yayın nu: 26, Ankara 2017, s. 128; **174 Numaralı Hersek Livâsı İcmâl Eflakân ve Voynugân Tahrîr Defteri (939/1533)**, s. 36.

⁵⁷⁰ D.BŞM.d., nr.698, s. 14.

⁵⁷¹ D.BŞM.d., nr.15871, s.8.

⁵⁷² 15871 numaralı defterde, Boriçe'den gelen ırgatların işe başlama tarihi "gurre-i Zilhicce'de (1 Zilhicce/14 Ağustos) olarak kaydedilirken, 698 numaralı defterde bu tarih "selh-i Zilka'de" (30 Zilka'de/13 Ağustos) şeklinde belirtilmiştir (D.BŞM.d., nr.15871, s.8; nr.698, s.14).

⁵⁷³ D.BŞM.d., nr.15871, s. 9; 28 Zilka'de (11 Ağustos) Pazartesi günü gelen 5 kayıkçının ayrılma tarihi 698 numaralı defterde 5 Zilhicce (18 Ağustos) olarak kaydedilmiştir (D.BŞM.d., nr.698, s. 14).

⁵⁷⁴ "Beş neferin etmekleri Salı gününden verilmiştir" (D.BŞM.d., nr.15871, s. 9).

kayıkçı daha temin edilmiştir.⁵⁷⁵ Belgrad tarafından gelen bu üç kayıkçının her birine 40 akçe ödenmiştir.⁵⁷⁶ Bahsi geçen üç nefer kayıkçı, yine köprü yapımında görevlendirilen ve 4 Zilhicce'de (18 Ağustos) işe başlayan değirmencilerle beraber bir kıt'a mîrî ivraniçe/uraniçe ile gelmişlerdir.⁵⁷⁷ Bunun üzerine, defterdar tarafından gönderilen 6 kayıkçı daha 7 Zilhicce (20 Ağustos) Çarşamba günü işe başlamıştır. Bunlar da 2 kıt'a uraniçe ile gelmişlerdir.⁵⁷⁸ Gelen 6 kayıkçıdan 2'si ücreti mirîden verilerek 12 Zilhicce'de (25 Ağustos) karşı tarafa gitmiştir.⁵⁷⁹ Böylece, toplamda 14 kayıkçı görev yapmış, bunlardan 10'u görevini tamamlayarak ayrılmıştır. 14 Zilhicce (27 Ağustos) tarihinde ise geriye yalnızca 4 kayıkçı kalmıştır.⁵⁸⁰

Demirciler (Âhengerler): 27 Zilka'de (10 Ağustos Pazar) tarihinde Tuna köprüsü için cebehaneden 6 kıptî demirci temin edilmiştir.⁵⁸¹

Mutemedler: 27 Zilka'de 1103'te (10 Ağustos 1692) 20 mutemed⁵⁸² görevlendirildi. Bu tarihte 20 mutemedin köprü inşası için görevlendirilmesi, işçiliğin

⁵⁷⁵ D.BŞM.d., nr.698, s. 14.

⁵⁷⁶ D.BŞM.d., nr.15871, s.9.

⁵⁷⁷ Sadece bu tarihte değil 28 Zilka'de (11 Ağustos) Pazartesi günü de Uraniçe tarafından bir tane mîrî kayık ulaşmıştı (D.BŞM.d., nr.15871, s.9). İvraniçe veya uraniçe (uranitse), bir kayık türü olarak 4066 numaralı defterde de (MAD.d. nr. 4066) yer almakta olup, bu kayık türü hakkında daha detaylı bilgi için bkz. İdris Bostan, **Osmanlı Deniz Teknolojisi**, s.217; Murat Tuğluca, "1711 Prut Sefer Organizasyonundan Bir Kesit: Tombaz Tedariki", **Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 1**, Haz. Prof. Dr. Şakir Batmaz, Do. Dr. Özen Tok, Not Yayınları, Kayseri, 2015, s.111; Ayrıca bkz. Seyfullah Aslan, **İmparatorluğun Tuna Donanması**, s.271.

⁵⁷⁸ D.BŞM.d., nr.15871, s.9; "kayıkçıyân-ı uraniçe" (D.BŞM.d., nr.698, s. 14).

⁵⁷⁹ D.BŞM.d., nr.15871, s.9; 2 kişinin ayrıldığı tarih 11 Zilhicce (24 Ağustos) olarak kaydedilmiştir (D.BŞM.d., nr.698, s. 14).

⁵⁸⁰ D.BŞM.d., nr.698, s. 14.

⁵⁸¹ D.BŞM.d., nr.698, s. 14; "neferât-ı kıbtîyân-ı âhengerân" (D.BŞM.d., nr.15871, s.11).

⁵⁸² Köprü işini takip eden *mu'temedân* grubu için için bkz. D.BŞM.d., nr.698, s. 14. Mutemedler, on sekizinci ve on dokuzuncu yüzyıllarda büyük yapıların inşaatlarında görev alan kalabalık bir idari ekibin önemli bir parçasıydı. Bu kişiler, Osmanlı'nın farklı bölgelerinden yapı malzemelerinin ve işçilerin temini ile sevkiyatını planlama sorumluluğunu üstlenirlerdi. Böylelikle, bina eminlerinin hizmetinde faaliyet göstererek inşaat sürecinin lojistik ve idari işleyişini desteklemişlerdir. Bu bakımdan, mutemedler yardımcı idari unsurlar olarak öne çıkmaktadırlar. Bkz. Abdulkadir Dündar, **Arşivlerdeki Plân ve Çizimler Işığında Osmanlı İmar Sistemi (XVIII. Ve XIX. Yüzyıl)**, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 2000, s. 95; Mutemedler gemi inşası esnasında işçilere nezaret ediyordu. Bkz. İdris Bostan, **Tersâne-i Âmire**, s. 127; Ayrıca bu idari görevin on altıncı yüzyıl kaynakları üzerinden bir açıklaması ve bu bağlamda kul-oğullarının bina yapımında mutemedlik hizmetinde bulunduklarına dair bkz. Ömer Lütfi Barkan, **Süleymaniye Cami ve İmareti İnşaatı 1550-1557**, c.1, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2024, s. 129.

başından itibaren devletin köprü kurmanın ciddiyetine verdiği öneme işaret etmektedir. 27 Zilka'de, aynı zamanda marangozların ve diğer birçok işçinin göreve başladığı ilk gün olmasıyla, iş gücünün sistematik bir şekilde harekete geçirildiğini göstermektedir. Mutemedler, özellikle mali işlerin yönetimi, işçi ücretlerinin ödenmesi, malzeme temini ve harcamaların denetimi gibi sorumluluklar üstlenmişlerdir. Hem mutemedlerin hem de işçilerin aynı tarihte göreve başlaması, köprü işçiliğinin sıkı bir planlama ve iş birliğiyle ilerlediğini göstermektedir. 15871 numaralı defterde, temin edilen mutemedlerin İbrahim, Yusuf, Mustafa, Mehmed gibi isimler taşıdığı göz önüne alındığında, bu kişilerin tamamının Müslümanlardan oluştuğu anlaşılmaktadır. 20 nefer mutemedin birine 40 akçe ödenirken, geri kalan işçilere 50'şer akçe ödenmiştir.⁵⁸³

Değirmenciler: 4 Zilhicce 1103 (17 Ağustos 1692 Pazar) tarihinde Hisarcık'tan gelen işçiler, gün içerisinde önce 10, ardından 9 değirmenci olmak üzere toplam 19 kişi olarak çalışmaya başlamıştır. Bu değirmenciler, 12 Zilhicce 1103 (25 Ağustos 1692) tarihine kadar görev yapmışlardır.⁵⁸⁴ Bunların dışında 10 Zilhicce'de (23 Ağustos) Belgrad'dan 5 değirmenci, 12 Zilhicce'de (25 Ağustos) 13 değirmenci gelmiştir. Belgrad, Hisarcık ve Deşniçe'den gelen değirmencilerin tamamı Sırp işçilerden oluşmaktaydı. Hisarcık'tan gelen Sırp değirmencilerin arasında iki kalfa bulunmaktaydı. Bu kalfaların her birine 50'şer akçe ödendi.⁵⁸⁵

Cerehorlar: 4 Zilhicce 1103 (17 Ağustos 1692 Pazar) tarihinde toplam 42 cerehor çalışmaya başlamıştır. Ancak, bu işçilerden 2'si ertesi gün ayrılmıştır. Kalan 40 cerehora aynı gün 19 işçi daha katılmış ve toplam işçi sayısı 59 kişiye ulaşmıştır. 7 Zilhicce 1103 (20 Ağustos 1692) tarihinde ise bu gruptan 20 işçinin ayrıldığı tespit edilmiştir. Geriye kalan 39 cerehor, 12 Zilhicce 1103 (25 Ağustos 1692) tarihine kadar çalışmaya devam ederek görevlerini tamamlamışlardır.⁵⁸⁶

⁵⁸³ D.BŞM.d., nr.15871, s.9.

⁵⁸⁴ D.BŞM.d., nr.698, s. 14.

⁵⁸⁵ D.BŞM.d., nr.15871, s.7.

⁵⁸⁶ D.BŞM.d., nr.698, s. 14.

Kalafatçılar: 6 Zilhicce 1103 (19 Ağustos 1692) tarihinde 3 kişi, 7 Zilhicce 1103 (20 Ağustos 1692) tarihinde ise 1 kişi daha çalışmaya başlamıştır. Toplamda 4 kişiden oluşan bu grup, 3 Muharrem 1104 (14 Eylül 1692) tarihine kadar çalışmış, ancak bu tarihte gruptan 1 kişi ayrılmıştır. Buna karşın, 9 Muharrem 1104 (20 Eylül 1692) tarihinde gruba yeni bir işçi eklenmiştir.⁵⁸⁷

Üstüpücüler: 2 Zilhicce 1103 Cuma gününde (15 Ağustos 1692) 10 üstüpücü işe başlamış, 11 Zilhicce'de (24 Ağustos) İslaniç köyü reayasından 7 kişi katılmıştı. Ertesi gün 25 Ağustos'ta Görice reayasından 27 kişinin bu gruba dahil olduğu görülmektedir. Toplamda 44 üstüpücü köprü yapımında görevlendirilmiştir.⁵⁸⁸

G. KÖPRÜLERİN VE KÖPRÜ ELEMANLARININ YAPISAL ÖZELLİKLERİ

Osmanlı Devleti, Tuna, Sava ve Drava gibi büyük nehirler ile bunların çevresinde yer alan bataklık arazilerde ulaşımı sağlamak amacıyla çeşitli köprüler inşa etmiştir. Bu köprülerin uzunlukları, geçiş yapılacak bölgenin coğrafi koşullarına göre farklılık göstermekle birlikte, inşa edilen yapıların ortalama boyutları hakkında bazı çıkarımlar yapmak mümkündür.

Örneğin, Peçuy'da çamurlu ve bataklık bir bölgede bulunan ve 800 zirâ (yaklaşık 592 metre) uzunluğunda olduğu belirtilen köprünün tamiratına dair verilen

⁵⁸⁷ D.BŞM.d., nr.698, s. 15; Kalafat, ahşap gemilerin inşasından sonra, kaplamaların arasındaki boşlukların su sızdırmaz hale getirilmesi amacıyla yapılan bir işlem olarak tanımlanmaktadır. Bu işlem sırasında, iki kereste arasına kalafat tokmağı yardımıyla üstüpü sıkıca yerleştirilerek, ardından bu boşluklar, kaynatılmış katran (zift) ile doldurulmaktadır. Kalafat işlemini gerçekleştiren ustalara ise kalafatçı adı verilmektedir (İdris Bostan, **17. Yüzyılda Tersâne-i Âmire**, s. 111, 387). Köprü yapımında kalafatçılar, özellikle ahşap yapıların sızdırmazlığını sağlamak amacıyla çalışmışlardır. Ahşap köprü elemanlarının suyla temas eden kısımlarında benzer yöntemleri kullanarak dayanıklılığı artırmış ve yapıların uzun ömürlü olmasına katkıda bulunmuşlardır.

⁵⁸⁸ D.BŞM.d., nr.698, s. 15; Üstüpü, kalafat işlerinde kullanılan, katranlı halatların didiklenmesiyle veya keten, kenevir ya da eski halat parçalarının değerlendirilmesiyle elde edilen bir malzemedir. Bu malzeme, ziftlenecek ya da boyanacak tahtaların ve gemi gövdelerinin aralıklarını doldurmak, böylece su geçirmezlik sağlamak amacıyla kullanılmıştır (İdris Bostan, **17. Yüzyılda Tersâne-i Âmire**, s.114, 395). Köprü inşası sırasında çalışan üstüpücüler de benzer şekilde, köprü yapı ve elemanlarının arasındaki boşlukların sızdırmaz hale getirilmesinden sorumlu olmuştur. Bu işlemlere, özellikle ahşap yapıların dayanıklılığını artırmak ve suyla temas eden yüzeyleri korumak amacıyla gereksinim duyulmuştur.

bir hüküm, Osmanlı'nın bu tür sulak ve geçişi zor alanlarda inşa ettiği köprülerin uzunluklarına dair önemli bir örnek teşkil etmektedir. Böylesi büyük ölçekli bir yapının sürekli bakım gerektirmesi, Osmanlı Devleti'nin köprü onarımlarında yerel halkı nasıl görevlendirdiğini ve bu işgücü karşılığında belirli vergi muafiyetleri sağladığını göstermektedir. Söz konusu hükümde, Peçuy ve Sigetvar muharririne, beş köyün “köprücü” olarak yazıldıkları ve köprünün tamirinden sorumlu kılındıkları bildirilmiştir.⁵⁸⁹

Bu bağlamda, Osmanlı'nın Tuna ve Drava havzasında inşa ettiği köprülerin çoğunlukla uzun, ahşap ve kazık temelli yapılar olduğu anlaşılmaktadır. Büyük nehirlerin akış düzeni ve çevresindeki geniş bataklık alanlar, köprülerin yalnızca nehir yatağı üzerinde değil, su taşkınlarına maruz kalan çevresel bölgelerde de uzatılmasını zorunlu kılmıştır. Peçuy örneğinde olduğu gibi, Osmanlı Devleti'nin bataklık bölgelerde 500-600 metre uzunluğunda köprüler inşa ettiği görülmektedir.

Osmanlı'nın bölgedeki köprülerine dair arşiv belgeleri incelendiğinde, uzunluk bakımından bazı benzerlikler tespit edilebilir. Tuna üzerindeki Petervaradin, Sava üzerindeki Böğürdelen köprüsü ve diğer geçici yahut kalıcı askerî köprüler, çoğunlukla 400-800 zirâ (yaklaşık 300-600 metre) arasında değişen uzunluklara sahipti.

Bu noktada askerî amaçlarla inşa edilen bir köprünün uzunluğunu belirleyen en önemli etkenin suyun durumu olduğu belirtilmelidir. Durgun sulara köprü boyutları genellikle 600-700 zirâ (yaklaşık 450-530 metre) arasında değişirken, taşkın ve akış hızı yüksek sulara bu ölçüler önemli derecede farklılık göstermekteydi. Özellikle Tuna ve Drava gibi büyük akarsular üzerinde inşa edilen köprülerde, yalnızca ana su akıntısını değil, nehrin geniş taşkın alanlarını da aşacak şekilde uzatılmış yapılar tercih edilmiştir.

1566 Sigetvar seferi sırasında Pojega beyi Nasuh Bey, Kanûnî Sultan Süleyman'a Drava sularının yükselerek taşıdığını arzettiği mektubunda, Drava'nın taşkınının ne seviyeye geldiğini açıkça anlatmaktaydı. Nasuh Bey, Sekçuy beyi Mehmed ile 16 Zilka'de 973'te (4 Haziran 1566) köprü kurmak için uygun bir yer

⁵⁸⁹ Sigetvar ve Peçuy sancakları muharriri olan Ahmed'e gönderilen 2 Şa'bân 987 (24 Eylül 1579) tarihli hüküm: MD., nr.42, h.2030.

aramaya başlamıştır. Fakat Drava suları öylesine kabarmıştır ki Ösek yakınlarında eskiden beri padişahın otağının kurulduğu yerin karşısında Peçuy sancağında Çankalok? isimli köye kadar nefs-i Drava ve nehrin “tuğyanının uzunluğu” 2440 kulaca ulaşmıştır. Nasuh Bey ayrıca suyun derinliğinin bazı yerlerde bir adam boyunu geçerken, bazı yerlerde daha fazla ve bazı yerlerde ise “kuşağa değin” olduğunu haber vermektedir. Bununla birlikte, Nasuh Bey eskiden Budin’e düzenlenen seferde Ösek yakınlarında Drava üzerinde köprü kurulan yerden, Peçuy sancağında yer alan Tarda (Darda) iskelesine kadar “nefs-i Drava” ve nehrin taşkınının uzunluğu 3973 kulaç olduğunu belirtmektedir. Bu uzunluğun 7880 bennâ zirâ’ına (yaklaşık 6 kilometre) tekabül ettiğini ifade etmektedir. Bunların dışında, Nasuh Bey, kendisine daha önce emredildiğinden ötürü yapılan zahire gemilerini, şayka ve at gemilerini Belgrad’a gönderdiğini ve Semendire beyi Bayram’a teslim ettiğini bildirmiştir. Ancak Nasuh Bey, Drava nehrinin azmak ve bataklık bölgelerinde köprü kurulması emredildiği takdirde, bunun için 500-600 adet köprü gemisine ihtiyaç duyulacağını da aktarmaktadır. Pojega beyi, bu miktarda geminin inşası için yeterli vaktin kalmadığını belirterek, Drava nehrinin sularını aşacak bir köprü kurulması için bir çözüm önerisinde bulunmuştur. Buna göre; Belgrad’a gönderilen zahire gemileri, at gemileri ve şaykalar geri getirilerek, ayrıca zahire gemilerinin de anbarları bozularak köprü kurmaya elverişli hale getirilmesine müsaade edilmesi için gelecek emri bekleyecektir.⁵⁹⁰ Köprü kurmak için kullanılan gemilerin boyutları değişebilse de, Osmanlı dönemindeki tombaz gibi köprü yapımına uygun şayka ve sair gemiler genellikle 10-13 metre uzunluğunda ve 4-5 metre genişliğindeydi. Köprülerde kullanılan gemiler, birbirine yan yana bağlanarak bir geçit zemini oluşturulurdu. 600 adet gemiden oluşan bir köprü (gemiler arasında boşluk bırakıldığını varsayarak) yaklaşık 3-4 kilometre uzunluğunda olabilirdi.⁵⁹¹

⁵⁹⁰ Pojega beyi Nasuh Bey’in arzı için bkz.TSMA.e.813/19. Başkanlık Osmanlı Arşivi’nde bu belge H.18.07.1012 (22 Aralık 1603) şeklinde tarih kayıtlı olarak “Pojega beyi Nasuh Bey’in Drava Nehri üzerine bir köprü yapılmasının gerekli olduğunu III. Mehmed’e arzı” açıklaması yer almaktadır. Ancak bu arzın 1566 Sigetvar seferinde Pojega beyi Nasuh Bey’in Kanuni Sultan Süleyman’a sunduğu bir belge olduğu tespit edilmiştir.

⁵⁹¹ Örneğin şaykaların uzunluğu 18. yüzyıla kadar 13-25 metre arasında değişkenlik göstermiştir (İdris Bostan, **Osmanlılar ve Deniz**, s.145).

