

Batıya Açılan Kapı: Sava Nehri ve 1521 Belgrad Seferi İçin Kurulan Ahşap Askerî Köprüler*

The Gateway to the West: The Sava River and the Wooden Military Bridges Built for the Siege of Belgrade 1521

DERYA DENİZ*

ÖZ

Bu çalışma, Kanûnî Sultan Süleyman'ın 1521'deki Belgrad Seferi'nde Sava Nehri'nin Osmanlı askerî stratejisindeki belirleyici konumunu, nehir üzerinde inşa edilen yüzer ve sabit askerî köprülerin fetihteki rolünü incelemektedir. Belgrad, Osmanlı Devleti için batıya doğru genişlemede kritik öneme sahip bir şehir olup, sahip olduğu coğrafi unsurların askerî sahaya etkisi, sefer sırasında izlenen stratejilerde ön plana çıkmaktadır. Mevcut araştırmalar genellikle kale muhasaralarına ve fetih sonrası idari yapılanmalara odaklanırken, bu çalışma köprülerin yapısal özellikleri ve tarihçesi üzerinde durarak, dönemin kronikleri ve Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi'nden elde edilen belgelerle yeni detaylar sunmayı amaçlamaktadır. Sonuç olarak araştırma, Belgrad Seferi sırasında kurulan köprülerin önemini vurgulamakta ve Osmanlı askerî taktiklerinin coğrafi unsurlarla nasıl bir araya geldiğini ortaya koymayı hedeflemektedir.

Anahtar Kelimeler: Belgrad Seferi, Sava Nehri, Ahşap Askerî Köprüler, Yüzer Köprü, Osmanlı Askerî Taktikleri

ABSTRACT

This study examines the decisive position of the Sava River in Ottoman military strategy during Suleiman the Magnificent 1521 Belgrade campaign and the role of the pontoon and fixed bridges built over the river in the conquest. Belgrade is a city of critical importance for the Ottoman Empire's westward expansion, and the impact of its geographical elements on military sphere come into prominence

* Makale geliş tarihi: 11 Ekim 2024, kabul tarihi: 17 Aralık 2024, araştırma makalesi.

** Dr., Millî Saraylar Başkanlığı, İstanbul/Türkiye, deryadenizodtu@gmail.com, ORCID



through the strategies followed during the campaign. While existing research typically focuses on siege warfare and post-conquest administrative structures, this study emphasizes the structural features and history of the bridges, aiming to present new details through contemporary chronicles and documents obtained from the Topkapı Palace Museum Archive. Ultimately, this research seeks to highlight the significance of the bridges constructed during the Belgrade campaign and to demonstrate how Ottoman military tactics were integrated with geographical elements.

Keywords: Siege of Belgrade, Sava River, Wooden Military Bridges, Pontoon Bridge, Ottoman Military Strategy

1. Giriş

BELGRAD, Osmanlı Devleti ile Macaristan Krallığı arasında, fethi ve elde tutulması uğruna gerçekleşmiş büyük mücadelelere sahne olmuş stratejik bir şehirdir. Özellikle jeopolitik konumu nedeniyle, Belgrad'ı çevreleyen nehirler üzerinde belirli askerî planlamaların geliştirildiği görülmektedir. Bu bağlamda, Kanûnî Sultan Süleyman'ın (1520-1566) 1521 tarihli Belgrad Seferi sırasında¹ Sava Nehri, Osmanlı askerî hareketlerinin odak noktalarından biri haline gelmiştir. Tuna Nehri ile birlikte Belgrad'ın doğal savunma hattını oluşturan Sava Nehri, Osmanlı ordusunun şehre yaklaşımında kritik bir güzergâh işlevi görmüştür. Kuşatma sürecinde, bir yandan Tuna Nehri üzerinde mühimmat ve top sevk edilirken, diğer yandan Sava Nehri üzerinden İstanbul'dan yola çıkan birliklerin Sirem bölgesine ulaşması sağlanmıştır. Sava Nehri, Macaristan topraklarına geçişte daha uygun bir yol sunarak, ordunun Belgrad önlerine ulaşmasında önemli bir rol oynamıştır. Bu nitelikleriyle Sava Nehri'nin, sefer sürecindeki stratejik öneminin arttığını söylemek mümkündür. Bu çalışma, Sava Nehri'nin Osmanlı seferlerindeki belirleyici rolünü ve bu nehir üzerinde köprü inşa etmek gibi zahmetli bir mühendislik faaliyetinin Belgrad'ın fethindeki etkisini ortaya koymayı hedeflemektedir. Aynı zamanda, Osmanlı askerî taktiklerinin coğrafi unsurlarla nasıl uyum içinde şekillendiğini irdelemeyi amaçlamaktadır.²

¹ “Belgrad Seferi, onun çıktığı ilk seferdir” Eyyûbî, *Menâkıb-ı Sultan Süleyman (Risâle-i Padişâh-nâme)*, haz. Mehmet Akkuş, (Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları, 1991), s. 67; Seferde 26 Ramazan 927/30 Ağustos 1521 tarihinde Belgrad Kalesi fethedildi. Bk. Hüseyin Gazi Yurdaydın, *Kanunî'nin Cülûsu ve İlk Seferleri* (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1961), s. 30; Osmanlılar, 1521'de Belgrad'ı alarak önemli bir kilidi açmış ve böylelikle Macar topraklarına ilk adımlarını atmış oldu. Bk. Feridun M. Emecen, “Mohaç 1526: Osmanlılara Orta Avrupa'nın Kapılarını Açan Savaş”, *Osmanlı Klasik Çağında Savaş*, (İstanbul: Timaş Yayınları, 2015), s. 161.

² Belgrad Seferi gibi büyük askerî harekâtlar sırasında, Tuna'nın sağladığı ulaşım ve tedarik olanakları, ordunun etkinliğini arttırmış; ancak, Sava Nehri'nin Belgrad'a daha yakın konumu ve daha kolay geçiş imkânları, bu seferde Sava'nın stratejik önemini öne çıkarmıştır. Dolayısıyla, Belgrad Seferi'nde Sava Nehri'nin sağladığı avantajlar belirgin olsa da, Tuna Nehri'nin coğrafi konumu ve uzun yıllar faaliyet gösteren donanması, imparatorluğun genel askerî stratejisi açısından vazgeçilmez bir bileşen olmaya devam etmiştir. Tuna ve donanmasının 1683-1718 yılları arasındaki teşkilat yapısı, mali kaynakları, gemi inşa faaliyetlerinin yanı sıra askerî ve lojistik faaliyetlerinin ele alındığı kapsamlı bir çalışma için bk. Seyfullah Aslan, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Tuna Donanması: Teşkilâtı ve Faaliyetleri (1683-1718)* (Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü 2022; Bu tez daha sonra kitap olarak yayımlanmıştır: Seyfullah Aslan, *İmparatorluğun Tuna Donanması: Teşkilât ve Faaliyetler (1683-1718)*, (İstanbul: Timaş Akademi, 2024).

Kanûnî Sultan Süleyman'ın planladığı 1521 Belgrad Seferi, Osmanlı İmparatorluğu'nun batıya doğru genişleme sürecinde kritik bir dönüm noktası teşkil etmektedir. Bu seferde izlenen askerî strateji, coğrafi unsurların harekât planlamasındaki belirleyici rolünü çarpıcı bir biçimde ortaya koymaktadır. Mevcut literatürde sefer genellikle kale kuşatmaları ve fetih sonrası idarî düzenlemeler bağlamında ele alınmakta; çalışmalarda temel kaynaklar olarak ise dönemin kronikleri öne çıkmaktadır.³ Ancak, kuşatma planları ve kronolojik gelişmeler üzerinde yoğunlaşan bu araştırmalarda, nehir geçişi için inşa edilen köprüler yalnızca yüzeysel biçimde anılmıştır. Bu çalışmada, 1521 Belgrad Seferi sırasında Sava Nehri üzerinde Osmanlı ordusunun geçişini sağlamak üzere inşa edilen köprüler ayrıntılı biçimde incelenecektir. Köprülerin yapısal özellikleri ve tarihî arka planı, çağdaş Osmanlı kronikleri ile *Süleymannâme* örnekleri ışığında ele alınacak; elde edilen veriler Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi'ndeki belgelerle desteklenecektir. Böylece, Belgrad Seferi bağlamında inşa edilen köprüler hakkında daha önce ele alınmamış yeni ayrıntıların gün yüzüne çıkarılması amaçlanmaktadır.

2. Doğal Bir Yol: Sava Nehri

Osmanlı İmparatorluğu'nun batıya doğru genişleme politikası, Macar Krallığı ile arasındaki mücadelenin kaçınılmaz hâle 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 tahtına kimin çıkacağına yönelik müdahaleleri de beraberinde getirmiştir. Bu durum, Kanûnî Sultan Süleyman'ın Belgrad'ın fethiyle sonuçlanan ilk Macaristan seferini düzenlemesinin zeminini hazırlamıştır.⁴

Belgrad Seferi'nin başlangıcında seferin hangi yöne gerçekleştirileceğinin net olarak belirlenmediği bilinmektedir. Ancak padişahın askerî kuvvetlerle ilerlerken, divanda bulunan vezirlerle yaptığı istişareler sonucunda Belgrad'ın fethedilmesi kararlaştırılmış ve bu doğrultuda ordu Belgrad Kalesi'ne yönelmiştir.⁵ Bununla birlikte, Belgrad'ın⁶ batısında yer alan ve

3 Belgrad Seferi'ndeki 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*, (Doktora Tezi), Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü 2014; Belgrad'ın Osmanlılar tarafından fethi ve süreçteki temel olayların ele alındığı bir araştırma için bk. Selim Arslantaş, "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.

