

# DEVLETİN ASKERİ BÜNYESİ İÇİNDE MİMAR SİNAN'IN ESERLERİNİN STRATEJİK ÖNEMİ

Mehmet ERDOĞAN  
Gnkur.ATASE Bşk.lığından Em.İs.Alb.

## Konumuz:

- Sinan'ın kısaca öz geçmişi,
- Yaşadığı dönemdeki Osmanlı Padişahları ve katıldığı savaşları,
- Osmanlı ordusunun özellikleri ve ikmal sistemi,
- O günün stratejik yollarıyla Mimar Sinan'ın yaptığı eserlerin (sadece kervansaray ve köprüler) stratejik önemini kapsamaktadır.

### Mimar Sinan'ın Kısaca Öz Geçmişi

**A**dı Tezkiretü'l-Ebniye'de Yusuf Bin Abdullah veya Abdulmennan olarak geçmekte ise de, yaşadığı dönemde yapmış olduğu köprü, kervansaray ve camilerin kitabelerinde adı Sinan olarak gösterilmiştir. Mimar Sinan 28 Mayıs 1490'da (bazı kaynaklara göre 1488) Kayseri'nin Ağırnas Köyü'nde doğmuş ve 1588'de ölmüştür. Sinan 1490-1512 yıllarını doğduğu yerde geçirir ve amcası marangoz olduğundan onunla birlikte inşaat işle-

rinde çalışır. 1512'de tahta çıkan Yavuz Sultan Selim, ordunun askeri ihtiyaçlarını karşılamak için sadece Rumeli'den alınan devşirme sisteminde değişiklik yapmış ve Anadolu'dan da devşirme alınmaya başlanmıştır. Kayseri'den alınan devşirmeler içinde Sinan da vardır: yalnız Sinan'ın devşirilmesi 1512'de olduğuna göre Sinan 22 yaşındadır, halbuki devşirilecek çocukların yaşı zorunlu hallerde 20'dir. Bu yönden doğum tarihi veya devşirme tarihi şüphe götürmektedir. Sinan'ın ayrıntılı hayatı kendi ifadesine göre Şair Nakkaş Sai Mustafa Çelebi tarafından yazılan Tezkiretü'l-Ebniye'de açıklanmaktadır. Sinan İstanbul'da İbrahim Paşa Sarayı Acemi Oğlanlar Mektebinde 7 yıllık eğitimini tamamlayarak Yeniçeri olmuştur. Sinan Yeniçeri olduğunu:

*Olup Yeniçeri çektim cefayı  
Piyade eyledim nice gazayı<sup>1</sup>*

Demekle belirtmiş ve bu çilesi 1538'e kadar yani Sultan Süleyman'ın O'nu Hassa Mi-

1 Reşat Ekrem Koçu, "Yeniçeriler". Nurgah Matbaası, İstanbul 1964, S.8.

marları Ocağı'nın başına getirinceye kadar sürmüştür.

Sinan'ın yaşadığı dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nun başındaki padişahlar ve Sinan'ın katıldığı savaşlar<sup>2</sup>:

- II.Bayezid (1481-1512)
- Yavuz Sultan Selim (1512-1520)
- Kanunî Sultan Süleyman (1520-1566)
- II nci Selim (1566-1574)
- III ncü Murat (1574-1595)

- Sinan, Yavuz Selim'in İran ve Mısır seferlerine 1514 Çaldıran, 1516 Mercidabık, 1517 Ridaniye.

- Kanunî Sultan Süleyman zamanında, 1521 Belgrat, 1522 Rodos, 1526 Mohaç, 1529 Viyana, 1532 Almanya, 1534'de Tebriz-Hemedan, 1534'de Bağdat ve 1537 Korfu savaşlarına katılmıştır.

### Mimar Sinan'ın Yaşadığı Dönemde Osmanlı Ordusunun Özellikleri ve İkmal Sistemi

Kanunî Sultan Süleyman döneminde (1520-1566) gücünün doruk noktasına ulaşan Osmanlı Devletinin genişlemesi 1579'a kadar sürer. Zamanının Süper Gücüdür. XVI. asır sonralarında İmparatorluğun kendine bağlı ülkeleriyle birlikte yüzölçümü yaklaşık 19.902.000 km<sup>2</sup> ve bu topraklardaki nüfus da 100 milyondur<sup>3</sup>. Osmanlı İmparatorluğu'nun hızla genişlemesinin en önemli nedenlerinden birisi iyi eğitilmiş disiplinli bir orduya sahip olması ve İmparatorluk topraklarındaki halkların adalet ve hoşgörü ile yönetilmesidir.

İtalyan Mareşali Montecuccoli "*Harp Sanatı*" adlı eserinde "*Osmanlı Ordusu o kadar*

*kudretlidir ki gözüpek, korkusuz, cengaver, hareket ve sefere alışık sayısız askeri, daimi eğitilmiş ve sefere hazır durumdadır. İstendiğinde yürüyüşe geçer; sefere çıktığı haberi duyulmadan harp alanına gider"* diyerek Osmanlı Ordusunu övmüştür<sup>4</sup>.

Osmanlı ordusunun niteliklerine bir göz atarsak aşağıdaki gibi özetleyebiliriz:

a. Kanaatkârdır.

b. Disiplinlidir, zaferden zaferе ulaşmasından dolayı morali çok yüksektir ve gururludur.

c. Büyük bir dayanışma içinde olan Kapıkulu askerleri daima kışlalarında yatıp kalkar, bir arada yer ve bir arada eğitim yapar.

d. Topçuluğu çok üstündür.

e. İstihkamlık hizmetleri özellikle de köprücülük ve lağımıcılıkta çok ileridir.

f. Lojistik yani menzil çok mükemmeldir. Örneğin 1521 Belgrat Seferinde, 3.000 deve savaş malzemesi, 30.000 deve yiyecek ve ağırlıkları taşınmış, icabında bölgedeki Hıristiyan halktan da peşin para ile erzak, yem, saman, odun gibi maddeler alınmıştır<sup>5</sup>.

g. İkmal, iskân ve iaşe güçlükleriyle karşılaşmamak ve payitahttan uzun müddet uzak kalmamak için seferin baharda başlayıp kış bastırmadan bitirilmesinin prensip olması.

### İkmal Sistemi ve Stratejik Yollar.

Genişleme politikası güden Osmanlı İmparatorluğu padişahların yapacakları seferleri önceden planlar: sefer yapılacak yönde gerekli iaşe ve ikmal maddelerini idhar ettirirlerdi. Bu bakımdan sefer yolları ve bunlar üzerindeki köprü ve kervansarayların stratejik önemi büyüktür.

2 Mithat Sertoğlu, "Resimli Osmanlı Tarihi Ansiklopedisi", S.236-239.

3 T.Yılmaz Oztuna, "Türkiye Tarihi", Cilt -VII Tiftrik Matbaası, İstanbul, 1965, s.61

4 "Cevdet Tarihi", Tan matbaası Cilt I, S.131-132.

5 J.De Hammer, "Histoire de L'Empire Ottoman", Paris, 1836, Cilt-5, 25 inci kitap, S.15.

Osmanlı Ordusu için önemli olan, İstanbul-Suriye, İstanbul, İran-Mısır yine Doğuya, Kafkasya istikametleri ve Avrupa yönünde yapılacak seferlerde iâşe, barınma, ikmal ve haberleşmenin nasıl sağlanacağıdır.

Kanunî Sultan Süleyman'ın Safevi Devletine karşı 1533-1536 yıllarındaki ilk seferi XVI nci asrın önemli bir olayıdır. Matrakçı - "Beyanı Menazil-i Seferi Irakeyn-i Sultan Süleyman Han" adlı kitabında, Osmanlı Ordusunun bu seferde takip ettiği yol ve konaklanılan yerleri açıklamıştır<sup>6</sup>.

Konaklanılacak yerlerin seçimi kadar zamanın taşıt araçları ve Ordunun günlük yürüyüş hızı ve mevsimler yönünden takip edilecek yolların bilinmesi şüphesiz büyük yarar sağlar.

Osmanlı Ordusunun ister doğuya isterse batıya olsun bütün seferlerinde hareket merkezi İstanbul'dur. Bu bakımdan Anadolu, Asya'nın güney batısından batıya, Avrupa'ya doğru uzanan Balkan yarımadası ile birlikte Avrupa ve Asya arasında genel ulaşımı sağlayan bir köprü durumundadır.

Osmanlı İmparatorluğu döneminde beş sınıf ikmal maddesi vardır<sup>7</sup>.

a. Birinci sınıf ikmal maddesi: Yiyecek ve Yem.

b. İkinci sınıf ikmal maddesi: Silah, araç, gereç, çadır.

c. Üçüncü sınıf ikmal maddesi: Yakacak ve aydınlatma

d. Dördüncü sınıf ikmal maddesi: Kadrolarda olmayıp ihtiyaç halinde verilen ikmal maddeleriyle inşaat ve tahkimat malzemeleri.

e. Beşinci sınıf ikmal maddeleri: Cebeci Başının sorumlu olduğu mühimmat.

Bir sefere çıkılmadan önce yürüyüş planına uygun olarak gerekli merkezlerde lüzumlu ikmal maddelerinin tedarik ve depolanması şarttı. Bu bakımdan Anadolu ve Rumelideki stratejik yollar üzerinde menzil teşkilatı kurulmuştur.

İkmal maddelerinin stoklarının yapılması bakımından Kervansaray veya hanlar büyük önem taşır.

### Osmanlı İmparatorluğunun Yararlandığı Stratejik Yollar.

Genel olarak Anadolu, İran ve Mısır istikametine, Avrupa içlerine doğru yapılacak seferlerde kullanılan yollar olmak üzere ikiye ayırabiliriz<sup>8</sup>.