Keza 1567 yılında Sirem beyi tarafından, Varadin civarındaki Tuna nehri üzerinde daha önceki seferde inşa edilmiş olan köprünün bir kısmının tahrip olduğu, ancak nehrin karşı yakasında, Bac tarafında göl ve azmak üzerinde uzanan köprünün korunmasının daha faydalı olacağı bildirilmiştir. Bac civarındaki köprünün uzunluğu 600 zir'a (yaklaşık 450-456 metre) idi. Bu yapının muhafazasının hem bölgedeki reaya hem de "mâl-ı mîrî" açısından daha elverişli olacağı ifade edilmiştir. Sonuç olarak, yapılan değerlendirme ışığında, divandan gelen onayla Sirem beyinin yapmış olduğu teklif uygun görülerek bu köprünün korunmasına karar verilmiştir.⁵⁹²

Lehistan seferi olarak da bilinen Kamanice seferi (1083/1672) Sultan IV. Mehmed'in (1648-1687) bizzat katıldığı askerî bir organizasyon olmasının yanı sıra bu sefer Fazıl Ahmed Paşa tarafından yönetilmiştir. Kamanice Seferinde artık bir köprü geçiş rotası haline gelen İsakçı'da Tuna üzerinde Kartal sahiline kadar bir köprü inşa edildi. Köprü yapımına Özi Muhafızı Halil Paşa nezaret etmiştir. Bu esnada malzeme ve işçi teminiyle Niğbolu sancakbeyi Osman Paşa ilgilenirken, köprü tombazlarını Belgrad ayânı zaim Yusuf Ağa tedarik etmiştir. Keza, kullanılacak köprü tombazları Sava ve Drava nehirlerinin kenarındaki Gradiška ve Pojega kıyılarında yapıldı. Tombazların yapılmasına destek sağlamak amacıyla Sava ve Tuna hattında yer alan kadınlara ve Semendire sancağı kadılarına bu işe yardımcı olmaları hususunda emir verildi. Tombazların yapımında kullanılacak demir Bosna ve Samakov'dan getirtilmişti. Keresteler ise Eflak ve Boğdan taraflarından tedarik edildi. Bunların dışında köprü yapımı esnasında suyun akışını kesmek amacıyla Belgrad ve Ösek'ten sepetler getirtildi. Nitekim, 57 adet tombaz kullanılarak bir köprü inşa edildi. İsakçı ve Kartal arasında Tuna üzerinde kurulan bu köprünün ölçülerine göre; 750 zirâ (yaklaşık 560 m) uzunluğunda ve 10 zirâ (6 m) genişliğinde bir yapı ortaya çıktı. Köprüde çalışan işçi sayısı toplamda 1191'di. Bu işçiler marangoz, demirci, ırgatlardan oluşuyordu. Büyük bir işçi kapasitesiyle kurulan İsakçı-Kartal köprüsünden önce ordu

⁵⁹² Sirem beyine gönderilen 25 Rebî'ül-evvel 975 (29 Eylül 1567) tarihli bir hüküm: MD, nr.7, h.295; 450-456 metre uzunluğundaki bir köprü için tahminen 15-20 tombaz kullanılmıştır.

geçiş yapmış daha sonra 11 Rebi'ülevvel 1083'te (2 Temmuz 1672) perşembe günü yanındakilerle beraber IV. Mehmed geçerek Kartal sahiline ulaşmıştır.⁵⁹³

Osmanlı askeri köprülerinin uzunlukları, nehir genişliği, köprünün işlevi ve kullanılan tekniklere göre değişiklik göstermiştir. Hicri 1122 (Miladi 1711) Prut Seferi sırasında inşa edilen İsakçı köprüsü, 910 zirâ (yaklaşık 690 m) uzunluğunda ve 12 zirâ (yaklaşık 7.5 m) genişliğinde olduğu kayıt altına alınmıştır. Daha önceki Osmanlı seferlerinde olduğu gibi, Prut seferi sırasında da Tuna nehri üzerinde, İsakçı ile Yergöğü arasında büyük bir köprü inşa edilmiştir. Başkanlık Osmanlı Arşivi'nde yer alan Maliyeden Müdevver Defterler fonundaki 4066 numaralı muhasebe defterinde söz konusu köprü "cisr-i kebîr" (büyük köprü) olarak tanımlanmaktadır. Kaynakta, Hüseyin Efendi'nin doğrudan sorumluluğunda yapılan köprünün 76 adet tombaz üzerinde inşa edilmiş olduğu belirtilmektedir. Böylelikle, hazırlıklar sürerken, henüz 12 Şevval 1122'de (4 Aralık 1710) köprü inşasına başlanmıştı. Köprünün tombazları Bosna'ya bağlı yerleşim yerlerinde yaptırılırken, tombaz arabalarının Belgrad'da yaptırıldığı görülmektedir. Üretilen tombaz ve arabaların İsakçı'ya taşınması gerekiyordu. Bunun için de Belgrad'da sekiz kişilik bir kapasitesi olan ivraniçe (uranitse) olarak bilinen kayıktan 150 adet yapıldı. Tüm bu hazırlıklar yapıp köprü elemanları İsakçı'ya ulaştırıldığında, köprünün yapım aşamasına göre; önce nehir üzerinde tombazlar yan yana sıkıca birbirine bağlandı. Daha sonra lengerlerle nehrin dibine sağlam bir şekilde sabitlendi. Bu işlemlerin tamamlanmasıyla gemiler üzerine köprü kuruldu.⁵⁹⁴

1149/1737 yılında Tuna nehri üzerinde kazık ve tombazlar üzerine inşa edilen askerî bir köprünün uzunluğu, genişliği ve benzeri yapısal özellikleri, açıklayıcı nitelikteki kayıt defterinden hareketle belirlenebilmekte ve bu vesileyle Osmanlı

⁵⁹³ Silahdâr Fındıklılı Mehmed Ağa, **Silahdâr Târihi (1065-1094)**, c.1, Devlet Matbaası, İstanbul 1928, s. 576; Mustafa Nuri Türkmen, **Kamanîçe Seferinin Lojistik Hazırlıkları**, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yeniçağ Tarihi Yayınlanmamış Doktora Tezi, Danışman: Prof. Dr. Yaşar Yücel, Ankara 2002, s. 44-45; Abdurrahman Abdi Paşa, **Vekâyi'-nâme [Osmanlı Tarihi (1648-1682) Tahlil ve Metin Tenkidi]**, Haz. Dr. Fahri Ç. Derin, Çamlıca Basım Yayın, İstanbul 2008, s. 369; Mehmet İnbaşı, "Osmanlı-Lehistan Harplerinde Sefer Yolu ve Tuna nehrinin Stratejik Önemi (XVII. Yüzyıl)", **Balkanlar'da İslâm Medeniyeti Uluslararası Üçüncü Sempozyum Tebliğleri, Bükreş, Romanya / 1-5 Kasım 2006**, IRCICA, İstanbul 2011, s.497.

⁵⁹⁴ MAD, nr.4066, s. 26a.

dönemi askerî köprülerine dair terminoloji hakkında fikir edinilebilmektedir. Söz konusu defterde köprünün “tûl” (uzunluk) ve “arz” (genişlik) ölçüleri ayrıntılı şekilde belirtilmiştir. Buna göre; “cısır-i kebîr” (büyük köprü) olarak nitelendirilen yapının İsakçı tarafında, karada kalan kısmı kazıklar üzerine inşa edilmiş olup bu bölümün uzunluğu 150 zirâ ve genişliği 13 zirâ olarak kaydedilmiştir. Nehir üzerindeki kısmı ise 71 adet tombaz üzerine inşa edilmiş olup 770 zirâ uzunluğunda ve 10 zirâ genişliğindedir. Karşı yakada, yine kazıklar üzerine inşa edilen kara kesiminin uzunluğu 25, genişliği ise 14 zirâ olarak tespit edilmiştir. Böylece inşa edilen büyük köprünün toplam uzunluğu 945 zirâ (717 metre) olarak hesaplanmaktadır. Nehir üzerinde kullanılan 71 tombaz dahil olmak üzere, Yergöğü’nde 80 adet tombaz inşa edilmiştir. Her bir tombazın uzunluğu 18 zirâ (yaklaşık 13 m), genişliği 6 zirâ ve derinliği (kar‘) 3 zirâ olarak ölçülmüştür. Bununla birlikte Tuna nehrinin bazı bölümlerinde 28 kulaç, bazı bölümlerinde ise 30 kulaç olarak kaydedilmiştir.⁵⁹⁵

H. KÖPRÜLER VE ASKERLER

1. ASKERÎ HAZIRLIK VE TEFTİŞ YERİ: BELGRAD KÖPRÜSÜ ÖRNEĞİ

Osmanlı Devleti’nin askerî organizasyonunda köprüler, yalnızca birer geçiş aracı değil, aynı zamanda ordunun sevkiyatını kolaylaştıran ve düzenini sağlayan unsurlar olarak öne çıkmaktadır. Özellikle sefer hazırlıklarında geçici köprülerin inşası, hem coğrafi ve mekânsal bir gereklilik hem de padişahın bizzat orduyu teftiş ettiği disiplin merkezleri haline dönüşmüştür. 1545 tarihli mühimme defterinde yer alan hükümler, Belgrad’daki geçici köprünün, Osmanlı seferlerinde sahip olduğu role dair önemli ipuçları sunmaktadır. Bu hükümler, sefer öncesinde köprüde gerçekleştirilen askerî hazırlıkları, ordunun düzenini ve savaş donanımındaki eksiksizliği vurgulamakla kalmayıp, aynı zamanda divandan çıkan kararda köprü üzerinde bizzat denetim yapılacağına belirtilmesiyle dikkat çekmektedir. Bu

⁵⁹⁵ TS.MA.e 879-46 [TSMA No: 8870/1] (Zilka’de 1149 / Mart-Nisan 1737)

bağlamda, Belgrad köprüsü, Osmanlı askerî taktiklerinde fiziki bir yapıdan öte, seferlerin başarısını şekillendiren merkezi bir unsur olarak değerlendirilebilir.

Belgrad köprüsüne atıf yapılan üç emir, Osmanlı sefer hazırlıklarında askerî disiplinin ve donanımın önemini vurgulayan güçlü bir örnektir. Hükümler özellikle Belgrad köprüsüne işaret ederek, padişahın bizzat askerlerini köprü yerinde teftiş edeceğini belirtmesi açısından dikkat çekicidir.

Sancak beylerine gönderilen hükümde, askerlerin savaşa hazır bir şekilde, eksiksiz silah ve teçhizatlarıyla bulunması gerektiği vurgulanmaktadır. Özellikle sancak askerlerinin tam düzel ve disiplin içinde hareket etmesi, köprüde yoklama yapılacağı ifadesiyle pekiştirilmiştir.⁵⁹⁶

Beylerbeylerine yönelik hükümde, sancakbeylerinin ve sancak askerlerinin hazırlıkları bir kez daha teyit edilmektedir. Burada da askerlerin donanımında herhangi bir eksikliğin kesinlikle kabul edilmeyeceği belirtilirken, Belgrad köprüsünde yoklama yapılacağı ifade edilmektedir.⁵⁹⁷

Rumeli beylerine yazılan hükümde, Edirne'den hareket eden Rumeli beylerbeyi Ali Paşa'nın Sofya'ya doğru ilerlediği belirtilmektedir. Bu hüküm, askeri organizasyonun Sofya'dan sonra Belgrad köprüsünde gerçekleşeceğini ve burada askerî yoklama yapılacağına dair kesin bir ifadeyi içermektedir.⁵⁹⁸

Giden emirlerden anlaşıldığı üzere Belgrad köprüsünün askerlerin ve savaş hazırlıklarının denetlendiği bir alan olarak işaret edilmesi, köprünün yalnızca bir geçiş aracı değil, aynı zamanda bir askerî lojistik merkezi olarak değerlendirildiğini göstermektedir. Belgrad köprüsüne atıf, köprünün seferlerde ne kadar etkin bir konumda olduğunu anlamak açısından önemlidir. Bu tür köprüler, geçici olmalarına

⁵⁹⁶ 19 Zilka'de 951 (1 Şubat 1545) tarihli 192. hüküm (Topkapı Sarayı Arşivi H.951-952 Tarihli ve E-12321 Numaralı Mühimme Defteri, s. 150).

⁵⁹⁷ Anadolu beylerbeyi Ali Paşa, Karaman beylerbeyi Mehmed Paşa, Şam beylerbeyi Piri Paşa ve Diyarbakır beylerbeyi Mehmed Paşa, Erzurum beylerbeyi Ali Paşa'ya gönderilen 19 Zilka'de 951 (1 Şubat 1545) tarihli hüküm (Topkapı Sarayı Arşivi H.951-952 Tarihli ve E-12321 Numaralı Mühimme Defteri, s. 157).

⁵⁹⁸ 29 Muharrem 952 (12 Nisan 1545) tarihli hüküm (Topkapı Sarayı Arşivi H.951-952 Tarihli ve E-12321 Numaralı Mühimme Defteri, s. 369).

rağmen sefer hazırlıklarının ve ordunun düzeninin temel unsurları arasında yer almaktadır.

Daha önce 1521 Belgrad ve 1526 Mohaç seferlerinde kullanılan geçici köprülerin askerî harekâtlarda nasıl bir planlamaya dahil edildiği hükümlerde netleşmektedir. Hükümlerde bahsi geçen Belgrad köprüsü, büyük ihtimalle Mohaç seferi sırasında kullanılan seyyar köprülerin bir devamı olarak inşa edilmiş ve belirli sefer hazırlıkları kapsamında işlev görmüştür. Bu bağlamda Belgrad köprüsünün, seyyar bir köprü olmasına rağmen bir kontrol ve denetim noktası olarak öne çıktığı, fiziksel bir yapıdan ibaret olmadığı, disiplini sağlayan mekânsal bir işleve sahip olduğu anlaşılmaktadır. Bu da askerî köprülerin bir denetim alanı olabileceğini kanıtlamaktadır.

2. KÖPRÜ GEÇİŞLERİNDE VE İNŞASINDA İNSANİ ZORLUKLAR: ASKERÎ DİSİPLİN VE İÇSEL ÇATIŞMALAR

Osmanlı seferleri sırasında nehirler üzerindeki geçişler, ordunun ilerleyişini doğrudan etkileyen en kritik aşamalardan birini teşkil etmekteydi. Zira başarısız köprü geçişleri, Osmanlı ordusunun içindeki disiplinsizlik ve organizasyon eksikliklerinin de bir yansımasıydı. Sadece düşman baskınları değil, aynı zamanda Osmanlı askerlerinin sosyal kimliklerinin belirsizliği, askerî disiplinsizliği ve farklı gruplar arasındaki uyumsuzluklar da bu geçişlerde ciddi sorunlara yol açıyordu. Özellikle köprü gibi dar alanlarda, askerlerin geçerken zorlandığı, yorulduğu ve moral bozukluğu yaşandığı anlarda, denetimsizlik ve iletişimsizlik yüzünden iç çatışmalar patlak veriyordu. Osmanlı ile Avusturya arasındaki 1593-1606 yıllarındaki uzun süren mücadelede, söz konusu tipteki sorunlara dair örneklerle karşılaşmak mümkündür.

Örneğin, 1595'te Eflak seferi dönüşünde gerçekleşen saldırılar sırasında, köprünün aşırı yük binmesi sonucu çökerek sulara gömülmesi, bir bakıma Osmanlı ordusundaki disiplin eksikliği ve düzensizliğin somut bir göstergesidir. Bu sefer köprüde gerçekleşen bir saldırıyla sona erdi; ancak, olayın arka planı birçok detayı içinde barındırmaktadır. Bu ani saldırılar karşısında, Osmanlı askerleri hem canlarını

kurtarma hem de harp teçhizatını düşman eline geçirmeme ikilemiyle karşı karşıya kaldı. Bu yüzden, köprüde biriken toplar ve malzemeler, Osmanlı askerleri tarafından Tuna nehrine atılmak zorunda kalındı. Ancak bu esnada, Tuna'yı geçmeye çalışan Osmanlı askerleri Eflaklılar tarafından hedef alındı ve akıncı birlikleri büyük kayıplar verdi. Yergöğü, Mihal'in top atışları ve hücumu sonucunda büyük ölçüde tahrip edildi, bölgedeki Osmanlı muhafızları ise katledildi. Bu hadise, köprü geçişlerinde yaşanan insanî zorlukların, idarî ve iktisadî meselelerle birlikte askerî disiplinin içsel çatışmalarla nasıl iç içe geçtiğini ve birbirini nasıl etkilediğini gösteren çarpıcı bir örnek teşkil etmektedir. Söz konusu gelişmelerin ardındaki iktisadî sebeplere bakıldığında, olayın sadece bir saldırı ve yenilgiden ibaret olmadığı anlaşılmaktadır. Nitekim, yaz akınları sırasında Osmanlı askerleri, araba, koyun ve esir ele geçirdi; ancak, bu ganimetlerin vergisini ve hazineye ait diğer ödemelerin zamanında yapılmadığı, dönemin idari otoriteleri tarafından tespit edildi. Bu nedenle, Yergöğü köprüsüne müfettişler ve kâtipler yerleştirilerek, köprüden geçmek isteyenlerden, hazineye ait olan beşte bir ganimet payı talep edildi. Ancak bu durum, Osmanlı ordusunun bir kısmında isteksizliğe yol açtı. Sonuç olarak, bu huzursuzluk devam ederken, Eflak voyvodası Mihal'in kuvvetleri, veziriazam Koca Sinan Paşa komutasındaki Osmanlı birliklerinin geri kalan unsurlarına köprü önlerinde saldırarak durumu daha da karmaşık hale getirdi.⁵⁹⁹

Keza III. Mehmed'in 1596 tarihli Eğri seferindeki köprü geçişleri de benzer şekilde düzensizlik, lojistik aksaklıklar ve askerî disiplinsizlikle gölgelenmiştir. Sefer sırasında Tuna nehri kenarında Karlofça'ya yakın konumda yer alan bir menzil boyunca yaşanan hadiseler, bu bağlamda Osmanlı ordusunun karşılaştığı zorlukları ve köprü geçişlerindeki olumsuzları açıklayıcı niteliktedir. Menzilde Tuna kıyısında yüksek bir mevkiye konumlanan Osmanlı ordusu, burada geçici bir süre konakladı. Padişahın otağı, ordugâhın merkezi olacak şekilde bir yükseltiye kurulmuş, çevresi ise bağlar ve bahçelerle çevrili bir halde bulunmaktadır. Ancak, ordunun uzun süre yolda olması ve yeterli iaşenin sağlanamaması, askerler arasında huzursuzluk yaratmış, açlık

⁵⁹⁹ Hammer, akıncı ocağının sonunun nasıl geldiğini açıklarken, bu durumu vakitsiz alınan bir mali tedbirin ordu içindeki düzeni daha da zorlaştırdığı ve disiplin eksikliklerini artırdığı şeklinde açıklamaktadır. Bkz. Baron Joseph Von Hammer Purgstall, **Osmanlı Devleti Tarihi**, c.7, Üçdal Neşriyat, İstanbul 1985, s. 2185.

ve yoksulluk disiplinsizliğe yol açmıştır. Askerlerin, çevredeki bağ ve bahçelere girerek yağmaya başlamaları, ordunun düzeninin bozulmasına sebep olurken, bu durum merkezî otoritenin askerî disiplini sağlama çabalarını güçleştirdi. Disiplinin tesisi için, sadrazam tarafından sert tedbirler alınırken, izinsiz yağma yapan askerlerden bazıları idam edilerek ibret-i âlem edildi. Gelgelelim, bu uygulamalara rağmen düzensizlik devam ederek, askerin bir kısmı kontrolün dışına çıktı. Bu noktada en kritik gelişmelerden biri, ordunun bir sonraki menzilinin yani Tuna kenarındaki Petervaradin kalesinin, yeni bir köprünün inşa edileceği mevki olmasıdır. Bazı askerler Varadin köprüsünü zamanında geçebilmek ve ilerleyen birliklerden önce hareket edebilmek adına konaklamadan doğrudan ileriye gitmeyi tercih etti. Bunun sonucunda, ordu düzeni bozularak, askerlerin yarıya yakını Karlofça yakınındaki menzilde konaklamamıştır. Öte yandan, erzak sıkıntısı daha da derinleşerek, zahire ve iâşe unsurları tükendi.⁶⁰⁰ Burada da görüldüğü gibi, köprülerin inşası ve geçişlerin yönetimi, 16. yüzyılın son yıllarından itibaren sadece teknik bir mesele değil, aynı zamanda özellikle askerî disiplinin bir parçası olarak ele alınması gereken bir unsur haline geldi.

Lala Mehmed Paşa'ya üçüncü vezirlik ve Macaristan serdarlığı verildiği sene (12 Ramazan 1011 / 23 Şubat 1603) sefer vakti geldiğinde Yemişçi Hasan Paşa, Celâlî Deli Hasan'ı Bosna beylerbeyi payesiyle Ösek'e göndererek, Macaristan serdarına katılmakla görevlendirdi. Deli Hasan Paşa adamlarıyla Gelibolu'dan yola çıkarak Fodvar menzilinde Lala Mehmed Paşa komutasındaki orduya katılmıştı.⁶⁰¹ Söz konusu sefer sırasında köprü kurma süreci askerî disiplin eksiklikleri ve iletişimdeki aksaklıklar nedeniyle çeşitli zorluklarla karşılaşmıştır. Avusturya kuvvetleri, Osmanlı Hamzabey Saray bölgesinde iken Avusturya ise Peşte'nin alt yanında konumlanmaktaydı. Nitekim buradan köprü kurarak Çepel adasına geçiş sağlamış, bu durum Osmanlı'nın karşılık vermesini zorunlu kılmıştır. Osmanlı komutanları, köprü kurarak adaya geçmeyi ve Avusturya birlikleriyle savaşmayı planlamış ancak köprü

⁶⁰⁰ Ordu seferden dönüştü yine Varadin köprüsünü kullanmış, üç günde köprüden geçiş tamamlanmıştır. Fakat bu defa savaştan zafer elde ederek döndüğü için sultan III. Mehmed Varadin'e geldiğinde kurban kesmiştir (Günhan Börekçi, **Eğri Seferi Rûznâmesi (1596)**, s. 73, 122).