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

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

6 Evliya Çelebi, bir kısmı Tuna ve Sava nehirleriyle çevrelenmiş Belgrad Kalesi'nin bulunduğu stratejik konumu şu şekilde tarif etmektedir: "Eyle bir arz-ı âliye vâki' olmuş kim nehr-i Tuna ile nehr-i Sava bir yere cem' olduğu mahalde bir kayalı burun ucunda vâki'dir". Bk. Evliyâ Çelebi b. Derviş Mehmed Zillî, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi V. Kitap: Topkapı Sarayı Kütüphanesi Bağdat 307 Numaralı Yazmanın*

Sava Nehri üzerinde konumlanan Böğürdelen Kalesi'nin⁷ fethi de gündeme gelmiştir.

Kanûnî Sultan Süleyman'ın bu iki kaleye yönelmesinin sebepleri arasında nehirlerin varlığı da göze çarpmaktadır. Dönemin kaynaklarından Tabib Ramazan, padişahın ana hedefini âdeta bir manzara gibi tasvir etmektedir. Ona göre, Macar topraklarına ulaşmak için iki giriş noktası bulunmaktadır: Sava ve Tuna nehirleri. Bu iki nehir dışında Macaristan'a başka yerden girilemeyeceğini ifade eder. Macarları 'kefereler' olarak nitelendiren Tabib Ramazan, bu iki nehir kapısının, Böğürdelen ve Belgrad gibi sağlam kalelerle tutulduğunu belirtir; söz konusu kaleleri evlere vurulan kilitler kadar sağlam olarak tanımlar. Ayrıca, Macar kralının elinde Belgrad ve Böğürdelen gibi iki güçlü kalesinin bulunması sebebiyle, dönemin yaygın görüşlerinden biri olan "kralın bu kaleler sayesinde tıpkı kanatlarıyla uçan bir kuş gibi hareket edebildiği" benzetmesini aktarır; bu kalelerin kralın iki kanadı olarak görüldüğünü dile getirir. Gelgelelim, sefere çıkmaktaki amaç öncelikle Macar tahtgâhı Budin'i fethetmektir. Bu hedeflere ulaşabilmek için ise önce Sava ve Tuna nehirlerinin aşılması gerekmektedir kezâ. Nitekim, bu iki nehrin kenarında bulunan Böğürdelen ve Belgrad kalelerinin fethedilmesi amacıyla Pîrî Mehmed Paşa (ö. 1532) ve Ahmed Paşa (ö. 1524) görevlendirilmiştir.⁸

Osmanlı ordusu, sefer için padişahla beraber yola çıkarak ilk olarak Sava Nehri'ni geçti. Daha sonra Zemun kalesine ulaşmış, kale ve Salankamen çevresini yağmaladıktan sonra bu bölgeleri ele geçirmiştir. Ardından, Tuna ve Sava'nın kesiştiği noktada bulunan Belgrad Kalesi'ne doğru ilerlemişlerdir. Zemun, Büyük Savaş Adası ve Tuna Nehri tarafında Belgrad Kalesi'ni uzun süre kuşatma altında tutmuşlardır.⁹ Bu esnada Macaristan'ın güneyindeki kalelerin, 1521 Belgrad Seferi ile başlayan süreçte teker teker ele geçirilmesi, Tuna ve Sava nehirlerinin oluşturduğu doğal savunma hattını da kırmıştır.¹⁰ Macarlar için bu nehirler güneyden gelebilecek tehlikelere karşı doğal engeller olarak görülürken, Osmanlılar açısından aşılması gereken doğal yollar olarak değerlendirilmiştir.

Transkripsiyonu-Dizini, haz. Y. Dağlı, S. Ali Kahraman, İ. Sezgin, (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2001), s. 187; Belgrad konum olarak Tuna ve Sava nehirlerinin birleştiği noktada yükselen bir tepe üzerinde yer almaktadır. Bk. Divna Djuric Zamolo, "Belgrad", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi (DİA)*, C. V, 1992, s. 507-509.

7 Böğürdelen, bugün Sırbistan'daki Şabaç şehrinin Osmanlılar dönemindeki adıdır. Bk. Geza David, "Böğürdelen", *DİA*, C. VI, 1992, s. 323-324.

8 Necati Avcı, *Er-Risale El-Fethiyye Es-Süleymaniyye*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İslam Medeniyeti ve Sosyal Bilimler Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Ankara 1989, s. 41-50. Kanûnî Sultan Süleyman'ın Belgrad Seferi'ne 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.

9 Belgrad Kalesi'nin fethi ve Sava Nehri'ne kurulan köprülerin kısa bir anlatımı için bk. *Matrakçı Nasuh, Rüstem Paşa Tarihi Olarak Bilinen Târîh-i Âl-i Osmân (Osmanlı Tarihi 699 – 968/1299-1561)*, haz. Göker İnan, (İstanbul: Türkiye Yazma Eserler Kurumu Başkanlığı Yayınları, 2019), s. 334-337; XVI. yüzyıl şairi Mahremi'nin Belgrad'ın fethine dair kasidesinin kaynak eserlerle bir karşılaştırması ve sefere dair kaynaklarda edebî unsurların değerlendirmesi için bk. Murat Ali Karavelioğlu, *Mahremi'nin Belgrad Fethine Kasidesi ya da Kanuni Methiyesi*, (İstanbul: Dün Bugün Yarın Yayınları, 2021).

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

Sava Nehri'nin 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.

Bununla birlikte, Belgrad'ın fethinden sonraki yıllarda da Osmanlı orduları, Sava Nehri üzerindeki bu stratejik geçiş noktalarını benzer şekilde kullanmayı sürdürmüşlerdir.¹¹ Özellikle Sava Nehri'nin bu tür askerî harekâtlarda sunduğu avantajlar, Osmanlıların batıya yönelik seferlerindeki askerî başarısının bir parçası olarak değerlendirilebilir.¹²

Bu bağlamda, Sava Nehri'nin 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 Nehri'nin, Osmanlı ordusunun Macar topraklarına düzenlediği seferlerde, Rumeli'den sonra batıya atılan ilk adımın başlangıç noktası olarak mütakıl bir rol üstlendiği ve bu rolün uzun süre köprüler inşa edilerek pekiştirildiği görülmektedir.

3. Sefer Yolculuğu: Nehirleri Aşmak

On altıncı yüzyıl boyunca meydana gelen Osmanlı ve Macaristan arasındaki siyasi ve askerî irtibatlar bu devirde seferlerin yönünü tayin eden ana unsurlardan dır. 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.¹³ Kanûnî Sultan Süleyman'ın 1521'de çıktığı Belgrad Seferi'nde Sava Nehri üzerinde farklı noktalarda büyük köprüler inşa ettirmesi gibi hadiseler de bahsedilen özellikteki yapıları içermektedir.

¹¹ 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.

¹² Tuna Nehri ve kollarının Osmanlı İmparatorluğu'nun XVI. yüzyıldaki askerî harekâtlarındaki stratejik önemi hakkında daha fazla bilgi için bk. 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, (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1993), s. 1773-1794.

¹³ Osmanlı sefer köprülerinin bir listesi için bk. Cevdet Çulpan, *Türk Taş Köprüleri*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1975), s. 234-236; Yüzer köprüler hakkında bk. G. Tanyeli, U. Tanyeli, "Osmanlı Yüzer Köprüleri", *ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi*, (1990), s. 5-17; XVI. ve XVII. yüzyıllarda Osmanlı'da Tuna ve kolları üzerinde kurulan seyyar nitelikli askerî köprüler hakkında bk. İdris Bostan, "Osmanlı Sefer Organizasyonundan Bir Kesit: 16. ve 17. Yüzyıllarda Tuna'da Kurulan Askerî Köprüler", *Osmanlı Deniz Teknolojisi*, (İstanbul: Küre Yayınları, 2024), s. 199-217.

Bu dönemde ahşap askerî köprülere ve bunların inşası için yeterli teknik donanımına 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,¹⁴ bu bağlamda artan ihtiyaca işaret etmektedir. Özellikle nehirlerin nasıl aşılacağı konusu, seferlerde sıklıkla gündemin önemli bir parçası olarak karşımıza çıkmaktadır. Nitekim, Sultan Süleyman sefer hazırlıklarını tamamladıktan sonra 18 Mayıs 1521'de (10 Cemâziye'l-âhir 927) sefere çıkmış¹⁵ ve Filibe'ye ulaşıldığında divan vezirleri ile bir dizi görüşmeler yapmıştır. Yapılan bu toplantılarda, Üngürüs vilayetinin yolları, alınacak önlemler ve aynı zamanda suların nasıl geçileceği meselesi de ele alınmıştır.¹⁶

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.¹⁷ Belgrad Seferi'nde de arazi koşulları hakkında bilgi edinme amaçlı, bilinçli bir şekilde istihbarat sağlanmaktadır. Aslına bakılırsa Sava Nehri'ne varıncaya kadar ordunun geçeceği yollar başta Morava Nehri olmak üzere irili ufaklı birçok akarsuyun bulunduğu sulak arazilerdi. Daha hazırlık aşamasında Böğürdelen Kalesi'ne giden yolun durumunu bildirmesi için aldığı emirler üzerine Alacahisar Kadısı Hacı Bayram tarafından pek çok haber arz edilmiştir. Alacahisar kadısının bilir kişilerden edindiği malumata göre; Alacahisar'dan Böğürdelen Kalesi'ne 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.¹⁸

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

¹⁴ Yusuf Gülderen, "16. Yüzyılda Tuna Boylarında İnşa Edilen Köprüler", *Çevren Toplum Bilim Yazın ve Sanat Dergisi*, 49 (Eylül-Ekim 1985), s. 34.