İzmir-Ankara-Malatya-Urfa ve güneye doğru bir hat çizer ve doğuya doğru bakarsak:

1. Anadolu'dan geçen Stratejik Yollar (Kroki 1):

a. İstanbul-Üsküdar-Gebze-Kocaeli-İz-nik-Yenişehir-İnegöl-Bursa-Mihalıç-Balikesir-Manisa-İzmir-Aydın-Denizli-Antalya Anadolu sağ yol.

b. Üsküdar-Hereke-Kocaeli-Eskişehir-Konya-Ulukışla-Adana -İskenderun-Antakya-Halep-Hama-Şam, Anadolu orta yol.

c. Üsküdar-Kocaeli-Bolu-Gerede-Koçhisar-Merzifon-Ladik-Niksar-Kelkit-Tercan-Aşkale-Erzurum-Kars sol veya kuzey yoludur. Yalnız Merzifon'dan güneye ayrılan Amasya-Tokat-Sivas-Malatya-Elazığ-Diyarbakır-Mardin-Nusaybin-Musul-Kerkük-Hanekin-Bağdat-Basra'ya bir yol vardır. Bu yollar genellikle İran'a yapılan savaşlar da kullanılmıştır.

2. Rumeli yani, Avrupa istikametindeki Stratejik yollar da şöyledir:

6 Prof.Hüseyin G.Yurdaydın, "Nasühü's-Silahi" (Matrakçı), "Beyanı Menazil-i Irakeyn".

7 "Askeri Tarih Bülteni", Gnkur. ATASE Bşk. Yayını Yılı: 13, Sayı: 25, Ağustos 1988, S.3-5.

8 a.g.e., S.1-3.

Anadolu'dan gelen yolların devamı olan

a. *İstanbul-Çatalca-Pınarhisar-Kırklareli-Aydos-Prevadi-Babadağ-DatçaAkkerman-Odese (Rusya'ya) sağ yol bu yol Kara Deniz'in kıyısını takip eden yoldur.*

b. *İstanbul-Silivri-Çorlu-Lüleburgaz-Babeski-Edirne-Filibe-SofyaNiş-Belgrat-Hersek-Viyana; ve Filibe'den ayrılan Samakof-KöstenliÜsküp-Üsküp'ten Kuzeye, Saray-Bosna ve batıya uzanan yollar orta yol.*

Bu yollar, genellikle Avusturya ve Macaristan istikametinde yapılan seferlerde kullanılmıştır.

c. *İstanbul-Silivri-Tekirdağ-Keşan-Gümülcine-Serez-Selanik-YenişehirAtina yönü sol yol. Bu yol Yunanistan'a yapılan savaşlarda kullanılmıştır.*

Profösör Hamit Sadi SELEN, 20-25 Eylül 1937'de yapılan II nci Türk Tarih Kongresi'nde sunduğu bildiriye, Anadolu'daki Stratejik yolları:

a. *İstanbul-Sivas üzerinden Erzurum'dan geçen kuzey yolu.*

b. *İstanbul-Konya Ereğlisi-Adana-Halep-Diyarbakır istikametine giden yolu da güney yolu olarak açılmıştır.*

Kanunî Tebriz Seferi'nde Kuzey yolu, sefer dönüşü güney yolunu kullanmıştır.

Seferin yukarıda belirtildiği gibi kısa zamanda bitirilmesi ve ikmal işlerinin aksaksız yürütmesi için stratejik yollarda geçişi engelleyen ve yürüyüş hızını kesen nehirler üzerinden geçilmesi zorunluluğu vardır. İşte Mimar Sinan'ın yaptığı köprülerin %90'nının ve büyük kervansarayların çoğunun Osmanlı İmparator-

luğunun Rumeli yakasında olmasının stratejik önemi vardır.

## KERVANSARAYLAR

*Kervan kelimesi Farsça kökenli olup Karbân'dan türemedir. Bugünkü ulaştırma vasıtalarının yerine yük ve koşum hayvanları kullanıldığını düşünürsek, bir şehirden diğer bir şehre; atlar, arabalar, develerle ticaret eşyası götüren ve yollarda tecavüze uğramaları halinde bir birine yardımcı olmak amacıyla toplu olarak hareket eden kafilelere "kervan" ve bu kervanların barınması için yapılan yerlere de Han veya Kervansaray denmektedir. Her ne kadar han ile kervansaray aynı anlamda kullanılmış ise de kervansaraylar şehir arası güzergahlar üzerinde, hanlar ise şehrin yol sistemine ve ticaret merkezlerinin kuruluşuna göre şehirlerde yapılmıştır.*

Kervansaray fonksiyonu ve planı ile Anadolu'ya Türklerin getirdiği bir yapı tipidir. Bunların kitabelerinde bazen "Han" bazen de "Ribat" olarak adlandırıldığı görülür. Örneğin Konya Aksaray'ı civarındaki Pervane Kervansaray'ından İbni Bibi, Pervane Ribat'ı olarak bahseder<sup>9</sup>. Üç tip han veya kervansaray vardır. Birinci ve ikinci sınıf hanlar daha önce açıklanan ana yollarda, üçüncü sınıf hanlar da şehirlerde yapıldığı görülmektedir<sup>10</sup>. Ribat Kelimesi, Kur'an-ı Kerim'in Enfal Suresi'nin 60 ncı ayetinde "kafirlerle cihad'a hazır bulunan süvarilerin atlarını bağladığı yer" olarak geçmektedir<sup>11</sup>.

Ribadları İslâm dünyasının her yerinde görmek mümkündür. Bunlar stratejik önemi olan bölgelerde, geçitlerde, yol kavşaklarında yapılmışlardır. Hem dini ve hem de askeri hizmetler için yararlanılan yapılarıdır.

9 Doç.Dr.Haluk Karamagaralı, Anadolu Selçuk Kervansarayları "Ön Asya Dergisi", CİH: 6 S.61 Ankara, Ayyıldız Matbaası.

10 "Türk Ansiklopedisi" Cilt XVIII, M.E.B.Basımevi, 1970, S.459.

11 Prof.Dr.Fuat Köprülü, Vakfa ait Tarihî İstilahlar (Ribat) adlı makale "Vakıflar Dergisi", Sayfa -2, S.267.

Türkler Anadoluyu yurt edinme çabaları ile birlikte Başkentleri çevresinde ve ticaret merkezleri doğrultusunda iyi bir karayolu ağı meydana getirmişlerdir. Bu kara yolu ağı boyunca da zamanın taşıt aracı; hayvan, araba olduğu için günde ancak 8 ile 10 saat veya 30-40 Km. yol alınabildiğinden, yollar üzerinde bu mesafelerde yolcu ve kervanların barınması ve bunların eşkiya ve talana karşı korunması için kervansaraylar yapılmıştır.

Hanlar veya kervansaraylar haberleşme ve askeri açıdan hem hazar ve hem de sefer zamanında önemli rol oynamıştır.

O dönemde elektronik haberleşme cihazları olmadığından haberleşme atlı, yaya ve kısa mesafelerde işaretlerle yapılırdı. Haberi götürene "ulak" denirdi. Barış ve harp zamanında özellikle istihbarat bakımından düşman hakkındaki haberler büyük önem taşır; üzerinden zaman geçmiş bir haber güncelliğini kaybeder. Bu bakımdan Osmanlı İmparatorluğu iyi bir haberleşme sistemi kurmuştur. Ulaklar handan veya kervansaraydan diğerine giderken haber götürürlerdi. Bu maksatla ulaklar için kervansaraylarda atlar bulunduruldu. Acele veya gizli haberler aynı ulak tarafından kervansaraylardan at değiştirmek suretiyle haberi istenen yere ulaştırırlardı<sup>12</sup>. Hızlı gidene de "acelen ne, kelle mi götürüyorsun?" deymi belki de o devre aittir.

Sefere çıkılmadan önce sefer yönündeki kervansaraylara ordunun ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde ikmal maddelerinin stoğu yapıldığı gibi icabında garnizon olarak çok yönlü askeri amaçlara hizmet etmeleri yönünden de stratejik önemi haizdir. Kervansarayların çoğu Emniyet bakımından kesme taştan kulelerle takviye edilmiş kale gibi, kare veya dikdörtgen şeklinde yapılmış, içinde yatacak yerler, aşhaneler, mescit, su tesisatı, hamam, dükkanlar,

ambarlar, ahırlar, hatta hastanesi olanları bile vardır.

Örneğin, Mimar Sinan'ın Lüleburgaz'daki kervansarayının üç bin hayvan aldığı, Sinan Paşa vakfı olan Kadife Han'ın on bin at ve deveyi barındırdığı, yine de boş yer kaldığını Evliya Çelebi'nin eserlerinden öğreniyoruz.

Moğol Kumandanı İrinci'ye isyan eden İlyas adındaki bir Türk Beyi üstün Moğol Kuvvetlerine karşı koyamayınca Konya-Aksaray Yolu üzerindeki Sultan Han'a sığınmış ve iki ay gibi uzun bir zaman Han'da kalmıştır<sup>13</sup>.

