

Rumeli

RUMELİ İSLÂM ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

مجلة روم اهل للبحوث الإسلامية | Rumeli Journal of Islamic Studies

ISSN :2564 -7903 Yıl/Year :3 - İlkbahar/Spring 2020 - Sayı / Issue :5



TRAKYA
ÜNİVERSİTELER BİRLİĞİ
İLAHİYAT FAKÜLTELERİ

RUMELİ

İslâm Araştırmaları Dergisi

مجلة روم ايلي للبحوث الإسلامية / Journal of Islamic Studies

Yıl / Year: 3 – İlkbahar / Spring 2020 – Sayı / Issue: 5



ISSN: 2564-7903

Dergimizin Tarandığı Veritabanı ve İndeksler:



Araştırma Makaleleri / Articles

**KADİM YOLLAR BAĞLAMINDA OSMANLI BALKAN
FETİHLERİNİN STRATEJİK UNSURLARI: ÜSKÜP'ÜN FETHİ
ÖRNEĞİ**

Galip Çağ*

Geliş Tarihi : 22 Şubat 2020

Kabul Tarihi : 09 Nisan 2020

Öz:

Osmanlı Devleti kuruluşundan kısa bir süre sonra yüzünü Balkanlar'a döndü ve bölgede hızlı bir fetih hareketi başlattı. İlk dönemlerde fetihler oldukça hızlı ve yayılcı iken zaman içerisinde bölgenin "yurt" tutulma düşüncesi bir takım stratejik yönelim ve tercihleri devreye soktu. Özellikle Avrupa içlerine yönelecek fetihlerin uzun süreli hareketler olması "üs" kavramını öne çıkardı. Belgrad, Manastır, Sofya gibi Balkanlar'ın nadir düzlük ve yerleşime müsait bölgeleri bu manada fetihlerde kıymeti haiz bölgeler olarak göze çarptı.

Fetihlerde stratejik unsurların devreye girmesi özellikle iktisadi değeri öncelikli şehir ve bölgeleri öne çıkardı. Maden bölgeleri, ormanlık alanlar, geçiş ve geçitlere sahip yol üstü şehirleri ile eski ticaret yollarının devamı niteliğindeki duraklar bahsi geçen stratejik unsurların akla ilk gelenleri oldu.

Bu çalışma I. Bayezid devri Balkan fetihlerinin özellikle I. Kosova Savaşı sonrasında İstanbul kuşatmasına kadarki evresinde ortaya konan tercih unsurlarını ve özellikle de stratejik konum tercihlerini Üsküp şehri özelinden ortaya koymaya çalışacaktır.

Anahtar Kelimeler: I. Bayezid, Üsküp, Strateji, Fetih, Balkanlar, Yollar, Osmanlı

**STRATEGIC ELEMENTS OF THE OTTOMAN CONQUEST IN THE BALKANS IN
THE CONTEXT OF OLD ROADS: EXAMPLE OF THE CONQUEST OF SKOPJE**

Abstract:

Shortly after its establishment, the Ottoman Empire turned its face to the Balkans and began a rapid conquest movement in the region. While the conquests were quite rapid and expansionous in the early periods, the idea of keeping the region "homeland" in time brought some strategic orientations and preferences into effect. The fact that the conquests directed towards the interior of Europe were long-term movements revealed the concept of "military base". Rare flats and settlements of the Balkans, such as Belgrade, Monastery and Sofia, were the most important conquests.

The introduction of strategic elements in the conquests also highlighted the cities and regions with priority in economic value. Mines, forested areas, on-road cities with crossings and crossings, and old trade routes are the first stops to come to mind.

This study will try to reveal the elements of preference of the Balkan conquests of the period of Bayezid I especially from the post-Kosovo War to the siege of Istanbul and especially the strategic location preferences from the Skopje city.

*Dr. Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, galipcag@gmail.com, Orcid ID: 0000-0001-8170-6053.

İntihal: Bu makale "iThenticate" intihal tarama programında taranmış ve intihal içermediği tespit edilmiştir.

Plagiarism: This article has been scanned by iThenticate. No plagiarism detected.

Atf / Citation: Çağ, Galip. "Kadim Yollar Bağlamında Osmanlı Balkan Fetihlerinin Stratejik Unsurları: Üsküp'ün Fethi Örneği". *Rumeli İslam Araştırmaları Dergisi* / 5 (Nisan 2020): 147-157.

Keywords: Bayezid I., Skopje, Strategy, Conquest, The Balkans, Ways, Ottoman

Giriş

İbn Haldun “Coğrafya bir kaderdir.” der.¹ Uygarlıklar bu kaderle var olurlar ve bu kaderin sundukları ile varlıklarını devam ettirirler. Onların varoluş gerçekliklerinin esas bölümü, coğrafi yerleşimlerinin zorlama veya avantajlarına bağımlıdır. Braudel, “Her uygarlık, sınırları aşağı yukarı sabit bir mekâna, buna bağı olarak da kendine özgü bir coğrafyaya bağıdır; bu onun coğrafyası olup, bazıları adeta sürekli olan ve bir uygarlıktan diğere asla aynı olmayan, verili bir olanaklar ve zorlamalar demeti oluşturmaktadır”² derken, tarihsel süreçlerin bahsi geöen zorlama ve avantajları tevarüs ettirirken, belirli biçimlerde değışiklerle ortaya koyduğunu ifade etmektedir belki de. Zira uygarlıklar kendilerinden öncekilerin o coğrafyadaki varoluş gereksinimlerini iradî veya değı yeniden kullanmakta bir beis görmezler. Bu, o coğrafyanın sağıladığı stratejik tercihlerden öte bir hal değıdir. Bu manada Osmanlıların, Anadolu’nun batısında inşa ettikleri devletlerinin, Anadolu içlerine değı de daha batıya hatta Avrupa’ya doğı yönelmesinin temelinde bu tercih ya da stratejik yönelimlerin etkili olduğı göz ardı edilmemesi gereken bir realitedir.