¹⁵ Sefere çıkış tarihi konusunda birincil kaynakların verdiği bilgiler için bk. Hüseyin Gazi Yurdaydın, *Kanunî'nin Cülüsu ve İlk Seferleri*, s. 22.

¹⁶ Divanda yapılan görüşmeler hakkında bk. Bostan Çelebi, *Gazavât-ı Sultân Süleymân, 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*, (Doktora Tezi), Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2009, s. 68-69; Feridun Bey, 4 Receb 927/10 Haziran 1521, Feridun Ahmed Bey, *Münşeat-ı Feridun Bey, I*, (İstanbul: Takvimhane-i Âmire, 1274), s. 507, tarihlerini vermektedir.

¹⁷ Gabor Agoston, *Osmanlı'da Strateji ve Askerî Güç*, çev. M. Fatih Çalışır, (İstanbul: Timaş Yayınları, 2019), s. 98.

¹⁸ BOA, TSMA.e., 757/56; Su kenarında yer alan menziller hakkında bilgiler içeren bu belgede adı geçen İlyas köyünden Belgrad seferini anlatan farklı tarihi kaynaklarda da konak yeri olarak bahsedilmektedir. Celâl-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. Bk. Feridun Bey, *Münşeat*, I, s. 508.

sadece askerî 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 sağlam bir köprü inşa edilmesi istendiği açıktır.¹⁹ Kezâ, 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.²⁰

Bununla birlikte, Kanûnî Sultan Süleyman'ın sefer yolculuğu sırasında, ana hedefin belirlenmesi konusunda istişareler uzun bir süre devam etmiştir. Aslında Kanûnî, Macar Krallığı'nın başkenti Budin'i ele geçirmeyi amaçlamaktadır.²¹ Ancak, Rumeli Beylerbeyi Ahmed Paşa, öncelikle Böğürdelen Kalesi'nin 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 Kalesi'ne doğru atılmıştır.²²

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 Devleti'nin fetih planlarında da kilit bir rol üstlenmiştir. Bu durum, seferin başarısında nehir geçişlerinin hayati önemini gözler önüne sermektedir.

4. Sultan Süleyman'ın Fetih Yolu

Sultan Süleyman, askerî kuvvetlerle Alacahisar'a ulaştığında, o sırada Rumeli Beylerbeyi olan Ahmed Paşa'ya, Böğürdelen (diğer adıyla Şabaç) şehrine giderek

¹⁹ Bostan Çelebi, *Gazavât-ı Sultân Süleymân*, vr. 23a.

²⁰ Şah Kasım *Süleymannâme*'de geçmişteki hatalardan artık ders çıkarıldığını şu dizelerle dile getirir: Takvalı mümini yılan sokmaz / Aynı tarz ve üslupla iki kere / Bir işten ona (yılana) zarar dokununca / Artık o (yılan) onun etrafına nasıl gelir. *Şah Kasım Süleymannâmesi: Kenzu'l Cevâhiri's-Seniyye Fi Futûhât's-Süleymâniyye*, haz. Ayşe Gül Fidan, (İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2023), s. 258. Belgrad'da Tuna Nehri üzerindeki Osmanlı gemilerinin yenilgiye uğraması, donanmanın kuşatmasını etkisiz hâle getirerek şehrin yardıma açık bir hâle 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 askerî nedenlerine dair bk. Yaşar Cihad Öztürk, *Belgrad'ın Fethi*, s. 61-70. Diğer tarafta, Kanûnî Sultan Süleyman, Belgrad'a gerçekleştirdiği seferde özellikle Sava Nehri'ni kullanarak ve kaleye güneyden ilerleyerek kuşatmada başarılı olma şansını arttırdığı düşünülebilir.

²¹ Kemal Paşa-zâde, *Tevarih-i Âl-i Osman*, X. Defter, haz. Şefaettin Severcan, (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1996), s. 81; Bostan Çelebi, *Gazavât-ı Sultân Süleymân*, vr.19b.

²² Hüseyin Gazi Yurdaydın, *Kanunî'nin Cülûsu ve İlk Seferleri*, s. 25.

buradaki kaleyi fethetmesini emretmiştir. Bunun üzerine Ahmed Paşa Rumeli askeri ile, padişah'tan birkaç menzil öteye geçerek Böğürdelen Kalesi'ne ulaşmış ve burada kale kuvvetleriyle çarpışma yaşanmıştır.²³ Bir taraftan da Veziriazam Pîrî Mehmed Paşa kendisine tayin olunan askerler ile Belgrad üzerine varmakla görevlendirilmiştir.²⁴ Veziriazam bu görev beyanı üzerine önce 10 Temmuz 1521'de (4 Şa'bân 927) topları kaleden çıkararak gemilerle Belgrad'a göndermiş ve kendisi de 15 Temmuz (9 Şa'bân 927) ayrılarak Belgrad'a doğru yol almıştır.²⁵ 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.²⁶

Ahmed Paşa'nın komuta etmekle görevlendirildiği Böğürdelen Kalesi'nin ele geçirilmesine yönelik harekâtı ile Veziriazam Pîrî Mehmed Paşa'nın Belgrad sahasından sorumlu olması, Osmanlı ordusunun çok yönlü bir taarruz planı uyguladığını göstermektedir. Kanûnî Sultan Süleyman, ordusunu farklı yönlerdeki hedeflere sevk ederek hem Böğürdelen hem de Belgrad gibi stratejik kaleleri aynı anda kuşatmayı hedeflemektedir. Bu tür eş zamanlı harekâtlarda, su yollarının kullanımı ise Osmanlı ordusunun hızı ve etkinliği açısından önemli bir avantaj sağlıyordu. Dolayısıyla, sefer yönetiminde yer alan yeni plana göre hem Böğürdelen hem de Belgrad'daki kuşatma harekâtını çok yönlü bir şekilde organize edebilmek ve ana askerî kuvvetler arasındaki bağlantıyı sağlamak amacıyla su yolu imkânları dikkatlice değerlendirildi. Bu doğrultuda, bir yandan Tuna Nehri'nden gemilerle top sevkiyatı gerçekleştirilirken, diğer yandan Böğürdelen önünden Sava Nehri üzerine köprü inşaa çalışmalarına ağırlık verilmiştir. Bu bağlamda, Osmanlı Devleti'nin fetih taktiklerinde sadece askerî 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.

Kanûnî Sultan Süleyman, Rumeli Beylerbeyi Ahmed Paşa'yı öncü kuvvet olarak gönderdiği Böğürdelen'e yaklaştığı vakit kalenin fetih haberi çoktan kendisine ulaşmıştı. Buranın fethedilmesiyle birlikte artık Sava Nehri'ni geçerek, Sirem tarafından "küffâr" topraklarına ulaşmaya çalışılacaktır.²⁷ Bu plan çerçevesinde,

²³ Kemal Paşa-zâde, *Tevârih-i Âl-i Osman*, X. Defter, s. 72; Bostan Çelebi, *Gazavât-ı Sultân Süleymân*, vr. 19b-20a; *Matrakçı Nasûh'un Süleymân-nâmesi (1520-1537, 1538,1548)*, haz. Davut Erkan, (Ankara: Türkiye Bilimler Akademisi, 2023), s. 151.

²⁴ Kemal Paşa-zâde, *Tevârih-i Âl-i Osman*, X. Defter, s. 77-78; Bostan Çelebi, *Gazavât-ı Sultân Süleymân*, vr. 21a; *Matrakçı Nasûh'un Süleymân-nâmesi (1520-1537, 1538,1548)*, s. 152.

²⁵ Celal-zâde Mustafa Çelebi, *Tabakâtü'l-Memâlik*, s. 70.

²⁶ Kemal Paşa-zâde, *Tevârih-i Âl-i Osman*, X. Defter, s. 82; Lutfi Paşa, *Tevârih-i Âl-i Osman*, (İstanbul 1341), s. 297-298.

