

**ERKEN OSMANLI KÖPRÜLERİ**

**Erkan ATAK**

**(Yüksek Lisans Tezi)**

**ÇOMÜ-BAP Proje No : 2007/68**

**2008**

T.C  
ÇANAKKALE ONSEKİZ MART ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
SANAT TARİHİ ANABİLİM DALI

## ERKEN OSMANLI KÖPRÜLERİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı  
Prof. Dr. A. Osman UYSAL

Hazırlayan  
Erkan ATAĞ

Bu Çalışma Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri kapsamında desteklenmiştir.

Proje No:2007/68

2008  
Çanakkale  
©

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü'ne  
Erkan ATAK'a ait "Erken Osmanlı Köprüleri" adlı  
Çalışma, jürimiz tarafından Sanat Tarihi Anabilim Dalı  
YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.



Prof. Dr. Ali Osman UYSAL  
Başkan (Danışman)



Doç. Dr. Ayşe Çaylak Türker  
Üye



Doç. Dr. Turan Takaoğlu  
Üye

## ÖZET

Mimarlık tarihi açısından önemli yapılardan birisi köprülerdir. Köprüler; halkın sosyo-ekonomik ihtiyaçları, orduların geçiş yerleri ve kervanların yol güzergahları dikkate alınarak inşa edilmişlerdir. Yapısı itibariyle konumlandırıldığı akarsuyun coğrafi özelliklerine göre şekillenen köprüler çeşitli dönemlerde farklı uygarlıklar tarafından inşa edilmelerine karşın yöresel üslup farkları dışında genel karakter olarak birbirleri arasında benzerlik göstermektedir. Bu da köprü mimarisinde evrensel bir plan anlayışının olduğunu ortaya koyar.

Erken Osmanlı Dönemi'nde inşa edilmiş olan köprüler de evrensel köprü yapım teknikleri ve dönemin sanat anlayışı dikkate alınarak yapılmışlardır. Erken Osmanlı köprüleri Artuklu ve Anadolu Selçuklu devirlerinde yapılan köprülerin bir devamı olarak nitelendirilebilir. Bu dönemde özellikle Edirne ve Bursa şehirlerinde önemli akarsular üzerinde köprülerin inşa edildiği görülmektedir. Osmanlı'nın erken dönemlerinde inşa edilmiş olan ve günümüzde hala işlevini devam ettiren, insanların ihtiyaçlarına cevap veren köprüler bulunmaktadır. Bu da bize söz konusu dönemde yapılmış olan köprülerin oldukça sağlam bir şekilde inşa edildiğini göstermektedir. Erken Osmanlı köprülerini ele aldığımız bu tezde bu dönemde yapılmış olan köprülerin mimari ve süsleme özelliklerin tanımı ve diğer dönemlerde yapılan köprülerle karşılaştırılması yapılmıştır. Kitabesi bulunmayan yapıların yerleri, tarihleri ve isimleri ortaya konmaya çalışılmıştır. Söz konusu yapılar bir bütün içerisinde ele alınarak dönem özellikleri vurgulanmıştır.

## SUMMARY

One of the important building styles is the bridges in the architectural history. They have been constructed in the light of socio-cultural needs of the public, the crossing points of armies and on the routes of caravans. Although bridges shaped in terms of the geographical properties of the stream they are built over have been constructed by different civilizations in different eras, they display similarities except for regional stylistic variations. This manifests that there is a universal designing concept in the bridge architecture.

The bridges constructed in the Early Ottoman Era were built up according to the universal construction techniques and the art style of the period. Early Ottoman bridges can be qualified as the continuation of Artukids and Anatolian Seljuks bridges. In this period it is eminent that bridges were built over important streams especially in Edirne and Bursa. There are bridges constructed in the Early Ottoman Period, still functional, meeting the needs of people. This shows that bridges constructed at that time are quite strong. This study on bridges in the Early Ottoman Era makes definition of the architectural and ornamental attributions of the bridges of that time and a comparison between the bridges of the era in question and the ones built in other eras. It was also aimed to define the locations, dates and names of the constructions with no inscriptions. Characteristics of the era were underlined by studying the structures in hand in integrity.

## İÇİNDEKİLER

ÖZET

SUMMARY

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR CETVELİ

RESİMLER LİSTESİ

LEVHALAR LİSTESİ

ÖNSÖZ

<b>1- GİRİŞ</b>	1
1.1. AMAÇ	4
1.2. YÖNTEM	6
1.3. KONUYLA İLGİLİ KAYNAKLAR	9
<b>2- OSMANLI ÖNCESİ ANADOLU'DA KÖPRÜ MİMARİSİ GENEL NİTELİKLERİ</b>	14
2.1. KÖPRÜ MİMARİSİNİN GENEL NİTELİKLERİ	14
2.2. ROMA VE BİZANS KÖPRÜLERİ	21
2.3. SELÇUKLU KÖPRÜLERİ	31
<b>3- ERKEN OSMANLI KÖPRÜLERİ (KATALOG)</b>	40
3.1. NİLÜFER HATUN KÖPRÜSÜ	40
3.2. ULUBAT KÖPRÜSÜ	45
3.3. EDİRNE GAZİ MİHAL KÖPRÜSÜ	48
3.4. KASTAMONU TAŞKÖPRÜ	53

3.5. ANKARA ÇANKIRIKAPI KÖPRÜSÜ	57
3.6. BERGAMA KOYUN KÖPRÜSÜ	60
3.7. BEHRAMKALE KÖPRÜSÜ	64
3.8. EZİNE ASILHAN BEY KÖPRÜSÜ	67
3.9. M.KEMAL PAŞA LALA ŞAHİN PAŞA KÖPRÜSÜ	70
3.10. FİLİBE LALA ŞAHİN PAŞA KÖPRÜSÜ	73
3.11. UZUNKÖPRÜ (ERGENE-II.MURAD) KÖPRÜSÜ	76
3.12. BİGA AKKÖPRÜ	92
3.13. GÖNEN GÜVERCİN KÖPRÜSÜ	95
3.14. SETBAŞI KÖPRÜSÜ	99
3.15. İRGANDI KÖPRÜSÜ	105
3.16. BOYACIKULLUĞU KÖPRÜSÜ	127
3.17. EDİRNE ŞİHABEDDİN PAŞA KÖPRÜSÜ	130
3.18. FATİH SULTAN MEHMET KÖPRÜSÜ	137
3.19. TIRNOVA GAZİ FİRUZ BEY KÖPRÜSÜ	142
3.20. KARLIOVA KÖPRÜLERİ	144

3.21. ÜSKÜP FATİH SULTAN MEHMET KÖPRÜSÜ	145
3.22. HÜNKAR KÖPRÜSÜ	151
3.23. NARDA FAİK PAŞA KÖPRÜSÜ	154
3.24. YENİŞEHİR TEMPE VADİSİ KÖPRÜSÜ	157
<b>4-DEĞERLENDİRME VE SONUÇ</b>	159
<b>TERİMLER SÖZLÜĞÜ</b>	169
<b>KAYNAKÇA</b>	173
<b>LEVHALAR</b>	



## KISALTMALAR LİSTESİ

a.g.e. :	Adı geçen eser.
a.g.m.:	Adı geçen makale.
A.Ü.:	Ankara Üniversitesi.
B.:	Basım.
Bkz.:	Bakınız.
C.:	Cilt.
Çev.:	Çeviren.
D.T.C.F.:	Dil Tarih Coğrafya Fakültesi.
dip.:	Dipnot.
Edit.:	Editör.
Fen. Bil. Ens.:	Fen Bilimleri Enstitüsü.
Fig.:	Figür.
H.Ü.:	Hacettepe Üniversitesi.
İ.A.:	İslam Ansiklopedisi.
İ.T.Ü.:	İstanbul Teknik Üniversitesi.
k.g.m.:	Karayolları Genel Müdürlüğü.
Lev.:	Levha.
Mim. Fak.:	Mimarlık Fakültesi.
O.D.T.Ü.:	Orta Doğu Teknik Üniversitesi.
Res.:	Resim.
s.:	Sayfa.
S.:	Sayı.

S.T.A.D.: Sanat Tarihi Araştırmaları Dergisi.

S.Ü.: Selçuk Üniversitesi.

Sos. Bil. Ens.: Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Şek.: Şekil.

T.D.K.: Türk Dil Kurumu.

T.T.K.: Türk Tarih Kurumu.

V.D.: Vakıflar Dergisi.

V.G.M.: Vakıflar Genel Müdürlüğü.

yay.: Yayın.

**FOTOĞRALAR LİSTESİ**

Foto.1:Cendere Köprüsü

Foto.2: Seyhan Köprüsü

Foto.3: Misis Köprüsü

Foto.5: Sangarius Köprüsü

Foto.4: Oluk Köprü

Foto.6: Karamağara Köprüsü

Foto.7: Hasankeyf Köprüsü

Foto.8: Çeşnigir Köprüsü

Foto.9: Malabadi Köprüsü

Foto.10: Tekgöz Köprüsü

Foto.11: Çoban Köprüsü

Foto.12: Belkıs Köprüsü

Foto.13 : Nilüfer Hatun Köprüsü Genel Görünüş.

Foto.14 : Gazi Mihal Köprüsü I.Kısım Genel Görünüş.

Foto.15: Kastamonu Taşköprü genel görünüş

Foto.16: Behramkale Köprüsü

Foto.18 : Uzunköprü genel görünüş (Kente bakış)

Foto.19 : Köprü ayaklarındaki selyaranlar boşaltma gözleri

Foto.20 : Meşrutiyet Kulesi

Foto.21 : Köprü ana gözün bulunduğu kısımda kıvrım yapar

Foto.22 : Velican'ın çizmiş olduğu Uzunköprü Minyatürü, Hünername.

Foto.23 : Üç köşe cumbada yer alan arslan kabartma

Foto.24: Güvercin Köprüsü Kalıntıları

Foto.25 : Setbaşı Köprüsü'nün tabliyesi(G. Berggren, 1880 civarı) (Dostoğlu'dan).

Foto.26 : Setbaşı Köprüsü genel görünüş.(C. J. Fettel, 1887) (Dostoğlu'dan).

Foto.27:Setbaşı Köprüsü.(Sebah & Joaillier,1894) (Dostoğlu'dan).

Foto.28: Setbaşı Köprüsü ahşap korkuluklar (Anonim,1900) (Dostoğlu'dan).

Foto.29:Irgandı Köprüsü, 1855 depreminden önceki hali

(Tremaux,1854).(Dostoğlu'dan).

Foto.30 : Irgandı Köprüsü, 1880 civarı (G.Berggren) (Dostoğlu 'dan)

Foto.31 : Irgandı Köprüsü 1890 civarı (Anonim) (Dostoğlu'dan )

Foto.32 : Irgandı Köprüsü Fotominin bulunduğu kartpostal 1890 (Dostoğlu 'dan)

Foto.33 : Irgandı Köprüsü 2002 Fototorasyonundan sonraki durumu.

Foto.34: 1855 depreminden sonra köprü üstüne yapılmış olan ahşap binalar (Dostoğlu 'dan).

Foto.35: Fototorasyondan sonra köprü üzerinde yer alan çarşının görünümü.

Foto.36: Irgandı Köprüsü'nün gece görünüşü.

Foto.37: Boyacıkulluğu Köprüsü

Foto.38: Saraçhane Köprüsü

Foto.39: Fatih Sultan Mehmet Köprüsü

Foto.40 : Fatih Sultan Mehmet Han Köprüsü Adalet Kasrı tarafından bakış.

Foto.41: Üsküp Fatih Sultan Mehmet Köprüsü (Fototorasyon aşaması)

Foto.42: Üsküp Fatih Sultan Mehmet Köprüsü

Foto.43: Üsküp Fatih Sultan Mehmet Köprüsü Selyaranlar

Foto.44: Üsküp Fatih Sultan Mehmet Köprüsü Tabiliye Kısmı.

Foto.45: Nilüfer Hatun Köprüsü Genel Görünüş.

Foto..46: Nilüfer Hatun Köprüsü Memba Taraf.

Foto..47: Nilüfer Hatun Köprüsü Mansap Taraf

Foto..48: Nilüfer Hatun Köprüsü Kemerler.

Foto.49: Nilüfer Hatun Köprüsü Harap Olmuş Selyaran.

Foto.50: Nilüfer Hatun Köprüsü Sonradan Toprak Dolmuş Göz.

Foto..51: Nilüfer Hatun Köprüsü Gözler ve Tabliye.

Foto.52: Nilüfer Hatun Köprüsü Tabliye Kısmı.

Foto.53: Nilüfer Hatun Köprüsü Orta Ayak Önündeki Selyaran.

Foto.54: Gazi Mihal Köprüsü Eski Bir Fotoğraf. (Çulpan'dan İşlenerek).

Foto.55: Gazi Mihal Köprüsü Genel Görünüş.

Foto.56: Gazi Mihal Köprüsü 1. Kısım.

Foto.57: Gazi Mihal Köprüsü Ayaklar ve Kemerler.

Foto.58: Gazi Mihal Köprüsü Esas Su Yatağı Üzerindeki Gözler

Foto.59: Gazi Mihal Köprüsü Kemerler ve Selyaranlar Detay. (Çulpan'dan).

Foto.60: Gazi Mihal Köprüsü Eski Bir Fotoğraf. ([www.edirnekultur.com.tr](http://www.edirnekultur.com.tr)'den).

Foto.61: Gazi Mihal Köprüsü Tarih Köşkü (Çulpan'dan).

Foto.62: Gazi Mihal Köprüsü Tarih Köşkü Görünüşü. (Çulpan'dan).

Foto.63: Gazi Mihal Köprüsü 3. Kısım Genel Görünüş

Foto.64: Gazi Mihal Köprüsü 3. Kısım Selyaranlar.

Foto.65: Gazi Mihal Köprüsü 3. Kısım Eski Bir Fotoğraf . (Tunç'tan).

Foto.66: Kastamonu Taşköprü Eski Durum. (Çulpan'dan).

Foto.67: Kastamonu Taşköprü Genel Görünüş.

Foto.68: Kastamonu Taşköprü Kemerler.

Foto.69: Kastamonu Taşköprü Gece Görünüşü. ([www.wowturkey.com.tr](http://www.wowturkey.com.tr)'den).

Foto.70: Ankara Çankırıkapı Köprüsü Kitabe. (Çulpan'dan).

Foto.71: Bergama Koyun Köprüsü (Çulpan'dan).

Foto.72: Bergama Koyun Köprüsü Eski Bir Resmi. (Çulpan'dan).

Foto.73: Bergama Koyun Köprüsü Kitabe. (Çulpan'dan).

Foto.74: Behramkale Köprüsü Genel Görünüş.

Foto.75: Behramkale Köprüsü Gözler.

Foto.76: Behramkale Köprüsü Ana Göz.

Foto.77: Behramkale Köprüsü Şehir Tarafına Bakış.

Foto.78: Behramkale Köprüsü Cephe.

Foto.79: Behramkale Köprüsü Hava Fotoğrafı (Google Earth'den).

Foto.80: Asılhan Bey Köprüsü Genel Görünüş.

Foto.81: Asılhan Bey Köprüsü Taşıyıcı Ayaklar.

Foto.82: Asılhan Bey Köprüsü Ayak Kalıntısı.

Foto.83: Asılhan Bey Köprüsü Ayak Kalıntısı Detay.

Foto.84: Asılhan Bey Köprüsü Ayak Kalıntısı Üzerine İnşa Edilmiş Olan Modern Ayak.

Foto.85: Asılhan Bey Köprüsü Üst Yapı Görünüşü.

Foto.86: Asılhan Bey Köprüsü Tabliye Kısmı.

Foto.87: Filibe (Bulgaristan) Genel Görünüş Camiler ve Köprü. (Çulpan'dan).

Foto.88: Uzunköprü Eski Bir Fotoğraf. ([www.wowturkey.com.tr](http://www.wowturkey.com.tr)'den).

Foto.89: Uzunköprü Genel Görünüş.

Foto.90: Uzunköprü Sıralanan Kemerler ve Selyaranlar.

Foto.91: Uzunköprü Dolmuş Gözler.

Foto.92: Uzunköprü üzerinde bulunan balkon.

Foto.93: Uzunköprü'de Yer alan Sivri ve Yuvarlak Kemerler

Foto.94: Ana Gözün Üzerinde Yer alan Tarih Köşkü

Foto.95: Ana Gözün Üzerinde Yer Alan Tarih Köşkü ve Selyaran.

Foto.96: Köprü Üzerinde Yer alan Tarih Köşkü Detay.

Foto.97: Ana Göz ve Diğer Gözler.

Foto.98: Asıl Su Yatağı Üzerinde Yer alan Üç Köşe Cumba.

Foto.99: Üç Köşe Cumbanın Korkululuğunun Dış Yüzünde Yer alan Kabartma Arslan Figürü.

Foto.100: Üç Köşe Cumbanın Diğer Yüzünde yer alan Fil Figürü

Foto.101: Korkuluklar Üzerinde yer alan yuvarlak taşlar.

Foto.102: Köprü Yapımında kullanılan taş malzeme.

Foto.103: Köprüde ardı ardına dizilmiş olan selyaranlar.

Foto.104: Selyaranların üzerinde yer alan boşaltma (tahliye) gözleri.

Foto.105: Kent tarafından köprünün girişi.

Foto.106: Edirne yönünden köprünün girişi.

Foto.107: Köprünün genel görünüşü.

Foto.108: Kente doğru genel görünüş.

Foto.109: Köprü, ana gözün bulunduğu yerde kıvrım yapar.

Foto.110: Zaman içerisinde toprakla dolmuş gözlerden detay.

Foto.111: Tempan duvarı üzerinde yer alan aslan figürü.

Foto.112: Tempan duvarı üzerinde yer alan fil figürü detay.

Foto.113: Tempan duvarı üzerinde yer alan kuş figürü

Foto.114: Tempan duvarı üzerinde yer alan kartal ve hayat ağacı.

Foto.115: Köprüdeki balkon köşesinden pah detayı.

Foto.116: Tempan duvarı üzerinde yer alan bitkisel süsleme.

Foto.117: Kilit taşı üzerinde yer alan bitkisel süsleme ve geometrik geçme motifi.

Foto.118: Kemer yüzeyinde ve kilit taşında yer alan bitkisel süslemeler.

Foto.119: Tempan duvarı üzerinde yer alan geometrik süsleme detayı.

Foto.120: Tempan duvarı üzerinde yer alan geometrik motifli kabartma.

Foto.121: Ayak üzerinde yer alan mihraba benzer oyma detayı.

Foto.122: Selyaran üzerinde yer alan “M” harfine benzer süsleme.

Foto.123: Selyaran üzerinde yer alan süslemenin detayı.

Foto.124: Tempan duvarı üzerinde yer alan stilize edilmiş üç arslan figürü.

Foto.125: Kemer üzerinde yer alan kilit taşına işlenen geometrik geçme motifi.

Foto.126: Tempan duvarı üzerinde üç Ali kabartması “Günümüzde mevcut değildir” (Çulpan’dan).

Foto.127: Köprü üzerinde yer alan balkon. “Günümüzde Mevcut Değildir.” (Çulpan’dan).

Foto.128: Köprünün onarımından sonra şehir merkezinde yapılan Meşrutiyet Kulesi.

Foto.129: Gönen Güvercin Köprüsü kalıntıları.

Foto.130: Gönen Güvercin Köprüsü ayaklar. (Çulpan’dan).

Foto.131: Setbaşı Köprüsü genel görünüş.

Foto.132: Setbaşı Köprüsü gözler.

Foto.133: Setbaşı Köprüsü Tabliye kısmı eski bir fotoğraf.  
([www.wowturkey.com.tr](http://www.wowturkey.com.tr)’den)

Foto.134: Setbaşı Köprüsü eski bir fotoğraf. ([www.wowturkey.com.tr](http://www.wowturkey.com.tr)’den).

Foto.135: Setbaşı Köprüsü Ana Göz memba tarafı.

Foto.136: Setbaşı Köprüsü küçük göz Memba tarafı.

Foto.137: Setbaşı Köprüsü mansap tarafı.



Foto.138: Setbaşı Köprüsü ana göz mansap tarafı.

Foto.139: Setbaşı Köprüsü küçük göz mansap tarafı.

Foto.140: Setbaşı Köprüsü genel görünüş eski bir fotoğraf.  
([www.wowturkey.com.tr](http://www.wowturkey.com.tr)'den).

Foto.141: Irgandı Köprüsü, 1855 depreminden önceki hali (Tremaux, 1854).  
(Dostoğlu'dan).

Foto.142: Irgandı Köprüsü Eski bir kartpostal. ([www.wowturkey.com.tr](http://www.wowturkey.com.tr)'den).

Foto.143: Irgandı Köprüsü Gravür ([www.wowturkey.com.tr](http://www.wowturkey.com.tr)'den).

Foto.144: Irgandı Köprüsü, 1880 civarı (G.Berggren).(Dostoğlu'dan).

Foto.145: Irgandı Köprüsü onarımdan önceki hali ([www.wowturkey.com.tr](http://www.wowturkey.com.tr)'den).

Foto.146: Irgandı Köprüsü eski durumu. ([www.wowturkey.com.tr](http://www.wowturkey.com.tr)'den).

Foto.147: Irgandı Köprüsü 1855 depreminden sonra köprü üstüne yapılmış olan ahşap binalar (Dostoğlu'dan).

Foto.148: Irgandı Köprüsü genel görünüş

Foto.149: Irgandı Köprüsü cephe

Foto.150: Irgandı Köprüsü kemer açıklığı.

Foto.151: Irgandı Köprüsü arasta.

Foto.152: Irgandı Köprüsü tempan duvarı

Foto.153: Köprü üzerinde yer alan arasta detayı.

Foto.154: Irgandı Köprüsü göz.

Foto.155: Irgandı Köprüsü göz detayı.

Foto.156: Köprü tabliye kısmı.

Foto.157: Köprü üzerinde yer alan arasta girişi.

Foto.158: Köprü bedeni içerisinde bulunan mekan.

Foto.159: Köprü Restorasyondan sonra kullanıma açıldı.

Foto.160: Irgandı Köprüsü gece görünüşü.

Foto.161: Irgandı Köprüsü üzerinde yer alan arasta gece görünüşü.

Foto.162: Köprü üzerinde yer alan arasta genel görünüş.

Foto.163: Bulgaristan Lofça Lovech Köprüsü

Foto.164: Bulgaristan Lofça Lovech Köprüsü

Foto.165: Boyacıkulluğu Köprüsü Irgandı'den bakış.

Foto.166: Boyacıkulluğu Köprüsü Genel Görünüş.

Foto.167: Boyacıkulluğu Köprüsü memba taraf.

Foto.168: Boyacıkulluğu Köprüsü kemer açıklığı ve tabliye.

Foto.169: Boyacıkulluğu Köprüsü tempan duvarı.

Foto.170: Köprü tempan duvarı üzerinde yer alan menfez benzeri açıklık.

Foto.171: Boyacıkulluğu Köprüsü mansap cephesi.

Foto.172: Boyacıkulluğu Köprüsü korkuluklar.

Foto.173: Boyacıkulluğu Köprüsü tabliye kısmı.

Foto.174: Boyacıkulluğu Köprüsü yanından uzanan yol.

Foto.175: Boyacıkulluğu Köprüsü memba tarafı kemer açıklığı.

Foto.176: Boyacıkulluğu Köprüsü mansap tarafı kemer açıklığı.

Foto.177: Boyacıkulluğu Köprüsü gece görünüşü.

Foto.178: Saraçhane Köprüsü genel görünüş.

Foto.179: Saraçhane Köprüsü eski bir fotoğrafı. (Çulpan'dan).

Foto.180: Saraçhane Köprüsü eski bir fotoğrafı. (Tunç'tan).

Foto.181: Saraçhane Köprüsü balkon. (Tunç'tan).

Foto.182: Saraçhane Köprüsü kitabelik. (Tunç'tan).

Foto.183: Saraçhane Köprüsü kitabe köşkü. (Tunç'tan).

- Foto.184: Saraçhane Köprüsü kitabe. (Çulpan'dan).
- Foto.185: Fatih Sultan Mehmet Köprüsü genel görünüş.
- Foto.186: Fatih Sultan Mehmet Köprüsü kemerler.
- Foto.187: Fatih Sultan Mehmet Köprüsü adalet kasrına bakış.
- Foto.188: Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ana göz ve tahliye gözü.
- Foto.189: Fatih Sultan Mehmet Köprüsü tahliye gözü ve selyaranlar.
- Foto.190: Fatih Sultan Mehmet Köprüsü memba tarafı.
- Foto.191: Fatih Sultan Mehmet Köprüsü eski bir fotoğraf.  
([www.wowturkey.com.tr](http://www.wowturkey.com.tr)'den).
- Foto.192: Fatih Sultan Mehmet Köprüsü tabliye kısmı.
- Foto.193: Fatih Sultan Mehmet Köprüsü başında bulunan Adalet Kasrı.
- Foto.194: Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ana göz detayı.
- Foto.195: Fatih Sultan Mehmet Köprüsü selyaran.
- Foto.196: Karlıova (Sığınyeri) Köprüsü (Çulpan'dan).
- Foto.197: Vardar Fatih Sultan Mehmet Köprüsü.
- Foto.198: Vardar Fatih Sultan Mehmet Köprüsü Restorasyon.
- Foto.199: Vardar Fatih Sultan Mehmet Köprüsü kemerler ve tabliye.
- Foto.200: Vardar Fatih Sultan Mehmet Köprüsü eski bir fotoğrafı.  
([www.wowturkey.com.tr](http://www.wowturkey.com.tr)'den).
- Foto.201: Vardar Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ayaklar üzerindeki selyaranlar.
- Foto.202: Vardar Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ana göz ve ayak.
- Foto.203: Vardar Fatih Sultan Mehmet Köprüsü tempan duvarı.
- Foto.204: Vardar Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ana göz açıklığı.
- Foto.205: Vardar Fatih Sultan Mehmet Han Köprüsü yan gözler.

Foto.206: Vardar Fatih Sultan Mehmet Köprüsü selyaran detayı.

Foto.207: Saraybosna Hünkar Köprüsü eski bir fotoğraf. (Çulpan'dan).

Foto.208: Saraybosna Hünkar Köprüsü genel görünüş.

Foto.209: Narda Faik Paşa Köprüsü (Çam'dan).

Foto.210: Narda Faik Paşa Köprüsü genel görünüş. (Çulpan'dan).

Foto.211: Narda Faik Paşa Köprüsü gözler. (Çulpan'dan).

Foto.212: Yenişehir (Teselya-Yunanistan) Tempe Vadisi Köprüsü (Çulpan'dan).

## ŞEKİLLER LİSTESİ

- Şek.1: Dönem ve tiplerine göre köprüler (Karayolları Genel Müdürlüğü arşivi).
- Şek.2: En Eski Tarihi Köprü (Karayolları Genel Müdürlüğü Arşivi).
- Şek.3: En Uzun ve En Büyük Kemer Açıklıklı Tarihi Köprüler (Karayolları Genel Müdürlüğü Arşivi).
- Şek.4: Türkiye’de yer alan Roma Köprüleri (Karayolları Genel Müdürlüğü Arşivi).
- Şek.5: Türkiye’de yer alan Bizans Köprüleri (Karayolları Genel Müdürlüğü Arşivi).
- Şek.6: Türkiye’de yer alan Selçuklu Köprüleri (Karayolları Genel Müdürlüğü Arşivi).
- Şek.7: Türkiye’de yer alan Osmanlı Köprüleri (Karayolları Genel Müdürlüğü Arşivi).
- Şek.8: Türkiye’de yer alan tarihi köprüler (Karayolları Genel Müdürlüğü Arşivi).
- Şek.9: Yurt Dışında yer alan Osmanlı Köprüleri (Karayolları Genel Müdürlüğü Arşivi).
- Şek.10: Yurt Dışındaki Osmanlı Köprülerini Gösteren Harita (Karayolları Genel Müdürlüğü Arşivi).
- Şek.11: Nilüfer Hatun Köprüsü Memba ve Mansap Görünüşleri (Tunç’tan).
- Şek.12: Behramkale Köprüsü Memba ve Mansap Görünüşleri (Tunç’tan).
- Şek.13: Ezine Asılhan Bey Köprüsü Krokisi
- Şek.14: Ezine Asılhan Bey Köprüsü Ayak Planı
- Şek.15: Edirne Uzunköprü yerini Gösteren Harita.
- Şek.16: Uzunköprü Onarımdan Sonra Değişen Gözler (Bağman’dan).
- Şek.17: Biga Akköprü Planı (Tüfekçioğlu’ndan).
- Şek.18: Gönen Güvercin Köprüsü Planı (Çulpan’dan).
- Şek.19: Bursa Irgandı Köprüsü Cephe Restitüsyonu (Önge’dan).

Şek.20: Bursa Irgandı Köprüsü Plan Restitüsyonu (Önge'den).

Şek.21: Edirne Fatih (Cephanelik) Köprüsü Memba ve Mansap Görünüşleri (Tunç'tan).

Şek.22: Narda (Arta-Yunanistan) Faik Paşa Köprüsü ile Diğer Yapıların Yerini Gösteren Harita (Çulpan'dan).

Şek.23: Köprü elemanlarının yerlerini gösteren çizim.

Şek.24: Türkiye sınırları içerisinde yer alan Erken Osmanlı Köprüleri'nin yerlerini gösteren harita.

## ÖNSÖZ

Anadolu çağlar boyu bir çok medeniyete ev sahipliği yapmıştır. 1071'den sonra Türklerin yurdu haline gelen bu coğrafya'da Anadolu Selçuklu Devleti'nin yıkılmasından sonra yirmiye yakın beylik ortaya çıkmıştır. Bu beylikler bir nevi güç gösterisi olarak yoğun bir imar faaliyetlerine girmiştir. Bunların arasında yer alan Osmanlılar kuruldukları tarih olan 1299'dan itibaren altı asrı aşkın bir süre başta Anadolu olmak üzere üç kıtada hüküm sürmüştür. Bu süreçte kendi üsluplarını ve sanat anlayışını oluşturan Osmanlılar için belirli dönem sınıflaması yapılabilir. Osmanlıların kuruluşundan Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethine kadar olan döneme "Erken Osmanlı Dönemi" diyebiliriz. Bu dönemde inşa edilen yapılar ve oluşturulan sanat anlayışı Klasik Dönem için bir örnek teşkil etmiştir.

Sanat Tarihi araştırmaları son yıllarda büyük bir gelişme göstermektedir. Özellikle Anadolu Selçuklu ve Osmanlı Sanatları dönem sınıflandırılması yapılarak ortaya konulmuştur. Böylece söz konusu devletlerin mimari ve sanat üslupları ayrıntılı bir şekilde bilinmektedir. Osmanlı'nın oluşturmuş olduğu sanat anlayışını anlayabilmemiz için Erken Osmanlı Dönemi'ni incelememiz gerekmektedir. Bu bağlamda tezimizin konusunu oluşturan Erken Osmanlı Köprüleri, Osmanlıların daha sonraki dönemlerinde yapmış oldukları köprülerin plan ve süsleme özelliklerini anlayabilmemiz açısından önemlidir. Osmanlılar'ın erken dönemlerinde inşa etmiş oldukları köprüleri bir araya topladığımız ve dönem özelliklerini vurgulamaya çalıştığımız bu çalışmanın bilim dünyasına ufakta olsa bir katkı yapabileceğini düşünmekteyiz.

Çalışma süresince ilgi ve alakasını esirgemeyen, tezimi yöneten ve yönlendiren danışman hocam Prof. Dr. A.Osman UYSAL'a teşekkürlerimi sunarım. Gerek tez çalışmam da, gerekse lisans eğitimimden bu yana her daim desteklerini

aldığım hocalarım Prof. Dr. Rüçhan ARIK ve Prof. Dr. Oluş Arık'a candan teşekkür etmek isterim. Çalışmanın yazım aşamasında yardımlarını ve telkinlerini aldığım hocam Arş.Gör. Dr. Alptekin YAVAŞ'a teşekkür ederim. Ayrıca hayatımın her aşamasında olduğu gibi bu çalışmada da maddi ve manevi desteklerini hiçbir zaman esirgemeyen başta annem Sabır ATAK olmak üzere tüm aileme sonsuz teşekkürler.

**Çanakkale – 2008**

**Erkan ATAK**



## 1-GİRİŞ

Asya'da Hunlar'la başlayan, Anadolu'da Selçuklular'la yayılıp Osmanlılar'la geleneğini sürdürerek geniş bir çerçeve çizen Türk Sanatında; Anadolu Selçuklu Sanatı ile Klasik Osmanlı Sanatı arasında bir geçiş devresi oluşturan Erken Osmanlı Sanatı büyük önem taşımaktadır.

Anadolu Selçuklu Devleti, 1308 yılında Selçuklu hükümdarı II. Gıyaseddin Mesud'un Kayseri'de ölmesiyle resmen son bulmuş bunu izleyen birçok beyliklerin kuruluşu arasında Osmanoğulları Beyliği en güçlüsü ve uzun ömürlüsü olmuştur. "Erken Osmanlı Dönemi" olarak, kuruluşundan İstanbul'un fethine kadar sınırladığımız zaman süresince, Osmanlı Sanatı, gerek mimari gerekse bezeme alanında büyük atılımlar yapmış ve Klasik döneme bir zemin oluşturmuştur.

Osmanlı Sanatı'nın Türk Sanat Tarihi içindeki tartışılmaz ayrıcalığı ilk kez onun, standart ve uyumlu bir üslup geliştirmiş olmasından ileri gelir. Horasan'dan Filibe'ye kadar uzanan kuşakta etkili olan Osmanlı Mimari Sanatı zaman içerisinde büyük değişimler geçirmiş ve kendini bu değişimlerden, hâkim olduğu topraklar üzerinde gelmiş geçmiş tüm kültürlerin sentezini yaparak yaratmıştı. Elbette bu süre içinde belli dönemlerde bazı kültürlerden daha fazla etkilenmiş ve bu kültürlerin sanat anlayışlarını eserlerinde daha fazla yansıtmıştı.

Erken Osmanlı Mimarisi; özellikle İznik, Bursa ve Edirne yapıları tarafından temsil edilir. Bunların ilk örnekleri İznik'te bulunur. Bursa ise gerek devletin ilk anıtsal yapılarını barındırması gerekse erken dönem mimarisine damgasını vurmuş

“Bursa Üslubu”nun doğduğu yer olması nedeniyle büyük bir öneme sahiptir. 14. yüzyılın ikinci yarısında devletin merkezi olan Edirne ise bir cami ve köprüler kentidir. Bu şehirlerin yanı sıra Balkanlarda bugün Bulgaristan, Yunanistan, Bosna Hersek, Arnavutluk sınırları içerisinde yer alan şehirlerde de imar faaliyetlerinde bulunulmuştur. Bu bölgelerde yapılan eserler arasında köprüler önemli yer tutar.

Mimarlık alanının en önemli yapılarından birisi olan köprüler uygarlıkların en eski tarihi eserleri arasında yer alırlar. Tüm canlılara ve insan üretimine geçit veren köprüler bugün pek çok ülkede ihtişamları ile şehirlerin sembolü olmuşlardır. Tarihi ile zengin bir kültüre sahip olan ülkemiz içerisinde barındırdığı taş köprüleri ile ön plana çıkmaktadır. Hem mimarlık tarihi, hem de kültür tarihi açısından büyük önem taşıyan ve uluslar arası bilim çevrelerinin de ilgisini çeken, dünyada bilinen ilk köprü ve en uzun tarihi köprü ile bu kadar çeşitli tarihi köprü, Anadolu sınırları içerisinde bulunmaktadır.

Osmanlılar tarafından Anadolu ve Rumeli’de eski yollar üzerine inşa edilen köprüler, geçit görevlerinin yanı sıra mimari özellikleriyle de dikkati çekmektedir. Belirli gruplar içinde değerlendirilmesi gereken Türk köprülerinin Anadolu’da erken devir örnekleri Güneydoğu Anadolu’da, Artuklu topraklarında karşımıza çıkmaktadır. Biçimsel zenginliği, üzerlerinde yer yer karşılaşılan plastik bezemeleri, bu yapıların yalnız bir yeri aşma gereksinmesiyle yapılmadıklarını göstermektedir.

Osmanlılar kendi inşa ettikleri köprülerin yanı sıra birçok eski köprüyü de aynı yüzyıllarda elden geçirmiştir. Osmanlılar için 15–18. yüzyıllarda geçerli olan genel bir köprü tipolojisinden söz etmek mümkündür. Osmanlı’da köprü yapım tercihleri, Ortaçağ’da özellikle Doğu Anadolu’da örneklerine rastlanan narin tek kemerli yapılardan farklıdır. Bu dönemde, ender rastlanılan geniş açıklıklı tek kemerli köprü yapımı, sadece münferit birkaç örnekte, alttaki akarsuyun zorunlu kılması durumunda uygulanmıştır. Buna karşın birden fazla gözden müteşekkil köprü

tipi yaygın olarak kullanılmıştır. Bu tipte de, gözlerin eşit olduğu yapılar ve orta gözün diğerlerinden geniş ve yüksek tutulduğu yapılar olarak gruplama yapılabilir.

Türk tarihinin köprü inşası bakımından özellikle verimli olduğu iki dönemi, Anadolu Selçuklu Devri diğeri de Osmanlı devridir. Özellikle II. Murat ve II. Beyazıt devirleri büyük köprü yapımlarının gerçekleştirildiği dönemler olarak dikkati çeker. II. Murat'ın inşa ettirdiği Uzunköprü, bu inşa faaliyetini ortaya koyması açısından önemli bir örnektir. Bu dönemler dışında Kanuni Sultan Süleyman'ın hüküm sürdüğü 16. yüzyıldan birçok önemli köprü günümüze ulaşabilmiştir.

Osmanlı imparatorluğunun erken dönemlerinde, bugünkü Türkiye sınırları dışında kalan Balkan yarımadasında çok sayıda köprü inşa edilmiştir.

Bu çalışma İmparatorluğun erken dönemlerine ait köprü yapılarını incelemektedir. Balkanlarda bulunan köprüler, çalışmanın katalog bölümü içerisinde yer almakla birlikte, gerek maddi imkânsızlıklar gerekse zaman yetersizliğinden ötürü yerinde tespit etme ve belgeleme imkânı bulunamamıştır. Bahsedilen köprüler hakkında bilgiler, yapılan kaynak taramasıyla bir araya getirilmiştir. Yapılar çalışma içerisinde kronolojik sıraya göre verilmiştir. Çalışma kapsamına giren görebilme imkânı bulabildiğimiz köprüler, yerlerinde tespit edilmiş, fotoğraflanarak günümüzdeki durumları belgelenmiştir.

## 1.1. AMAÇ

Anadolu Selçuklu Devleti'nin yıkılmasından sonra ortaya çıkan beyliklerin her biri yoğun bir imar faaliyetine girişmiştir. Bu faaliyetler beyliklerin güçlerini ispat etme çabaları olarak değerlendirilebilir. Batı Anadolu'da kurulmuş olan Osmanlılar yapmış oldukları zeki atılımlar ve fetih hareketleriyle diğerleri arasından sıyrılmış ve büyük bir hızla genişlemiştir.

Osmanlı'nın bu süreçte Batı Anadolu ve Balkanlar'da inşa ettiği köprüler çalışmamızın esasını teşkil etmektedir.

Mimarlık Tarihi çalışmalarımızda daha çok dini mimari eserlerin hem yapı tipi hem de monografik incelemelerle sıklıkla irdelenmesine karşın, sivil mimarlık ürünleri, bilhassa köprü mimarisine ilişkin çalışmaların yetersiz olduğu görülür. Köprüler, Sivil Mimarlık eserlerini inceleyen çalışmaların çoğunda da göz ardı edilmiş, oldukça yüzeysel bir şekilde tanıtılmıştır.

Bu çalışmada, Erken Osmanlı Dönemi'nde inşa edilen köprüler, toplu bir biçimde ele alınarak ayrıntılı bir tanımı ve değerlendirmesinin yapılması ve Türk mimarisindeki yeri ve önemini tespit edilmesi amaçlanmaktadır.

Bu amaç doğrultusunda öncelikle geniş bir kaynak taramasıyla daha önceki çalışmalar gözden geçirilmiş, literatüre geçmiş köprü yapılarının yerleri ve mimarileri konusunda ön bilgiler edinilmiştir. Bu çalışmalar sırasında, kaynaklarda zikredilen ancak günümüze ulaşmamış köprülerin de yerleri ve mimari özellikleri incelenmiştir. Bu şekilde Erken Dönem Osmanlı Köprülerinin hem sayı hem de

genel mimari karakterlerini tam ve doğru bir tespiti yapılmaya çalışılmıştır. Çalışmaya konu olan köprülerin birçoğunda kitabe bulunmamaktadır. Bu nedenle doğru bir tarihlendirme yapabilmek için dönemin arşiv kayıtları ayrıntılı bir şekilde incelenerek gerekli bilgiler toplanmıştır. Ayrıca onarım kayıtları elde edilerek zaman içerisinde geçirdikleri değişimler tespit edilmeye, esas olarak da asli durumlarına ilişkin sonuçlara ulaşılmaya çalışılmıştır.

Bu literatür incelemesinin ardından Türkiye sınırları içerisinde yer alan Erken Osmanlı Köprüleri yerinde incelenmiş ve yapıların günümüzdeki durumları tespit edilmiştir.

Kaynak araştırması sırasında belirlediğimiz 24 köprüden 6 tanesi Bursa sınırları içerisinde, 4 tanesi Edirne, 3 tanesi Çanakkale de. yer alırken, Ankara, Kastamonu, Gönen ve Bergama'da da birer köprü bulunmaktadır. Geriye kalan 7 köprü Türkiye sınırları dışında Balkanlarda yer almaktadır. Bulgaristan'da 3, Yunanistan'da 2, Yugoslavya'da 1, Bosna Hersek'te 1 adet köprü çalışmamız içerisine alınmıştır.

Hem edinilen literatür bilgileri hem de yerinde elde edinilen gözlemler neticesinde, katalog başlıklı bölüm altında yapıların, tam ve sağlıklı mimari tarifleri yapılmaya çalışılmıştır. Böylece dönem ve biçim özellikleri ortaya konulmaya çalışılan köprülerin, inşa süreçleri ve yapıım teknikleri hakkında bilgiler verilmiş, günümüze değin geçirmiş oldukları onarımlar hususunda tespitler yapılmaya çalışılmıştır. Bu tespitlerin ışığında, Erken Dönem Osmanlı Köprüleri hem kendi aralarında değerlendirilmiş, hem de Artuklu ve Anadolu Selçuklu dönemi köprüleriyle karşılaştırılarak Türk Köprü Mimarisi içerisindeki yeri ve önemi tespit edilmeye çalışılmıştır.

Ayrıca bugün yapıların yeni yolların uzağında kalması ve kaderine terk edilmesi sebebiyle üzerinde oluşan tahribatlar yerinde tespitlerle çalışma içerisinde değinilmiştir.

## 1.2. YÖNTEM

Kapsamlı bir kütüphane taramasından sonra elde edilen yayın ve kaynakların yardımıyla hazırladığımız bu çalışmamız, çeşitli safhalardan meydana gelmektedir. Bunlardan ilki ilgili kaynakların taranması, değerlendirilmesi ve incelenmesidir. Bu safhada ilgili yayınların karşılaştırılması sonucu Erken Osmanlı Dönemi'ne ait köprüler tespit edilmiştir. Bundan sonraki safha, yapıların yerinde görülüp incelenmesi sürecidir. Bu süreçte Türkiye sınırları dışında bulunan Balkanlardaki Erken Osmanlı Köprüleri, zaman yetersizliği ve maddi imkânsızlıklardan dolayı yerinde görülüp incelenememiştir. Ülkemiz sınırları içerisinde bulunan ve yerinde inceleme imkânı bulduğumuz yapıların durumları belgelenmiş ve fotoğraflanmıştır.

“ERKEN OSMANLI KÖPRÜLERİ” adı altında ele aldığımız yüksek lisans tez çalışmamızın metin kısmı esas olarak dört bölümden oluşmaktadır.

İngilizce ve Türkçe “ÖZET”, “İÇİNDEKİLER”, KISALTMALAR CETVELİ”, “FOTOĞRAFLAR LİSTESİ”, “ŞEKİLLER LİSTESİ” ve “ÖNSÖZ” ün ardından gelen ilk bölüm “GİRİŞ” tir. Burada yer alan alt başlıklarda konunun amacı, niteliği ve kapsamı, araştırmanın yöntemi ve ilgili kaynaklara değinilmiş, mevcut araştırma ve yayınlardan önemli olanlarının tanıtımı yapılmıştır.

İkinci bölüm “OSMANLI ÖNCESİ ANADOLU’DA KÖPRÜ MİMARİSİ GENEL ÖZELLİKLERİ” başlığı altında verilmiştir. Bu bölümde köprü mimarisinin genel nitelikleri hakkında bilgiler verilmiş, köprü yapım teknikleri, köprü yapım gerekliliği, çağlar boyunca köprü mimarisinin geçirmiş olduğu değişim ve yenilikler üzerinde durulmuştur. Bu bölümün alt başlıklarında, Roma, Bizans ve Selçuklu köprüleri genel bilgiler ve önemli birkaç köprü örneğiyle tanıtılmaya çalışılmış, bu dönem köprülerinin mimari elemanları, malzeme ve tekniği, plan ve süsleme özelliklerine değinilmiştir.

“ERKEN OSMANLI KÖPRÜLERİ” başlığını taşıyan ve çalışmanın esasını teşkil eden üçüncü bölüm “KATALOG” şeklinde düzenlenmiştir. Bu bölümde, Osmanlı Sanatının Erken Dönemlerine ait köprülerin her biri, kronolojik bir sıra içerisinde ve standart bir anlatım düzeni içerisinde alt başlıklar halinde verilmiştir. Buna göre katalog içerisindeki yapılar, yeri ve konumu, -varsa kitabesi yoluyla-tarihi ve banisine ilişkin bilgiler, daha önce ziyaret eden seyyahların gözüyle önceki yüzyıllardaki durumu ve arşiv kayıtlarından elde edilen bilgiler, hali hazır durumdaki plan, süsleme, malzeme ve teknik özellikleri ile yapıların tarih banisi veya asli özelliklerine ilişkin tekliflerin yer aldığı tartışma bölümü şeklinde sıralanan bir düzenle sunulmuştur. Atıf yapılan kaynaklar, metin içerisinde yer alan bir dipnot düzeniyle belirtilmiştir. Özel açıklamalar, sayfa altı dipnot numaralarıyla yapılmıştır.