Bu çalışmaya konu edinilen dönem itibari ile I. Bayezid’in Anadolu birliğı konusunda gösterdiğı dirayet ve genişleme yönünün yanında, Balkanlar’da ortaya koyduğı fetih stratejisinin, önceki hâkimlerin güzergâhlarından ilham ve hareketle oluştuğı fikri, çalışmanın ana tezidir. Bunun yanında tezi desteklemesi adına konu olarak seçilen Üsküp şehri ve civarı, sadece konum itibari ile kadim yollarla olan ilişkisine bağı olarak bu çalışmaya konudur. Dolayısıyla şehrin Osmanlı hâkimiyetindeki durum ve süreçleri çalışma sınırlarının dışındadır. Daha evvel TDV İslam Ansiklopedisi 42. cilt için 2012’de kaleme alınan ve yakın zamanda güncellenen Prof. Dr. Mehmet İnbası’nın *Üsküp maddesi*³ ile MEB İslam Ansiklopedisi için 1986’da Nazif Hoca tarafında kaleme alınan *Üsküp maddesi*⁴ bahse konu ayrıntılar için konuya dair ilk başvurulacak eserlerdir. Bunun yanında yakın zamanda yine Prof. Dr. Mehmet İnbası ve Dr. Eyüp Kul tarafından kaleme alınan *Balkanlarda Bir Türk Şehri Üsküp Fetihten XVIII. Yüzyıla Kadar* isimli eser⁵ de Üsküp’ün Osmanlı hâkimiyetindeki durumuna dair en tafsilatlı eser olarak kabul edilebilir. Ayrıca yine konumu itibari ile antik dönemlerden itibaren Makedonya ve dolayısıyla Balkanlarda merkezi bir konuma sahip olan Üsküp’ün bahse konu kadim yollar üzerinde olmasa bile tali yollar ile buralara kurduğı bağılantı, fetih yönüne dair fikir vermesi açısından anlamlıdır. Dolayısıyla çalışma sırasında verilen bilgiler ve dikkat çekilen yollar/güzergâhlar ile Üsküp arasındaki ilişkide şehrin bir merkez konuma sahip olduğı iddiası bu çalışmada ileri sürülen bir tez değıdir.

Balkanlar’da Kadim Yollar ve Tercihler

“Yol/lar” medeniyetlerin inşası için şehirlerin ve fetihlerin/fatihlerin ana damarıdır. Onları besleyen, ulaştıran ve besleyen kanallardır. Bir varoluş gereğıdir. En büyük şehirler ve temsil ettikleri medeniyetler, bu açıdan bakıldığında en rahat ulaşılan çevresi ile bağı merkezlerdir. Roma bu geleneğin en mühim temsilcisi ve bir yollar imparatorluğı olarak tarihin

¹ İbn Haldün, *Mukaddime*, Haz. Süleyman Uludağı (İstanbul: Dergâh Yayınları, 2007), 70.

² Fernand Braudel, *Uygarlıkların Grameri*, Çev. Mehmet Ali Kılıçbay (Ankara: İmge Kitabevi, 2001), 39, 41-42.

³ Mehmet İnbası, “Üsküp”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, (İstanbul: TDV Yayınları, 2012), 42/377-381.

⁴ Nazif Hoca, “Üsküp”, *Milli Eğıtim Bakanlığı İslâm Ansiklopedisi* (İstanbul: MEB Yayınları, 1986), 13/122.

⁵ Mehmet İnbası-Eyüp Kul, *Balkanlarda Bir Türk Şehri Üsküp Fetihten XVIII. Yüzyıla Kadar* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2018).

gördüğü en uzun süreli ve geniş medeniyeti oldu. Sonrasında Osmanlı Devleti'ni de var eden bu tercihi devam ettirmesi ve belki bir adım daha öteye götürmesiydi.

Bu manada Roma döneminden itibaren bu çalışmanın da konusu olan Balkanlar'ı İstanbul'a bağlayan önemli üç büyük yol vardı: *Ohri, Manastır ve Selanik üzerinden Arnavutluk limanlarından gelen eski Via Egnatia*, (Cânib-i Yesâr⁶) *Belgrad, Sofya ve Filibe üzerinden gelen büyük askeri yol Via Milliaris* (Tarîk-i Evsât⁷) ve *Tunca Vadisi ve Edirne üzerinden Aşağı Tuna bölgesinden gelen yol.* (Harita 1-2)



(Harita 1)⁸



⁶ Ahmet Özkılınç, vd. (haz.), *Rumeli Eyaleti (1514-1550)*, (Ankara: Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları, 2013), 13.

⁷ Özkılınç, *Rumeli Eyaleti*, 13.

⁸ Mario Holzner, The Effects of Highway Construction in the Balkans: Insights from the Via Militaris, The wiiw Balkan Observatory, Working Papers|112, June, 2014, 12.

(Harita 2)⁹

Yukarıdaki üç güzergâhın her bir durak noktasından yakınlardaki şehirlere açılan ara yollar, bu üç yolu bir ağa dönüştürürken aynı zamanda M.Ö. 2. yüzyıldan itibaren bölgede kurulan tüm devletlere stratejik bir hazır fetih yolu sunar. Kaldı ki İnalçık'a göre yukarıda bahsi geçen yollar, Balkanlar'da Osmanlı fetihlerinin coğrafi koşullarını da belirler. O'na göre; Batı'ya doğru olan fetihler Via Egnatia'yı izler ve Serez, Manastır ve Ohri yolu ile 1385'te Arnavutluk kıyılarına kadar ulaşır. Selanik'in düşmesi ile Teselya bölgesine ikinci bir yol açılırken, üçüncü yol İstanbul – Belgrad güzergâhında oluşur. Bu açıdan ilk dönemlerde Balkanlar'da yerleşilen şehirlerin ana yolların yakınlığında tesis edildiği görülebilir.¹⁰

Bahsi geçen yolların en mühimi olan Via Egnatia'nın askeri ve siyasi öneminin yanında ticari ehemmiyeti ayrıca bir araştırma konusu olacak kadar önemlidir. Ancak bu çalışmanın konusu açısından bir değerlendirme zaruridir.