⁶⁰¹ Mahmut Ak, "Osmanlı-Macar Siyasetinde Önemli Bir Temsilci: Sadrazam Lala Mehmed Paşa", **Tarih Dergisi**, S.49 (2009/1), İstanbul 2010, s.37.

kurma işlemi zamanında tamamlanamamıştır. Yeniçeriler, köprüye geçecek askerlerin sayısının belirlenmesinde kararsız kalmış ve özellikle atlı askerlerin geçmesi konusunda ısrarcı olmuşlardır. Bu, mevcut planı aksatarak hazırlıkların gecikmesine yol açmıştır. Ayrıca, Celalîler, düzensiz ve isyancı bir grup olarak Osmanlı ordusunun düzenli askerî yapısına entegre olamamış, köprü kurma işlerine katılma konusunda isteksiz davranmışlardır. Celalîlerin savaş hazırlıkları konusunda gösterdikleri ilgisizlik ve hendek kazmayı reddetmeleri, disiplinsizliklerinin bir örneği olarak Peçevî'nin anlatımlarında da yer bulmuştur. Bu düzensizlik, köprü kurma sürecini zorlaştırmış ve stratejik planların uygulanmasını engellemiştir. Komutanlar arasında alınan kararlar da genellikle belirsiz olmuş. Örneğin, Derviş Paşa'nın uyarılarına rağmen, köprü kurma süreci, atlı askerlerin gönderilmesinin yanlış bir seçim olduğu bilinse de uygulanmaya devam edilmiştir. Sonuç olarak, köprü kurma ve geçişin sağlanmasındaki aksaklıklar, Osmanlı ordusunun disiplinsizlik ve düzensizlik gibi temel sorunları ile doğrudan ilişkilidir ve bu da seferin başarısızlıkla sonuçlanmasına zemin hazırlamıştır.⁶⁰²

Ne var ki, bu durum sadece Osmanlı ordusuna mahsus değildi. 1664'te Raab nehri üzerinde Habsburg kuvvetleri tarafından kurulan köprüde 24 Temmuz'daki nehri geçiş esnasında Habsburg süvarisi ve Fransız askerleri arasında çıkan tartışmada yaşananlar, silah çekmeler, bu disiplinsizliğin bir örneği olarak, ordular içerisindeki farklı grupların bir arada hareket etmekte zorlandığını ve köprülerin, yalnızca düşman saldırıları değil, bu tür içsel çatışmalar nedeniyle de tahrip olabileceğini gösteriyor.⁶⁰³

Osmanlı, Kırım askerleriyle beraber 1094'te (1683) II. Viyana kuşatmasına giderken Ösek, İstolni Belgrad ve Raab istikametinde ilerlemiştir. Bu sırada Tuna

⁶⁰² **Târih-i Peçevî**, c.2, s. 270-276.

⁶⁰³ Osmanlı ordusunun büyük kısmı, meslektan asker olmayan, farklı sosyal statülere sahip savaşçılardan oluşuyordu. Bu da disiplini ve askerî düzeni zorlaştırıyordu. Özellikle tımarlı sipahiler, gönüllüler ve diğer askerî olmayan gruplar, kendi iâşe ve gıda ihtiyaçlarını karşılamak zorunda kalıyordu; bu durum ordunun dağılmasına ve disiplinsizliğe yol açıyordu. Tüm bu sorunlar, köprü geçişlerinde de kendini gösterebiliyordu. Köprülerin vakitlice kurulamaması veya köprü geçişlerinde yaşanan hezimetler, doğrudan düşman hücumlarıyla açıklanamaz. Nehir geçişlerinin insani yönüne dair Osmanlı kaynakları dışında batılı kaynakların da incelenerek yapıldığı bir tez çalışması için bkz. Özgür Kolçak, **17. Yüzyıl Askerî Gelişimi ve Osmanlılar: 1660-1664 Osmanlı-Avusturya Savaşları**, İstanbul Üniversitesi Sosyal bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Danışman: Prof. Dr. Feridun Emecen, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2012, s. 337-341. Bu çalışma, insanî faktörlere dikkat kesilme hususunda farklı bir bakış açısı kazanmama yardımcı oldu.

nehirinin kollarından olan Rayçe (Rabniç/Rabnitz/Rabçe) ve Raab nehirlerinden geçmek amacıyla acilen iki köprü kuruldu. Köprülerin hızlıca yapılması gerekiyordu, bu sebeple Raab'ta kurulan köprüye destek amaçlı Boğdan voyvodası da görevlendirildi. Köprü, gece ve gündüz çalışarak bir günde kurulmuş, askerlerin geçişine hazır hale getirilmişti. Raab üzerinde daha sonra iki köprü daha yapılmasına karar verildi. Bu iş için Bosna valisi Hızır Paşa'yla birlikte eski defterdar vezir Ahmed Paşa görevlendirildi. Köprüler inşa edildikten sonra düşman askerlerinin olası saldırılarına karşı tedbiren köprü başlarına top ve asker yerleştirilerek muhafaza altına alındı.⁶⁰⁴ Keza geri çekiliş esnasında da ordu geçişini tamamladıktan sonra tehlikelere karşı önlem amaçlı vezir Ahmed Paşa ve Bosna valisi Hızır Paşa'nın yapmakla görevlendirildiği iki askerî köprünün yıktırılmasına karar verilmiştir.⁶⁰⁵

Osmanlı seferlerde kurduğu köprülerin düşman askeri tarafından saldırıya uğrayarak yıkılmasını birkaç hadise ile deneyimlemiştir. Bu sebeple, tehlikeleri bertaraf etmek amacıyla gerekli tedbirleri yerine getirmekteydi. Örneğin; nehirlerde inşa edilen askerî köprüleri bozmaya çalışan düşman askerleri nehre ağaç ve odun atmaktaydı. Osmanlı askerleri ise bu girişimlere engel olmak maksadıyla akıntıya doğru köprünün ilerisine küçük gemiler ve görevliler yerleştirmekteydi.⁶⁰⁶

1683'te gerçekleştirilen Avusturya seferinin ordunun Viyana önlerinde dağılarak geri dönmesiyle sonuçlanması bir yana, köprü çalışmalarının bu seferlerde ne vaziyette olduğu konusunda Osmanlı kaynaklarından kısıtlı bir şekilde öğrenilmektedir. Osmanlı'nın askeri başarısındaki gerileme süreci, yalnızca savaşlar ve stratejilerle sınırlı kalmamış, aynı zamanda imparatorluğun köprü gibi altyapı unsurlarında yansımalarını göstermiştir. Köprü yapımı, Osmanlı'nın askerî hareketliliğini kolaylaştıran etmenlerden biriydi. Ancak Viyana kuşatmasının ardından başlayan ve Avrupa'da Osmanlı'ya karşı teşekkül eden taktiksel ortam köprü yapımında da geçici ve sınırlı etkilere yol açmış olabilir. Köprü kurulduktan sonra

⁶⁰⁴ Defterdar Sarı Mehmed Paşa, **Zübde-i Vekayiât Tahlil ve Metin (1066-1116/1656-1704)**, Haz. Abdülkadir Özcan, Türk tarih Kurumu, Ankara 1995, s. 144-148; Köprülerden biriyle Bosna valisi Hızır Paşa'nın, diğeriyle de eski defterdâr Vezir Ahmed Paşa'nın ilgilenmesi uygun görülmüştür (**Silâhdâr Târihi**, c.2, s. 32, 36).

⁶⁰⁵ Marsigli, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Askerî Vaziyeti**, s. 286.

⁶⁰⁶ Marsigli, s. 264.

ortaya çıkan yapının görüntüsü veya bu aşamaya gelene kadar yapılan hazırlıklar artık sefer organizasyonu içerisinde sembolik önemini yitirmiş görünmektedir. Viyana kuşatmasında yaşanan başarısızlıktan sonra, köprü geçişleri esnasında yaşanan zorlukları derinleştirmiştir. Fakat buna yol açan şeyin köprü malzemeleri tedariki veya köprü kurulması aşamasında değil, ordu içerisinde yaşanan 1595'te Yergöğü'nde ve 1664'te St. Gotthard'da da öncül olarak deneyimlenen disiplinsizliklere benzer şekilde ortaya çıktığı görülecektir.⁶⁰⁷

Seferlerde köprü kurmadan önce ordu komutası coğrafi şartların yol açacağı ve hava şartlarından kaynaklanacak olumsuz askerî olasılıkları öngörebiliyordu. Bu olumsuzlukları bertaraf etmek veya tehditlerin ordu için hangi yönden geldiğini tespit etmek amacıyla hızlıca emirler gönderilmekteydi. Beklenmeyen ya da olumsuz hava koşulları kara savaşlarında kazanılan bir zaferi bir süre sonra mağlubiyete çevirebiliyordu. Bu açıdan bakıldığında, Osmanlı komutasının sefer yolculuğunda geçmekte oldukları nehirlerin, akarsuların taşması halinde oluşacak tehdidin farkında olduğu görülmektedir. Aslına bakılırsa bu bilinç geçmiş deneyimlerden yola çıkarak oluşmuştu. Gelgelelim, 1075 (1664) St. Gotthard muharebesinin, Osmanlı'nın askerî belleğinde 1595'te açılan gediği daha da büyüttüğü söylenebilir. Oysaki 1074 (1663) yılı Uyvar kuşatması sırasında, su şartları dikkatli bir şekilde takip edilmekteydi. Örneğin, Osmanlı ordusu Eylül başlarında (Safer 1074) bölgede bulunan akarsularda su seviyesinin yükselmesi tehlikesiyle karşı karşıya kalmış ve Fazıl Ahmed Paşa, bu konuda uyarılarak Ekim ortalarına kadar bölgeden ayrılması emredilmişti.⁶⁰⁸ Sonucu

⁶⁰⁷ 1683'teki Viyana kuşatmasının ardından, Osmanlı'nın askeri başarısızlığı batılı kaynaklarda sıkça vurgulanmaya başlanmıştır. Özellikle Osmanlı'ya karşı savaşan devletlerin yayınlarında, Türklerin mağlubiyeti sürekli işlenmiş, bu dönemde yazılan telif ve tercüme eserler de bu olguyu pekiştirmiştir. Örneğin; Venedik'teki Biblioteca Querini Stampalia koleksiyonunda yer alan bir günlükte, 1683'teki Viyana kuşatması sonrasında Osmanlı'nın yenilgisi ve sonrasında yaşanan yenilgilerin vurgusuyla Venedik'in askerî gelişimi aktarılmaktadır. Günlükle ilgili sempozyum bildirisi için bkz. Özgür Oral, "Korfu'dan Atina'ya: Francesco Morosini'nin Mora Seferi'ne Dair Bir Günlük", **Türk-İtalyan Müşterek Harp Tarihi Sempozyumu Bildirileri: 21-29 Ekim 2019**, Yay. Haz. Gültekin Yıldız, Serkan Osmanlıoğlu, Millî Savunma Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2020.

⁶⁰⁸ Rhoads Murphey, **Ordu ve Savaş**, s. 93; Uyvar (Slovakça'da Nové Zámky) Slovakya'nın güneybatısında, Tuna nehrinin önemli kollarından biri olan Nitra Nehri kıyısında yer almaktadır. Coğrafi konumu itibarıyla, Osmanlı-Avusturya sınır bölgesinde stratejik bir noktada bulunmaktadır. Uyvar hem Slovakya'nın iç bölgelerine hem de Tuna üzerinden Orta Avrupa'ya erişimi kontrol eden bir geçiş noktasıdır. Şehrin çekirdeğini, küçük bir kale oluşturur. Bu kale, Macaristan'ın kuzey sınırlarında Avusturya'nın önemli bir savunma hattı görevini üstlenmiştir (Vojtech Kopcan, "Uyvar",

itibariyle Uyvar kuşatması Osmanlıların başarılı bir askerî operasyonunu temsil ederken, 1075 (1664) St. Gotthard muharebesi Osmanlı ilerleyişine karşı Habsburg direnişi olarak değerlendirilmektedir. Uyvar'ın Osmanlılar tarafından fethedilmesinden bir yıl sonra, Habsburglar ve müttefikleri, Osmanlı ilerleyişine karşı koymak amacıyla büyük bir ordu toplamış ve sonuçta St. Gotthard muharebesi meydana gelmiştir. Nitekim, bahsedilen beklenmedik hava şartları St. Gotthard'da Osmanlı ordusunun yenilgisine yol açmıştı. İlk etapta, Osmanlı ordusu Raab nehrine yakın yerde konumlanarak kıyı bölgelerinden Habsburg ordusunu takip etmişti. Ağustos ayında nehrin oldukça sığ olduğu bir vakitte bu durumu avantaja çevirmeyi hedefleyerek Habsburg kuvvetleri üzerine atak yapan Osmanlı askerleri görünüşe bakılırsa o sırada köprü kurulmakta olduğu halde tamamlanmasını beklemeden köprüsüz bir nehir geçişini aceleyle tercih etmişlerdir. Fındıklılı Mehmed Ağa, Habsburg ordusunun Raab nehrinin geçit yerlerini ve suyun yukarı kıyılarında bulunan dar geçit yerlerinde öncelikle hafif bir yaya köprüsü yapıldığını anlatmaktadır. Fakat bu küçük köprü beş bin asker geçtikten sonra ağırlığa dayanamayarak çökmüştür. Süvari için de büyük bir köprü yapılması planlanmış fakat acele edildiğinden bundan vazgeçilmiştir. Bu sırada aniden yağmurlar bastırmış, Raab nehri kabarak taşmıştır. Dönüşte nehir geçişini hızlıca sağlayacak bir köprü yoktu. Köprünün olmaması Raab'ın geçilmez hale gelmesine sebebiyet vermiş, askerlerin bir kısmı karşı tarafta kalarak, iki taraf arasında irtibat kopmuştur.⁶⁰⁹

DİA, c.42, 2012, s. 253); Tuna köprüsünden geçiş esnasında sıkıntıların yaşanmaması adına başta yeniçeri ağası Salih Ağa tarafından onca önlem alınmasına rağmen şiddetli yağışlar nehir sularını kabarttığından köprü sürekli sallanmaktaydı. Bu da elbette moral ve motivasyonu düşürüyordu. Uyvar'a kadar köprü organizasyonlarını ele almasına dair detaylı bilgi için bkz. Kahraman Şakul, **Uyvar Kuşatması 1663**, Timaş Yayınları, İstanbul 2021, s.49-51.

⁶⁰⁹ Rhoads Murphey, **Ordu ve Savaş**, s. 46; **Silâhdâr Tarihi**, c.1, s. 361-365.

3. KÖPRÜLERİN VE KÖPRÜ GEÇİŞLERİNİN EDEBİYATTAKİ YANSIMALARI

Köprüler, fiziksel anlamlarının ötesinde, edebiyat ve düşünce dünyasında derin sembolik çağrışımlara sahiptir. Osmanlı dönemi tarih anlatılarında da köprü, sadece bir mühendislik yapısı olarak değil, aynı zamanda ihtiyat, tedbir ve devlet aklının bir metaforu olarak ele alınmıştır. Nitekim, Nahîfî Mehmed Efendi'nin *Cevâhiru'l-Menâkıb* adlı eserinde Sigetvar seferinin gerekliliğini vurgulayan bölümde geçen "O kimse ki öğüde akılla kulak asar / Sel gelmeden köprüyü sağlam yapar"⁶¹⁰ beyiti, köprünün stratejik bir geçiş noktası olmasının yanı sıra, öngörü ve devlet adamlığı açısından da bir simge olduğunu ortaya koymaktadır. Bu beyit, yalnızca fiziksel bir yapının inşasını değil, aynı zamanda ileri görüşlülüğün, zamanında alınan tedbirlerin ve devlet yönetimindeki basiretin önemini vurgulamaktadır. Osmanlı edebiyatında ve tarih yazımında köprüler sık sık bu tür anlamlarla yüklenmiş, bir yandan sultanların fetih ve sefer politikalarının gerekliliğini anlatan unsurlar olarak, diğer yandan da düzenin ve istikrarın teminatı olan yapılar olarak tasvir edilmiştir.

Mohaç seferi (1526) sırasında Osmanlı ordusunun karşılaştığı en büyük engellerden biri, Drava nehrinin azametli akışıydı. Bu engeli aşmak, yalnızca askeri bir zorunluluk değil, aynı zamanda tabiatın kudretiyle mücadele anlamına da geliyordu. Osmanlı tarihçileri ve şairleri, Drava nehrinin bu ihtişamını ve ordunun onun karşısındaki duruşunu eserlerinde hem tarihî bir gerçeklik hem de edebi bir tema olarak ele aldılar. Dönemin manzum eserlerinde Drava, kimi zaman bir meydan okuyucu, kimi zaman ise boyun eğmek zorunda kalan bir unsur olarak betimlendi.

Fetihnâme-i Üngürüs adlı manzum eserinde Bahârî, Drava'ya ulaşan askerlerin nehrin heybeti karşısında etkilenmiş olduklarını ve onların bakışlarından suyun bile aynı şekilde etkilendiği teşbihini yaparken, nehir geçişini şu dizelerle betimlemektedir: "İrdiler 'asker Dırava suyına / Bakdılar heybetle reng-i rûyına / Bu nazardan şöyle

⁶¹⁰ Nahîfî Mehmed Efendi, *Cevâhiru'l-Menâkıb Sokollu Mustafa Paşa'nın Hayatı*, Haz. Dr. İbrahim Pazan, Yazma Eserler Kurumu Başkanlığı Yayınları, İstanbul 2019, s.367, dipnot 8.

*kim kaçdı o su / Kalkmak isterken yine düşerdi o / Girdiler ol suya cândan geçdiler / Pâk erenler bundan andan geçdiler.”*⁶¹¹

Keza Kemalpaşazade, şu dizelerle İbrahim Paşa'nın Kanuni Sultan Süleyman'ın emriyle önden giderek keşfe çıktığı esnada karşılarına işitenlere tesir eden sesiyle ve tabiatıyla göz dolduran Drava nehrinin çıktığını anlatmaktadır.

“Giderken geldi yollarını kesdi
O su kim adına derler Drava
Sadā-yı pür-şükûhın işiden gürûh
Düşüb endamına lerze dir āva”⁶¹²

Celalzâde Mustafa, Drava nehrini büyüklükte Nil ve Ceyhun'a, bollukta Fırat'a benzetmektedir.⁶¹³ Matrakçı Nasuh da benzer bir dille ordunun karşısına çıkan bu muazzam suyun görüntüsünü, Tuna'nın bir kolu olduğunu, Sava'dan daha büyük olduğunu şu beyitlerle anlatmaktadır: “*Gelüp irdi o nehr-i bî-kerâna / Ki deryâ-veş sığışmazdı cihâna / Hurûşân Tûna'dan adı Drâva / Değildi katrece yanında Sâva*”.⁶¹⁴ Senâyi de Ösek kalesi alındıktan sonra Drava nehrini geçmek için gemiler üzerinde köprü yapıldığını, dünyada benzeri görülmemiş bu köprünün su üzerindeki görüntüsüyle düşmanın kalbini törpülediğine manzum eserinde yer verdi.⁶¹⁵ Öte yandan, nehirlerin görüntüsünün, köprülerin güzelliğini ön plana çıkardığını söylemek mümkündür.

“Tolup nimetiyle Belgrad u râd
Yanından akan nehr-i nimet-i'tâd

Ki Bağdad'a Şatt'dur veya Mısır'a Nil
Üzini uzakdur eni niçe mil

⁶¹¹ Bahârî, **Fetihnâme-i Üngürüs**, Süleymaniye Yazma Eser Ktp., Hacı Hüseyin Efendi Kitaplığı, nr. 5345. v.7b.