Dördüncü bölüm “DEĞERLENDİRME VE SONUÇ” başlığı ile ele alınmıştır. Bu bölümde köprülerin yapımı ve gerekliliği, Erken Osmanlı Köprüleri’nin diğer dönem köprüleriyle karşılaştırılması, yapıların buldukları yol güzergahları, köprülerde yüzyıllara göre oluşan değişiklikler üzerine bilgiler verilmiştir. Ayrıca köprülerde bulunan “Tarih Köşkü”, “Balkon”, “Mihrap” gibi önemli mimari elemanların uygulama yerleri ve mimari özelliklerine değinilmiştir. Bu bölüm, yapılarda uygulanan restorasyonların ve yapıların günümüzdeki durumlarının belirtilmesiyle sonlandırılmıştır.

Köprü Mimarisine ilişkin çalışmaların azlığı nedeniyle bu yapı tipine ait özel mimari terimler bilinmemektedir. Bu nedenle Köprü Mimarisine özgü terimlerin okuyucu tarafından kolaylıkla anlaşılması için “TERİMLER SÖZLÜĞÜ” bölümü teşkil edilerek, önemli terimlerin açıklaması burada yapılmıştır.

Çalışmamız içerisinde faydalanılan kaynakların künyeleri “KAYNAKÇA” başlığı altında topluca belirtilmiştir.

Fotoğraflar çalışmanın sonunda “FOTOĞRAFLAR” başlığı altında verilmiştir. Burada fotoğraflar, yapıların katalog içerisindeki sırasına uygun bir düzenle sıralanarak sunulmuştur. Bunun dışında, yapıların tanıtımını desteklemek ve mimari tariflerinin kolay anlaşılabilmesi için katalog içerisine birer fotoğrafı yerleştirilmiştir.

Yapıların mimari çizimlerinin ve haritaların yer aldığı bölüm “ŞEKİLLER” başlığı altında sunulmuştur.

### **1.3. KONUYLA İLGİLİ KAYNAK VE YAYINLAR**

Daha öncede belirttiğimiz gibi Erken Osmanlı Dönemi Köprüleri üzerine yeterli bir araştırma yapılmadığı görülmektedir. Yapılan araştırmaların ise köprüler hakkında çok detaylı bilgiler içermediği görülmektedir.



“Erken Osmanlı Köprüleri” başlığı altında verilen çalışmamızın oluşturulmasında yararlandığımız kaynakların başında kitabeler gelmektedir. Kitabesi olan yapılarda bu suretle tarihlendirme yapılabilmektedir. Aynı şekilde vakfiye kayıtları ve mahkeme sicilleri bulunan yapılar hakkında bilgiler metin içerisinde verilmiştir.

Dönem tarihçileri köprüler hakkında çok detaylı bilgiler vermemektedir. Köprüler genellikle şehirlerin dışında, yol boylarında bulduklarından, geçmişin tarihçilerince ya görülmemiş ya da önemsenmemiştir.

Seyahatnamelerde de tarihçilerde olduğu gibi köprüler hakkında çok detaylı bilgiler bulunmamaktadır. Seyyahlar bahsi geçen köprüleri pek fazla önemsememiş kısaca tasvir etmekle yetinmişlerdir. Bu tasvirlerin köprülerin gerçek durumlarını tam anlamıyla yansıtmadıkları görülmektedir. Yine de dönem tarihçilerinin ve seyyahlarının vermiş olduğu bilgiler çalışmamız için önemli kaynakların başında gelmektedir ki bunların başında XVII. yüzyılın ünlü Türk seyyahı Evliya Çelebi'nin seyahatnamesi gelmektedir. Çelebi'nin başta Edirne ve Bursa'daki köprüler olmak üzere Balkanlarda yer alan köprüler hakkında bazı hatalara rağmen vermiş olduğu bilgiler oldukça önemlidir.

Çalışmamızda yararlanılan kaynaklar arasında XVIII. ve XIX. yüzyıllarda Anadolu'da yoğunlaşan seyyahların eserleri de yer almaktadır. Bu eserler daha çok antik dönem yapıları hakkında bilgiler vermesine karşın az da olsa köprüler hakkında bulabildiğimiz bilgiler metin içerisinde kullanılmıştır. Ayrıca gezginlerin çekmiş oldukları fotoğraflardan ve çizmiş oldukları gravürlerden konumuzla ilgili olanları çalışmamız içerisinde kaynak belirtilerek kullanılmıştır.

Güncel kaynaklara gelince; Cevdet Çulpan'ın “Türk Taş Köprüleri Ortaçağdan Osmanlı Sonuna Kadar” adlı kitabı köprü mimarisiyle ilgili kaynakların en önemlilerinden birisidir. Çulpan kitabında Artuklu, Anadolu Selçuklu ve Osmanlı köprülerini bir katalog halinde sunmuştur. İlk devirlerden itibaren yapılan köprüler hakkında kısa da olsa bilgiler vermiştir. Taş köprülerin özellikleri ve köprüler üzerinde yer alan mimari elemanlar kitap içerisinde yer almaktadır. Bunun yanı sıra çalışmamızda ele aldığımız bazı köprülerin eski resimlerini bulundurması bakımından bu kaynak bizim için oldukça önemlidir.

Fügen İter'in doktora tezi olarak sunduğu “Osmanlılara Kadar Anadolu'da Türk Taş Köprüleri” adlı çalışma köprüleri ele alan önemli çalışmalar arasında yer alır. Söz konusu tezde Artuklu ve Anadolu Selçuklu Köprüleri bir katalog halinde sunulmuştur. Köprülerin mimari ve süsleme özellikleri belirtilmiş olup yapım teknikleri ve dönem özellikleri vurgulanmıştır. Bu çalışma Erken Osmanlı Köprüleri ile diğer dönem köprüleri arasındaki benzerlik ve farklılıkları tespit edebilmemiz açısından bilgisine başvurduğumuz yayınlardan birisidir.

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün desteğiyle hazırlanan Gülgün Tunç'un “Taş Köprülerimiz” adlı kitabı Anadolu içerisinde yer alan köprüleri alfabetik sıraya göre vermiştir. Çok detaylı olmamakla birlikte yapıların yerlerini ve isimlerini belirlemesi açısından önemli bir kaynak olan bu kitap köprü mimarisi açısından dikkate değer yayınlardan biridir.

Ekrem Hakkı Ayverdi'nin ünlü eseri “Osmanlı Mimarisi” köprülerin tarihlendirilmesi ve yerlerinin tespiti için bilgisine başvurduğumuz güvenilir kaynaklar arasında yer alır. Bu eserin V. Cildi olan “Avrupa'da Osmanlı Mimarisi” adlı kitap Balkanlarda yer alan Erken Osmanlı Köprüleri'nin bazıları hakkında kısa da olsa bilgiler vermektedir.

Bunların dışında genel mimari kitaplar arasında yer alan Oktay Aslanapa'nı "Türk Sanatı" ve "Edirne'de Osmanlı Dönemi Abideleri" adlı kitapları özellikle Edirne'deki Osmanlı köprüleri hakkında önemli bilgiler içermektedir.

F.Kienitz'in hazırlamış olduğu "Alte Türkenbrücken, Meisterwerke Seldschukischer und Osmanischer Kultur in Anatolien und Südosteuropa" adlı kitabı Osmanlılar'ın Rumeli'de ve Balkanlar'da yapmış köprüler hakkında kısa da olsa bilgiler vermektedir.

Gülsün Tanyeli'nin, Metin Sözen ve Murat Germen'le hazırlamış olduğu "Türkiye'nin Köprüleri" adlı albüm genel ve yüzeysel bir şekilde Türklerde köprü mimarisine değinmiştir.

Kazım Baykal'ın "Bursa ve Anıtları" adlı kitabı, Bursa'da yer alan Osmanlı köprülerini yüzeysel bir şekilde ele almış ve tanıtmıştır.

Mimar Sinan'ın inşa ettiği köprüleri detaylı bir biçimde inceleyen Orhan Bozkurt "Koca Sinan'ın Köprüleri" adlı kitabı Osmanlı köprüleri için önemli yayınlar arasındadır.

Köprülerle ilgili kaynak kitapların yanı sıra münferit makalelerde bulunmaktadır. Yılmaz Önge'nin Irgandı Köprüsü'nü detaylı olarak ele aldığı "Irgandı Köprüsü'nün Orijinal Mimarisi" adlı makalesi çarşılı bir köprü olan Irgandı'nın orijinal mimarisinin tespiti ve ilk durumuna sağdık kalınarak yapılması gereken restorasyon hakkında bilgiler vermektedir.

Ayverdi'nin "I. Murad Devrinde Asılhan Bey Mimari Manzumesi" adlı makalesi Çanakkale'nin Ezine ilçesinde yer alan Asılhan Bey Köprüsü'nün yapılış tarihi hakkında bilgiler vermektedir. Aynı şekilde Ayverdi tarafından kaleme alınan "Orhan Gazi Devrinde Mimari" ve "Yugoslavya'da Türk Abideleri" adlı makaleler Erken Osmanlı Köprüleri'ne dair bilgiler içermektedir.

Cevdet Çulpan'ın "Köprülerde Tarih Köşkleri" adlı makalesi, Türk taş köprülerinin üzerinde yer alan mimari elemanları tanıtmaya açısından önemlidir.

Edirne'de bulunan erken dönem Osmanlı köprülerinin XX. yüzyılın başlarındaki durumunu öğrenmemize yardımcı olan Rıfat Osman Tosyavizade'nin "Edirne Köprüleri" isimli yazısı bilgisine başvurduğumuz kaynaklar arasında yer almaktadır.

Cüneyt Ölçer'in Kazım Baykal'la birlikte hazırladığı "Bursa'daki Tarihi Köprüler" adlı çalışma Bursa'da yer alan erken dönem Osmanlı köprülerinin 1960'lardaki durumları hakkında bilgiler ve fotoğraflar içermektedir.

Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından 1960'ların başından itibaren çıkarılan "Karayolları Bülteni" adlı süreli yayınlarında kısa da olsa köprülerin mimari özellikleri üzerine bilgiler sunulmaktadır. Bu yayınlar arasında İsmet İter'in kaleme aldığı "Edirne Yeni Köprü", "Edirne Gazi Mihal ve Yıldırım Köprüleri", "Tarihi Köprülerimiz ve Onarım Kuralları", "Köprüleriyle Mimar Sinan", Muzaffer Erdoğan'ın yazdığı "Edirne Köprüleri", "Behram Köprüsü" adlı makaleler yüzeysel bir şekilde köprülerin mimari özelliklerine değinmiştir.

Bu yayınların yanı sıra il yıllıkları ve ansiklopediler gözden geçirdiğimiz kaynaklar arasında yer alırlar.

Çalışmamızı konu alan ve yararlandığımız diğer kaynak ve yayınlar yeri geldikçe metin içerisinde ve toplu olarak kaynakça kısmında verilmişlerdir.

## 2-OSMANLI ÖNCESİ ANADOLU'DA KÖPRÜ MİMARİSİ GENEL ÖZELLİKLERİ

### 2.1. KÖPRÜ MİMARİSİNİN GENEL NİTELİKLERİ

İnsanoğlu tarih öncesinden günümüze değin sürekli bir gelişim içerisinde olmuştur ve bu gelişim devam etmektedir. Buna paralel olarak da gelişimin getirmiş olduğu gereksinimlerde artmaktadır. Sosyal bir yapıya sahip olan insanoğlu barınma ihtiyacından dolayı evler, dini ihtiyacından dolayı mabetler, savunma ihtiyacından dolayı kaleler, sosyal alan ihtiyacından dolayı şehirler, ulaşım ihtiyacından dolayı yollar, köprüler inşa etmişlerdir. Bu yapılaşma giderek ilerlemiş ve genişlemiştir.

Köprüler sivil mimari eserler arasında yer almaktadırlar ve halkların ticari ve sosyo-ekonomik gelişmesine katkıda bulunacak kervan ve posta yolları üzerine kurulduğu gibi orduların stratejik durumları da dikkate alınarak yapılmışlardır. İnsanlar ilk çağlardan beri vadileri aşmak için ağaç dallarından ve sarmaşık yapraklarından faydalanarak geçmeye çalışmışlardır. Taş ve ağaç ayaklar üzerine ağaç kirişler yerleştirerek köprüler kurmuşlardır (Tunç 1978: 5) Köprü insanoğlunun vazgeçilmez ulaşım araçlarından birisidir. En basit tanımıyla aralarında bir engel olan iki noktayı birbirine bağlamak için kullanılan veya iki trafik akımının aynı düzeyde kesişmeden geçişini mümkün kılan yapıdır. Köprünün fonksiyonu ulaşımı sağlamaktır. Bu ana görev köprüyü yolun bir parçası haline getirir.

Günümüzde bilimin ve teknolojinin gelişmesi her yapıda olduğu gibi köprü mimarisinde de büyük ilerlemelere imkan kılmıştır. Fakat ilkel çağlarda da bir

ihtiyaç olan köprü için insanlar, ahşap malzeme kullanmışlar ve giderek bu malzemenin yerini taş malzeme almıştır. Ahşaptan taşa geçiş köprü için bir milat sayılabilir. Malzemenin dayanıklılığı, zorlu doğa şartlarına karşı direnç göstermesi gereken bir yapı için çok önemlidir. Bu nedenle taş malzemeyle yapılan köprüler yüzyıllar boyunca ayakta kalabilmiştir. Başlangıcından günümüze kadar farklı uygarlıklar tarafından inşa edilen köprüler, mimarı elemanları ve planları açısından diğer yapı türlerine nazaran daha az farklılık gösterirler. Bunun nedeni, köprünün yapılışında insanın isteklerinden çok, doğa şartlarının, üzerine kurulduğu nehrin coğrafyasının ve topografik durumunun etkili olmasıdır. Tümüyle fonksiyonel bir karakter taşıyan köprü, mimari elemanları açısından zengin değildir. Bu nedenle devir özelliklerini gösterirken, diğer yapı türlerinde olduğu gibi, çeşitli unsurlar arası kıyaslamalarla, belli sentezler ortaya koyabilmek güçtür. Köprü yapımında kullanılan plan özellikleri şu şekilde özetlenebilir:

Köprünün fonksiyonu bir kıydan diğerine ulaşımı sağlamaktır. En ilkel şekliyle, içine girilemeyen suyun üzerine kurulan bir kemerden oluşur. Bu kemerin boyutları, üzerinde açılan suyun genişliği ile büyür ya da küçülür. Kemerin yapımından sonrası, bu kemerin tepesine çıkılarak öteki sahile inilmesi problemdir. İşte köprü biçimini, akarsu üzerine kurulan kemere, çıkış ve inişinin gerektirdiği çeşitlemeden alır. Arazinin topografik yapısının ve nehir yatağının boyutları doğrultusunda çeşitli köprü formları ortaya çıkmıştır.

Geniş bir nehir yatağında, yüksek, geniş açıklıklara ihtiyaç duyulmaz. Aksine, yakın genişlikteki gözler, suyu rahatlıkla geçirebilirler. Bu tip akarsu yatakları üzerine inşa edilen köprülerinin göz adedi fazla olur, bu da köprü boyunun uzamasına neden olur. Bu kuruluşta tabliye de düz olur (İlter 1978: 27).

Derin yataklı sularda, ana yatak içine, teknik bakımdan ayakları oturtmak imkansız veya çok güçtür. Bu nedenle, zeminin yükseldiği sığ uçlara yerleştirilen

ayakların arası, geniş ve yüksek bir kemerle bağlanır. Böylece kurulan ana göz ya da gözler, etrafındaki yardımcı küçük açıklıklarla, güçlü eğimlerle her iki sahilden yükselen dik köprüleri doğurur (İlter 1978: 27).

Köprü mimarisini ve plan tipini oluşturan en büyük faktörün nehir yatağının derinliği ve genişliği olduğu bir gerçektir. Bu bağlamda yukarıda belirtilen plan özelliklerini sadece bir bölgeye mal etmemiz mümkün değildir. Dünyanın her yerinde inşa edilen köprüler bu özellikler dikkate alınarak oluşturduğundan köprü tipolojisinin evrensel bir nitelik taşıdığını söylemek yanlış olmayacaktır. Bunun yanı sıra genel olarak mimari yapıların oluşumunda, zaman içindeki sanat ürünlerinin etkilerinin yanı sıra, süre gelen bölgesel yapı geleneklerinin ve buna bağlı olan yapı anlayışının etkisinin büyüklüğü de unutulamaz. Bu nedenle köprü konusunda Roma ve Bizans çağında bile etken olan bölgesel bir biçimlendirme anlayışının varlığı, çeşitli yanlarıyla yapılan analizlerle ortaya konulmaktadır. Köprü mimari kuruluşu gereğince ne kadar yerli ve çevresel sanat etkilerinin içinde olursa olsun, yapısının esası bozulmaz. Etki ve gelenekler ancak mimari unsurlarda görülmekte, böylece de kısımlardaki değişimler, fonksiyonel bütünü bozmamaktadırlar.

Romalılar köprü, su kemeri ve yol yapımında ileri seviyeye ulaşmışlardır. Romalılar da kemer ve köprü yapımı Asya'dan gelen Etrüsklerden ve başka bir kavim olan Sümer ve Hattilerin Ön Asya ve Küçük Asya'da bıraktıkları inşaatlardan öğrenmişlerdir (Adkins and A. Adkins 1998: 180). Romalılar köprülerinde malzeme olarak iri, köşeli taşlar kullanırdı. Yunanlılar ise köprü yapımında Romalıların seviyelerine ulaşamamışlardır. Yunanistan'da yapılan önemli yol ve köprüler, Romalılar dönemine aittir (Tunç 1978: 5). Yapım öncesindeki teknik ön hazırlıklar, üzerinde inşaatın gerçekleştirileceği alanın topografik durum krokisinin hazırlanmasıyla başlamaktadır. Tanyeli'nin aktardığı bilgiler Osmanlıların bu işlemi nasıl yaptıkları hakkında bilgiler vermektedir.



*“Osmanlı Türkçesinde ‘misiha’ (mesha) denilen bu işlem genellikle mimarlar tarafından gerçekleştirilmektedir. Ne var ki, kimi belgelerde onların yanı sıra, ‘mühendis’ diye adlandırılan kişilerin ve seyrek olarak da ‘mesahacı’ (topograf) denilen teknik elemanın da ölçüm işlemleri yaptığı anlaşılmaktadır. Bu amaçla yapılan işlemler sırasında yatay uzunlukların ölçümünde belgelerde adı ‘iki ucu mühürlü urgan’ uzunluğuyla 75 terzi zirai olarak verilen ipekten yapılma ve üzerine birim boyutları düğüm atılarak işaretlenmiş özel bir araç kullanılmaktaydı. Düşey yüksekliklerin ölçümünde ise, havayî terazî” ya da genellikle kısaca ‘terazi’ denilen araçtan yararlanılıyordu. Özellikle su yolu yapımlarında güzergah profilini çıkarmak bir zorunluluk olduğundan, bu işlemin uygulandığı bilinmektedir.” (Tanyeli 2000: 232).*

Köprü inşaatı nehir içerisinde gerçekleştirildiği için zahmetli bir iştir. Özellikle su içerisinde kalan ayakların yapımında bir ön hazırlık yapılması gerekmektedir. Köprülerde inşaat doğrudan doğruya su içerisinde gerçekleştirileceği zaman batordolar yapılmaktadır. Batordo köprü ayağını inşa edebilmek amacıyla, içine suyun girmeyeceği geçici bir çalışma alanı oluşturmayı sağlar (Tanyeli 2000: 233). Gülsün Tanyeli’nin Tezkiret-ül Bünyan’dan aktardığı bilgilerde Büyükçekmece köprüsü inşaatında bu tür batordoların nasıl yapıldığına dair oldukça ayrıntılı bilgiler vardır. Sai’nin, Sinan’ın yaşamını anlatan Tezkiret-ül Bünyan’ın bir yazma nüshasında köprünün temel yapımı şöyle anlatılır:

*(Köprüünün) her ayağına bir kalyon gibi ‘sanduka’ (batordo) yapılıp deniz suyunu tulumbalarla..... boşalttılar..... ve iki üç adam boyu kazıkları şahmerdanla temellere çakıp onun üzerine kesme blok taşları sağlam demir kenetlerle bağlatıp aralarına kurşun akıtıp..... (temel inşaatını tamamladılar). (Tanyeli 2000: 233).*

Romalıların da benzer bir uygulama yaptıkları bilinmektedir. Osmanlı Batordo ve kazıklı temel inşaatlarının Antik Roma teknolojisiyle bağlantılı olduğu düşünülebilir (Adkins and A. Adkins 1998: 180). Köprü açıklıklarının mesnet noktalarını oluşturan ayakların akarsu yatağı içinde bulunduğu durumlarda ayakların özel olarak berkitilmesi gerekir. Bu amaçla, ayağa ırmağın akış yönüne karşı doğrultuda selyaranlar, akış yönünde de mahmuzlar eklenir (Tanyeli 2000: 232). Her iki elemanın görevi de akışın ve bu akışla birlikte taşınan çeşitli ağır maddelerin ayağı ve ayak temelini tahrip etmesini önlemektir. Köprü'nün memba ve mansab taraflarında aldıkları biçimler köprü ayaklarında yaşanan sorunlar dikkate alınarak geliştirilmiş olmalıdır.

Köprü ayağının temel inşaatı bitirildikten sonra ayağın örülmesi oldukça kolay bir aşama oluşturmaktadır. Asıl sorun ayakları birbirine bağlayan kemerlerin örülmesi sırasında gündeme gelir.

Erken Anadolu köprülerinde en çok rastlanan şekil ana kemerli köprülerinin dik çıkışlı ve inimli görünümüdür. Genellikle doğal engebelerin şekil verdiği köprüler, Anadolu'da Selçuklu, Beylikler ve Osmanlı Sanatının klasik devrinde bile 12. yy.'da köprü'nün taşıdığı genel şekli korumakta, böyle iki tip sürdürülmektedir. Bu genelleme İran köprüleri için de yapılmaktadır.

Ancak İran köprülerinin hemen çoğunda egemen olan biçim, birbirine yakın açıklıktaki çok sayıda gözden oluşmuş, düz kuruluştan gelmektedir. Orta ayak biçimlerinde Anadolu'da Osmanlılara dek, Türk köprülerinin ana kemerliler grubunu meydana getirenlerin çoğunda, orta ayak biçimleri bir özellik göstermezler. Anadolu'nun 13. yüzyıl köprülerinde birkaç örnek dışında çok fazla süsleme unsuru gözükmemektedir. Bitkisel ve geometrik süslemelerin görüldüğü nadir yapılar arasında Çobandede Köprüsü sayılabilir (İlter 1978: 191-192).

Osmanlı öncesi Türk köprülerinde sivri kemer kullanıldığı genellemesi yapılabilir. Roma çağında kullanılan yuvarlak kemerler bırakılarak, dayanıklı olan ve az malzeme ile gerçekleştirilen “sivri kemerde” karar kılınmıştır. Bu uygulama da Osmanlı köprü mimarisini daha ince daha narin çizgilere ulaştırmıştır. Böylece de Türk köprüleri, büyük hacimler kaplayan mimari elemanlara sahip –özellikle Roma ve Bizans köprüleri yanında- ince silüetleri ile daha zarif ve rasyonel ifadeli yapılar olmaktadır.

Köprünün ana ögesi olan kemer şekil olarak “sivri”dir. Bunun yanında dairesel kemerler, ikinci planda kalmaktadır. Zaman zaman sivri kemerli ana gözün yanında, ikinci dereceden gözlerde ya da boşaltma gözlerinde, tek merkezli dairesel kemerler de görülmektedir. Ana gözlerde dairesel kemer kullanılması modası, Beylikler devrinde başlar. Karamanoğulları sahasında köprü mimarisinde yuvarlak kemer kullanımının tercih edildiği bilinmektedir. Fakat Osmanlılar döneminde yapılan köprülerde sivri kemer kullanımı, tekrar Selçuklular dönemindeki önemine kavuşur. Selçuk ve Osmanlı köprülerinin birçoğunun orta seviyelerinin yandakilere göre daha yüksek oldukları görülmektedir. Bu, suyun devamlı ve hızlı aktığı taban üzerine yandakilere göre daha geniş bir kemer yapma gereğinden doğmuştur. Böyle olunca bu kemerin tepesi de ötekilere göre daha yüksek yapılır. Yandaki kemerler daha alçak olduğundan tepe yükseklikleri de düşük seviyede kalmaktadır. Bu tür yapılmış kemerlerin üstünü örtebilecek bir tabliye döşenince köprünün iki yanındaki arazi ile bağlantılı olarak başlayan döşemenin orta kısmı daha yüksek çıkmaktadır (Tunç 1978: 8).

Konum bakımından, geçilecek suyun ve arazinin durumu söz konusu ise de, Osmanlı öncesi, mimarinin genel karakteri olan, çeşitleme ve asimetri eğilimi, köprü mimarlığında da görülmektedir. Köprü gözlerinin düz bir doğrultuda yerleştirilmemeleri de, bu devir köprüleri için bir başka özellik olmaktadır. Osmanlı dönemi köprüleri iki dönemde yapılmışlardır diyebiliriz: Birincisi yolun devlet tarafından yapılma şekliydi; ikincisi de çeşitli kimselerin vakıf olarak yaptırma

biçimiydi. Bir yerde köprü inşa edilebilmesi için, o yerin trafik açısından yeterli olması, yani o yörede bir köprüye şiddetle ihtiyaç duyulması gerekliydi. İhtiyaç halinde o yöre halkı, toplu halde, bağlı buldukları kaza kadısına ihtiyaçlarını iletirler; kadı da bu isteklerini merkeze bildirirdi (Orhonlu 1984: 71 ). Mimarbaşı hasa mimarları arasında köprü yapımında uzman olan mimarları görevlendirerek; o bölgede gerçekten bir köprüye ihtiyaç olup olmadığını, ihtiyaç varsa nasıl bir köprü yapılacağı ile ilgili fizibilite yaptırarak rapor hazırlatırdı. Bu rapordaki teknik bilgilere göre mimarbaşı projeyi hazırlatarak ve maliyetini hesaplayarak Divan-Hümayun'un onayına sunardı. Buradan çıkan sonuca göre köprüler yapılırdı. Daha önceden yapılan köprülerin hasar görmesi halinde onarımları yine o köprüyü yapan ekibe verilmesine çalışılırdı. 16.yüzyıldan itibaren 19.yüzyıla kadar köprü yapımı konusunda uzman mimarları çalıştıkları ve bu ihtiyaca cevap verdikleri görülmektedir (Taş 2003: 207).

Geçmişten günümüze değin yapılan köprüler yapılış amaçları, teknikleri ve kullanımlarına göre çeşitlilik gösterirler. Ama hepsi insanların ihtiyaçlarına cevap verebilmek için yapılmışlardır. Özellikle Osmanlı döneminden günümüze gelebilen köprülerin her biri bir sanat eseri sayılabilir. Önemli olan bu yapıları olabildiğince titiz bir şekilde koruyabilmektir.

## 2.2. ROMA VE BİZANS KÖPRÜLERİ

Köprü ve yol inşasında Romalıların mühendislik anlamında oldukça ileri seviyede oldukları bilinmektedir. Romalılar kemer inşası ve köprü yapımını Etrüskler, Sümerler ve Hatti'lerin Ön Asya ve Küçük Asya'da bıraktıkları inşaat usullerinden öğrenmişlerdir (Arseven 1950: 1130). Roma köprülerinin özellikleri için Celal Esat Arseven'in "Sanat Ansiklopedisi" isimli eserinde şu bilgiler yer almaktadır;

*“Köprüünün üstü taş döşelidir; bu taşlar çok köşeli safiha halindedir. Üzerinde yürünen bu kısma yol manasına gelen ‘via’ derler. Bu yolun iki tarafında yayaların yürümesi için yüksekçe iki yaya kaldırımı vardır; buna de ‘crepido’ denir. Köprüünün yürünen kısmını teşkil eden bu yolların iki tarafında kısa bir korkuluk duvarı inşa edilmiştir. Buna da ‘pluteus’ ismi verilir. Bu korkuluklar som duvar olup korkuluk değildir. Köprülerin iki başına genellikle birer kapı inşa edilmiştir ki bunlar gerekli olduğu zamanlar kapanmak üzere demir parmaklıklı olup gerektiğinde iner ve kalkar suretle zincirlerle bağlıdır. Bazı köprülerin de iki başında iki zafer takı yer alır. Bunlar da istenildiği vakit kapanabilir.”( Arseven 1950: 1130).*

Kemer formunun ilk örnekleri M.Ö. 3000 yıllarında Mezopotamya'da Sümerlere ait yeraltı mezarlarında görülmüştür.(Toker 2004: 134). Mısırlılara ait olan örnekler, bu uygarlığın da aynı dönemlerde kemer formunun yapısal potansiyeli hakkında bilgi sahibi olduklarını göstermektedir. Ancak, kemer formunu bulanlar her ne kadar Sümerler ya da Mısırlılar olsa da, en etkin ve göz alıcı şekilde kullanmayı başaranlar Romalılar olmuştur. Milattan önceki son yüzyıllarda kemer, cephelerde, portik girişlerin üzerlerinde ve kent giriş kapılarında yaygın bir şekilde kullanılarak bu uygarlığın geleneksel yapısal formu haline gelmiştir. Geniş ve dik vadilerden

şehirlere su getirmek amacıyla inşa edilen Roma sukemerleri, kemer formunun kamu mimarisindeki kullanımında önemli bir devrim olmuştur. İlk örnekleri yeraltı yapıları olarak inşa edilen su kemerlerinin en iyi korunmuş ve bilinen örnekleri Segiova'daki iki katlı su kemeri ve üç farklı kemer konfigürasyonundan oluşan Pont du Gard'dır. Daha küçük ölçekte ve yayalara yönelik yapılmış olsalar da köprüler de sukemerleriyle karşılaştırılabilir niteliktedirler. Suyun akış şiddetine göre yönlendirilen kemerleri ve ayaklarda yer alan mükemmel hesaplanmış su kesicileriyle, 2. yüzyılın başlarında inşa edilen Mulvian Köprüsü en önemli örneklerden biridir. 6. yüzyılda inşa edilen Ponte Vecchio Romalıların, karakteristik yuvarlak kemerlerinden sonra basık kemer formuyla yaptıkları iyi korunmuş önemli örneklerdendir (Toker 2004: 135 ). Ancak Roma İmparatorluğu'nun çöküşünden sonra uzun yüzyıllar boyunca köprülerde önemli bir gelişme olmamıştır. Türkiye'de Adıyaman'da Cender Suyu Köprüsü, Adana şehir içi köprülerinden Seyhan Köprüsü, Adana-Ceyhan yolu üzerinde bulunan Misis Köprüsü Roma devrinden kalan yapıtlar arasındadır (Çulpan 2002: 3). Romalıların diğer yapılarında olduğu gibi köprü yapımında da dairesel kemer formunu tercih ettikleri görülmektedir. Ancak tüm köprülerinde bu kemer formunu kullandıklarını söylemek yanlış olur. Günümüze Roma ve Bizans çağından kalmış olan köprülerde sivri kemer kullanımının da söz konusu olduğu görülmektedir. Ağın'a (Elazığ) 10 km. uzaklıkta, Arapkir çayı üzerindeki, Karamağara Köprüsü M.S. 5. yada 6. yüzyıllara tarihlenmektedir ve 17.75 cm. genişliğinde, tek, sivri kemerli bir Bizans köprüsüdür ( İlter 1978: 258).

Roma dönemi köprülerinde ayak yapımı diğer dönem ve uygarlıklarda olduğu gibi yerel ve kültürel özelliklerin yanı sıra doğa şartlarının getirdiği zorunluluklarla inşa edilmişlerdir. Köprü ayaklarının nehir akıntıları ve suların getirmiş olduğu maddelerden fazla zarar görmemesi amacıyla yapılan selyaranlar, memba tarafta genellikle üçgen prizmal burun, mansap tarafta ise yarı silindirik topuk şeklinde inşa edilmişlerdir.

Romalıların Anadolu'da yer alan en önemli köprüleri arasındaki Cendere Köprüsü geniş korkuluklarıyla dikkat çekmektedir ve Romalıların köprü yapımında korkuluklara verdikleri önemi göstermektedir. “*Burada korkuluk, basamak basamak yükselen kuruluşuyla, cepheleri kademelendirirken, korkuluk başlarına yerleştirilen abidevi sütunlar –ve bugün artık hiçbir izi kalmamış sütunlar üstündeki heykeller-köprüünün ihtişamını bir kat daha arttırırlar.*” (İlter 1978: 261). Sadece bu köprüde değil diğer Roma örneklerinde de korkuluk yapımının izleri anlaşılmaktadır.

Köprü yapımında malzemenin dayanıklılığı çok önemlidir. Zorlu doğa şartlarına ve güçlü su akıntılara karşı dirençli olabilecek olan malzemelerden birisi taştır. Romalılar erken devirlerde köprü yapımında ahşap malzeme kullanmışlar ve daha olgun örneklerinde ahşap yerine taş malzemeyi tercih etmişlerdir. Roma dönemi köprülerinde büyük blok taşların kullanıldığı günümüze gelen örneklerden anlaşılmaktadır. Özellikle Anadolu'da inşa ettikleri köprülerde taş kullanımının yaygın olduğu görülmektedir.

Köprü mimarisinde bölgelere göre ayrılmış bir yapı tekniğinden söz etmek zordur. Bunun nedeni yukarıda da belirtildiği gibi köprü yapımında insanların tercihlerinden ziyade doğa şartlarının belirleyici olmasıdır. Genellikle taş olan köprü malzemesi, teknik faydalar söz konusu olduğunda, başka çeşit malzemelerle ortak olarak ta kullanılmıştır. Bu da bize gereken yerde gereken malzemenin kullanılmasının gerekliliğini göstermektedir. Buradan anlaşılacağı üzere; gerekli yerde var olan bütün olanakları kullanarak, emek ve malzeme israfından kaçınmak, malzemedeki emekte ve tüm olanaklarda ekonomiyi sağlayarak, gerçekten rasyonel bir yapıyı meydana getirmek” köprü yapımı için temel amaçtır (İlter 1978: 261). Roma köprülerinde kullanılan malzeme ve bu malzemenin kullanma biçiminin diğer dönem ve uygarlıklardan pek de bir farklı olmayacağını söylemek yanlış olmaz.

Romalılardan kalan tüm köprüler, onların köprü inşasında ne kadar ileri bir seviyede olduklarını göstermektedir. Romalılar bilinen tüm geleneksel köprü yapım teknolojisinin yaratıcıları sayılabilirler. İtalya’da nehirler çok yüksek debili değildir. Akarsuların bir kıyısından ötekine, akıntı ayaklarına gereksinim duymaksızın, tek bir kemerle geçilebilirdi. Bundan ötürü de genel alışkanlık, taş köprü yapılması yolundaydı. Romalıların köprü yapım sanatı kuzey eyaletlerinin geniş akarsularında gelişmiştir. Trier yakınında Mosel ırmağı üzerinde yer alan eski ahşap köprü M.Ö.140 yılı dolaylarında yapılmıştır. Bugün hala kullanılmakta olan köprünün dokuz ayağından ikisi kentin surları yapılırken sökülmüştür. Büyük bazalt bloklardan yapılan ayakların tutturulabilmesi için ahşap çerçeveler (batordo) ırmak tabanına batırılmış, ara boşluklar kille doldurulmuştu. Temelin sağlam olmasından dolayı, yapılışının üzerinden 1850 yıl geçmesine rağmen köprü hala olduğu gibi durmakta ve işlevini yerine getirmektedir. Çerçevelerinin iç yüzeyi taş zemine kadar sökülmüş, sonra ayaklar dikilmişti. Ahşap çerçeve yapısıysa, gelen geçen teknelere işaret olsun diye, “şamandıra” gibi, yerine bırakılmıştı. Taş ayakların üzerinde kiriş ve kalaslardan meydana getirilmiş bir kafes konstrüksiyon tabliye oturtulmuştu ve köprüden geçen yolun tüm ağırlığı bu yapıya bindirilmişti.( Kretzschmer 2000: 125-130).

Romalılar zamanında çok büyük köprüler başka yöntemlerle yapılırlardı. Ayaklar bir kazıklı temele oturtulurdu. *“Ren ırmağı üzerinde Mainz ile Kastell kentlerini bağlayan köprüünün temel kazıkları sağlam meşe kütüklerinden yapılmıştır ve bu kütüklerin uçları demirden güçlü kazık çarıklarıyla donatılmıştır. Kazıklı temel üzerinde yontma taştan ya da dökme betondan ayaklar oturtulmuş, aralarındaki açıklık, ahşap bir kafes yapıyla örtülmüştür.”* (Kretzschmer 2000 :128). Bu durum üzerinde Mainz köprüsü kabartması bulunan sikkelerde belli olur. M.Ö. 103-105 yılları arasında mühendis Apollodorus tarafından İmparator Traianus’un buyruğu üzerine bugünkü Romanya sınırları içinde, Turnu Sever’in yakınlarında, Tuna ırmağı üzerinde kurduğu köprünün yapımı da aynı şekildedir. M.Ö. 310 yılında Büyük Constantinus’un saltanatı sırasında Köln ile Deutz arasında Ren ırmağı üzerinde kurulan köprünün de aynı yöntemle yapıldığı görülmektedir (Kretzschmer 2000:



128). Bu köprüde bulunan kazıklı temel, Mainz'da 220 yıl önce atılan temelin aynısıdır. Bundan köprü yapımında uygulanan metotların yüzyıllar boyunca aynı kalabileceği anlaşılmaktadır.

Roma köprü mimarisinde kemer köprülerin yanı sıra, “*Caesar’ın M.Ö. 55 yılında Neuwied yakınlarında Ren ırmağının 400 m. genişlikte olduğu bir noktada kurdurduğu savaş köprüsü*” (Kretzschmer 2000: 128), “istimlakçı yapısı” olarak adlandırılan başka bir köprü yapısıdır. Ayrıca özellikle askeri operasyonlar için kullanışlı olan ve orduyu geniş akarsularda karşıdan karşıya geçirmek için tasarlanan, sandallar veya botları kablo ve gemi demirleriyle birbirine bağlamak suretiyle oluşturulan “yüzer köprüler” de başka bir tür yapım tekniğidir.

Başka yapılarda beton döküm yöntemini uygulamış olsalar da, köprü yapımında kesme taş bloklarla örgü yönteminden yararlanmışlardır. Kenetli örgü Roma köprücülüğü için standart bir uygulama olmuş sayılabilir (Tanyeli 2000: 233 ). Tuna gibi geniş ırmaklar üzerinde Trajan köprüsü türünden cüretli örnekler rastlanırsa da, Anadolu’daki Roma örnekleri yalın yapılardır. Tek veya sıra kemerli ve kemer biçimleri yarım dairesel uygulamalar Roma için her yerde olduğu gibi Anadolu’da da tipiktir. Roma döneminden beri Dargeçit türü vadi oluşumlarında Selge (Zerk köyü) yolu üzerinde Köprülü Kanyon’daki Roma köprüsü örneğinde olduğu gibi tek kemerli köprü örnekleri de görülür. Roma erken döneminde inşa edilen köprülerde ahşap malzeme kullanılmıştır. Bu köprüler çok uzun süre ayakta kalmamalarına rağmen yapılan kazılar sonucunda yapılarına ilişkin kanıtlar elde edilebilmiştir. Romalılar ahşap köprülerini genellikle şehir merkezinden uzak yerlere ve askeri kullanım amacıyla inşa etmişlerdir. Ama taş köprülerinin yapımıyla beraber şehir merkezinde inşaat yaygın hale gelmiştir. M.Ö. 3. yüzyılın ortalarında kemer kullanımı Roma inşaat teknolojisinde önemli bir yer tutar ve Romalılar inşa ettikleri taş köprülerde de kemer kullanımını uygulamışlardır (Adkins and A. Adkins 1998: 180).

Romalılar dönemine ait, Anadolu’da yer alan köprü örneklerinden bazıları şunlardır;

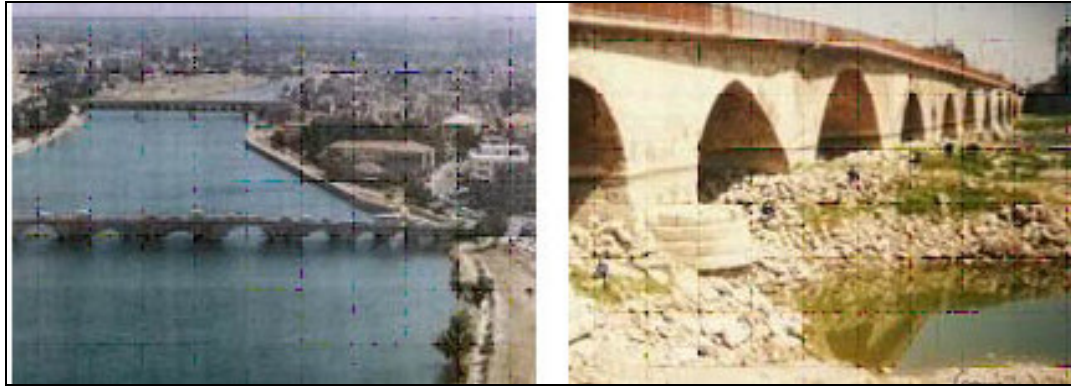
Anadolu’daki Roma köprülerinin en tanınmış olan Cendere Köprüsü’nün Kahta’da Cender suyu üzerinde 2. yüzyılda yapıldığı yazıtından anlaşılmaktadır. “34.20 m. açıklıklı bir tek kemeri bulunmaktadır.” Köprü başlarında dört sütun üzerinde anıtsallığı vurgulanan heykeller olduğu bilinmektedir. Geniş açıklıklı ve dolayısıyla yükselen köprülerde eğimin dikliğinden ötürü döşeme yüzeyinin basamaklı olması konstrüktif sorunlar ve geçiş güvenliğinden ötürü yeğlenmiş olmalıdır. Cendere köprüsünün eski durumunu yansıtan fotoğraflarda bu durum açıkça görülmektedir. Günümüzde üç sütunu mevcuttur ve yakın yıllarda oldukça ağır bir restorasyon geçirmiştir. (Tanyeli 2000 : 233 ).



*Foto.1: Cendere Köprüsü (www.kgm.gov.tr'den)*

Seyhan (Roma, Taş, Eski) Köprüsü, Adana şehir içi köprüsüdür. Şehri ikiye bölen Seyhan Nehri üzerinde yapılmıştır. Eski Köprü ve Roma Köprüsü olarak da bilinen bu köprü, tarihte Anadolu’yu Mezopotamya’ya bağlayan tek geçittir. Köprü Roma imparatoru Hadrianus (117-138) zamanında yapılmıştır ve Bizans İmparatoru I. Justinianus zamanında onarım geçirmiştir. Köprü 310.00 metre uzunluğunda,

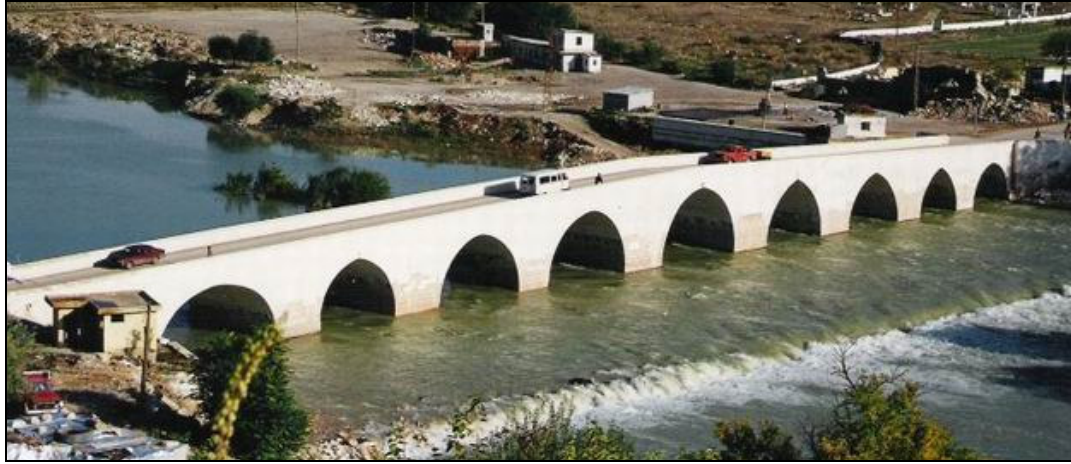
13.00 metre yüksekliğinde ve 19 gözden meydana gelmiştir. İlk yapıldığında 21 göz iken 3 gözü toprak altında kalarak kapanmıştır (Tunç 1978: 165).