Via Egnatia'nın ticari önemi uzunluğundan değil, ana ve yan güzergâhları üzerinde – hem bölge ve eyalet düzeyinde hem de merkezi düzeyde- güdümlü bir sistemin kurulmuş olmasından kaynaklanıyor, kısmen *Trakya –Makedonya- Arnavutluk* güzergâhında ama esas olarak yolun kuzey ya da güneyinden boylamasına denize, bazen de Adriyatik ve özellikle Ege Denizi'nden iç kesimdeki kentlere ya da Trakya, Makedonya ve Arnavutluk panayırlarına gidecek mallar bu sistem sayesinde bir derece güvenli biçimde taşınıyordu.¹¹

Bu noktada Üsküp'ün konumunu bahsi geçen güzergâh bağlamında değerlendirmek yerinde olacaktır. İstanbul'a 16 menzil uzakta bulunan Üsküp,¹² Balkan yarımadasının merkezi noktalarından birinde bulunması nedeniyle önemli ulaşım merkezlerinden biriydi. Şehir, Vardar-Morova vadilerinden geçen ve güneyde Selanik-Ege denizine açılan yol ile kuzeyde ise Panon Havzası'na (Niş-Belgrad) ulaşan ana yolun üzerinde bulunmaktaydı. Yine Kaçanik boğazından geçen yol ile Kosova – Priştine'ye; doğuya giden Kumanova - Kriva Palanka yolu ile de Arnavutluk'a bağlantısı vardı.¹³ 1986'da kaleme alınan Üsküp maddesinden alınan bu bilginin son kısmı, bir Makedonya haritası üzerinde teyit edildiğinde (**Harita 3**), şehrin Kriva Palanka- Kumanova yolunun zaten doğusunda kalması sebebi ile hatalı ya da en azından sehven yanlış yazıldığı düşünülebilir. Bilgi bu manada Üsküp-Tetova-Gostivar-Kırçova üzerinde Arnavutluk'a bağlanır şeklinde revize edilebilir.

⁹ Holzner, *The Effects of Highway Construction in the Balkans: Insights from the Via Militaris*, 12.

¹⁰ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)*, Çev. Ruşen Sezer (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2003), 17.

¹¹ Traian Stoianovich, "Osmanlı Hâkimiyetinde Via Egnatia", *Sol Kol: Osmanlı Egemenliğinde Via Egnatia (1380-1699)*, Ed. Elizabeth A. Zachariadou (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1999), 226.

¹² P.L. İnciciyan-H.D. Andreasyan, "Osmanlı Rumelisi Tarih ve Coğrafyası", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Güneydoğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, 2/3 (1974), 53.

¹³ Nazif Hoca, "Üsküp".



(Harita 3)¹⁴

Bu noktada temel soru şudur elbette; *Osmanlı idaresinin stratejik açıdan bölgedeki fetih güzergahı ve anlayışı nedir ve Üsküp bu anlayışın hangi noktasındadır?*

Osmanlı'nın Balkanlar'da izlediği fetih stratejisi, önce Sırbistan, Makedonya ve Bosna'daki altın, gümüş, kurşun, bakır, demir madenlerine giden yolları ele geçirmek, sonra da siyasi direniş merkezlerini ekonomik güçten yoksun bırakarak ortadan kaldırmaktı. Ayrıca Arnavutluk'un orta kesiminde, yerel beylerin Durazzo (Draç) gibi Venedik denetimi altındaki limanlara erişimini engelleyerek onları zayıf düşürme politikası izlediler ki o zaman bu beyler, tarımsal ürün fazlasını satmak için Osmanlı toprakları dışında pazar bulamıyorlardı. Bu politikayı uygulayabilmek için Osmanlılar; Myzeqeja (Muzaka / Musachia), Işkumbi ve Devolli havzalarını, kuzeydeki Eşim havzasını ve güneydeki Osumi Havzası'nı ele geçirmek zorundaydılar. Fakat bunun için önce Eşim'deki Kruje (Akça Hisar) ve Osumi'deki Berat (Beyaz Kale) gibi yerel Arnavut kalelerini işgal ya da imha edip, arkasından Işkumbi üzerindeki Elbasan'da kendi kalelerini kurmaları gerekecekti.¹⁵

Hülasa Osmanlı idaresinin Via Egnatia'nın bitim ucunda yer alan Draç ve civarını ele geçirmesi ya da bölgede etkin bir yönetim inşa etmesinin yolu Makedonya bölgesindeki fetihler ve burada inşa edilecek sağlam yerleşimle mümkündü.