⁶¹² Kemal Paşa-zâde, **Tevarih-i Âl-i Osman**, X. Defter, s. 277.

⁶¹³ “Dırava dimekle ma'rûf su ki, kesretde Nil ve Ceyhun, vefretde Fırat'dan efzûndur” (**Celalzâde Mustafa Çelebi, Tabakâtü'l Memâlik ve Derecâtü'l Mesâlik**, s.192).

⁶¹⁴ **Matrakçı Nasûh'un Süleymân-nâmesi (1520-1537, 1538,1548)**, s. 225.

⁶¹⁵ “Müheyya oldu çün ol suda köpri / Ki oldu ol 'adu kalbine dörpi” (**Senâyi'nin Manzum Süleymaniye'si**, s. 138).

Lisan bunda Tunayıla ma'nûsdur
Arapça adı Nehr-i Deynûsdur”⁶¹⁶

Tâlikîzâde Mehmed Subhî, III. Mehmed’in Eğri seferinden dönüşünde Belgrad kalesi önünden akıp giden Tuna nehrinin farklı kültürlerde de örnekleri olduğunu bu şekilde betimlerken, haliyle nehrin fiziksel özelliklerini de yazmadan geçemedi. Bu betimleme, seferde kurulan köprülerin sadece askerî gereklilikten ibaret olmayıp, aynı zamanda doğal unsurlarla birleştirilmiş zarif yapılar olduğuna işaret etmektedir.

Köprülerin güzel ve estetik yönleri olduğu kadar köprü geçişlerindeki zorluklar da edebiyata yansımaktaydı. Merzifonlu Kara Mustafa Paşa komutasında Osmanlı ordusu 1678 tarihli Çehrin’i kuşatmak üzere yola çıktığında, soğuk ve fırtınalı yağmur sefer yürüyüşünü çekilmez hale getirmiştir. Nitekim, Behcetî bu atmosferde köprü geçişini şu dizelerle betimlemektedir:

“...
Birbiri üzre yıkıldı sedd-i sûtûr
Çok sûtûr üstünden itdiler mürur

Çıkıldı hây-u-hûy sipihr-i a‘zâma
Döndi cistrin başı rûz-ı mateme

Bir taraftan ise yağmur ha yağar
Köprü başında nice seller akar”⁶¹⁷

⁶¹⁶ Vahid Çabuk, *Tâlikîzâde Mehmed Subhî Efendi’nin Eğri Seferi Şehnamesi*, Usûl Yayınları, İstanbul 2021, s.303-304.

⁶¹⁷ Kahraman Şakul, *Çehrin Kuşatması 1678*, Timaş Yayınları, İstanbul 2022, s. 41-42.

SONUÇ

Osmanlı, 15. ve 16. yüzyıllarda Avusturya ve Macaristan üzerine gerçekleştirdiği seferler sırasında, Avrupa coğrafyasındaki Tuna nehri başta olmak üzere birçok nehir üzerinde ahşap askerî köprüler inşa ederek hem coğrafi bilgilerini genişletmiş hem de askerî teknolojilerini geliştirmiştir. İlk dönem sefer köprüleri incelendiğinde, bu yapıların oldukça basit bir teknikle inşa edildiği, tombaz gibi yüzer vasıtalar kullanılarak oluşturulan geçici yapılar ile ahşap kazıklar üzerine kurulan sabit yapılar arasında çeşitlilik gösterdiği anlaşılmıştır. Osmanlı, bu eski teknolojiyi zamanla geliştirerek daha yenilikçi bir yapıya kavuşturmuş; özellikle altyapısal dönüşümler ve organizasyonel iyileştirmeler sonucunda köprü yapımındaki kapasiteyi artırmayı başarmıştır. On altıncı yüzyılda inşa edilen köprülerin iş gücü ve mâli kaynakları daha dar bir bölgeden sağlanırken, on yedinci yüzyılda bu kaynakların temininde önemli değişiklikler yaşanmıştır. Köprü masraflarını karşılayan birimler, işçi temini ve lojistik destek sağlayan yapılar zamanla çeşitlenmiş ve daha sistematik bir hale gelmiştir. Köprülerle ilgili bu hususların ortaya çıkması elbette seferlerin organizasyonel gelişimine de bağlıdır. Daha büyük seferler daha çok coğrafi zorlukları ve maddi ihtiyaçları doğurmuştur. Genişlemekte olan bir yapının içerisinde köprülerle ilgili gelişimin olmaması kaçınılmazdı. Ancak yine de askerî köprülerin tipolojisi on altıncı yüzyılda ne ise on dokuzuncu yüzyılda da o şekildeydi. Tombazlarla kurulmuş askerî bir köprü görüntüsü itibarıyla 15. ve 16. yüzyıllarda ve daha da ötesindeki seferlerde aynı özelliklere sahipti. Bu yapısal özelliklerin çok daha ötesinde on sekizinci yüzyılın ortalarına yaklaşıldığında köprü teknolojisinin unutulmaya yüz tuttuğu veya bu teknolojiiden anlayanların bilgi ve becerilerini aktarmadıkları şeklindeki iddialar güncelliğini korumaktadır. Buna rağmen on dokuzuncu yüzyılda modern mühendislik kapsamında üretilen “askerî köprücülük” başlıklı eğitim kitapları aracılığıyla unutulmaya yüz tutmuş eskilerin tecrübesi olarak yok olduğu düşünülen köprü işçiliği bilgisini mi yeniden aktarıyorlardı yoksa hala var olan ve aktif olarak icra edilen bilgileri mi kurumsallaştırıyorlardı sorusunun cevabı belirsiz görünmektedir.

Osmanlıda askerî köprüleri değerlendirirken bu yapıların hiç değilse on altıncı ve on yedinci yüzyıllarda bir kurum veya daha sonra kurumsallaşmış bir idarî birim şeklinde teşekkül etmediği görülmektedir. “Askerî köprücülük” veya “askerî köprücüler” şeklinde bir yapıdan söz etmek mümkün değildir. Bu kavramlara daha çok on dokuzuncu yüzyıl Osmanlı’sında rastlanmaktadır. Zira bu konuda öğrencilere askerî köprü yapımının inceliklerini öğretmek üzere kitaplar basılmıştır. Ancak on altıncı ve on yedinci yüzyıllarda böyle bir teşkilâtın varlığından söz edilemese de askerî köprü faaliyetlerinin çeşitli kurum veya teşkilât içerisinde önemli bir yer edindiği, varlığını bu şekilde çok yönlü devam ettirdiği anlaşılmaktadır. Örneğin; Tuna Donanması teşkilât yapısı gereği diğer birçok gemi türlerinin üretim sahası olmasının yanı sıra tombaz yani köprü gemisi inşasında da başvurulan bir yapıydı. Keza, yeniçeri ağalığı kurumu içerisinde ağaların görev verildiği takdirde askerî köprü yapımıyla ilgilendiğini görmekteyiz. Böylelikle askerî köprücülüğün on altıncı ve on yedinci yüzyıllarda bir kurum şeklinde değil kurumlar içinde bir işleyiş şeklinde gerçekleştiği sonucuna varabiliriz.

Osmanlı askerî köprülerinin masrafları, genellikle cizye gelirleri yoluyla dış hazine tarafından karşılanmaktaydı. Bu harcamalar, birkaç malî aşamadan oluşmaktaydı. İlk olarak, köprü inşası için gerekli kereste ve demir gibi malzemelerin tedarik edilmesi gerekiyordu. Eğer mevcut bir köprü gemisi veya köprü elemanları bulunmuyorsa, eksikliklerin giderilmesi ve ihtiyaçların karşılanması süreci devreye giriyordu. Köprü inşasında kullanılan temel unsurlardan biri olan tombazlar genellikle Belgrad’da imal edilmekte, burada üretilen köprü teçhizatı gemiler veya arabalar vasıtasıyla köprünün kurulacağı noktaya ulaştırılmaktaydı.

Osmanlı Devleti, bu tür iş bölümlerini ve organizasyon süreçlerini yalnızca on yedinci yüzyılda artan Osmanlı-Avusturya mücadeleleri sırasında öğrenmiş değildir. On altıncı yüzyılda da, küçük ölçekte olsa dahi, köprü inşası süreçlerinde iş gücü belirli bölümlere ayrılmıştı. Bu iki dönem arasındaki karşılaştırmanın temel amacı, Osmanlı’nın on altıncı ve on yedinci yüzyıllarda inşa ettiği köprülerin malzeme ve tip açısından büyük ölçüde benzerlik göstermesine rağmen, bu malzemelerin temin edildiği yerler, iş gücünün niteliği ve organizasyon yapısının zamanla gelişim göstermiş olduğunu vurgulamaktır. Örneğin, on altıncı yüzyıldaki askerî

organizasyonlarda, özellikle Sigetvar Seferi gibi büyük harekâtlarda, oldukça fazla sayıda köprü kurulmuşken, on yedinci yüzyılın başlarında Osmanlı Devleti'nin Tuna nehrinin kuzeydeki kollarına yönelmesiyle birlikte bu bölgelerde köprü inşa süreçlerinde aceleci davranılmış ve bazı nehir geçişlerinin tamamlanamamasına yol açılmıştır. Bununla birlikte, köprülerin teknik sağlamlığı kadar, insan unsurunun da nehir geçişlerindeki başarıda belirleyici bir rol oynadığı görülmektedir. Köprüler fiziksel olarak sağlam bir şekilde inşa edilse bile, geçiş sırasında disiplinsizlik gibi sorunların ortaya çıkması, lojistik akışta aksaklıklara yol açmıştır. Bu durum, Osmanlı'nın askerî lojistiğinde teknik yeterlilik kadar organizasyonel ve insani faktörlerin önemini bir kez daha gözler önüne sermektedir.

Osmanlı Devleti'nde köprüler, yalnızca askerî ve lojistik birer yapı olmanın ötesinde, dönemin siyasî, ekonomik ve toplumsal bağlamında farklı anlamlar ve roller üstlenmiştir. Dönemsel kaynakların incelenmesi, köprülere atfedilen anlamların zamana ve mekâna göre çeşitlilik gösterdiğini, hatta belirgin bir değişim sergilediğini ortaya koymaktadır. Bu durum, köprülerin Osmanlı yönetim anlayışındaki yerini, sembolik ve stratejik önemini daha derin bir değerlendirmeye tabi tutmayı gerekli kılmaktadır.

Özellikle on altıncı yüzyılda, *Süleymannâme* ve *Fetihnâme* gibi edebi unsurlar barındıran kaynaklarda, köprüler sıklıkla bir sultanın kudretini ve cihanşümul iddiasını simgeleyen bir öge olarak öne çıkarılmıştır. Köprü inşa etmek, yalnızca bir askerî gereklilik değil, aynı zamanda hükümdarın gücünü, ilahi bir düzenin temsilcisi olarak yaratıcı ve düzenleyici rolünü pekiştiren bir eylem olarak tasvir edilmiştir. Bu eserlerde, köprüler adeta sultanların imajına olumlu çağrışımlar ekleyen, göz kamaştırıcı birer sembol hâline gelmiştir.

Buna karşılık, bir yüzyıl sonra on yedinci yüzyıl kaynaklarında köprülere yönelik bakışın daha sade ve işlevsel bir tona evrildiği görülmektedir. Artık köprülerin estetik özellikleri abartısız bir dille ifade edilirken, köprü kurma eylemi bir hükümdarın düşman gözünde korku salan kudretiyle değil, daha çok pratik faydalarıyla anılır hâle gelmiştir. Bu zihniyet değişimi, Osmanlı Devleti'nin askerî ve

siyasi önceliklerindeki farklılaşmayı, aynı zamanda köprülere yüklenen anlamların dönemsel dönüşümünü yansıtan dikkat çekici bir göstergedir.

On sekizinci yüzyılın ortalarına gelindiğinde, Osmanlı askerî köprülerinin sahneden yavaş yavaş çekilmeye başladığı görülmektedir. Özellikle 1730'dan sonra, Tuna nehri üzerinde köprü inşasının adeta kesintiye uğradığına dair genel bir kanı mevcuttur. Bu durum, 1768'de Rusya'ya karşı savaş ilan edilene kadar devam etmiş, uzun bir süre boyunca Osmanlı'nın eski köprü inşa tecrübelerini hayata geçiremediği düşünülmüştür. Rusya ile başlayan savaş sırasında Osmanlı, köprü inşasını bilen tecrübeli bireylere duyulan acil ihtiyaçla karşı karşıya kalmış, ancak bu ihtiyacı karşılamakta ciddi zorluklar yaşamıştır.

Bu noktada, söz konusu durumun yalnızca bu sefere özgü geçici bir sorun mu yoksa Osmanlı'nın genel anlamda askerî mühendislik geleneğinde bir zayıflamaya mı işaret ettiği sorusu dikkatle incelenmelidir. Eğer bu durum daha geniş bir tarihsel çerçevede ele alınabilecek bir gerçekliği yansıtıyorsa, böyle bir zayıflamanın sebeplerini ortaya koymak, Osmanlı askerî organizasyonlarının dönüşümünü anlamak açısından ayrı bir çalışmayı gerektirecektir. Bu mesele, yalnızca bir köprü meselesi değil, Osmanlı'nın değişen askerî ve mühendislik anlayışını, hatta yönetim zihniyetindeki dönüşümü anlamak adına daha kapsamlı bir değerlendirmeyi hak etmektedir.

BİBLİYOGRAFYA

ARŞİV KAYNAKLARI

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

Ali Emiri (AE)

SAMD.II 10/985, 15/1624, 15/1625,
15/1626, 15/1627, 15/1628, 15/1629,
15/1630, 15/1632, 15/1633
SAMD.III 53/5310, 53/5314, 75/7511
SBZT.II 1/90
SMHD.I 116/8416, 116/8417
SMMD.IV 13/1327, 13/1420, 13/1441,
58/6837, 58/6738
SMST.II 1/77

Bâb-ı Âsafî (A. {)

Divan-ı Hümâyûn Sicillatı Mühimme
Defterleri
(A. {DVNSMHHM.d),
3/867
5/570, 571, 603, 619, 630, 764, 812, 773,
775, 756, 923, 924, 985, 1217, 1220, 1350,
1409, 1488, 1595, 1597, 1618, 1621, 1626,
1640, 1661, 1662, 1665, 1669, 1693, 1694,
1701, 1704, 1726-1729, 1741, 1744, 1746,
1747, 1748, 1749, 1757, 1758, 1759, 1760,
1761, 1763, 1773, 1784, 1785, 1788, 1790,
1794, 1797, 1798, 1802, 1803, 1822, 1830,
1831, 1832, 1834, 1835, 1836, 1843, 1845,
1846, 1848-1865, 1870-1873, 1876, 1877,
1888, 1894, 1895, 1900, 1912, 1914, 1918-
1923, 1925, 1927, 1933, 1937, 1938, 1940,
1941, 1944, 1950, 1954, 1958, 1962, 1977,
1978, 1979, 1982, 1988.
7/122, 295, 306, 2323, 2523, 2554
16/199
21/378
22/137, 138, 139
23/118, 264
24/143
37/2512
42/2030
43/199, 393,
73/797, 1011
77/214, 215, 294

Bâb-ı Defteri (D)

Avlonya Gümrüğü Kalemî Evrakı
Defterleri (D.AVG.d), 24455/s.2

Başmuhassebe Kalemî Defterleri
(D.BŞM.d), 696, 697, 698, 897

Başmuhassebe Bina Eminliği Defterleri
(D.BŞM.BNE.d), 15871

Evâmîr-i Maliye Kalemî Defterleri
(D.EVM.d), 26278

Cevdet (C.)

Askeriye (C.AS), 609/25711

İbnülemin (İE)

Askeriye (İE.AS), 45/4059

Bahriye (İE.BH), 5/422

Dahiliye (İE.DH), 10/1018, 6/526

Meadin (İE.MDN), 1/1

Nafia (İE.NF), 1/2, 48/2370

Timar ve Zeamet (İE.TZ), 3/271

Maliyeden Müdevver (MAD)

Maliyeden Müdevver Defterleri (MAD.d),
55, 2775, 4066

Topkapı Sarayı (TS.MA)

Topkapı Sarayı Müze Arşivi Defterleri
(TS.MA.d), 10445

Topkapı Sarayı Müze Arşivi Evrakı
(TS.MA.e), 757/56, 750/47, 714/1-2,
756/59, 755/28, 813/19, 879/46, 970/14

KAYNAK ESERLER

- Bahârî,
Bostân Çelebi,
Feridun Ahmed Bey,
İsmail Efendi,
Jean Jacques Boissard,
Karaçelebizade Abdülaziz Efendi,
Lütfî Paşa,
Nişancı Feridun Bey,
İbrahim Peçevî,
Silahdâr Fındıklılı Mehmed Ağa,
_____,
Sinan Çavuş,
Yüzbaşı Şekib Ahmed,
- Fetihnâme-i Üngürüs**, Süleymaniye Yazma Eser Ktp., Hacı Hüseyin Efendi Kitaplığı, nr. 5345.
Süleymannâme, Süleymaniye Kütüphanesi, Ayasofya, Nr.3317.
Münşeâtü's-selâtin, c.1 Takvimhane-i Âmire, İstanbul 1274.
Askerî Köpriciliği [Köprücülüğü], Mekteb-i Harbiye-i Şâhâne Matbaası, İstanbul 1291 [1874].
Vitae et icones sultanorum Turcicorum, principum Persarum aliorumque illustrium heroum heroinarumque: ab Osmane usque ad Mahometem II, Frankfurt 1596.
Kitâb-ı Süleymânnâme, tsh. Said Efendi, Bulak Matbaası, Bulak, 1248.
Tevârîh-i Âl-i Osman, Matbaa-i Amire, İstanbul 1341.
Nüzhet-i esrarü'l-ahyâr der ahbâr-ı sefer-i Sigetvar- Sultan Süleyman'ın son Seferi, Haz. H. A. Arslantürk-G. Börekçi, Okur Kitaplığı, İstanbul 2012.
Târih-i Peçevî, c.2, Matbaa-i Âmire, İstanbul 1283.
Silâhdâr Târihi (1065-1094), c.1, Devlet Matbaası, İstanbul 1928.
Silâhdâr Târihi (1106-1095), c.2, Orhaniye Matbaası, İstanbul 1928.
Tarih-i Feth-i Şikloş ve Estergon ve Istolni Belgrad, TSMK, nr.1608.
İstihkâm Zâbitinin Muhtırası [Askerî Menzil Köprileri], Askerî Matbaa, İstanbul 1926.

YAYINLANMIŞ BELGE VE KAYNAK ESERLER

174 Numaralı Hersek Livâsı İcmâl Eflakân ve Voynugân Tahrîr Defteri (939/1533) Dizin ve Tıpkıbasım, Yay. Haz. Ahmet Özkılın., Ali Coşkun, Abdullah Sivridağ, Murat Yüzbaşıoğlu, Başbakanlık Osmanlı Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Ankara 2009.

Abdurrahman Abdi Paşa,

Vekâyi'-nâme [Osmanlı Tarihi (1648-1682) Tahlil ve Metin Tenkidi], Haz. Dr. Fahri Ç. Derin, Çamlıca Basım Yayın, İstanbul 2008.

ADALIOĞLU, Hasan Hüseyin,

Muhyiddin Cemâlî'nin Tevarih-i Âl-i Osman'ı, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Bölümü Ortaçağ Tarihi Ana Bilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Hakkı Dursun Yıldız, İstanbul 1990.

ALAN, Ercan, ATÇIL, Abdurrahman

XVI. Yüzyıl Osmanlı Ulema Defterleri, Türkiye Bilimler Akademisi (TÜBA), Ankara 2018.

Âşıkpaşazâde Tarihi, Hazırlayan: Necdet Öztürk, Bilge Kültür Sanat, İstanbul 2013.

Âşık Paşazade,

Osmanoğulları'nın Tarihi, Çevirenler: Kemal Yavuz, M.A. Yekta Saraç, İstanbul 2003.

AVCI, Necati,

Er-Risale El-Fethiyye Es-Süleymaniyye, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İslam Medeniyeti ve Sosyal Bilimler Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Hüseyin Gazi Yurdaydın, Ankara 1989.

Behiştî Ahmed Çelebi,

Târîh-i Behiştî: Vâridât-ı Sübhânî ve Fütûhât-ı Osmânî (791-907 / 1389-1502) II, haz. Fatma Kaytaz, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2016.

BÖREKÇİ, Günhan,

Macaristan'da Bir Osmanlı Padişahı, Sultan III. Mehmed'in Eğri Seferi Rûznâmesi (1596), Okur Kitaplığı, İstanbul 2016.