²⁷ BOA, TSMA.e., 750/47. Ayrıca bk. Böğürdelen Kalesi'nin fethedildiğine ve Belgrad'la ilgili gelişmelere dair Pîrî Mehmed Paşa'nın arzı: BOA, TSMA.e., 714/1; Kemal Paşa-zâde, *Tevârih-i Âl-i Osman*, X. Defter, s. 83; Haber Sultan Süleyman'a 8 Temmuz 1521'de (2 Şa'bân 927) ulaştığında Böğürdelen'e bir menzil uzaklıktaydı. Bk. Hüseyin Gazi Yurdaydın, *Kanûnî'nin Cûlûsı 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 alınmıştır. Bk. Veysel Göger, *16. Yüzyıl Osmanlı Kale Kuşatmaları (Strateji, Taktik, Kuşatma Aşamaları ve Teknolojisi)*, (Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, 2014, s. 23.

nihayet maiyetindeki orduyla birlikte Sultan'ın, 9 Temmuz 1521'de (3 Şa'bân 927) Böğürdelen Kalesi'ne ulaştığını yazan kronikler, Sava Nehri kenarına vardığında çevredeki manzarayı gözlemlemeye başladığını aktarmaktadır.²⁸ Matrakçı Nasuh, Kanûnî'nin Sava Nehri kıyısına gelişini ve burada ordugâh kurmasını tasvir ederken, Sultan'ın gelişiyse birlikte nehrin görkemli ve ihtişamlı bir hâl aldığını şu dizelerle anlatmaktadır:

“İrişüp nâ-geh ol sultân-ı âlem
Kenâr-ı Sava'ı kıldı muhayyem
Kudûmından o şâhın didi râvî
Ki Sava oldu deryâyâ müsâvî”²⁹

Sava Nehri'ni geçerek Böğürdelen'den karşı yakaya, yani Tuna ve Sava arasında yer alan ve Sirem adası³⁰ 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.³¹ Bu bağlamda Sava Nehri'ni geçmek için iki yol vardır. Bunu gerçekleştirmek için ya gemilerle ya da köprü vasıtasıyla geçiş sağlanabilmektedir. Böylelikle, Böğürdelen Kalesi'nin fethinden sonra Sirem'e öncelikle Sava Nehri üzerinde gemilerle geçmeye karar verilmiştir. Hatta padişah bizzat hayvanlarla geçmeyi denemiş, fakat Sava Nehri'nin 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 geçmek gerektiğinden daha etkili bir yola ihtiyaç duyularak, Sava Nehri üzerinde köprü yapılması kesinlik kazanmıştır.³²

Böğürdelen önündeki köprü dışında padişah burada bulunduğu sırada bir başka köprü inşası daha gündeme gelmiştir. Kanûnî Sultan Süleyman, Böğürdelen çevresini gözlemlerken bu esnada Pîrî Mehmed Paşa'dan yanında bulunan askerlerle beraber Belgrad'daki kuşatmayı bırakarak ordugâha katılmasını istemiştir.³³ Ardından, Belgrad'a Semendire'den getirilen topların geri çekilerek Belgrad'daki bu görevini tamamladıktan sonra Sava Nehri üzerine sağlam bir köprü inşa

²⁸ Kemal Paşa-zâde, *Tevârih-i Âl-i Osman*, X. Defter, s. 84; Bostan Çelebi, *Gazavât-ı Sultân Süleymân*, vr.22a; Celal-zâde Mustafa Çelebi, *Tabakâtü'l Memâlik*, s. 77; Feridun Bey, *Münşeat*, I, s. 508; Lutfi Paşa, *Tevârih-i Âl-i Osmân*, (İstanbul: Matbaa-i Amire, 1341), s. 299.

²⁹ *Matrakçı Nasûh'un Süleymân-nâmesi (1520-1537, 1538,1548)*, s. 152

³⁰ Sirem adası 1526 Mohaç seferinde tamamen Osmanlı hâkimiyetine girdi. XVI. yüzyıla ait Osmanlı tahrir kayıtlarına göre bölgede belli başlı merkezlerle ilgili kısa bilgi için bk. Nenad Moacanin, “Srem”, *DIA*, XXXVI, 2009, s. 423-424.

³¹ Kemal Paşa-zâde, *Tevârih-i Âl-i Osman*, X. Defter, s. 85; Matrakçı Nasuh, padişahın çadırını Sava kenarına kurdurduktan sonra köprü yapılmasını emrettiğini anlatmaktadır. Bk. *Matrakçı Nasûh'un Süleymân-nâmesi (1520-1537, 1538,1548)*, s. 153; “Köprü inşasına Şaban'ın 4'ünde başlandı”, *Şah Kasım Süleymannâmesi*, s. 259.

³² *Er-Risale El-Fethiyye Es-Süleymaniyye*, s. 53-54.

³³ Hüseyin Gazi Yurdaydın, *Kanunî'nin Cülûsu ve İlk Seferleri*, s. 28.

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 askerî operasyonlar düzenleyecektir.³⁴ 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 köprü'nün tahtaları ile kirişlerinin kurulmaya başlandığını padişaha arz etmiştir.³⁵ Ancak daha sonra padişah bahsedilen kararlarını değiştirerek Pîrî Mehmed Paşa'ya Belgrad'ı tekrar kuşatması için yeni bir emir göndermiştir.³⁶ Bu sebeple inşasına başlanan köprü'nün 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 hâle getirilen tahtaları Sava Nehri'nin kenarına yığmaları istenmiştir. Tüm görevliler de bu anlamda verilen emri yerine getirmek üzere harekete geçmiştir.³⁷ İlk olarak, köprü inşasında ahşap malzemelerin birbirine bağlanabilmesi için sağlam ve uzun ağaçlara ihtiyaç duyulmuştur. Bunun için marangozlar istenilen nitelikte ağaçları keserek, emir üzerine kesilen bu ağaçları nehir kenarına gönderdiler.³⁸ Ayrıca nehir geçişlerinde destek amaçlı kullanılacak gemiler, İzvornik ve ona bağlı olan yerlerde inşa edilerek Drin/Drina Nehri boyunca Sava Nehri'ne ulaştırılmış ve Böğürdelen'e getirilmiştir. Köprü hazırlıkları esnasında padişahın emrini çabucak yerine getirmek amacıyla Rumeli Beylerbeyi Ahmed Paşa İzvornik'ten taşınan gemileri kullanarak askerlerle birlikte Böğürdelen'in karşı tarafında kalan bölgeye bu gemilerle geçmiştir.³⁹ Ahmed Paşa, Macar kralının askerlerinden bir kısmını baskın yapmak üzere bu tarafa göndereceği haberini alınca kıyı bölgesinde kontrolü sağlayarak köprü yapımı için güvenli ortam oluşturulmuştur.⁴⁰

Köprü inşası için küçük, güvertesiz, altı düz, kayık benzeri duba veya tonbaz/tombaz adı verilen gemilere ihtiyaç duyulmuştur, ancak yeterli sayıda gemi

³⁴ Celal-zâde Mustafa Çelebi, *Tabakâtü'l Memâlik*, s. 79.

³⁵ BOA, TSMA.e., 756/59. Bu belgede herhangi bir tarih kaydı bulunmamaktadır. Ancak, içeriğindeki malumat 927 (1521) Belgrad Seferi ile örtüşmekte olup, Sava üzerinde askerî amaçlarla kurulması planlanan bir köprüye işaret etmektedir. Ayrıca belgede Pîrî Mehmed Paşa'nın imzasının bulunmasından dolayı belge tarihi Miladi 1521 (Hicri 927) olarak belirlenmiştir.

³⁶ Hüseyin Gazi Yurdaydın, *Kanunî'nin Cûlûsu ve İlk Seferleri*, s. 29.

³⁷ Şah Kasım Süleymanî, s. 259.

³⁸ *Er-Risale El-Fethiyye Es-Süleymaniyye*, s. 54.

³⁹ Bostan Çelebi, *Gazavât-ı Sultân Süleymân*, vr.23a; Lutfi Paşa, İzvornik'ten üç yüz pare gemi getirildiğini yazmaktadır. Bk. *Tevârîh-i Âl-i Osmân*, s. 299; Evliya Çelebi, Drin Nehri'ni şöyle anlatmaktadır: "Hersek sancağında Çemerne ve İlok ve Zagor dağlarından cem' olup şehr-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 Böğürdelen kal'asın geçüp, andan kal'a-i Belgrad kulesi dibinde nehr-i Sava dahi nehr-i azîm Tuna'ya mahlût olup deryâ olur", *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi V. Kitap*, s. 215.