Kadim Yollar Üzerinden Üsküp'e: Asabiye'nin İnşası

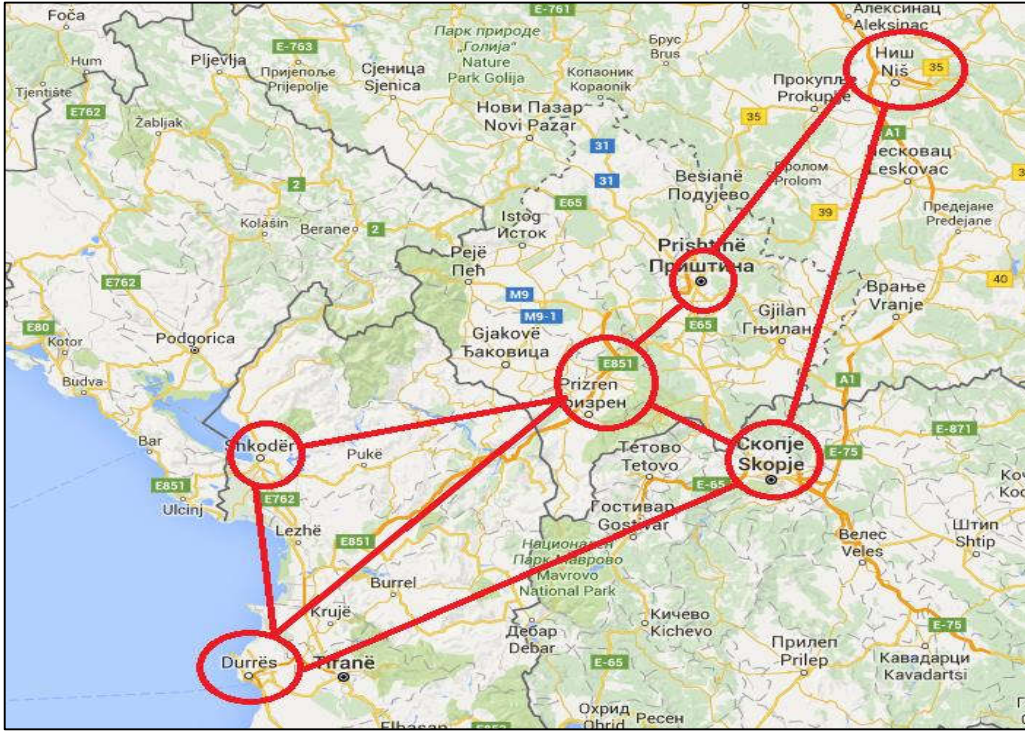
Coğrafya bilgini Jacques Ancel, yukarıda ifade edilen yollar ve karşılıklı ilişkiler bağlamında Bulgar ve Sırp ortaçağ devletleri ile Osmanlı İmparatorluğu'nun birer dromokrasi olduğunu belirtir.¹⁶ Onları harekete geçiren, *Konstantinopolis'e*; yani Balkanlar'ın en zengin,

¹⁴ <https://www.istockphoto.com/tr/vekt%C3%B6r/makedonya-yol-ve-milli-park%C4%B1-vekt%C3%B6r-harita-gm953804886-260392098#/close> (e.t. 25.03.2020)

¹⁵ Stoitianovich, "Osmanlı Hâkimiyetinde Via Egnatia", 236.

¹⁶ Postmodern zamanlarda hız üzerinden yürüyen ve hızla yol alan sınırsız rekabetçi yarış açıklaamak için Grekçe'deki dromokrasi sözcüğü kullanılır. Kavramın burada kullanılışı anakronik bir arıza olarak görülebileceği gibi yollar ve ticaret olgusu ilişkisinin hız üzerine inşa edilen ilişkisini açıklamak noktasında kabul edilebilir görülmektedir.

en prestijli, konumu itibari ile en stratejik ve kıtalararası kentine giden yollara erişim sağlama ve bu yollar üzerinde denetim kurma arzusuydu. Bir dromokrasi olarak Osmanlı İmparatorluğu açısından özel önem taşıyan bir yer de Manastır'dı. Zira burası Selanik ve Draç arasındaki anayol üzerinde önemli bir uğrak yeri idi. Manastır ayrıca Selanik'ten Prizren'e giden yollardan biri üzerinde önemli bir kavşaktı. Ayrıca Prizren de İşkodra'yı Priştine üzerinden Niş'e bağlayan ve Via de Zenta ya da Zetski Put adı ile bilinen yolda, önemli bir kavşak noktası oluşturuyordu. Burasının, yolun tam üzerinde yer alan önemli noktalardan biri olduğu açıktı. Üstelik orduların Makedonya'dan Berat'a ya da Kavaja, Draç, Leş ve Adriyatik üzerindeki İşkodra'ya toplarını götürebileceği tek yolun üzerindeydi ki, top 15. yüzyıl ortalarından sonra savaşlarda giderek önem kazanan bir silahtı.¹⁷ (Harita 4)



(Harita 4)¹⁸

Tüm bu bilgiler ışığında Yıldırım Bayezid dönemine gelirken ve onun döneminde Osmanlı fetih stratejisi bahsi geçen bu yol ağlarıyla nasıl bir ilişki içinde idi?

I. Bayezid'in babası I. Murad devrinde Gelibolu, ileri bir hareket üssü olurken, Türkler Avrupa kıyasına kati surette yerleşmişlerdi. Hâlihazırda Orhan Bey'in kumandanları 1360 seferiyle Trakya'nın stratejik bakımdan en mühim yerlerini de ele geçirmişlerdi. Sultan Murad'ın 1389'a kadar süren saltanatı, Balkanlar'da Osmanlı hâkimiyetinin sarsılmaz bir şekilde yerleşmesi gayesini istihsal etmişti.¹⁹ 1366'da Balkanlar'ı fethetmeye başladığı sırada bu fütuhatta muntazam bir hareket planı yapmış, istikametleri tayin etmiş ve birer uç beyliği durumunda olan cephe kumandanlarını görevlendirmişti. Kumandanları Gelibolu'da yerleştikten sonra, üç istikamette *uc* teşkil ederek fetihlere devam ettiler. Birinci uç sahilden Tekfurdağı, Çorlu ve İstanbul istikametinde; ikinci uc ortadan, Konru Dağı üzerinden, Malkara, Hayrabolu ve Vize istikametinde; üçüncü *uc* Meriç vadisinde İpsala, Dimetoka ve Edirne