Tezkiretü'l-Bunyan, Tezkiretü'l-Ebniye ve Tuhfetü'l-Mimarın adlı yazma eserlerde Mimar Sinan'ın yaptığı ve stratejik yollar üzerindeki kervansarayların listesi şöyledir<sup>14</sup>:

- (Kroki-2)
1. Sultan Süleyman Kervansarayı (İmareti yanında - İstanbul)
2. Sultan Süleyman Kervansarayı (Büyükçekmece)
3. Rüstem Paşa Kervansarayı (Tekirdağ)
4. Kebeciler Kervansarayı (Bitpazarı)
5. Rustem Paşa Kervansarayı (Galata)
6. Semiz Ali Paşa Kervansarayı (Bursa)
7. Semiz Ali Paşa Kervansarayı (Bitpazarı) (İstanbul)
8. Pertev Paşa Kervansarayı (Vefa)
9. Lala Mustafa Paşa Kervansarayı (İlgin)
10. Rüstem Paşa Kervansarayı (Sapanca)
11. Rüstem Paşa Kervansarayı (Sinanlı)
12. Rüstem Paşa Kervansarayı (Karıştıran)
13. Rüstem Paşa Kervansarayı (Akbiyık) (Yenişehir)
14. Rüstem Paşa Kervansarayı (Konya Ereğlisi)
15. Hüsrev Kethüda Kervansarayı (İpsala)
16. Sokollu Mehmet Paşa Kervansarayı (Edirne Havsa)
17. Ali Paşa Çarşısı ve Kervansarayı (Edirne)

12 "Askeri Tarih Bülteni", Gnkur. ATASE Bşk. Yıl: 13 Sayı: 25. S.7.

13 "Ön Asya Dergisi", Cilt-6, S.62 Ankara, Ayyıldız Matbaası.

14 Mimar Sinan, "Meydan Larousse", S.351.

18. Atik İbrahim Paşa Kervansarayı (İstanbul)
19. Sokollu Mehmet Paşa Kervansarayı (Lüleburgaz)
20. Rüstem Paşa Kervansarayı (Edirne)
21. Rüstem Paşa Kervansarayı (Tekirdağ)
22. Sokollu Mehmet Paşa Kervansarayı (Hatay-Payas)

## KÖPRÜLER

Osmanlı İmparatorluğu'nun XVI.yüzyılda, politik alanda gösterdiği başarılarla uygun olarak imparatorluğun önemli yollarında gerekli yerlere her türlü koşullarda kullanılacak nitelikte köprüleri Sinan'a yaptırdığını görmekteyiz. Orduların Rumeli ve Anadolu'ya yaptığı seferlerde kolaylıkla ilerleyebilmelerini de sağlayan bu köprüler, Osmanlı Sultanlarının isteklerine uygun, hassa mimarları eliyle yapılmışlardır.

Gerçi sefere çıkan ordularda birçok usta, mimar bulunuyor, gerekli hizmetleri yerine getiriyordu ama bu devirde, özellikle Sinan'ın yaptığı köprülerde, bazılarının kısa süre içinde bitirilme kaygısının ağır bastığı görülür. Örneğin Kanuni Sultan Süleyman'ın 1538 de yaptığı Boğdan Seferinde Prut Nehri üzerinde 18 Ağustos 1538'de başlatılan ve 337.4 metre ahşap köprü, 13 gün gibi kısa bir zamanda bitirilmişdir<sup>15</sup>. Mimar Sinan uzun yıllar orduda bu tür görevleri yerine getirmiş olmakla beraber, kaynaklarda kendisine bağlanan köprülerin sefer sırasında çok kısa bir süre içinde yapılması güçtür. İstanbul'a yakın yerlerde karşımıza çıkan bu köprüler, ana yollarda güvenli geçit sağlayan, biçimsel kaygılarla dolu yapıtlardır. Bu yüzden yapımları zaman almış olabilir.

Belgelere göre Mimar Sinan'ın yaptığı köprülerin de genellikle buldukları yerlerin koşullarına uygun ele alındıkları, uzun yıllar

yaşamalarının sağlanmaya çalışıldığı gözlenmektedir. Bütün bu tip ve tür yapılarda ikinci derece bir konu olan biçim kaygısı, Mimar Sinan'ın yapıtlarında ön plana geçmektedir; bulunduğu devrin mimarî ortamını da yansıtmaktadır. Karşılaşılan örneklerde bezeme öğesi çok sınırlı kullanılmakta, yapının bütününün doğayla ilişkisi, biçimsel özelliği ve dengesi ön plana gelmektedir.

Mimar Sinan'ın yapıtlarını sıralayan yukarıda adı verilen eserlerde rastladığımız, devrinin üslubunu yansıtan köprüler içinde üzerinde durulması gereken seçkin örneklerle kısaca değinirsek<sup>16</sup>: (Kroki-3)

- 1- Büyükçekmece Köprüsü (Dörtköprü) (Büyükçekmece)
- 2- Silivri Köprüsü (Silivri)
- 3- Mehmet Paşa Köprüsü (Lüleburgaz)
- 4- Kapı Ağası Köprüsü (Kapu Ağası Köprüsü) (Haramide)
- 5- Sinanlı Köprüsü (Mehmet Paşa) (Alpullu)
- 6- Vişegrad'da Vezir-i azâm Sokollu Mehmet Paşa Köprüsü (Svilengrad)
- 7- Mustafa Paşa Köprüsü (Meriç suyu üzerinde)
- 8- Odabaşı Köprüsü (Halkalı Pınar'da)
- 9- Neretva Köprüsü (Mostar)
- 10- Sultan Süleyman Köprüsü (Gebze)
- 11- Edirne'de Saray içinde Sarayıcı Köprüsü

### 1. BÜYÜKÇEKMECE KÖPRÜSÜ<sup>17</sup>:

Bu köprü Mimar Sinan'ın en çok tanınmış ve yazıtı bulunan bir köprüdür. Köprü deniz kıyısında Büyükçekmece gölüyle Marmara Denizi'ni ayıran boğazda ve Topkapı-Silivri yolu üzerindedir. Dört köprüden oluşan Büyükçekmece Köprüsü'nün doğudan batıya doğru birinci ve ikincisi yedi, üçüncüsü beş, dördüncüsü dokuz gözlüdür. Toplamı 28 gözlü olup en

15 Prof.Dr.Afet İnan, "Mimar Koca Sinan", Ayyıldız Matbaası A.Ş., Ankara, 1968, S.27.

16 Mimar Sinan, "Meydan Larousse", S.351.

17 Orhan Bozkurt, Mimar Sinan'ın yaptığı köprülere ait resimli ve planlar; "Koca Sinan'ın Köprüleri"; İstanbul Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, 1952, Pulhan Matbaası, S.52.

büyük gözünün açıklığı 11,40 m ve toplam uzunluğu 637,57 metredir ve sivri kemerlerden oluşmuştur. Birinci köprüde karşılıklı köprü köşkü, dördüncüsünde ise iki yazıt duvarının olması dikkati çeker. 1567/1568 yıllarında tamamlanan köprü yukarıda da belirtildiği gibi dört ayrı köprüden meydana gelir. (Bunlar ardi ardına birbirlerine bağlantılıdır.) Ayrıca köprüde yer yer bezeme izlerine rastlanmaktadır.

Yapımına 1565 yılında başlanan bu köprü, Kanuni'nin ölümünden sonra II. Selim zamanında 1568'de tamamlanmıştır. İyi ve sağlam durumda zamanımıza ulaşan köprü şimdi İstanbul-Edirne Karayolu Köprüsü'nün yakınında, ona paralel olarak yer almakta ve kullanılmaktadır.

## 2. SİLİVRİ KÖPRÜSÜ<sup>18</sup>:

Kayıtlarda yalnız Silivri Köprüsü adıyla geçen köprü Silivri çıkışında kıyıya paralel uzanmaktadır. Kesin yapım tarihi bilinmeyen bu köprü basık kemerli 32 gözden oluşmaktadır. Köprü oldukça yalın görünüştür. Köprü'nün toplam uzunluğu 348 metre, en büyük göz açıklığı 7.30 metredir. Bu köprü sürekli su baskınına uğrayan alçak bir vadiyi aşmak amacı ile yapılmıştır. Selyaranlarının her iki yanda da üçgen biçimli olması dışında bir özelliği yoktur. Sağlam fakat bakımsızdır.

## 3. MEHMET PAŞA KÖPRÜSÜ (Marmarada)<sup>19</sup>:

Bu köprü Lüleburgaz-Edirne yolunda, Ergene'nin kolu, Lüleburgaz suyu (Kaynarlı Deresi) üzerindedir. Sivri kemerli ve dört gözlüdür. Orta ayaklı bir hafifletme gözü bulunan

bu köprü Lüleburgaz'daki anıtsal külliye'nin kervansarayında karşılaşılan yazıt göz önüne alınırsa, XVI.yüzyılın üçüncü çeyreği içine tarihlendirilebilir, (1575 Civarları).

## 4. KAPI AĞASI KÖPRÜSÜ: (KAPU AĞASI KÖPRÜSÜ)<sup>20</sup>:

İstanbul-Edirne yolunda, Küçükçekmece ile Büyükçekmece arasında, Harami deresi üzerindeki köprü, ortadaki büyük olmak üzere üç gözden oluşmaktadır. Ayakların kaynak tarafında mahmuzları, üzerlerinde hafifletme, ayrıca iki tarafta birer tahliye gözleri bulunan bu köprüde bezeme öğesine yer verilmemiştir. Yalnız korkulukların baba taşları işlenmiş bulunmaktadır. Genellikle kesme taşın kullanıldığı bu köprüde hafifletme ve tahliye gözlerinin iç yüzlerinde tuğla örgüler dikkati çekmektedir. Bunun uzunluğu 69 metredir. Sağlam durumda olan köprü yeni karayolu yapılıncaya kadar kullanılmaktaydı. Halen kendi haline bırakılan köprü, suyu çekilen derenin iki yanında biten ağaçlar arasında giderek kaybolmaktadır.