⁴⁰ 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 nehrî 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 kralının topraklarına kaçar. Bk. *Şah Kasım Süleymanî, s. 260.*

tedarik edilemediği için kazıklar üzerine kurulu ayaklı bir köprü yapılmıştır.⁴¹ 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.⁴² Köprü yapımı sırasında büyük yağışların başlamasına rağmen işçilerin özverili çalışmaları sayesinde köprü inşasından vazgeçilmemiştir. Köprünün mimarisiyle yeniçeri zabitlerinden yayabaşı ilgilenmiştir. Vezirlerle görüşen mimar yayabaşı, köprü inşasını on günde tamamlayacağına dair vaatte bulunarak işe koyulmuştu. Sonunda, işçi ve askerlerin gece gündüz kesintisiz çabalarıyla ağaç payeler üzerinde dokuz günde, bennâ zirâ'ı kullanılarak 1.800 zirâ' (yaklaşık 1.364 metre) uzunluğunda bir köprü inşa edilmiştir.⁴³ Tarihi bağlamda, bu uzunlukta bir köprü büyük bir mühendislik başarısı olarak görülebilir. Uzun ve sağlam ahşap nitelikli bir köprünün kısa sürede kurulmasıyla, Osmanlı İmparatorluğu'nun, özellikle askerî ihtiyaçlar doğrultusunda büyük bir inşa faaliyetine giriştiği anlaşılmaktadır.⁴⁴ Köprü, 18 Temmuz 1521'de (12 Şa'bân 927) inşası büsbütün tamamlanmış, oldukça büyük bir yapı ortaya çıkarılmıştır.⁴⁵

5. Sava Köprüsünün Şiirde ve Anlatıda İzleri

Büyük bir askerî köprünün, nehir gibi hava olaylarından etkilenecek 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 tamamlayamazdı. Seferde bizzat bulunan tarih yazarı, bu noktada Sava Nehri'ni Nil Nehri ile karşılaştırarak, Nil Nehri üzerinde köprü inşa etmek ne kadar imkânsız ise, Sava Nehri'nde de köprü inşası bir o kadar meşakkatlidir ve benzer zorluklarla karşılaşıldığını belirtmektedir. Ona göre, Büyük İskender bile böyle bir cesaret örneği göstermemiştir. Özellikle Sultan Süleyman'ın köprü inşası konusundaki cesaretini vurgulamak için, onu Hz. Süleyman ile karşılaştırır. Sultan Süleyman'ın cesaretinin

⁴¹ “Yetersiz malzemeye rağmen köprünün yarısı küçük gemiler olan dubalarla inşa edildi”. Gülderen, 16. Yüzyılda Tuna Boylarında İnşa Edilen Köprüler, s. 34; “Tonbaz” tanımı için bk. İdris Bostan, 17. Yüzyılda Tersâne-i Âmire, (İstanbul: Küre Yayınları, 2018), s. 142.

⁴² Şah Kasım Süleymannâmesi, s. 260.

⁴³ Köprünün inşasıyla ilgili tarihsel kaynaklar arasında bazı farklılıklar bulunmaktadır. Tabib Ramazan, söylentilere yer vererek köprünün dokuz veya on günde tamamlandığını anlatmaktadır. *Er-Risale El-Fet-hiyye Es-Süleymaniyye*, s. 55; Lutfi Paşa ise farklı bir bilgi sunarak köprünün inşasının on yedi günde tamamlandığını yazmaktadır. *Tevârih-i Âl-i Osmân*, s. 299.

⁴⁴ Osmanlıca'da “bennâ zira'ı” terimi, “Arşın” ile aynı anlama gelen bir uzunluk ölçüsü birimi idi. Bina yapan anlamına gelen bennaların kullandığı “bennâ zirâ'ı” 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 bk. Mehmet Erkal, “Arşın”, *DİA*, C. III, s. 411-413. Buna göre, 1.800 zirâ'ın 1.364,4 metre (1.36 km) olduğu anlaşılmaktadır.

⁴⁵ Bostan Çelebi, *Gazavât-ı Sultân Süleymân*, 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.

H. Süleyman'dan daha büyük olduğunu vurgulamaktadır, çünkü padişah köprüyü beşerin yardımıyla inşa ederken, H. Süleyman cinlerin yardımını almıştır.⁴⁶

Bununla birlikte Matrakçı Nasuh da köprünün inşasını ve onun Macarlar üzerindeki etkilerini sembolize ederek anlatmaktadır. Köprünün kurulma süreci, suya vurulan zincire benzetilmekte, doğrudan bir fiziksel yapı olmanın ötesine taşınmakla birlikte güçlü, hatta korkutucu bir imgeyle tasvir edilmektedir. Zincirin sudaki yansıması, ejderhaya teşbih edilerek, 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 algılanırken⁴⁷ öte yandan, köprünün yıkılması da düşman gözünde bir zayıflık izlenimi bırakabilir.⁴⁸

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, askerî köprülerin varlığı, sadece askerî stratejiler açısından değil, aynı zamanda siyasi ve ideolojik bir güç gösterisi olarak da değerlendirilmelidir.⁴⁹

⁴⁶ *Er-Risale El-Fethiyye Es-Süleymaniyye*, s. 55.

⁴⁷ 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 bendî
Şeh-mârân sanasın mâra bendî
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.

⁴⁸ Kanûnî 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.

⁴⁹ 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 edebî türlerde güç metaforlarının değerlendirmesine dair bk. Fatma Sinem Eryılmaz, "Âdem'den Süleyman'a", *Osmanlı Sarayında Tarihyazımı*, derleyenler: H. Erdem Çıpa, Emine Fetvacı, (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2014), s. 120-154.

6. Köprünün Yıkılışı: Strateji Nasıl Sürdü?

Köprü, bin bir zorlukla başarılı bir şekilde inşa edilmesine rağmen ertesi gün nehir geçişi sırasında birtakım sıkıntılar baş göstermiştir. Nehir kabardığı için sular köprüye çarparak sığır ve davarların karşı yakaya geçirilmesini imkânsız hâle getirmiştir. Sonunda hayvanların gemilerle geçirilmesi uygun görülmüş ancak hava şartları köprüye zarar vermiş ve rüzgâra karşı koyamayan bu ahşap yapı sulara karışmaktan kurtulamamıştır.⁵⁰ Matrakçı Nasuh, ardı ardına yağın yağmurların yol açtığı büyük selin tesirini anlatırken, bu doğa olayının 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 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.⁵¹

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 tamamlamıştır. Ancak, padişahın atlarını Sirem yakasına geçirmeye çalıştıkları esnada, 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:⁵²

⁵⁰ Kemal Paşa-zâde, *Tevarih-i Âl-i Osman*, X. Defter, s. 85.

⁵¹ 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

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

⁵² Şah Kasım Süleymannâmesi, s. 267.

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

Tarihî kaynaklar “*ziyâde yağmur olup ol gün su taşup köprüyü alup bir hafta bu minvâl üzere*” şeklinde kuvvetli yağışın sele neden olduğunu ve su baskınlarının köprüyü alıp götürdüğünü anlatmaktadır.⁵³ Köprünün yıkılmasının 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.⁵⁴

Lutfi 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.⁵⁵

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

Lutfi Paşa'nın vurguladığı gibi, köprünün gemiler üzerinde değil de kazıklar üzerinde kurulması, yapının sel sularına karşı daha savunmasız hâle gelmesine yol açmıştır. Ayrıca, taşkınının nehirdeki değirmenleri de sürükleyip köprünün üzerine yığması, bu doğal afetin sonuçlarını daha da ağırlaştırmıştır.⁵⁶

⁵³ Bostan, *Gazavât-ı Sultân Süleymân*, vr. 23b; *Er-Risale El-Fethiyye Es-Süleymaniyye*, s. 56; Hâlbuki köprü “bir ordu selini kaldırması gerekirken bir suyun karşısında duramadığı için su da onu alıp denize doğru koyuldu”. *Şah Kasım Süleymannâmesi*, s. 268.

⁵⁴ Bostan, *Gazavât-ı Sultân Süleymân*, vr. 23b-24a.

⁵⁵ Lutfi Paşa, *Tevârîh-i Âl-i Osmân*, s. 300; Sava Nehri'nde gemiler üzerinde duran değirmenlerin bu su yolu çevresinde sıklıkla inşa edilmiş yapılardan biri olduğu söylenebilir. Keza Evliya Çelebi de 1073'teki (1662) seyahati sırasında, Sava Nehri kıyısındaki Mitroviçe şehrine uğradığında gördüğü ikişer adet gemi üzerine kurulmuş değirmenler hakkında seyahatnamesinde hayli detay vermektedir. Öyle ki Tuna Nehri boyunca diğer bölgelerde de gemiler üzerinde değirmenlerin bulunduğunu ancak Mitroviçe'dekilerin çok özel ve kaliteli olduğunu bilhassa belirtmiştir. Hatta onun satırlarından öğrenildiği üzere Kanûnî Sultan Süleyman döneminde bir gece gemiler üzerinde duran değirmenler düşman saldırısına uğramış ve yapılar yıkılmıştır. Dahası değirmenlerin yıkılmasıyla, Sirem arazisi su baskınına maruz kalmış, bu sebeple askerler ve atlar suya kapılmış, ordu zor duruma düşmüştür. Devamında ise Rüstem Paşa'nın sorumluluğunda bu su baskınlarına karşı önlemler alınmış ve nehir kenarındaki çalışmalar neticesinde taşkınların önüne geçilmiştir. Bk. 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, (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2002), s. 101.

⁵⁶ 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. Bk. Celal-zâde Mustafa, *Tabakât*, s. 186.

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.⁵⁷ 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. Lutfi 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 arttırmaya yetmediği söylenebilir.⁵⁸

Bu köprü, Osmanlı Devleti'nde 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 ortaya çıkarılması, dönemin teknik kapasitelerinin bir göstergesidir. Ayrıca köprünün, Osmanlı İmparatorluğu'nun askerî gücünü ve teknik yeteneklerini simgeleyen bir yapı olması, onun yıkılmasına rağmen tarihsel önemini korumaktadır.

7. Belgrad Kalesi Önünde 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 Nehri'ni geçmek maksadıyla ek gemiler tedarik edilmiştir. Bu doğrultuda, Pîrî Mehmed Paşa, padişahın emrine uyararak, Sirem'den askerlerin yardımıyla gemileri karadan çektirip Belgrad Kalesi'nin karşısına getirmiş ve ardından gemiler su yoluyla Sava boyunca Böğürdelen Kalesi'nin 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 hâlinde nehri geçebilmişlerdir.⁵⁹

⁵⁷ Gülsün Tanyeli, “Hiçbir Üstâd Böyle Kâr Etmemiştir” *Osmanlı İnşaat Teknolojisi Tarihi*, (İstanbul: Akın Nalça Kitapları, 2017), s. 85-86.