*Foto.2: Seyhan Köprüsü (www.kgm.gov.tr'den)*

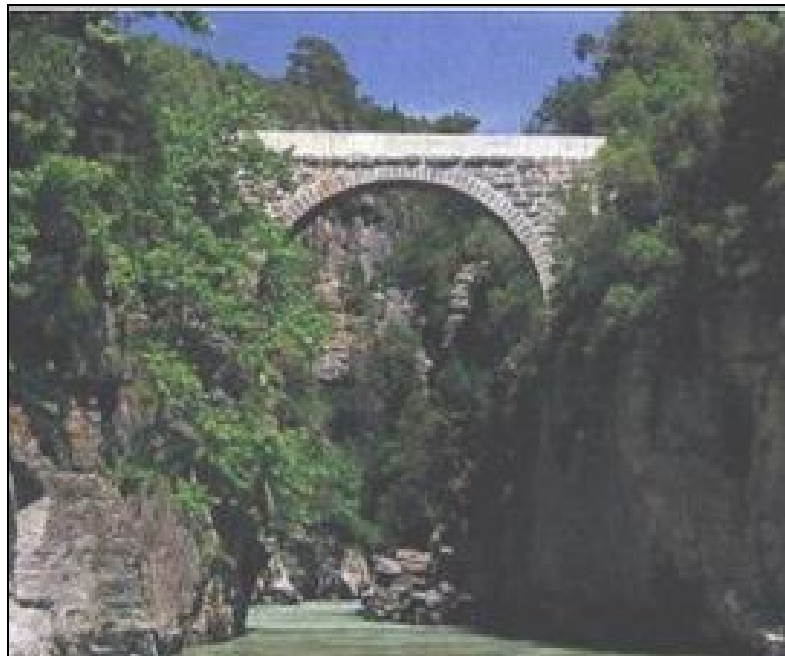
Çanakkale Gülpınar'da bulunan Chryse antik kenti ile Aleksandria Troas'ı birbirine bağlayan Roma Köprüsü M.S. II. Yüzyılda yapılmıştır. Blok taşlardan inşa edilen köprünün 93 metrelik bölümü görülmekte olup, 7 metre yüksekliğindeki kemer ayaklarının 3-4 metrelik kısmı toprak altında kalmıştır.

Misis Köprüsü, Adana ilinde, Adana-Ceyhan yolu üzerinde yer almaktadır. Bir bucak merkezi olan Misis, Ceyhan (Pyramus) nehrinin kuzey kıyısında "Eski Misis" ve "Yeni Misis" olmak üzere iki mahalleden meydana gelmiştir. 135.30 metre uzunluğunda olan Misis Köprüsü, nehrin kuzey ve güneyindeki mahalleleri birbirine bağlar. Köprü muntazam kesme taşla yapılmıştır. Ortası biraz yüksek olan köprünün, iki ucu daha alçakta kalmıştır. Ayakların önündeki selyaranelerden memba taraftakiler üçgen, mansap taraftakiler ise köşeli takviye çıkıntısı şeklindedir. Dokuz gözden meydana gelen köprünün, kemer formu sivridir. Köprü VI. yüzyılın ortalarında Bizanslılar zamanında onarım görmüş, onarım Justinianus tarafından yapılmıştır. Daha sonraları çeşitli zamanlarda onarımlar görmüştür (Tunç 1978: 142).



*Foto.3: Misis Köprüsü (www.kgm.gov.tr'den)*

Antalya ili, Köprülü Kanyon milli parkı, Beşkonak'ta Köprülü Kanyon deresi üzerinde inşa edilmiş olan Olukköprü, Roma dönemine aittir. M.S. II. yüzyılda inşa edilmiştir. 22.80 metre uzunluğunda ve tek gözlüdür. Günümüzde Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından onarımlar geçirmiştir.



*Foto.4: Oluk Köprü (www.kgm.gov.tr'den)*

Bizanslılar köprü yapımında Romalılar kadar ileri seviyeye ulaşamamışlardır ve bu dönemde yapılan köprülerin özellikleri de Roma dönemi köprü mimarisinin devamı niteliğindedir. Bölgesel farklılıklar bir yana en az emek ve malzeme kullanımıyla inşa etme kaygısı Bizans köprü mühendisliğinde de ön plana çıkmaktadır. Bu dönem köprülerinin kemer formları daireseldir. Anadolu’da yapılmış olan en bilindik Bizans köprüsü, Sangarius (Sakarya) nehri üzerindeki köprüdür. Söz konusu köprü hakkında Mango şu bilgileri vermektedir;



*Foto.5: Sangarius Köprüsü (www.kgm.gov.tr'den)*

*“Prokopios’un De aedificiis’i yazdığı sıralarda henüz bitmemiştir ama yazar, daha önce bu nehrin üzerinde başka bir köprü bulunmadığını belirtir. O zamandan bu yana Sakarya yatağını değiştirmiş, köprü de tarlaların içinde iyice toprağa gömülü olarak ortada kalmıştır. 469 yarda uzunluğunda, kesme taş bloklarla yapılmış, 75 ayak açıklığı olan yarım daire 7 kemerden oluşan anutsal bir yapıdır. Burası o dönem için Anadolu karayolu üzerinde önemli bir duraklama yeri olmalıdır, çünkü köprüünün doğu ucunda apsisli büyük bir yapı vardır, batı ucunda da (artık yıkılmış olan) otuz iki ayak yüksekliğinde, payelerinden birinin içerisinde döner bir merdiven bulunan anutsal bir giriş yer almıştır. Bu eser hakkında şimdiye kadar yapılmış tek araştırma, 1839 yılında burası daha iyi bilinseydi imparatorluğun*

*diğer yerlerindeki Roma yolları üzerine yapılan büyük köprüler kadar ünlü olabilirdi diyen, Charles Texier tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu köprüünün yanı sıra başka çarpıcı bir örnek de Elazığ'da halen ayaktaadır. Bu yapı elli altı ayak açıklık, otuz üç ayak yükseklikte bir kemeri olan tek gözlü bir köprüdür. Sivri kemerli olan köprü ilk bakışta Türkiye ve Balkanlardaki Osmanlı köprülerini anımsatır ama kemer alını boyunca uzanan Yunanca kitabenin 6. yüzyıla tarihlendirilmesi yapının Bizans döneminde inşa edildiğini göstermektedir". (Mango 2006: 102).*

Elazığ ili, Ağın ilçesi ve Arapgir Çayı üzerinde inşa edilmiş olan Karamağara (Ağın) Köprüsü, Bizans Dönemi köprülerindedir. V-VI. yüzyıllarda inşa edilmiş olup, 29.95 metre uzunluğunda ve tek gözlüdür. Kemer açıklığı 17.00 metre, su seviyesinden kilit taşına kadar olan yüksekliği de 9.50 metredir. Ayakları, güneyde tabii kayalar üzerine, kuzeydekiler ise yapıli temellere oturmaktadır. Köprüünün tempan duvarı moloz taş örgülüdür. Sivri formda olan kemer ise kesme taştan yapılmıştır. Kemerin doğu yönünde Grek harflerle yazılı 76 harfli ihtiva eden bir yazıt vardır. Yazıt şöyledir: “Tanrı bundan sonra daima girerken çıkarken sizi korusun.” Yine doğu yüzünde kilit taşının iki yanında yunan haçli iki rozet vardır. Köprüünün korkulukları kalmamıştır (Tunç 1978: 108).

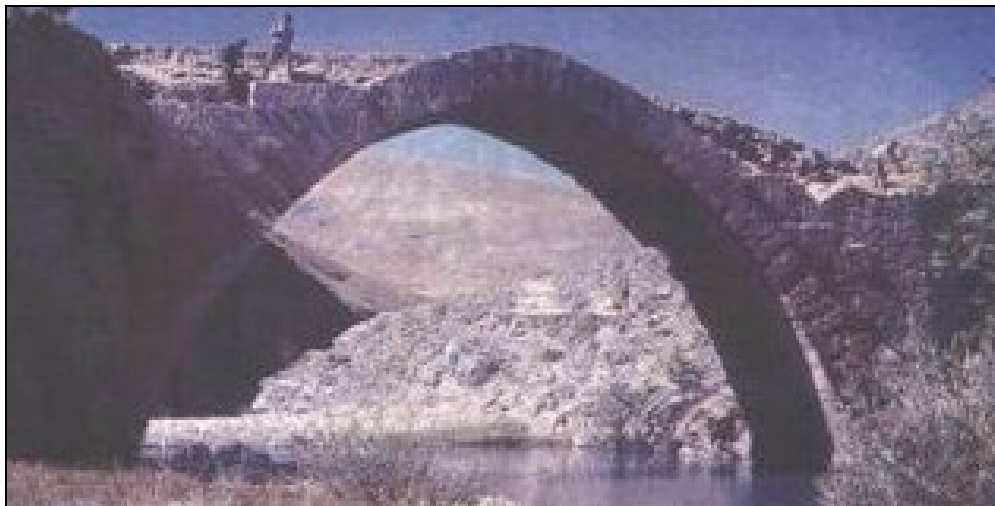


Foto.6: Karamağara Köprüsü (www.kgm.gov.tr'den)

### 2.3. SELÇUKLU KÖPRÜLERİ

Yıllar boyu süren Selçuklu akınlarından sonra, 1071 Malazgirt zaferiyle egemenlik kuran Türkler, Anadolu şehirlerine, kitleler halinde yerleşmişler, iktisadi, içtimai ve kültürel düzenlerini hıristiyan halkla yan yana, iç içe kurmuşlar, sürdürmüşlerdir. Tarihte Anadolu Selçuklu Devletinin yer almasıyla birlikte, özellikle doğu ve güney-doğu Anadolu'nun çeşitli yerlerinde ayrı Türk hanedanları hüküm sürmüşler, böylece Anadolu Selçuklu devri, siyasi ve kültürel sahada bir devletler topluluğu olmuştur. Bu hanedanlardan önemlileri; Erzincan ve çevresinde Mengüçekler, Diyarbakır, Mardin, Hısn Kayfa ve Meyyafarıkın'de Artukoğulları, Erzurum ve çevresinde Saltuklular, Sivas, Kayseri, Malatya ve Tokat çevresinde Danişmentoğulları olarak sayılabilir ( İlter 1978: 17).

1071'den sonra Türklere açılan Anadolu'da, hem İran Büyük Selçuklu plan ve formları, hem de Zengiler ve Azerbaycan Atabeklerinin geliştirdiği biçimleri, taş malzemeye kuvvetli bir sentez halinde kaynaştırarak yeni denemelere başlayan başarılı bir dönem görülür. XII. yüzyıl Anadolu Türk mimarisinin özünü teşkil eden bu sürekli araştırma ve deneme evresi, ilk Türk devletlerinin mimarisiyle değerlendirilir. XIII. yüzyılın başlarından itibaren Anadolu Selçuklu devletinin, Anadolu Türk birliği sağlaması, Anadolu'da mimari alanında yeniden bir rönesans yaratılmasına temel olmuştur. Geleneksel dini mimari plan ve formları yanında, mezar anıtları, kervansaraylar ve diğer ticari yapılar mekan araştırmalarının dikkat çeken yapılarıdır. (Altun 1978: 36).

Anadolu, tarih öncesi çağlardan beri, çeşitli uygarlıkların doğduğu, ya da yayıldığı alanlar içinde bulunması sonucu olarak, o çağlara hakim olan toplumların kendi anlayışlarına ve dünya ticaretinin yönlerine göre değişen yollara sahip olmuştur. Bu yol ağları siyasi etkenlerde olduğu kadar, ticari gereklere de uygun

olarak, zaman zaman şekil değiştirmiştir. Selçuklu devri köprüleri, Selçuklulara kadar gelen ve onlardan önceki devirlerinde ihtiyacı karşılayan, ayrıca kendileri tarafından da yapılan yollar üzerinde kurulmuşlardır.(İlter 1978: 8). Anadolu'da Selçuklular döneminde, genellikle, doğu-batı doğrultusunda gelişen ulaşım damarları, siyasal egemenliğin dağılması ya da parçalanması sonucunda, bazı önemli merkezler çevresine yönelip, yoğunlaşmıştır (İlter 1978: 225). Her iki politik ortamda da köprüler, hem sefere çıkılırken ordunun geçmek zorunda kaldığı geçitler olarak önem taşıyordu, hem de savunmada karşı kuvvetlerin yararlanmasının istenmediği tesisler olarak önemliydi. Önemli geçitlerdeki köprülerin, ya kendi bünyeleri içinde, ya da yan tesislerde barındırdığı koruyucu kuvvetlerle, yol güvenliği sağlanıyordu (İlter 1978: 225).

Selçuklu ve Artukoğulları köprüleri özenli kesme taş işçiliği ve alması düzenli zengin bezeme programı olan yapılardır. Yazıtlar yapının doğrudan beden duvarları üzerinde ya da bezeme programının bir ögesi olarak yer alırlar. Doğu Anadolu'daki köprülerde büyük açıklıklarda genelde kemer ve beden duvarları farklı tekniklerde inşa edilmişlerdir. Kemer, büyük kesme taş bloklarla özenli işçilikle, diğer kesimler yörenin teknik olanakları doğrultusunda, yerel malzeme ve harçla, moloz taş işçiliğiyle inşa edilmişlerdir. Yuvarlak kemerli köprüler Roma ve Bizans geleneğinin devamı olarak varlıklarını sürdürürken (Afyon Altıgöz, Sivas Kesik Köprü, Kayseri Çokgöz Köprüsü), Doğu Anadolu'da sivri kemer ağırlıklı olarak kullanılmıştır (Tanyeli 2000: 234).

Erken devir Türk köprülerinde, sivri kemer kullanımı karakteristiktir. Sivri kemerin yanı sıra, ikinci dereceden önemli olan yan gözler ve boşaltma gözlerinde yuvarlak kemer formunun da uygulandığı görülmektedir. Kitabeli olan ve dolayısıyla tarihlendirilmesi kesin olarak yapılabilen köprülerden bazılarında, ana göz sivri formda olmakla beraber, ikinci derecedeki boşaltma gözlerinin dairesel olarak yapıldıkları görülmektedir (İlter 1978: 191). Sivri kemerin yanı sıra aynı yapıda daha az önemli olan açıklıklarda dairesel formun kullanılması, cepheyi hareketlendirme ve



çeşitleme yapma isteği olarak nitelendirilebilir. Sivri kemer kullanımı ne kadar bir Türk geleneği olsa da, köprü yapımında en uygun taşıyıcı unsur olmasından dolayı da tercih edilmektedir.

Köprülerde orta ayaklar, ana kemerli dik köprülerden çok, çok kemerli düz köprülerde önemli olmaktadır. Köprü yerinin sağlam kayalık yerlerde seçilmiş olmasından dolayı, orta ayaklar su hareketlerini karşılayacak fonksiyonlarını, ancak büyük taşkınlıklarda yerine getirmektedirler. Bu bakımdan Anadolu'da Osmanlılara kadar Türk köprülerinin, ana kemerliler grubunu meydana getirenlerin çoğunda, orta ayak biçimleri bir özellik göstermezler (İlter 1978: 198). Diğer köprü mimari elemanlarının çoğunda olduğu gibi doğa şartlarının ve insanın gerçekleştiği arazinin özel hali neyi gerektiriyorsa o şekilde bir ayak yapımı gerçekleştirilmektedir. Ayakların nehir sularından fazla zarar görmemeleri için inşa edilen selyaranlar da, genellikle memba tarafında üçgen, mansap tarafında ise yarı silindirik formda inşa edilmekteydiler. Bu durum sadece Selçuklu köprüleri için değil, Roma ve Bizans köprüleri içinde söylenebilir. Doğanın gerektirdiği uygulamalarla ortaya çıkan çeşitlemeler de, Selçuk ve Beyliklerdeki çeşitlemelere paraleldir demek doğru olacaktır.

Osmanlılara kadar Anadolu'da inşa edilmiş Selçuklu dönemi köprülerinde korkuluk biçimlerinin günümüze gelebilmiş örneklerinden anlayabilmek biraz güçtür. ( İlter 1978: 199). Bunun nedeni korkuluğun yeri itibarıyla, diğer köprü elemanlarından daha fazla dış etkilere maruz kalmasıdır. Bununla beraber, yine de, bu konuda bize fikir verebilecek örnekler bulunmaktadır. Pazar Suyu Köprüsü, Hıdırlık Köprüsü korkuluklu köprüler arasında yer almaktadırlar. Ayrıca Korkuluklu Köprülerin yanı sıra korkuluksuz olarak tasarlanmış köprüler de bulunmaktadır. Bu köprülere örnek olarak; Tekgöz Köprüsü, Kesik Köprü, Ak Köprü örnekleri verilebilir. Korkuluklar bakımından fazla bir çeşitliliğin söz konusu olmadığı görülmektedir. Anadolu'da inşa edilen Selçuklu köprülerinde korkulukların; sade,

gösterişsiz fakat yararlı, dikdörtgen kesitli ve üst kısımları kimi zaman hafif yuvarlak ve kimi zaman da beşik örtüsü biçiminde yapıldığı anlaşılmaktadır (İlter 1978: 200).

Roma dönemine ait olan köprülerde, korkuluklara verilen önem kaynaklardan ve günümüzde mevcut örneklerden anlaşılmaktadır. Kimi köprülerde kademeli bir şekilde yükseltilerek yapılan korkulukla cepheler hareketlendirilmişlerdir. Korkulukların başlangıç ve bitişlerine yerleştirilen sütunlar ve heykellerde Romalıların köprü yapımına verdikleri önem ve zevkin bir işaretidir.

Selçukluların inşa ettikleri köprülerde kullandıkları malzeme fazla çeşitlilik göstermezler. Aslında köprü yapısının genel özelliği gereği kullanılacak malzeme taştır. Bunun nedeni taştan önce yapılan ahşap köprülerin dayanıklılığının az olmasıdır. Sadece Selçuklular için değil diğer uygarlıklar içinde bu durum vazgeçilemeyecek bir gerçektir. Selçuklu döneminde inşa edilmiş bazı köprülerde taşın yanı sıra tuğla malzemenin de kullanıldığı görülür. Bunda, yakın komşu geleneklerinin etkisi ve yörelerin malzeme alışkanlıkları etkili olmaktadır. Anadolu'nun gerek doğusunda ve gerekse güneyinde, Selçuklu öncesi İslami devirlerde yapılan köprüler, form bakımından olduğu gibi malzeme açısından da farklılık gösterirler. İran köprü örneklerinde kullanılan malzemenin cinsi tuğladır. Bu durumun o yöreye yakın yerlerde inşa edilen Selçuklu köprüleri üzerinde etkili olması doğaldır. Nasraddin Köprüsü, Hasan Keyf Köprüsü, Altın Köprü (İlter 1978: 203). Selçuklular döneminde inşa edilmiş tuğla malzemeli köprüler arasındadırlar. İran'da kullanılan tuğla malzemenin, Anadolu'da yerini taş malzemeye bırakması bölgesel bir etkinin sonucudur denilebilir.

Selçuklular döneminde inşa edilen köprüler, dekorasyon ve süsleme açısından sade bir görünüm sergilerler. Yine de bir genelleme yapmak yersiz olur. Çünkü özellikle güney-doğu Anadolu'da inşa edilmiş Selçuklu dönemi köprülerinde, zengin insan ve hayvan motiflerinin, köprü yapısının dar olanakları içerisinde verildiği gibi,

doğu Anadolu'daki bir köprüde de (Çobandede), çok çeşitli arabesk motifleri yapıyı süsler. Güney-doğu Anadolu'da sözünü ettiğimiz köprüler; Malabadi Köprüsü, Hasan Keyf Köprüsü, Ceziret ibn Umar ve Cizre'deki küçük köprülerdir. Güney-doğu bölgelerden Anadolu'nun içlerine girildikçe süsleme öğesinin azaldığı görölmektedir. Orta Anadolu köprüleri daha sade bir görünüm sergilerler. Özellikle XII. yüzyıl Selçuklu dönemi köprülerinde görölen süsleme unsuru, XIII. yüzyıl köprülerinde görölmemektedir ( İlter 1978: 206).

Selçuklu döneminde inşa edilen köprüler arasında birkaç dikkat çeken yapıyı özetlemek yerinde olacaktır.

Hasankeyf Köprüsü, Dicle üzerinde yalnızca kemer ayakları mevcut olan Ortaçağ'ın Anadolu'daki en önemli yapıtlarından birisidir. 40 metre açıklıktaki orta gözü, Anadolu'nun geleneksel konstrüksiyonla geçilmiş en büyük açıklığını tanımlayan kemeriyile dönemi için iddialı ve cüretkâr bir yapıdır ( Tanyeli 2000: 235).

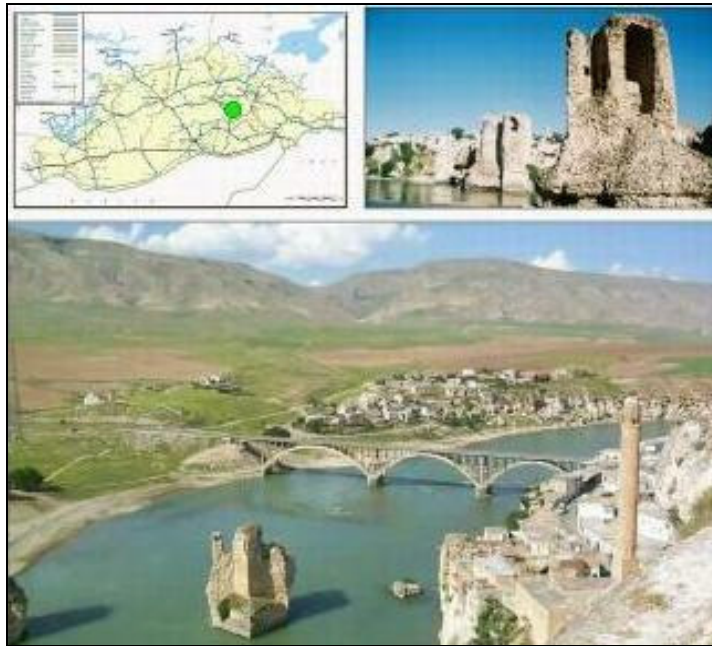
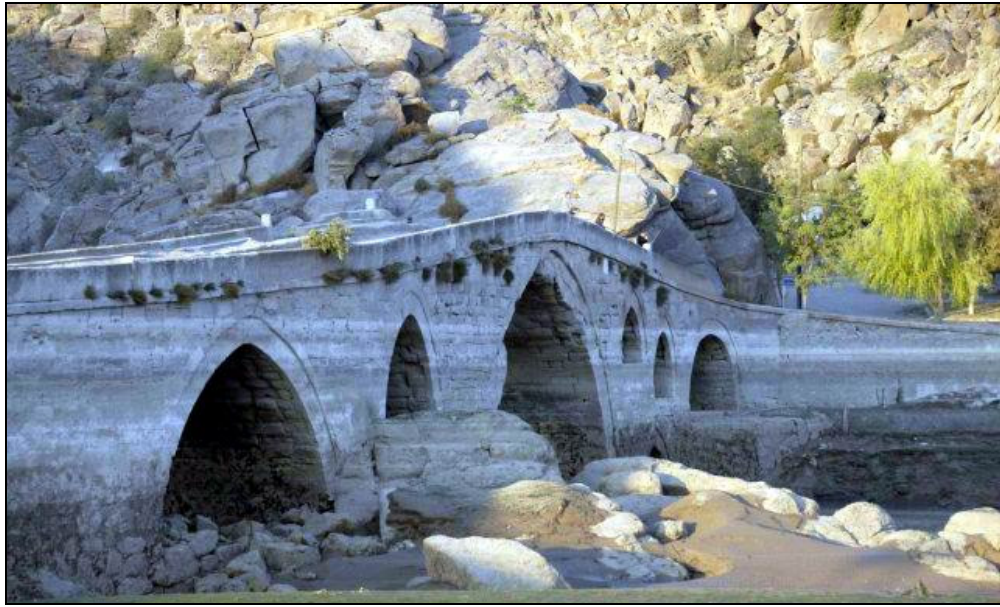


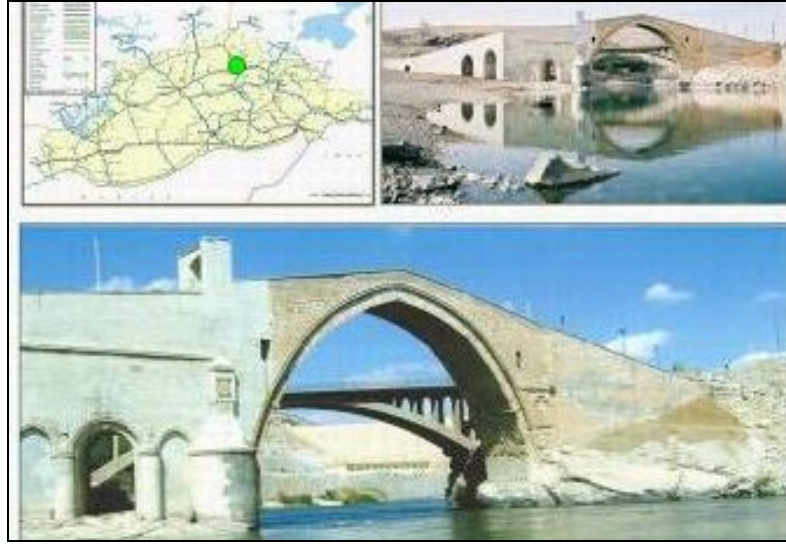
Foto.7: Hasankeyf Köprüsü (www.kgm.gov.tr'den)

Çeşnigir Köprüsü, Kızılırmak üzerinde, Ankara-Kırşehir yolunun nehri geçmek için en uygun konumunda inşa edilmiştir. Büyük göz açıklığı 20 metredir. Diğer gözler asimetrik düzenlenmiştir ve taşkın boşaltma gözleri olarak düşünülmüşlerdir. Ayaklar nehir yatağındaki kayalar üzerinde konumlanır. Yapının tarihi tartışmalıdır. Köprünün mevcut durumunun Bizans dönemi alt yapısı üzerinde Türk dönemlerinde yapılan onarımlar olduğunu ileri sürenler olmakla birlikte, bir çok araştırmacı da Selçuklu yapısı olduğu kanısındadır ( Tanyeli 2000: 235).



*Foto.8: Çeşnigir Köprüsü (www.kgm.gov.tr'den)*

Malabadi Köprüsü, Batman Suyu üzerinde inşa edilmiş yüksek bir köprüdür (Tanyeli 2000: 235). 40.80 metre açıklıktaki ana kemerinin yanı sıra bir de küçük kemeri bulunan köprünün batıda ise 3 adet boşaltma gözü yer almaktadır. Orta ayağın memba tarafındaki selyararı üçgen prizmadır. Yine membada küçük boşaltma gözünden sonra gelen ikinci ayağın silindirik külâhı üzerinde insan, aslan ve güneş figürleri yer alır.



*Foto.9: Malabadi Köprüsü (www.kgm.gov.tr'den)*

Tekgöz Köprüsü, Kayseri'de inşa edilmiştir ve Kızılırmak üzerinde yer alır. Doğu cephesinde bulunan yazıta göre 1202 yılında yapıldığı ileri sürülmektedir. 27 metre açıklık, 18 metre yükseklikteki ana gözünün bir yanında 11,5 metrelik taşkın gözü yer almaktadır (Tanyeli 2000: 235).



*Foto.10: Tekgöz Köprüsü (www.kgm.gov.tr'den)*

Halilviran-Artuklu Köprüsü Diyarbakır'da inşa edilmiştir ve Devegeçidi Suyu üzerinde yer alır. Yedi gözlü köprüde oldukça ince kesme taş işçiliği vardır. Üzerinde bulunan kitabeden 1218 yılında inşa edildiği anlaşılmaktadır. Selyaranların kemer ayaklarıyla bir bütün olarak tasarlanmış oluşlarından kaynaklanan plastik etkisi dikkat çekicidir.

Çoban Köprüsü'nün (Erzurum), Aras nehri üzerinde batı yönünde temelleri görünen, yıkılmış bir başka köprünün yerine XIII. yüzyıl sonunda inşa edilmiş olduğu tarihi kaynaklara dayanarak ileri sürülür ( Tanyeli; s.235). Altı gözlü olan köprünün uzunluğu 220 metredir. Kemer araları ayakların üzerindeki iki yönde dörderden toplam sekiz oda bulunmaktadır. XVII. ve XVIII. yüzyıllarda Osmanlı onarımları yapıldığı yazılı kaynaklardan öğrenilir (Tanyeli 2000: 235).



*Foto.11: Çoban Köprüsü ([www.kgm.gov.tr](http://www.kgm.gov.tr)'den)*

Belkıs (Köprü Çayı) Köprüsü, Aspendos yakınlarında Köprüçay üzerindedir. Roma döneminde burada bulunan köprünün büyük ve yüksek olduğu yazılı kaynaklardan bilinmektedir. Bizans döneminde de kullanılan köprü, Selçuklu döneminde I. Alaeddin Keykubad tarafından yenilenmiştir. Eski köprü mesnetlerinin bazılarında yararlanıldığı için kırık hatlı bir plan verir. İki başında Roma dönemine ait köprü ayak kalıntıları yer almaktadır (Tanyeli 2000: 235).



*Foto.12: Belkis Köprüsü (www.kgm.gov.tr'den)*

### 3 - ERKEN OSMANLI KÖPRÜLERİ

#### 3.1. NİLÜFER HATUN KÖPRÜSÜ

**Fotoğraf No** :13, 45-53.

**Şekil No** : 11.

**İnceleme Tarihi** :Nisan 2008.

**Bulunduğu Yer** : Bursa-Mudanya Yolu, Nilüfer Çayı üstünde

**Yaptıran** : Orhan Gazi

**Yapan** : Bilinmiyor

**Yapım Tarihi** : XIV. yüzyıl

Bursa, Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk başkentidir ve önemli şehirlerinden birisidir. Osmanlı'nın ilk dönemlerinde birçok imar faaliyetinin gerçekleştirildiği kentte erken Osmanlı sanatının dikkate değer örneklerini görebilmek mümkündür. Cami, medrese gibi dini mimarinin yanı sıra han ve köprü gibi sivil mimariden de birçok yapı bulabildiğimiz kentte yapılan köprüler önemli bir yer teşkil eder. Bu köprüler arasında yer alan Nilüfer Hatun Köprüsü, Osmanlıların Bursa'ya inşa ettikleri ilk köprüdür. Bu köprünün Sultan Orhan Gazi dönemi eseri olduğu hakkında köprüyle ilgili araştırma yapan bütün yazarlar (Evliya Çelebi I: 394; Aşıkpaşazade: 102; Çetintaş 1946: 37; Ayverdi 1966: 118; Baykal 1967: 18; Çulpan 2002: 87; Tunç 1978: 147) birleşmektedirler.



### **3.1.1. Yeri ve Tarihi**

Nilüfer Çayının Uludağ'ın kuzey ve güneyinde olmak üzere iki kaynağı vardır. Esas kolu Bursa'nın güney doğusundaki Keles dolaylarından çıkar, kuzeye doğru Misi köyü ve Çekirge batısından geçtikten ve Uludağ kuzeyinden gelen diğer bil kol ile birleştikten sonra büyük bir kavis çizerek batıya yönelir, genel olarak, doğu-batı yönünde bir çok kıvrımlarla akışına devam eder. Güney-kuzey yönünde akan ve doğrudan Ulubad gölü, batıdan Manyas gölü ayaklarını alan Simav Çayı ile birleşir ve Karasu boğazından geçerek Marmara denizine dökülür (Çulpan 2002: 87). Nilüfer Hatun Köprüsü, Bursa-Mudanya yolunda, Geçit köyünün 1,5 kilometre kadar batısında, Nilüfer Çayı'nın üzerinde yer alır.

Nilüfer Hatun Çayı'nın ve üzerindeki köprünün adını nereden aldığı ile ilgili bilgiler tarihçi ve araştırmacılar tarafından verilmektedir.

Aşıkpaşazade “ *Ülüfer Hâtun oldur kim Kapluca Kapusu'na yakın bir yerde Bursa Hisarı dibinde tekyesi vardır ve hem Ülüfer Suyu köprisün ol Hâtun yapdu Suya Ülüfer diye ad virdiler*” der. (Aşıkpaşazade : 102)

Evliya Çelebi “ *Nilüfer nehri bahar mevsiminde asla geçit vermez. Şâhrâh üzerinde metin bir köprü vardır ki her tâkı kavs-i kuzaktan nişan verir. Bilecik tekfuru nişanlısı iken H.688 de Osman Gazi tarafından esir ve Şehzadesi Orhan Gazi'ye tezviç edilen Nilüfer Hatun adına inşa edilmiş ve Nilüfer Hatun Köprüsü adı verilmiştir.*” diye bahseder. (Evliya Çelebi 5: 9).

Osman Gazi tarafından esir alınarak oğlu Orhan Gazi'ye gelin edilen ve kendisine Nilüfer adı verilen Hatun adına Nilüfer Çayı üzerinde yaptırılan Nilüfer Köprüsü'nün, Osman Gazi'nin bir yiğitlik destanı hatırası olarak yapılmış olması gerekmektedir.

Yarhisar tekfurunun kızı olan Nilüfer, Bilecik tekfuru nişanlısı idi. Bilecik tekfuru düğününe Osman Bey'i de davet ederek pusuya düşürmeyi tasarladı. Harmankaya tekfuru Osman Bey'i bilgilendirdi. O da hem Bilecik'i fethetti, hem de gelin alayını Kaldırak Deresi'nde basarak Nilüfer'i ve yanındakileri tutsak aldı. Bu soylu kızı oğlu Orhan'la evlendirdi. Hayır işlerine düşkün olan ve yoksullara sadakalar dağıtan Nilüfer Hatun, Bursa ovasını sulayan çay üzerine bir köprü yaptırmış ve bu suya Nilüfer Çayı denilmiştir (Yaşamları ve Yapıtlarıyla Osmanlılar Ansiklopedisi 1999: 369).

Yukarıda yer alan çeşitli araştırmacıların vermiş oldukları bilgilerden yola çıkarak Nilüfer Hatun Köprüsü'nün Orhan Gazi döneminde eşi Nilüfer Hatun adına yaptırıldığı anlaşılmaktadır.

Nilüfer Hatun Köprüsü bir hatun adına yaptırılan nadir köprüler arasındadır. Hatun kişiler tarafından yaptırılan ve onların adlarını alan köprüler arasında, Artuklu Emir Necmeddin Albî kızı Zübeyde Hatun tarafından M.1179 yılında inşa edilen Diyarbakır ili, Çermik Köprüsü; Mevlânâ Nureddin Abi-l Fath İsmail bin Mahmud bin Zengî bin Aksungür validesi tarafından M.1181 yılında inşa edilen Halep, Kuwaik Köprüsü; Umur Bey bin Mehmed bin Aydın kızı Gürcü Melek tarafından M.1372 yılında inşa ettirilen Tire, Gürcü Melek Köprüsü, yine Bursa'da Çelebi Sultan kızı Selçuk Hatun tarafından, M.1465 yılında inşa ettirilen Bursa, Selçuk Hatun Köprüsü (Çulpan 2002: 8) sayılabilir.

### **3.1.2. Köprünün Tanımı**

Nilüfer Hatun Köprüsü, üzerine inşa edilmiş olan nehrin topografik yapısı dikkate alınarak yapılmıştır. Orhan Gazi'nin eşi Nilüfer Hatun adına yaptırıldığı bilinen köprünün ölçüleri şu şekildedir. Boyu 53.40 metre ve genişliği 5.25 metredir.

Nilüfer Çayı'nın esas yatağında sivri kemerli dört gözü vardır (Foto. 13-Şekil.11). Ana gözün açıklığı yan gözlerden daha fazla olup 10 metredir. Köprü ilk yapıldığında dört gözlü olarak tasarlanmış ama sonradan Nilüfer Çayı yatağı dolup etrafa yayılınca, köprüye üç göz daha ilave edilmiştir.

Köprü ana gözün bulunduğu kısımda yüksektir. Merkezden her iki tarafa gidildikçe seviye düşmektedir (Foto.51). Osmanlı köprülerinin tipik bir özelliği olan nehir sularının en fazla olduğu yerde yapılan ana kemerin yan kemerlerden geniş ve yüksek tutulması modeli burada da uygulanmıştır. Köprü'nün batısında yer alan son göz yıkılmış ve sonradan tuğla malzeme ile yenilenmiştir. Köprü'nün doğu ve batısındaki üç göz sonradan toprağa gömülmüştür (Foto.50). Köprüye memba taraftan bakıldığında sağ tarafta kalan dört göz orijinal yapıya aittir. Kemerler tuğla ile örülmüştür. Bursa-Mudanya güzergahı üzerinde yer alan köprü, ana güzergahın sonradan değiştirilmesinden dolayı kullanım dışı kalmıştır ve günümüzde aradaki köylere hizmet vermektedir. Köprü'nün iki ucunda ve tabliyede, eski Mudanya arnavut kaldırımının kalıntıları vardır.

Esas kemerler ve köprü yüzü kesme taştan inşa edilmiştir (Foto.46-47). Batıdaki son göz yıkılmıştır ve sonradan tuğla ile yenilenmiştir. Korkuluklar kalın köfeki taşandır. Tahliye gözleri tuğladandır. Tempan duvarları moloz taştır. Kaplama taşları zamanla dökülmüştür. Solda yer alan üç göz daha sonraki devirlerde ilave edilmiştir. Tempan duvarının bir kısmı ve kemerler taş kaplamadır.

Köprüdeki selyaranlar sivri külahlı ve taş kaplamadır (Foto.49) Korkuluklar yine kesme taştan yapılmışlardır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk dönemlerinde inşa edilen bu köprü orijinal haliyle günümüze gelememiş sonradan yapılan çeşitli onarımlar ve eklemelerle son halini almıştır.

Bulunduğu yol güzergahının değiştirilmesi ile ana yolun uzağında kalan yapı kaderine terk edilmiştir. Üzerinde herhangi bir süsleme unsuru bulunmayan köprünün yapılış veya onarımlarıyla ilgili herhangi bir kitabesi bulunmamaktadır.

Köprü, Karayolları tarafından 1972 yılında onarılmıştır. (Tunç 1978: 148).



*Foto.13 : Nilüfer Hatun Köprüsü Genel Görünüş.*

### 3.2. ULUBAT KÖPRÜSÜ

**Fotoğraf No** : –

**Şekil No** : –

**İnceleme Tarihi** : –

**Bulunduğu Yer** : Bursa-Karacabey yolu, Ulubat Gölü üzeri

**Yaptıran** : Bilinmiyor.

**Yapan** : Bilinmiyor

**Yapım Tarihi** : Orhan Gazi Dönemi (?)

Osman Gazi döneminde bağımsızlığını ilan ederek (1299) uç beyliği konumundan beylik durumuna geçen Osmanlılar'ın, Bilecik (1299), Yarhisar (1299), İnegöl (1299) ve Yenişehir (1300)'in fetihleriyle bölgedeki hakimiyetleri güçlenmiştir. Orhan Gazi dönemi (1326-1362)'nde akınlar devam etmiş; Bursa (1326) ve İznik (1331) gibi iki önemli Bizans kalesi Osmanlılar'ın eline geçmiştir. Orhan Gazi döneminin sonunda Osmanlılar batıda Gelibolu Yarımadası ile Karesioğulları'na ait Balıkesir dolaylarını egemenlikleri altına almayı başarmışlardır.

Osmanlılar'ın Bursa'yı başkent yapmasından ve Karesi topraklarının fethinden sonra Edincik, Karabiga ve Çardak-Lapseki noktaları Gelibolu ve Rumeli topraklarına geçişte önemli merkezler olmuştur. Bu suretle Bursa-Karacabey güzergâhı için bir yol kitabesi yazılmıştır. II. Murad döneminde yazılan kitabe metni ve okunuşu (Tüfekçioğlu 2002: 556) şu şekildedir:

1- *Emera bi-binâi hâzihi't-tarîkı'l-mübârek*

2- *Sultânü'l-a'zam el-hâkân zillü'llâhi*

- 3- *Fi'l-âlem es-sultân sultân bin es-sultân sultân*
- 4- *Murâd bin Muhammed Hân ebbede'llâhü saltanatehû fî târîhi*
- 5- *Şehri Muharrem li-seneti sittetin ve erba'î (ne) ve semânimâ (yeh).*

Anlamı: Büyük padişah, hakan, Allah'ın yeryüzündeki gölgesi, sultan, sultanoğlu sultan, Mehmed Han oğlu Sultan Murad –Allah onun hükümdarlığını ebedî kılsın- 846 / 1442 yılının Muharrem ayında bu mubarek yolun inşâ edilmesini emretti.

Osmanlılar'ın erken dönemlerinde inşa edilmiş olan Ulubat Köprüsü, Biga Güleşköy Akköprü ve Gönen-Sarıköy Güvercin Köprüsü bu önemli yol güzergahı üzerinde yer almaktadır.

### **3.2.1. Yeri ve Tarihi**

Bursa-Karacabey-Ulubat güzergahında, Ulubat Gölü'nün batı ayağı üzerinde yer almaktadır. Yapının inşa tarihine ilişkin herhangi bir kitabe ya da kayıt bulunmamaktadır. Bursa-Mudanya yolunda Nilüfer Çayı üzerinde yer alan Nilüfer Köprüsü ile aynı dönemde yapılmış olabileceği düşünülmektedir. Bu suretle Orhan Gazi dönemine tarihlendirilmektedir. Cengiz Orhonlu'nun Naima Tarihi'nden aktardığı bilgilerde (Orhonlu 1990: 32) Ulubat Gölü ayağı üzerinde inşa edilmiş olan eski bir köprünün olduğu ve o civarda bundan başka bir geçit olmadığı bahsedilmektedir. Ayrıca köprü başında bu yolu emniyet altında tutmak için küçük bir kale içinde tüfekçilerin bulunduğu verilen bilgiler arasındadır.

### **3.2.2. Köprünün Tanımı**

Günümüze çok harap bir biçimde ulaşabilen köprünün yalnız sahil kenar ayakları sağlam durumdadır. Diğer kısımlar harap olmuştur. Su seviyesinin üzerinde kalan bazı kısımlar fark edilebilmektedir. Köprü kesme taş ve tuğla malzeme ile yapılmıştır.

### 3.3. EDİRNE GAZİ MİHAL KÖPRÜSÜ

**Fotoğraf No** : 14, 54-65.

**Şekil No** : -

**İnceleme Tarihi** :Mayıs 2008

**Bulunduğu Yer** : Edirne Tunca Nehri üzerinde

**Yaptıran** : Gazi Mihal Bey, Sultan III. Mehmed

**Yapan** : Bilinmiyor.

**Yapım Tarihi** : M.1420

Gazi Mihal Köprüsü, köprüler şehri adıyla da bilinen Edirne'nin en önemli köprüleri arasındadır. Bu yapı üç bölümlü bir bütün olarak inşa edilmiştir. Birinci kısım Tunca Nehri'nin ana yatağı üzerinde bulunur ve buradan her zaman su akar. Bu kısımdan sonra bir rıhtım ve Yıldırım Köprüsü gelmektedir. Bu kompleks yapı Osmanlının çeşitli dönemlerinde onarımlar geçirmiştir ve günümüzde bir tarih elçisi olarak işlevine devam etmektedir.

#### **3.3.1. Yeri ve Tarihi**

Edirne'yi bir gerdanlık gibi süsleyen köprülerin birisi de Tunca Nehri üzerindeki Gazimihal Köprüsü'dür. Köprü, Edirne'den Bulgaristan sınırına giden yolun üzerinde yer alır. Köprü'nün Bizanslılar döneminde Mihail Palagos tarafından yapılmış olduğu konuyla ilgili kaynaklarda (Kazangil 1998: 67; Çulpan 2002: 88; Tunç 1978: 79) belirtilmektedir. Yalnız o dönemde köprünün nasıl olduğuna dair herhangi bir bilgi bulunmamaktadır. Zamanla harap olan köprüyü, Osmanlı



devletinin gelişme yıllarında önde gelen akıncılardan Gazi Mihal Bey esaslı olarak onartmıştır. 1420 yılında yapılan bu esaslı onarımdan dolayı köprünün adı Gazi Mihal Bey Köprüsü olarak anılmaktadır. Gazi Mihal Köprüsü esas olarak üç bölümden meydana gelmiştir. Köprü kısımları I. Gazi Mihal Köprüsü, II. İki gözden oluşan rıhtım, III. Yıldırım Köprüsü olarak sınıflandırılabilir. Birinci kısım Gazi Mihal Bey tarafından tekrar inşa ettirilen Bizans dönemi yapısıdır. İkinci kısım Gazi Mihal ve Yıldırım köprülerini bağlamak amacıyla yapılmıştır. H. 1010 (M.1602) yılında Tunca taşıdığı zaman III. Sultan Mehmed'in emriyle yapılmıştır (Tunç 1978: 81). Üçüncü kısım ise yine Bizans döneminde de mevcut olduğu bilinmektedir (Çulpan 2002: 88). Köprü Yıldırım semti tarafında yer alır. Bundan dolayı Yıldırım Köprüsü ismini almıştır. Bu kısım Kanuni Sultan Süleyman tarafından esaslı bir şekilde onartılmıştır (İlter 1965: 19).