## 5. SİNANLI KÖPRÜSÜ : (MEHMET PAŞA KÖPRÜSÜ)<sup>21</sup>:

Alpullu-Hayrabolu yolunda Ergene Irmağı üzerinde bulunmaktadır. Mehmet Paşa Köprüsü diye de bilinir. Sivri kemerli üç gözden oluşan bu köprüde dikkati çeken öğelerden birisi hafifletme gözlerinin kemer biçimleridir. Yuvarlak ve Bursa kemerli hafifletme gözleri, köprüye plastik değer kazandırmakta (estetik güzellik) bunu sınırlı da olsa köşk kısmı tamamlamaktadır. Uzunluğu 123 metre olup, ortada büyük ve yüksek bir sivri kemerle iki yanda daha alçak ve küçük ikişer kemerden meydana

18 Adı geçen eser. S.20.

19 Adı Geçen Eser. S.35.

20 Adı Geçen Eser. S.12.

21 Adı Geçen Eser. S.71.

gelir. Sağlam durumda olup görünümü bozulmadan zamanımıza ulaşan önemli bir eserdir.

## 6. VIŞİGRAD'DA VEZİRİ AZAM SOKOLLU MEHMET PAŞA KÖPRÜSÜ<sup>22</sup>:

Yugoslavya'da Bosna şehrinde (Sarajevo) Vişigrad'da Drina nehri üzerindedir. Köprü'nün, iki yazıttan 1577-1579 tarihinde yapıldığı anlaşılmıştır. Onbir gözlüdür, kesme taştan yapılmış bu köprü kemerleri arap alfabeti (1) şeklindedir. Köprü uzunluğu 185 metre olup kitabe köşkü de vardır. Köprü İkinci Dünya savaşında büyük hasar görmüşse de, 1945'den sonra onarılarak kurtarılmıştır.

## 7. MUSTAFA PAŞA KÖPRÜSÜ (MERİÇ) ÜZERİNDE - SVILENGRAD)<sup>23</sup>

Vezir Çoban Mustafa Paşa tarafından yaptırılmış olup onun adıyla anılır. Svilengrad ilçesi yakınında Meriç Irmağını kesen yaklaşık 300 metre uzunluğundaki bu köprü, ortada dört büyük ve bunların iki ucunda sekizer küçük olmak üzere yirmi gözden oluşur. Sivri kemerli gözlerin arasında kaynak tarafında selyaranlar, yüksek gözlerin orta yerinde kitabe köşkü vardır.

Bugün iyi durumda olan bu köprü halen kullanılmaktadır. Köprü'nün Sinan'ın ilk eserlerinden olduğu varsayılmaktadır.

## 8. ODABAŞI KÖPRÜSÜ (HALKALI'DA)<sup>24</sup>:

Hadımköy - Halkalı yolu üzerinde-

dir. Uzunluğu 39 metre olan üç gözlü ve büyük kesme taşlarla yapılmış bir köprüdür. Kayda değer bir özelliği görülmez. Bakımsız fakat klâsik karakteri bozulmadan günümüze ulaşmış bir yapıdır.

## 9. NERETVA KÖPRÜSÜ (MOSTAR KÖPRÜSÜ)<sup>25</sup>:

Hersek'in Merkezi Mostar'dan geçen Neretva nehri üzerinde yer alan köprü, bir Mimar Sinan devri eseridir. 1566 yılında tamamlanan bu köprü, tek bir kemerden oluşmaktadır. Sürekli yazı konusu olan bu köprü, Sinan ile ilgili kaynaklarda geçmemektedir. Araştırmalar Sinan'ın yardımcılarında Mimar Hayreddin'in bu köprü'nün yapımını yönettiği üzerinde toplanmaktadır.

## 10. SULTAN SÜLEYMAN KÖPRÜSÜ<sup>26</sup>:

Mimar Sinan'ın Anadolu tarafında yaptığı bir köprüdür. Eski Bağdat yolunda, Gebze-Hereke arasında Hereke'ye 8 km. mesafede yer alır. Dil Deresi üzerindedir; 45 metre uzunluğunda, ortadaki ötekilerden büyük ve yüksek olan üç kemerli bir köprüdür. Kanunî'nin İrakeyn Seferi'nden önce yaptırdığı söylenir ki, bu durum Sinan'ın eseri olma niteliğini zayıflatır, adına yalnız Tuhfetü'l-Mi'marin'de rastlanması da şüpheyi artırır. Sinan'ın bu köprü'nün yapımında bir görev yüklenmiş olması mantığa ters düşmez.

Harap duruma gelen köprü, 1972-1973 yıllarında karayollarınca esaslı bir şekilde onarılarak kurtarılmıştır.

22 Aptullah Kuran, "Mimar Sinan", İlüriyet Vakfı Yayınları, 1 Ekim 1986 İlas Matbaacılık Ltd. İstanbul, S.403

23 Adı Geçen Eser, S.402.

24 Orhan Bozkurt, Mimar Sinan'ın yaptırdığı köprülere ait Resimli ve planlar; "Koca Sinan'ın Köprüleri"; İstanbul Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, 1952, Pulhan Matbaası, S.52.

25 a.g.e.; S.47.

26 a.g.e.; S.41.



## II. EDİRNE'DE SARAY İÇİNDE SARAY İÇİ KÖPRÜSÜ<sup>27</sup>:

Bu köprü hakkında ayrıntılı bir belge sağlanamamıştır.

### SONUÇ

Doğuda emniyetini sağlayan Osmanlı Padişahları devamlı olarak Batı'ya doğru genişleme politikası güttüklerinden, batı'daki yollar stratejik önem kazanmıştır. Seferlere baharda başlama ve kış bastırmadan İstanbul'a (Payıtaht'a) dönüş prensip olduğundan, zaman çok önemli bir faktör olarak ortaya çıkmaktadır. Bu günkü muharebelerde de surat ve ikmal, önemi

hâiz olduğu gibi o zamanda önemliydi.

İşte Osmanlı İmparatorluğu Padişahları sefere çıkmadan önce muhtemel sefer yönünde, daha önce bahsettiğimiz stratejik yollar boyunca harp malzemeleri ve yiyecek stoklarının depolanması, konaklama ve haberleşme için ticari amaçlı olduğu gibi askeri garnizon niteliğinde askeri yapı hüviyetini taşıyan kervansaraylar ve süratle ilerlemek için hızı kesecek ve zaman kaybına neden olacak nehir ve bataklıkları geçmek için stratejik yollar üzerinde köprüler yaptırmışlardır. Özellikle Mimar Sinan'ın yapmış olduğu Köprü ve Kervansarayların genellikle Osmanlı İmparatorluğunun batı yakasında yapılmış olmasının stratejik önemi büyüktür.

### TARTIŞMA

**BAŞKAN-**Çok teşekkür ederiz. Albayım.

Buyurun Paşam.

**Em.Org. Tekin ARIBURUN-** Efendim, benden evvel konuşan hatip asker olunca, duramadım; meselenin stratejik yönü de var.

Yavuz Sultan Selim'in strateji davasında, herkesin bilmediği bir hususu arz edeyim. Cami yaptırmaya karar verdiği zaman Mimar Sinan'ı çağırır, "*Bana bir cami yapacaksın*" der. Mimar Sinan, "*Hay hay efendimiz, nasıl bir cami emrediyorsunuz*" der. Yavuz'un karakteri biraz başka türlü, öteki padişahlara benzemiyor, "*Canım cami nasıl olur, dört duvar bir de kubbe işte; yalnız, bana yakışır olsun*" diyor. Sinan, "*Efendimiz, yeri neresi olsun?*" diye sormuş. Beraber kalkmışlar, ata binmişler ve yerini görmek üzere gitmişler. İstanbul, "*Yedi tepe üzerine kurulmuş*" denir, hakikaten de öyledir. O zamana kadar bütün tepeler tutulmuştur, Fatih'e gelirler, Fatih Camii'ni geçerler, Fener'in tam üstünde, şimdiki Sultan Selim Camii'nin bulunduğu yerde dururlar. Orası bir tepecedir, altta Fener gözükmektedir, bir de büyük sarnıç vardır, Bizanslılar zamanında yapılmıştır. Şimdi oraya Çukurbostan falan da derler, hakikaten bostandır. "*İste burası*" der Sultan Selim. O kadar netameli bir yer ki, aşağısı derin, aşağıda Fener Patrikhanesi duruyor, zaten sahanın büyük bir bölümünü de sarnıç kaplamış, açık sarnıç, su deposu. Dar bir saha var ve orada Yavuz'a yakışır büyük bir cami yapılması keyfiyeti fevkalade güç. Çünkü, o daracık burun gibi çıkmış olan sahanın aşağısındaki toprak tutar, tutmaz, bir mesele. Mimar Sinan camii yapar; hakikaten dört duvar yapar ve tek kubbe ile kapatır, mevcut kubbelerin en büyüğü, en genişidir bu dört duvarın tuttuğu kubbe ve fevkalade büyük mimari bir ustalıktır aynı zamanda. Sinan, o açık sarnıcın yanında derince bir sarnıç yapmış, içine aşağı yukarı 80 küsur büyük mermer sütun dikmiştir. İstanbul'un Yerebatan Sarayı'nın bir küçüğü olmuştur burası. Bu sarnıcın içine de su doldurur ve büyük bir su haznesi yapar. Cami, bütün bu sütunların üzerine oturur.

Gel zaman git zaman, önündeki istinat duvarı çatlar; çünkü, o zamana göre yapılan, o civarda kurulan evler ahşap evler. Sonradan gittikçe kalabalık olmuş ve yükü çekememiştir duvar. Biliyorsunuz zelzele şeridi üzerindedir İstanbul ve mühim birkaç zelzele olmuştur. Bir tanesi bizim çocukluğumuzda vaki oldu; yani, her zaman zelzele olması ihtimali var İstanbul'da. Fatih Camii

<sup>27</sup> a.g.e.; S.30.

yıkılmıştır; birçok yerler yangından yıkılmıştır; yani uzun müddet tehlikeli durumlar yaşanmıştır. Ama, o istinat duvarıyla Mimar Sinan'ın yapmış olduğu camilere bir şey olmamıştır; çünkü, sütunların üzerine oturmuş, onlar suyun içinde hem zelzelenin tesirini hem de caminin sarsılmasını önüyorlar, bir nevi sigorta oluyorlar.