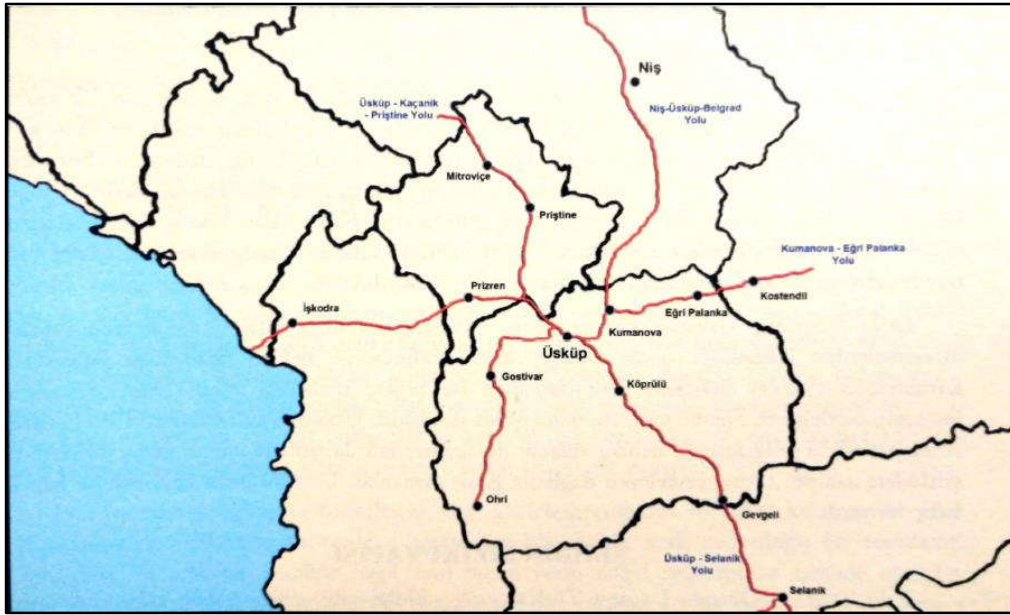
¹⁷ Stoianovich, "Osmanlı Hâkimiyetinde Via Egnatia", 232.

¹⁸ <https://www.google.com/maps/place/Kuzey+Makedonya/@41.4667523,20.3067014,8z/data=!4m5!3m4!1s0x1354159f70bc4809:0xe0f25ad6c81fc5b1!8m2!3d41.608635!4d21.745275> (e.t. 25.03.2020)

¹⁹ Feridun Emecen, "Gelibolu", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, (İstanbul: TDV Yayınları, 1996), 14/1-6.

istikametinde yapılan fetihlere üs oldu.²⁰ Osmanlıların Rumeli fütuhatında bu uç sistemi muhafaza olunacak ve fetihler ilerledikçe, uçlar üç koldan daha ileri bölgelere kaydırılacaktır.

Orhan zamanında Gelibolu merkez olarak, Trakya'daki bütün fetihler bir uc bölgesi sayılıyordu. Süleyman'ın ölümü ve Orhan'ın son senelerinde ihtiyarlığı ve hastalığı yüzünden, burada mühim bir sarsıntı ve gerileme olmuş görünmektedir. Zira Süleyman Paşa zamanında Sol kol ucunda Hacı İlbeyi ve Evrenos Bey faaliyette idiler. Sonradan bu uc sırası ile İpsala, Gümülcine, Serez, Karaferye ve oradan iki kola ayrılıp Tırhala ve Üsküp'e, Sağkol'daki uc ise Yanbolu, Karinovası, Pravadi'ye, oradan ikiye ayrılarak biri Tırnova ve Niğbolu'ya, diğeri Zağra, Filibe'ye, oradan ikiye ayrılarak Sofya, Niş'e veya Köstendil (Kratova) ve Üsküp'e geçecektir. Bu üç istikamette yapılan fetihler Rumeli'nin Sağ kol, Sol kol ve Orta kol sancaklarını teşkil edecek ve Üsküp bu yolların merkez noktasında yer alacaktır.



(Harita 5) Üsküp'ün Diğer Bölgelerle Bağlantısı²¹

Yukarıda bahsi geçen ve İstanbul-Edirne üzerinden Meriç vadisi boyunca Sofya'ya erişen yol, Balkan yarımadasını çaprazlama kesen ana yoldur. Doğu-Roma döneminde imparatorluk ordu yolu (**Via Milliaris**) olarak adlandırılan bu yolu, başlangıçtan beri beylerbeyi veya padişah kumandası altındaki Osmanlı orduları *Sırbistan*, *Macaristan* ve *Orta Avrupa* seferlerinde izlemişlerdir. Sofya'dan aynı zamanda batıya Üsküp'e, Arnavutluk ve Bosna'ya giden yollar ayrılır. Bu merkezi yol kavşağı durumuyla Sofya, sonraları Rumeli *beylerbeyilik* merkezi de olmuştur. Sofya'dan Kuzeybatı'da Niş'ten Morava vadisine inmek ve Sırbistan'a varmak için uzun bir boğazdan geçmek gerekiyordu. Geçilmesi tehlikeli olan bu boğaz, Osmanlı kuvvetlerini uzun zaman burada duraklatmıştı.²² Bu, yukarıda ifade edilen coğrafi avantaj ve dezavantajların en temel örneklerinden biridir.²³

Tekrar Osmanlı fetihlerine dönülecek olunursa, Osmanlı birlikleri Kosova Muharebesi'nden sonra askeri gücünün tamamına hâlâ sahip olan Kuzey Sırbistan'a ve Bosna'ya

²⁰ Emine Erdoğan Özünlü, "Akıncı Ocağına Dair Önemli Bir Kaynak: 625 Numaralı Akıncı Defteri Üzerine Bazı Düşünceler", *Belleten*, LXXIX/285 (2015), 478.

²¹ İnbaşı-Kul, *Balkanlarda Bir Türk Şehri Üsküp*, 45.

²² Halil İncik, "Türkler ve Balkanlar", *BAL-TAM Türklük Bilgisi* 3 (Eylül 2005), 13.