Köprünün bütün bölümleri çeşitli zamanlarda onarımlar geçirmiştir. Yıldırım Köprüsü Kanuni Sultan Süleyman döneminde bir onarım geçirmiştir. Köprü üzerinde yer alan kitabe metni şu şekildedir:

<i>“Yıllariyle olup bu cısr medîd</i>	-	<i>Rehgüzâr-ı fenâda cay-i ubûr</i>
<i>Darb-ı pay-i zamânededen anın</i>	-	<i>Gelmişidi nice yerine kusûr</i>
<i>Emr-i Şah-ı cihân-penahiyle</i>	-	<i>Yaptılar anı safedüp makdûr</i>
<i>Göricek Sun'î anı böyle latîf</i>	-	<i>Dedi tarihini olup mesrûr</i>
<i>Genc-i vâfir virüp yine ol Şeh</i>	-	<i>Cısr virânu eyledi mamûr</i>

*Sene: 951 (M. 1544)” (Çulpan 2002: 89).*

1640 yılında Sadrazam Kemalkeş Kara Paşa tarafından, Gazimihal Köprüsü ile birlikte bütün grubun esaslı bir biçimde onarımı yaptırılmıştır. Köprü korkulukları yenilenmiş ve iki köprü arasına menfezler yanına bir tarih köşkü inşa ettirilmiştir. Onarım kitabesinin metni şöyledir:

*“Mustafa Paşa vezir-i a'zam alî nijad  
Kim vücudun âleme Allah in'am eyledi*

*Mülk-i Osmanîyi ma'mur etmeğe sa'yeyleyüp  
Her diyarın nazmına li-'llâh ikdam eyledi  
İşidüb cısr Mihale kesr-ü noksan erdiğın  
Kesrini cebreyleyüb noksanın itmam eyledi  
Oldu bu cısr sevap-encama tarih tamam  
Mustafa Paşa bu âli cısrı ihkâm eyledi.*

*Sene: 1050 (M. 1640)" (Çulpan 2002: 89).*

Köprü yapımından 450 yıl sonra depremde harap olmuş, devrin padişahı Abdülhamit tarafından onartılmıştır. H. 1318 (M. 1900) tarihinde yıkılarak İtalya'dan getirtilen ustalara eski temeller üzerine yeniden yaptırılıp (Hamidiye köprüsü) adı verilmiştir. 1903 yılında tekrar kullanıma açılmıştır. Hamidiye ismi verilen köprüye halk Gazi Mihal Köprüsü demeye devam etmiştir (Kazangil 1998: 67). Onarımla ilgili kitabesinde şu bilgiler yer almaktadır: “*İşbu Mihal Bey Köprüsü mail-i inhidam iken zinet-efzây-ı makam-ı hilâfet-i islâmîye ve erîke-pirây-ı saltanat-ı Osmaniye es-Sultan bin es-Sultan es-Sultan el-Gazî Abdülhamit sani Hazretlerinin saye-i ma'muriyetvâye-i 1321 sene-i hicriyesinde Edirne vali vekili ve ikinci orduy-i hümayûn müşiri Arif Paşa Hazretlerinin ikdamât-ı mütevaliyeleri ile tecdid, imar ve inşa edilmiştir. Sene: 1321 (M. 1903).*” (Çulpan 2002: 90).

### **3.3.2. Köprünün Tanımı**

Üç bölüm olarak inşa edilen Gazi Mihal Köprüsü'nün birinci kısmı 16 gözden meydana gelmiştir (Foto.54-55). Gözlerin açıklıkları birbirine eşittir ve basık yuvarlak kemer formunda inşa edilmişlerdir (Foto.57). Kemerleri taşıyan orta ayaklar 2.20 metre ölçülerinde olup birbirine eşittir. Ayaklar önünde inşa edilmiş olan selyaranlar yuvarlak plana sahiptir (Foto.59). Selyaranlar üzerlerine örtülen basık konilerle nihayetlenir. Selyaranların üzerinde tempan duvarında profilli bir çerçeve içerisine ay yıldızlı motifler işlenmiştir. Kemerler tempan duvarı ile aynı düzlemde

bırakılmıştır. Köprü üstünde tabliye döşemesinden sızan suların, ayaklar içinde yapacağı bozucu etkilerden kurtarmak için, kemerlerin iç kısmında üzengi hizasında ikişer tane delik açılmış ve bu deliklere de madeni borular yerleştirilmiştir. Bu düzenek köprü gövdesi içerisine sızan suların atılması amacı ile yapılmıştır. Yalnız günümüzde köprü üzerinin asfaltlamasından dolayı bu düzenek görev dışı kalmıştır.

Köprünün korkuluğu tempan duvarından 10 cm'lik bir konsolla dışarı taşmaktadır ve her iki yanında korkuluk taşları yer almaktadır. Bu tarz bir korkuluk Osmanlı mimarisine yabancıdır, klasik devre aittir ve batı etkisi gözükmektedir (Tunç 1978: 80).

Köprünün tamamı küfeki kesme taştan yapılmıştır. Selyaranların hemen üstünde yer alan ay-yıldız motifleri cepheye hareketlilik katmaktadır. Bunun haricinde herhangi bir süsleme unsuru görülmez. Üç bölümden meydana gelmiş olan köprünün bu kısmında su akmaktadır. Diğer iki kısım her zaman kuruda kalır. Bu kısım diğer bölümlere nazaran daha iyi korunabilmiştir ve işlevine devam etmektedir.

Gazimihal kısmından sonra Yıldırım Köprüsü'ne kadar yaklaşık 450 metre kadar bir mesafe bulunmaktadır. Bu iki köprü arasında büyük blok yontma taşlardan iki gözlü bir rıhtım inşa edilmiştir. Bu gözlerden büyük olanı 5 metre, küçük olanı 2.30 metre ölçülerindedir. Bu kısım 1602 yılında III. Mehmet tarafından yaptırılmıştır.

İki gözlü rıhtımın bittiği yerde Yıldırım Köprüsü başlar (Foto.63-64). Bu kısmın uzunluğu yaklaşık olarak 125 metredir. 8 gözden meydana gelmiştir. Kemer açıklıkları birbirinden farklıdır ve 5.60 metre ile 8 metre ölçülerinde değişmektedir. Gözler sivri kemerlerden meydana gelmiştir.

Kemer ve korkuluklar yontma taştan inşa edilmişlerdir. Geriye kalan kısımların malzemesi kesme taştır. Moloz kargir aralarına 50-60 cm de bir tuğladan

hatıllar yapılmıştır. Köprü günümüzde harap durumdadır. Yine de üzerinde trafik akışı devam etmektedir. Köprü üzerinde herhangi bir süsleme unsuru bulunmamaktadır.

Köprü üzerinde yakın zamana kadar mansap tarafı korkulukları arasında bir kitabe köşkü olduğu İsmet İlder tarafından belirtilmektedir (Bkz. İlder 1965: 19). Günümüzde bu yer yıkılmıştır. Bu kısım Gazimihal Köprüsü kadar iyi korunamamıştır ve tarlalar arasında kendi kaderine terk edilmiştir.

Üç üniteden ibaret bu yapı son yıllarda bir bütün olmaktan çıkmıştır. Şehir içerisinde kalan Gazimihal kısmı dikkate alınırken diğer iki kısım pek önemsenmemiştir. Bu köprünün bölümleri arasındaki uyumun bozulmasına neden olmuştur.



*Foto.14 : Gazi Mihal Köprüsü I.Kısım Genel Görünüş.*

### 3.4. KASTAMONU TAŞKÖPRÜ

**Fotoğraf No** : 15, 66-69.

**Şekil No** :-

**İnceleme Tarihi** :-

**Bulunduğu Yer** : Kastamonu Taşköprü (Merkez)

**Yaptıran** : Yağmur oğlu Ali Bey (?)

**Yapan** : Bilinmiyor.

**Yapım Tarihi** : H.768 (M.1366/67)

Osmanlılar, kuruluş dönemlerinde hızlı bir fetih ve imar faaliyeti içerisine girmiştir. Fetih ettikleri yerlerde kendi üsluplarını ve mimari tarzlarını uygulamışlardır. Kastamonu'nun Taşköprü İlçesi'ne ismini veren "Taşköprü" Osmanlılar'dan günümüze gelebilmiş en eski köprü örneklerinden birisidir.

#### **3.4.1. Yeri ve Tarihi**

Köprü, Kastamonu iline bağlı Taşköprü ilçesinde yer almaktadır. Gökırmak üzerine inşa edilmiş olan köprü, bulunduğu ilçeye adını vermiştir. Kastamonu'da inşa edilmiş olan ilk Osmanlı yapılarından. Cevdet Çulpan'nın aktardığı kitabenin (Çulpan 2002: 91) Taşköprü'ye ait olduğu düşünülmektedir. Kornapa Köyü Cami üzerinde bulunan kitabenin nereden ne zaman geldiği bilinmemektedir. Kitabe metni şu şekildedir:

1. Basmala...
2. Kullu man 'alayhâ fân va yabkâ

3. zulcalâli va 'l-ikrâm 'amâra bi- 'imârati
4. hâzihi 'l-ma'barati 'l-mubâarakati al-marhûm al magfûr
5. as-sa'id aş-şahid 'Ali Bak b. Ya'mur
6. inna.....himmatu 'l-islâm al-'amir
7. tâba 'llahu sarâhu sanati samana sittina va sab'ami'a

768 (1366/67)

Kitabeden köprünün Yağmur oğlu Ali Bey tarafından yaptırıldığı anlaşılmaktadır.

### **3.4.2. Köprünün Tanımı**

Gökırmak üzerine inşa edilmiş olan köprü 6 gözden meydana gelmiştir (Foto.67-68). Uzunluğu 100 metre ve eni 6 metredir. En büyük kemer açıklığı 9.80 metredir. Önceleri 4 gözden meydana gelen köprünün iki gözü harap olmuş bunların yerine yeniden 4 kemer yapılmıştır. Yapılan onarımlarla birlikte birçok değişikliğe uğrayan köprünün kemer açıklıkları ve ayakların önünde yer alan selyaranların planları farklılık gösterir.

Köprünün kemer formu sivridir. Kemerler tempan duvarıyla aynı düzeydedir ve sade bir görünüm sergiler. Köprünün ilk yapımında düzgün kesme taşlar kullanılmıştır fakat sonraki onarımlarda yapının çehresi bozulmuştur.

Ayaklar önünde yer alan selyaranlar yuvarlak ve sivri şekilli olmak üzere iki çeşittir. Bunun nedeninin de sonraki onarımlar olduğu ortadadır.



*Foto.15: Kastamonu Taşköprü genel görünüş*

Yapının tempan duvarı üzerinde, tek sıra büyük taşlarla korkuluklar yerleştirilmiştir. Tabliye kısmı son onarımlarla birlikte asfaltla kaplanmıştır.

1968 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılan onarımlardan önce köprünün yıkılan orijinal korkuluklarının yerinde demir korkuluklar bulunmaktaydı. Karayolları tarafından yapılan onarımlar sırasında bu korkuluklar kaldırılmıştır. Tabliye kısmı eskisine göre biraz daha genişletilmiştir. Genişlik 6 metreden 1.22 metre bir yanda, bir o kadar daha öteki tarafta olmak üzere 8.44 metreye çıkartılmıştır (Tunç 1978: 183).

Günümüzde kullanılabilir durumda olan köprü orijinal yapısından çok şey kaybetse de Kastamonu şehrinde yapılmış olan ilk Osmanlı eserlerinden birisi olması bakımından önemlidir. Herhangi bir süsleme unsurunun yer almadığı yapı cephe ve plan özellikleri itibariyle oldukça sade bir görünüm sergiler.

Bilinçsizce yapılan restorasyonların gemişı günümüze taşıyan yapıların ilk hallerini ve orjinalliklerini ne şekilde kaybettiğinin açık bir göstergesi olan Taşköprü en azından bu haliyle korunabilmelidir.



### 3.5. ANKARA ÇANKIRIKAPI KÖPRÜSÜ

<b>Fotoğraf No</b>	: 70
<b>Şekil No</b>	:-
<b>İnceleme Tarihi</b>	:-
<b>Bulunduğu Yer</b>	: Ankara (Merkez)
<b>Yaptıran</b>	: Mehmed bin Lacir
<b>Yapan</b>	: Hacı bin Musa
<b>Yapım Tarihi</b>	: H.777 (M.1375)

Ankara merkezde yer alan köprü tamamen yıkılmıştır ve günümüze ulaşamamıştır. Köprünün yaptıranı ve yapılış tarihiyle ilgili bilgiler mevcuttur buna karşın mimarisi ve yeri konusunda bilgiler kısıtlıdır.

#### 3.5.1. Yeri ve Tarihi

Ankara şehir içi köprülerindedir. Günümüzde mevcut olmayan köprü hakkında bilgilere ancak, Ankara Etnografya Müzesi'ndeki kitabesi ile ulaşmaktayız. Çankırıkapı Köprüsü olarak adlandırılan bu köprünün 4 satırlık kitabe metni şöyledir;

Okunuşu;

*l-Fî eyyâmi devleti'l-meliki'l-âdil el-gâzî es-sultâni'l-a'zam gıyâsi*

*2- 'd-dünyâ ve 'd-din ebu'l-feth Murâd Hân bin Orhân halleda'llâhü devletehü ve 'âmera*

*3- 'l- 'imârete hâzihi'l-kantarate el- 'abdü'd-da'îf Muhammed bin Lâcir ecera'llâhü hâtimetehü ve ketebehü*

*4-bi-hattühî fi't-târîhi evâhiri min şehri muharrami'l-mükerrem seneti seb'in ve seb'îne ve seb'imâyeh el-bennâ Hâcî. (Tüfekçioğlu 2001: 37).<sup>1</sup>(Foto.70).*

Anlamı: Adil hükümdar, gazi, yüce sultan, din ve dünyanın yardımcısı Orhan oğlu Ebu'l feth Murad Han'ın –Allah devletini devamlı kılsın- yönetimi günlerinde, aciz kul Lacir oğlu Muhammed –Allah onun sonunu hayırlı kılsın- bu köprüyü imar etti ve kitabesini de 777 yılının muharrem ayı sonunda bizzat kendisi yazdı. Köprünün mimarı Hacı'dır.

Kitabesindeki bilgilere göre köprü, Murad Hüdavendigâr zamanında, Mehmed bin Lacir adındaki şahıs tarafından H.777 (M.1375) tarihinde yaptırılmıştır. İznik'teki Yeşil Cami'nin mimarı Hacı bin Musa'nın (Aslanapa 1999: 219) bu köprünün de mimarı olduğu, kitabede yer alan bilgiler arasındadır.

Ayverdi, köprünün yeri konusunda, Semavi Eyice'nin yayınladığı eski bir Ankara resminden yola çıkarak tahminde bulunmuştur. Resimde belli olan üç gözlü iki köprüden birinin Çankırıkapı Köprüsü olmasının ihtimal dahilinde olduğu söylenmektedir (Öney 1971: 159). Bunlardan birisi Etnografya Müzesi'nin bulunduğu tepenin eteğinde vadi üstündedir. Şimdiki Cebeci yolu üzerinde olması gerekir. Ama köprüden hiçbir iz kalmadığı için yeri hakkında kesin bir bilgi verilememektedir.

<sup>1</sup> Kitabenin farklı okunuşu için bkz. Cevdet Çulpan, Türk Taş Köprüleri Ortaçağdan Osmanlı Devri Sonuna Kadar, TTK yayınları, Ankara 2002, s.93.

### **3.5.2. Köprünün Tanımı**

Çankırıkapı adıyla bilinen köprü günümüzde mevcut değildir.

### 3.6. BERGAMA KOYUN KÖPRÜSÜ

<b>Fotoğraf No</b>	:71-73.
<b>Şekil No</b>	:-
<b>İnceleme Tarihi</b>	:-
<b>Bulunduğu Yer</b>	: Bergama-Soma Yolu Üzerinde
<b>Yaptıran</b>	: Eyne Bey bin Feleküddin
<b>Yapan</b>	: Bilinmiyor.
<b>Yapım Tarihi</b>	: H.785 (M.1383)

Bergama, Osmanlıların eline geçmesiyle yeniden kurulmuş ve girişilen imar faaliyetleri ilçenin çehresini değiştirmiştir. I. Murad döneminde inşa edilen Koyun Köprüsü bu değişimin ilk örneklerindedir. Köprü'nün adının nereden geldiği bilinmemektedir.

#### 3.6.1. Yeri ve Tarihi

İzmir ilinde, Bergama-Kınık-Soma yolu üzerindedir. Bergama'dan 5 kilometre uzaklıkta bulunur. Köprü, Bakır Çayın bir kolu üzerinde inşa edilmiştir. Köprü'nün kitabesi mevcut durumdadır. Üzerindeki kitabeye göre, Sultan Murâd Hüdâvendigâr döneminde, Eyne Bey bin Feleküddin tarafından H.785 (M.1383) tarihinde yaptırılmıştır. Kitabe, köprü'nün memba yönünde, iki kemer arasında, selyaran mahmuzunun üstünde yer alır (Foto.73). Kitabenin okunuşu ve anlamı şu şekildedir;

Okunuşu;

*-Bi'smillâhi,'r-rahmâni'r-rahîm benâ ve 'amena hâzihi'l-kantarate fî zemeni's-sultâni'l-'âdil*

*-Murâd bey bin Orhân halleda'llâhü mülkehû Ey..... Bey bin Feleküddîn 'afa'llâhü 'anhümâ fî seneti hamsin ve semânîne ve seb'imâyeh (Tüfekçioğlu.2001: 55).<sup>2</sup>*

Anlamı; Bağlayıcı ve merhamet edici olan Allah'ın adıyla. Bu köprüyü, adaletli sultan oğlu Murad Bey –Allah mülkünü devamlı kılsın- zamanında, Feleküddin oğlu Ey (-ne) Bey –Allah o ikisini affetsin- 785 yılında imar ve inşa etti.

Koyun Köprüsü Osmanlı Türkleri zamanında, Anadolu'da meydana getirilen en eski eserler arasında yer almaktadır.

Köprünün H.785 (M.1383) tarihinde Feleküddin oğlu Eyne Bey tarafından yapılmış olduğu kitabesinden anlaşılıyor.

Eyne Bey Osmanlı Sübaşlarından. Uzun süre karesi Sübaşlığı yapmıştır ve sancak görevinde bulunmuştur. Birinci Kosava Savaşı'nda sol kanada komuta etmiş, Süleyman Çelebi'yi Rumeli'ye geçirmiş, sonra da İsa Çelebi tarafından H.808 (M.1405) tarihinde şehit edilmiştir (Ayverdi 1966: 229). Eyne Bey'in pek çok eseri bulunmaktadır. Bursa-Karacabey yolunda, Apolyond Gölü kuzeyinde, Uluâbad yakınındaki İssız Han Yıldırım Beyazıd zamanından Eyne Bey Subaşı tarafından yaptırılmıştır (Aslanapa 1999: 238).

<sup>2</sup> Kitabenin farklı okunuşları için bkz. Ayverdi, Osmanlı Mimarisi, I, s. 229; Çulpan, Türk Taş Köprüleri Ortaçağdan Osmanlı Devri Sonuna Kadar, TTK Yayınları, Ankara.2002, s.94.

Kitabenin ikinci satırında, Feleküddin'in oğlunun adının bulunduğu yerin kırık ve okunaksız olması, köprüyü kimin yaptırdığı konusunda farklı görüşlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Bayatlı köprünün I. Murad zamanında Feleküddin oğlu Hatip Mahmud Paşa tarafından yaptırılmış olduğunu (Bayatlı 1956: 16) yazmaktadır.

Bu görüşün tam olarak doğru olup olmadığını söylemek güçtür. Ama köprüyü dönemin Subaşlarından Eyne Bey'in yaptırmış olması akla daha yatkındır.

### **3.6.2. Köprünün Tanımı**

Bergama'ya 5 kilometre mesafede, Bergama-Kınık yolu üzerinde yer alan köprü iki gözlü olarak inşa edilmiştir (Foto.71-72). Tempan duvarı ve korkuluklarda kaba kesme taş kullanılmıştır. Kemerlerin yapımında kullanılan kesme taş ise daha belirgin ve kalitelidir. Köprüde bulunan iki gözün genişliği birbirine eşit değildir. Köprünün Bergama tarafında olan gözün açıklığı 12 metredir. Kınık tarafındaki gözün açıklığı da 8.20 metredir. Yapının inşa malzemesi olan kesme taşların arasında kireç harç malzeme kullanılmıştır. Kemerlerin üst hizasından başlayan silme bütün köprü boyunca uzanmaktadır. Tempan duvarını nihayetlendiren 20 cm. enindeki silme üzerinde korkuluk duvarı yükselmektedir. Köprü tabliye kısmının genişliği 4.80 metredir. Tabliye kısmının dar olması köprü üzerinde iki aracın karşılıklı geçmesini zorlaştırmaktadır. Bu nedenle köprü başlarına araçların beklemelerine imkan kılan kısımlar ilave edilmiştir.

Köprünün inşa kitabesi, memba yönünde orta ayak üzerinde yer almaktadır. Kitabe, 2.15x0.60 cm ebatlarındaki mermer bir levha üzerine iki satır olarak yazılmıştır.

Köprü üzerinde herhangi bir süsleme unsuru bulunmamaktadır. İnşasında kullanılan taşların cinsi, Bergama'da eski zamanlardan beri kullanılan koyu renk kum taştır. Korkuluklar ise Selçuklu cami damlarının etrafındakiler gibi üstü kemerli taşlardan inşa edilmiştir (Ayverdi 1966: 229).

Bergama zengin tarihi ile Batı Anadolu'daki en önemli yerleşim yerlerinden birisi olmuştur. Bu ilçe sınırları içerisinde bulunan Koyun Köprü, Osmanlının inşa ettiği ilk yapılar arasında yer almaktadır.

### 3.7. BEHRAMKALE KÖPRÜSÜ

<b>Fotoğraf No</b>	:16, 74-79.
<b>Şekil No</b>	:12
<b>İnceleme Tarihi</b>	:Nisan 2008
<b>Bulunduğu Yer</b>	: Çanakkale-Behramkale Tuzla Çayı üzeri
<b>Yaptıran</b>	: I. Murad (?)
<b>Yapan</b>	: Bilinmiyor.
<b>Yapım Tarihi</b>	: XIV. yüzyıl (?)

Behramkale (Assos)'nin M.Ö. 1000 yıllarında Midilli (Tespos) adasından gelenler tarafından Aiol kolonisince kurulduğu bilinmektedir. M.Ö. IV. yüzyılda Lidyalılar'ın ve Persler'in egemenliğine giren Assos M.Ö. V. yüzyılda birçok batı Anadolu kenti gibi Deniz Birliği (Attik Delos)'ne üye olmuştur. Büyük İskender'in Asya Seferi ile Makedonya hakimiyetine giren kent, İskender'in ölümünden sonra sırasıyla; Bergama Krallığı, Roma İmparatorluğu ve Bizans hakimiyetinde kalmıştır (Serdaroğlu 2005: 9-18). Ayvacık yöresi Beylikler devrinde 1306 yılından itibaren Karesioğulları'nın eline geçmiştir. 1332 yılında Aydınoğlu Umur Bey tarafından fethedilmiş, 1362 yılında I. Murad zamanında Osmanlı topraklarına katılmıştır (Çanakkale İl Yıllığı 1973: 50).

#### **3.7.1. Yeri ve Tarihi**

Köprü, Çanakkale'nin Ayvacık İlçesine bağlı olan Behramkale Köyü'nün kuzeyinde Tuzla Çayı üzerinde yer almaktadır. I. Murad zamanında yaptırılan Hüdavendigâr Camii (14. yüzyıl), Tuzla Hüdavendigâr Camii (M.1365) ve Kemalli-Asılhan Bey Cami (14. yüzyıl) bu yörede 14. yüzyıl ikinci yarısında Osmanlılar tarafından yürütülen bir imar faaliyetinin olduğunu göstermektedir. Behramkale



Köprüsü inşa tarihine dair herhangi bir kitabe ya da kayıt bulunmamaktadır. Buna karşın bu bölgede yapılmış olan camiler dikkate alınarak 14. yüzyıla tarihlendirilebilir. Bunun yanı sıra Ezine'nin 2 kilometre kadar kuzeyinde bulunan Asılhan Bey Köprüsü plan ve mimari özellikleri açısından Behramkale Köprüsü'ne benzerlik göstermektedir. Bu şekilde bir karşılaştırmayla yine yukarıda bahsedilen tarihlendirme yanlış olmayacaktır. Kimi araştırmacıların Roma dönemine tarihlendirdiği Behramkale Köprüsü'nün; plan özellikleri, malzeme özellikleri ile bu yörede inşa edilmiş olan diğer yapılar göz önüne alındığında köprü'nün Erken Osmanlı Dönemi yapısı olduğu kuşku götürmez bir gerçektir.



*Foto.16: Behramkale Köprüsü*

### **3.7.2. Köprünün Tanımı**

Tuzla Çayı üzerinde yer alan Behramkale Köprüsü 4 gözlü olarak yapılmıştır (Foto.16). Köprünün döşeme uzunluğu 79.20 metredir. En büyük kemer açıklığı 15 metre, eni de 3.50 metredir. Köprünün ortasındaki göz diğer gözlere nazaran geniş ve yüksek tutulmuştur. Erken Osmanlı köprülerinin tipik bir özelliği olan bu plan tarzı, Behramkale Köprüsü'nün Osmanlı yapısı olduğunun bir başka kanıtıdır. Köprünün kemer formları sivridir (Foto.76). Kemerler tempan duvarı ile aynı hizada tutulmuştur. Köprünün tabliye kısmı korkulukları ve kemerler düzgün kesme taştan inşa edilmiştir.

Köprü, civarındaki trahitler ile yapılmıştır. Ortadaki büyük kemer sonradan bir tamir geçirmiştir (Ayverdi 1958: 224).

Cephe düzeni ve görünüm açısından oldukça sade bir görünüş sergileyen Behramkale Köprüsü üzerinde herhangi bir süsleme unsuru bulunmamaktadır.

### 3.8. EZİNE ASILHAN BEY KÖPRÜSÜ

<b>Fotoğraf No</b>	:80-86.
<b>Şekil No</b>	:13-14.
<b>İnceleme Tarihi</b>	:Mart 2008
<b>Bulunduğu Yer</b>	: Ezine (Çanakkale-Ezine yolu üzerinde)
<b>Yaptıran</b>	: Asılhan Bey (?)
<b>Yapan</b>	: Bilinmiyor.
<b>Yapım Tarihi</b>	: XIV. yüzyıl H.784 (M.1382) (?)

Antik çağda Neandria olarak bilinen Ezine Homaksitos'un kuzeyinde Çığı Dağ yöresinde Alexandra Troas'ın doğusunda bir Ailya tapınağı olarak kurulmuştur. Kent M.Ö. V. yüzyılın sonuna doğru az vergi ödeyerek Attika Dellas Deniz Birliği'ne katıldı. M.Ö. IV. yüzyılın sonunda Alexandra Tros'la birleşti (Yurt Ansiklopedisi III 1982: 285).

Malazgirt Savaşı'ndan sonra Danişment Türklerinin Anadolu'ya yerleşmeleri sonucunda Ezine'de Danişment adı altında bir yerleşim yeri kurulmuştur. Ezine bir süre Selçuklu egemenliği altında kalmıştır. Anadolu Selçuklu Devleti yıkıldıktan sonra Karesi Beyliği yönetiminde bulunduğu Karesi Bey'in ölümünden sonra oğulları Demirhan Bey ile Yahşi Bey'in yönetiminde idare edildiği Osmanlı Devleti'nin kuruluşu ve Orhan Gazi döneminde Emir Dursun Bey'in Karesi Beyliği'nin egemenliğine son vermesi ile Osmanlı topraklarına katıldığı anlaşılmaktadır. Aynı tarihlerde Ezine bir bataklık halinde olduğundan Arabistan'dan getirilen esir taburları ile şimdiki Araplar Boğazı ismiyle bilinen yer yarılarak Menderes Çayı denize akıtılmış ve ova bataklıktan kurtarılmıştır (Yavuz 1982: 1).

Ezine Osmanlı topraklarına katıldıktan sonra bölgenin 12 kilometre batısında Alexandra Troas civarında bulunan Kemalli Köyü 1382 yılında bir Türk beyi olan Asılhan Bey tarafından kurulmuştur. Asılhan Bey'in baba adı Kemal olduğundan köye Kemalli Köyü denilmiştir. Asılhan Bey Köprüsü'nün, Kemalli Köyü'nde bulunan I. Murad dönemi yapıları olan cami ve hamamla beraber yapılmış olması akla yatkındır.

### 3.8.1. Yeri ve Tarihi

Çanakkale ilinde, Çanakkale-Ezine yolu üzerinde yer almaktadır. Ezine'nin 12 kilometre güneybatısındaki Kemalli Köyü'nde I. Sultan Murad devrinden kalan cami, hamam ve türbe bulunmaktadır. Köprü'nün de bu yapılarla birlikte yapıldığı bilinmektedir (Ayverdi 1956: 5). Asılhan Bey Camii'nde yer alan kitabe metni şu şekildedir;

1 — عمرهذ (ا) المسجد المبارك الشريفه  
(ف) لوجه الله تعالى في ايام  
2 — دولت السلطان الملك عادل مراد بك  
ابن ارخان خلدالله  
3 — دولته وابد مملكته في سنه اربع وثمانين  
و سبعمايه و غفرالله لصاحبه اصل خان بك  
بن كمال

Kitabeden caminin Murad Hüdavendigâr zamanında, Asılhan Bey bin Kemal tarafından H.784 (M.1382) de yapıldığı anlaşılmaktadır. Ayverdi köprüünün de bu yapılarla aynı zamanda yapıldığını söylemektedir (Ayverdi 1989: 337).

Samursaklı ismiyle de anılan köprüünün yalnız kenar ayaklarından bir kısmı günümüze ulaşabilmiştir. Köprüünün orta kısmı tamamen yeniden yapılmıştır.

### **3.8.2. Köprüünün Tanımı**

Kemaller Köyü'ndeki cami, hamam ve türbeyle beraber yapılan köprü tamamen yıkılmıştır ve 19. yüzyılda kargir olarak yenilenmiştir. Günümüzde ise modern malzemeyle betonarme bir şekilde yapılmıştır (Foto.80-81) Köprüünün orta ayaklarından hiçbir şey kalmamıştır. Batı ve doğu uçtaki ayakların kaideleri seçilebilmektedir. Bu kaidelerin üzerlerine yeni ayaklar yapılmış ve köprüünün seviyesi yükseltilmiştir (Foto.82-83). Tabliye ve korkuluklar da tamamen yıkılmıştır. Bunlarda aslına uygun olmayan bir şekilde yenilenmiştir. Batı uçtaki kargir ayak doğu uçtakine nazaran sağlam şekilde kalabilmiştir.

Asılhan Bey Köprüsü'nün üst kısmı günümüze ulaşamamıştır. Bu köprüyü 14. yüzyılda yapılan diğer köprü örnekleriyle karşılaştıracak olursak, orta gözün yan gözlerden geniş ve yüksek tutulduğu plan tipinde olabileceği ihtimal dahilindedir.

### 3.9. M.KEMALPAŞA LALA ŞAHİN PAŞA KÖPRÜSÜ

**Fotoğraf No** :-

**Şekil No** :-

**İnceleme Tarihi** :-

**Bulunduğu Yer** : Bursa, Mustafakemalpaşa İlçesi

**Yaptıran** : Lala Şahin Paşa (?)

**Yapan** : Bilinmiyor.

**Yapım Tarihi** : XIV. yüzyıl

Lala Şahin Paşa Orhan Gazi ve I.Murad dönemlerinde yaşamıştır. Savaşlarda yakaladığı başarılarından dolayı topladığı ganimetleri hayır işlerinde kullanmıştır. Bursa'nın Mustafakemalpaşa ilçesinde yaptırdığı köprü bu hayırlarından birisidir (Ayverdi 1956: 133-136).

#### 3.9.1. Yeri ve Tarihi

Çulpan'ın aktardığı Başbakanlık Arşiv Genel Müdürlüğündeki bir belgede (Çulpan 2002: 95) köprünün geçirmiş olduğu bir onarımla ilgili şu bilgiler bulunmaktadır;

*“Mirmîran-ı Bursa Hasan Paşa'ya: Kirmasti kasabasında ceryan eden büyük nehrin cisri ağaçtan olup zamanla yıpranmış, vakfi olmadığından onarılmamış, geçenlerin ayaklarının yaralandığını mezkûr kasaba ahalisi bildirip tamirini iltimas eylediklerinden ne*

*miktar akçe ile vücuda geleceği mucib-i şer' ile keşif ve tahmini ve sıhhati üzre arz ve i'lam olunmak için bundan evvel emr-i şerif gönderilmiş idi. Mezbur köprüünün eski durumu ölçüldükte 260 zira' boy ve 6 zira' genişlikte ve 40 gözlü olduğu, tamirin amelî bir faydası olmayup yeniden onarılması gerektiği, 1350 kuruş ve bir Zolata ile yeniden onarılacağı Mihaliç ve Kirmasti naipleri tarafından arzedilmiştir. Sen ki Mirmîran-ı mumaileyhsin. Mezbur köprüü senin marifetinle ve vilâyet halkı yardımı ile yeniden tamiri fermanım olmağın lazım gelen masraflar için mirîden bin kuruş sebab-i tahrir hükmü ile tayin ve havale olunmağın mezbur meblağı maliyeden alup adı geçen köprüyü evvelki durumunda olmak üzre yeniden bina ve tamir tekmil eyleyüp gerekli mühimat bahası ve amele ücretlerinin mezbur meblagdan verilip bu bahane ile kimsenin bir akçe hakkı dahi ketm ve gadr ve zulm olmamak şartıyla köprüyü sağlam olarak gereği gibi bina tamir ve tekmil edüp olbabda tekmil olunduktan sonra maksad-ı şer'i ile ve cümle marifetleriyle keşf ve huccet-i şer'iyye ettirüp hazine-i âmire defterine kayıt için huccet-i şer'iyyesine der-i saâdetime gönderesin deyu Bursa paşasına hitaben emr-i şerif verilmiştir. Sene 1121" (Başvekâlet Arşiv Müdürlüğü, Maliye Defteri, No:3882, s.180.).*

Bu belgeden köprüünün 40 gözlü ve ahşap olduğu anlaşılmaktadır. Köprüünün, Lala Şahin Paşa tarafından yapıldığına dair bir bilgi bulunmamaktadır. Vakfı olmadığından dolayı onarılamadığından ve halkın bu durumdan şikayetçi olduğundan bahsedilmektedir.

Köprüünün kitabesi bulunmamaktadır. Günümüzde orijinal halinden hiçbir şey kalmamıştır ve yerine modern tarzda bir köprü inşa edilmiştir.

### **3.9.2. Köprünün Tanımı**

Yapı günümüzde mevcut değildir.



### 3.10. FİLİBE (PLOVDİV-BULGARİSTAN) LALA ŞAHİN PAŞA KÖPRÜSÜ

<b>Fotoğraf No</b>	:87
<b>Şekil No</b>	:-
<b>İnceleme Tarihi</b>	:-
<b>Bulunduğu Yer</b>	: Bulgaristan, Filibe.
<b>Yaptıran</b>	: Lala Şahin Paşa
<b>Yapan</b>	: Bilinmiyor.
<b>Yapım Tarihi</b>	: H.765 (M.1363) (?).

Osmanlı Devleti'nin Balkanlardaki hakimiyeti yaklaşık 500 yıl sürmüştür. Bu uzun dönem boyunca müslüman Türk kültürüne ait eserler inşa edilmiş, bölgenin gayrimüslim halkları da bu zengin kültürden faydalanmıştır. Osmanlı Devleti imar çalışmalarına büyük önem vermiştir. Bu çerçevede bir çok cami, mescit, tekke, zaviye ve türbe gibi dini yapılar; han, bedesten, kervansaray, arasta ve çarşı gibi ticari yapılar; imaret, hamam, köprü, su kemeri, çeşme ve saat kulesi gibi sosyal yapılar; mektep, medrese, ve kütüphane gibi eğitim merkezleri; kale, tabya gibi askeri yapılar inşa edilmiştir.

Erken Osmanlı Döneminde inşa edilmiş olan ve günümüzde Türkiye sınırları dışında bulunan köprüler; Bulgaristan, Yunanistan, Arnavutluk, Bosna Hersek sınırları içerisinde yer almaktadır. Bu köprüler arasında Filibe'deki Lala Şahin Paşa Köprüsü de bulunur.

### **3.10.1. Yeri ve Tarihi**

Bulgaristan'ın Filibe şehrinde Lala Şahin Paşa tarafından H.765 (M.1363) de yaptırılan köprü, Bulgaristan sınırları içerisinde yer alan ve Erken Osmanlı Döneminden günümüze gelebilen nadir köprüler arasındadır. Filibe'de Osmanlı mimari eserleri arasında köprünün yanı sıra Şihabeddin Paşa Külliyesi de yer almaktadır.

Köprüyü yaptıran Lala Şahin Paşa Şihabeddin Paşa'nın babasıdır. Şihabeddin Paşa'nın Filibe'de inşa ettirmiş olduğu külliyenin yapımı sırasında babasının yaptırdığı köprüyü de onartmış olması akla yatkındır.

### **3.10.2. Köprünün Tanımı**

Lala Şahin Paşa Köprüsü ile ilgili olarak Cihannüma'da şu bilgiler yer almaktadır:

*“Lala Şahin Paşa 765 (M.1363) de Filibe’yi feth ve şehir ortasında geçen Meriç Nehri üzerinde, pek çok para sarfıyla iki arabanın rahatça geçebileceği genişlikte ve iki ok atımı uzunlukta büyük bir köprü bina eylemiştir. Gerekli bakım ve tamirler için nice memur ve işçi vakf ve nazır tayın bulunmuştur” (Çulpan 2002: 96).*

Köprünün ilk yapılışında tamamen ahşap olduğu bilinmektedir. Başbakanlık Arşiv Genel Müdürlüğü'nde yer alan bir belgede (Çulpan 2002: 96) 1712 tarihinde

Meriç üzerinde 371 zira uzunluk, 8 zira genişlikte, 44 gözlü ahşap bir köprünün var olduğu nakledilmektedir.

Köprünün ahşap olduğu ayaklarının daha sonraları yapılan onarımlarla birlikte kârgire çevrildiği anlaşılmaktadır (Foto.87).

### 3.11. UZUNKÖPRÜ (II. SULTAN MURAD) KÖPRÜSÜ

**Fotoğraf No** :18-24, 88-128.

**Şekil No** :15-16.

**İnceleme Tarihi** :Kasım 2008

**Bulunduğu Yer** : Edirne, Uzunköprü Ergene Nehri Üzerinde

**Yaptıran** : II. Murad

**Yapan** : Hacı İvaz Paşa (?)

**Yapım Tarihi** : H.829 (M.1426)

Osmanlı döneminde imar faaliyetlerinin en yoğun olduğu şehirlerden birisi Edirne'dir. Padişahların gözdesi olan bu şehirde birçok cami, medrese, külliye, han, hamam, köprü vb. yapılar inşa edilmiştir. Tarihi yapılarıyla sayılı şehirlerimizden birisi olan Edirne'de Osmanlıdan günümüze miras kalmış çok sayıda köprü bulunmaktadır. Bu köprülerden en önemlisi ve dikkat çeken Uzunköprü'dür. Ergene Köprüsü ismiyle de anılan bu yapı Osmanlıdan günümüze kalmış en önemli şaheserlerden birisidir.

#### **3.11.1. Yeri ve Tarihi**

Edirne iline bağlı Uzunköprü (Ergene) ilçesinde yer almaktadır. Köprü, Osmanlıların hızla geliştiği bir dönemde II. Murad tarafından yaptırılmıştır. II. Murad Bursa ve Edirne'de bir çok eser imar etmiştir. Bunların yanı sıra Ergene'de kurdurduğu büyük köprü zamanının en önemli eserlerinden biri sayılmaktadır.

Ergene nehri üzerinde yapılmış olan Uzunköprü Türkiye'nin en uzun kargir köprüsü olup 174 gözden meydana gelmiştir.

Osmanlı Devleti'nin Anadolu ve Rumeli'de fetih hareketlerini hızlandırdığı dönemde Edirne başkent olmuştur. Bu dönemde İstanbul Bizanslıların elindeydi ve Balkanlarda yürütülen fetih hareketleri başkent Edirne'den yönetiliyordu. Osmanlıların Balkanlar'a düzenledikleri seferlerde en büyük engel, yetersiz yollar ve aşılması güç akarsulardı. Ergene Nehri, bu doğal engellerin en çetinlerinden biriydi. Bu suretle Ergene Irmağı üzerine ahşap köprüler imar edilmişti. I. Murad devrinde Osmanlı hareketleri bu ahşap köprüler üzerinden geçilerek yapılıyordu. Harekatı aksatmak maksadıyla mevcut köprü düşman tarafından tahrip edilmiş fakat I.Murad'ın emri ile tekrar yaptırılmıştı. Nehir üzerindeki bu ahşap köprüler ihtiyacı karşılamadığı gibi, taşkınlar sırasında sık sık yıkılıyordu. Bu ihtiyaç karşısında II. Murad tarafından kârgir büyük bir köprünün yapılmasına karar verilmiş ve İshak Paşa ile Hacı İvaz Paşa nezaretinde işe başlanmıştır. İlk temel yayalar Köyü cihetine atılmıştır. Bu sırada II. Murad, Uzunköprü'nün bu günkü Cumhuriyet meydanında çadırlı ordugâhına yerleşmiş, Şeyh Emir Sultan ve Hacı Bayram Veli taraflarından dualar edildikten sonra Ergene Nehri üzerine rastlayan kesimde inşaata başlanmıştır. Buradaki ahşap köprü birkaç yıl içerisinde kârgire çevrilmiştir. Daha sonra kasaba tarafındaki inşaata geçilmiştir (Çulpan 2002: 99).

Uzunköprü anıtsal mimarisi ve büyüklüğü ile birçok seyyahın ilgisini çekmiştir. Bazı seyyahların bu köprü ile ilgili verdikleri bilgiler şu şekildedir:

Evliya Çelebi :

*“.... Kısacası Gelibolu'dan çıkalı beri kimi kuzeye, kimi doğuya, kimi batıya ve güneye gidip bir çok köy ve kasabaları gezdikten sonra kuzeye Edirne şehrine yönelik. İlkın İneçik kasabasından kalkıp bağ ve bostanlar içinden tarlaları, güzel genel yolları, beğenilen kasabaları geçip Kırkkavak köyüne geldik. Doğrusu*

*kırk adet kavak ağaçları bir yere gelmiş, sanki iki tarafı ağaçlı yol olmuş. Bu çimenlik gezinti yerine bitişik iki yüz evli, bir cami ve hanlı bayındır köy olup gazi Turhan vakfıdır. Vakfın mütevellisi bu güzel köye zabıt ve egemendir.*

*Turhan Bey Ziyareti: Sultan Birinci Murad'ın beylerinden Gazi Turhan Bey'dir. Bu köy içinde Rahmet toprağında gömülüdür. Buradan kuzeye giderek Sarıyar köyüne geldik. Bağ ve bahçeli bayındır Müslüman köyüdür. Buradan kuzeye giderek Cısr-i Ergene kasabasına geldik. Edirne şehri nahiyelerinden bayındır bağ ve bahçeli, han ve camili, kırmızı kiremit örtülü, bin iki yüz evli bir kasaba olup, Fatih'in babası Sultan II. Murad'ın vakfıdır. Camisi, hanı, hamamı ve iki yüz adet dükkanları vardır.*

*Görülmesi Gerekli Büyük Köprü: Bu kasabanın batı tarafında Edirne'ye girerken hemen şehir dibinde, Yene, Ergene, Stranca, Pınarhisar suları hep bir yerde toplanıp İkinci Sultan Murad –toprağı temiz olsun- hazretlerinin yaptırdığı bir köprü altından geçerler. Seyahatimiz sırasında bir nice şaşılacak anlaşılmaz yapıtlar gördük. Ama bu Ergene Köprüsü kadar geniş, sağlam, uzun ve kavi bir yapıtla karşılaşmadık. Üstelik Osmanlı askeri üzerinden geçerken hiçbir zaman sıkışıklık olmayıp, dörder kat arabalarla yan yana güçlük çekmeden geçerlerdi. Bu köprüünün sağ ve solundaki korkuluklar adam boyu kadar tek taşların üzerinde taştan adam başı kadar yuvarlak taşlarla köprü kenarı süslenmiştir. Bu sağlam ve güçlü köprüünün şehir tarafındaki başında Mahmut Baba Sultan tekkesi yakınında bir küçük kemer altında “Sene erbain ve seman mie” tarihi yazılıdır. Köprü tam yüz yetmiş dört gözdür. Her gözü gök kuşağına benzer. Boyu tam doksan zirai mekki gelir. Temelinde olan taşların her biri mamut fili, mengurus fili kadar taşlardır. Ben bile, iyice anlayabilmek için attan*

*inip köprüyü adımladım. Bir baştan bir başa varıncaya kadar tam iki bin germe adımdır. Bu sanatlı köprüünün tarihi şudur:*

*Yümn-ü ikbal ile çün şah Murad*

*Kıldı bu Ergene cisrin bünyad*

*Oldu tarih bu âli yâre*

*În imaret-i edebi dâim-bad (831)*

*Bu köprüünün bir gözünü 1451 tarihinde Fatih onarttığında seksen bin kuruş gitmiştir. Karşılaştırın ki, Sultan II. Murad yepyeni yüz yetmiş dört göz yapıncaya kadar ne kadar hazineler sarfetmiştir. Köprüünün yanında (Nurlu Mahmut Baba Mezarı) Hacı Bektaşî Veli fukarasından olmakla hâlâ tekkesinde Bektaşî fukaraları Allah kapısında geçinirler. (Evliya Çelebi 5: 170-171).*

**Müneccimbaşı Tarihi:**

*“... Bu yıl içinde Sultan Murad, yüz yetmiş dört tak üzerine Ergene Köprüsü'nü inşa ettiler. Köprüünün iki tarafına büyük iki köy kurdurup –bunlardan birinin adı Ergenedir- bu köylerin ahalisini tekaliften muaf tuttular. Burada, cami, han, fakirler ve yolcular için yemek pişirilen bir imarethane yaptılar. Köprü ve diğer hayır eserleri tamamlanunca bütün ülema ve fukaraya mübarek elleriyle bir ziyafet tertipletip ihsanlarda bulundular.*

*Köprüünün yapıldığı yer, yol kesicilerin, hırsızların barınağı haline gelmiş bir bataklıktı. Böylece bunların memlekete ve halka zarar vermelerine mani olundu...” (Müneccimbaşı Tarihi, I: 214).*

Aşıkpaşazade Tarihi:

“... Bu Ergene Köprüsü yeri evvelce ormanlık idi. Çamur ve bozuk idi. Haramiler durağı idi. Hiç vakit olmazdı ki orada haramiler adam öldürmesin. Sultan Murad Han Gazi, hazine ve paralar harcetti. O ormanları kırdırdı, pak etti. Köprüniün iki başına mamur şehir ediüp imaret, Cuma mescidi etti. Hamam ve pazarlar yaptı. Gelen, giden konuklara ziyafetler çekerler, nimetler pişirirler. Ol vakit ki imaretin kapısı açıldı. Sultan Murad ulemayı ve fukarayı kendisi aldı, o imarete vardı. Nice gün ziyafetler çekti. Akçalar ve filoriler dağıttı. Yapan mimara hi’at giydirdi. Çiftlik yerleri verdi. O şehrin halkını tüm vergilerden muaf tuttu.” (Aşıkpaşazade Tarihi: 122-123).