Bu hususu geçen sene de arz ettim, şimdi de arz ediyorum; istinat duvarı 11-12 yerden çatlamıştır, hâlâ çatlak durumdadır. Yarıklardan bir tanesi, şu anda Sultan Selim'in türbesinin altından geçmektedir, camiye ulaşmıştır, mihrabın altına gelmiştir, yekpare mermerden yapılan o mihrabın temeli parça parça olmuştur; yani, bir parça yüklensek, olduğu gibi yıkılır. Bunu gördük, muhtelif zamanlarda, muhtelif otoritelere söyledik. Geçen sene burada da söyledim, bu kürsüden. "Yapacağız, edeceğiz" dediler.

Sayın Hocam'dan da sormuştum bu vakıfların tamiri, bakımı hususunu, cevapladılar. Ben bu hususta değişik cevaplar aldım. Mesela Yavuz Sultan Selim'le Kanunî'nin vakıflarının büyük kısmı, Balkanlar'da, Macaristan'da -o zamanki tabiriyle Moldavya- Romanya'da kalmış; oralardan varidat gelmiyor, gelmeyince, bazı camilerin, mesela Fatih Camii'nin tamiri -biliyorsunuz Fatih Camii yanmıştır- zannediyorum Birinci Abdülhamit tarafından yaptırılmıştır. Bir-iki padişah, cami yaptırma yerine ceddad yadigarı camileri kendi keselerinden tamir ettirmişlerdir. Bu şekilde, bugünkü duruma gelindi.

Bu hususta Diyanet İşleri Başkanlığı "Bizim işimiz değildir" diyor, Vakıflar "Yaparız, ederiz" dediler. Tabii, ben konuyu takip ettim; tamir hususu, çok önemli bir noktaya gelmiştir. Mesela, vilayet, caminin hemen önüne yapılmış olan apartmanların çoğunu boşaltmış; çünkü, yıkılma tehlikesini onlar da görmüşler. EVELA içeriden, sonra dışarıdan büyük bir istinat duvarı yapmak ve aşağı yukarı 40-50 tane büyük beton kazık çakılması lazım geliyormuş; çünkü, istinat duvarı adamakıllı çatlamıştır. Durum o kadar hazindir ki, ben ağladım. Bunun masrafı da, bilmem kaç milyar lira tutuyormuş. İlgililer gittiler, incelediler; fakat, "Bu parayı kim verecek?" diye, yine ses seda çıkmaz oldu.

Sayın Vakıflar Bankası Genel Müdürümüz, "Sermaye olarak 250 milyar liramız var" dedi. Demek ki, para var, o halde ne bekliyoruz?..

Fatih devrinden beri, Fener Patrikhanesi civarında bir tane kilise vardı. Sonraları, yanına muhtelif vesilelerle koca binalar yapılmıştır. Şimdi de Patrikhane binasının içine, dört-beş katlı bir idare binası yapılmaktadır. Bu aykırıdır. Vaktiyle bu izni niye vermemişler onu da arz edeyim. Biliyorsunuz NATO'nun Başkumandanlığına bağlıyız, ben de o zaman, Türk Kumandanlığı muaviniydim orada. Piyade kıtaları Başkumandalığının muavini, "Siz niye Patrikhaneyi, Roma'daki Patrikhane gibi yapmıyorsunuz?" diye sordu. "Yani ne demek, biz bir devlet mi yaratalım orada?" dedim; yani, o patrikhaneyi de devlet şekline sokmak istiyorlar. Bunu söyleyen de, NATO Başkumandan muavini, bir sürü yıldızlı insan, kendi kendine söylemez bunu. Biliyorsunuz, Papa İstanbul'da Patrik'i ziyaret etti, orada da "Niye siz bu Patrikhaneyi Papalık gibi devlet şekline sokmuyorsunuz?" diye yine tekrarladılar. Yani, İstanbul'u paylaşmak istiyorlar; Yunanlıların da, Avrupalıların birçoklarının da kafalarında hâlâ "İstanbul Konstantinapolis'tir ve hâlâ onlarındır" fikri hâkimdir. Kuvvetli olduğumuz zaman ses çıkaramazlar; ama, düşmanlarla çevrili olduğumuz zaman her kafadan bir ses çıkıyor. Tam bu esnada, Patrikhane'de de yeniden binalar kuruluyor, yeniden tamirler oluyor ve bizse bunlara güzel güzel bakıyoruz, izin veriyoruz.

Yavuz Sultan Selim, Mimar Sinan'a diyor ki, "Ecdad-ı muhteremim Fatih Hazretleri, bunlara biraz fazla yüz verdi. Ben istiyorum ki, kafalarını çevirdikleri zaman, Zülfikâr'ın iki ucu tepelerinde gözüksün" İki minare, koca bir kubbe, her tarafa hakim; işte, kafalarını çevirdikleri zaman iki uçlu Zülfikârı görüyorlar, Yavuz Sultan Selim'i görüyorlar ve gördüler şimdiye kadar. Ama böyle giderse ve bir zelzelede yıkılırsa, bütün dünyaya rezil oluruz ve burada yaptığımız toplantılar, Mimar Sinan'ı anma haftaları vesaire hepsi de suya düşer.

Bunu arz etmek istedim.

Saygılar sunarım.

**BAŞKAN**-Sağolun Paşam.

Efendim, tebliğler çok güzel, sorular çok güzel, cevaplar çok güzel; bendeniz Başkan olarak bir şey ilave etmek durumunda değilim. Ancak güzel olmayan birkaç şey söyleyebilirim belki:

Birincisi, biz artık her şeyin şekline bağlı kalıyoruz, gösterişine bağlı kalıyoruz. Sabahleyin salon doluydu, işin özüne geçildiği zaman salon boşalıyor, öğleden sonra salon boş.

İkincisi, asıl bunları televizyon kaydetmeli ve halka aktarmalı, asıl basın bunları dinlemeli, aktarmalı.

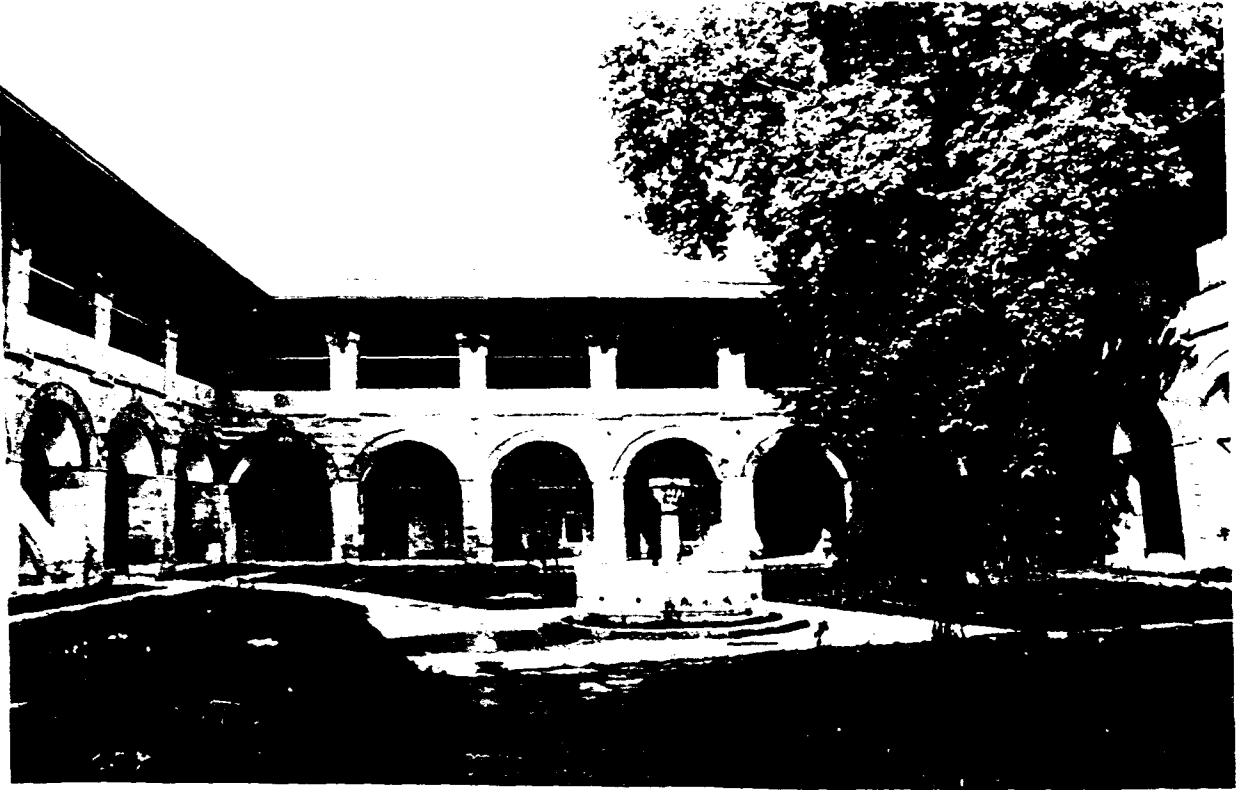
Eğer müsaade buyurursanız, şunu söylemek istiyorum: Sinan'ın yetiştiği çağla bugünkü çağımızı mukayese etmek, bu birincisi.