Busbecq,

Türk Mektupları, Çeviren: Hüseyin Cahit Yalçın, Remzi Kitabevi, İstanbul 1993.

Câfer İyânî

Tevârîh-i Cedîd-i Vilâyet-i Üngürüs (Osmanlı Macar Mücadelesi Tarihi 1585-1595), Haz. Mehmet Kirişcioğlu, Kitabevi, İstanbul 2001.

Celalzâde Salih Çelebi,

Târîh-i Sefer-i Zafer-Rehber-i Alaman [Kanunî Sultan Süleyman'ın Alaman Seferi (1532)], Hazırlayan: Fatma Kaytaç, Çamlıca Yayınevi, İstanbul 2016.

ÇELİK, Ahmet Faruk,

Fethullah Arifi Çelebi'nin Şahname-i Al-i Osman'ından Süleymanname, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Bölümü Doğu Dilleri ve Edebiyatları Anabilim Dalı Fars Dili ve Edebiyatı Bilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi, Danışman: Doç. Dr. Hicabi Kırılancık, Ankara 2009.

Defterdar Sarı Mehmed Paşa

Zübde-i Vekayiât Tahlil ve Metin (1066-1116/1656-1704), Haz. Abdülkadir Özcan, Türk tarih Kurumu, Ankara 1995.

DEMİRTAŞ, Funda,

Celâl-zâde Mustafa Çelebi, Tabakâtü'l-Memâlik ve Derecâtü'l-Mesâlik, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İslam Tarihi ve Sanatları Anabilim Dalı İslam Tarihi Bilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi, Danışman: Prof. Dr. Şefaettin Severcan, Kayseri 2009.

DERELİ, Özlem,

Sinoplu Safâyî'nin Fetihnâme-i İnebahtı ve Moton Adlı Eseri (Transkripsiyonlu Metin), Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Türk Dili ve Edebiyatı Anabilim Dalı Eski Türk Edebiyatı Bilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Yavuz Bayram, Samsun 2017.

Evliyâ Çelebi b. Derviş Mehmed Zillî,

Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi V. Kitap: Topkapı Sarayı Kütüphanesi Bağdat 307 Numaralı Yazmanın Transkripsiyonu-Dizini, Haz. Y. Dağlı, S. Ali Kahraman, İ. Sezgin, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2001.

_____ ,

Evliya Çelebi Seyahatnâmesi VI. Kitap: Topkapı Sarayı Kütüphanesi Revan 1457 Numaralı Yazmanın Transkripsiyonu-Dizini, Haz. S. Ali Kahraman, Y. Dağlı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2002.

_____ ,

Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi 8. Kitap: Topkapı Sarayı Kütüphanesi Bağdat 308 Numaralı Yazmanın Transkripsiyonu-

- Eyyûbî,
- Gelibolulu Mustafa Ali,
- GÖK, İlhan
- Hasan Bey-zâde Ahmed Paşa,
- İbn Kemâl,
- İNAN, Göker,
- İNBAŞI, Mehmet
- Kâtib Çelebi,
- _____ ,
- Dizini**, Hazırlayanlar: Seyit Ali Kahraman-Yücel Dağlı -Robert Dankoff, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 1996.
- Menâkıb-ı Sultan Süleyman (Risâle-i Padişâh-nâme)**, haz. Dr. Mehmed Akkuş, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1991.
- Kühû'l-ahbar**, Haz. Ali Çavuşoğlu, TTK, Ankara 2019.
- Atatürk Kitaplığı M.C.O. 71 Numaralı 909-933/1503-1527 Tarihli İn'âmât Defteri (Transkripsiyon-Değerlendirme)**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Anabilim Dalı Yeniçağ Tarihi Bilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi, Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Recep Ahışalı, İstanbul 2014.
- Hasan Bey-zâde Târîhi Metin (926-1003 / 1520 – 1595)**, c.II, Haz. Şevki Nezihi Aykut, TTK, Ankara 2004.
- Tevarih-i Âl-i Osman**, VIII. Defter (Transkripsiyon), Haz. Prof. Dr. Ahmet Uğur, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1997.
- Hasan Esîrî'nin Mi'yârü'd-Düvel ve Misbârü'l-Milel İsimli Tarih ve Coğrafya Eseri**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Anabilim Dalı Yeniçağ Tarihi Bilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi, Danışman: Prof. Dr. Erhan Afyoncu, İstanbul 2017.
- “Osmanlı-Lehistan Harplerinde Sefer Yolu ve Tuna nehrinin Stratejik Önemi (XVII. Yüzyıl)”, **Balkanlar'da İslâm Medeniyeti Uluslararası Üçüncü Sempozyum Tebliğleri, Bükreş, Romanya / 1-5 Kasım 2006**, IRCICA, İstanbul 2011, s.479-505.
- Fezleke [Osmanlı tarihi (1000-1065/1591-1655)]**, c.1, Haz. Zeynep Aycibin, Çamlıca Yayınevi, İstanbul 2016.
- Tuhfetü'l-Kibâr fî Esfâri'l-Bihâr**, Hazırlayan: İdris Bostan, TÜBA, Ankara 2018.

Kemal Paşa-zâde,

Tevarih-i Âl-i Osman, X. Defter. Hazırlayan: Şefaettin Severcan, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1996.

Kolağası Ali Cevâd, Yüzbaşı Remzî,

Hulâsa-i Coğrafya-i Osmanî, Sadeleştiren: Engin Sadık, SAMER Yayınları, Kahramanmaraş 2021.

Konstantin Mihailoviç,

Bir Yeniçerinin Hatıraları, haz. Ateş Uslu, Çeviren: Nuri Fudayl Kıcıroğlu, Behiç Anıl Ekin, Ayrıntı Yayınları, İstanbul, 2017.

Kritovulos Tarihi 1451-1467, Çev. Ali Çokona, Heyemola Yayın, İstanbul 2013.

Luigi Ferdinando Marsigli

Osmanlı İmparatorluğu'nun Askerî Vaziyeti düşman Gözüyle Osmanlı Ordusu, Haz. Güner Doğan, Çev. Volkan Dökmeci, Turkuvaz Kitap, İstanbul 2024.

MAD 506 Numaralı Semendire Livâsı İcmâl Tahrîr Defteri (937 / 1530) Dizin ve Tıpkıbasım, Yay. Haz. Murat Yüzbaşıoğlu, Ahmet Özkılınç, Ali Coşkun, Abdullah Sivridağ, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Ankara 2009.

Matrakçı Nasuh,

Rüstem Paşa Tarihi Olarak Bilinen Târîh-i Âl-i Osmân (Osmanlı Tarihi 699-968/1299-1561), Haz. Göker İnan, Türkiye Yazma Eserler Kurumu Başkanlığı Yayınları, İstanbul 2019.

_____ ,

Tarih-i Sultan Bayezid, Hazırlayan: Reha Bilge, Çeviren: Mertol Tulum, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu, Arvana Yayınları, İstanbul 2015.

Matrâkçı Nasûh'un Süleymân-nâmesi (1520-1537, 1538, 1548), Haz. Davut Erkan, Türkiye Bilimler Akademisi, Ankara 2023.

McGOWAN, Bruce W.

Sirem Sancağı Mufassal Defteri, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1983.

Mehmed Neşrî,

Kitâb-ı Cihan-nümâ [Neşrî Tarihi], cilt. 2, yay. Faik Reşit Unat, Prof. Dr. Mehmed A. Köymen, TTK Basımevi, Ankara 1987, s. 787.

Mühürdâr Ali Efendi

Vak'anâme-i Ca'fer Paşa, Koca Cafer Paşa'nın Serhad Yılları (1688-1697), Haz. Abdulhadi Uysal, Türkiye Yazma Eserler Kurumu Başkanlığı Yayınları, İstanbul 2021.

Nahîfî Mehmed Efendi,

Cevâhiru'l-Menâkıb Sokollu Mustafa Paşa'nın Hayatı, Haz. İbrahim Pazan, Yazma

Eserler Kurumu Başkanlığı Yayınları, İstanbul 2019.

Na'îmâ Mustafa Efendi,

Târih-i Na'îmâ (Ravzatü'l-Hüseyin Fî Hulâsati Ahbârî'l-Hâfikayn), c.1, Haz. Mehmed İpşirli, TTK, Ankara 2014.

Merâhî'nin Fetihnâme-i Sigetvar'ı Kanuni'nin Son Seferinin Şiirsel Anlatımı, haz. H. Ahmet Arslantürk, Mücahit Kaçar, Okur Kitaplığı, İstanbul 2012.

ÇAKILLI, Filiz,

Peçevî Tarihi Biyografisi, 21a-40a Metin, Dizin, Özel İsimler Sözlüğü, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Dili ve Edebiyatı Anabilim Dalı, Türk Dili Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Emine Gürsoy Naskali, İstanbul 2004.

GÜNALAN, Sevdâ,

Peçevî Tarihi (Biyografisi, 21a-40a Metin, Dizin, Özel İsimler Sözlüğü), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Türk Dili ve Edebiyatı Anabilim Dalı, Türk Dili Bilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Prof. Dr. Emine Gürsoy Naskali, İstanbul 2004.

Pîrî Reis,

Kitab-ı Bahriye Book of Navigation, Editör: Bülent Arı, Proje Koordinatörü: Nurettin Güz, Danışman: Halil İnalçık, Undersecretaryship of Navigation, Ankara 2002.

Pîrî Reis,

Kitab-ı Bahriyye, Editör: Fikret Sarıcaoğlu, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara 2014.

Ramazân-zâde,

Târîh-i Nişancı Paşa (Tenkitli Metin ve Tahlil), Haz. Rukiye Özdemir, TTK, Ankara 2022.

Salomon Schweigger,

Sultanlar Kentine Yolculuk 1578-1581, Çev. Türki Noyan, Kitap Yayınevi, İstanbul 2014.

Topkapı Sarayı Arşivi H.951-952 Tarihli ve E-12321 Numaralı Mühimme Defteri, Yay. Haz. Halil Sahillioğlu, İslam Tarih sanat Kültür Araştırma Merkezi [IRCICA], İstanbul 2002.

Sarı Abdullah Efendi,

Gazânâme-i Halîl Paşa (1595-1623), Haz. Meltem Aydın, TTK, Ankara 2017.

Sinan Çavuş,

Tarih-i Feth-i Şikloş, Estergon ve İstoln[i]-Belgrad or Süleyman-name, The Historical Research Foundation İstanbul Research Center, İstanbul 1987.

Sâî Mustafa Çelebi,

Yapılar Kitabı Tezkiretü'l-Bünyan ve Tezkiretü'l-Ebniye (Mimar Sinan'ın Anıları), Çeviriyazı: Hayati Develi, Koçbank, İstanbul 2002.

Selânikî Mustafa Efendi,

Tarih-i Selânikî, haz. Prof. Dr. Mehmet İpşirli, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1989.

Selânikî Mustafa Efendi,

Tarih-i Selânikî, c.2, Haz. Mehmet İpşirli, TTK, Ankara, 1999.

Senâyî'nin Manzum Süleymaniyye'si, Haz. Ahmet Akgül, Mesut Bayram Düzenli, Çizgi Kitabevi, İstanbul 2018. s. 133.

Solakzâde Tarihi, Sadeleştiren: Vahid Çabuk, İBB Kültür A.Ş. Yayınları, İstanbul 2016.

Silâhdâr Fındıklılı Mehmed Ağa,

Nusretname, İnceleme-Metin (1106-1133 / 1695-1721), Haz. Mehmet Topal, Türkiye Bilimler Akademisi (TÜBA), Ankara, 2010.

Şah Kasım Süleymannâmesi: Kenzu'l Cevâhiri's Seniyye Fî Futûhât's-Süleymâniyye, Hazırlayan: Ayşegül Fidan, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2023.

Taşköprülüzâde,

Osmanlı Bilginleri es-şakâiku'n-Nu'mâniyye fî ulemâi'd-Devleti'l-Osmâniyye, Çev. Muharrem Tan, İz Yayıncılık: İstanbul 2007.

TOPAL, Seyid Ali,

Celalzâde Salih Çelebi'nin Tarih-i Sultan Süleyman İsimli Eseri, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İslam Tarihi ve Sanatları (İslam Tarihi) Anabilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2008.

Topçular Kâtibi, 'Abdülkadir (Kadrî) Efendi Tarihi (Metin ve Tahlil), c.1, Haz. Doç. Dr. Ziya Yılmaz, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2003.

Tursun Beğ,

Târîh-i Ebü'l-Feth [Çeviriyazılı Metin], cilt.1, Hazırlayan: Mertol Tulum, Ketebe Yayınları, İstanbul 2020.

ÇABUK, Vahid,

Tâlikizâde Mehmed Subhî Efendi'nin Eğri Seferi Şehnamesi, Usûl Yayınları, İstanbul 2021.

Zafer Sabahında Padişah'tan Gazilere Mükâfat 1696 Tarihli İn'âmât Defteri,
Haz. Mehmet Ali Ünal, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2023.

ARAŞTIRMA VE İNCELEMELER

AFYONCU, Erhan,

“Zenta”, **DİA**, c. 44, 2013, 279-281.

ÁGOSTON, Gábor,

Osmanlı'da Ateşli Silahlar ve Askeri Devrim Tartışmaları, Yayına Hazırlayan: Kahraman Şakul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2017.

_____ ,

“Çevre ve Sınır Tarihi Çalışmalarının Buluştuğu Yer: Macaristan'daki Osmanlı-Habsburg Sınırı Boyunca Nehirler, Ormanlar, Bataklıklar ve Kaleler” **Osmanlı'da Strateji ve Askeri Güç**, Çev. M. Fatih Çalışır, Timaş Yayınları, İstanbul 2019, s. 97-130.

_____ ,

Avrupa'nın Fethi Osmanlı Cihana Nasıl Hükmetti?, Çev. ve Yay. haz. Kahraman Şakul, Kronik Kitap, İstanbul 2024.

_____ ,

Barut, Top ve Tüfek, Osmanlı İmparatorluğu'nda Askerî Güç ve Silah Sanayisi, Çev. Kahraman Şakul, Ketebe Yayınları, İstanbul 2023.

AK, Mahmut,

“Osmanlı-Macar Siyasetinde Önemli Bir Temsilci: Sadrazam Lala Mehmed Paşa”, **Tarih Dergisi**, S.49 (2009/1), İstanbul 2010, s.27-46.

ALEV, Mehmet,

Bulgaristan'da Türk Kültürünün Etkileri, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yeniçağ Tarihi Anabilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi, Danışman: Sadettin Buluç, İstanbul 1983.

ALKAN, Mustafa

“Osmanlı Devleti'nde Akıncı Ocağının Sonu”, **Gazi Akademik Bakış**, c.7, S.13, 2013, s.107-116.

ASLAN, Engin,

Semendire Sancağı (15. Ve 16. Yüzyıl), Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi, Danışman: Prof. Dr. Mehmet Ali Ünal, Denizli 2023.

- AYDIN, Bilgin; GÜNALAN, Rıfat, **Yunanistan Medreseleri**, Ketebe Yayınları, İstanbul 2023.
- AYDIN, M. Akif, **Osmanlı Hukuku Devlet-i Aliyye'nin Temeli**, İSAM Yayınları, İstanbul 2020.
- AYDIN, Cengiz, **“Arz”**, **DİA**, c. 3, s. 440-442.
- AYDIN, Yusuf Alperen, **Osmanlı Denizciliği 1700-1770**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Doktora Tezi, Danışman: İdris Bostan, İstanbul 2007.
- ASLAN, Seyfullah, **İmparatorluğun Tuna Donanması: Teşkilât ve Faaliyetler (1683-1718)**, Timaş Akademi, İstanbul, 2024.
- BALTA, Evangelia, **“Serez”**, **DİA**, c.36, s. 556-558.
- BARKAN, Ömer Lütfi, **Süleymaniye Cami ve İmareti İnşaatı 1550-1557**, c.1, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2024.
- _____, **Süleymaniye Cami ve İmareti İnşaatı 1550-1557**, c.2, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2024
- BAŞPINAR, Fatih, Kanuni Sultan Süleyman'ın Son Seferine Dair Bir Mesnevi: Merâhî'nin “Fethnâme-i Sefer-i Sigetvar” Adlı Eseri, **Dede Korkut Türk Dili ve Edebiyatı Araştırmaları Dergisi**, c. 2, Sayı: 4, 2013, s. 18-74.
- BOSTAN, İdris **17. Yüzyılda Tersâne-i Âmire**, Küre Yayınları, İstanbul 2018.
- _____, **Osmanlılar ve Deniz**, Küre Yayınları, İstanbul 2017.
- _____, **“Galata Tersanesi'nin 933-934 (1527-1528) Yılı Muhasebesi ve Tersanede Gemi İnşa Faaliyetleri”**, **Osmanlı Deniz Teknolojisi**, Küre Yayınları, İstanbul 2024, s. 13-50.
- _____, **“Osmanlı Sefer Organizasyonundan Bir Kesit: 16. ve 17. Yüzyıllarda Tuna'da Kurulan Askerî Köprüler”** **Osmanlı Deniz Teknolojisi**, Küre Yayınları, İstanbul 2024, s.199-217.
- BOOM, Henk, **Büyük Türk Muhteşem Süleyman'ın İzinden 1494-1566**, Çev. Lon Mutlu Briet, Gül Özlen, Kitap Yayınevi, İstanbul 2012.

ÇAĞATAY, Ömer

ÇEÇEN, Kazım,

ÇULPAN, Cevdet,

DANIŞMEND, İsmail Hami,

DANIŞMEND, İsmail Hâmi

DAVID, Geza,

_____ ,

DEVELLIOĞLU, Ferit

DİMİTRİADİS, Vassilis,

DİRİMTEKİN, Feridun,

EMECEN, Feridun M.,

_____ ,

_____ ,

_____ ,

_____ ,

_____ ,

_____ ,

ERDOĞAN, Ayşenur,

“XVIII. Yüzyıldaki Osmanlı-Rus Savaşlarında İsakçı’nın Önemi ve İsakçı’daki Sefer Hazırlık Faaliyetleri”, **Journal of International Eastern European Studies**, 2023, c.V, S.1, s.1-35.

“Köprü”, **DİA**, c. 26, s. 252-255.

Türk Taş Köprüleri, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1975.

İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi, c.2, Türkiye Yayınevi, İstanbul 1971.

İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi, c. 3, Türkiye Yayınevi, İstanbul 1972.

“Bögürdelen”, **DİA**, c.6, s. 323-324.

“Budin”, **DİA**, c.6, s. 344-348.

Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat, Doğu Matbaası, Ankara 1978.

“Via Egnatia Üzerindeki Vakıflar”, Çeviren: Özden Arıkan, Ela Güntekin, Tülin Altınova, **Sol Kol Osmanlı Egemenliğinde Via Egnatia 1380-1699**, Editör: Elizabeth Zachariadou, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1999.

Belgrad’ın İki Muhasarası, İstanbul Matbaası, İstanbul 1956.

Fetih ve Kıyamet 1453, Timaş Yayınları, İstanbul 2018.

Osmanlı Klasik Çağında Savaş, Timaş Yayınları, İstanbul 2015.

Osmanlı Sultanları-I, İSAM Yayınları, İstanbul 2014.

Osmanlı İmparatorluğu’nun Kuruluş ve Yükseliş Tarihi (1300-1600), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2015.

“Turahan Bey”, **DİA**, c.41, s. 405-407.

“Mohaç Muharebesi”, **DİA**, c.30, 2005. s. 232-235.

Kanuni Sultan Süleyman ve Zamani, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2024.