Neşri Tarihi; Kitab-ı Cihannüma

“... Şöyle söylenir ki, bu Ergene köprüsünün yeri önceleri ormanlık, balçık ve çökeklik idi. Hırsızlar durağı idi. Hiç olmayaydı kim anda yol keserler adam öldürmiyeydi. Andan Sultan Murad pek çok paralar harc edip, önce ağaçları kestirerek orayı temizletti. Ol arada yüz yetmiş dört gözlü bir köprü yapıp, ol köprüniün iki başını bayındır ve şenlikli bir duruma getirip, bir başına Ergene Şehri adlı bir kasaba kurdurup bir yüce imaret yaptırdı. Sonuçta iki tarafı da bayındır duruma getirip, Ergene Köprüsü adı ile tanındı. Andan ol vakit ki imaret yürüdü. Sultan Murad Edirne’den ulamayı ve fukarayı toplayup, getirip, şölen edip, akçeler ve floriler üleştirip, önce aşını kendi eliyle üleştirdi. Mumları da kendi yaktı. Yapan mimara da değerli kumaş ve kürkten yapılmış kaftan giydirdi. Ol kasabayı tüm vergilerden bağışık kıldı.” (Neşri Tarihi: 93).



Yukarıda yer alan bilgilerde Ergene Irmağı çevresinin o dönemde ormanlık ve bataklık olduğunu anlaşılmaktadır. Böyle bir ortamda ortaya çıkan hırsızların, soyguncuların, eşkıyaların insanları rahatsız ettikleri görülmektedir. İşte bu yörede böylesine büyük bir köprünün yapılması ve çevresinin iskan edilmesi çok mantıklıdır. Birincisi bu çevre temizlenerek yaşanabilir bir hale getirilmiştir. İkincisi Osmanlı kuvvetlerinin Ergene Irmağı üzerinden sorunsuz bir şekilde geçişi sağlanmıştır. Sultan Murad beraberinde Edirne'nin bilginlerini ve fakirlerini getirerek Ergene'ye gelmiş ve köprüyü kullanıma açmıştır. Düzenlenen şöenlerde pişirilen yemekleri kendi elleriyle halka dağıtmıştır.

Çulpan, Osmanlı Tarihi'ni konu alan Tâcu't-Tevârih ve Ravzatu'l-Ebrâr adlı eserlerin verdiği bilgileri aktararak, yapının inşaatına H.829 (M.1426) veya H.831 (M.1427) yıllarında başladığını ve takriben 16-18 yılda tamamlanabildiğini aktarmaktadır. Ayrıca İ.H. Balkas'ın yaptığı araştırmalara dayanarak, köprünün üzerinde mimar adının "Amel-i İvaz al-Hâc ibn Bayazid Hasan al-Ahî" şeklinde yer aldığını (Çulpan 2002: 99-100) belirtmektedir. Bu kitabeğe göre köprünün mimarı Hacı İvaz Paşa olarak görülüyor fakat günümüzde böyle bir kitabe mevcut değildir. Ayverdi'nin Rûhî-i Edirnevî'den aktardığı bilgilerde (Ayverdi 1956: 553) köprünün mimarının Muslihuddin, ustanın da Mehmed olduğu yazmaktadır.

Köprünün yapıldığı döneme ait yazıtlardan bugün sadece inşa kitabesi mevcuttur. Bu kitabe II. Hamit zamanında yapılan onarım sırasında, Belediye Çeşmesi üzerine konulmuştur. Kitabenin metni şu şekildedir;

Okunuşu;

1- *Emera bi-binâi hâze'l-cisri'l-müşeyyed es-sultân Murâd bin es-sultân*

2- *Muhammed 'ufiye 'anhümâ fî seneti seb'in ve erba'îne ve semânimâyeh hicriyyeh* (Tüfekçioğlu 2001: 268).

Anlamı: Sultan Mehmed oğlu Sultan Murad –o ikisini bağışlasın-, hicrî 847 yılında bu sağlam köprünün inşa edilmesini emretti.

Kitabenin sağ yukarı köşesinde küçük bir kitabe daha yer almaktadır.

Okunuşu;

1-Bu köprü yüzyetmiş dört

2- 'Adetde gözdür (Tüfekçioğlu 2001: 37).

Anlamı: Bu köprü yüz yetmiş dört gözden meydana gelmektedir.

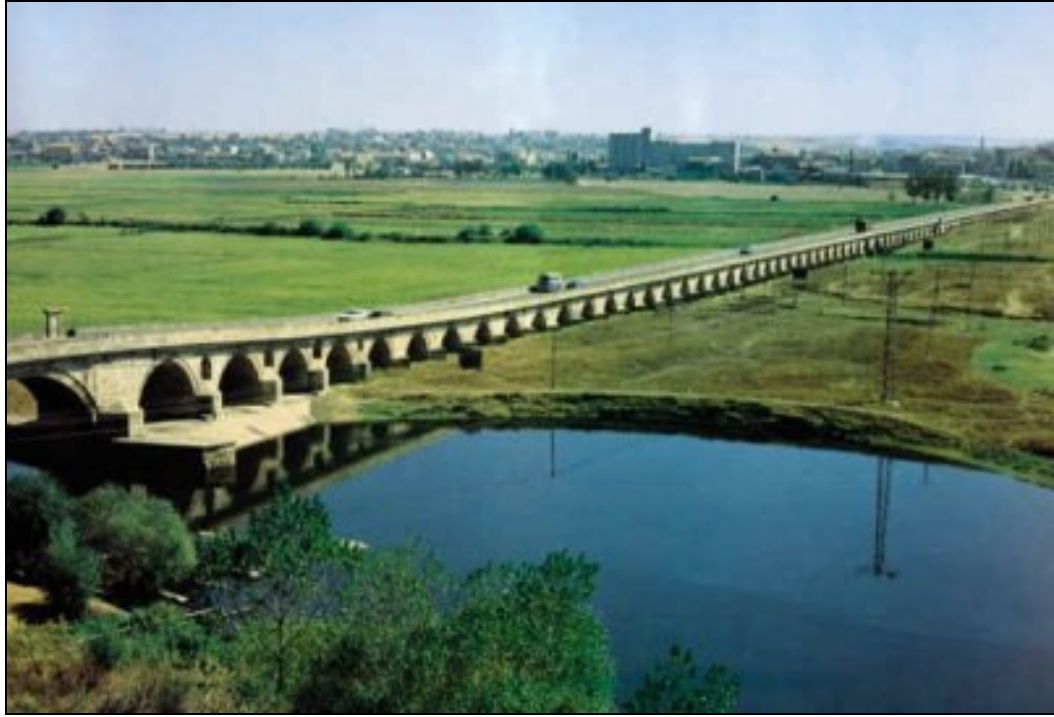


*Foto.17 : Uzunköprü kitabesi*

### **3.11.2. Köprünün Tanımı**

Köprü Ergene Nehri üzerine 174 gözlü olarak yapılmıştır (Foto.88-89). Döneminin en uzun kargir köprüsüdür. Bu uzunluk nehrin özellikle kış aylarındaki taşkınları hesaplanarak yapılmıştır. Normal zamanlarda gözlerin çoğu kuruda kalır. Günümüzde 164 göz açıktadır. Diğer gözler arazinin dolmasından dolayı kapanmıştır

(Lev.71). Köprünün döşeme uzunluğu 1266 metredir (Tunç 1978: 192). En geniş kemer açıklığı 14 metreyi bulur (Foto.94). Diğer açıklıklar 5 ila 9 metre arasında değişen ölçülere sahiptir. Kemerler sivri ve yuvarlak olmak üzere iki formda yapılmıştır (Foto.93). Bu kemerler belli bir düzen içerisinde değil karışık şekildedir. 147 ve 148. kemerler diğer gözlere nazaran daha geniş ve yüksek tutulmuşlardır. Bu gözlerin kemer formu yuvarlaktır. Bunun nedeni herhangi bir taşında suyun gözlerden rahatça boşaltılabilmesi ve köprünün yıkılmamasını sağlamak olabilir. Köprü ayakları üzerinde memba ve mansapta yer alan selyaranlar üçgen plana sahiptir (Foto.103). Bunlar 55. ayakta başlar ve 168. ayakta sona erer. Bu selyaranların üzerlerinde tahliye gözleri bulunmaktadır (Foto.104). Tahliye gözleri Ergene kesimine rastlayan büyük gözlerin bulunduğu yere yapılmışlardır. Bu da köprünün bu kısmında suyun diğer yerlere nazaran daha şiddetli ve fazla aktığını göstermektedir. Yedi tane tahliye gözü vardır ve bunların kemer formları sivridir. Köprü ana gözün bulunduğu yerde kıvrım yapar (Foto.109). Köprüde bir tarih köşkü ve iki balkon bulunmaktadır (Foto.92-94-95). Tarih köşkü ana gözün üzerinde yer alır. Tarih köşkü üzerinde köprünün II. Mahmut döneminde geçirmiş olduğu onarım kitabesi yer almaktadır (Foto.96). Bu kitabenin orijinali Kurtuluş Savaşı sırasında Yunanlılar tarafından kazılarak harap edilmiştir. Günümüzde yer alan kitabe sonradan yapılarak konulmuştur.



*Foto.18 : Uzunköprü genel görünüş (Kente bakış)*



*Foto.19 : Köprü ayaklarındaki selyaranlar boşaltma gözleri*



*Foto.20 : Meşrutiyet Kulesi*

Köprünün Uzunköprü İlçesi girişinde sol başında II. Meşrutiyet kulesi yer almaktadır (Foto.20). Bu yapının II. Hamit zamanında yapılmış olan onarımlar sırasında konulduğu ve meşrutiyetin bir simgesi olduğu söylenmektedir (Tunç 1978: 193).

Köprünün tabliye kısmının taş döşeli olduğu yazılı kaynaklarda belirtilmektedir. Günümüzde bu kısım genişletilerek üzeri asfalt kaplanmıştır (Tunç 1978: 195). Köprünün korkulukları büyük köfeki kesme taştan yapılmıştır. Evliya Çelebi köprü üzerinden Osmanlı askerinin sıkışmadan geçebileceğini söylemektedir. Köprüde yer alan korkulukların adam boyu kadar olduğunu üzerlerinde de adam başı kadar başlıkların bulunduğunu söylemektedir (Evliya Çelebi 5: 327).



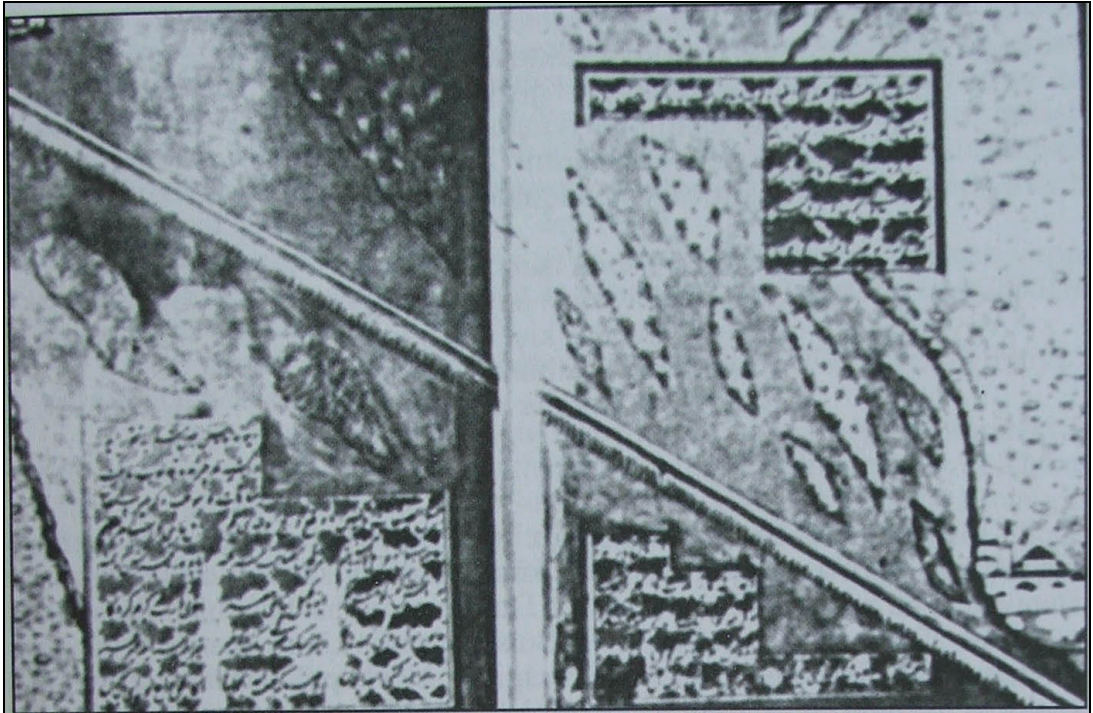
*Foto.21 : Köprü ana göziün bulunduğu kısımda kıvrım yapar*

Köprünün yapımında kesme taş malzeme kullanılmıştır (Foto.102). Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından genişletilerek asfaltlanan tabliye haricinde diğer kısımların malzemesi kesme taştır. Taşlar Eskiköy, Kuleliburgaz, Taşciarnavut köylerindeki taş ocaklarından getirilmiştir (Çulpan 2002: 99). Taşların arasında Horasan harcı kullanılmıştır.

Köprüyle ilgili bir tarihi belge de Hünername adlı eserde yer alan Veli Can'ın çizdiği minyatürdür (Hünername Minyatürleri: 1969). Bu minyatürde köprünün yönü ve gözleri gerçek durumuna uygun bir şekilde çizilmiştir. Minyatürün altında şu yazılar yer almaktadır.

*“...Sebin âna ihtiyacı külli idi  
Vaki olup eyyamı tâb-istanda ekseri bina hakisarda  
Kalmağın kefare elçisinden biri ol eyyamda*

*Andan mürur iderek nev-a tan-âmuz  
 Kelimat ettiği için deri devlete  
 Geldükte tevakkufuna bais olalar  
 Ve zaman-ı bâranda  
 İcazet virülüp ol mahalle irişerek  
 Bu defa köprüniün binası mevkiinde  
 İtdigün bilüb kendi diyarına vardıkta  
 Ali Osman'ın fûruşgühları yalnız ol köprüniün  
 Tedarikinden zahir idüğü kâfirin  
 Deyu temaşasın etmeye müşrikine takrir eder  
 Ve işitenler hayretle kalub bais  
 Mübahat ve mucib-i zıkr-i hayr-i Sultan  
 Cemil-üs-sıfat olmağın ma vak'a dercolundu..." (Hünername Minyatürleri:  
 1969).*



*Foto.22 : Velican'ın çizmiş olduğu Uzunköprü Minyatürü, Hünername.*

Yazıda bir elçinin Uzunköprü'nün üzerinden geçtiği belirtilmektedir. Elçi köprü üzerinden geçerken yıkık olduğunu görür ve bunun için bir takım kötü sözler söyler. Bunun üzerine padişah elçiyi bir süre kabul etmez ve köprü'nün onarılmasını ister. Elçi tekrardan köprüyü gördüğünde hayran kalır. Ülkesine döndüğünde köprü'nün büyüklüğünü, ululuğunu dostlarına anlatır. Uzunköprü'nün bir minyatürde resmedilmesi, yapıya verilen önemin bir göstergesidir.

Uzunköprü büyüklüğü kadar üzerinde yer alan süsleme unsurlarıyla da dikkati çekmektedir. Köprü üzerinde fil, arslan ve kuş figürleri ile bitkisel motifler mevcuttur (Foto.111-112-113-114-115-1-117-118-119-120-121-122-123-124-125). Bu süslemelere kemer yüzeylerinde, kilit taşlarında ve tempan duvarının üzerindeki taşlarda rastlanır.

Bu süsleme unsurlarından en ilginç ve dikkat çeken fil figürüdür (Foto.112). Kabartma olarak işlenmiş olan bu figür köprü asıl su yatağındaki üç köşe cumbanın dış yüzeyinde yer almaktadır. Osmanlı sanatında pek karşılaşılmayan fil figürü hakkında çeşitli rivayetler ileri sürülmüştür. Bunlardan birisinde Sultan II. Murad, oğlu Mehmed'i, 1449 yılında, Edirne'de üç ay süren bir düğünle evlendirmiştir. Venedic San Marco Kütüphanesi'ne İstanbul'dan götürüldüğü bilinen bir yazma eserde, Mehmed'in eşi Sitti Hatun, bir filin sırtına yerleştirilmiş bir tahtirevan üzerinde resmedilmiştir. Bu resmi yorumlayan bazı araştırmacılar Sitti Hatun'un fil üzerinde Uzunköprü'den geçirilerek Edirne'ye getirilmiş olabileceğini; köprüdeki fil kabartmasının da, bu olayın anısına yapılmış olabileceğini düşünmektedirler (Çakmak, Aydoğan 2000: 171).

Üç köşe cumbanın diğer yüzeyinde ise bir arslan kabartması yer almaktadır (Foto.99). Arslanın kuyruğu sırtına paralel durmaktadır, boynunda bir zincir bulunur ve yanında bir saksı yer almaktadır. Yine tempan duvarının üzerine stilize edilmiş üç arslan figürü yerleştirilmiştir. Arslanlar bir daire içerisine yerleştirilmiştir.





*Foto.23 : Üç köşe cumbada yer alan arslan kabartma*

Tempan duvarında bir taş üzerine işlenmiş mihraba benzer bir oyma dikkati çekmektedir. Selyaralardan birinin yüzeyinde “M” harfini andıran bir motif gözükmemektedir (Foto.122-123). Köprü gözlerinin birisinin kilit taşı üzerine geçme motifi işlenmiştir.

Bunların yanı sıra, tempa duvarında ve kemer yüzeylerinde kuş, kartal figürleri, geometrik geçme motifleri, kıvrık dallar, hayat ağacı motifi yer almaktadır. Çulpan köprü üzerinde altıgen bir çerçeve içinde, kufî karakterde, üç defa tekrarlanan “Ali” adının oluşturduğu bir süsleme detayının da olduğunu söylemektedir ( Çulpan 2002: 104). Ayrıca köprü kemerlerinin birinin üzerinde bir çerçeve içerisinde Arapça harflerle “Al-mülk li’llah” yazısının yer aldığı belirtilmektedir (Çulpan 2002: 104). Günümüzde bu yazılar mevcut değildir.

Uzunköprü üzerinde bulunan süs unsurlarından çoğu Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından 1972 yılında yapılan onarımlar sırasında kaybolmuştur. Ustalar bunların yenisini yaparak yerlerine koymuşlardır (Tunç 1978: 193).

Köprünün 1960'lardaki durumunu gösteren bir resimde evvelce Uzunköprü üzerinde bulunan bir balkon gözükmektedir (Foto.127). Bu balkon günümüzde mevcut değildir. Ayrıca köprünün büyük gözünün memba ve mansap taraflarında iki değirmenin bulunduğu bunların büyük su taşkınlarında harap olup yıkıldıkları belirtilmektedir. (Çulpan 2002: 101; R.59/14).

Köprünün kuruluşundan bu yana bir çok onarım geçirmiş olabileceği malumdur. Ancak tarihi kaynaklardan bu onarımların bazıları saptanabilmiştir. Evliya Çelebi'nin köprünün geçirdiği bir onarımla ilgili şu bilgileri verdiğini biliyoruz: *“Bu köprünün bir gözünü 1451 tarihinde Fatih onarttığına seksen bin kuruş gitmiştir. Karşılaştırın ki, Sultan II. Murad yepyeni yüz yetmiş dört göz yapıncaya kadar ne kadar hazineler sarfetmiştir.”* (Evliya Çelebi Seyehatnamesi 5: 327). Burada Köprünün yapılışından 14 yıl sonra harap olan bir gözünün Fatih Sultan Mehmet tarafından onartıldığı belirtilmektedir. Ayrıca Osman Leh sefere giderken Uzunköprü'ye uğradığında, köprünün harap olduğunu görür ve onarılmasını buyurur. Muradiye Cami avlusunun üst kapısı üzerinde bulunan mermer yazıtta köprünün 1621 yılında onartıldığı bilgileri yer almaktadır. Yazıtın metni şu şekildedir:

*“Çün sekiz yük kırk yedide Hân Murad Pâk dîn  
Hayr için bu caii cisriyle bünyad eyledi  
Rahne ermişti ana lakin mürur-ı dehr ile  
Bin otuzda Han Osman yine abad eyledi  
Ol iki Sultana herkes eylesün diyu du'a  
Bu iki tarihi Hıbrî nazmle yâd eyledi (1621)”* (Bağman 2005: 92).

Köprü kitabe köşkünün üzerinde bulunan mermer yazıt 1922 yılındaki Yunan işgali sırasında Yunanlılar tarafından kazınarak harap edilmiştir. Bağman'ın aktardığına göre (Bağman 2005: 92) kitabe üzerindeki yazı Riyaz-ı Belde-i Edirne tarihinde saptanmıştır. Kitabenin metninde : *“Emr-i bi imaret-i hazel cisr el-müşeyyed es-Sultan el-Gazi Mahmut Han ibn Abdülhamit Han halled-Allahü tealâ*

*mülkehu an hüma li sene seman ve selasün ve mieteyn ve elf. H.1238 (M.1823).*” ibareleri bulunmaktadır. Metnin günümüz Türkçesiyle okunuşu şu şekildedir: “Sultan Abdülhamit’in oğlu Sultan II. Mahmut bu sağlam köprünün onarılmasını 1823 yılında buyurdu. Tanrı ülkelerini kalımlı ve günahlarını bağışlayıcı kılsın. Şimdi kitabe köşkünün üzerinde yukarıda verilen yeni harflerle yazılmış metin bulunmaktadır. 1901 yılında köprünün büyük bir sel baskınında zarar gördüğü ve bir onarım geçirdiği Edirne Gazetesi’nin Ekim 1902 tarihli sayısında belirtilmektedir. Bağman’ın aktarmış olduğu gazetede (Bağman 2005: 93) Uzunköprü’nün yıkılan üç gözünün eski mimarisine bağlı kalınarak iki göze çevrildiği belirtilmektedir. Ayrıca taşkınlarının Ergene Irmağı yatağının dolmuş olmasından ileri geldiği görüldüğünden, köprü gözleri doğrultusunda kanallar açıldığı bilgileri yer almaktadır. Köprü son olarak 1972 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından onarılmıştır. Bu onarımlarda köprünün tabiyesi genişletilerek asfaltlanmış ve II. Meşrutiyet Kulesi eski haline getirilmiştir (Tunç 1978: 195).

Uzunköprü (Ergene) Köprüsü, Türk mimarisinin abidevî eserlerinden birisi olup; 500 yılı aşkın bir süredir Gelibolu-Edirne hattında işlevini devam ettirmekte, motorlu taşıtlar çift yönlü olarak üzerinden geçebilmektedir. Köprünün bugün bile kullanılabilir olması, nasıl ustaca bir mimarlıkla yapıldığının göstergesidir. Osmanlının mimari şaheserleri arasında yer alan bu eser, günümüzde Türkiye’nin en uzun kargir köprüsü olma özelliğini elinde bulundurmaktadır. Uzunköprü, mimarisiyle olduğu kadar süslemeleriyle de ilgi çekici bir eserdir. Yapıda, taş işçiliği oyma ve kabartmalarıyla 15. yüzyılın Osmanlı mimari süsleme özellikleri görülebilmektedir. Ayrıca köprü yapıldığı dönemde ekonomik yönden büyük katkı sağlamıştır. Anadolu’dan gelen ticaret kervanları başkent Edirne’ye, Avrupa’dan gelen kervanlar da Anadolu’ya bu köprüden geçerek ulaşmışlardır.

### 3.12. BİGA AKKÖPRÜ

**Fotoğraf No** :-

**Şekil No** :17.

**İnceleme Tarihi** :-

**Bulunduğu Yer** : Çanakkale-Biga, Koca Çay Üzerinde.

**Yaptıran** : II. Murad

**Yapan** : Bilinmiyor.

**Yapım Tarihi** : H. 831 (M.1427-28).

Bursa'ya Çardak-Gelibolu-Edirne yolu ile Rumeli merkezlerine bağlayan hat üzerine inşa edilen köprülerden birisi de Akköprü'dür. Köprü'nün inşa edilmiş olduğu bu yol Anadolu ile Rumeli arasındaki başlıca askeri ve ticari yollardan birisidir.<sup>3</sup>

#### **3.12.1. Yeri ve Tarihi**

Çanakkale'nin Biga İlçesi güney kenarında, Biga-Karabiga güzergahında, Koca Çay üzerinde yer almaktadır. Biga İtfaiye Müdürlüğü bahçesinde koruma altına alınan kitabesine göre H. 831 (M.1427-28) senesinde II. Murad tarafından inşa

<sup>3</sup> “Bursa-Karacabey (Mihalçık)-Biga-Çardak-Gelibolu-Edirne yolu, Bursa'ya Rumeli merkezlerine bağlayan çok faal bir yoldu. Floransalılar, Bursa'dan aldıkları ipeği aynı yoldan Raguza (Dubrovnik)'e, oradan Ancona üzerinden Floransa'ya sevk etmeği tercih etmekte idiler. Zira denizde Venedik müdahalesi ihtimali karşısında bu yol daha emniyetli görülüyordu. Çardak ile Bursa arasında Yıldırım Bayezid'in yaptırdığı İssız Han gibi kervansaraylar, Bursa-Rumeli yolunun ehemmiyetini gösteren eserlerdir. Esasen İstanbul'un fethinden önce bu yol, Anadolu-Rumeli arasında başlıca askeri yoldu.” Bkz., “Bursa, XV. Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar”, *Belleten*, C. XXIV/93, (1960), TTK Basımevi, Ankara, 1965, s.55-56.

ettirilmiştir.<sup>4</sup> Kitabede yer alan bu bilgiler köprünün Hellenestik dönem yapısı<sup>5,6</sup> olduğu fikrini çürütmektedir. Akköprü'nün bulunduğu yol güzergahının Osmanlılar'ın Anadolu'dan Rumeli'ye geçişte kullandıkları yol olması köprünün Osmanlı dönemi yapısı olduğunu teyit etmektedir. Köprü kitabe metni ve anlamı şu şekildedir:

*1-Emera bi-binâi hâzihi*

*2-'l-kantarati'l-mübâreketi*

*3-es-Sultân Murâd bin Muhammed Hân*

*4-Halleda'llâhü sultânehü ve ferağa minhü fî âhiri*

*5-Ramadâni'l-mübârek seneti ihdâ ve selâsîne ve semânimâyeh.*

Anlamı: Mehmed Han oğlu Sultan –Allah onun saltanatını ebedî kılsın- bu mübarek köprünün inşa edilmesini emretti ve onun inşası H.831 (M.1427-28) senesinin mübarek Ramazan ayı sonunda tamamlandı.

Kitabede herhangi bir onarım ibaresi yer almamakta, köprü inşasının başlangıç ve bitiş tarihleri ve köprüyü yaptıranın ismi açık bir şekilde belirtilmektedir.

<sup>4</sup> Abdülhamit Tüfekçioğlu'nun bilim dünyasına kazandırdığı kitabede köprünün yapılış tarihi ve kimin tarafından yaptırılmış olduğu açıkça görülmektedir. Bkz. Abdülhamit TÜFEKÇIOĞLU, “ Bursa-Çanakale Yolu Üzerindeki Köprüler ve Hanlar”, Uluslararası Sanat Tarihi Sempozyumu, Prof. Dr. Gönül Öney'e Armağan 10-13 Ekim 2001 Bildiriler, Ege Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Sanat Tarihi Bölümü, İzmir, 2001.

<sup>5</sup> Cevdet Çulpan Akköprü'nün antik dönem yapısı olduğunu ve Türkler tarafından tamir edildiğini söylemektedir. Bkz. Cevdet ÇULPAN, Türk Taş Köprüleri Ortaçağdan Osmanlı Dönemi Sonuna Kadar, T.T.K. Basımevi, Ankara, 2002, s.19.

<sup>6</sup> Gülgün Tunç ise köprünün kimin tarafından ve hangi tarihte yapılmış olduğunun bilinmediğini, M.Ö. IV. yüzyıldan kalmış olabileceğini söylemektedir. Bkz. Gülgün TUNÇ, Taş Köprülerimiz, Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası, Ankara, 1978, s.16.

### **3.12.2. Köprünün Tanımı**

Akköprü günümüze çok harap durumda gelebilmiştir (Şek.17). Doğu-batı doğrultusunda uzanan yapının batı tarafı doğu tarafına nazaran daha sağlam kalabilmiştir. Batı tarafta tuğla malzeme ile örülü, tonozlu mekan ve bu yapıya bitişik olan bir ayak bulunmaktadır. Köprünün nehir üzerindeki ayakları tamamen yıkılmıştır. Nehrin sağ kıyısında yer alan ayağın temel kalıntılarında dikkatli bir işçilik göze çarpmaktadır. Chishull, Turner gibi gezginler Akköprü'nün nehrin üzerinde 4 büyük ve ikisi kara taraflarda olmak üzere 4 de küçük gözünün bulunduğunu yazmaktadırlar (Çulpan 2002: 19). Bu bilgiler gerçeği yansıtmamaktadır. Köprünün kalan kısımlarından 3 gözlü olarak inşa edilmiş olduğu anlaşılmaktadır.

Akköprü'nün günümüze ulaşabilmiş kısımları orijinal yapısıyla ilgili çok fazla bilgi vermemektedir. Yapının inşa tekniği açısından Gönen'de bulunan "Güvercin Köprüsü" ile aynı karakterde yapılmış olduğunu söyleyebiliriz.

### 3.13. GÖNEN GÜVERCİN KÖPRÜSÜ

**Fotoğraf No** :24, 129-130.

**Şekil No** :18.

**İnceleme Tarihi** :-

**Bulunduğu Yer** : Balıkesir-Gönen, Gönen Çayı Üzerinde.

**Yaptıran** : II. Murad (?)

**Yapan** : Bilinmiyor.

**Yapım Tarihi** : XV. yüzyıl ilk yarısı (?)

Osmanlılar'ın Rumeli'ye geçişte kullandıkları Bursa-Çanakkale-Edirne güzergahı üzerinde yer alan köprülerden birisi de Güvercin Köprüsü'dür. Günümüzde işlevini yitirmiş olan köprünün üst yapısı ve kemerleri tamamen yıkılmıştır. Köprünün isminin nereden geldiği bilinmemektedir. XVII. yüzyılın önemli seyyahlarından Evliya Çelebi'de seyahatnamesinde köprüden "Güvercin Köprüsü" adıyla bahsetmektedir.

#### 3.13.1.Yeri ve Tarihi

Güvercin Köprüsü, Balıkesir'in Gönen İlçesi'nde yer almaktadır. Köprü Gönen ile Denizkent Köyü arasındaki Gönen (Aesepus) Çayı üzerine inşa edilmiştir. Köprüye ait inşa kitabesi bulunmamaktadır. Köprünün Romalılar tarafından yapıldığına dair fikirler<sup>7</sup> öne sürülmektedir. Evliya Çelebi seyahatnamesinde Güvercin Köprüsü ile ilgili şu bilgileri vermektedir:

<sup>7</sup> Cevdet Çulpan Güvercin Köprüsü'nün, Susurluk'un güneyinde yer alan Simav Çayı üzerindeki Sultançayır Köprüsü ile benzerlikler gösterdiğini öne sürerek Roma Dönemi'nde yapılmış olabileceğini söylemektedir. Bkz. Cevdet ÇULPAN, Türk Taş Köprüleri Ortaçağdan Osmanlı Dönemi Sonuna Kadar, T.T.K. Basımevi, Ankara, 2002, s.18-19.

*“... Buradan da batıya giderek Gönen Kasabasına geldik..... Buradan da doğuya giderek Güvercin Köprüsü denilen çınarlık dereye geldik. Burada Murad Han yapısı dört gözlü köprü var. Buradan kalkıp yine batıya gittik. Hünkâr dahi avlanarak, Dimetoka kasabasına geldi...”*  
(Evliya Çelebi V: 207).

Evliya Çelebi, Güvercin Köprüsü üzerinden devrin padişahı IV. Murad Han ile birlikte geçmiştir ve köprüden “Murad Han yapısı” olarak bahsetmektedir. Bu bağlamda Güvercin Köprüsü en erken I. Murad Hüdevândigar zamanında, en geç III. Murad zamanında inşa edilmiş olmalıdır. Güvercin Köprüsü ile aynı güzergâhta bulunan Biga Akköprü inşa kitabesinden anlaşıldığı üzere H. 831 (M. 1427-28) yılında II. Murad tarafından yaptırılmıştır. Biga Akköprü inşa tekniği ve malzemesi bakımından Güvercin Köprüsü’yle benzerlik göstermektedir. Bu bilgilerden yola çıkarak II. Murad döneminde yapılmış olan Akköprü ile Güvercin Köprüsü’nün aynı dönemde yapılmış olabileceğini söylemek yanlış olmayacaktır.



*Foto.24: Güvercin Köprüsü Kalıntıları*



### **3.13.2.Köprünün Tanımı**

Gönen Çayı üzerinde inşa edilmiş olan Güvercin Köprüsü günümüze oldukça harap bir durumda gelebilmiştir (Foto.24). Üst yapısı ve kemerleri tamamen yıkılmıştır (Foto.130). Ayaklarından birisi yıkılmış olup diğerleri eski yükseklik seviyelerinde durmaktadır.

Köprü, 4'ü nehir üzerinde olmak üzere toplam 11 gözden meydana gelmiştir (Şek.18). Nehrin ana yatağı üzerindeki 4 göz taş malzeme ile inşa edilmiştir.

Güvercin Köprüsü 120.80x5.60 metre ebatlarında ve 8.80 metre yüksekliğindedir (Tüfekçioğlu 2005: 559). Köprü ayaklarında memba tarafta üçgen, mansap tarafında kaba sekizgen selyaranlar yer almaktadır. Gönen Çayı, köprünün bulunduğu kısımda vadinin batı yamacına sürünerek geçmekte olduğundan köprünün batı ucu doğu ucuna nazaran daha kısa yapılmıştır. Köprünün doğu yakası 5 gözden meydana gelmiştir ve nehrin ana yatağına uzak kalmıştır. En batıdaki ayak diğerlerinden başka bir tipte, ayak üzerinden yer alan selyaran diğer selyaranlara göre alçak ve meyilli bir şekilde inşa edilmiştir.

Köprü döşemesinin altında, ayakların üzerinde, doğu-batı doğrultusunda birbirine paralel 4 gözden meydana gelen dehlizler inşa edilmiştir (Foto.130). Bu dehlizler köprü ayaklarına binecek olan ağırlığın hafifletilmesi amacıyla yapılmış olmalıdır.

Köprü inşasında ayaklarda taş olmakla beraber tuğla ve taş malzeme kullanılmıştır. Köprünün batı yamacında tuğla kemerli biri küçük iki menfez yer almaktadır.

Oldukça sade bir görünüm arz eden köprü üzerinde herhangi bir süsleme unsuru yer almamaktadır. Günümüzde ana yolun uzağında kalan yapı işlevini yitirmiş bir durumda kaderine terk edilmiştir.

### 3.14. SETBAŞI KÖPRÜSÜ

**Fotoğraf No** :25-28, 131-140.

**Şekil No** :-

**İnceleme Tarihi** :Nisan 2008

**Bulunduğu Yer** : Bursa (Merkez) Gökdere Irmağı Üzeri

**Yaptıran** : Bilinmiyor.

**Yapan** : Bilinmiyor.

**Yapım Tarihi** : XV. yüzyıl

Gökdere, eski Bursa ile Yeşil Cami semtleri arasında yer alır. Bu dere üzerinde Osmanlı döneminde yapılmış olan Setbaşı, Irgandı, Boyacıkulluğu, Meydancık ve Tatarlar köprüleri yer almaktadır. Setbaşı, Irgandı ve Boyacıkulluğu köprüleri Erken Osmanlı döneminde inşa edilmişlerdir.

#### **3.14.1.Yeri ve Tarihi**

Setbaşı Köprüsü eski Bursa-Yeşil semtlerini birbirine bağlar. Köprünün yaptıranı ve yapılış tarihi belli değildir. Bursa arşivinde, A/13, s.II de Setbaşı Köprüsü ismi geçmektedir. Köprünün üzeri ahşap iken Cumhuriyet devrinde kârgire çevrilmiştir (Baykal 1950: 122).

Gökdere köprülerinin II. Murad döneminden daha önceleri yapılmış olması gerekmektedir (Ayverdi 1972: 367) Osmanlının ilk dönemlerinde Bursa'da Yıldırım

ve Yeşil semtleri vardı, o halde eski kısımdan yeniye bir geçiş de temin edilmiş olması gerekiyordu. Bu nedenle Gökdere üzerindeki Setbaşı Köprüsü'nün erken Osmanlı devrinde yapılmış olması olasıdır.

Yapının kitabesi bulunmadığından yapılış tarihi tam olarak bilinmemektedir. Bursa'da Osmanlı'nın ilk döneminde yoğun bir imar faaliyetinin olması, Gökdere Çayı'nın Bursa içerisinde yer alması ve iki semti birbirine bağlaması, bu dere üzerinde inşa edilmiş olan Setbaşı Köprüsü'nün yapılış tarihi hakkında en azından bir dönem tahmini yapmamıza olanak sağlamaktadır.



Foto.25 : Setbaşı Köprüsü'nün tabliyesi(G. Berggren, 1880 civarı)<sup>8</sup>(Dostoğlu 2001: 266).

<sup>8</sup> Gökdere üzerindeki bir başka köprü, Setbaşı köprüsüdür. Yapıldığı yıl ve yaptıranı kesin olarak belli olmayan bu köprünün biri büyük diğeri küçük olmak üzere iki kemeri vardır ve 20. yüzyıl başlarına kadar fotoğrafta da görüldüğü gibi üzeri, kaldırımlar dahil olmak üzere ahşapla kaplıdır. Setbaşı Köprüsünü geçer geçmez başlayan geleneksel çarşı ve konut dokusu fotoğrafta seçilebilmektedir. Kentin arkasında Uludağ tüm görkemiyle fotoğrafta seçilmektedir.

Setbaşı Köprüsü hakkında Evliya Çelebi ya da Aşıkpaşazade gibi seyyahların kitaplarında herhangi bir bilgi bulunmamaktadır.



*Foto. 26 : Setbaşı Köprüsü genel görünüş.(C. J. Fettel, 1887)<sup>9</sup> (Dostoğlu 2001: 268 ).*



*Foto.27:Setbaşı Köprüsü.(Sebah & Joaillier,1894) (Dostoğlu 2001: 270 ).*

<sup>9</sup> Gökdere vadisinin kuzeyinden çekilen bu fotoğrafta Setbaşı Köprüsü, Setbaşı mahallesinin geleneksel konut dokusu ve güneydeki Uludağ görülmektedir.



*Foto.28: Setbaşı Köprüsü ahşap korkuluklar (Anonim,1900)<sup>10</sup> (Dostoğlu 2001: 272 ).*

### **3.14.2. Köprünün Tanımı**

Bursa şehir içi köprüleri arasında yer alan Setbaşı Köprüsü, Gökdere üzerine iki gözlü olarak inşa edilmiştir (Foto.131-132). Gözlerin boyutları aynı olmayıp, biri büyük diğeri küçüktür. Her iki gözünde kemer formu sivridir (Foto.132). Kemerler muntazam kesme taşlarla yapılmışlardır ve hemen üzerlerinde ince ve zarif tahtif kemerleri yer almaktadır. Bu durum cepheye bir hareketlilik kazandırmıştır.

<sup>10</sup> Gökdere üzerindeki Setbaşı Köprüsü'nün korkulukları zaman içinde birçok değişiklik geçirmiştir. 1900'de çekilmiş bu fotoğrafta ahşap korkulukta yatay elemanlar kullanılmıştır. Kazım Baykal köprünün tabliye kısmının üzerinin Cumhuriyet dönemine kadar ahşap olduğunu söylemektedir. (Bkz. Kazım Baykal; Cüneyt Ölçer, Bursa'da Tarihi Köprüler ve Kurumun 1966 Yılı Çalışma Raporu Bilançosu, Hakimiyet Matbaası, Bursa Eski Sevenler Kurumu Yayınları, Bursa. 1967, s.7). Sonraları genişletilmiş ve beton olarak yapılmıştır. İki tarafına da demir parmaklıklı korkuluklar yerleştirilmiştir.

Kemerlerin ortalarında yer alan kilit taşları dışa taşkın ve belirgin bir şekilde bırakılmışlardır. Kemerler köprü tempan duvarına nazaran daha içte yer almaktadır. Köprü tempan duvarı moloz taş örgü olarak yapılmıştır. Bu taş örgüsü arasında belirli aralıklarla üç sıra tuğla dizisi dikkati çekmektedir. Büyük kemerin hemen üzerinde korniş taşı yer almaktadır. Köprüde yer alan iki kemerin genişlikleri birbirinden farklı olmasına rağmen, tabliye seviyeleri düz tutulmuştur bu da iki kemer arasında herhangi bir yükseklik farkı olmamasını sağlamıştır.

Tabliye kısmının üzeri Cumhuriyet dönemine kadar ahşaptı (Baykal 1950: 122). Sonraları genişletilmiş ve beton olarak yapılmıştır (Foto.25,28). İki tarafına da demir parmaklıklı korkuluklar yerleştirilmiştir (Foto.28). Köprünün korkulukları zaman içerisinde bir çok değişiklik geçirmiştir.

Köprüde herhangi bir süsleme unsuru bulunmamaktadır. Moloz taş örgülü tempan duvarında örgünün arasına yerleştirilen tuğla dizileriyle cephede monotonluk giderilmek istenmiştir. Bunun dışında kemerlerin ortalarındaki kilit taşları ve üzerlerindeki tahfif kemerleri süsleme unsuru olmasa da cephede bir hareketlilik sağlamaktadırlar.

Türkleşen şehirlerde başta Bursa olmak üzere hepsinde bir çok hayır binaları henüz bu bölgenin ilk fetih yıllarında yapılmaya başlamıştı. Ne yazık ki bu tarihi ve değerli medeniyet izlerini korumasını bilememiş, yok olmalarını kolaylaştırmış, bazılarını büyük bir gönül rahatlığıyla yok etmişizdir. Böyle feci akibete düşen eserlerin başında köprüler gelir. Osmanlı'nın ilk dönemlerinde yapılmış bir çok köprünün günümüzde dahi insanların ihtiyaçlarını karşıladığı göz önüne alınacak olursa, başta geçmiş ve tarih bilinciyle hareket ederek ve de halen kullanmakta olduğumuz yapılara saygı duyarak, biraz daha bilinçli ve duyarlı olmamız gerekmektedir.

Setbaşı Köprüsü Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılmış olan son onarımlarıyla günümüzdeki şeklini almıştır. Köprü, çevresinde yer alan tarihi binalar ile Bursa ili içerisinde farklı bir silüet oluşturmaktadır.



### 3.15. BURSA IRGANDI KÖPRÜSÜ

**Fotoğraf No** :29-36, 141-162.

**Şekil No** :19-20.

**İnceleme Tarihi** :Nisan 2008

**Bulunduğu Yer** : Bursa (Merkez) Gökdere Irmağı Üzeri

**Yaptıran** : Ali oğlu Hoca Muslihuddin

**Yapan** : Bilinmiyor.

**Yapım Tarihi** : H.846 (M.1442)

#### 3.15.1. Yeri ve Tarihi

Uludağ'ın eteklerinden çıkarak kendi ismini taşıyan küçük bir vadiyi takiben Bursa'nın içinde akan derelerin en önemlisi Gökdere'dir. (Önge 1983: 425). Bu derenin üzerinden Bursa'nın muhtelif mahallelerini bağlamak için, ahşap veya kârgir bir çok köprü yapılmıştır. Gökdere üzerinde başlıca; Setbaşı, Irgandı, Boyacıkulluğu, Meydancık ve Tatarlar köprüleri yer almaktadır. Gökdere üzerinde inşa edilen köprülerden en özgünü ve dikkat çekeni Irgandı Köprüsü'dür. Irgandı Köprüsü, Gökdere üzerinde Setbaşı Köprüsü'nün kuzeyinde, Boyacıkulluğu Köprüsü'nün güneyinde bulunmaktadır. Osmanlı'nın tek arasta köprüsü olan bu taş köprünün mimarisi bir çok araştırmacının ilgisini çekmiştir. Köprü, mimarisi ile bir çok seyyah ve gezgin tarafından da incelenmiştir. XVII. yüzyılın ünlü gezginlerinden Evliya Çelebi köprünün mimarisi ve tanımıyla ilgili şu bilgileri vermektedir:

*“Evsaf-ı cısr-i Irgandi- Bursa’nın bir çarşısı da Gökdere’deki Irgandi Köprüsü üzerindedir ki yemin ve yesar iki yüz kadar hallac dükkanlarıdır. Hücrelerin penceleri zir-ü pâylerinden cereyan eden Gökdere’ye nazırdır. Ve bu cısr dükkanlarının üzeri cümle tonoz kemerler ile mebni olub kurşun ile mesturdur. Bu cisrin iki başında kâl-a kapuları gibi temir kapular üzere mazgal delikleri vardır. Kapular seddedilirse başka bir yerden zafer mümkün değildir. Cisrin bir tarafı boştur. Han gibi misafirhane olub at bağlanır. Rum, Arap ve Acem de bir gözlü, meşhur-u âfak, efkâle ser çekmiş, azîm cisirlerin biri de budur.*

*(Irgandi) Köprüsü’nün sebep-i binası- Türkçede (Irgandı) (Irgalandı) sallandı mânâsınâdır. Sene 729 tarihinde Orhan Gazi Bursa’yı fethetmiştir. O esnada bir mücahid-i fîsebilillah, âşık-ı can hamama giderken bu cısr mahalinde “Çıkayım mı? Varayım mı?” gibi bir sadâ işitir. Gazi hemen dalkılıç olup “ Çık bakalım ne yapabilirsin!” diyerek sadâ gelen mahalle bir satır urunca urduğu yerden gürleyerek bir kenz-i azîm meydana çıkararak zemin irgalanıb sallanır, sarsılır. Gazî ise hayretle kalarak şaşırır. İki yanına bakarak ne görse iyi? Derenin içi (Kaydafa) sikkeli altunları mâl-â-mâl hemen koşarak Orhan Gazi’ye sergüzeştini bir bir takrir eder. O da “Ya ne hayret etsin. Allah sana müyesser etmiş. Var Bursa’da hayrat ve hasenata sarfet” deyu emreder. Mücahid cümle mâli hanesine taşıyarak öşrünü beytûlmâl-i müslimîne tediye edib bakıyyesiyle bu cısr-i azimi binâ eder. İşte (Irgandi) cisri dinmesine sebep budur”. (Evliya Çelebi II: 19).*

Irgandı Köprüsü’nün yapım sürecini anlayabilmek için Osmanlı toplumsal yapısının irdelenmesi gerekmektedir. Osmanlı toplumsal yapısında Sultan ve yakınları dışındaki bireylerin herhangi bir ekonomik güç kazanmaları zorlaştırılmıştır. Sultan yakınlarına sağlanan mülk edinme hakkı karşılıksız değildir.