İkincisi, Sinan'ın yetiştiği çağla, bugünkü dünyaya hükmedenleri mukayese etmek; çünkü o gün biz hükmediyorduk, aslı yapılmaması gerekli olan budur. Biz, 16 ncı asrın ortasında, dünyanın kritik madde dediği ve sanayiın onsuz yürümesinin mümkün olmadığı baharatı, tam mânâsıyla kontrol ediyorduk. Kuzeyi, Kırım'ı Fatih bunun için imparatorluğa kattı. Kritik madde, güneyden Avrupa'ya kaçmaya başlayınca, Yavuz, bunun için çölü aşarak Mısır'a indi ve bilhassa liman olarak İskenderiye'yi bunun için ele geçirdi. Orta yol zaten bizim kontrolümüzdaydı. Bu dönemde biz, Akdeniz'de Barbaros'u dolaştırıyorduk, bugün 6 ncı filo dolaşüyor; O bu dönemde biz, Hint Okyanusunu kontrol altında tutuyorduk, bugün Basra Körfezinde Amerikan, İngiliz, Fransız, Rus donanmaları var. Fakat, bizim hakim olduğumuz devrede, insanlar, insan gibi çalışıyordu; Mimar Sinan, Süleymaniye Camii'ni yaparken, Mehmet adlı Türk ustasına 12 akçe veriyordu, Niko adlı Rum ustaya da 12 akçe veriyordu, Yorgo adlı bir başka Hıristiyan veya Musevi ustaya da 12 akçe veriyordu, tabii eğer âlâ ustaysa. Evsaf ise 8 akçe veriyordu; yine, Rum, Ermeni, Yahudi ayırmaksızın. Aynı dönemde Avrupalılar, altın sahilinden Afrika içine girdiler ve siyah derili insanı kırbaçla çalıştırmaya başladılar. Biz, siyah derilinin tüyüne dokundurtmadık, sütünnemizdi bizim siyah derili kadınlar, sütannemizdi. Aynı dönemde siyah derili insanlar, bize gösterilmeden Amerika'ya taşındı, orada da kırbaçla çalıştırıldı; tam beş asır ve Akif'in deyimiyle bugünkü "*Tek dışı kalmış canavar*" olan medeniyet doğdu. Biz aynı tarihte, eğer Avrupalının siyah deriliye yaptığı binde birini, merkebe yapsaydık, merkebin sahibi mutlaka cezayı görürdü; nitekim, fazla yük yükleyip kahvede pinekliyen bir insanı kadı derhal cezalandırmış ve eşeğin üstündeki yükü kendi üstüne geçirerek ağaca bağlamıştır. Kadı sicillerinde vardır bu ceza ve elimize geçmiştir.

Yine aynı devrede, biz, Yahudi'ye Cumartesi günü, Hristiyanlara da Pazar günü hafta tatili veriyorduk. 1558 tarihinde, Süleymaniye inşaat defterlerinde, bu hafta tatillerinin ücretli olduğu kayıtlıdır. Onların bayramlarında, bayram tatili verdiğimiz de kayıtlıdır. Avrupalının, hırankın o tarihi, 19 uncu asırda dahi, insanları -kendi insanları da dahil- 16 saat ve sadece hayvanî asgarî ücretle çalıştırdığını biliyoruz.

İşte, 16 ncı asır Türkiyeyle bugünkü Avrupa mukayese edilecekse, bu hususlar mutlaka dikkate alınmalıdır.

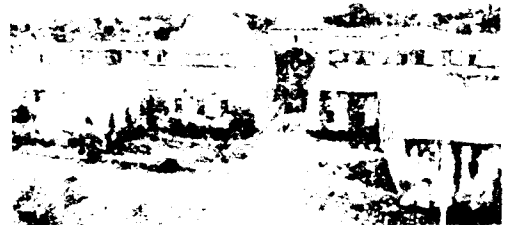
Yine, dikkate almamız gereken bir başka husus, 1558'de, Süleymaniye Camii'nde çalışan âlâ bir ustanın ücreti 12 akçe, etin kilosu da 1.2 akçe idi; yani, iyi bir usta, bir yevmiyesiyle 10 kilo et alabiliyor. Bugün, ustaya verdiğimiz yevmiye ile, en iyi ustaya verdiğimiz yevmiye ile üç kilo, dört kilo et alınmaz. Bugünkü iktisadî refahımızla o günü de mukayese etmek gerekirse, bu bir ipucudur sanıyorum.



3. Edirne, Rüstem Paşa Kervansarayı, avludan bir görünüş  
(V.G.M. arşivinden)



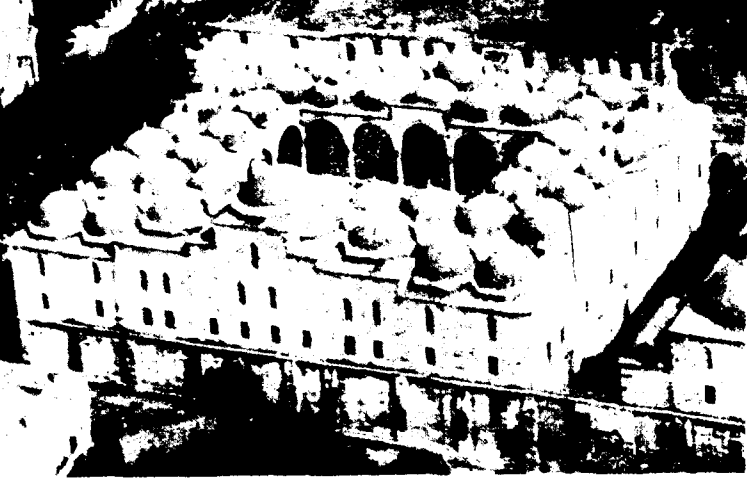
4. Konya, Ereğli, Rüstem Paşa Kervansarayı  
(A.Kuran'dan)



5. Payas, Sokollu Mehmed Paşa  
Kervansarayı (A.Kuran'dan)

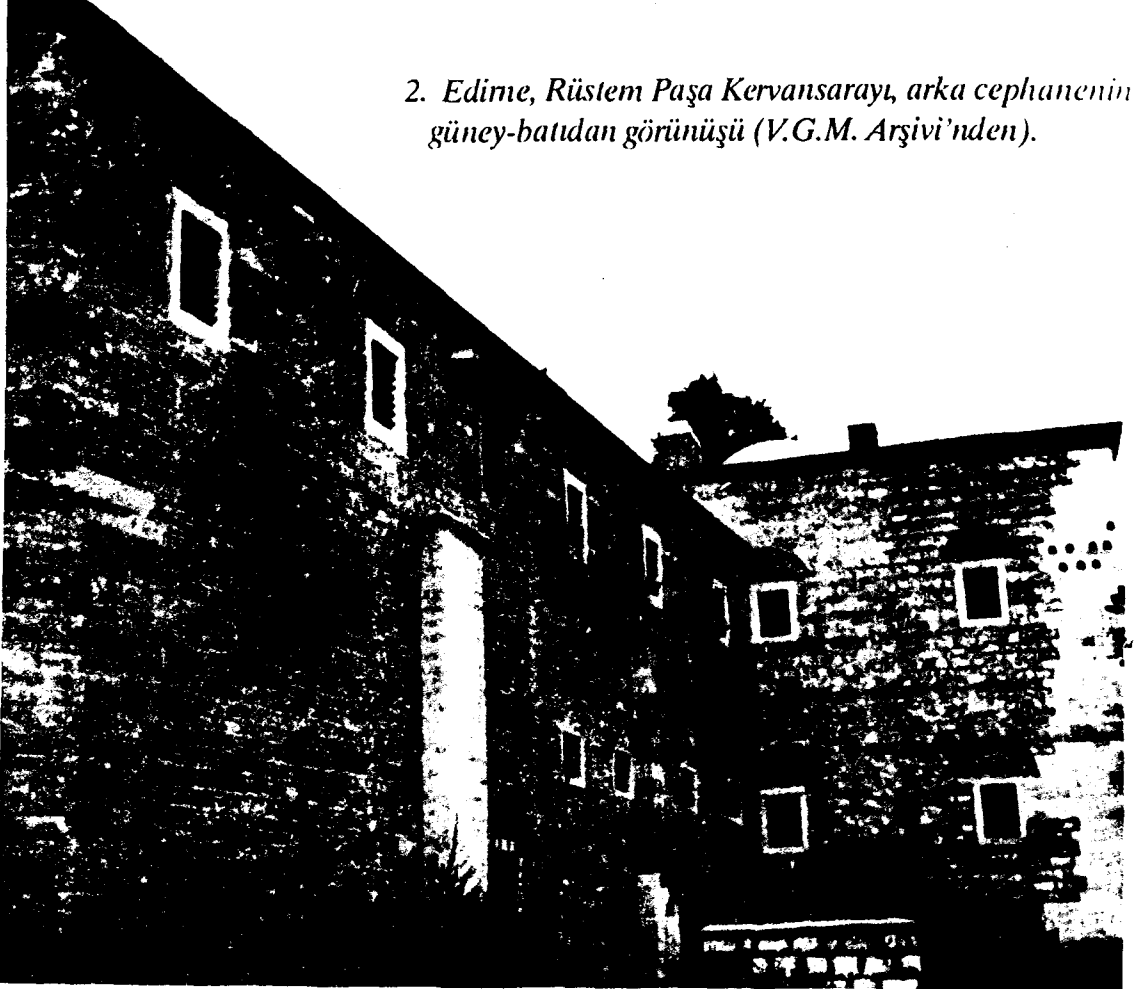
Efendim, bu semineri düzenleyen Vakıflar Genel Müdürü Sayın Şener MACUN'a, kıymetli kardeşim Atilla ÖZER'e, bu işin yükünü çeken İbrahim ATEŞ ve Sadı BAYRAM'a huzurlarınızda teşekkür ediyorum. Çok faydalı bir gün geçti; ancak, bu faydanın milletimize aktarılması gerekiyordu.