⁵⁸ 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 Nehri'nin 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 tonbaz 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 hâle gelmektedir. Bunun için bk. Bruce McGowan, *Sirem Sancağı Mufassal Tahrir Defteri*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1983), s. 512.

⁵⁹ Bostan, *Gazavât-ı Sultân Süleymân*, 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 Süleymannâme, s. 269.

Bununla birlikte, Böğürdelen'den Sirem tarafına gemiler vasıtasıyla asker ve teçhizatın tamamının gece gündüz geçirilebilmesinin bir ay sürdüğü söylenebilir.⁶⁰ Köprü vasıtasıyla geçiş sürecini daha kısa bir zaman diliminde de tamamlanabilecek olması söz konusuyken 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.

Uzun bekleyişin ardından ordu, padişah ve akıncılar Sirem yakasında bir araya gelebilmişlerdir⁶¹ ve Sirem Adası'nda yer alan, Belgrad Kalesi'nin karşısındaki Zemun Kalesi'ne geçilmiştir.⁶² Belgrad Kalesi ise çok önceden kuşatılmaya başlamıştı. Kanûnî, Sirem Adası'na 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 Adası'na geçildiği, Sava tarafına on iki adet şayka dolusu adam gönderilerek, Sava, Tuna ve kuru taraflarından ayrı noktalardan Belgrad Kalesi'nin kuşatma altında tutulduğu ve aynı zamanda Tuna kenarındaki Zemun Kalesi'nin de yakılarak muhasara altına alındığı bildirilmektedir.⁶³ Kanûnî, 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.⁶⁴ Bununla birlikte, kuşatmanın devam ettiği sırada üç bin gönüllü asker, topçularla beraber kuşatmalara devam eden askerlere destek amaçlı Tuna ve Sava Nehri kıyılarında sağlam korkuluklar ve köprüler kurmakla görevlendirilmiştir.⁶⁵ Bir tarafta muhasara hız kazanırken, padişah, kalenin Sava Nehri'ne bakan yakasından kuşatıldığı için yeni bir köprü kurulması emrini vermiştir.⁶⁶ Sirem adası ve Belgrad arasında köprü ve gemi olmadan

⁶⁰ Bostan, *Gazavât-ı Sultân Süleymân*, vr. 25a; Askerler güneş doğup batana kadar 20 günde geçtiler. Kemal Paşa-zâde, *Tevârih-i Âl-i Osman*, X. Defter, s. 87.

⁶¹ Sultan Süleyman'ın Sava, Tuna ve Drava nehirleriyle çevrili Sirem adasına ayak bastığı tarih için bk. 20 Şa'bân 927'de (26 Temmuz 1521) Sultan Sava Nehri'ni geçerek adaya kondu. Kemal Paşa-zâde, *Tevârih-i Âl-i Osman*, X. Defter, s. 88; Lutfi Paşa, *Tevârih-i Âl-i Osmân*, s. 301.

⁶² Bostan, *Gazavât-ı Sultân Süleymân*, 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 Okıç, "Gazi Hüsrev Bey", *DİA*, C. XIII, 1996, 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.

⁶³ BOA, TSMA.e., 755/28.

⁶⁴ Bostan, *Gazavât-ı Sultân Süleymân*, vr. 26b; 9 Ağustos 1521'de (5 Ramazan 927) 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 bk. Yaşar Cihad Öztürk, *Belgrad'ın Fethi (Küfür Diyarından Cihad Yurduna)*, (Yüksek Lisans Tezi), Bahçeşehir Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, 2021, s. 102-114.

⁶⁵ Şah Kasım Süleymannâmesi, s. 276; 1521 Belgrad Seferi'nde gönüllülerin köprü işlerinde de yardımcı askerî kuvvet olarak istihdam edildiğini görmekteyiz. Bk. Abdülkadir Özcan, "Gönüllü", *DİA*, C. XIV, 1996, s. 152-154.

⁶⁶ "Belgrad üzre asker çekmek için köprü yapulsun deyü tedbîr olunup ol tedbîr üzre köprü yapılp tamâm oldukdan sonra ..." Matrâkçı Nasûh'un *Süleymân-nâmesi (1520-1537, 1538,1548)*, s. 156. *Süleymannâme*'ye göre Kanûnî Sultan Süleyman, savaşın başlatılmasının yanı sıra Sava üzerinde köprü inşası emrini daha önce de yaptığı gibi Belgrad Kalesi'ni gözlemleyerek planlar doğrultusunda hareket etmek amacıyla "Ramazan'ın 3'üncü günü (7 Ağustos 1521) Salı sabahı" Sirem adasından Belgrad Kalesi'nin karşısında yüksek tepeden kaleyi gözlemlediği sırada verdi. Köprünün yapım tarihine bakılacak

gidip gelmek zorlayıcı olduğundan ve yeterli sayıda gemi bulunmaması sebebiyle Kanûnî, Karaca Paşa'ya⁶⁷ Sava ve Tuna sularına, aynı zamanda Belgrad Kalesi'ne yakın bir noktada dubalardan bir köprü kurmasını emretmiştir. Böylelikle askerlerin Sirem ve Belgrad arasında rahatlıkla irtibat hâlinde olabileceklerdi.⁶⁸

Kendisine verilen emri yerine getirmek üzere Karaca Paşa köprü için uygun bir yer arayışına girmiş ve nihayet Sava Nehri'nin iki kola ayrıldığı yerin uygun olduğu tespit edilmiştir.⁶⁹ Sava sularının Tuna Nehri'ne karıştığı noktada bulunan bu yerin Belgrad Kalesi'nin karşısında, Sirem Adası'na ve kaleye hâkim bir konumda olduğu anlaşılmaktadır.⁷⁰

Karaca Paşa'nın münasip gördüğü mahalde 6 Ağustos 1521 (2 Ramazan 927) köprü inşası on iki günde (14 Ramazan 927/18 Ağustos 1521) tamamlanmıştır.⁷¹ Belgrad önünde kurulan büyük köprünün yapımında kullanılan küçük gemiler ise (duba, tonbaz) 1521'de Semendire, İzvornik, Vidin sancakbeyleri tarafından tedarik edilmiştir.⁷² Farklı sancaklardan tedarik edilen bu gemiler, demir zincirler ile birbirine bağlanarak muazzam bir köprü kurulmuştur.⁷³

Celalzâde Mustafa, inşası tamamlanan köprüyü, iki ayrı bölgeyi birleştiren geniş bir yapı olarak tasvir etmektedir:⁷⁴

“Fark-ı âba cîsr-i merbût etdiler
Güyyâ bir arz-ı mebsût etdiler
Bir sırât-ı müstakîm ve râh-ı şâh
Vâsi‘ ve rûşen-sebîl ve şâh-ı râh”

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.

⁶⁷ 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*, I, s. 512.

⁶⁸ *Er-Risale El-Fethiyye Es-Süleymaniyye*, s. 73; Sultan Süleyman gaziler gemilerle gidip gelmeye uğraşmalar, 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.

⁶⁹ “Türkçe'de bu yerin ismi Ada'dır” *Er-Risale El-Fethiyye Es-Süleymaniyye*, s. 74.

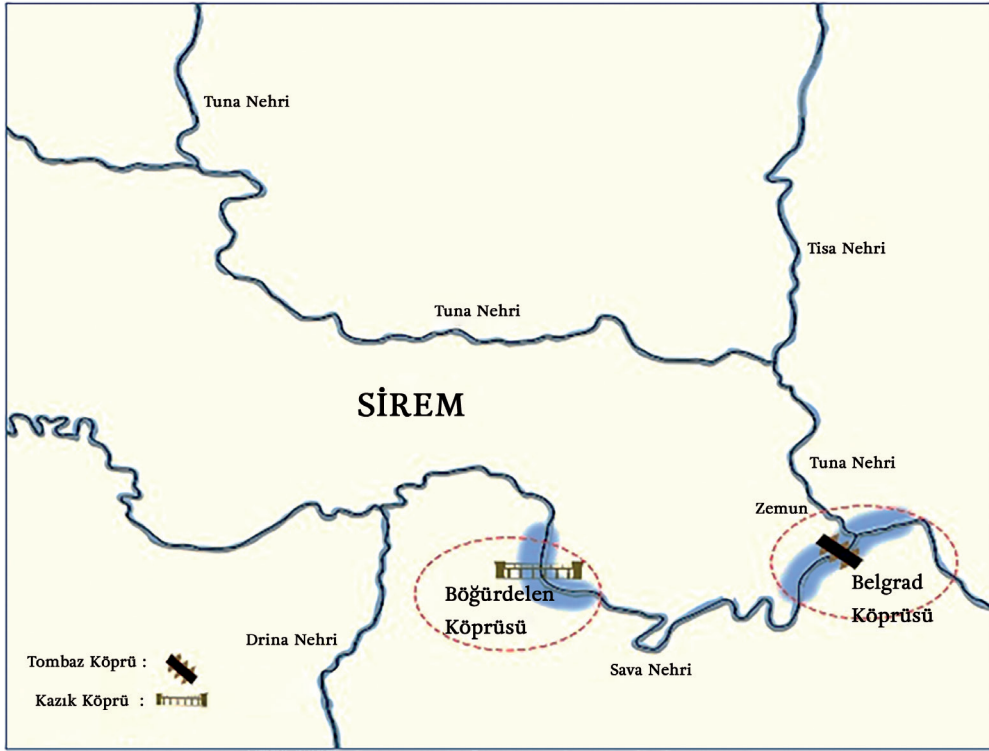
⁷⁰ Evliya Çelebi'nin anlatımlarında da nehirlerin kesişme noktaları dikkatli bir şekilde betimlenmektedir. “nehr-i Drin bu nehr-i Sava'ya mahlût olup deryâ olarak kal'a-i Bögürdelen'den ubûr edüp Belgrad'ın aşağı kal'ası burnunda Sultân Süleymân kulesin döğerek nehr-i azîm Tuna'ya karışup mecma'ül-bah-reyn olup ikisi deryâ olur” *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi V. Kitap*, s. 187.