Osmanlı Devleti’nde Yeniçeri Ağalığı Kurumu, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler

- Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yeniçağ Tarihi
Bilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi,
Danışman: Prof. Dr. Arzu Terzi, İstanbul 2024.
- ERKAL, Mehmet,
ERTAŞ, Mehmet Yaşar,
_____,
ERYILMAZ, Fatma Sinem,
EYİCE, Semavi,
_____,
FINKEL, Caroline,
FEHER, Geza,
FISHER, Sydney Nettleton,
_____,
FODOR, Pál,
“Arşın”, **DİA**, c.3, s.411-413.
**Sultanın Ordusu: 1715 Mora Seferinde
Organizasyon ve Lojistik**, Kronik Kitap,
İstanbul 2018.
“Evliya Çelebi Seyahatnamesi'nde Yollar:
Kaldırımlar, Köprüler ve Kervansaraylar”,
**Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler
Enstitüsü Dergisi**, sayı 10, 2011, s.43-53.
“Âdem'den Süleyman'a”, **Osmanlı
Sarayında Tarihyazımı**, derleyenler: H.
Erdem Çıpa, Emine Fetvacı, Tarih Vakfı
Yurt Yayınları, İstanbul, 2014, s. 120-154.
“Büyükçekmece Köprüsü”, **DİA**, c. 6, 1992,
s. 520-521.
“Cisr-i Mustafa Paşa”, **DİA**, c.8, 1993, s. 32-
33.
**Rüyadan İmparatorluğa Osmanlı:
Osmanlı İmparatorluğu'nun Öyküsü
1300-1923**, Çev. Zülal Kılıç, Timaş
Yayınları, İstanbul 2007.
**Turkish Miniatures From the Period of
Hungary's Turkish Occupation**, Corivna
Press Magyar Helikon, Budapest, 1978.
Foreign Relations of Turkey (1481-1512),
University of Illinois Press, Urbana 1948.
Sultan Bayezid Han: 1481 – 1512, Çeviren:
Hazal Yalın, Kitap Yayınevi, İstanbul 2014.
**Fließende Räume: Karten des Donauraums 1650-1800 [Floating Spaces: Maps
of the Danube Region 1650–1800]**, Josef Wolf M.A., Wolfgang Zimmermann
(Hg.), Schnell & Steiner; 12 Eylül 2017.
“Serhatte Ekmeğini Çıkarmak: 16. Yüzyılda
Osmanlı Ordusunda Gönüllüler”, **Orta
Avrupa'da Osmanlılar, Macarlar ve
Habsburglar**, Ed. Pál Fodor, Géza Dávid, Çev.
Özgür Kolçak, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2024,
s.315-360.

- GENÇ, Serdar; GENÇ, Füsun Gülsüm, “Rusçuk’ta Hanlar ve Yolcular (17-19. YY.)” **Osmanlı Dönemi Balkan Ekonomisi**, Ed. Prof. Dr. Zafer Gölen, Prof. Dr. Birol Çetin, Doç. Dr. Abidin Temizer, Gece Kitaplığı, Ankara 2018, s.145-176.
- GERLACH, Stephan, **Türkiye Günlüğü 1573-1576**, c.1, Çev. Türkis Noyan, Kitap Yayınevi, İstanbul 2017.
- GÖGER, Veysel, **16. Yüzyıl Osmanlı Kale Kuşatmaları (Strateji, Taktik, Kuşatma Aşamaları ve Teknolojisi)**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Anabilim Dalı Yeniçağ Tarihi Bilim Dalı Yayımlanmamış Doktora Tezi, Danışman: Prof. Dr. Muzaffer Doğan, İstanbul 2014.
- GÖYÜNÇ, Nejat, “Anadolu” **DİA**, c.3, s. 105-106.
- GÜLDEREN, Yusuf, “16. Yüzyılda Tuna Boylarında İnşa Edilen Köprüler”, **Çevren Toplum Bilim Yazın ve Sanat Dergisi**, Piriştine, Sayı:49, Eylül-Ekim 1985, s. 34-43.
- _____, “Kanuni Sultan Süleyman Döneminde (1520-1566) Tuna ve Tuna’ya Akan Diğer Nehirlerdeki Osmanlı Filosu ve Tersaneleri”, **X. Türk Tarih Kongresi**, c. IV, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1993, s. 1773-1794.
- HAMMER PURGSTALL, Baron Joseph Von, **Osmanlı Devleti Tarihi**, c.6, Üçdal Neşriyat, İstanbul 1983.
- _____, **Osmanlı Devleti Tarihi**, c.5, Üçdal Neşriyat, İstanbul 1984.
- _____, **Osmanlı Devleti Tarihi**, c.7, Üçdal Neşriyat, İstanbul 1985.
- HEGYI, Klára; ZIMÁNYI, Vera, **The Ottoman Empire in Europe**, Corvina, Budapest 1989.
- HEYWOOD, Colin, “Osmanlı Döneminde Via Egnatia”, Çeviren: Özden Arıkan, Ela Güntekin, Tülin Altınova, **Sol Kol Osmanlı Egemenliğinde Via Egnatia 1380-1699**, Editör: Elizabeth Zachariadou, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1999, s. 141-142.
- İNALCIK, Halil, **Devlet-i ‘Aliyye Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Araştırmalar-I Klasik Dönem (1302-1606): Siyasal, Kurumsal ve**

İPCİOĞLU, Mehmet,

İŞBİLİR, Ömer,

KAHRAMAN, Ali,

KALDY-NAGY, Gyula,

KARAVELİOĞLU, Murat Ali,

KARPAT, Kemal,

KIEL, Machiel,

_____ ,

_____ ,

KOLÇAK, Özgür,

_____ ,

KOPCAN, Vojtech,

KOYUNCU, Mustafa

Ekonomik Gelişim, Türkiye İş bankası
Kültür Yayınları, İstanbul 2009.

Kanuni Sultan Süleyman'ın Estergon Seferi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yeniçağ Tarihi Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Nejat Göyünç, Konya 1989.

“Yük”, **DİA**, c. 44, 2013, s.46-48.

“Tuna nehri ve Kıyılarındaki Yerleşim Yerleri Hakkında XVIII. Yüzyılın Sonlarında Kaleme Alınan Bir Risale (Değerlendirme ve Çeviri Metin)”, **Türk Kültürü ve İncelemeleri Dergisi**, S.45, İstanbul 2021, s. 1-34.

“The First Centuries of the Ottoman Military Organization”, **Acta Orientalia Academiae Scientiarum Hungaricae**, Sayı: 31, s. 147-183.

Mahremi'nin Belgrad Fethine Kasidesi ya da Kanuni Methiyesi, Dün Bugün Yarın Yayınları, İstanbul 2021.

“Balkanlar”, **DİA**, c.5, s. 25-32.

“Eğriboz”, **DİA**, c.10, s. 491-493.

“Rusçuk”, **DİA**, c.35, s. 246-250.

“Yenice-i Karasu”, **DİA**, c.43, s. 443-445.

Ok, Tüfek ve At 16. Yüzyıl Osmanlı Askerî Devrimi, TTK, Ankara 2023,

17. Yüzyıl Askerî Gelişimi ve Osmanlılar: 1660-1664 Osmanlı-Avusturya Savaşları, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Danışman: Prof. Dr. Feridun Emecen, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2012.

“Uyvar”, **DİA**, c.42, 2012, s. 253-254

18. Yüzyılda Askeri ve Lojistik Açısından Özi Kalesi, Kilis 7 Aralık Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Yeniçağ Tarihi Anabilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi, Danışman: Prof. Dr. Serhat Kuzucu, Kilis 2024.

KUBAN, Doğan

KUL, Muhittin,

KÜÇÜKDAĞ, Yusuf,

——— ,

——— ,

LOWRY, Heath W.

MARTİN, Schmid; Gertrud,
HAİDVOĞI; THOMAS, Friedrich;
ANDREA, Funk; LİSA,
Schmalfuss; ASTRID, Schmidt-
Kloiber; THOMAS, Hein,

MAXİM, Mihai,

MOAČANİN, Nenad,

——— ,

MURPHEY, Rhoads,

NECİPOĞLU, Gülru

OKİÇ, Muhammed Tayyib,

ORAL, Özgür

Osmanlı Mimarisi, Yapı-Endüstri Merkezi Yayınları (YEM Yayın), İstanbul, 2007.

“Muhasara ve Deprem: Kal’a-i Ağrıboz Tamiratları (1688-1715)”, **History Studies**, 13/1, Şubat 2021, s.69-97.

“Pîrî Mehmed Paşa”, **DİA**, s. 280-281.

Vezîr-i Âzam Pîrî Mehmed Paşa, Literatür Yayıncılık, Konya 1994.

Cemali Ailesi, Aksaray Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Müdürlüğü Kültür Yayınları, Aksaray 2017.

Osmanlı Döneminde Balkanların Şekillenmesi 1350-1550 Kuzey Yunanistan’ın Fethi, İskânı ve Altyapı Gelişmesi, Çeviren: Ahmet Cemal, Bahçeşehir Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2008.

“The Danube: On the Environmental History, Present, and Future of a Great European River” **River Culture: Life as a Dance to the Rhythm of the Waters**, Ed. Karl M. Wantzen, The United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization [UNESCO], Beijing 2023, s.637-671.

“Yergöğü”, **DİA**, c.43, s.483-484.

“Srem”, **DİA**, c. 36, s. 423-424.

“Cısr-i Kebir-ı Ösek”, **Veliki Osječki Most: The Great Osijek Bridge (Mursa Aeterna II)**, Ed. Andrija Mutnjaković, Croatian Academy of Sciences and Arts, Institute for Scientific and Artistic Work in Osijek, Zagreb- Osijek, 2014, s.84-99.

Osmanlı’da Ordu ve Savaş, Çev. Enes Ergöktaş, Ketebe Yayınları, İstanbul 2023.

The Age of Sinan Architectural Culture in the Ottoman Empire, Reaction Books, London 2005.

“Gazi Hüsrev Bey”, **DİA**, c.13, s. 453-454.

“Korfu’dan Atina’ya: Francesco Morosini’nin Mora Seferi’ne Dair Bir Günlük”, **Türk-İtalyan Müşterek Harp Tarihi**

ORHONLU, Cengiz,

_____ ,

ÖZCAN, Abdülkadir

ÖZTÜRK, Necdet,

ÖZTÜRK, Temel

ÖZTÜRK, Yaşar Cihad,

PAKALIN, Mehmet Zeki

PALFFY, Geza,

PAPP, Sándor,

PERJES, Geza,

MLADEN, Pešić

Sempozyumu Bildirileri: 21-29 Ekim 2019, Yay. Haz. Gültekin Yıldız, Serkan Osmanlıoğlu, Millî Savunma Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2020.

Osmanlı İmparatorluğu'nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar, Derleyen: Salih Özbaran, Ticaret Matbaacılık T.A.Ş., İzmir 1984.

Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbend Teşkilâtı, Eren Yayıncılık, İstanbul 1990.

“Gedikli”, **DİA**, c. 13, 1996, s.548-549.

Selef ile Halef Gölgesinde II. Bayezid (1481-1512), Bilge Kültür-Sanat, İstanbul 2023.

“Osmanlı-Rus Savaşının (1768-1174) Lojistik Desteğinde Trabzon'un Yeri”, **Osmanlı Araştırmaları**, c.XXIX, İstanbul 2007, s. 147-172.

Belgrad'ın Fethi (Küfür Diyarından Cihad Yurduna), Bahçeşehir Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Tarih Yüksek Lisans Programı Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Heath W. Lowry, İstanbul 2021.

Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü, c.3, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1946.

“Osmanlılara Karşı Macaristan'da Kurulan Sınır Savunma Sisteminin Kökenleri ve Gelişimi (18. Yüzyılın Başlarına Kadar)”, **Osmanlı Fetihler Çağında Sınır Boyları**, Editör: Pal Fodor, Geza David, Çev. Özgür Kolçak, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2024.

“Yanıkale”, **DİA**, c.43, s.315-316.

Mohaç Meydan Muharebesi, Çeviren: Şerif Baştav, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1992.

“The Wooden Bridge Over The Wetland Between Osijek And Darda In Croatia”, **Archäologie der Brücken-Archaeology of Bridges**, Ed. Marcus Prell, Bayerische Gesellschaft für Unterwasserarchäologie, Regensburg 2011, s. 279-283.

Pîrî Reis'ten Önce ve Sonra: Topkapı Sarayı'nda Haritalar (Before and After Pîrî Reis: Maps at Topkapı Palace) Sergi Kataloğu, Kültür ve Turizm Bakanlığı Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü, 2013.

Pîrî Reis'den Örfî Paşa'ya Osmanlı Tarihî Haritaları ve Tarihî Coğrafya Eserleri, Çamlıca Basım Yayın, İstanbul 2015.

PITCHER, Donald Edgar,

Osmanlı İmparatorluğu'nun Tarihsel Coğrafyası, Çeviren: Bahar Tırnakçı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2015.

REFİK, Ahmet,

Ahmet Refik, **Türk Mimarları (Hazine-i Evrak Vesikalarına Göre)**, Baskıya Hazırlayan: Zeki Sönmez, Sander Yayınları, İstanbul 1977.

SAHİLLİOĞLU, Halil,

“XV. Yüzyıl Sonunda Osmanlı Darphane Mukataaları”. **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası**, c. 23, sayı: 1-2, 2015, s. 207-209.

SAHİLLİOĞLU, Halil

“Avârız”, **DİA**, c.4, 1991, s.108-109.

SEVİNÇ, Tahir,

“1695 Sakız Seferinde Organizasyon ve Lojistik”, **SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Mayıs 2010, S.21, s.59-79.

_____ ,

1695 ve 1696 Avusturya Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Ana Bilim Dalı Yeniçağ Tarihi Bilim Dalı Doktora Tezi, Danışman: Prof. Dr. Mustafa Çetin Varlık, İstanbul 2010.

SEZEN, Tahir,

Osmanlı Yer Adları, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Yayın nu: 26, Ankara 2017.

ŞAKUL, Kahraman,

Çehrin Kuşatması 1678, Timaş Yayınları, İstanbul 2022.

_____ ,

Uyvar Kuşatması 1663, Timaş Yayınları, İstanbul 2021.

TANSEL, Selâhattin,

Osmanlı Kaynaklarına Göre Fatih Sultan Mehmed'in Siyasî ve Askerî Faaliyeti, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1971.

_____ ,

II. Bâyezit'in Siyasî Hayatı, TTK, Ankara 2023.

TANYELİ, Gülsün,

“Hiçbir Üstâd Böyle Kâr Etmemiştir” Osmanlı İnşaat Teknolojisi Tarihi, Akın Nalça Kitapları, İstanbul 2017.

TANYELİ, Gülsün-Uğur

“Osmanlı Yüzer Köprüleri”, **ODTU Mimarlık Fakültesi Dergisi**, 1990, sayı: 19, s.5-17.

TUĞLUCA, Murat; BAYRAM, Zelal Begün

“1768-1774 Osmanlı-Rus Harbinde Yüzer Köprücülük Faaliyetleri”, **Osmanlı Araştırmaları**, 2021, c.LVIII, S. 58, s.121-167.

TUĞLUCA, Murat

“1711 Prut Seferi Organizasyonundan Bir Kesit: Tombaz Tedariki”, **Osmanlı Devleti’nde Nehirler ve Göller 1**, Haz. Prof. Dr. Şakir Batmaz, Do. Dr. Özen Tok, Not Yayınları, Kayseri, 2015, s.103-134.

TURAN, Şerafettin,

“II. Bayezid”, **DİA**, c.5, s. 234-238.

_____ ,

“Mimarbaşı”, **DİA**, c.30, s.90-91.

TÜRKMEN, Mustafa Nuri

Kamanice Seferinin Lojistik Hazırlıkları, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yeniçağ Tarihi Yayınlanmamış Doktora Tezi, Danışman: Prof. Dr. Yaşar Yücel, Ankara 2002.

UNAN, Fahri,

“Mevleviyet”, **DİA**, c. 29, s. 467-468.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı,

Osmanlı Tarihi, cilt.2, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2016.

_____ ,

Osmanlı Devleti’nin İlmiye Teşkilatı, TTK, Ankara 1965.

YARCI, Güler,

“Osmanlı Deniz Nakliyatında “At Gemileri” ”, **At Kitabı**, Haz. Emine Gürsoy Naskali, Kitabevi, İstanbul 2017, s.45-128.

YENİÇERİ, Celal

“Bâc”, **DİA**, c.4, 1991, s.411-413.

YERASIMOS, Marianna,

“Evliya Çelebi Seyahatnâmesi’nde Yunanistan: Rota ve Güzergâhlar”, **Stefanos Yerasimos, Bir Allame-i Cihan (1942-2005)**, cilt.2, Kitap Yayınevi, İstanbul 2012, s. 735-835.

YURDAYDIN, Hüseyin Gazi,

Kanunî’nin Cülûsu ve İlk Seferleri

ZAMOLO, Divna Djuric,

“Belgrad”, **DİA**, c. 5, s. 507-509.

EKLER

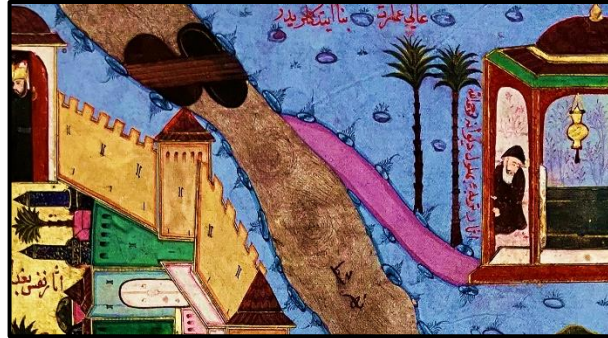
Ek 1: İstanbul Üniversitesi Nadir Eseler Kütüphanesi II.Abdülhamid Han Fotoğraf Albümleri'nde Karelere Yansıyan Tombaz Köprü Örnekleri.⁶¹⁸



⁶¹⁸ Meriç Nehri üzerinde kırk beş dakikada inşa edilen tombaz köprü.
<http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/FOTOGRAF/779-50---0018.jpg> (Erişim: 11.11.2024)

Sultan Abdülaziz'in (1861-1876 resmi ziyaretler) Avusturya seyahatinde imparatorla yaptığı görüşmelere (1861-1876 resmi ziyaretler) ait fotoğraflardır.
<https://nek.istanbul.edu.tr/ekos/FOTOGRAF/90905---0011.jpg> (Erişim: 01.12.2024)
<https://nek.istanbul.edu.tr/ekos/FOTOGRAF/90905---0009.jpg> (Erişim: 01.12.2024)

Ek 2: Dicle Nehri Üzerinde Tombaz Köprü.⁶¹⁹



⁶¹⁹ Kanuni Sultan Süleyman'ın emriyle Bağdat'ta Abdülkadir Geylani ve Ebu Hanife türbelerinin yeniden inşa ve onarımını gösteren resim. TSMK, Nr: 1524, 283. varaktan naklen **Pîrî Reis'ten Önce Ve Sonra: Topkapı Sarayı'nda Haritalar (Before and After Pîrî Reis: Maps at Topkapı Palace) Sergi Kataloğu**, Kültür ve Turizm Bakanlığı Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü, 2013, s. 209.

Ek 3: Hille şehri ovasında akan Fırat Nehri üzerinde kayıklardan köprü.⁶²⁰

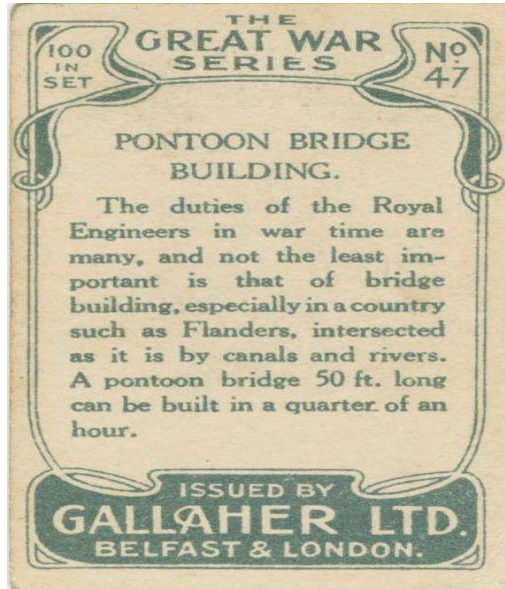


⁶²⁰ Nurhan Atasoy, **Silahşor**, tarihçi, matematikçi, nakkaş, hattat Matrakçı Nasuh ve **Menazilname'si**, Masa Yayınları: İstanbul 2015, s. 146.