²³ I. Bayezid'in bölgenin fethi sonrasında Niş ve Üsküp arasında çok sayıda Müslüman Türk'ü yerleştirdiği bilgisi bölgeye dair başka bir önemli ayrıntı olacaktır, İnbaşı-Kul, *Balkanlarda Bir Türk Şehri Üsküp*, 27.

girme teşebbüsünden –bir süre de olsa- vazgeçtiler. Bunda Anadolu’da yaşanan çözümler şüphesiz etkili oldu. İnalçık bu durumu “*I. Bayezid döneminde verimli Teselya Ovası’nı ele geçiren Evrenuz’un gazileri Sperchios Vadisi ve ötesinde orta-Yunanistan massif dağ kitlesi önünde yarım yüzyıl durakladılar. Thermopyle ve Doris-Fokis koridoruna egemen olmadan zengin Thebe ovasına ve Atina’ya inmek olanaksızdır. Bu dönemde Evrenuzlu’lar, sonra Turahan Bey ve oğulları, Teselya ucundan Korent berzahine kadar uzanan bölgeye akınlarla yetiniyorlardı. Berzaha yapılan duvar, gazilerin Mora’ya girmelerini bir kerte engelliyordu.*”²⁴ şeklinde birkaç farklı noktaya bağlar.

Bu duraklama sırasında Macaristan ve Eflak’ın Tuna Bulgaristanı ile alakalı planları Macarların Vidin’e hâkim olması ile iyice gün yüzüne çıkar. Ayrıca Osmanlı tesirinin bu ilerleyişi engelleyecek bir gücü yoktu.²⁵ Sadece öncülerden bir kaç birlik bahsi geçen bölgeler ile Kosova’nın güneyine doğru dikkatsiz²⁶ bir şekilde girdi ve büyük muharebeden beş gün sonra mağlup oldu. Hırvatistan ve Dalmaçya bölgesinin hâkimi olan Bosna Kralı Tvrtko “*intikamcı savaşçılarından sadece çok az düşmanın kaçabildiği*” ile övünüyordu. Zira 1390 yılında Hırvat ve Dalmaçya şehirlerine karşı saldırılarını yeniledi ve birçok zafer kazanacak kadar güçlendi.²⁷ Tüm bu gelişmelere rağmen Kosova’dan sonra başlayan ve güney Balkanlar’da genişleyen Türk fetihleri Makedonya, Sırbistan, Arnavutluk ve Bosna’ya kadar uzanmıştı.²⁸ Yıldırım Bayezid, 1390 yılının baharında Timurtaş Paşa’yı Lazar ilinin zaptına gönderdi, aynı zamanda Evrenos ve Paşa Yiğit Beyleri de bölgede fetih yapmakla görevlendirdi.²⁹

Bu durumda biraz yukarıda ifade edilen yerleşmiş fetih güzergâh ve stratejik öngörülerin I. Kosova sonrasında devam ettirilemediği gibi bir sonuca varmak ne denli doğru olur sorusu ile karşı karşıya kalınır. Burada fetih stratejisinin Anadolu dışında Rumeli’de de sağlanması gereken asabiyyeyi gerçekleştirebilecek bir düzende ilerlerken akamete uğradığı bunun da Tvrtko’nun ilerleyişi sonucunu doğurduğu düşünülebilir.

Bu arada Lazar’ın ölümünden sonra Sırbistan’daki durum uzun süre düzeltilemedi. Kuzeyde bazı kaleleri zapt eden Macarlar dışında Duşan’ın Pindus Dağları’nda ve Tuna boylarındaki yerlerinden kalanlar için savaşmaya hazır iki taraf vardı. Biri eşi Militza ve oğulları Stephan ile Vulk ve kızı Mara ile evliliğinden Georg, Gregor, Lazar isminde üç oğlu olan Vuk Brankoviç.³⁰ Brankoviç muhtemelen yeni sultan ile bir anlaşma yaparak kendisine ait Kesriye ve Ohri şehirlerini geçici olarak korudu. Ama Türkler 1389 yılında Üsküp üzerine yürüdü ki burası Osmanlılar tarafından fethedildikten sonra kendi ulusal karakterini kaybeden tek şehirdi. Zira Türkler buraya fetihten sonra hızlı ve yoğun şekilde Saruhan Türkleri yerleştirdiler. Üsküp’ün fatihi Paşa Yiğit Bey, kendi aşiretine mensup olup Saruhan bölgesinden getirtilen Türkmenleri, Üsküp’e yerleştirerek burasını Balkanlar’da Osmanlı Devleti’nin en önemli uç merkezlerinden birisi haline getirdi.³¹ Üsküp ve İştîp arasına iskân edilen yöruklere bu manada Ofcabolu Türkmenleri adı verildi.³² Nitekim bu yönüyle Üsküp,

²⁴ İnalçık, “Türkler ve Balkanlar”, 13.

²⁵ İnalçık, “Türkler ve Balkanlar”, 21.

²⁶ Nicolae Jorga, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, Çev. Nilüfer Epçeli (İstanbul: Yeditepe Yayınları, 2005), 248.

²⁷ Jorga, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, 248.

²⁸ Feridun Emecen, “I. Kosova Savaşı’nın Balkan Tarihi Bakımından Önemi”, *I. Kosova Zaferi’nin 600. Yıldönümü Sempozyumu* (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1992), 37.

²⁹ Derviş Ahmet Aşki, *Aşıkpaşaoğlu Tarihi*, nşr. Hüseyin Nihal Atsız, (Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı, 1985), 66.

³⁰ Jorga, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, 248.

³¹ Halil İnalçık, “Ottoman Methods of Conquest”, *Studia Islamica* 2 (1952), 125–127.

³² İnaş-Kul, *Balkanlarda Bir Türk Şehri Üsküp*, 27.

fethedildiği 1392'den Sırbistan ve Bosna'nın Osmanlı hâkimiyetine geçmesine kadarki devrede, buradan Bosna'ya uzanan Türk bölgelerini idare eden uç beylerinin merkezi oldu. Üsküp'ün bu stratejik önemi, 1521'de Belgrad'ın fethine kadar devam etti bundan sonra ise Rumeli'de ikinci plana düştü.