⁷¹ Köprü 14 Ramazan 927'de tamamlandı. *Şah Kasım Süleymannâmesi*, s. 291; Köprü yapımı 12 gün sürdü. Feridun Bey, *Münşeât*, I, s. 512; Köprünün inşası 16 Ağustos'ta tamamlandı. Feridun Dirimtekin, *Belgrad'ın İki Muhasarası*, (İstanbul Matbaası, 1956), s. 56.

⁷² Gülderen, 16. Yüzyılda Tuna Boylarında İnşa Edilen Köprüler, s. 34.

⁷³ 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.

⁷⁴ Celal-zâde Mustafa, *Tabakâtü'l-Memâlik*, s. 92.



1521 Belgrad Seferi'nde Sava Nehri üzerinde askerî köprü kurulan yerler

Sirema 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 hareketliliği hızlandırarak ordunun kuşatma ve hücum faaliyetlerini daha verimli hâle 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 kralının Zemun Kalesi'ne 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.⁷⁵ 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.⁷⁶

⁷⁵ 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.

⁷⁶ Şah Kasım ve Feridun Ahmed, köprüden geçiş tarihini 31 Ağustos 1521 (27 Ramazan 927) 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, *Münşedât*, I, s. 514; "10 Şevval 927'de (13 Eylül 1521) padişah mah-rûse-i Kostantiniyye savbına tevcih gösterüp ... Sava suyu üzerinde olan köprüden ubûr idüp ..." Bostan,

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 arttırmıştır. Özellikle gemilerle yapılan nehir nakliyatının yetersiz kaldığı durumlarda, köprünün varlığı güvenilir bir alternatif sunmuştur. Bununla birlikte, köprünün kısa süreli varlığı, seferlerde dışarıdan gelebilecek tehlikelere karşı bir taktik olarak değerlendirilmektedir. Bu durum, askerlerin ricatı yani geri dönme ya da kaçma ihtimalini ortadan kaldırmak için önemli bir önlem niteliğindedir. Ayrıca, düşmanın köprüde baskın vermesinin önüne geçmeyi amaçlamaktadır. 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 Belgrad Seferi'nde yaşanan Osmanlı-Macar askerî münasebetlerinde nehir geçitlerinin oynadığı rolü gözler önüne sermektedir.

8. Sonuç

Bu araştırma, Sava Nehri'nin Osmanlı fetihlerinde oynadığı kritik rolü ve nehrin üzerinde inşa edilen seyyar köprülerin, Belgrad'ın fethi üzerindeki belirleyici etkisini incelemektedir. Belgrad'ın fethi, Osmanlıların Macar topraklarına girişinde bir dönüm noktası olmuştur ve Sava Nehri, kazanılan zaferin kilit unsurlarından biri olarak öne çıkmaktadır. Dolayısıyla, Sava Nehri'nin Osmanlı askerî tarihindeki önemini kavramak hem Belgrad Seferi'nin başarısını anlamak hem de Osmanlı'nın batıya yönelik genişleme taktiklerini değerlendirmek açısından gereklidir.

Her ne kadar askerî amaçlarla kurulan köprüler seferlerin sonunda ortadan kaldırılmış olsa da, seyyar köprü inşasına dair bilgi ve tecrübelerin kalıcı nitelikte olduğu söylenebilir. Sefer ve kuşatma süresince Sava Nehri üzerinde farklı noktalarda iki büyük köprünün yanı sıra, tarihi kaynaklar geçici ve daha küçük köprülerin varlığından da bahsetmektedir. Ancak, etkinlik ve fiziksel özellikleri bakımından Böğürdelen ve Belgrad kaleleri önünde kurulan köprüler öne çıkmaktadır. Muvakkat nitelikli ahşap köprüler sağlam yapıda olsalar bile doğal afetler karşısında yıkılma riski taşımış ya da düşman saldırılarına açık olmuşlardır. Buna rağmen, bulundukları güzergâhlar, sonraki seferlerde inşa edilecek köprüler için teknik bilgi kaynağı olmaya 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.⁷⁷

Gazavât-ı Sultân Süleymân, vr. 31b-32a; Kemalpaşazade köprüden söz etmezken Sava'dan karşı tarafa geçildiği günü 12 Şevval 927 (15 Eylül 1521) olarak kaydetmektedir. Kemal Paşa-zâde, *Tevârih-i Âl-i Osman*, X. Defter, s. 112.

⁷⁷ 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 hâline 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*

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 Nehri'nin 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. Gelgelelim, her iki kale de Sava Nehri kıyısında yer alması ve köprülerin özellikle bu nehir üzerinde kurulması açısından Tuna Nehri'nin varlığından ziyade Sava Nehri'nin konumunu ön plana çıkarmaktadır. 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.

EXTENDED ABSTRACT

In the sixteenth century, the political and military relations between the Ottoman Empire and Hungary became one of the fundamental elements determining the direction of military campaigns. The construction of bridges on the Danube River and its tributaries emerged as a reflection of military needs during this period. Specifically, the construction of bridges over the Sava River during Suleiman the Magnificent's 1521 campaign to Belgrade exemplifies this necessity. During this campaign, there was an increased demand for military bridges and durable materials. The establishment of two major military bridges along the Sava River signifies this demand. It is evident that Sultan Suleiman developed strategies based on geographical information during his campaign preparations and set tactical objectives accordingly. In this context, the importance of waterways became even more pronounced during the campaign; the Sultan insisted on the systematic construction of bridges over the Sava River. Sultan Suleiman sent the governor of Rumelia, Ahmed Pasha, to the fortress of Böğürdelen (Šabac) while he dispatched Grand Vizier Piri Mehmed Pasha to Belgrade. This indicates that the Sultan simultaneously implemented a siege plan for both Böğürdelen and Belgrade by directing Ahmed Pasha and Piri Mehmed Pasha toward separate targets. During this process, the effective use of rivers and waterways played a significant role in enhancing the mobility of the Ottoman army. The Sava River flows in front of the fortress of Böğürdelen, merging into the Danube in front of the fortress of Belgrade. As a result of this geographical position, bridges were established over the Sava River in front of both fortresses.

This article examines the role of the bridges constructed over the Sava River during the Ottoman Empire's 1521 campaign to Belgrade, delving into their strategic, military, and symbolic meanings. The significance of these bridges for the Ottomans goes beyond merely serving as transit points; they provided logistical

Süleymannâme'si, 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.

support in conquests and contributed to the success of military planning. The bridges over the Sava played a critical role in enhancing the mobility of the Ottoman army, especially during the conquest of Belgrade. The introduction of the study outlines the historical and military significance of the Sava River and the bridges over it. The use of bridges in terms of the Ottoman Empire's conquest strategies in the sixteenth century is presented as a method developed to enhance the speed and effectiveness of military operations. The Sava and Danube rivers posed significant obstacles to the Ottomans' westward expansion strategies, yet Ottoman engineering overcame these natural barriers, making victories possible. The section on the Construction of Bridges over the Sava River provides essential details about the bridge construction process and the challenges faced during this endeavor. The technical skills of Ottoman architecture regarding river bridges are highlighted by the rapid and effective organization displayed in their construction. Considering the geographical and strategic conditions of the campaign, this section emphasizes the critical importance of these bridges for military operations. Despite the vulnerability of wooden bridges to floods and natural disasters, their role in accelerating crossings over the river as long as they remained intact is underscored. The sections on Evaluations Regarding the Bridge Built in Front of Bögürdelen Fortress and the Sava Bridge focus on the physical and symbolic importance of these bridges constructed during the campaign. Sultan Suleiman's courage in having bridges built is seen as a significant achievement by contemporary writers. Tabib Ramazan praises the Sultan's bravery by comparing the bridge to a bridge constructed over the Nile River, while Matrakçı Nasuh symbolically describes the bridge as a dragon chain, indicating its psychological impact on the enemies. The section titled The Destruction of the Sava Bridge narrates the natural disasters that occurred after the bridge's construction and their devastating effects on it. The destruction of the bridge due to heavy rains and floods is interpreted by Ottoman historians as both a manifestation of fate and a reflection of the technical limitations of the period. This section emphasizes the importance of the Ottoman military strategies and their accumulated knowledge regarding bridge construction despite the bridge's collapse. The section on the Connection of Belgrade Fortress and the Sava River discusses the tactical benefits provided by the bridges to the Ottoman military operations. The bridges built between Belgrade and the Sirem Island were of great significance for the army's ability to move quickly and conduct the siege process more effectively. These bridges, established under the orders of Sultan Suleiman, further strengthened the Ottoman army's role in besieging the Belgrade fortress. The conclusion section outlines the general framework of this study and evaluates the place of the bridges within the Ottoman conquest strategies. Although the bridges over the Sava River were temporary structures, they left a lasting legacy in terms of Ottoman engineering and military planning. These bridges laid the foundation for the technical knowledge and experience that would be utilized in future campaigns in alignment with the Ottomans' westward expansion strategies. The study highlights the role of the bridges in the success of the Belgrade campaign and emphasizes the contributions of Ottoman military engineering to this victory.