Ek 4: Alman askerlerinin Ren Nehri üzerindeki tombaz köprüden geçişi.⁶²¹



Ek 5: Batıda 1915'te üretilmiş sigara kartında “tombaz köprü yapımı”.⁶²²



⁶²¹ The New York Public Library Digital Collections, No: 830829

⁶²² The New York Public Library Digital Collections, No: 1619548

Ek 6: Fillerin ağırlığı altında çöken Yamuna Nehri üzerinde teknelerden bir köprü.⁶²³



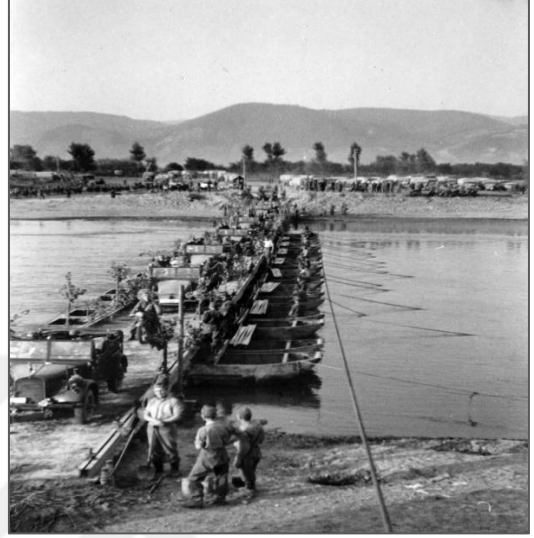
⁶²³ Ebü'l-Fazl el-Allâmi'nin *Ekbernâme* adlı eserinde, Babür İmparatoru Ekber Şah'ın (hükümdarlık dönemi 1556-1605) 1561'de kuzeybatı Hindistan'daki Agra Kalesi'nin dışında gerçekleşen bir olayı tasvir etmektedir. Kaynak: <https://collections.vam.ac.uk/item/O9408/akbar-painting-basawan/> (Erişim: 30.11.2024)

Ek 7:

Macar zırhlı araçlarının tombaz köprüden geçişi.⁶²⁴



Kamyonların tombaz köprüden geçişi.⁶²⁵



At sırtındaki askerlerin teknelerden yapılmış köprüden geçişi.⁶²⁶



20. yüzyılda tombaz köprü inşaatı.⁶²⁷



⁶²⁴ Hungarian National Digital Archive, no: 220400. <https://fortepan.hu/hu/photos/?id=220400>(Erişim: 30.11.2024)

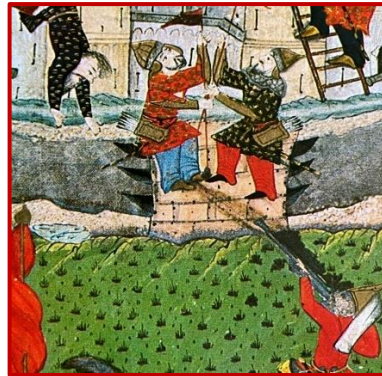
⁶²⁵ Hungarian National Digital Archive, no: 220399. <https://fortepan.hu/hu/photos/?id=220399>(Erişim: 30.11.2024)

⁶²⁶ Hungarian National Digital Archive, no: 220398 <https://fortepan.hu/hu/photos/?id=220398>(Erişim: 30.11.2024)

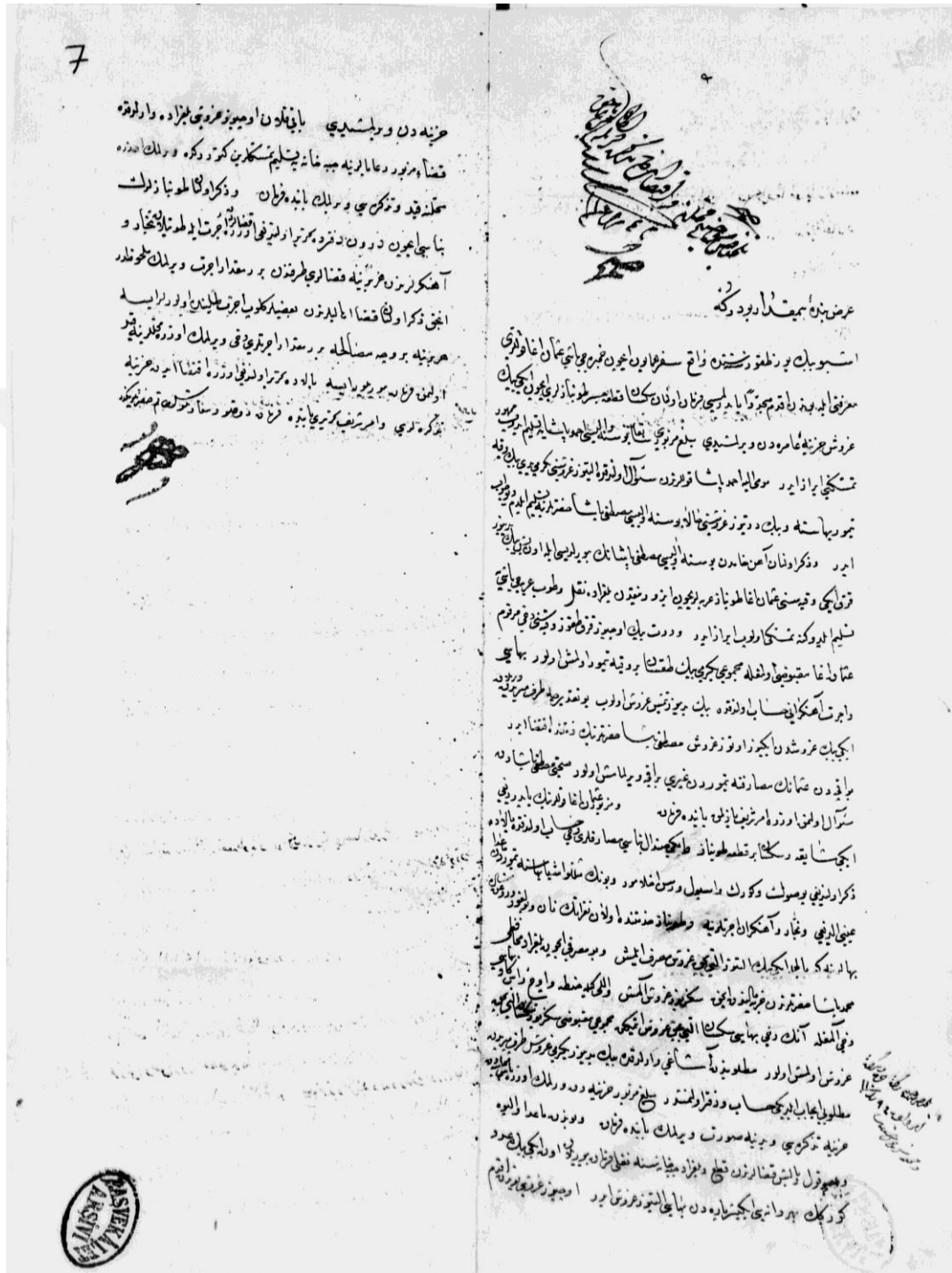
⁶²⁷ Hungarian National Digital Archive:

https://en.mandadb.hu/tetel/484497/Ponton_hid_epitese_kozben (Erişim: 01.12.2024)

Ek 8: Tisa Nehri Üstünde Beçi Kalesi ve Gemiler Üstünde Köprü Detayı⁶²⁸



⁶²⁸ Sokullu Mehmed Paşa'nın 1551'de Tisa Nehri'ndeki adalardan birinde yer alan Beçi (Beçe) Kalesi 1551 muhasarasını tasvir etmektedir. Kale kapısı önünde gemiler üstünde köprü bulunmaktadır. Geza Feher, **Turkish Miniatures From the Period of Hungary's turkish Occupation**, Corivna Press Magyar Helikon, Budapest, 1978, Plate XXIX (Resim 29).



Ek 9b:

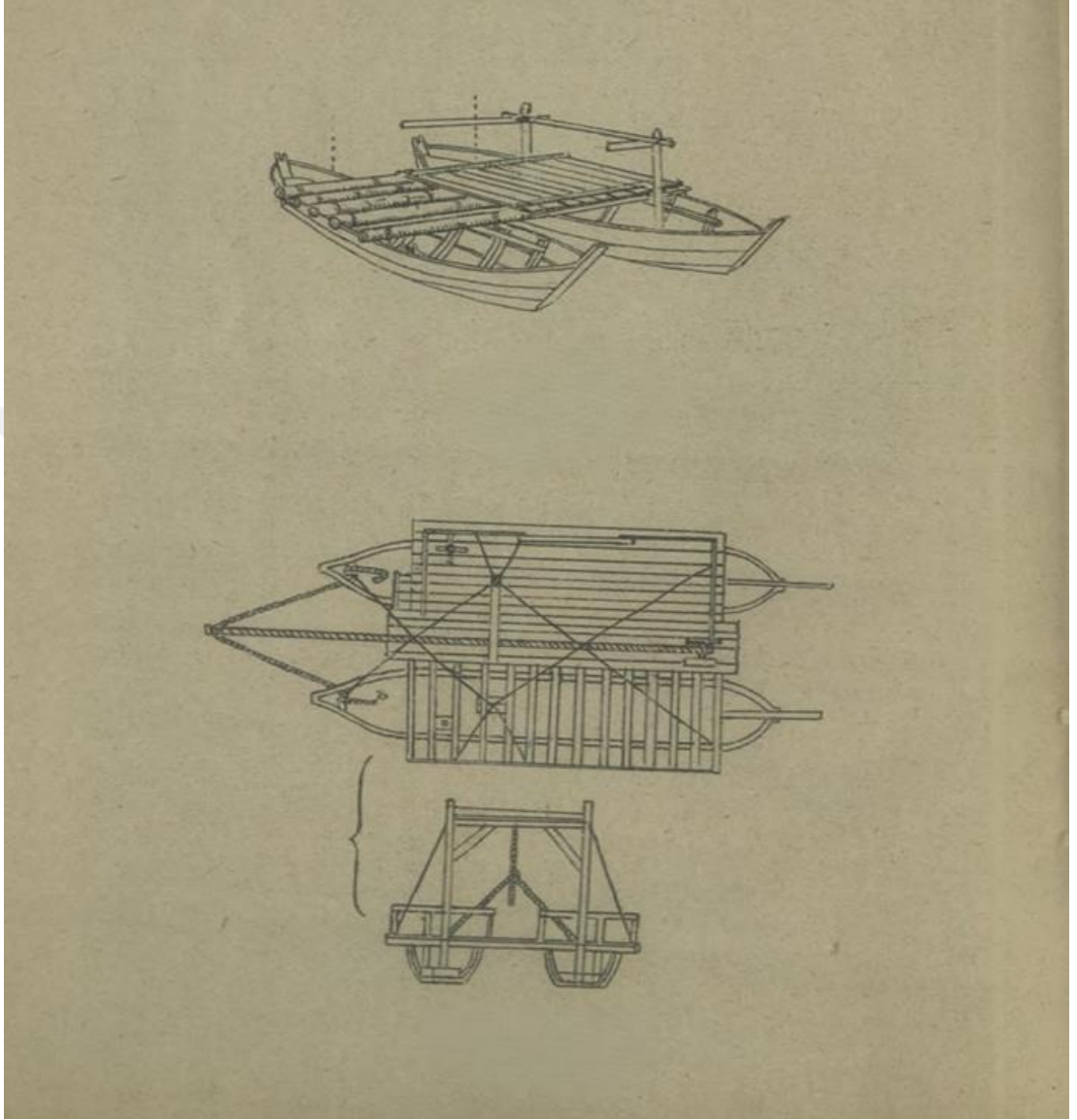
Telhîsi mücebince mahalline ve iktizâ eden tezkirelerin emri yazılmak buyruldu.

Arz-ı bende-i bî-mikdâr budur ki

Bin yüz dokuz senesinde vâkı‘ sefer-i hümayûn için humbaracıbaşı Osman Ağa kulları marifetiyle bundan akdem müceddeden yaptırılması fermân olunan seksen kıt‘a cîsr tombazları için 2000 kuruş hazine-i âmireden virilmişdi. Meblağ-i mezbûrî bi-mennihi teâlâ sâbık Bosna valisi Ahmed Paşa’ya teslim edüp memhûr temessükünü ibraz eder. Mûmâileyh Ahmed Paşa kullarından sual olunduğunda 600 kuruşunu 27.000 vukıyye demir bahâsına ve 1400 kuruşunu hâlâ Bosna valisi Mustafa Paşa hazretlerine teslim eyledim deyü cevap eder. Ve zikr olunan âhen-i hâmdan Bosna valisi Mustafa Paşa’nın buyruldu su ile 15.742 vukıyyesini Osman Ağa tombaz arabaları için İzvornik’ten Belgrad’a nakl ve top arabacı başı teslim eylediğine temessüğü olup ibraz eder ve 4349 vukıyyesini dahi merhum Osman Ağa makbûzu olmağla mecmû‘u 20.091 vukıyye demir olmuş olur. Bahâsı ve ücret-i ahengerânı hesaplandığında 1770 kuruş olup bu takdîrce taraf-ı mirîden verilen 2000 kuruştan 230 kuruş Mustafa Paşa hazretlerinin ...? iktiza eder. Bu akçeden Osman’ın masârifine demirden gayrı 1 akçe verilmemiş olup. Sahhî Mustafa Paşa’dan suâl olunmak üzere emr-i şerif yazılmak bâbında fermân ve mezbûr Osman Ağa kullarının yaptırdığı 2 şayka ve 81 kıta tombaz ve iki sandal binâsı masârifleri dahi hesâb olduğunda bâlâda zikr olunduğu posok ve kürek ve ispol ve resen-i ıhlamur ve bunun misillü eşya bahâsına demirden ma‘dâ aynî aldığı ve neccar ve ahengerân ücretlerine ve tombaz mazmûnunda olan neferâtın nân ve bulgur ve revgan-ı sâde bahalarına ki bi’l-cümle 2206 buçuk kuruş masraf eylemiş ve bu masrafı için Belgrad Muhâfız Mehmed Paşa hazretlerinden hazîne malından ancak 800 kuruş almış ve 50 kile hinta ve 3 re’s gâv bahası dahi almakla onun dahi bahası 86 buçuk kuruş etmekte mecmû-ı makbûzu 886 buçuk kuruş olmuş olur. Matlûbundan aşağı varıldığında 1720 kuruş taraf-ı mirîde matlûbı icâb eylediği hesâb ve defter olunmuştur. Meblağ-ı mezbûr hazineden verilmek üzere baş muhasebeden hazine tezkiresi ve yerine sûret verilmek bâbında fermân ve bundan ma‘dâ Valpova ve Sokol ve Balişe/Belişe kazâlarından kat‘ve Belgrad cebehanesine nakli fermân buyrulan 12 bin aded küreğin beher tanesi 2’şer paradan bahası 600 kuruş eder. 300 kuruşu bundan

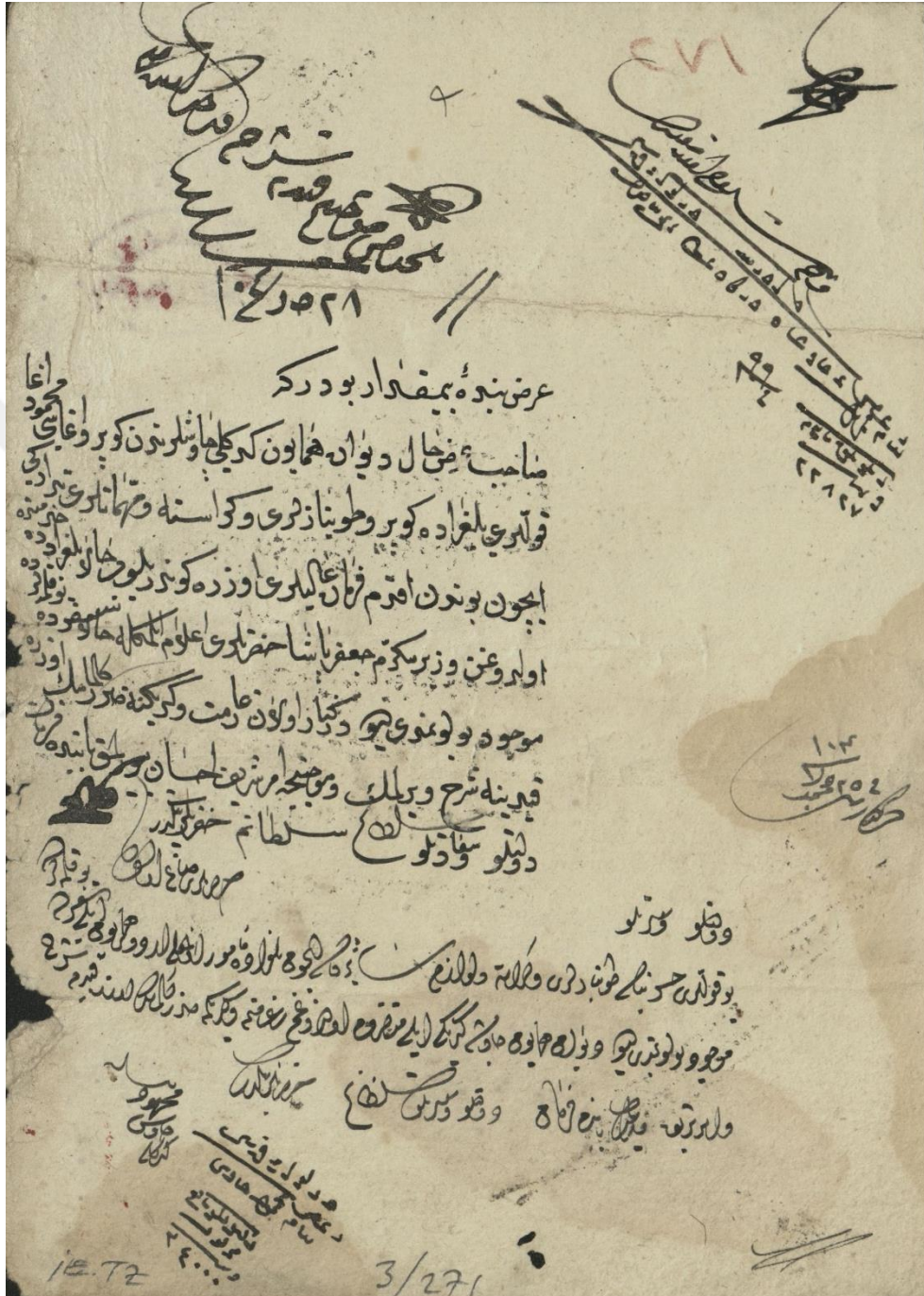
akdem hazineden verilmişdi. Baki kalan 300 kuruşu Belgrad’a varınca kazâ-i mezbûr reayâlârına, cebehaneye teslim tesemessüklerin getirdiğinde verilmek üzere mahalline kayd ve tezkiresi verilmek bâbında fermân ve zikr olunan tombazların binâsı için dört defterde tahrîr olunduğu üzere kazâlarda ücret ile tutulan neccar ve âhengerlerden her birine kazâları tarafından bir mikdâr ücret verilmek melhûzdur ancak zikr olunan kaza ahâlilerinden bazıları gelüp ücret talebinde olurlar ise her birine ber-vech-i musâlaha birer mikdâr ücretleri dahi verilmek üzere mahallelerine kaydolunmak fermân buyrulur ise bâlâda tahrîr olunduğu üzere iktizâ iderse hazine tezkireleri ve emr-i şerif tahrîri bâbında ferman devletlü ve sa‘âdetlü sultânım hazretlerindir.

Ek 10: Gemi ile İnşa Edilen Askerî Köprülere Dair Bir Çizim⁶³⁰



⁶³⁰ Yüzbaşı Şekib Ahmed, *İstihkâm Zâbitinin Muhtırası [Askerî Menzil Köprüleri]*, Askerî Matbaa, İstanbul 1926, s.158.