Mülk edinmeye karşılık, savaş dönemlerinde Sultan yakınlarının mülkü olan bölgelerden sipahi ismi verilen askerlerin orduya katılması ve İslam dininin hayır yapma emrine uygun olarak kentte kamusal yapıların inşaatını gerçekleştiren vakıfların kurulması şartı getirilmiştir. Bursa kentinin Osmanlı dönemindeki gelişimi incelendiğinde, vakıfların yanı sıra, Bursa'nın 15. yüzyılda dünyanın en önemli ticaret merkezi olması sürecinde rol oynayan tüccarların da inşaat etkinliklerine katıldıkları ve kendi adlarıyla anılan mescid, tekke ve zaviye yaptırdıklarını, kimi zaman da ticaret amaçlı binaları vakıf düzeni içinde inşa ettirdiklerini ortaya çıkarmaktadır. Köprü biçiminde bir arasta olarak inşa edilen Irgandı Köprüsü bunlardan biridir. 15. yüzyıl ortalarında Bursa'nın en önemli tüccarlarından biri olan ve Azerbeycan'dan aldığı ipeği İtalyan tüccarlara satarak önemli bir birikim sağlayan Irgandı Ali oğlu Hoca Muslihuddin tarafından yaptırılan köprünün üzerindeki biri mescid olan beş dükkan mütevellilerine gelir getirmek amacıyla ayrılmıştır.

Kazım Baykal tarafından yayınlanan köprünün vakfiyesi şu şekildedir:

***Arşiv-Sicil A/66/72, Sayfa 114:***

*Vakıflar hakimlerin kararı ile tahkim edilir. Bundan sonra şer'an sıhhatli, açık ve yürütülecek bir hükümdür.*

*-Tüccardan Hoca Ahmed oğlu Hacı Muslihuddin der.*

*-İkrar ve itiraf ediyor ve diyor ki şu aşağıdakileri vakf ediyorum.*

*-Vefat eden babasından şeran miras olarak kalan ve herkes tarafından bilinen Bursa'da büyük Gökdere üzerinde Irgandı Köprüsü üzerinde bulunan 31 dükkanı Allah rızası için vakfediyorum.*

*-Şöhretinden ötürü sınırlarını tayine gerek yok, bu dükkanlardan kuzey tarafındaki ucunda bulunan beş dükkanı*

*ayırıyorum. Bir dükkan mescid olarak, kalan dört dükkanın gelirinden istifade edilecek.*

*-35 dirhem Osmanlı gümüş parası Mehmed oğlu Pir Ali ve Mahmud onlar öldükten sonra evlatlarına sonra evlatlarının evlatlarına ayrılacak. Bunların nesli kesildikten sonra Medine-i Münevvere fukarasına gönderilecek.*

*-Bu beş dükkandan sonra kalan 26 dükkanın gelirinden*

*-Vakfedenin dedesinin ruhu için kur'andan beş cüz okunacak, merhum dede Irgandı Muslihuddin adı ile ünlü tüccar Muslihuddindir. Bu zat yol bağıcı eşkıya tarafından şehit edilmiştir.*

*-Her gün beş cüz okuyana ayda 20 dirhem Osmanlı gümüş parası verilecek.*

*-Artan paralar Medine fukarasına gönderilecek.*

*-Vakıf yazılarının yazılış tarihi 966 senesi cemaziyel-ahir ayının başıdır.*

### **Arşiv-Sicil A/12/13 Sayfa 3.**

*(Miras Kalıntıları-Tereke) listesi başındaki notlar:*

*-Irgandı Ali oğlu Hoca Muslihuddin*

*-Bilecik yolunda şehit edilmiş, Veled-i Habib mahallesinde otururlar.*

*-Selçuk, iki oğlu Ahmed ve Kasım, kızı Mesleme.*

*-Kararın yazılış tarihi mübarek ramazan sonları, sene 902  
(1497 Mayıs)*

*-Köprüünün yapıılış tarihi 846 (1442)*

**Arşiv-Sicil A/14/12 Sayfa 326**

*-Vakı tezkere oldur ki merhum Hoca Muslihuddin Irgandı  
öldükten sonra vasisi Mehmed bin Yusuf gelip zevce Selçuk*

*-kıldı ve davaya vekil olan Mehmed bin Kemal, yüzüne takriri  
dava edip mezbur hoca Muslihuddin hayatta iken*

*-Sakarya suyu üzerinde bina ettiğı köprüünün bazı yerleri yıkılıp  
meremmet lazım olduğı sebepten ol tamir yerleri*

*-tamiri için kendi malından yüz bin akçe vasiyet eyledi ve  
tamirine hayatta iken kendi mübaşeret edip bazı sarf eyleyip*

*-ol yüz bin akçe sarf etse gereğı idi, tamire şüru olıcak mezkuru  
katl ettiler baki akçe*

*-dahi terekeden ifraz olunup köprü meremmet olunur tamir  
olunmak gerektir dedi mebzul vekil bade sûbut*

*-vekalete şehadet için Alaüddin bin Sinan ve Alaüddin Mehmed  
Hoca inkarla cevap verdikten sonra vasiden beyinne talep olundu  
Hüşnüşah bin*

*-Mehmet ve el-Hoca Abdullah Şeref ce el-Hac Zekeriyya bin  
Hamza ve El-hac Mustafa bin Abdullah ve Murad bin Abdullah el-  
Simsar*

*-nam mahirler gelip vasinin takririne muvafık vekil mezbur yüzüne şehadet edip vakta mezbur hoca Muslihuddin*

*-hayatta iken köprü yıkılıp tamiri lazım olacak yüz bin akçe vasiyet edip ben sağ olursam ol akçe ile*

*-tamir ederim fevk olursam yüz bin akçe malimdan ifraz edeler anı tamir edeler dedi bundan sonra kendi mübaşeret*

*-edip meremmete şûru edip bazı akçe sarf edip tamam olmadan ve akçe tam sarf olmadan katl olundu baki akçe*

*-kaldı dediler bunların şehadeti mahalli kabulde vaki olup yüz bin akçe vasiyyetin suduruna ve sıhhatına*

*-hükm olundu tahriren fi evail-i şevval sene 902 (1497) (Baykal 1990: 16).*

**Arşiv-Sicil B/49/243, Sayfa 132**

*-Mahruse-i Bursa'da vaki 'IRGANDI köprüsü mütevellisi olan işbu rafiul kitap Mehmet Çelebi bin İsmail kimeste mahfel-kazaya (mahkeme huzuruna)*

*-gelip takrir-i kelam edip zikr olunan köprü üzerinde vaki' dekkakin (Dükkanlar) üzerinde puşide (serilmiş) olan kurşun tahtaları*

*-mûrur-u eyyam ile (gün geçtikçe) köhne olmağın (eskidiğinden) rüzgar aşağı atıp cemi' ve tahsil olup (lökü üstüne sıvanacak macun) eridilip tekrar dökülmeye muhtaç olup*

*-bazı kurşun tahtaları dahi tamire muhtaç olduğundan maada bazı yerlerin mertekler (direkler) in tamiri ile puşide (serilmiş) olunmak lazım*

*-olup ve köprüniün garb tarafındaki vaki' kapu dahil tamire muhtaç olduğundan maada onbir bab (tane) dükkânın onbir adet*

*-pencerelerin çerçeveleri ve parmaklıkları tecdide muhtaç olmakla bundan akdem (önce) kibel-şeri'den istizan edip (mahkmeden izin alıp) halen*

*-kema yenbeği (gerektiği şekilde) tecdid ve tamir eyledim. Kibel-i şeri' den (mahkmeden) üzerine varılıp masrufum olan meblağın tehammülü tahmin-i sahîh ile tahmin olunmak*

*-matlubumdur dedikte kibel-i şeri'den (mahkmeden) Mevlana Ebubekir Kasım efendi bin Kasım ve hassa mimarlarından (resmi mimarlardan) ustad İbrahim bin Abdülğani irsal*

*-olunup anlar dahi zeyl-i kitapta mestur-ulesami (yazımızın altında isimleri yazılı) olan müslimin ile üzerine varıp muayene ve meşahede eylediklerinde*

*-filhakika veçhi ati üzere (aşağıda yazıldığı gibi) imaret olunmuş (onarılmış) bulunup mimarı mezbur mutad üzere tahmin eyledikleri köprüi üzerinde*

*-vaki onbir bab dekanın pencereleri çerçevelerine ve parmaklıklarına her bir çerçeveye cümle (bir kelime) seksen bir akçeden*

*-sekiz yüz seksen akçe ve köprüniün altından su çıkıp ol suyu def için kazdıklarını*

*-yirmi akçe ve elli iki adet kurşun tahtalarını eridip tahta dökmeğe ve yerine komağa her bir tahta dörder akçeden iki yüz*

*-sekiz akçe ve otuz beş adet kurşun tahtalarını tamir için ikişer akçeden yetmiş akçe ve köprüünün garp tarafında vaki'*

*-iki kanatlı kebir kapının belut dereklerine ve mismarına (çivisine) ve ustadına ve meşakiye (işçi) ve sair harcı ile dört yüz doksan*

*-üç akçe ve iki nefer meşak elli akçe ve kurşun tahtalarını kurşuncu karhanesine dökmeğe iletüp ve yine getirmeğe yetmiş*

*-akçe hamaliyesine ve kurşun eritmeğe yetmiş iki akçe odun ve kurşun mihlamağa ve sagir ve kebir (büyük-küçük) mismarına altmış akçe ve kurşun*

*-altına vaz' eyledikleri (koydukları) on adet direkleri her bir danesi on ikişer akçeden yüz yirmi akçe ve direkleri*

*-bağlamağa bir nefer neccare (taşçı) otuz beş akçe ve üç nefer meşak (işçi) yetmiş beş akçe ve kurşun tahtaları altına vaz' eyledikleri*

*-tahtalara doksan akçe ve kurşun üzerine vaz' eyledikleri taşları kurşun üzerine çıkarmağa iki nefer meşak*

*-yirmi beşer akçeden elli akçe ve bağlamak için alınan üç adet belut direği altışar akçeden on sekiz akçe ve*

*-dekkanın (dükkanların) üzerlerinde açık kalan yerleri puşide eyledikleri beş yüz adet frengi kiremit iki yüz elli akçe*



*-velhasıl kalil ve kesir (az-çok) (bir kelime) lazimesine hesab-ı lazimesine hesabı-ı mezbur üzere cem'an (toplucu) üç bin yüz altmış bir akçe edüp*

*-mevazii mezburenin (işaret edilen yerlerin) meblag-mezbure tehammülü vardır meblag-ı mezbure üç bin yüz altmış bir akçeden noksan ile olmaya*

*-kabiliyeti yoktur deyu mimarı mezbur üstad İbrahim ve hazır olan ehali-i vukuf ve eshab-ı ebniye ve sükuף (bina sahipleri)*

*-icma' ve ittifak eyledikleri mevlanay-ı mezbur mahalinde ketb ve tarir edüp (mahallinde yazılıp tespit edip) badehu (sonra) gelip meclis-i şeri'de (mahkeme huzurunda)*

*-ala vukuihi (olduğu gibi) getirdikleri ve söyledikleri şekilde olup bitenler istek üzerine yazıldı. Yazılış tarihi 1041 senesi Recep ayı başı.*

**Arşiv-Sicil 304, Sayfa 3:**

*-Köprü ayağının altında üç tane kefeki taş düşmüş, onarılmazsa masraf büyük olur diye 255 kuruşa taşlar yerine konmuş. (Muharrem 1265- Kasım 1848).*

**Arşiv-Sicil A/94/110, Sayfa 6.**

*-Sene 1552 kurşun tamiri için izin istenmesi*

**Arşiv-Sicil A/99/110, Sayfa 108**

*-Sene 980 zilkade (1573) aynı şekilde tamir.*

***Arşiv-Sicil A/110, Sayfa 5***

*-Sene 975 (1567) aynı kurşun tamiri izni*

***Arşiv-Sicil A/167/127, Sayfa 230***

*-Padişah'tan gelen ferman üzerine 200 floriye (Venedik parası) kurşun tamiri. Sene 983 (1576 Haziran).*

***Arşiv-Sicil A/130, Sayfa 140***

*-Köprü'nün idaresini kontrol eden hakime senede 6 altın verilmesi Sene 984 (1577)*

***Arşiv-Sicil A/19, Sayfa 140***

*-(Ağustos 1582) Sakarya Köprüsü'nün ve Pınarbaşı Kaldırımları'nın tamiri için 2000 akçe sarfı.(Baykal 1990: 11-21).*

Vakfiyelerde köprü'nün inşa tarihinin ve banisinin künyesi hakkında bilgiler bulunmaktadır. Irgandı Ali oğlu Hoca Muslihuddin M.1442 senesinde bu köprüyü yaptırmıştır ve M.1497 yılında Bilecik yolunda şehit edilmiştir. Hoca Muslihuddin'in Sakarya Nehri üzerine de bir köprü yaptırdığını ve tamiri için kendi servetinden yüz bin akçe ayrılmasını istediği görülmektedir. Hoca Muslihuddin'in Sakarya Nehri üzerinde yaptırdığı köprü'nün bazı yerleri harap olduğundan, kendisi hayatta iken tamiri başlanmış ise de her ihtimale karşı malından yüz bin akçe vasiyet ederek, sağ olursam ben yaparım aksi halde bu para ile tamir edilsin dediği anlaşılmaktadır (Bkz. Arşiv Sicil A/12/13, Sayfa 3, Satır 2-5; Arşiv-Sicil A/14/12, Sayfa 326, Satır 3-4-5-6-10-11-12-13).

Köprüyü yaptıran Hoca Muslihuddin'in torunu, Ahmed Çelebi'nin oğlu Hacı Muslihuddin babasından kalan servetle köprünün üstüne 31 dükkan yaptırıyor. Bunlardan kuzeyde yer alan beş dükkandan birini mescit olarak düzenliyor ve geriye kalan dört dükkanın kiralarından bir ayda elde edilen paradan 35 dirhemi iki kardeşine ayırıyor. Bu bilgilerden köprü üstündeki dükkanların köprüden yaklaşık 100 yıl sonra yapıldığı ve adetlerinin 31 olduğu anlaşılmaktadır (Bkz. Arşiv-Sicil A/66/72, Sayfa 114, Satır 4-10)

Köprünün kuzeyindeki beş dükkanın haricinde kalan 26 dükkanın gelirinden Irgandı Muslihuddin için günde kur'andan beş cüz okunması istendiği ve okuyana 20 dirhem Osmanlı gümüş parası verileceği artan paraların da Medine fukaralarına gönderileceği vakfiye kayıtlarından anlaşılmaktadır (Bkz. Arşiv-Sicil A/66/72, Sayfa 114, Satır 11-12-13-14-15-16).

Irgandı Köprüsü'nün zaman içerisinde geçirmiş olduğu tamirler hakkında da yukarıda verilen vakfiye kayıtlarında bilgiler bulunmaktadır. Irgandı Köprüsü mütevellisi olan Mehmed Çelebi bin İsmail köprünün harap yerlerini 5000 akçeye tamir ettirmiş, kadı tarafından gönderilen ehl-i hibre bu miktardan aşağı yapılamayacağını, hatta belki de daha fazla gideceğini söyleyerek durumu tespit etmiştir (Bkz. Arşiv-Sicil B/49/243, Sayfa 132, Satır 1).

Yine mütevellis Mehmed Çelebi, kadının huzuruna çıkarak dükkanlar üzerindeki kurşun tahtaların ve direklerin rüzgardan dolayı eskidiğini, köprünün güneyindeki kapının dahi tamire muhtaç olduğunu, pencerelerin çerçevelerinin ve parmaklıkların onarılması gerektiğini söyleyerek izin almıştır. (Bkz. Arşiv-Sicil B/49/243, Sayfa 132, Satır 2-3-4-5-6-7).

Cevdet Çulpan'ın Hüseyin AYWANSARAYÎ mecmuasından aktardığına göre Irgandı Köprüsü için şu tarih gösterilmektedir;

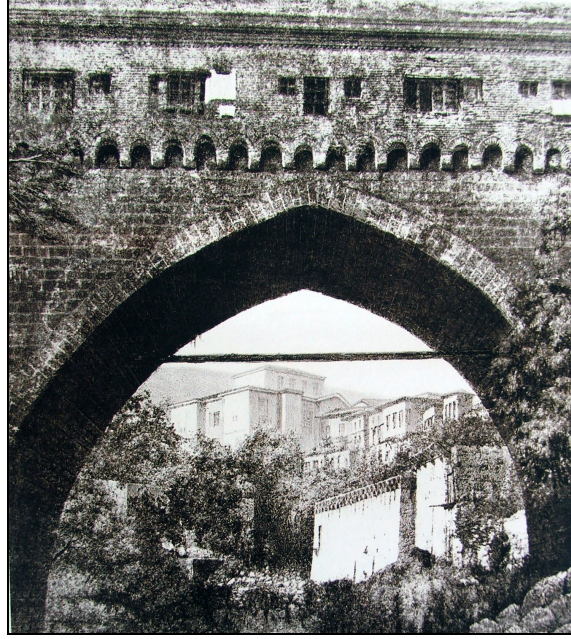
*“Hoca Hacı Muslihiddin Hak ana olsun mu'in  
Köprü yaptı Gökdere'nin üstüne sarfetti mâl*

*Yer direndi cihan ırgandı bu ırganmadı  
 Bu bina-ı âliye hiç irmez zevâl  
 Sanki vadi üzre bir şehir oldu işbu kantara  
 Di bunun şanında tarih oldu cisr-i bî-misâl”*

*H.846 (M.1442/43) ( Çulpan 2002: 106).*

Celali ayaklanmalarının ardından 1640 yılında Bursa'ya gelen Evliya Çelebi'nin Seyahatname'sinde köprünün üzerinde 200 dükkanın bulunduğu belirtilmekteyse de, gerçekte köprü üstünde her iki tarafta 16 adet olmak üzere 32 dükkan yapılmış olduğu, bunlardan kuzeydoğu ucundakilerden birinin mescide ayrıldığı, köprüyü taşıyan tek kemerin iki yanında ahır ve depoların bulunduğu köprünün vakfiye kayıtlarından bilinmektedir (Bkz. Arşiv-Sicil A/66/72, Sayfa 114, Satır 10-11).

Irgandı Köprüsü ile ilgili vakfiye kayıtlarının yanı sıra XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren köprüyle ilgili fotoğraf ve gravürler bulmak mümkündür. Tremaux'un "*Exploration archeologique en Asie Mineure*" folio baskı kitabında bulunan 1854 yılına ait bir Irgandı Köprüsü fotoğrafı (Dostoğlu 2001: 240 ) köprünün 1855 yılındaki depremden önceki durumunu göstermektedir. (Foto.29). G.Berggren'in 1880 civarında çekmiş olduğu fotoğrafta (Dostoğlu 2001: 242 ) Irgandı Köprüsü arkasında yeşil cami ve yeşil türbe ile görülmektedir (Foto.30). XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Irgandı Köprüsü'ne ait gravür ve fotoğraflarda köprünün üzerindeki kargir arastayı göremiyoruz. Bunun yerine her biri bir konutu çağrıştıran irili ufaklı ahşap dükkanların yan yana dizildiği üstü açık bir çarşının yapıldığı anlaşılmaktadır. Bursa'da pek çok yapıyı hasara uğratıp yıkan 1855 depreminin, Irgandı Köprüsü'nde de hasara yol açtığı bilinmektedir.



*Foto.29: Irgandı Köprüsü, 1855 depreminden önceki hali (Tremaux, 1854)*

(Dostoğlu 2001: 245).



*Foto.30 : Irgandı Köprüsü, 1880 civarı (G.Berggren)<sup>11</sup>* (Dostoğlu 2001:

245)

<sup>11</sup> Gökdere üzerinde inşa edilen köprülerden biri olan Irgandı Köprüsü, 18. yüzyıldaki bir sel baskınında kısmen yıkılmış, 1855 depreminde ise büyük hasar görmüştür. Söz konusu depremin köprüye verdiği zarar, abartılı bir biçimde olsa da Cevdet Paşa'nın Tezakir adlı eserinde anlatılmaktadır. 1855 yılında yıkılan köprü üzerindeki çarşı, ahşap olarak yeniden yapılmıştır. Gerçekten de 19. yüzyılın sonlarında çekilen fotoğraflarda köprü'nün üstünde bir kargir arastanın yerine irili ufaklı ahşap dükkanların oluşturduğu bir çarşının yapıldığı görülmektedir. Fotoğrafta köprü'nün arkasında Yeşil Cami ve Yeşil Türbe görülmektedir.



Foto.31 : Irgandı Köprüsü 1890 civarı (Anonim)<sup>12</sup>(Dostoğlu 2001: 244 )



Foto.32 : Irgandı Köprüsü resminin bulunduğu kartpostal 1890 (Dostoğlu 2001: 244 )<sup>13</sup>

<sup>12</sup> Fotoğraf, 1855 depreminden sonra yıkılan Irgandı köprüsünün üzerindeki kagir çarşının yerine inşa edilen ahşap dükkanları, henüz tam olarak köprü'nün üstünü doldurmadan önceki durumuyla, göstermektedir.

<sup>13</sup> Kurtuluş Savaşı sonrasında 1922'de işgal kuvvetleri Bursa'yı terk ederken dinamitlenerek yıkılan Irgandı Köprüsü, 1949'da Kazım Baykal'ın girişimleriyle dükkansız bir şekilde betonarme olarak onarılmıştır. Ancak, eski fotoğraflarla kıyaslandığında yeniden inşa edilen köprü'nün özgün kotundan 60 daha yüksek bir kotta olduğu ortaya çıkmaktadır.

Cevdet Paşa'nın Tezâkir'inde yer alan bilgiler 1855 depreminin köprü üzerindeki etkileri hakkında şu bilgileri vermektedir;

*“Mahmud Nedim Paşa'nın ber-vech-i bâlâ Sayda valisi olduğu gün tesadüfat-ı garibeden olarak bir hareket-i arz vuku'buldu..... Meğer mesaibin büyüğü Bursa'da vuku'bulmuş.... Sultan Osman ve Sultan Orhan türbeleri takımıyla ve Sultan Murad'ı sani ve Yıldırım Bayezid Han cami-i şeriflerin minareleri ve Ulu cami'in yedi aded kubbesiyle iki minaresi ve sair cami'lerin dahi minareleri hep münhedim olmuş ve Sultan Murad-ı evvelin inşâ-kerdesi olan Urgandı köprüsü'nün bazı mahalleri sakatlanmış ve Su-başı köprüsü üzerinden mürur ve ubur mümkün olmayacak merteye yarılmış.... Recebin yirmi üçüncü gününün akşamı yani yirmi dördüncü Perşembe gecesini saat biri on dakika geçerek bir gühürcile buharı peyda olup beş dakika sürmüş. Neden hasıl olduğu ve olacağı bilinemeyip herkes havf-ü dehşet üzere iken birdenbire bir zelzele-i şedîde zuhura gelmiş.... Dört yüz elli seneden beri kaim ve metanet ile meşhur olan Su-başı ve Urgandı köprüleri kâmilten yıkılmış. Gökdere suyu vakti feyazında Keşiş dağından yirmi otuz kıyyelik kayaları sürükliyerek getirip bu köprülere çarpar olduğu halde bu kadar yüzyıllardan beri bir yerleri sakatlanmamış iken iki dakika zarfında bu köprülerin bütün-bütün münhedim olu vermelerinden zelzelenin derece-i şiddeti istidlâl olunabilir.” ( Önge 1983: 427).*

Cevdet Paşa'nın verdiği bilgiler biraz abartılı olsa da, depremin Irgandı Köprüsü ve Bursa'daki diğer yapılar üzerindeki etkisini göstermesi açısından önemlidir. Setbaşı ve Irgandı köprülerinin sağlamlıklarına karşın depremin şiddetinden dolayı fazlasıyla zarar gördüklerini dile getirmektedir. Köprünün üzerindeki kargir arastanın depremde gördüğü zarardan dolayı çökme tehlikesine karşı tamamen kaldırılarak yerine ahşap dükkanlardan ibaret üstü açık bir çarşının yapıldığı söylenebilir.

XX. yüzyılın başlarında çekilen fotoğraflarda. “ ‘*The Illustrated London News*’ in bir nüshasındaki gravür, Jean de Nettancourt-Vaubecourt’un ‘*Sur les grandes routes de l’Asie Mineure*’ isimli kitabının arka kısmındaki albümde, A.Gabriel’in ‘*Une Capitale Turque Brousse*’ isimli kitabında ve E.Diez ile H.Gluck’un 1920 tarihli ‘*Alt Konstantinopel*’ isimli kitabında” (Önge 1983: 428) Irgandı Köprüsü’nün o dönemki durumunu görebilmek mümkündür.

Irgandı Köprüsü Kurtuluş Savaşında 1922 yılında Yunanlıların Bursa’dan çekilişi sırasında tahrip edilerek yakılmıştır (Baykal 1950: 122). 27 yıl harabe halinde kalan yapıyı 1949 yılında Bursa Belediyesi asli haline uymayan kötü bir tamirle onarmıştır.

### **3.15.2. Köprünün Tanımı**

Osmanlı’nın Bursa’yı fethiyle beraber kentte yürütülen yoğun imar faaliyetlerinin neticesinde ortaya çıkan şaheserler o dönemin mimari ve sanat anlayışını yansıtmasıyla önemlidir. Bu eserler arasında yer alan köprüler, sivil mimarinin vazgeçilmez öğelerindendirler.

Bursa’nın merkezinde ( Kurtoğlu Mahallesi / Yıldırım – Kayhan Mahallesi / Osmangazi ) merkez ile Yeşil semtini ayıran Gökdere üzerinde inşa edilmiş köprülerin arasında en dikkate değer olanı Irgandı Köprüsü’dür (Foto.148-149). Bu köprü erken Osmanlı dönemi mimari eserlerinin en önemlilerinden biridir. 16 metre açıklığında bir kemerle vadinin iki yakasını birbirine kuzeybatı-güneydoğu yönüyle bağlayan bu taş köprü, yapılış evrelerinden itibaren XX. yüzyılın başlarına kadar orijinal mimarisi ile yerli ve yabancı bir çok araştırmacının dikkatini çekmiştir (Foto.143). Kim tarafından ve hangi tarihte inşa edildiğini gösteren bir kitabenin varlığı bilinmemektedir.



Köprü, Gökdere vadisinin iki tarafındaki kayalıklara inşa edilen ayaklara bağlanmış 16 metre açıklığında bir sivri kemere sahiptir (Foto.150). Üzerine biri mescit işlevli 31 dükkan inşa edilmiş olan köprünün tek kemerinin iki tarafında, ahır ve depo olarak kullanıldığı bilinen tonozla örtülmüş iç mekanlar vardır (Foto.151). Bu mekanlara girebilmek için her iki yanda birer kemerli kapı olduğu köprünün restitüsyon çalışmalarında görülmektedir (Önge 1983: 447). Farklı kaynaklarda köprünün uzunluğu konusunda 45 metre ile 300 metre arasında değişen çelişkili bilgiler verilse de dükkan sayısı ve bunların boyutları restitüsyon çalışmasına esas teşkil etmiş ve özgün köprünün boyu 62.50 metre, eni 11.40 metre olarak tespit edilmiştir (Şek.19-20). Yapılan araştırmalar, ayrıca, yirmi dört adet dükkan deposunun tümünün ahır kısmına bir pencere ile açılmadığını, bağlantıların ancak havalandırma amacıyla gerektiği kadar yapıldığını göstermektedir (Baykal 1990: 27).

Özgün duvarları kargir olarak yapılan Irgandı Köprüsü'nün üzerindeki dükkanların çatılarındaki ahşap konstrüksiyon lök ile sıvanmış ve üstüne kurşun kaplanmış; ancak, daha sonra 17. yüzyılda kurşunların düşmesinden sonra çatıya kiremit döşenmiştir.(Bkz. Arşiv-Sicil B/49/243, Sayfa 132, Satır 3-4-22).

Eski mahkeme kayıtları (kadı sicilleri) bize Irgandı Köprüsü ve köprü üstünün yapısı hakkında bilgiler vermektedir.<sup>14</sup> Bu kayıtlar, köprünün diğerlerinden farklı olarak kapalı çarşı niteliğinde olduğu ve içinde ahır ya da depo olarak kullanılan depoların bulunduğunu göstermektedir.

Köprüyü taşıyan kemerin iki yanında ahır ve depo olarak kullanıldığı bilinen tonozla örtülmüş iç mekanlara girebilmek için her iki yanda yapılan restitüsyon çalışmalarında görülmektedir (Önge 1983: 433). Köprü ayaklarındaki bu yapılanmanın üstteki kargir çarşıyla ilişkili olması gerekir. Yapının restitüsyon çalışmalarında yer alan Önge'nin verdiği bilgiler köprünün iki ayağında da ahır ve depoların yer aldığını göstermektedir.

<sup>14</sup> Kazım Baykal'ın kaleme almış olduğu "Irgandı Köprüsü çalışma notlarımız" adlı makalede Irgandı Köprüsü'nün onarım ve tamiratlarını gösteren vakfiye kayıtları yayınlanmıştır. Bu kayıtlarda köprünün ve üstündeki yapıların uğramış olduğu değişimler hakkında bilgiler bulunmaktadır.

Gökdere'nin iki yanındaki kayalara oturan kemer ayaklarından birinin içi, Evliya Çelebi'nin de dediği gibi boştur. Ancak bu boşluk, şimdiye kadar eseri tetkik edenlerden çoğunun gözünden kaçmıştır. Güneydoğudaki ayakta da bir boşluk olup olmadığı belli değildir. Varsa bile, bunun girişi moloz ve toprak altında kalarak kapanmış, sadece dış cephelerdeki mazgal pencerelerin bir kısmı meydanda kalmıştır. Kuzeybatı taraftaki boşluğa, kuzey cephede, tuğladan sivri tonozlu bir dehlize benzeyen, bir kapı ile girilebilmektedir. Aslında bu kapı da, köprüye yanaştırılarak inşa edilmiş bir evin içinde gizli kalmıştır. Bu giriş ayak içinde, köprü istikametinde uzanan, dikdörtgen planlı, üstü tuğladan bir tonozla örtülü, oldukça karanlık bir hacme açılmaktadır. Bu hacmin güneydoğu ve kuzeybatı nihayetini teşkil eden duvarların tamir gördüğü veya yıkılıp yeniden yapıldığı, diğer duvarlardan farklı olan örgüleriyle anlaşılmaktadır (Önge 1983: 433).

Kazım Baykal'ın 1990 yılındaki köprü içindeki kazı çalışmaları (Baykal 1990: 30) ile ilgili raporunda köprünün güneydoğu ayağı ile ilgili açıklamalarda bulunmuştur. Doğu ayağında batı tarafındaki kapı hizasına kadar kazmalarına ve Gökdere caddesinin ortasına kadar doğu yönünde kazmalarına rağmen kapıya rastlanılmadığı kaydedilmiştir. Ayak üzerinde yer alan mazgaldan içeri girildiğinde 4x4 metre ebatlarında, girilen yerden 2 metre aşağıda güzel bir kayan taşı döşeli zemini bulunan ve üstü tonozla örtülü bir mekanın tespit edildiğini fakat bu mekanın esas girişinin tespit edilemediği aktarılmaktadır. Köprünün kuzeybatıdaki ayağının içerisindeki mekana benzer olan bu mekana giriş için bir kapının yapılmış olması tartışma götürmez. Ama köprünün zaman içerisinde bir çok onarım ve değişiklik geçirdiği göz önüne alınacak olursa köprüye yapılan bir onarım sırasında bu muhtemel olan girişin ortadan kaldırılmış olması ihtimal dahilindedir. Köprünün her iki ayağında bulunan dikdörtgen mekanların doğrudan doğruya köprünün üst yapısıyla ilgili olması gerekmektedir. Ayaklar içinde yer alan ve mazgal pencerelerle aydınlatılan ayrıca tepelerinden baca biçiminde bir menfezle yukarıya bağlanan bu hücrelerin üstteki yapılarla bağlantısı olmaması manasız olur. Eski Türk çarşılarında, dükkanların içinden bir merdivenle inilebilen, depo veya ardiyenin bulunduğunu bilinmektedir. Köprü ayaklarında yer alan bu hücrelerin de çarşıya mal getirip götürülen yolcuların ihtiyaçları için yapılmış olması akla uygundur (Önge 1983: 433).



*Foto.33 : Irgandı Köprüsü 2002 restorasyonundan sonraki durumu.*

Irgandı Köprüsü'nün en önemli özelliği çok güzel ve uyumlu kemerinden başka çok eskiden beri iki kenarında ahşap dükkanları bulunan bir çarşı gibi yapılmış olmasıdır (Foto.29). Bu köprüyü orijinal yapan ve diğer taş köprülerden ayıran üstünde inşa edilmiş olan arastasıdır. Yılmaz Önge, alt ve üst yapısı ile Irgandı Köprüsü'nün aynı zamanda inşa edilmiş olduğunu ve eserin orijinalliğinin de bu özellikten geldiğini (Önge 1983: 435) ileri sürmektedir. Ama Bursa Kadı sicilleri arasındaki kayıtlarda, köprünün yapılışında üzerinde dükkanların olduğuna dair bir bilgi içermemektedir. Köprüyü yaptıran Hoca Muslihuddin'in torunu, Ahmed Çelebi'nin oğlu Hacı Muslihuddin'in adının geçtiği kayıtlarda köprü üstünde 31 dükkan olduğundan bahsedilmektedir (Bkz. Arşiv-Sicil A/66/72, Sayfa 114, Satır 10). Bu da bize köprü üstündeki dükkanların bir asır sonra ilave edildiklerini düşündürmektedir.



*Foto.34: 1855 depreminden sonra köprü üstüne yapılmış olan ahşap binalar (Dostoğlu 2001: 240).*



*Foto.35: Restorasyondan sonra köprü üzerinde yer alan çarşının görünümü.*

Irgandı Köprüsü gibi üzerinde çarşı ya da yolcular için konaklama yerleri bulunan köprü örnekleri bulunmaktadır. XIII. yüzyılda Çin’de, Çengtu-fu şehrinde Kiang-sui nehri üzerinde, taş ayaklara oturtulmuş, ahşap tavanlı ve iki yanında ahşap dükkanları bulunan çarşılı köprülerin bulunduğu seyahatnamelerden bilinmektedir. İran’da Safavîler devrinde, İsfahan’da Allahverdi veya Cihanbağ Köprüsü gibi kapalı köprülerin inşa edildiği yazılı kaynaklardan bilinmektedir (Önge 1983: 434). Malabadi ve Batmansu köprüleri üzerlerinde çarşı olmamasına karşın içinde ahır, yolcu odaları barındıran köprüler arasındadır. İtalya’nın Floransa şehrindeki Ponte Vecchio ve Venedik şehrindeki Ponte di Rialto köprüleri aynı şekilde üstlerinde çarşı yer alan köprüler arasındadırlar ( Önge 1983: 435; Çulpan 2002: 107).



*Foto.36: Irgandı Köprüsü'nün gece görünüşü.*

Irgandı Köprüsü 2002 yılında Osmangazi Belediyesi tarafından restore edilip son şeklini almıştır. Yaklaşık 1 trilyon lira harcanarak tarihsel dokusuna uygun olarak restore edilen köprüde çalışmalara 2002 yılının Temmuz ayında başlanmıştır ve 17 Mart 2004 tarihinde köprü açılmıştır. Proje çerçevesinde yaklaşık 10 metre genişliğindeki köprünün iki tarafına toplam 22 dükkan yerleştirilmiştir ve köprünün ortasında 3.60 metre genişliğinde bir yaya yolu yapılmıştır.<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> Irgandı Köprüsü'nde 2002 yılında yapılmış olan restorasyon çalışmaları hakkındaki bilgiler [www.osmangazi.com.tr](http://www.osmangazi.com.tr). İnternet sitesinden alınmıştır.

### 3.16. BOYACIKULLUĞU KÖPRÜSÜ

**Fotoğraf No** :37, 165-177.

**Şekil No** :37

**İnceleme Tarihi** :Nisan 2008

**Bulunduğu Yer** : Bursa (Merkez) Gökdere Irmağı Üzeri

**Yaptıran** : Hacı Sinan

**Yapan** : Bilinmiyor.

**Yapım Tarihi** : XV. yüzyıl

Bursa kent merkezi içerisinde yer alan Gökdere üzerinde inşa edilen köprülerden biri de Boyacıkulluğu Köprüsü'dür. Güneyden kuzeye doğru sırası ile Setbaşı ve Irgandı köprülerinden sonra Boyacıkulluğu Köprüsü gelmektedir.

#### **3.16.1. Yeri ve Tarihi**

Boyacıkulluğu Köprüsü Bedreddin cami hizasındadır. Köprü'nün Hacı Sinan tarafından 1433'den önce yaptırıldığı arşiv kayıtlarından anlaşılmaktadır. (Baykal 1950: 122, *Arşiv kaydı: A/36, s.32 ve A/43, s.76* ).

Bursa'nın en önemli derelerinden birisi olan ve şehri ikiye bölen Gökdere üzerinde birçok köprü'nün yapılmış olduğu bilinmektedir. Osmanlıların Bursa'yı fethiyle beraber kent içerisinde uyguladıkları imar faaliyetleri göz önüne alınacak olursa ve Gökdere'nin iki yanında bulunan Yıldırım ile Yeşil semtlerinin

Osmanlı'nın ilk dönemlerinde de bir yerleşim yeri olarak kullanıldığı dikkate alınırsa bu nehir üzerinde inşa edilen köprüler arasında Erken Osmanlı tarihli olanlarının bulunması ihtimal dahilindedir. Kitabesi bulunmayan köprüler için tam bir tarih verebilmek oldukça zordur ama eski mahkeme kayıtlarından elde edilen bilgiler kitabesi bulunmayan köprüler için tarihlendirme yapabilmemize olanak sağlamaktadır.

Ayverdi'nin naklettiği vesikalarda (Ayverdi. 1972: 367) Boyacıkuşluğu Köprüsü'nün geçirdiği onarımlarla ilgili bilgiler bulunmaktadır.

-Bir kadı sicilinde Şeyhi Ağa isminde birisi iki çeşme, Kayan Camisinde musluklar ve daha önce tamir ettiği Boyacı Kulu Köprüsü için 2200 esedî kuruşu vakfetmektedir. 12 Rebi-ul Evvel 1092 (1 Nisan 1681).

-Bir diğer vesikada, Boyacı Kulu denilen iki ayaklı bir göz kârgir köprü, sel yüzünden ayaklarının altı oyulup havada kalmış olduğundan 10735 kuruşa tamir edilmiştir. Muharrem-1265.

Vesikalardan Boyacıkuşluğu Köprüsü'nün tam olarak hangi tarihte yapıldığı anlaşılamamaktadır. Kazım Baykal kadı sicillerine istinaden bu köprünün Hoca Sinan tarafından yaptırıldığını (Baykal.1950: 122) söyler. Padişah ve yakınlarının adlarıyla yapılan cami, medrese, han, mescid, hamam, köprü gibi yapıların dönemin varlıklı ve muhiti geniş kişileri tarafından da yapıldığı Irgandı ve Boyacıkuşluğu köprülerinden anlaşılmaktadır.

### **3.16.2. Köprünün Tanımı**

Gökdere üzerine inşa edilmiş olan Boyacıkuşluğu Köprüsü tek gözden meydana gelmektedir (Foto.165-166). İnşa malzemesi moloz taş olan köprünün kemerinde daha kaliteli taşlar kullanılmıştır (Foto.168-169). Günümüzde kemer ve tabliyenin alt kısımları çimento malzeme ile kaplanmıştır. Köprünün büyük bir kısmı



onarımın sonucu günümüz malzemesiyle yenilenmiştir. Yapının çok az bir kısmı orijinal malzemesi hakkında bilgi vermektedir. Köprünün tabliye kısmı kaldırım taşı ile korkuluklar köprünün diğer kısımlarında da kullanılan taş malzeme ile kaplanmıştır (Foto.172-173). Plan ve inşa tarzı itibariyle sade bir görünüm arz eden köprü üzerinde herhangi bir süsleme ya da yazı unsuru yer almamaktadır.

Bugün işlevine devam eden Boyacıkuşu Köprüsü, Gökdere'nin iki kenarındaki mahalleleri birbirine bağlamaktadır. Setbaşı, Irgandı ve Boyacıkuşu köprüleri inşa teknikleri ve konumları itibariyle buldukları nehir üzerinde bir bütün oluşturmaktadır.



*Foto.37: Boyacıkuşu Köprüsü*

### 3.17. EDİRNE ŞİHABEDDİN PAŞA (SARAÇHANE) KÖPRÜSÜ

**Fotoğraf No** :38, 178-84.

**Şekil No** :-

**İnceleme Tarihi** :-

**Bulunduğu Yer** : Edirne, Tunca Nehri Üzerinde

**Yaptıran** : Şihabeddin Paşa

**Yapan** : Bilinmiyor.

**Yapım Tarihi** : H.855 (M.1451).

Şihabeddin Paşa II. Murad ve Fatih Sultan Mehmed yaşamıştır. Vezir ve Beylerbeyliği görevlerinde bulunarak Edirne'nin kuruluşunda büyük katkılar sağlamış ve Edirne içerisinde imaret, mahalle, cami, köprü, medrese yaptırmıştır.

#### **3.17.1. Yeri ve Tarihi**

Edirne ilinde, Tunca Nehri üzerinde inşa edilmiştir. Köprünün doğu tarafında Saraçhane Mahallesi vardır. Bundan ötürü Saraçhane adıyla da anılmaktadır. Köprü, şehrin kuzeybatı tarafını saraya bağlar. II. Murad'ın ulemasından Hadım Şihabeddin Paşa tarafından 1451 yılında yaptırılmıştır.

Köprünün inşa tarihini belirten kitabe günümüzde Edirne Müzesi'nde yer almaktadır. 4 satırlık kitabenin metni (Onur 1972: 157) şu şekildedir:

- 1- *Bana hazini 'l-kantara 'l-maymunata 'l-mubaraka sahibu 'l-hayrat va 'l-hasanat*
- 2- *Al-vazıru 'l-a'zam va 'd-dusturu 'l-mu'azzam al-muštahir al-mad'uvv bi-Şihabu'd-din*
- 3- *Başa 'adrakahu 'llah ma yaşa' fi zamanı 's-Sultan al-mucahid al-gazi Murad bin*
- 4- *Muhammed Hân min nesli Osman sana hamsa va hamsin ava samanami'a hicriya hilaliya*

*H.855 (M.1451).*

Anlamı: Hayır ve iyilikler sahibi, Şihabeddin Paşa diye çağrılan ve tanınan büyük vezir ve yüce devlet adamı –Allah onu arzu ettiği yere ulaştırsın-, Osman neslinden Mehmed Han oğlu, mücahid, gazi, Sultan Murad'ın zamanında, hicri 855 yılında, bu mübarek ve uğurlu köprüyü inşa etti.

Evliya Çelebi Seyahatnamesinde şu bilgileri vermektedir;

*Şihabeddin Paşa'nındır. Ebü'l-Feth vezirlerinden olup, bu köprüyü yaptırmaya başlayarak tamamlanmadan Fatih İstanbul'da Maltepe'de ölmüştür. Sonra Şihabeddin Paşa Sultan Beyazıd'la Edirne'ye gelip köprüyü onun zamanında bitirdi .Görülmesi gereken eşsiz bir köprüdür. Sekiz gözlü olup, Tunca üzerinde gayet sağlam bir yapıdadır. Edirne tarafındaki başında şehre girerken sağ yandan dört köşe bir mermer üstünde Hazretin kendi hattıyla "Emere bi-inşai hazihi'l-imare Sultanü'z-zaman Bayezid Han fi, senetin hamse ve semanine ve seman mi'e" (1480) kitabesi vardır. Hala padişahların Rumeli'ye geçiş yolları üzerinde bir ulu köprüdür. Zira saray yolundadır (Evliya Çelebi III: 260).*

Evliya Çelebi'nin vermiş olduğu bilgiler köprünün mimarisi ve kitabedeki tarihle uyuşmamaktadır.