The rapid construction of the bridges over the Sava River showcased the flexibility and operational capability of the Ottoman army under Sultan Suleiman's leadership. While the destruction of the bridges due to natural disasters demonstrated the technical challenges of the period and the impact of natural conditions on human efforts, the mastery of the Ottomans in bridge construction and their role in the logistical success of campaigns remains an undeniable fact. This study re-evaluates

the strategic role of the bridges over the Sava River during the conquest of Belgrade in 1521, highlighting the military and engineering genius behind Ottoman conquests. Additionally, it demonstrates that despite their short lifespan, these bridges were one of the cornerstones of the knowledge and experience that would be used in future campaigns. Within the framework of Ottoman historiography and military strategy, these bridges have left a lasting mark in the westward expansion of the empire, both in physical and symbolic terms.

Kaynakça

Arşiv Kaynakları

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)
Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi, evrak (TS.MA.e)
TSMA.e. 714/1-2, 750/47, 757/56, 756/59, 755/28

Kaynaklar ve Araştırmalar

- Agoston, Gabor: *Osmanlı'da Strateji ve Askerî Güç*, çev. M. Fatih Çalışır, İstanbul: Timaş Yayınları 2019.
- Aslan, Seyfullah: *İmparatorluğun Tuna Donanması: Teşkilât ve Faaliyetler (1683-1718)*, İstanbul: Timaş Akademi, 2024.
- Arslantaş, Selim: "Belgrad-ı Dârü'l-Cihâd", *Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, Sayı 15 (2011), s. 13-37
- Avcı, Necati: *Er-Risale El-Fethiyye Es-Süleymaniyye*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara 1989.
- Bostan Çelebi: *Gazavât-ı Sultân Süleymân*, Süleymaniye Kütüphanesi, Ayasofya Koleksiyonu, Nr.3317.
- Bostan, İdris: "Osmanlı Sefer Organizasyonundan Bir Kesit: 16. ve 17. Yüzyıllarda Tuna'da Kurulan Askerî Köprüler", *Osmanlı Deniz Teknolojisi*, İstanbul: Küre Yayınları, 2024, s. 199-217.
- Bostan, İdris: *17. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, İstanbul: Küre Yayınları 2018.
- Çulpan, Cevdet: *Türk Taş Köprüleri*, Ankara: TTK, 1975.
- David, Geza: "Böğürdelen", *DİA*, C. VI, 1992, s. 323-324.
- Demirtaş, Funda: *Celal-zâde Mustafa Çelebi: Tabakâtü'l-Memâlik ve Derecâtü'l-Mesâlik*, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Kayseri 2009.
- Dirimtekin, Feridun: *Belgrad'ın İki Muhasarası*, İstanbul Matbaası 1956.
- Djuric Zamolo, Divna: "Belgrad", *DİA*, C. V, 1992, 507-509.
- Emecen, Feridun M.: "MOHAÇ 1526 Osmanlılara Orta Avrupa'nın Kapılarını Açan Savaş", *Osmanlı Klasik Çağında Savaş*, İstanbul: Timaş Yayınları, 2015, s. 159-216.
- Emecen, Feridun M.: *Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluş ve Yükseliş Tarihi (1300-1600)*, Türkiye İş Bankası kültür Yayınları, İstanbul 2015.
- Erkal, Mehmet: "Arşın", *DİA*, C. III, 1991, s. 411-413.
- Eryılmaz, Fatma Sinem: "Âdem'den Süleyman'a", *Osmanlı Sarayında Tarihyazımı, Derleyenler: H. Erdem Çıpa, Emine Fetvacı, Çev. Mete Tunçay*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2014, s. 120-154.
- Evliyâ Çelebi b. Derviş Mehmed Zıllî: *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi V. Kitap: Topkapı Sarayı Kütüphanesi Bağdat 307 Numaralı Yazmanın Transkripsiyonu-Dizini*, haz. Yücel Dağlı, Seyit Ali Kahraman, İbrahim Sezgin, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2001.

- Evliya Çelebi b. Derviş Muhammed Zıllî, *Evliya Çelebi Seyahatnâmesi VI. Kitap: Topkapı Sarayı Kütüphanesi Revan 1457 Numaralı Yazmanın Transkripsiyonu-Dizini*, haz. Seyit Ali Kahraman ve Yücel Dağlı, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2002.
- Eyyûbî: *Menâkıb-ı Sultan Süleyman (Risâle-i Padişâh-nâme)*, haz. Mehmet Akkuş, Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları, 1991.
- Feridun Ahmed Bey: *Mecmua-i Münşeât-ı Feridun Bey*, C. I, İstanbul: Takvimhane-i Âmire 1274.
- Göger, Veysel: *16. Yüzyıl Osmanlı Kale Kuşatmaları (Strateji, Taktik, Kuşatma Aşamaları ve Teknolojisi)*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul 2014.
- Gülderen, Yusuf: “Kanuni Sultan Süleyman Döneminde (1520-1566) Tuna ve Tuna'ya Akan Diğer Nehirlerdeki Osmanlı Filosu ve Tersaneleri”, *X. Türk Tarih Kongresi*, C. IV, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1993, s. 1773-1794.
- Gülderen, Yusuf: “16. Yüzyılda Tuna Boylarında İnşa Edilen Köprüler”, *Çevren Toplum Bilim Yazın ve Sanat Dergisi*, Priştine, Sayı 49 (Eylül-Ekim 1985), s. 33-43.
- Kemal Paşa-zâde: *Tevârih-i Âl-i Osman*, X. Defter, haz. Doç. Dr. Şefaettin Severcan, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1996.
- Karavelioğlu, Murat Ali: *Mahremi'nin Belgrad Fethine Kasidesi ya da Kanuni Methiyesi*, İstanbul: Dün Bugün Yarın Yayınları, 2021.
- Lutfi Paşa: *Tevârih-i Âl-i Osmân*, İstanbul: Matbaa-i Amire, 1341.
- Matrakçı Nasûh'un Süleymân-nâmesi (1520-1537, 1538,1548)*, haz. Davut Erkan, Ankara: Türkiye Bilimler Akademisi, 2023.
- Martakçı Nasuh: *Rüstem Paşa Tarihi Olarak Bilinen Târîh-i Âl-i Osmân (Osmanlı Tarihi 699 – 968/1299-1561)*, haz. Göker İnan, Ed. Erhan Afyoncu, İstanbul: Türkiye Yazma Eserler Kurumu Başkanlığı Yayınları, 2019.
- McGowan, Bruce: *Sirem Sancağı Mufasssal Tahrir Defteri*, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1983.
- Moacanin, Nenad: “Srem”, *DİA*, C. XXXVI, 2009, s. 423-424.
- Okıç, Muhammed Tayyib: “Gazi Hüsrev Bey”, *DİA*, C. XIII, 1996, s. 453-454.
- Özcan, Abdülkadir: “Gönüllü”, *DİA*, C. XIV, 1996, s. 152-154.
- Özkan, Selim Hilmi: “The Capital of the Ottman Empire in Europe: Belgrade on the Frontier (Serhad) City (1521-1789)”, *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, Sayı 53 (Aralık 2021), s. 335-351.
- Öztürk, Yaşar Cihad: *Belgrad'ın Fethi (Küfür Diyarından Cihad Yurduna)*, Bahçeşehir Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2021.
- Palfy, Geza: “Osmanlılara Karşı Macaristan'da Kurulan Sınır Savunma Sisteminin Kökenleri ve Gelişimi (18. Yüzyılın Başlarına Kadar)”, *Osmanlı Fetihler Çağında Sınır Boyları*, Ed. Pal Fodor, Geza David, çev. Özgür Kolçak, İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2024, s. 29-111.
- Perjes, Geza: *Mohaç Meydan Muharebesi*, çev. Şerif Baştav, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1992.
- Şah Kasım Süleymannâmesi; Kenzu'l Cevâhiri's-Seniyye Fi Futühât's-Süleymâniyye*, haz. Ayşe Gül Fidan, İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2023.
- Tanyeli, Gülsün, Uğur Tanyeli: “Osmanlı Yüzer Köprüleri”, *ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 1990, s. 5-17.
- Tanyeli, Gülsün: “Hiçbir Üstâd Böyle Kâr Etmemiştir” *Osmanlı İnşaat Teknolojisi Tarihi*, İstanbul: Akın Nalça Kitapları, 2017.
- Türkmen, İlhan: *XVI. Yüzyılda Belgrad Kazası*, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Ankara 2014.
- Yurdaydın, Hüseyin Gazi: *Kanunî'nin Cülûsu ve İlk Seferleri*, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1961.