Ek 12: Köprü Tombazları Tedariki Amacıyla Belgrad’a Gönderilen Mahmud Ağa’nın İmzasıyla Yazılan Arzuhal



(İE.TZ 3/271)

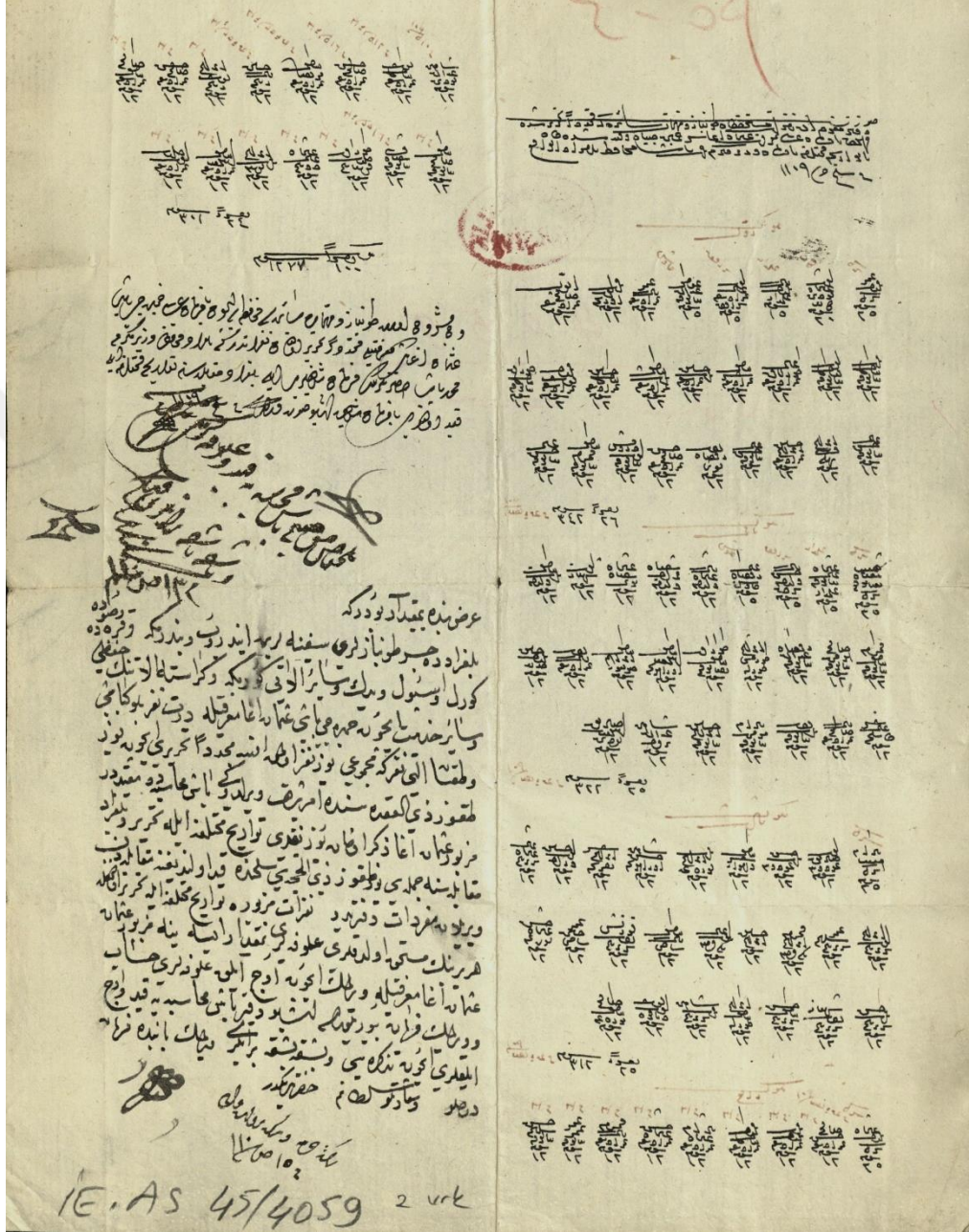
[illegible]

Ek 14: Sava Nehri Üzerine İnşa Edilen Köprü İçin Alınan Gemilerin Listesi

[illegible]

(AE.SAMD.II 10/985)

**Ek 16: Tombaz ve Diğer Mühimmatın Korunması Amacıyla Humbaracıbaşı
Osman Ağa Tarafından Kaydedilen Neferlerin İsimlerini İçeren Defter**



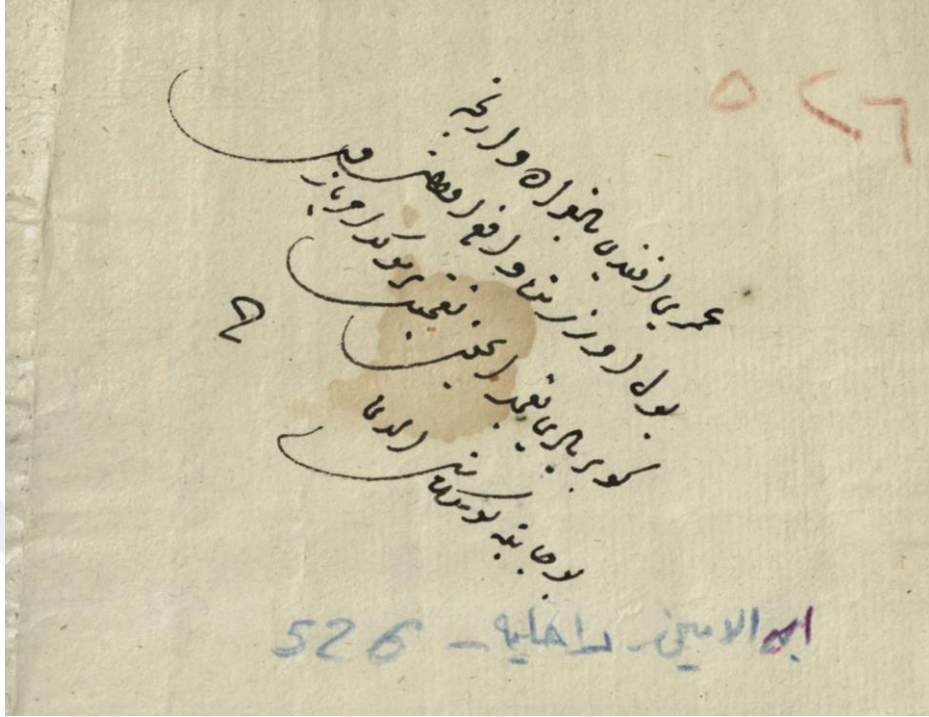
(İE.AS 45/4059)

نصحران قولورنيك عرضيگدر
 نهردراوه نه مرتطيان اوزر اولدوغي عرض اولمشدي شديكلال دني سكي يكي سخيلا ذى القدر نك اون المتخى كوني كوبر و قورمقون
 بر مناسب يبرار اوب و دراوه نك طيناني نه مرتبه اولدوغي يوقلا ندق ساقا اوسك قهرنك اوتاغ مياون قوريلوكلار كي برقا بلندن
 سجي سخي غن سقا بلده واقع اولان چاق فالور نام قريه يه دارنجه فسنس راد ايله نهر بروده طينانك اوزنلوغي كي بلك دريتوز فرق
 قولاچ اولوب و درينجولكي بعض يرلره اكم بوي بعض يرلره دني زياده و بعض يرلره قشاده دكين اولوب وينده سعاد طالبد و نه
 وارلدق ساقا اوسك قهرنك دراوه اوزرنيك كوبر و قوريلوكلار كي يردن سجي سخي غن اولان طاردا اكلسا سندن وارنجه فسنس دراوه ايله
 نهر غروره طينانك اوزنلوغي اوج بيل طعوز يوزيش اوج قولاچ اولوب كه بنا راعيله بدي بلك سكون سكا ن زراع اولور و اوسك
 بنا اولان ذخيره و ات شايقه كيلري ماه رمضانك يكر ي شنجي كونه دكين اتامه ايرشوب و امر شريف وارد اولوب دكر اولان ذخيره
 وات و شايقه كيلون بلنرا ده كوندروب سندر بلكه تسليم ايليه سين ديورام اولوب فرمان عالي موجب تسليم اولمشد و دراوه اوزنلوغي
 اوزرنيك كيلر ايله كوبر و قوريلماق امر اولوز سده نهر غروره اذقار نيده نش البتوز كوبر و كيلري وفا الاز وقت طار اولمده شدي بركه
 اذقار اوزرنيك اولمقون كوبر و مستوفي كي با بلغانه قابل اولوب مكن نهر غروره نك صوبي قرار نيده انجه نوقطه اير بيلور سده ذخيره
 وات و شايقه كيلري بلنرا دن تكار اوسك كور و يلوب و ذخيره كيلونيك انا لوي فورلوب و اوزر لوب دراوه اذقار
 و بنا فالون كوبر و قوريلق فرمان اولوز سده امر آستانه سعاد مكر ديور عرض ايدر

درگاه قلمدرلر و بارگاه ذوقه اقله خلد غرضي سخيلا بوج و درگاه خلد غن سخيلا بوج و درگاه خلد غن سخيلا بوج و درگاه خلد غن سخيلا بوج
 عرضي لاشقاري و شدي غن سخيلا بوج و درگاه خلد غن سخيلا بوج و درگاه خلد غن سخيلا بوج و درگاه خلد غن سخيلا بوج
 نه و اذقار و نوقطه سقا بلده واقع اولان چاق فالور نام قريه يه دارنجه فسنس راد ايله نهر بروده طينانك اوزنلوغي كي بلك دريتوز فرق
 قولاچ اولوب و درينجولكي بعض يرلره اكم بوي بعض يرلره دني زياده و بعض يرلره قشاده دكين اولوب وينده سعاد طالبد و نه
 وارلدق ساقا اوسك قهرنك دراوه اوزرنيك كوبر و قوريلوكلار كي يردن سجي سخي غن اولان طاردا اكلسا سندن وارنجه فسنس دراوه ايله
 نهر غروره طينانك اوزنلوغي اوج بيل طعوز يوزيش اوج قولاچ اولوب كه بنا راعيله بدي بلك سكون سكا ن زراع اولور و اوسك
 بنا اولان ذخيره و ات شايقه كيلري ماه رمضانك يكر ي شنجي كونه دكين اتامه ايرشوب و امر شريف وارد اولوب دكر اولان ذخيره
 وات و شايقه كيلون بلنرا ده كوندروب سندر بلكه تسليم ايليه سين ديورام اولوب فرمان عالي موجب تسليم اولمشد و دراوه اوزنلوغي
 اوزرنيك كيلر ايله كوبر و قوريلماق امر اولوز سده نهر غروره اذقار نيده نش البتوز كوبر و كيلري وفا الاز وقت طار اولمده شدي بركه
 اذقار اوزرنيك اولمقون كوبر و مستوفي كي با بلغانه قابل اولوب مكن نهر غروره نك صوبي قرار نيده انجه نوقطه اير بيلور سده ذخيره
 وات و شايقه كيلري بلنرا دن تكار اوسك كور و يلوب و ذخيره كيلونيك انا لوي فورلوب و اوزر لوب دراوه اذقار
 و بنا فالون كوبر و قوريلق فرمان اولوز سده امر آستانه سعاد مكر ديور عرض ايدر

TSMA-E 813/19

Ek 19: Köprü Tamirine Dair 12 Zilhicce 1011 (23 Mayıs 1603) Tarihli Tezkire



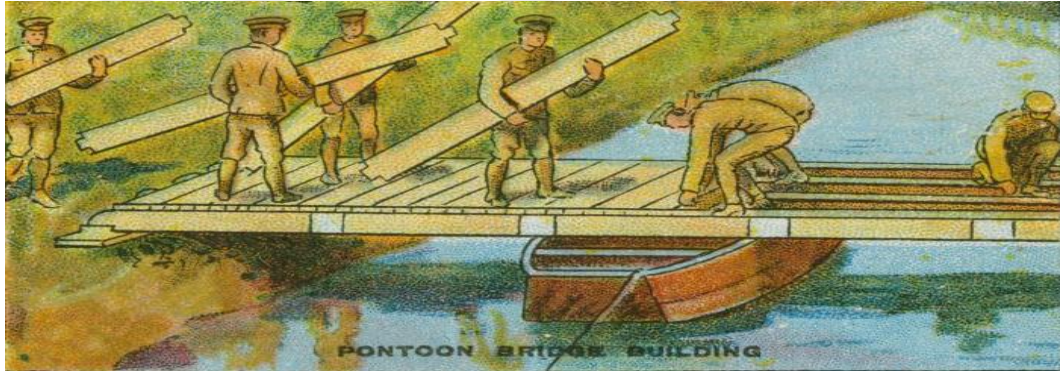
(İE.DH. 6/526)

Ek 18: Siroz (Serez) Civarında Karasu Nehri Üzerinde Ahşap Kazıklı Köprü



(İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi Sultan II. Abdülhamid Albümü)⁶³¹

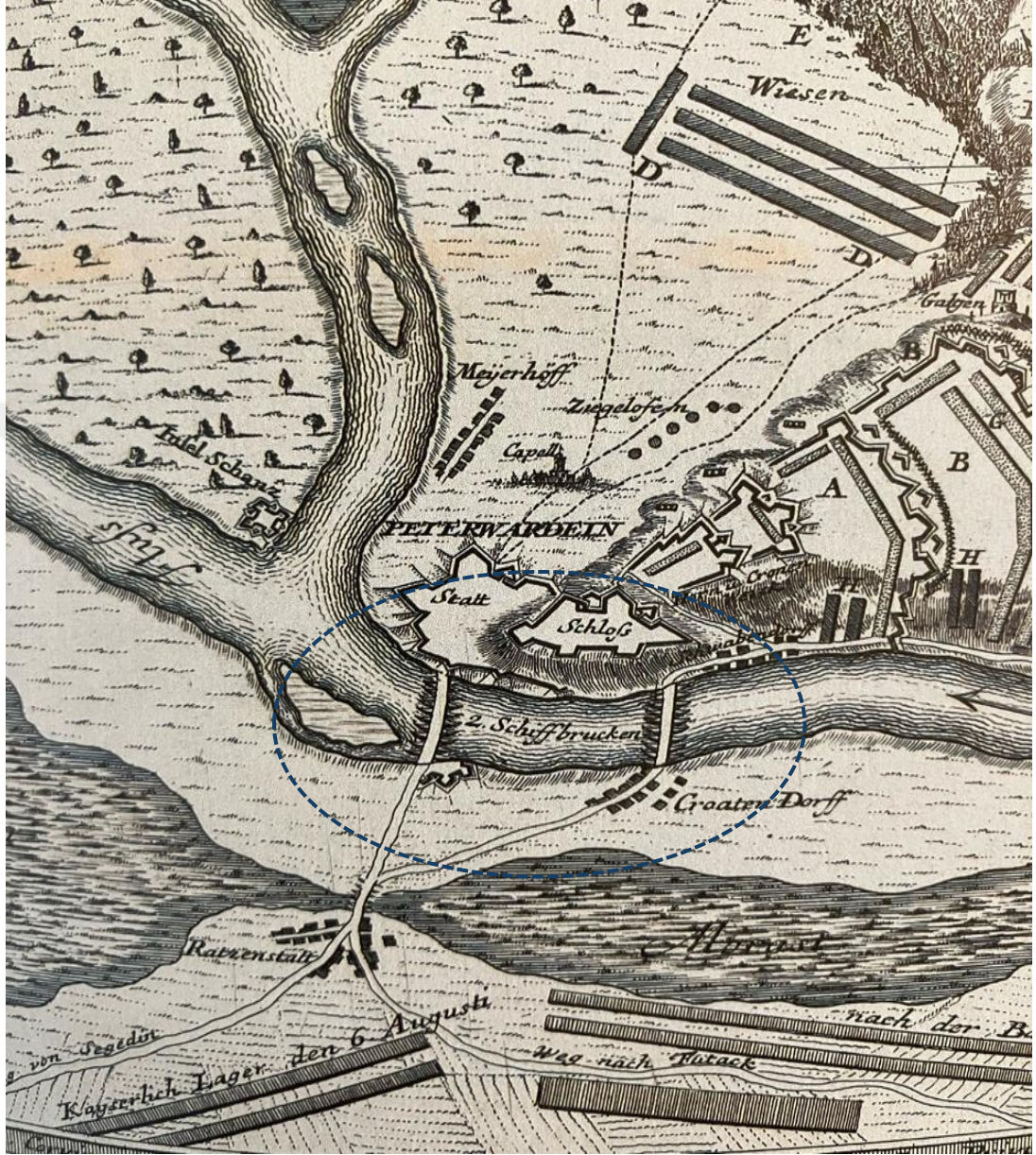
Ek 19: Tombaz Köprü Yapan İşçiler



(The New York Public Library Digital Collections, No: 1627252)

⁶³¹ Kaynak: <https://nek.istanbul.edu.tr/ekos/FOTOGRAF/90636---0022.jpg> (Erişim: 01.12.2024)

Ek: 17. ve 18. Yüzyıl Tuna Haritalarında Tombaz Köprü Kesitleri



1716'da Cyriak Blödner tarafından çizilmiş, Petervaradin muharebesini konu edinen haritadan Tuna üzerinde kale önünde tombaz köprüler⁶³²

⁶³² Fließende Räume: Karten des Donauraums 1650-1800, s.274.



1682 tarihli Johann Georg Fischer'in Komaran kalesinin planını gösteren haritasından⁶³³



Avusturya'nın 1717 tarihli Belgrad kuşatmasını anlatan çizimde Sava nehrinde köprüler⁶³⁴

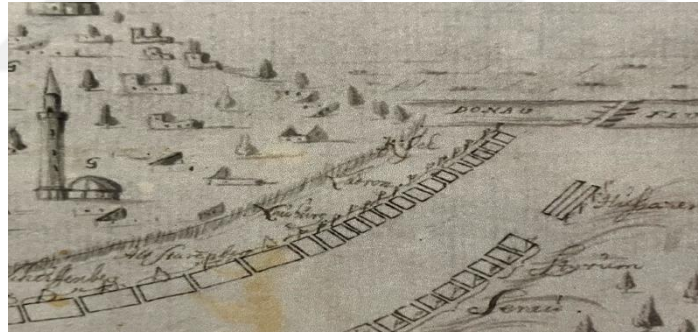
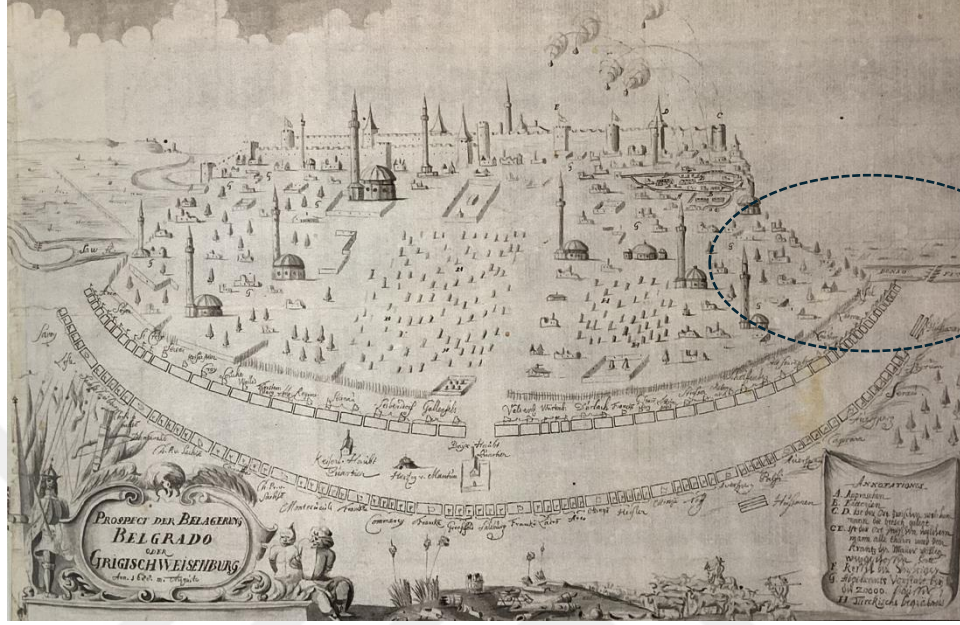
⁶³³ Fließende Räume: Karten des Donaumaums 1650-1800, s.155.

⁶³⁴ Fließende Räume: Karten des Donaumaums 1650-1800, s. 283.



1737 Tarihli Matthaus Seutter'in Belgrad kalesi ve şehrini gösteren haritasından Sava nehri üzerinde tombaz köprü⁶³⁵

⁶³⁵ Fließende Räume: Karten des Donauraums 1650-1800, s. 317.



1688 tarihli Samson Schmalkader'in Belgrad kuşatmasını gösteren çiziminde Tuna üzerinde tombaz köprü⁶³⁶

⁶³⁶ Fließende Räume: Karten des Donaumaums 1650-1800, s.163.

ÖZGEÇMİŞ

Orta Doğu Teknik Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü'nden 2014'de mezun oldu. Bahçeşehir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Yüksek Lisans Programı'nı Prof. Dr. Fikret Yılmaz'ın danışmanlığında hazırlanan *Reisülküttab Rami Mehmed Efendinin Sulhnamesi (Vekâyi'-i Musâlaha) Tahlil ve Metin* başlıklı tez ile 2016'da tamamladı. Aynı yıl İstanbul Üniversitesi Tarih Anabilim Dalı Yeniçağ Tarihi Bilim Dalı'nda doktora başladı.