Şihabeddin Paşa Köprüsü Sultan II. Mustafa zamanında bir onarım geçirmiştir. II. Mustafa Cuma namazına gitmek için köprünün üzerinden geçerken birkaç kemerinin yıkılmış olduğunu görür ve aynı yıl içerisinde onarımı için talimat verir. Onarım kitabesi, Faik Efendi tarafından tanzim edilir ve Cambaz Zade Edirne'li Hattat Osman Efendi tarafından mermer levha üzerine yazılır. Bu kitabe bugün köprünün orta ayağı üzerine inşa edilmiş olan kitabe köşkü üzerine konulmuştur. Kitabenin metni (Onur 1972: 158) şu şekildedir:

*“Padişah-ı heft-kışver şehriyâr-i bahr ü berr*

*Hazret-i Hân Mustafa şahinşeh-i nusret-liva*

*Edirne şehrini teşrif idicek emreyledi*

*Çün bu hayrı (cisri) yapmağa ol daver-i fermân-reva*

*Hamdi 'llâh bir metanet üzre bünyad oldukim*

*Çeşm-i dünya görmemiştir böyle bir muhkem bina*

*Şevketiyle gün begün ömrünü efzûn eyleyüp*

*Böyle çok hayra muvaffak eyliye barî Hüda*

*Faikâ tekmiil olunca dediler tarihini*

*Eyledi fermân bu cisri yaptı Sultan Mustafa”*

*Sene: 1113*

Köprü askeri saha içerisinde. Tosyavizade, köprünün Edirne Garnizonu ile şehri birbirine bağladığını nakletmektedir. Büyük taşkınlarda Garnizon ile şehrin

bağlantısının kesildiğini bu nedenle H. 1304 (M. 1886-87) tarihinde Vali İzzet Paşa tarafından köprünün askeri tarafının taş ayaklar üzerinde 50-60 metre kadar uzatıldığını eklemektedir (Tosyavizade 1928: 1646-48).

Köprünün 19. yüzyıl sonlarında geçirmiş olduğu onarımla ilgili olan kitabenin metni (Onur 1972: 158) şu şekildedir:

*“Ber karar eyliye tahtında şehri devrânı  
 Ömr-ü ikbal-i mü’ebbedle Hüdâvend-i mecîd  
 Mülkünün her ciheti kesb-i imaret etdi  
 Köhne Bünyan-ı cihan zamanında oldu cedîd  
 Kat’ederdi rehi Tunca feyzan ettikçe  
 Kıldı ol bahr-i kerem işte bu cisri temdîd  
 Yaptırup yanına bir de karakol dairesi  
 Etdi asayiş-i ebna-i sebili te’yîd  
 Yakışur tâkına tarih-i cevher-i İzzet  
 Yaptı bu daireyi hazret-i Sultan Hamîd”*

*Sene 1304 (M.1886-87).*

Köprü günümüzde sağlam ve bakımlı durumdadır ve askeri sınırlar içerisinde kalmıştır.



*Foto.38: Saraçhane Köprüsü*

### **3.17.2. Köprünün Tanımı**

Tunca nehri üzerinde inşa edilmiş olan Saraçhane Köprüsü Edirne’de yapılan Osmanlı dönemi köprülerinin en önemlilerinden birisidir. Köprü 120 metre uzunluğunda 5 metre genişliğinde olup 11 ayak üzerine inşa edilen 10 gözden meydana gelmiştir (Foto.38). Aslında köprü 12 kemerli olarak inşa edilmiş ama bugün iki yanındaki birer kemer toprak altında kalmıştır (Foto.178-179-180).

Köprünün kemer formu sivridir. Ortadaki açıklık diğer gözlere göre daha geniştir. Köprüde balık sırtı denilen bir yükseklik görülür. Merkezde yer alan gözler büyük tutulmuş bunu takip eden gözler ise küçülerek sonunda yol seviyesi ile birleşmektedir.

Köprünün menba ve mansap cephelerinde yer alan selyaranların çoğu toprak altında kalmıştır. Menba tarafındakiler üçgen çıkıntılar halinde orta ayaklar üzerinde yer almaktadırlar. Mansap taraftaki selyaranlar ise hemen hemen yok olmuştur.

Köprüde memba cephesinde görülen balkon, bu cephede selyaran üzerinde görülen köşeleri kademeli kısım üzerine, korniş ve iki sıra taş halinde oturmakta olup bütünüyle memba cephesinde hareketli bir görünüş sağlamıştır (Foto.181). Bir dinlenme yeri olarak düşünülmüş olan balkon kısmının korkuluk taşları detaylı bir geometrik bezemeye sahiptir. Yan korkuluklar baklava şeklindedir. Korkuluklar üzerine beş tane baba taşı yerleştirilmiştir. Bu taşlar üstleri kademeli olarak yükselen payeler şeklindedir. Başlık kısımları ise devlet ileri gelenlerinin kavuklarını andıran tarzdadır. Bu şekil Babaeski Köprüsü kitabe köşkünde de görülmektedir (Çulpan 1966-68: 27). Balkon iki sıra kesme taş yerleştirilerek oluşturulmuştur ve köprünün korniş taşı bu kısmı da çevrelemektedir.

Mansap cephesinin ortasında bir kitabe köşkü yer almaktadır (Foto.182-183). Bu kısımda ki selyaranların çok az bir bölümü günümüze ulaşabilmiştir. Bunlardan birisi cephenin ortasında yer alan kitabe köşkünün taşıdır. Kitabe köşkü de balkon gibi selyaranların üzerinde kademeli bir şekilde oluşturulan taş blok üstünde yükseltilmiştir ve bu şekliyle ters üçgen bir görünüm arz eder. Köşkün cephesi kırık sivri kemer halinde açılmaktadır. Kemer çevresindeki kesme taşlar kullanılmıştır. Bu kırık sivri kemerli cephenin üzerinde alınlık şeklinde ortası ve yanları kademeli olarak işlenmiş çatı kısmı yer almaktadır. Köşkün içinde mermer levha üzerinde yazılmış olan onarım kitabesi bulunmaktadır.

Kesme blok taşlar inşa edilen köprünün tempan duvarının üzerinde korniş ve korkuluk taşları yer almaktadır. Köprünün meyline uygun olarak inşa edilen bu taşlar köprü sonunda bir baba taşı ile nihayetlenir.

Köprünün baba taşları, dikdörtgen görünüşlü payeler ve piramit şeklinde başlıklar ile her iki cephede de yer alırlar. Baba taşları kademeli kesilmiş taşlarla korkuluğu bağlamaktadır.

Saraçhane Köprüsü'nün inşa malzemesi taştır. Kemerlerin yapımında kullanılan kesme taşlar daha zarif ve güzeldir.

Köprünün askeri tarafındaki kısmı H. 1304'de Vali Hacı Esfed Paşa'nın teşebbüsü ile taştan örme ayaklar üzerinde 50-60 metre kadar uzatılmıştır. İlk bakışta eski kısım ile yeni kısım arasındaki fark hemen ayırt edilebilmektedir. Eski kısmın zarafet ve güzelliğine karşın ilave edilen kısım biraz sönük kalmaktadır.



### 3.18. FATİH SULTAN MEHMET KÖPRÜSÜ

**Fotoğraf No** :39-40, 185-195.

**Şekil No** :21.

**İnceleme Tarihi** :Nisan 2008

**Bulunduğu Yer** : Edirne, Tunca Nehri Üzerinde

**Yaptıran** : Fatih Sultan Mehmet (?)

**Yapan** : Bilinmiyor.

**Yapım Tarihi** : H.856 (M.1452) (?)

Edirne, Osmanlıların erken dönemlerinde önemli bir merkezdir. Yoğun bir imar faaliyetinin yürütüldüğü bu şehir köprüleriyle dikkat çekmektedir. Bu köprüler arasında yer alan Fatih Köprüsü Erken Osmanlı Dönemi'nden günümüze ulaşabilmiş önemli yapılar arasındadır.

#### **3.18.1. Yeri ve Tarihi**

Köprü, Edirne'nin Sarayı adı verilen mevkiinde, Tunca Nehri üzerinde yer almaktadır. Demir Kapı mevki ile Adalet Kasrı arasındadır. Fatih Köprüsü; Bönce, Cephanelik ve Süvari Köprüsü isimleriyle de anılmaktadır.

Edirne'de, Tunca Nehri kenarında ve Tunca'nın iki kolu arasındaki adacık üzerinde 1451 de inşa olunan sarayın bahçelerine Sarayı denilmektedir. Köprü bu kısımda Tunca Nehri üzerinde ve Adalet Kasrı yakınındadır. Sarayın M.1844 de cephanelik olarak kullanılmasından dolayı köprüye de Cephanelik Köprüsü

denilmeye de başlanmıştır. 1878 savaşından ve Edirne Sarayı'nın yanmasından sonra yapılan süvari kışlalarına yakınlığı nedeniyle Süvari Köprüsü adı verildiği de olmuştur. Edirne Sarayı'nın ma'mur ve meskun bulunduğu zamanlarda ise Hasbahçe Köprüsü diye anılırdı” (Tosyavizade 1927: 1579).



*Foto.39: Fatih Sultan Mehmet Köprüsü*

Evliya Çelebi: “Hünkar Bahçesi içre, Tunca üzerinde pek sanatkâre yapılmış cıs-r-i Sultaniler-Padişah Köprüleri vardır.” demekle yetinmektedir (Evliya Çelebi III: 464-465).



*Foto.40 : Fatih Sultan Mehmet Han Köprüsü Adalet Kasrı tarafından bakış.*

Fatih Sultan Mehmet Han Köprüsü inşa tarihi hakkında herhangi bir belge ya da kaynak mevcut değildir. Kitabesi bulunmayan yapının Fatih Sultan Mehmet tarafından saray yaptırılırken yapıldığı kabul edilmektedir. Bundan dolayı XV. Yüzyıla tarihlenir. Köprü'nün mimarı hakkında da herhangi bir bilgi mevcut değildir.

### **3.18.2. Köprü'nün Tanımı**

Tamamı kesme taştan inşa edilmiş bir köprüdür. Ortada büyük yanlarda daha küçük olmak üzere üç gözlüdür (Foto.185-86). Köprü'nün boyu 34.20 metre, orta göz açıklığı 8.20 metre, yan açıklıklar 6.10 metredir. Korkulukları içten 4.00 metre, dıştan 4.40 metredir.

Köprü kemerleri tam yuvarlak değil hafif sivridir (Foto.188). Edirne’de inşa edilen diğer köprülerde görüldüğü gibi bu yapıda da orta kemer diğerlerine nazaran daha büyük ve geniş tutulmuştur. Dört ayak üzerine kurulmuş olan Fatih Köprüsü’nün kemer ayakları üzerinde yer alan selyaralardan memba cephesinde bulunanlar üçgen bir çıkıntı teşkil eder (Foto.194-195). Diğer cephede ise bu üçgenlerin yerini muntazam sekizgenin yarısını oluşturan kitlevi çıkıntılar alır. Kemerlerin ayaklarla birleştiği yerler bugün nehir olduğundan görülmemektedir.

Köprünün tempan duvarında orta kemerin iki yanında birer hafifletme gözleri bulunmaktadır (Foto.189). Bu gözleri oluşturan kemerler, taşların yatay ve dikey olarak yerleştirilmesiyle meydana gelmiştir.

Köprü tabliyesi yapının meyiline uygun olarak yapılmıştır. Tempan duvarını nihayetlendiren korniş kısmı taşların yatay olarak dizilmesiyle oluşturulmuştur. Korkuluk taşları, kornişin üzerinde kesme taş malzemeyle meydana getirilmiştir. Köprü de baba taşı mevcut değildir.

Köprünün bulunduğu yerden başlamak üzere Tunca’nın her iki kıyısında birer kilometre boyunda rıhtımlar yapıldığı, bu rıhtımların II. Beyazıd Köprüsü’ne kadar devam ettiği, köprüyle ilgili kaynakların verdiği bilgiler arasındadır (Bkz. Çulpan 2002: 109). Köprü yerinde nehir tabanına da mermerler döşenmiştir. Bugün su çekilince mermerler yer yer görülmektedir. Buraları uzun süre mesire yerleri olduğundan nehir üzerinde sandal sefaları yapıldığı sarayla ilgili belgelerden bilinmektedir.

Fatih Sultan Mehmet Han Köprüsü mimarisiyle sade bir görünüm arz eder. Yapıda herhangi bir süsleme unsuru yer almaktadır. Edirne’de Osmanlı dönemi inşa edilen köprülerde görülen tarih köşkü ve balkon kısımları bu köprüde mevcut değildir. Orta gözün iki yanında bulunan tahliye gözleri olası su taşkınları hesaplanarak açılmış olmalarının yanında köprü cephesine hareketlilik kazandırmıştır.

Edirne’de XV. yüzyılda inşa edilmiş olan Osmanlı köprüleri Türk Sanat Tarihi açısından oldukça önemli yapılardır. Devrin sanat özelliklerini ve mimari anlayışını yansıtmalarının yanı sıra günümüzde işlevlerini kaybetmemeleri, insanların ihtiyaçlarına cevap verebilmeleri bu yapıların ne kadar titiz bir çalışmanın ürünü oldukları açık göstergesidir.

### 3.19. TIRNOVA GAZİ FİRUZ BEY KÖPRÜSÜ

**Fotoğraf No** :-

**Şekil No** :-

**İnceleme Tarihi** :-

**Bulunduğu Yer** : Bulgaristan, Tırnova Jantra Nehri Üzerinde

**Yaptıran** : Gazi Firuz Bey (?)

**Yapan** : Bilinmiyor.

**Yapım Tarihi** : XV. yüzyıl

Osmanlılar kuruluş dönemlerinde Balkanlarda yoğun bir fetih politikası izlemişlerdir. Bu çerçevede fethettikleri yerlerde kendi sanat üsluplarını yansıtan yapılar inşa etmişlerdir. Bulgaristan'da yer alan Osmanlı dönemi köprülerinden Gazi Firuz Bey Köprüsü günümüze ulaşamamıştır. Tarihi kaynaklar köprünün yeri hakkında bilgiler vermektedir.

#### **3.19.1. Yeri ve Tarihi**

Bulgaristan sınırları içerisinde yer alan bir başka köprü de Gazi Firuz Bey Köprüsü'dür. Günümüzde mevcut olmayan köprünün yerine başka bir köprü yapılmıştır. Köprü Tırnova Şehri sınırları içerisinde, Jantra Nehri üzerinde yer alır.

Gazi Firuz Bey Köprüsü'ne ait herhangi bir kitabe bulunmamaktadır. Köprü yine Tırnova'da yer alan Gazi Firuz Bey Camii'nin inşa tarihinden yola çıkılarak XV. yüzyıla tarihlenir.

### **3.19.2. Köprünün Tanımı**

Evliya Çelebi Tırnova'da 26 cami ve mescit, 7 medrese, 3 hamam bulunduğunu yazmaktadır ama köprüyle ilgili bir bilgi vermemektedir (Evliya Çelebi: III, V, VI). Çeşitli araştırmacılar Tırnova Şehri'nde bulunan Gazi Firuz Bey Cami (Hisar Cami)'nden bahsetmektedir.

Eski bir fotoğrafta (Çulpan 2002: R.70) Gazi Firuz Bey Köprüsü'yle Hisar Cami birlikte görülmektedir.

Gazi Firuz Bey Köprüsü yeri hakkında birkaç kaynakta bilgiler mevcut ise de köprünün orjinal mimarisi hakkında herhangi bir belge bulunmamaktadır.

### **3.20. KARLIOVA KÖPRÜLERİ**

**Fotoğraf No** :196.

**Şekil No** : –

**İnceleme Tarihi** : –

**Bulunduğu Yer** : Bulgaristan, Filibe, Karlıova Kasabası

**Yaptıran** : Bilinmiyor.

**Yapan** : Bilinmiyor.

**Yapım Tarihi** : XV. yüzyıl

Bulgaristan'ın Filibe şehrine bağlı Karlıova Kasabası'nda bulunan iki köprü XV. yüzyıla tarihlenir. Köprülerle ilgili bir kitabe veya arşiv kaydı bulunmamaktadır.

#### **3.20.1. Yeri ve Tarihi**

Karlıova içerisinde yer alan Kurşunlu Camii'nin 1485 tarihli olduğu ve köprülerin bu camiyle aynı dönemde yapılmış olabileceğini düşünülmektedir. Bundan dolayı bu iki köprü XV. yüzyıla tarihlenmektedir (Çulpan 2002: 125).

#### **3.20.2. Köprünün Tanımı**

Karlıova'da yer alan bu iki köprüden biri tek gözlü diğeri iki gözlüdür. Tek gözlü olanı “Debeğhane Köprüsü”, iki gözlü olanı “Sığınyeri Köprüsü” adlarıyla anılmaktadır (Lev.196).



### 3.21. ÜSKÜP FATİH SULTAN MEHMET KÖPRÜSÜ

<b>Fotoğraf No</b>	:41-44, 197-206.
<b>Şekil No</b>	:-
<b>İnceleme Tarihi</b>	: -
<b>Bulunduğu Yer</b>	: Üsküp, Vardar Nehri Üzerinde
<b>Yaptıran</b>	: Fatih Sultan Mehmet
<b>Yapan</b>	: Bilinmiyor.
<b>Yapım Tarihi</b>	: XV. yüzyıl (?)

Üsküp'ü batıdan-doğuya ortadan ikiye ayıran Vardar Nehri üzerindeki yer alan köprü, Davut Paşa Hamamı'nın kuzeyinde, merkez PTT binasının ise, doğu yanında bulunur (Özer 1998: 199).

#### 3.21.1. Yeri ve Tarihi

Üsküp sınırları içerisinde, Varna nehri üzerinde yer almaktadır. İnşa kitabesi bulunmayan eser hakkında seyahatnamelerde ve yayınlarda bazı bilgiler bulunmaktadır.<sup>16</sup> Yaptıranı hakkında da farklı görüşlerin olduğu köprünün, Sultan II. Murad devrinde yapımına başlandığı, Fatih Sultan Mehmed'in hükümdarlığı sırasında da tamamlandığı kabul edilmektedir. Köprünün, Roma İmparatoru I. Justiniaus'un zamanında yapıldığı; XIV. yüzyılda Sırp Kralı Stephan Duşan

<sup>16</sup> Ayverdi'nin Salih ASIM'dan aktardığı bilgilerde köprünün II. Murad döneminde inşa edildiği belirtilmektedir. Bkz. Ekrem Hakkı Ayverdi, "Yugoslavya'da Türk Abideleri ve Vakıfları", Vakıflar Dergisi, III, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1956, s.161

tarafından onartıldığı ve II. Murad zamanında da bir onarım geçirdiği araştırmacıların dile getirdiği görüşler arasındadır (Kienitz 1963: 7).

Evliya Çelebi, Vardar üzerindeki bu 14 gözlü köprünün Fatih Sultan Mehmet tarafından inşa ettirildiğini, dört gözü harap olunca III. Sultan Murad zamanında M.1579 yılında tamir edildiğini belirtmektedir (Evliya Çelebi V: 296-297). Evliya Çelebi'nin 14 gözlü olarak tanıttığı köprünün bugün mevcut olmayan tamir kitabesinin metni ve okunuşu şu şekildedir:

- 1- Ta'mirini görenler bu cısr-i bi-nazirin  
Tahsin idüp didiler evvelkinden çok a'la*
- 2- Ta'mir olunmak ile yapıldı gönlü Hakk'ın  
Oldu hilali tarih termim-i cısr-i bala 987*

Avusturyalı'ların Üsküp'ü işgal ettikleri H.1100 (M.1689) yılında tahrip olan köprü, yarıya kadar yıkılmış ve tamir kitabesi ile çıkıntılı mihrap yerinden sökülerek yok edilmiştir. Daha sonra H. 1306 (M. 1888) yılında Üsküp mutasarrıfı Hafız Mehmet Paşa köprüyü tekrardan onartmıştır. Köprünün mansap tarafındaki ilk dört kemerin tuğlayla tamiri de bu tarihte gerçekleştirilmiştir (Ayverdi 1956: 161).

Köprü, M. 1896-97 yıllarında da onarımlar geçirmiştir. Köprünün manzarasını değiştiren en büyük tamir 1905 yılında yapılmıştır. Bu onarımlarda sağ sahilde 3 kemer eklenmiş, böylece köprü 11 kemer haline gelmiştir. 1905 de köprü korkuluğu kaldırılmış ve her iki tarafta 1.90 metre genişlikte yaya kaldırımı eklenmiştir. Bunlar köprüye demir konsollarla bağlanmıştır. Kaldırım döşeme yerine de kesme taş döşenme konulmuştur (Çulpan 2002: 127). Sultan V. Reşat'ın yaptırdığı tamiratla ilgili olarak, köprüye konulan, fakat şimdi nerde olduğu bilinmeyen kitabenin (Çulpan 2002: 127) metni ve okunuşu şu şekildedir:

- |                         |   |                       |
|-------------------------|---|-----------------------|
| 1- “Sultan Murad-ı sani | - | Eyledi bu cisri evvel |
| 2- Tevsi’i itdi ferman  | - | Sultan Reşad-ı A’dil  |
| 3- İ’mar olundu köprü   | - | Hakkakî pek mükemmel  |
| 4- Ünvanına denilse     | - | Şâyân cisr-i ekmel”   |

Bu onarım sırasında yaya kaldırımları bir miktar genişletilerek kemer yüzlerinden taşırılmıştır, 1930’dan sonra ortadaki kitabe ve mihrap ayağı hizasına kadar tekrar genişletilmiştir (Ayverdi 1956: 161).



*Foto.41: Üsküp Fatih Sultan Mehmet Köprüsü (Restorasyon aşaması)*

### **3.21.2. Köprünün Tanımı**

Vardar Nehri üzerinde inşa edilen köprü, 14 gözden meydana gelmiştir (Foto.197). Gözlerin genişlikleri birbirine eşit değildir ve yuvarlak kemer formunda inşa edilmişlerdir (Foto.202). Esas su yatağının geçtiği yerde bulunan ana göz diğer gözlerden geniş ve yüksek tutulmuştur. Bu durumda köprünün merkezden iki uca doğru hafif bir açıyla alçalmasına neden olmaktadır. Köprüde inşa malzemesi olarak düzgün kesme taş, kaba yonu ve moloz taşın yanı sıra tuğla kullanılmıştır (Foto.205). İlk dört kemerin kavisleri tuğladandır. Bu kısım, M.1888 de Hafız Mehmet Paşa tarafından gerçekleştirilen tamirde (Çulpan 2002: 127) yapılmıştır.

Köprünün uzunluğu 210 metre, genişliği ise 5.80 metredir (Özer 1998: 200). Yapıda yer alan selyaranlar, kesme taşlardan oluşturulmuş kare kaideler üzerinde yükselirler. Selyaranlar kesme taş malzemeye inşa edilmişlerdir ve üçgen prizmal plana sahiptirler (Foto.206). Üzerleri konik külahlarla nihaylendirilmiştir. Tahribatlar sonucu bozulan selyaranlar ise, kademeli bir düzenle basit olarak yeniden inşa edilmişlerdir.



*Foto.42: Üsküp Fatih Sultan Mehmet Köprüsü.*

Köprünün güney (mansap) kanadının doğudan üçüncü ayağı üzerine oturan kitabelik köşkü, dikdörtgen bir plan arz eder. Köprünün bu kısmının güneye doğru taşırılması ile elde edilen bu bölüm iki yandan demir korkuluklarla kuşatılmıştır. Köprününkinden hafifçe yüksek tutulan köşkün zemini düzgün kesme taş bloklarla döşenmiştir (Özer 1998: 200).



*Foto.43: Üsküplü Fatih Sultan Mehmet Köprüsü Selyaranlar*

Kitabe köşkü köprü ana kütesinden dışa taşkındır ve iki yanında üç sıra halinde bulunan düzgün kesme taşlarla sınırlandırılmıştır. Köşte yer alan mihrap düzgün kesme taştan yapılmıştır, mukarnaslı kavsaraya sahiptir. Mihrap üzerinde dikdörtgen kitabelik kısmı yer alır. Bu kısmın üzeri üçgen alınlıkla son bulur.

Köprü tabliyesini iki taraftan sınırlayan korkuluklarda demir malzeme kullanılmıştır. Tabliye ise küçük kesme taşlardan inşa edilmiştir (Foto.201).



*Foto.44: Üsküp Fatih Sultan Mehmet Köprüsü Tabiliye Kısmı*

### 3.22. HÜNKAR KÖPRÜSÜ

**Fotoğraf No** :207-208.

**Şekil No** : –

**İnceleme Tarihi** : –

**Bulunduğu Yer** : Saray Bosna, Mlaçka Nehri Üzeri

**Yaptıran** : Bilinmiyor.

**Yapan** : Bilinmiyor.

**Yapım Tarihi** : XV. yüzyıl

#### 3.22.1. Yeri ve Tarihi

Saray Bosna sınırları içerisinde yer alan Hünkar Köprüsü XV. yüzyıla tarihlenmektedir. Evliya Çelebi seyahatnamesinde köprüyle ilgili şu bilgileri vermektedir:

*“Saray Şehri ortasından, Mlaçka Nehri ceryan eder ve bu nehir üzerindeki yedi köprüden biri olan Hünkar Köprüsü altından geçer. Hünkar Köprüsü alçak ise de boyu gayet uzun (250 adım) dur”* (Evliya Çelebi V: 225).

Ayverdi; Hünkar Köprüsü'nün Saray Bosna'daki en eski köprü olduğunu belirtmektedir. Gazi İsa Bey'in (M.1461) tarihli vakfiyesinde belirttiği Miljacka üzerinde yer alan köprünün günümüzde mevcut olmadığını yazmaktadır. Ayrıca köprülerin en güzelinin yine aynı nehir üzerinde yer alan Keçi Köprüsü olduğunu, bu

köprünün 4 gözlü, Hünkar Köprüsü'nün 3 gözlü olduğu bilgilerini vermektedir (Ayverdi 1956: 205-206).

Hünkar Köprüsü zamanla harap olmuş ve Hacı Beşli Mustafa Ağa tarafından 1792-93 yılında onarılmıştır. Bu onarıma ilişkin iki kitabe metni şu şekildedir:

1. “*Cisr Hünkâri hedm etdi ma’ - Derakab al-Hac Beşli pek metîn*

*Yapdırub Şevki dedi tarihini - Âfetinden saklıya Raûf âmin”*

*Sene: 1207 (M. 1792\93)*

2. “*Sahibü’l-hayrât ol Âğay-ı .....*

*Yani Hacı Beşli Ağa manhar-ı hayr du’a*

*Gördü seylab-ı kazâ bu cisri kılmuşdı harab*

*Hasbeten li-‘llah tecdid eyleyüb etdi bina*

*Çünkü itmamı müyesser oldu lutf-i Hak ile*

*Dedi Cûdi iki mısra’da iki tarih ana*

*Hacı Beşli cisri elhakk sedd-i İskender gibi*

*Köpri-i ra’nâ binay-ı Hacı Beşli Mustafa”*

*Sene: 1207 (M. 1792\93)*

### **3.22.2. Köprünün Tanımı**

Köprünün XIX. yüzyıl sonlarındaki durumunu gösteren Hermann Adalbert Daniel tarafından yayınlanan bir fotoğrafta 4 eşit gözden meydana geldiği anlaşılmaktadır (Foto.208). Ayaklar üzerinde yer alan selyaranların yuvarlak planlı oldukları ve yüksek tutuldukları görülmektedir. Kemerlerin yuvarlak formu olduğu,



tempan duvarına nazaran dışa taşkın olduğu ve kesme taş malzemeyle yapıldıkları fark edilmektedir. Resimde ayrıca köprünün ortasında bir tarih köşkü olduğu görölmektedir. Bu köşkün yapının orjinalinde mi var olduğu yoksa daha sonra ki onarımlarla mı yapıldığı bilinmemektedir.

### 3.23. NARDA FAİK PAŞA KÖPRÜSÜ

**Fotoğraf No** :209-211.

**Şekil No** : 22

**İnceleme Tarihi** : –

**Bulunduğu Yer** : Yunanistan, Narda Kasabası

**Yaptıran** : Bilinmiyor.

**Yapan** : Bilinmiyor.

**Yapım Tarihi** : XV. yüzyıl

Erken Osmanlı Döneminde inşa edilmiş olan ve Türkiye sınırları dışında bulunan günümüze ulaşılabilmiş köprülerin iki tanesi Yunanistan sınırları içerisinde yer almaktadır. Bu köprülerden bir tanesi Narda Kasabası sınırları içerisinde bulunan Faik Paşa Köprüsü'dür.

#### **3.23.1. Yeri ve Tarihi**

Narda Pireveze'nin kuzeyinde yer almaktadır. Narda Kasabası içerisinde Osmanlı Döneminde inşa edilmiş olan birçok yapı bulunmaktadır. Evliya Çelebi'nin Seyahatnamesinde bu yapılar ile ilgili bilgiler bulunabilir (Bkz. Evliya Çelebi VIII : 285). Bu yapılardan birisi olan Faik Paşa Köprüsü'ne ait bir kitabe bulunmamaktadır. Narda'daki diğer eserlere bakılarak XV. yüzyıla tarihlenir. Köprü Narda şehrinin 1 kilometre kadar güneybatısında yer almaktadır (Foto.209). Binbaşı Halil İbrahim Bey tarafından 1897-1898 Türk-Yunan savaşı sırasında çizilen Yanya haritasından köprü'nün Narda Kasabası'na göre konumu anlaşılabilir (Şek.22).

### **3.23.2. Köprünün Tanımı**

Faik Paşa Köprüsü XV. yüzyıldan günümüze ulaşabilmiş yapılar arasında bulunmaktadır. Köprü hakkında Evliya Çelebi şu bilgileri aktarmaktadır:

*“Narda’da İmaret Köyü Faik Paşa vakfı olup cami, han , imaret ve medresesi vardır. Andan büyük Narda’yu geçmeyub nehri kenarınca dahi aşağı dolaşub bir saatte Faik Paşa’nın 13 göz büyük köprüsünden geçtik. Ortadaki gözü gayet yüksek ve ziyade enli olup 50 arşın yüksek ve boyu bir başından diğerine 800 adımdır. 4 gözü yüzer adım enlidir. Bu cisrin üstünden iki arabanın yan yana geçmesi mümkündür. Altından Narda Nehri ceryan eder ve Pireveze Körfezi’ne dökülür”* (Evliya Çelebi VIII: 642-644).

Ayverdi’den köprüyle ilgili şu bilgileri almaktayız:

*“Köprü 142 metre biri çok yüksek ve açıklığı fazla, yanlarda altışardan 12 ufak olmak üzere 13 gözlüdür. Evliya’da göz adedini te’kit eder. Şimdi 2 göz kapanmış 11 göz kalmıştır”* (Ayverdi 1982: 298).

Köprü hakkında A.K. Orlandos’tan:

*“Arta Köprüsü bu bölgenin son abidesi olup şehre bir kilometre mesafededir. Boyu 142 metre, genişliği 3.75 metre, göz adedi 4 büyük 3 küçük olmak üzere 7’dir. Kemer şekilleri yuvarlaktır. Yapı tarzında Türk idaresi zamanlarının izleri görülür. Diğer taraftan ayakların kuruluş şeklinden, bunların burada kurulan ilk Arta Köprüsü’nden kalma olduğu anlaşılmaktadır. İlk köprü Romalılar zamanında*

yapılmıştır. Büyük sellerin alıp götürdüğü kuvvetle tahmin olunan bu eski köprü hakkında Antik devir yazarları esaslı bilgi vermemektedirler. 1602’de Anagnostes Gerostathes ve 1606’da Metropolit Serapheyn: - yeni köprüünün hemşerilerinin acil ihtiyaçlarını karşılamak üzere memleket zenginlerinden Thiakagiannes tarafından yaptırıldığını, inşa için gerekli paranın, yine Thiakagiannes’in Cezair korsanlarından elde edildiğini yazmaktadırlar. Köprüünün temellerinin atılması ve tutturulması çok zahmetli olmuştur. 45 usta ile 60 işçi akşama kadar temel atarlar fakat bunlar geceleyin çökerlermiş. Efsanelere göre nihayet bir insan (inşaat mimarının eşi) kurban edilmiş, bu münasebetle Arta Köprüsü hakkında şarkılar bile tertiplenmiş, modern şairler de ayrıca bu konu üzerinde durmuşlardır” (Çulpan 2002: 129) bilgilerini almaktayız.

F.Kienitz:

“Bugünkü Yunanistan sınırları içerisinde bulunan eski köprülerin en dikkate değer olanı Epil Yarımadasında Arta’da Arachthos Nehri üzerindeki büyük köprüdür. Düzensiz bir şekilde yapılmış olan bu köprüünün kemerleri birbirlerine göre farklı ve bazılarının açıklıkları daha büyüktür. Köprü üstü çıkışlı ve inişlidir. Bu köprüünün hemen yanına bir çelik köprü yapılmış ise de, hiç değilse köprüünün bir yandan görünüşü bozulmadan kalmıştır. Kesin bir tarih verilmemekle beraber köprüünün Osmanlılarca yapıldığı kuvvetle sanılmaktadır” (Kienitz 1963: 11) bilgilerini vermektedir.

Araştırmacıların vermiş olduğu bilgilerden Arta’daki köprüünün Osmanlı Dönemi eseri olduğu anlaşılmaktadır.

### 3.24. YENİŞEHİR TEMPE VADİSİ KÖPRÜSÜ

**Fotoğraf No** :212.

**Şekil No** : -

**İnceleme Tarihi** : -

**Bulunduğu Yer** : Yunanistan, Yenişehir, Tepme Vadisi Üzeri

**Yaptıran** : Bilinmiyor.

**Yapan** : Bilinmiyor.

**Yapım Tarihi** : XV. yüzyıl

Yunanistan sınırları içerisinde yer alan diğer bir köprüde Yenişehir Kasabası'nda bulunan Tepme Vadisi üzerindeki köprüdür. Köprünün kimin tarafından yaptırıldığı bilinmemekle beraber XV. yüzyılda inşa edildiği düşünülmektedir.

#### **3.24.1. Yeri ve Tarihi**

Vaktiyle Tesalya su ile kaplı bir havsa idi. Sonra bu su yavaş yavaş Olymp Dağı ile Ossa Dağı arasında kendisine, dünyada misline pek ender rastlanan muhteşem bir yarık açtı. "Tempe Vadisi" meydana geldi. Bu dar vadi 15 kilometre uzunluktadır. Bölgenin bir çok çay ve derelerini toplayan Peneisos Nehri bu dar vadiden geçerek Yenişehir (Larisa) kuzeydoğusunda denize dökülür. Vadinin dik ve kayalık yamaçları bazı yerde 500 metreye kadar yükselir. Vadiden geçen yol yer yer bu kayalık yamaçları yarıp geçmek zorunda kalmıştır. Çünkü vadi bazı yerlerde 40 metreye kadar daralmaktadır. Tempe Vadisi, eskiden Yunanistan'ın en önemli

geçişlerinden biriydi. Önce Makedonya'lı Filip, sonra Romalılar tarafından tahkim edilmişti (Erenbilge 1940: 315-316).

### **3.24.2. Köprünün Tanımı**

Tempe Vadisi'nden geçen Peneisos Nehri üzerine 3 gözlü olarak inşa edilmiş olan köprünün kitabesi bulunmamaktadır (Foto.212). Ortadaki göz yan gözlerden büyük ve geniş tutulmuştur. Büyük göz ile küçük gözler arasındaki ayaklar üzerinde muhtemel sel baskınları hesaplanarak yapılmış olan boşaltma gözleri yer alır. Köprü gözlerinden ortadaki gözün kemer formu yuvarlak, yandaki gözlerin ve boşaltma gözlerinin kemer formu sivridir. Kemerler tempan duvarı ile aynı hizada inşa edilmiştir. Nehrin esas su yatağı üzerine inşa edilmiş olan büyük ve geniş gözden iki tarafa doğru köprü seviyesi düşmektedir. Bu uygulama Osmanlı köprüleri için karakteristiktir.

Köprü sade bir görünüm arz eder. Yapının üzerinde herhangi bir süsleme unsuru yer almamaktadır.

#### 4- DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Erken Osmanlı Dönemi (1299-1453) köprülerini ele aldığımız bu çalışmada, dönemin köprü mimarisine, sanat ve üslup özelliklerine değinilmiştir. Çalışmanın her aşamasında vurguladığımız üzere Erken Osmanlı'da inşa edilmiş olan köprüler hakkında detaylı bilgi ve kaynak oldukça azdır. Var olan kaynaklarda dönemin önemli birkaç köprüsü dışında kalan yapılara pek değinilmemiştir. Erken Osmanlı dönemi köprüleri Artuklu ve Selçuklu köprülerinin özelliklerini göstermekle birlikte, kendilerine has mimari ve sanat üsluplarını barındıran yapılardır. Bundan dolayı bu dönem köprüleri için “Erken Osmanlı Köprüleri” başlığı altında sınıflandırma yapmak yanlış olmayacaktır.

Osmanlı'da XV. yüzyılda belirli bir köprü mimarisinin varlığı bilinmektedir. Beylikten imparatorluğa geçiş süreci içerisinde fetih hareketlerini hızlandıran Osmanlılar; özellikle Balkanlara yaptıkları seferlerde akarsu engeli ile karşılaşmaktaydılar. Orduların nehirler üzerinden kolayca geçirilebilmesi için köprülere ihtiyaç duyuluyordu. Önceleri inşa edilen ahşap köprüler; doğa koşulları ve muhtemel su taşkınları karşısında harap olabiliyor ya da tamamen yıkılabiliyordu. Bu suretle devrin hükümdarları tarafından stratejik noktalar üzerinde taş malzemeyle sağlam köprüler yaptırılmıştı.

Akarsuların, orduların yapmış oldukları seferlerde bir engel teşkil etmesi köprülerin yapılmasında önemli rol oynar. Ayrıca ekonomik ve sosyal faktörler aynı şekilde önemlidir. İşte gerek askeri gerekse ekonomik sebeplerden ötürü ihtiyaç duyulan köprüler, muhtelif tarihlerde önem derecesine göre inşa edilmiş, önceleri mevcut olanlarda tamir edilerek hizmete konulmuşlardır.

Osmanlılar İstanbul'un fethinden önce Bursa ve Edirne şehirlerini merkez olarak kullanmışlar ve yol ağlarını da bu doğrultuda oluşturmuşlardır. Özellikle II. Murad döneminde Bursa- Karacabey-Çardak-Lapseki-Gelibolu güzergahı Rumeli topraklarına geçişte önemli rol oynamıştır. Bu suretli Osmanlı döneminde az rastlanan "yol kitabeleri"nden en önemlileri Bursa-Karacabey güzergahı için yazılmıştır. Çalışmamız kapsamına giren Ulubat Köprüsü, Biga Akköprü, Gönen Güvercin Köprüsü bu güzergah üzerinde inşa edilmiştir. Bu köprüler Osmanlı ordusunun rahatça Rumeli'ye geçirilebilmesi amacıyla yapılmıştır. Ayrıca Ergene Irmağı üzerinde bulunan Uzunköprü'de II. Murad döneminde aynı amaç doğrultusunda inşa edilmiştir.

Köprüler, üzerinde buldukları akarsuların şekline göre konumlandırılmıştır. Bu akarsular arasında derin, dar yataklı olanları bulunabileceği gibi Büyükçekmece'de gördüğümüz göl ve denizin birleştiği geniş vadimsi yerlerde olabilir. Bu bakımdan köprünün arazinin özelliğine uyması ayrı bir sanat görüşünü gerektirir.

Erken Osmanlı döneminden günümüze ulaşabilmiş köprülerden; Bursa Nilüfer Hatun Köprüsü, Edirne Saraçhane Köprüsü, Fatih Köprüsü, Gazi Mihal Köprüsü, Uzunköprü, Gönen Güvercin Köprüsü, Biga Akköprü, Behramkale Köprüsü birden fazla gözden meydana gelmiştir. Bunun nedeni söz konusu köprülerin inşa edildiği akarsuların genişliklerinin fazla derinliklerinin az olmasıdır. Buna karşın Bursa Irgandı Köprüsü, Setbaşı Köprüsü ve Boyacıkuşluğu Köprüsü tek gözlü olarak inşa edilmişlerdir. Bu tip köprülerin üzerinde buldukları akarsular enleri dar derinlikleri fazladır.

Edirne'nin Uzunköprü ilçesinde bulunan Ergene Köprüsü, arazinin topografik düzenine uygun bir şekilde çok uzun olarak inşa edilmiştir. Burada köprü meyli çok az belirtilmiş olup köprünün silüetini çizen kemer formları sivri ve yuvarlaktır. Köprünün orta ayaklarında selyaranlar ve bazı kısımlarında hafifletme gözleri mevcuttur. Köprüyü oluşturan mimari elemanlar aynı görünüşe sahip olup cephe boyunca devam ederler. Bu köprüde bir simetriden bahsetmek zordur. Edirne'de



Sarayıcı Köprüsü, XV. yüzyıl köprü mimarisinin sistemli bir eseri olarak karşımıza çıkmaktadır. Arazi meyiline uygun bir ritim gösteren köprü, simetri esasına göre inşa edilmiştir. Kemer formları hafif sivri olup ortada yüksek, yanlara doğru alçalarak arazi seviyesi ile birleşmektedir. Orta ayaklardaki selyaranlar toprak dolmasıyla bugün görülmemekle beraber köprünün en ilgi çeken tarafı balkon ve kitabe köşküdür ki bu elemanlar köprünün orta kısmında karşılıklı olarak yer alırlar. XV. yüzyıl Trakya'daki Türk köprüleri arasında bu elemanlara sahip tek yapı olan Saraçhane Köprüsü'nün de mansap ve memba cephelerinde balkonu ve kitabe köşkünün taşıyan ve cepheye hareketlilik kazandırmış olan bir takım mimari dekorasyona sahip blok taşlar mevcuttur. Edirne'de Tunca Nehri üzerinde görülen Fatih Köprüsü ise, gerek topografik düzeni gerekse silüet mimarisi bakımından dikkat çekmektedir. Üç hafif sivri kemer üzerine inşa edilmiş olan köprünün orta kemeri diğerlerine göre büyüktür ve iki yandaki kemerlerle araziye uygun bir görünüş sağlamıştır. Fatih Köprüsü; kemerlerin dizilişi, orta ayaklarda görülen selyaran ve hafifletme gözleriyle bir simetri oluşturmakta, korniş ve korkuluk taşları da bu sisteme uyarak köprü üzerinde yer almaktadır. Yine Edirne'de yer alan köprülerden Gazi Mihal Köprüsü, arazi meyilinden ziyade yol güzergahına uygun bir şekilde inşa edilmiştir. Buna mukabil aynı köprünün bir devamı olarak kabul edilen Yıldırım Köprüsü topografik durumu ve mimari özellikleri bakımından Gazi Mihal Köprüsü'nden ayrılmaktadır. Köprü, Gazi Mihal Köprüsü'nün bir devamı olarak görülse de Kanuni Sultan Süleyman tarafından 1544 tarihinde bir tamir geçirmiştir. Bu köprüde fazla bir meyilden bahsedilmemekte ancak arazi topografisine uygun olarak inşa edilmiş bir eser denilebilmektedir. Bu köprüde de XV. yüzyılda görülen diğer bazı köprüler gibi simetriden bahsedemeyiz. Bu suretle de XV. yüzyıl Osmanlı köprü mimarisinde tam bir mimari sistemden bahsetmemiz mümkün değildir.

Erken Osmanlı döneminde inşa olunan köprüler yapılaş amaçlarına göre diğer dönem köprüleri gibi farklılıklar gösterir. Bu dönem köprüleri çeşitli görüşlere göre gruplara ayırmaya imkan verirler. Arazi, tabiat üzerindeki durumlarına göre: şehir içi köprüleri ile şehirler arası yol köprüleri olarak sınıflandırılabilirler.

Bazı şehirler bir nehrin bir kıyısında veya her iki kıyısında kurulmuşlardır. Bu durumda şehir içi köprüleri şehrin iki parçasını birbirine bağlarlar. Bu tür köprülere örnek olarak Bursa'da Gökdere Irmağı üzerine inşa edilmiş olan Irgandi, Setbaşı, Boyacıkulluğu Köprüleri, Edirne'de Tunca Nehri üzerinde bulunan Saraçhane, Fatih Köprüleri, Saraybosna şehri içerisinden geçen Maçka nehri üzerine inşa edilmiş olan Hünkar Köprüsü, Bulgaristan'ın Filibe şehri içerisinden geçen Meriç Nehri üzerine inşa edilmiş olan Lala Şahin Paşa Köprüsü, Üsküp şehri ortasından geçen Varna Nehri üzerinde bulunan Fatih Sultan Mehmet Köprüsü verilebilir.

Diğer köprüler şehirlerden çok uzaklarda ya Anadolu içerisinde ya da Balkan yarımadasının vadileri ve dar geçitleri üzerindedirler. Edirne'nin Uzunköprü ilçesinde bulunan Uzunköprü, Bergama'daki Koyun Köprüsü, Bursa'daki Nilüfer Hatun Köprüsü bu tipte inşa edilen köprüler arasında yer alır. Bunlar Selçuklu ve Osmanlı'nın yol ağına dahildirler. Bugün bu yollardan hemen hemen hiçbir eser kalmamışsa da; kervansaraylar ve köprüler güzergahın gidişini iyi bir şekilde belli etmektedirler.

Her iki tip köprünün de hizmet ettiği amacı eskiden ne ise bugün de aynı olduğu görülür. Ya şehir kısımları arasındaki ulaştırma bunlar üzerinden gerçekleştirilir ya da eskiden hükümdarların ordularına, tüccarların kervanlarına geçit sağladıkları gibi bugün de ağır kamyonların, otobüslerin ulaştırma yaptıkları modern otomobil yollarına geçit verirler.

Osmanlı'da köprü mimarisi XV. yüzyıl ile XIX. yüzyıl arasında gelişmiştir. Türk köprülerinin menşeyini oluşturan Artuklu ve Selçuklu devri köprüleri Osmanlı köprü mimarisi için bir örnek teşkil etmiştir.