Venedik Cumhuriyeti önce o güne kadar Arnavutluk'ta maharetle takip ettiği dikkatli politikayı sürdürebileceğine inanıyorken 1392 yılında Üsküp'teki beylerin tehdidi altındaki Draç'ı hatta yine Adriyatik Denizi kıyılarında Üsküp Beyi'ne ait Drivasto'yu işgal etme kararını vermek zorunda kaldı.³³ Anlaşılacağı üzere Üsküp'teki yoğun Türk varlığı ve buraya yerleştirilen askerler tarihi stratejinin hâkimiyet mücadelesindeki yerini ortaya koymakta. Belki de Draç ve Adriyatik kıyılarına gerçekte aceleci bir seferdense Üsküp gibi kadim yollar üzerindeki bir şehrin fethi ve Türkleřtirilmesi çok daha kalıcı ve uzun süreli bir yerleşimi mümkün kıldı. Burada *Drač*, *Drusse* ya da Roma kaynaklarındaki adı ile *Dyrrachium'un Via Egnatia'nın* Adriyatik kıyısında son bulan durağı olduğunu ve buradan İtalya'nın *Brindisi* şehrine geçilerek tüm Batı dünyasına açılabilindiğini ifade etmek de yerinde olacaktır.³⁴ Ayrıca Drivasto'da (Drivast) Adriyatik kıyısına yakın bir bölgede İşkodra'nın hemen kuzeyinde su kaynaklarının birleştiği noktada (Mes/Mesit Köprüsü'ne 6 km) kurulmuş bir yerleşim merkezi olarak ikinci bir stratejik nokta olarak dikkat çeker. Bu küçük yerleşimin 1241'de Tatarların dođu ilerleyişi sırasında yağmalandığı da kayıtlara geçmiştir.

Üsküp'ün fethi sonrasında Venedik hâkimiyetindeki toprakların baskı altına alınması bölgedeki gelişmeleri de etkiledi. Zira Lazar'ın torunu Georg Straşimir Osmanlı baskısı altında kalan Venedik korumasını almayı başaramayınca Yıldırım tarafından esir edildi. Eşi Yıldırım'a direnmek konusunda çevresini organize etmeye başladıysa da buradaki güçlerin hiçbiri Paşa Yiğit Bey'in sipahileri ile mücadele edecek güçte değildi. Straşimir yüksek dağ eteklerinde Boiana Nehri kenarındaki İşkodra'yı Osmanlılara verdiğinde Bayezid'in Üsküp'ü alışının ne denli önemli bir hareket olduğu da iyice ortaya çıktı.³⁵ 1394'te Paşa Yiğit Bey'in oğullarından bir tanesinin ki *Anonim Osmanlı Tarihi*'nde bu kişinin İşhak Bey olduğu ifade edilir,³⁶ Bosna'ya bir sefer düzenlendiği kaydı da ayrıca Üsküp şehrinin kuzeybatı yönlü seferler için de önemli bir merkez olduğunu göstermektedir.³⁷ Sonraki dönemlerde bilhassa buğday ve Floransa kumaşlarının Dubrovnik üzerinden Doğu ve Batı'ya aktarılışı noktasında Venedik'i baskı altına alan Osmanlı idaresi için Foça ve Mostar'ın yanında Üsküp'ün de bir ticaret merkezi haline geliři³⁸ buranın fethinin ticari anlamda da kritik bir hamle olduğunu ortaya koyar.

Çalışmanın başında ifade edilen dromokratik tavır Üsküp'ün kadim yollar açasından önemini řu şekilde izah etmeyi de zorunlu kılar. Zira hız dromokratik devlet yapılarının en mühim gereksinimidir. *Antik Via Egnatia'nın iki kilometre kuzeyinde bulunan Manastır'dan atlı kervanlarla Selanik'e gidişin Vodena, Otrovo Gölü ve Gornicevo köyleri üzerinden toplam 29 saat sürdüğu hesaplanmıştı; Karaferiye ve Florina üzerinden gidildiğinde ise 30-34 saat sürüyor, her iki güzergahla da 4-5 gün yol gitmek gerekiyordu. Ohri ile Draç arasındaki mesafe de yine 34 saatti; ancak Manastır'dan Resen üzerinden Ohri'ye gitmek 10,5-12,5 saat*

³³ Jorga, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, 249.

³⁴ Bakınız yukarıda Via Egnatia güzergâhını gösteren harita.

³⁵ Jorga, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, 251.

³⁶ Yıldırım Bayezid ol yıl içinde Kıratova ve madenlerin nevahisiyle feth itdi. Andan Firuz Beğ varup Vidin'i feth itdi. Andan gelüp Yıldırım Han Edrene'ye karar itdi, Firuz Beğe akın virdi. İflak vilayetine akın idüp beğayet toyum geldi. Ve hem Paşa Yiğid kim İşhak Beğe'nin efendisi idi, ol Bosna'ya akın idüp Bosna vilayetin feth itdi, bkz. *Anonim Osmanlı Kroniği* (1299-1512), haz. Necdet Öztürk (İstanbul: Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı, 2000), 35.

³⁷ Jorga, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, 252.

³⁸ İnalçık, "Ottoman Methods of Conquest", 141.

sürüyordu. Ohri ile İştruga arası 6 saatti. Dolayısıyla Dıraç'tan Selanik' gitmek toplam 75-80 saat sürmekte idi.

Via Egnatia'nın doğuya uzanan kolu üzerinden atlı kervanlarla alınan mesafeler, yolcuların hesabına göre Selanik - Orfani arasında 24 saatti; Orfani- Gümülcine arası 25, Gümülcine-Malkara 30 ve Malkara-Tekirdağ arası da 12 saat tutardı; sonra Silivri'den İstanbul'a bir 12 saat daha yol gidiliyordu. İstanbul'dan Selanik'e gitmekte olan yük beygirlerinden oluşmuş bir kervan, yolda 12 kez mola veriyordu desek, günde ortalama 10 saat yol alınmış olurdu. Selanik - Draç yolunda arazinin daha engebeli olduğunu ya da bu kesimin geleneksel anlamda bir yol olmanın yanında, anti yol işlevi de gördüğünü de hesaba katarak burada 5'şer saatlik aralarla 15 kez mola verildiğini var sayalım. Demek ki İstanbul - Draç arasında yolcu ya da ulak geçişi 15-20 günlük İstanbul - Ragusa yolundan farklı olarak 14 gün sürüyordu.³⁹ Orta zamanların bilhassa yeniçağın eşiğindeki bu dönemde aradaki bu 5 günlük fark şüphesiz ki ticari açıdan mühim bir avantajı ifade ediyordu.