Bu eksikliği tekrar tekrar belirterek, hepimize hürmetlerimi sunuyorum.



1. İstanbul, Sultan Süleyman (Süleymaniye) Kervansarayı (A. Kuran'dan)

2. Edirne, Rüstem Paşa Kervansarayı, arka cephanenin güney-batıdan görünüşü (V.G.M. Arşivi'nden).





8. Silivri Köprüsü (K.Çeçen'den)

9. Lüleburgaz, Mehmed Paşa Köprüsü (K. Çeçen'den)



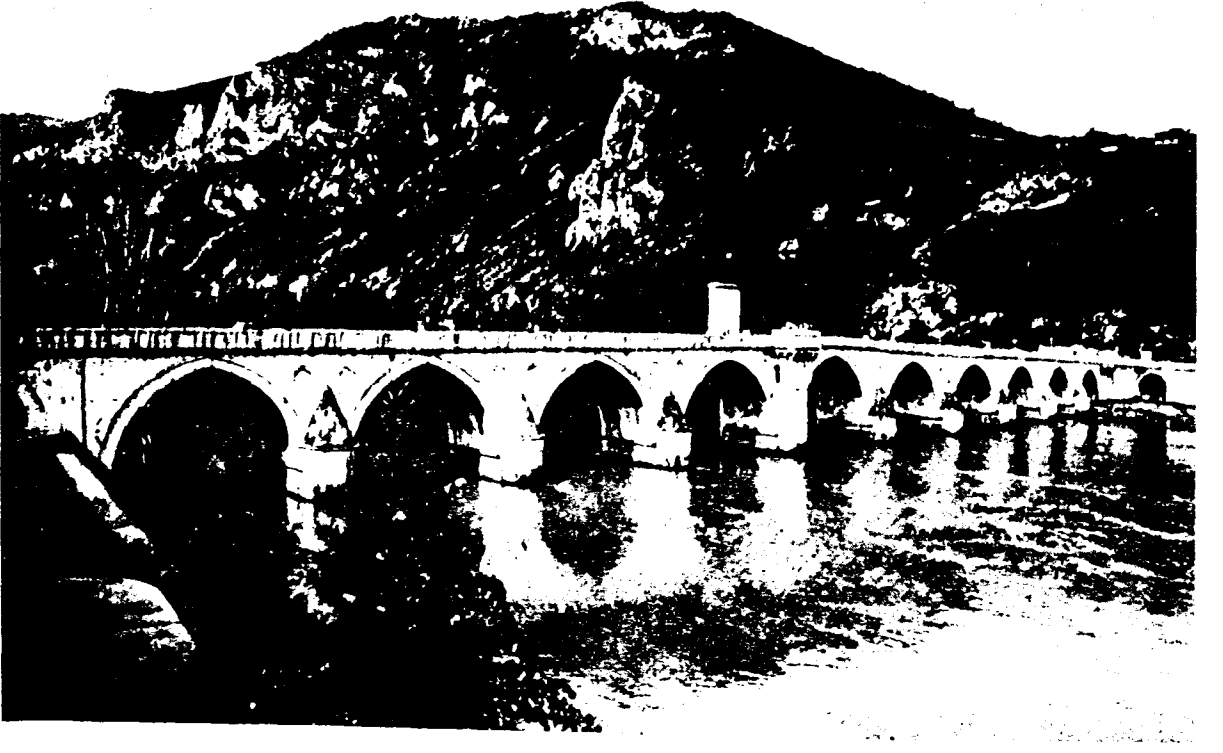


*6. Büyükçekmece Köprüsü, 4. köprü (K. Çeçen'den)*



*7. Plan*

1/1000  
K. Çeçen  
1950



*12. Drina (Sokollu Mehmed Paşa) Köprüsü (K.Çeçen'den)*



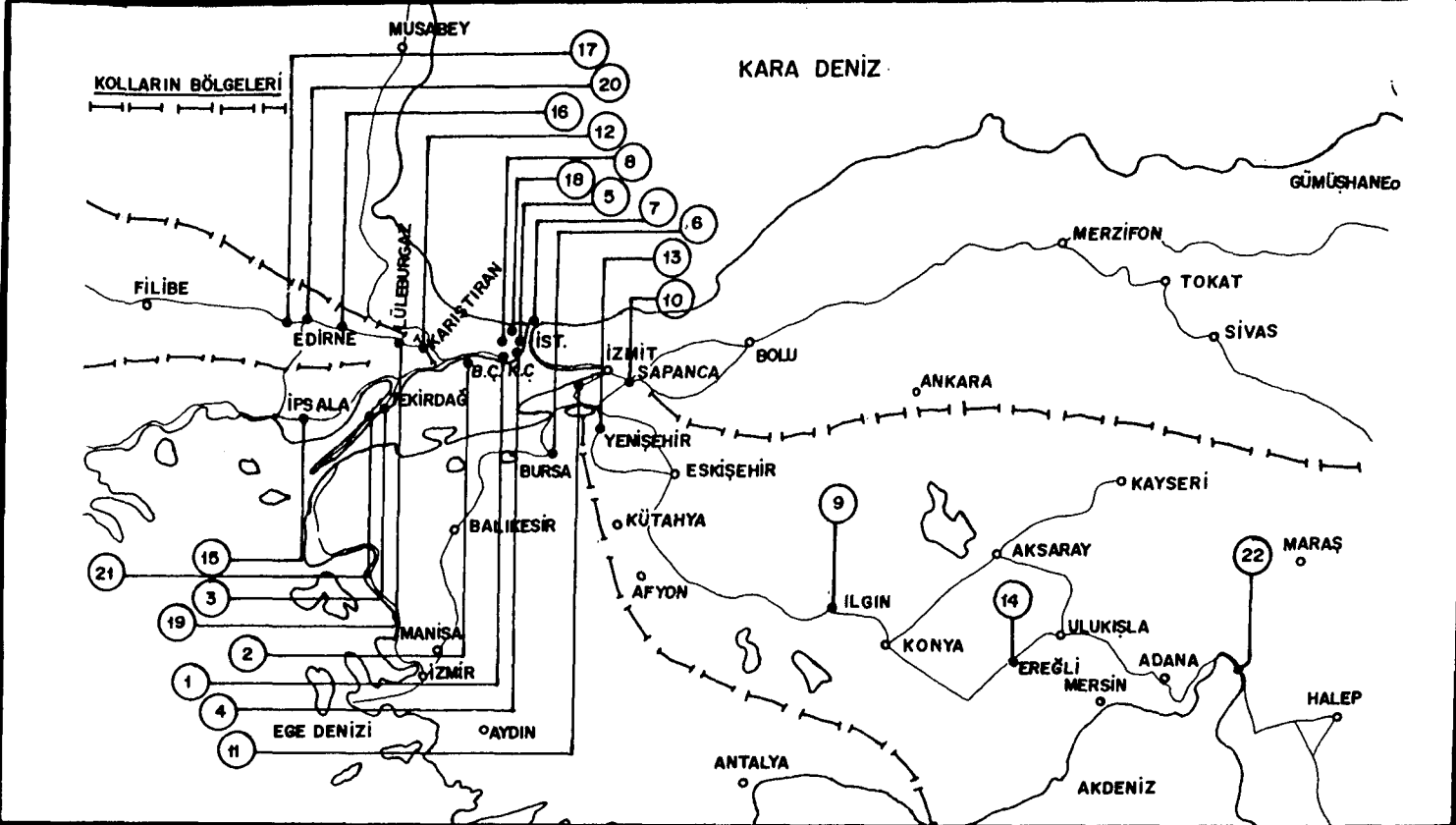


*10. Haramidere, Kapuağası Köprüsü (K. Çeçen'den)*

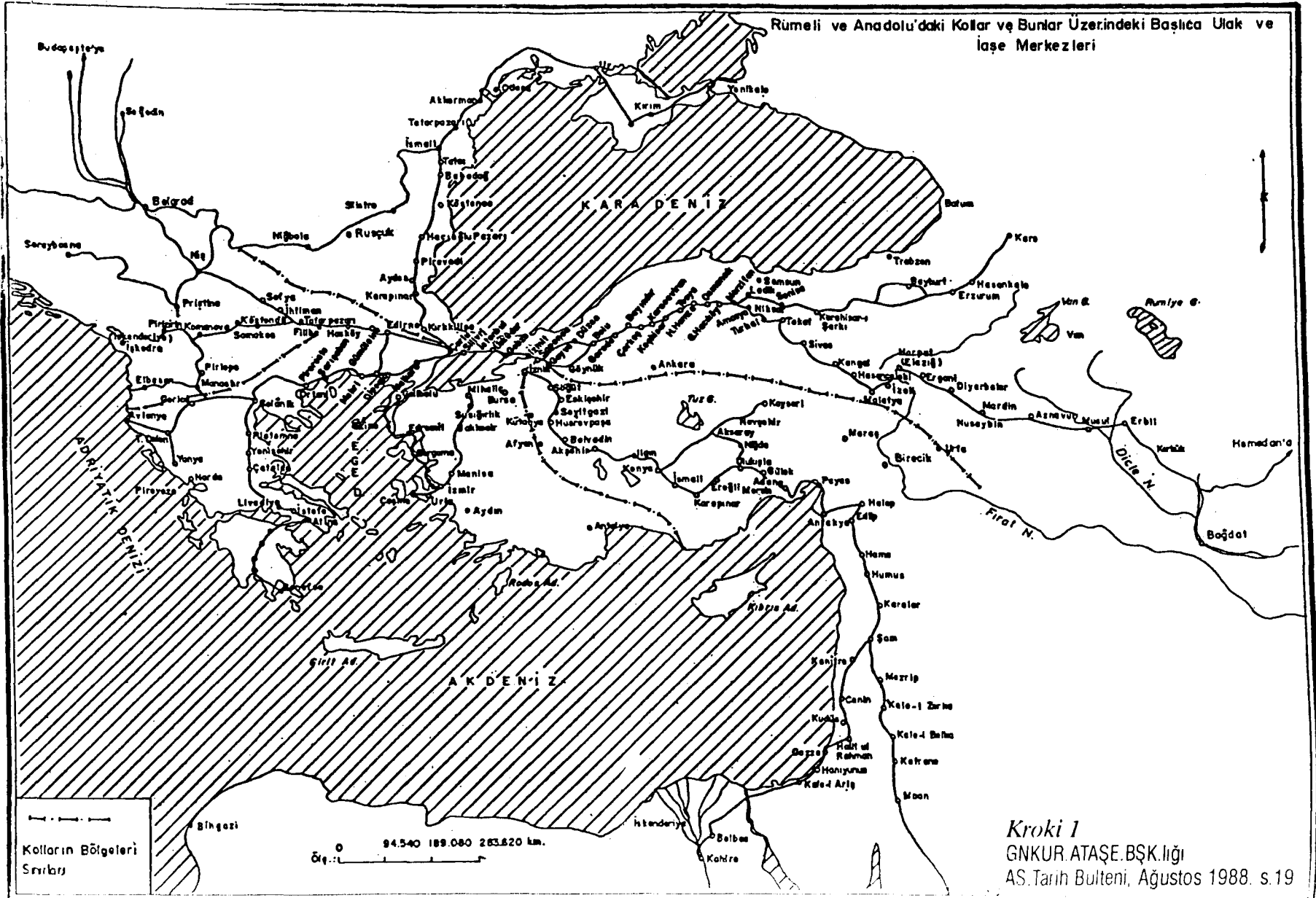
*11. Sinanlı (Mehmed Paşa) Köprüsü (K.Çeçen'den)*