Sonuç

Sun Tzu "Ben savaşırken herkes taktiklerimi görebilir; fakat hiç kimse asıl zaferin kaynağı olan stratejiyi göremez." der. Zira strateji o anın değil ardının yani sonrasının görüntüsüne vakıf olmaktır. Bir öngörünün, sonraki hamlenin sahibi olmaktır. Yıldırım Bayezid zor bir evrenin hükümdarıdır. Bilhassa Balkanlar'da Kosova gibi bir zafer sonrasında ciddi bir ilerleme sağlayabileceği gibi babasının vefatı ile büyük bir çöküşün de kucağına düşebilirdi. Ancak öncelikle babasının kumandanlarına duyduğu güven ve akabinde fevri olmayan tavrı ile stratejiye verdiği önem onu kuruluş devrinin bu evresinin en kudretli padişahı yaptı.

Kadim Roma yollarıyla büyük oranda uyumlu olarak ilerleyen fetihleri Üsküp örneğinde görüleceği üzere birçok avantajı da beraberinde getirdi. Özellikle buranın fethinin Arnavutluk bölgesi dolayısıyla da Venedik nüfus sahasına yaptığı baskı Osmanlı idaresinin Via Egnatia'nın bu en kritik noktasındaki hâkimiyetini kaçınılmaz kıldı.

Siyasi ve askeri avantajlarının yanında ticari manada sağladığı rahat ulaşım ve bölgede çok daha seri hareket etme yetisi ile Üsküp belki kadim yollarında merkezinde ve en önemli noktasında değildi ama Niş-Prizren-Prishtine-İşkodra-Draç güzergâhının kilit noktalarından biri oldu. Şüphesiz ki I. Bayezid'in Üsküp'ün fethi konusunda gösterdiği feraset bu manada Balkanlardaki Osmanlı yerleşiminin en önemli aşamalarından birini teşkil etti. Çünkü buraya kadar ki bilgi gösterir ki yolların her bir ana durağının ara yollar ile kurduğu bağlar da en az bu merkezler kadar mühimdir. Dolayısıyla Üsküp'ün fethinin sadece sonraki yıllarda sağlayacağı güç ile değil kendinden sonraki fetihlere stratejik tesirleri açısından değerlendirilmesi de anlamlı olacaktır.

Kaynakça/References

- Anonim Osmanlı Kroniği (1299-1512). haz. Necdet Öztürk. İstanbul: Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı, 2000.
- Braudel, Fernand. *Uygurlukların Grameri*, Çev. Mehmet Ali Kılıçbay. Ankara: İmge Kitabevi, 2001.

³⁹ Stoianovich, *Osmanlı Hâkimiyetinde Via Egnatia*, 235-236.

- Derviş Ahmet Aşıkı. *Aşıkpaşaoğlu Tarihi*. nşr. Hüseyin Nihal Atsız. Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı, 1985.
- Emecen, Feridun. “Gelibolu”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. 14/1-6. İstanbul: TDV Yayınları, 1996.
- Emecen, Feridun. “I. Kosova Savaşı'nın Balkan Tarihi Bakımından Önemi”. *I. Kosova Zaferi'nin 600. Yıldönümü Sempozyumu*. 35-44. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1992.
- Holzner, Mario. “The Effects of Highway Construction in the Balkans: Insights from the Via Militaris”, *The Wiiw Balkan Observatory, Working Papers*|112, June, 2014.
- İbn Haldûn. *Mukaddime*, Haz. Süleyman Uludağ, İstanbul: Dergâh Yayınları, 2007.
- İnalçık, Halil. “Ottoman Methods of Conquest”, *Studia Islamica* 2, (1952), 125–127.
- İnalçık, Halil. Türkler ve Balkanlar, *BAL-TAM Türklük Bilgisi* 3, (Eylül 2005), 13. Prizren.
- İnbaşı, Mehmet. – Kul, Eyüp. *Balkanlarda Bir Türk Şehri Üsküp Fetihten XVIII. Yüzyıla Kadar*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2018.
- İnbaşı, Mehmet. Üsküp, *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, 42/377-381. (İstanbul: TDV Yayınları, 2012).
- İnciciyan, P.L. – Andreasyan, H.D. “Osmanlı Rumelisi Tarih ve Coğrafyası” *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Güneydoğu Avrupa Araştırmaları Dergisi* 2-3. (1973-74). İstanbul, 11-88.
- Jorga, Nicolae. *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, Çev. Nilüfer Epçeli. İstanbul: Yeditepe Yayınları, 2005.
- Nazif Hoca, “Üsküp”. *MEB İslâm Ansiklopedisi*. 13/122-127. İstanbul: MEB Yayınları, 1986.
- Özünlü, Emine Erdoğan. “Akıncı Ocağına Dair Önemli Bir Kaynak: 625 Numaralı Akıncı Defteri Üzerine Bazı Düşünceler”, *Belleten*, LXXIX/285 (2015), İstanbul, 473-500.
- Özkılınç, Ahmet vd. (haz.) *Rumeli Eyaleti (1514-1550)*. Ankara: Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları, 2013.
- Stoianovich, Traian, "Osmanlı Hâkimiyetinde Via Egnatia", Sol Kol: Osmanlı Egemenliğinde Via Egnatia (1380-1699). Ed. Elizabeth A. Zachariadou. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1999. 225-240.