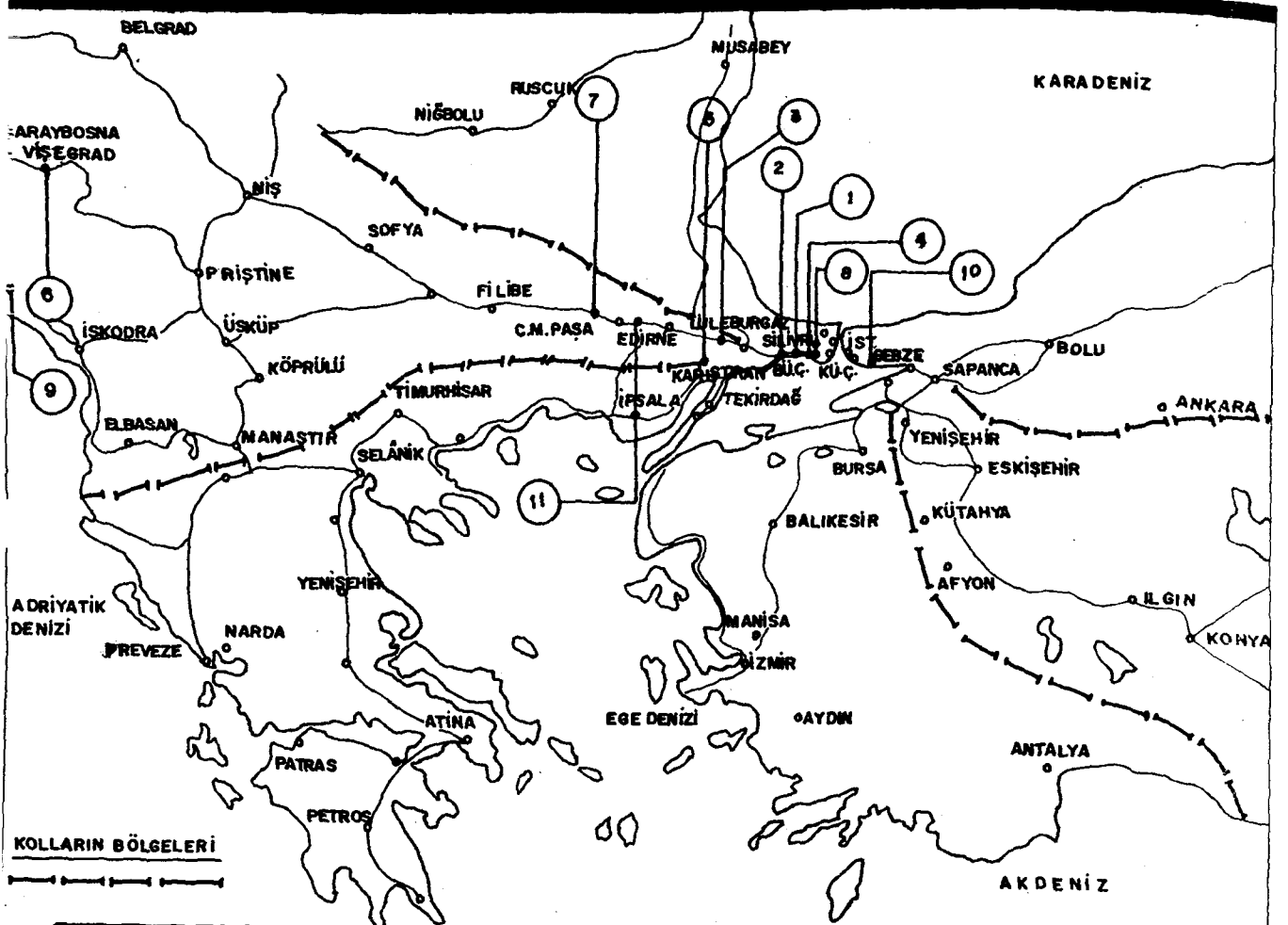
# MİMAR SİNAN DÖNEMİNDE RUMELİ VE ANADOLUDAKİ KOLLAR VE BUNLAR ÜZERİNDEKİ KERVANSARAYLAR



- ① SULTAN SÜLEYMAN KERVANSARAYI (İMARETİ YAKININDA) (İSTANBUL) ② SULTAN SÜLEYMAN KERVANSARAYI (BÜYÜKÇEKMECE)
- ③ RÜSTEMPAŞA KERVANSARAYI (RODOSÇUK) (TEKİRDAĞ) ④ KEBECİLER KERVANSARAYI (BİT PAZARI) ⑤ RÜSTEMPAŞA KERVANSARAYI (GALATA)
- ⑥ SEMİZ ALİPAŞA KERVANSARAYI (BURSA) ⑦ SEMİZ ALİPAŞA KERVANSARAYI (BİT PAZARI) (İSTANBUL) ⑧ PERTEVPAŞA KERVANSARAYI (VEFA)
- ⑨ LALA MUSTAFAPAŞA KERVANSARAYI (İLGİN) ⑩ RÜSTEMPAŞA KERVANSARAYI (SAPANCA) (SABANCA) ⑪ RÜSTEMPAŞA KERVANSARAYI (SINANLI) (SAMANLI) ⑫ RÜSTEMPAŞA KERVANSARAYI (KARIŞTIRMA) ⑬ RÜSTEMPAŞA KERVANSARAYI (AKBIYIK) (YENİŞEHİR-BURSA) ⑭ RÜSTEMPAŞA KERVANSARAYI (KONYA EREĞLİSİ) (KARAMAN EREĞLİSİ) ⑮ HÜSREVKETHÜDA KERVANSARAYI (İPS ALA) ⑯ SOKULLU MEHMETPAŞA KERVANSARAYI (EDİRNE) (HAVSA) ⑰ ALİPAŞA ÇARŞISI VE KERVANSARAYI (EDİRNE) ⑱ ATIK İBRAHİMPAŞA KERVANSARAYI (İSTANBUL) ⑲ SOKULLU MEHMETPAŞA KERVANSARAYI (LÜLEBURGAZ) ⑳ RÜSTEMPAŞA KERVANSARAYI (EDİRNE) ㉑ RÜSTEMPAŞA KERVANSARAYI (TEKİRDAĞ) ㉒ SOKULLU MEHMETPAŞA KERVANSARAYI (HATAY-PAYAS)



# MİMAR SİNAN DÖNEMİNDE RUMELİ VE ANADOLUDAKİ KOLLAR VE BUNLAR ÜZERİNDEKİ KÖPRÜLER



- |   |   |   |  |
|---|---|---|--|
| ① | BÜYÜKÇEKMECE KÖPRÜSÜ (BÜYÜKÇEKMECE)             | ② | SULTAN SÜLEYMAN (SİLİVRİ) KÖPRÜSÜ (SİLİVRİ)        |
| ③ | SOKOLLU MEHMED PAŞA KÖPRÜSÜ (LÜLEBURGAZ)        | ④ | KAPIAĞASI KÖPRÜSÜ (HARAMİDERE - İST.)              |
| ⑤ | SOKOLLU MEHMED PAŞA (SİNANLI) KÖPRÜSÜ (ALPULLU) | ⑥ | VİŞEGRAD'DA VEZİRİAZAM SOKOLLU MEHMED PAŞA KÖPRÜSÜ |
| ⑦ | MUSTAFA PAŞA KÖPRÜSÜ (SVILENGRAD)               | ⑧ | ODABAŞI KÖPRÜSÜ (HALKALI - İST.)                   |
| ⑨ | MOSTAR KÖPRÜSÜ (NERETVA NEHİRİ - BOSNA)         | ⑩ | SULTAN SÜLEYMAN KÖPRÜSÜ (DİL İSKELESİ - GEBZE)     |
|   |   | ⑪ | SARAY İÇİ KÖPRÜSÜ (EDİRNE)                         |

Kroki 3