Artuklu devri köprülerinden Diyarbakır-Silvan yolu üzerindeki Malabadi Köprüsü üç kısım halinde uzanır. Birinci kısım yolla birleşir, bunu takiben büyük bir kemer göze çarpar. Köprü'nün doğu yönünde sadece dolgudan ibaret olan üçüncü kısım gelir. İki tarafında demir kapılar bulunan Malabadi Köprüsü'nün üstünde yolcuların ikameti için bir han mevcuttur. Tarihi kaynaklardan köprü'nün üzerinde daha önceleri köşkler ve hanlar olduğu bilinmektedir (İlter 1978: 39). Köprüde yıkılmış olan bu han ve odalar eski Türk köprülerinde görülen bir gelenektir. Daha sonraları bu mimarinin yerini balkon ve kitabe köşkları alacaktır ki bu elemanlar incelemelerimiz içerisine giren erken Osmanlı köprülerinin bazılarında mevcuttur. Malabadi Köprüsü'nün en karakteristik vasfı taş kabartmalarıdır. Bunlar motifler ve siluet halinde insan figürleridir.

Anadolu Selçuklu dönemi köprülerinden Hıdırlık Köprüsü, Tokat ilinin kuzey çıkışında, Samsun yolu üzerinde yer almaktadır (İlter 1978: 175). Köprü Artuklu köprülerine nazaran daha düzenli ve sistemli inşa edilmiştir. Dört tane sivri kemer köprü ayakları üzerinde yükselerek köprüyü taşımakta olup, ortasında yükselen kaideli ve mermerle kaplı bir kitabe köşkü bulunmaktadır. Bu köprü, sistemli mimarisi ve malzemesiyle Osmanlı köprüleriyle daha çok benzerlik göstermektedir.

Osmanlı'nın erken dönemlerinde inşa edilen köprülerde tam anlamıyla sistemli ve düzenli bir yapılanmadan söz edemeyiz. XV. yüzyıl Osmanlı Köprü mimarisinde balkon ve tarih köşkü gibi yenilikler getirilmiştir. Buna karşın inşa tekniği bakımından XII. yüzyıl Artuklu ve XIII. yüzyıl Anadolu Selçuklu eserlerinin bir devamıdır diyebiliriz. XVI. yüzyılda Türk köprü mimarisi Mimar Sinan'ın eserlerinde en olgun şeklini bulmuştur. Büyükçekmece Köprüsü Sinan'ın en asil ve abidevi mimarisi olarak bu devrin ve daha önceki asırlarda mevcut köprü mimarisinin özelliğini göstermesi bakımından önemlidir.

Buna göre Osmanlı köprüleri, kendilerine has özellikleriyle daha önceleri yapılmış olan köprülerin özelliklerini kaynaştırarak kendi çağının özelliklerini oluşturmuştur.

Köprülerde esas elemanlar olan ayaklar, kemerler, korkuluklar, döşemelerden başka, köprü üzerinde çeşitli amaçlarla inşa edilmiş olan mimari elemanlar bulunmaktadır.

Bunların arasında yer alan emniyet ve kontrol tesislerini Roma köprülerinde ve Anadolu'da inşa edilmiş bazı Türk köprülerinde görebilmemiz mümkündür.

Roma'nın üç mil kadar dışında Anien Nehri üzerindeki Ponte Nomentano Köprüsü buna iyi bir örnektir. Köprü'nün üzerinde bir kule ile bunun ön ve arka tarafında ayrıca burçlar bulunmaktadır. Bunlar bir galeri vücuda getirmekte olup altından yol geçmekte, aynı zamanda geçişi de kontrol etmektedirler. Kule ve burçlar, büyük kemerin yanlarındaki ayaklar üzerine oturtulmuş, büyük kemer üzerindeki basıncı azaltmak içinde menba ve mansap yönlerinde kapı şeklinde büyük açıklıklar bırakılmıştır (Çulpan 1966: 24-25).

Anadolu'da bazı Türk köprülerinde de muhafızlar ve gümrük memurları tarafından beklenen kapılar ve bunların ikamet ettikleri odacıklar mevcuttur.

Diyarbakır ilinde, Diyarbakır-Silvan yolu üzerinde inşa edilmiş olan Malabadi Köprüsü'nde büyük kemerin iki yanında iki odacık vardır. Büyük kemerin üzerine rastlayan tabliye kısmında kârgir bir kapı bulunur. Burada gelip geçenler kontrol edilmekteydi. Bu tak şeklindeki kemerin iki yanında ayrıca iki kapı bulunmaktadır.

Erzurum-Varta yolu üzerinde bulunan obandede Koprusu'nde ayakların üstünde zarif ve pencerele köşkler bulunur (İlter 1978: 191). Üzerleri kubbeli olan bu köşkler köprünün tempan duvarına yapışır.

Mardin ilinde, Dicle Nehri üzerinde yer alan Hasankeyf Koprusu'nun menba ve mansap cephelerinde birer kule bulunmaktaydı ve bu kuleler tempan duvarına bitişik olarak orta ayak üzerinde yer alıyorlardı (İlter 1978: 49).

Dinlenme yerleri, köşkler, balkonlar köprüler için önemli elemanlardır.

İsfahan'da II. Şah Abbas tarafından yaptırılan Hasanabad Koprusu üzerinde bir köşk yer almaktadır. İsfahan'ın ileri gelenleri yazın sıcak günlerinde bu kasırdaki salonlara serinlemeye gelir ve saz eylemleri yaparak eğlenirlerdi (Çulpan 2002: 4).

Türk köprülerinde ise daha ziyade, stratejik önem ve halkın sosyo-ekonomik ulaştırma ihtiyaçları göz önünde tutulmuştur. Bundan dolayı bir dinlenme ve sohbet yeri olarak düşünülen "balkonlar" inşa edilmiştir.

Bursa'da Selçuk Hatun Koprusu, Geyve'de Sultan II. Beyazıd Koprusu, Babaeski Koprusu, Edirne'de Meriç Koprusu, üzerinde balkon yer alan Türk köprülerinden bazılarıdır. Edirne'de Saraçhane Koprusu balkonu ve Babaeski Koprusu balkonu yan çerçeveleri köşelerinde, eski devlet ileri gelenleri kavuklarını andıran başlıklar görülmektedir.

Tarih köşklere köprüler üzerinde yer alan en önemli yapı elemanlarından birisidir. Osmanlı öncesi Türk köprülerinde köprü kitabeleri yapının orta ayağı üzerine ya da tempan duvarı üzerine konulmaktaydı. Daha sonraları köprü bedeni ve köprü döşemesi yanından yükselen sütunlar üzerine konulmuşlardır. Artuklu ve

Selçuklu köprülerinde görülen bu uygulamalar Osmanlılar'a kadar devam etmiştir. Osmanlı devrinde köprü kitabeleri için özel tarih köşkleri inşa edildiği görülmektedir. Özellikle Osmanlı'nın ikinci başkenti olan Edirne'de tarih köşklarinin başlıca örneklerine rastlamak mümkündür. Ayrı bir mimari değere sahip olan bu tarih köşklarinde köprünün banisi ve mimarının adlarıyla ilgili bilgiler bulunmaktadır. Bu suretle köprüleri tarihlendirmek mümkün olmaktadır.

Edirne'de yer alan Gazi Mihal Köprüsü'nün orta kısmında, Kemankaş Kara Mustafa Paşa tarafından M.1640 tarihinde yaptırılan kitabe köşkü sivri kemer halindedir. Ayrıca yanlarda kırık sivri kemerli açıklıklar yer almaktadır.

Şihabeddin Paşa tarafından M.1451 yılında Edirne'de inşa ettirilen Saraçhane Köprüsü'nün mansap cephesinde yükselen kitabe köşkü kademeli kesilen taş blok üzerine oturmaktadır. Köşkün cephesi kırık sivri kemer halinde açılmaktadır. Bu kırık sivri kemerli cephenin üzerinde alınlık şeklinde ortası ve yanları kademeli olarak işlenmiş çatı kısmı yer almaktadır.

İstanbul-Edirne yolu üzerinde bulunan, Kanuni Sultan Süleyman'ın emriyle Mimar Sinan tarafından M.1565 yılında yapımına başlanan ve II. Selim zamanında tamamlanmış olan Büyükçekmece Köprüsü dört bölümden meydana gelmiştir. Dördüncü bölüm bilhassa kitabe köşkları ve kitabeleriyle dikkati çeker. Tempan duvarı üzerinde yükselen köşklar iri staktikler üzerinde olup köprü ayaklarındaki selyaranlarla birleşerek her iki cephede mimari bir görünüş kazanmaktadırlar. Köprüde sağlı sollu olarak yer alan kitabe köşkları birer tak görünüşündedirler. Sağ taraftaki kitabe köşkü bir niş şeklinde olup, yan cepheleri kalın bir paye şeklinde kenarında ince kademeli başlığa sahip bir sütun yerleştirilmiş olarak taş bir çatı ile nihayetlenmektedir. Bu kitabe köşkünün tam karşısında da bir köşk mevcuttur. Fakat sol tarafı yıkılmış bir durumdadır.

Edirne’de Tunca Nehri üzerinde Ekmekçizade Ahmet Paşa tarafından M.1608-1615 yılları arasında yaptırılmış olan Tunca Köprüsü’nün ortasında yükselen kitabe köşkü ise cephede bir balkon görünüşüne sahiptir. Köşkün menba cephesi kemerli bir açıklık şeklinde olup Roma zafer tak’larını hatırlatmaktadır. Mansap cephesi, aralıklı dizilmiş sekizgen payelerle dışarı açılmaktadır. Köşkün iç kısmında ise kitabe mevcuttur.

M.1633 tarihinde IV. Murad devrinde yaşamış olan Çoban Ali Kasım Ağa tarafından inşa ettirilen Babaeski Köprüsü mansap cephesinde yükselen kitabe köşkü, tempan duvarında abidevi bir kitle üzerinde yer almaktadır. Kitabe köşkü yan cephede taş konsollar ve korniş taşı üzerine oturmaktadır. Köşk, köprü mansap cephesinde düz taş bir blok halinde gözükmektedir.

Edirne’de Karaağaç yolunda, Meriç Nehri üzerinde M.1847 yılında inşa edilmiş olan Meriç Köprüsü kitabe köşkü köprünün mansap cephesinde orta ayakta taş blok üzerine oturmaktadır. Köşk tamamen barok tarzda inşa edilmiştir. Mansap cephesinde üç, menba cephesinde bitişik ikişer paye üzerine oturan tonoz kısmı köprünün kitabe köşkünü teşkil eder. Bu tonoz kısmı dışta kubbe şeklinde gözükmektedir.

Osmanlılar döneminde inşa edilmiş olan köprülerin en önemli özelliklerinden birisi “Tarih Köşkü” dür. Yukarıda verilen Osmanlı dönemi köprü örnekleri bu yapı elemanının uygulandığı eserlerden bazılarıdır. Bu uygulama, Osmanlı köprü mimarisinde belirli bir sanat anlayışı olduğunun bir göstergesidir.

Taş köprülerin çoğu bugün önemini kaybetmiştir. Yeni karayolları başka güzergahlar izlemekte, eskiler üzerindeki köprüler yolların uzağında kalmakta, çoğu

harap olmaya mahkum bir durumda bulunmaktadır. Modern teknik ve malzeme sayesinde çok büyük imkanlar elde edildiğinden artık betonarme ve çelik köprüler üzerinde durulmaktadır. Fakat eski tarihlerde taş malzemeyle inşa edilen köprülerin tarihi değerlerini de küçümsemek gerekir. Eski eserler; bilgisizlik ve mali imkansızlık, sosyal nedenler, tabiat olayları gibi nedenlerden ötürü yıkılma ve yok olmayla karşı karşıya kalmaktadır. Osmanlı döneminde, yapılan eserlerin bakım ve onarımı için vakıflar bulunmaktaydı. Önemli köprüler ve geçitler için mevcut derbent ve köprücü teşkilatı (Orhonlu 1967: 71 ) olduğu bilinmektedir. Bugün Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yurdumuzun çeşitli bölgelerinde pek çok modern köprü inşa edildiği gibi bunların yanı sıra eski taş köprülerden bazılarının da onarılmakta olduğu görülmektedir. Bu köprüler arasında; Silvan Malabadi Köprüsü, Tokat Yeşilirmak Köprüsü, Kırşehir Kesik Köprü, Tekgöz Köprüsü, Trakya Uzunköprü gösterilebilir (İlter 1968: 9-12).



## TERİMLER SÖZLÜĞÜ

- Açıklık:** Gözü iki yandan çevreleyen ayakların, iç yüzleri arasındaki uzaklık.
- Alt Yapı:** Köprü yapısının toprak altında bulunan kısmı.
- Arşiyolt:** Hafifletme kemerinin dekoratif amaçla dışa doğru taşkın ve süslü yapısını.
- Bek:** Orta ayakların topuk ve burunlarının her biri.
- Boşaltma Gözü:** Köprü altından geçen suyun, normal zamanlarda geçmediği, hatta normal taşkınlarda da çalışmayan, fakat büyük taşkınlarda su geçirmek amacıyla çalışan köprü gözleri. Bunlar genellikle köprü gözlerinin yüksekliğinde, ya da nehir yatağının yükseldiği yerlerde bulunurlar.
- Burun:** Orta ayakların memba ucunda, tempan duvarından geçen düşey düzlemin dışında kalan yapı.
- Göz:** Köprü kemerlerinden her biri. Birbirini izleyen iki ayak arasında kalan ve bu iki ayakla üstündeki kemerin çevrelediği alan.
- Hafifletme Gözü:** Su geçirmesi düşünülmeyen, fakat köprü gövdesinin bir takım teknik kaygılarla hafifletilmesi istenen yerlerde, fonksiyonu sadece köprü ağırlığını azaltmak olan gözler.

- Hafifletme Kemer:** Taşıyıcı kemerin üstünde ve ona bitişik olarak yapılan kemer. Genellikle taşıyıcı kemer takviye amacıyla yapıldığı gibi dekoratif düşüncelerle yapılmış olanları da vardır.
- Hatti-Debuşe:** Köprü boyuna kesitinde; su geçiren gözlerin su yüzeylerinin toplamı.
- Kanat Duvarı:** Çoğunlukla köprülerin memba tarafında yapılan ve bir ucu köprü kenar ayağına dayalı olan ve memba yatağına açılarak devam eden, esas görevi akarsuyu köprü gözlerine sevk etmek olan ayrıca da kenar ayağının gerilerini koruyan duvar. Kanat duvarları, perkitme amacıyla köprünün mansap tarafına da yapılabilirler.
- Kemer:** Açıklığı örten ve üzerine gelen yükü, üstünde yükseldiği ayaklara ileten yapı. Bu çoğunlukla tek dizi taşlardan yapılmaktadır.
- Kemer Genişliği:** Bir açıklıkta, memba ve mansap kemerleri arasındaki uzaklık. Aslında bu uzaklık, açıklığın üstünü örten bir tonozdur.
- Kilit:** Kemer eğrisinin en yüksek noktası.
- Kilit Taşı:** Kilit noktasına yerleştirilen taş.
- Köprü Genişliği:** Üzerinden geçilen, köprünün korkuluklarını da içine alan genişliğidir. Bunu tempan duvarları dış yüzleri arasındaki mesafe olarak da tanımlayabiliriz.(Tabliye).
- Köprü Uzunluğu:** Yoldan köprüye girilirken, yol döşemesinin bittiği yerden çıkışta yine yol döşemesinin başladığı yere kadar olan uzaklık. Genel olmamakla beraber bu uzunluk korkuluk uzunluğuna

eşittir. Bunu, köprü yapısının başladığı yerle, bittiği yer arasındaki uzaklık olarak da tanımlayabiliriz.

- Mansap Taraf:** Suyun aktığı (döküleceği) taraf.
- Memba Taraf:** Suyun kaynak tarafı.
- Orta Ayak Burnu:** Selyaranların da üstünde bulunduğu, tempan duvarı dışında bulunan yapı.
- Orta Ayak Topuğu:** Orta ayakların mansap tarafında yapılan, tempan düzlemi dışında, üçgen prizma, kübik, silindirik şekilde biçim verilen yapı.
- Rötret:** Orta ayak burnu ya da topuğu üstünde döşemeye kadar yükselen hacim.
- Sed (Sedde) Duvarı:** Genellikle taşkınlarda, yatak dışına taşan akarsuların çevredeki araziye dağılmasını önlemek üzere, iki sahil boyunca yapılan duvarların her biri.
- Selyaran:** Orta ayakların memba tarafına yapılan ve genellikle tempan düzlemi dışında, üçgen prizma şeklinde biçimlendirilen ve suyun açıklıklara yönelmesini sağlayan eğri yüzeyler.
- Tabliye:** Bkz. Köprü genişliği.
- Takviye Kemer:** Bkz. Hafifletme kemeri.
- Tempan:** Köprü gövdesini, memba ve mansap taraftan sınırlayan yüzey.

- Tempan Duvarı:** Tempan yüzeyini teşkileden duvar. Bu duvar genellikle kesme taş duvar olarak yapılmaktadır. Moloz ya da karışık örgülü olanları da vardır.
- Topuk:** Orta ayakların mansap ucunda, tempan duvarından geçen düşey düzlemin dışında kalan yapı kısmı.
- Üst Yapı:** Toprak üstünde kalan köprü yapısının tümü.
- Üzengi:** Ayaklarda kemer eğrisinin başladığı yer.
- Üzengi Taşı:** Üzengi noktasına yerleştirilen taş.
- Yol Genişliği:** Köprünün korkulukları arasında kalan ve faydalanılan genişlik.<sup>17</sup>

---

<sup>17</sup> Sözlüğün oluşturulmasında Fügen İter'in Doktora Tezi olarak sunmuş olduğu "Osmanlılara Kadar Anadolu Türk Köprüleri" adlı tezi, Gülgün Tunç'un "Taş Köprülerimiz" adlı kitabı, Doğan Hasol'un "Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü" adlı kitabı ve "Eczacıbaşı Sanat Ansiklopedisi" nden yararlanılmıştır.

Bkz. F. İter, Osmanlılara Kadar Anadolu Türk Köprüleri, Karayolları Genel Müdürlüğü Basımevi, Ankara 1978.

Bkz. G. Tunç, Taş Köprülerimiz, Karayolları Genel Müdürlüğü Basımevi, Ankara, 1978.

Bkz. D. Hasol, Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü, Yem Yayınevi, İstanbul, 1998.

Bkz. A. Ödekan, "Köprü Maddesi", Eczacıbaşı Sanat Ansiklopedisi, Yem Yayınevi, C.II, İstanbul, 1997.

## KAYNAKÇA

ADIVAR, A. ve Diğerleri

- 2001 “Edirne Maddesi”, *İslam Ansiklopedisi (İslam Alemi, Tarih, Coğrafya, Etnografya ve Biyografi Lugatı)*, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, C.IV, Eskişehir, 124-125.

ALTINSAPAN, Erol

- 2001 *Tek Kemer Gözlü Rize Köprüleri*, Anadolu Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, Eskişehir.

ALTUN, Ara

- 1978 *Anadolu’da Artuklu Devri Mimarisi’nin Gelişmesi*, Kültür Bakanlığı Yayınları, İstanbul.

ANONİM

- 2002 *Gravürlerle Türkiye (Anadolu)*, Haz: Mustafa Sevim, Kültür Bakanlığı Yayınları, C.I, Ankara.

ARABOLU, Mükerrerem

- 1995 “Küçük Asya Sikkeleri Üzerinde Köprü Betimlemeleri”, *Belleten LIX / 225*, 48-62.

ARMAĞAN, Mustafa

- 2005 *Osmanlıyı Kuran Şehir, -Bursa’ya Şehrengiz-*, Timaş Yayınları, İstanbul.

ARSLAN, Hurşit Ç.

- 1995 *Erken Osmanlı Döneminde Akıncı Beyleri ve Banilikleri*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Arkeoloji ve Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı, Ankara.

ARSEVEN, Celal E.

- 1959 *Türk Sanatı Tarihi –Menşeinden Bugüne Kadar-*, İstanbul Maarif Basımevi, VI. Fasikül, İstanbul.
- 1965 *Sanat Ansiklopedisi*, C.II, III. Basım, Milli Eğitim Bakanlığı Basımevi, İstanbul.
- 1966 *Sanat Ansiklopedisi*, C.III, Milli Eğitim Bakanlığı Basımevi, İstanbul.

ASLANAPA, Oktay

- 1949 *Edirne’de Osmanlı Devri Abideleri*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul.
- 1999 *Türk Sanatı*, Remzi Kitabevi, B.V, İstanbul.

AYVERDİ, Ekrem H.

- 1956 “I. Murad Devrinde Asılhan Bey Manzumesi”, *Vakıflar Dergisi III*, 1956, 65-68.
- 1956 “Yugoslavya’da Türk Abideleri”, *Vakıflar Dergisi III*, 1956, 151-225.
- 1989 *Osmanlı Mimarisinde Fatih Devri*, İstanbul Fetih Cemiyeti İstanbul Enstitüsü Yayınları, İstanbul.
- 1956 “Orhan Gazi Devrinde Mimari”, *Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Yıllık Araştırmaları Dergisi*, Ankara, 133-136.
- 1989 *İstanbul Mimari Çağının Menşei Osmanlı Mimarisinin İlk Devri*, İstanbul Fetih Cemiyeti İstanbul Enstitüsü Yayınları, İstanbul.

1989 *Osmanlı Mimarisinde Çelebi ve II. Sultan Murad Devri*, İstanbul Fetih Cemiyeti İstanbul Enstitüsü Yayınları, İstanbul.

1982 *Avrupa'da Osmanlı Mimari Eserleri*, İstanbul Fetih Cemiyeti İstanbul Enstitüsü Yayınları, İstanbul.

ATSIZ

1992 *Aşık Paşaoğlu Tarihi*, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, İstanbul.

BAĞMAN, Latif

2005 *Uzunköprü Tarihi ve Belgeleri*, Ulusal Yayınları, Edirne.

BALKAS, İsmail H.

1956 *Tarihte Ergene ve Uzunköprü*, 1958.

BARDAKOĞLU, Ali

2002 "Köprü Maddesi", *İslam Ansiklopedisi*, S.XXVI, Ankara, 252-254.

BAYATLI, Osman

1957 *Bergama Tarihinde Türk İslam Eserleri*, Anıt Matbaası, İstanbul.

BAYKAL, Kazım

1950 *Bursa ve Anıtları*, Bursa Aysan Basımevi, Bursa.

1967 *Bursa'da Tarihi Köprüler ve Kurumun 1966 Yılı Çalışma Bilançosu*, Hakimiyet Matbaası Bursa Eski Eserler Sevenler Kurumu Yayınları, Bursa.

BOZKURT, Orhan

1952 *Koca Sinan'ın Köprüleri*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, İstanbul.

CANBİL, Nuran

1969 *Trakya'da Türk Köprüleri*, (Yayınlanmamış Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Sanat Tarihi Bölümü, İstanbul.

ÇAKMAK, Şakir-Demir Aydoğan

1998 “Denizin Kilidi”, *Erken Osmanlı Sanatı*, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İzmir.

ÇAM, Nusret

2000 *Yunanistan'daki Türk Eserleri*, T.T.K. Basımevi, Ankara.

ÇETİNTAŞ, Sedat

1946 *Türk Mimari Anıtları, Osmanlı Devri Bursa'da İlk Eserler*, İstanbul.

ÇULPAN, Cevdet

1966 “Köprülerde Tarih Köşkleri”, *Sanat Tarihi Yıllığı II*, 24-35.

2002 *Türk Taş Köprüleri –Ortaçağdan Osmanlı Dönemi Sonuna Kadar-*, T.T.K. Basımevi, II. Baskı, Ankara.

DEDİC, Hıvziya H.

1968 “Mostar'ın Türk Devri Kültürel ve Tarihi Anıtları”, (Çev): İsmail Eren, *Vakıflar Dergisi VII*, 215-234.

DOSTOĞLU, Neslihan T.

2001 *Osmanlı Döneminde Bursa*, Akdeniz Medeniyetleri Enstitüsü Yayınları, C.I, Antalya.

EMECEN, Feridun

1990 “Gelibolu Maddesi”, *İslam Ansiklopedisi*, Diyanet Vakfı Yayınları, C.14, İstanbul, 1-6.



## ERDOĞAN, Muzaffer

1963 “Tarihi Köprülerimizden Akköprü”, *Karayolları Bülteni*, S.150, 28-29.

1963 “Behram Köprüsü”, *Karayolları Bülteni*, S.154, 43-45.

1963 “Edirne Köprüleri”, *Karayolları Bülteni*, S.158, 24-27.

## EREN, Ramazan

1990 *Çanakkale ve Yöresi Türk Devri Eserleri*, Çanakkale.

1994 *Çanakkale İli'nin Tarih İçindeki Gelişimi ve Folklor İncelemeleri*, Çanakkale.

## EVLİYA ÇELEBİ

2005 *Evliya Çelebi Seyahatnamesi II*, Haz.: Yücel Dağlı – Ali Kahraman, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

2005 *Evliya Çelebi Seyahatnamesi V*, Haz.: Yücel Dağlı – Ali Kahraman, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

2005 *Evliya Çelebi Seyahatnamesi VIII*, Haz.: Yücel Dağlı – Ali Kahraman, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

2005 *Evliya Çelebi Seyahatnamesi III*, Haz.: Yücel Dağlı – Ali Kahraman, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

## EYİCE, Semavi

1955 “Yunanistan’da Türk Mimari Eserleri”, *Türkiyat Mecmuası*, XII, s.205-230.

1958 “İstanbul-Şam-Bağdat Yolu Üzerindeki Mimari Eserler”, *Tarih Dergisi*, IX / 13, 81-103.

- 1963 “Üsküp’te Türk Devri Eserleri”, *Türk Kültürü II*, 20-30.
- 1964 “Svilengrad’da Mustafa Paşa Köprüsü”, *Belleten*, XXVIII / 112, 729-756.
- 1965 “Türk Sanat Tarihi ile İlgili Yugoslav Yayınları”, *Belleten*, XXIX / 114, 375-387.
- 1996 “Bursa ve Çevresinde Türk Sanatı”, *Bursa*, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, I. Basım, Ankara, 52.

GÜNDÜZ, Sema

- 2006 *Osmanlı Beyliği Mimarisinde Anadolu Selçuklu Geleneği*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı, Ankara.

HAMMER, Joseph V.

- 1991 *Osmanlı Tarihi*, (Çev): Mehmet Ata, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, C.II, İstanbul.

HASOL, Doğan

- 1998 *Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü*, Yem Yayınevi, İstanbul.

İLTER, Fügen

- 1978 *Osmanlılara Kadar Anadolu Türk Köprüleri*, Karayolları Genel Müdürlüğü Basımevi, Ankara.
- 1993 “The Main Features of the Seljuk, the Beylik and the Otoman Bridges of the Turkish Anatolian Architecture From the XII th. To the XXI the Centuries”, *Belleten LVII / 219*, 481-494.

İLTER, İsmet

- 1963 “Edirne Yeni Köprü”, *Karayolları Bülteni*, S.165, 21-26.
- 1964 “Edirne’de Gazi Mihal ve Yıldırım Köprüleri”, *Karayolları Bülteni*, S.180, 16-19.
- 1965 “Köprüleriyle Mimar Sinan II”, *Karayolları Bülteni*, S.190, 17-21.
- 1966 “Köprüleriyle Mimar Sinan III”, *Karayolları Bülteni*, S.188, 32-33.
- 1970 “Tarihi Köprülerimiz ve Onarım Kuralları”, *Karayolları Bülteni*, S.246, 8-12.

KAHRAMAN, Nurcivan

- 1996 *Bulgar Tarih Eserlerinde Türk Tarihine Bakış*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı Genel Türk Tarihi Ana Bilim Dalı, İstanbul.

KESKİNOĞLU, Osman

- 1963 “Bulgaristan’da Bazı Türk Abideleri ve Vakıf Eserleri”, *Vakıflar Dergisi VIII*, 311.

KIENITZ, Friedrich K.

- 1963 *Alte Türkenbrüchen, Meisterwerke Seldschukischer und Osmanischer Kultur in Anatolien und Südosteuropa*, Mitteil, Deutsch, Türk, Gasell.

KORKUT, Ahmet

- 1992 *Edirne İli Yakın Çevre İncelemeleri*, Edirne.

KÖYLÜOĞLU, Neriman

1995 *Edirne Su Sistemi*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Arkeoloji ve Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı, Edirne.

KÖYLÜOĞLU, Nilüfer U.

2002 *Edirne Kültür Eserlerinde Görülen Bitkisel Motiflerin Kullanımı Üzerine*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Edirne.

KRETZSCHMER, Fritz

2000 *Resimlerle Antik Roma'da Mimarlık ve Mühendislik*, (Çev.): Z.Zühre İlkelen, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul.

KÜÇÜK, Serap

1995 *Ahmed Bâdi Efendi ve Edirne Yapıları*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Arkeoloji ve Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı, Edirne.

LANDELS, J.G.

1998 *Eski Yunan ve Roma'da Mühendislik*, (Çev.): Barış Bıçakçı, Tübitak Popüler Bilim Kitapları, Ankara.

LESLEY, Adkins-Roy. A. Adkins

1998 *Handbook to Life in Ancient Rome*, Oxford University Pres, New York.

MANGO, C.

2006 *Bizans Mimarisi*, Rekmay Ltd., İstanbul.

MERİÇ, Rıfkı M.

1963 *Edirne'nin Tarihi ve Mimari Eserleri Hakkında*, Güzel Sanatlar Akademisi Türk Sanat Tarihi Enstitüsü Yayını, İstanbul.

MİKHAİLOVA, Marie

2007 "Bridges of Ancient Rome: Drawings in the Hermitage Ascribed to Fra Giocondo", *The Art Bulletin*, S.LII, 251-264.

MÜNECCİMBAŞI TARİHİ

Müneccimbaşı Derviş Ahmet Efendi, *Sahayifü-l Ahbar*, (Çev):Nedim, III, İstanbul, 1285.

NEŞRİ TARİHİ

1984 Neşri Tarihi (Kitab-ı Cihannüma), II, Haz: Mehmet Altay Köymen, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara.

ONUR, Oral

1972 *Edirne Türk Tarihi Vesikalarından Kitabeler*, Yenilik Basımevi, İstanbul.

ORHONLU, Cengiz

1984 *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İzmir.

1990 *Osmanlı İmparatorluğunda Derbent Teşkilatı*, Eren Yayıncılık, II.Baskı, İstanbul.

OWENS, E.S.

1986 *Yunan ve Roma Dünyasında Kent*, Çev: Canan Bilsel, Homer Yayınevi, İstanbul.

ÖDEKAN, A.

1997 “Köprü Maddesi”, *Eczacıbaşı Sanat Ansiklopedisi*, C.II, Yem Yayınları (Yapı-Endüstri Merkezi), İstanbul, 1055-1056.

ÖNEY, Gönül

1971 *Ankara’da Türk Devri Dini ve Sosyal Yapıları*, Ankara Dil ve Tarih, Coğrafya Fakültesi Yayınları, Ankara.

ÖNGE, Yılmaz

1992 “Bursa’da İrgandı Köprüsü’nün Orijinal Mimarisi”, *Vakıflar Dergisi XIII*, 425-447.

ÖZİŞ, Ünal

2004 “Mühendis ve Mimar Sinan”, *Tmmob İnşaat Mühendisleri Odası İzmir Şubesi Haber Bülteni*, S.117, Emka Matbaacılık, İzmir, 15-20.

PEREMECİ, Osman N.

1939 *Edirne Tarihi, İstanbul.*

RAMSAY, W.N.

1960 *Anadolu’nun Tarihi Coğrafyası*, (Çev): Mihri Pektaş, İstanbul.

RONA, Z.

1997 “Çanakkale Maddesi”, *Eczacıbaşı Sanat Ansiklopedisi*, C.I, İstanbul, 383-385.

SAK, İzzet – Cemal Çetin

? “XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti’nde Menziller ve Fonksiyonları: Akşehir Menzilleri Örneği, *Selçuk Üniversitesi*, Konya, 180-221.

SALTIK, Gazali

1946 “Nilüfer Çayını Tetkik-Nilüfer Köprüsü”, *Uludağ Dergisi*, S.80, 7.

SÖZEN, Metin-Uğur Tanyeli

1991 *Sanat Kavram ve Terimleri Sözlüğü*, Remzi Kitabevi, İstanbul.

STEWIG, Reinhard

1967 *Coğrafi Tabiata Uygun Sahalar Yönünden Batı Anadolu'nun Taksimatı*, (Çev.): Ruhi Tufan – M. Şevki Yazman, İstanbul Matbaa Sanat Enstitüsü, İstanbul.

1970 *Batı Anadolu Bölgesinde Kültür Gelişiminin Ana Hatları*, Çev.: Ruhi Tufan – M. Şevki Yazman, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul.

ŞEHSUVAROĞLU, Bedi N.

1960 “Edirne’de Fatih Devri Eserlerine Bir Bakış ve Sitti Hatun Cami”, *Vakıflar Dergisi V*, 202-203.

ŞEKER, Mehmet

2002 “Osmanlı Vakfiyelerinde Çevre Bilinci ve Örnekleri”, *Ekoloji*, İstanbul, 26-30.

TANYELİ, Gülsün

2001 “Türkiye Köprüleri”, *Türkler*

TANYELİ, Gülsün ve Diğerleri

2000 *Türkiye'nin Köprüleri*, Koç Ailianz Yayınları, İstanbul.

TAŞ, Murat

- 2003 “Osmanlı’dan Günümüze Yapı Üretiminde Mimarlık Meslek Örgütlenmesinin Gelişimi”, *Uludağ Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi*, C.VIII, S.I, Bursa, 203-214.

TİMUÇİN, Serap

- 1988 *İlk Devir Osmanlı Mimarisinde Taş Üzerinde Bitkisel Bezeme*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.

TOKER, Saadet- Ali İhsan Ünay

- 2004 “Mathematical Modeling and Finite Element Analysis of Masonry Arch Bridges”, *Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi*, Ankara, 129-139.

TOSYAVİZADE, Rifat O.

- 1927 “Edirne Köprüleri”, *Milli Mecmua*, 1927, 1646-48.

- 1998 *Edirne Rehnüması*, Haz. Ratip Kazangil, Trakya Üniversitesi Rektörlüğü Yayınları, Edirne.

TUNÇ, Gülgün

- 1978 *Taş Köprülerimiz*, Karayolları Genel Müdürlüğü Basımevi, Ankara.

TURAN Ömer ve Z. İBRAHİMĞİL

- 2004 *Balkanlardaki Türk Mimari Eserlerinden Örnekler*, TBMM Kültür, Sanat ve Yayın Kurulu Yayınları, Ankara.

TURGUT, Memduh A.

- 1935 *İznik ve Bursa Tarihi*, Bursa Vilayet Matbaası, Bursa.



TÜFEKÇİOĞLU, Abdülhamit

- 2001 *Erken Dönem Osmanlı Mimarisinde Yazı*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- 2002 "Bursa-Çanakkale Yolu Üzerinde Köprüler ve Hanlar", *Uluslararası Sanat Tarihi Sempozyumu, Prof. Dr. Gönül Öney'e Armağan 10-13 Ekim 2001 Bildiriler*, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Sanat Tarihi Bölümü, İzmir, 554-560.

URAL, Ali ve Diğerleri

- 2007 "Turkish historical arch bridges and their deteriorations and failures", *Engineering Failure Analysis*, Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları, Trabzon, 43-53.

UYGUR, Tahsin

- 1937 "Bursa Suları Makalesi", *Uludağ Dergisi II*, S.9, 5-11.

UZUNÇARŞILI, İsmail H.

- 1949 *Osmanlı Tarihi*, T.T.K. Yayınları, C.II., Ankara.
- 1958 "Sultan II. Murad Vasiyetnamesi", *Vakıflar Dergisi IV*, 1-18.
- 1951 *Osmanlı Tarihi*, T.T.K. Yayınları, C.III., Ankara.

ÜLGEN, Ali S.

- 1942 "Yeni Cami", *Vakıflar Dergisi II*, 387-397.

ÜLGEN, Ali S.

- 1948 *Yapı ve Kredi Bankası Bursa Şubesi'nin Açılış Hatırası*, Doğan Kardeş Yayınları, Bursa.

WHEELER, Mortimer

2004 *Roma Sanatı ve Mimarlığı*, (Çev.): Zeynep Koçel Erdem, Homer Kitabevi, İstanbul.

YAŞAMLARI VE YAPITLARIYLA OSMANLILAR ANSİKLOPESİ

1999 Yapı Kredi Kültür, Sanat ve Yayıncılık, İstanbul.

<http://www.kgm.gov.tr>

<http://www.osmangazi.com.tr>

<http://www.wowturkey.com.tr>

<http://www.artpictures.com.tr>

# FOTOĞRAFLAR



*Foto.45: Nilüfer Hatun Köprüsü Genel Görünüş.*



*Foto..46: Nilüfer Hatun Köprüsü Memba Taraf.*



*Foto..47: Nilüfer Hatun Köprüsü Mansap Taraf.*



*Foto..48: Nilüfer Hatun Köprüsü Kemerler.*



*Foto.49: Nilüfer Hatun Köprüsü Harap Olmuş Selyaran.*



*Foto.50: Nilüfer Hatun Köprüsü Sonradan Toprak Dolmuş Göz.*



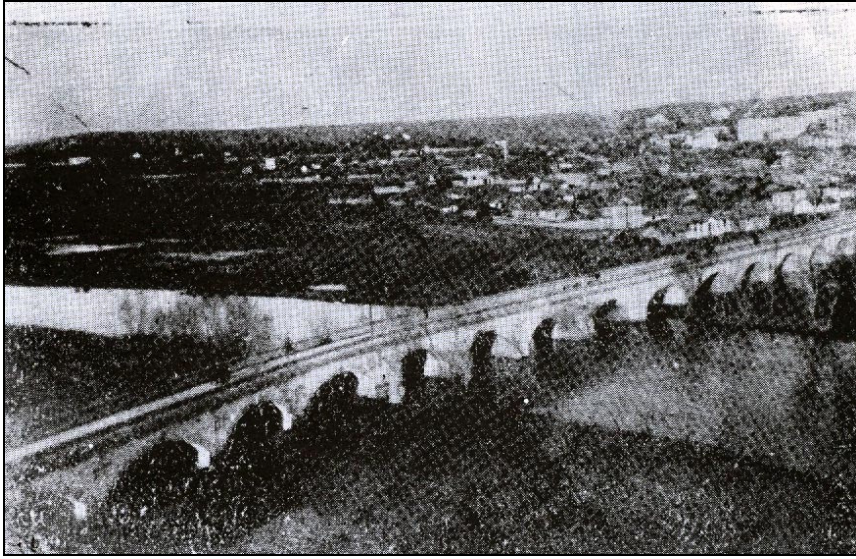
*Foto..51: Nilüfer Hatun Köprüsü Gözler ve Tabliye.*



*Foto.52: Nilüfer Hatun Köprüsü Tabliye Kısmı.*



*Foto.53: Nilüfer Hatun Köprüsü Orta Ayak Önündeki Selyaran.*



*Foto.54: Gazi Mihal Köprüsü Eski Bir Fotoğraf. (Çulpan'dan İşlenerek).*





*Foto.55: Gazi Mihal Köprüsü Genel Görünüş.*



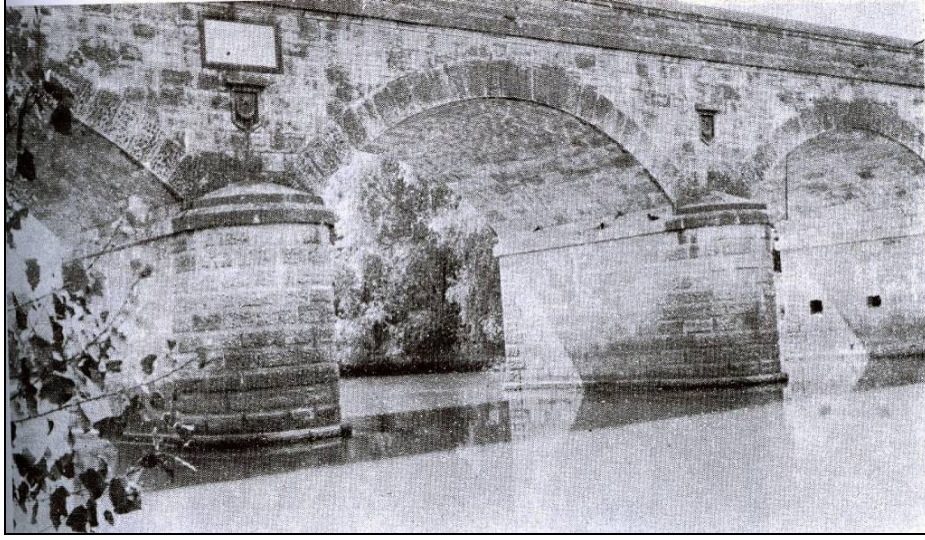
*Foto.56: Gazi Mihal Köprüsü 1. Kısım.*



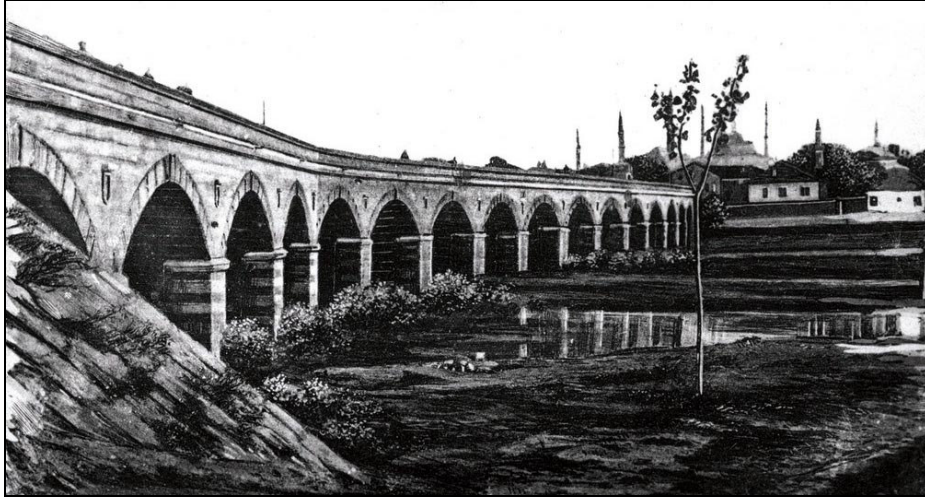
*Foto.57: Gazi Mihal Köprüsü Ayaklar ve Kemerler.*



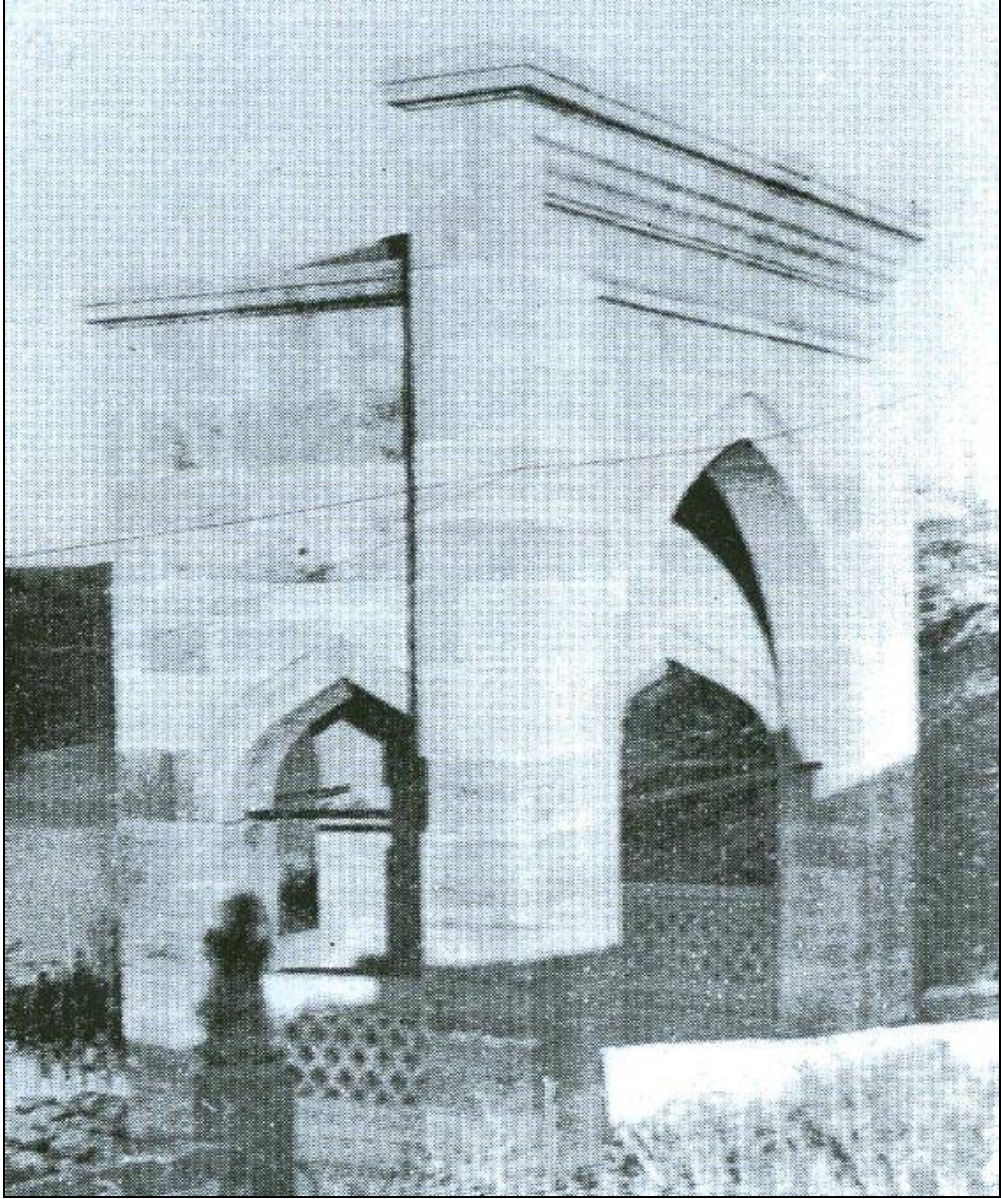
*Foto.58: Gazi Mihal Köprüsü Esas Su Yatağı Üzerindeki Gözler*



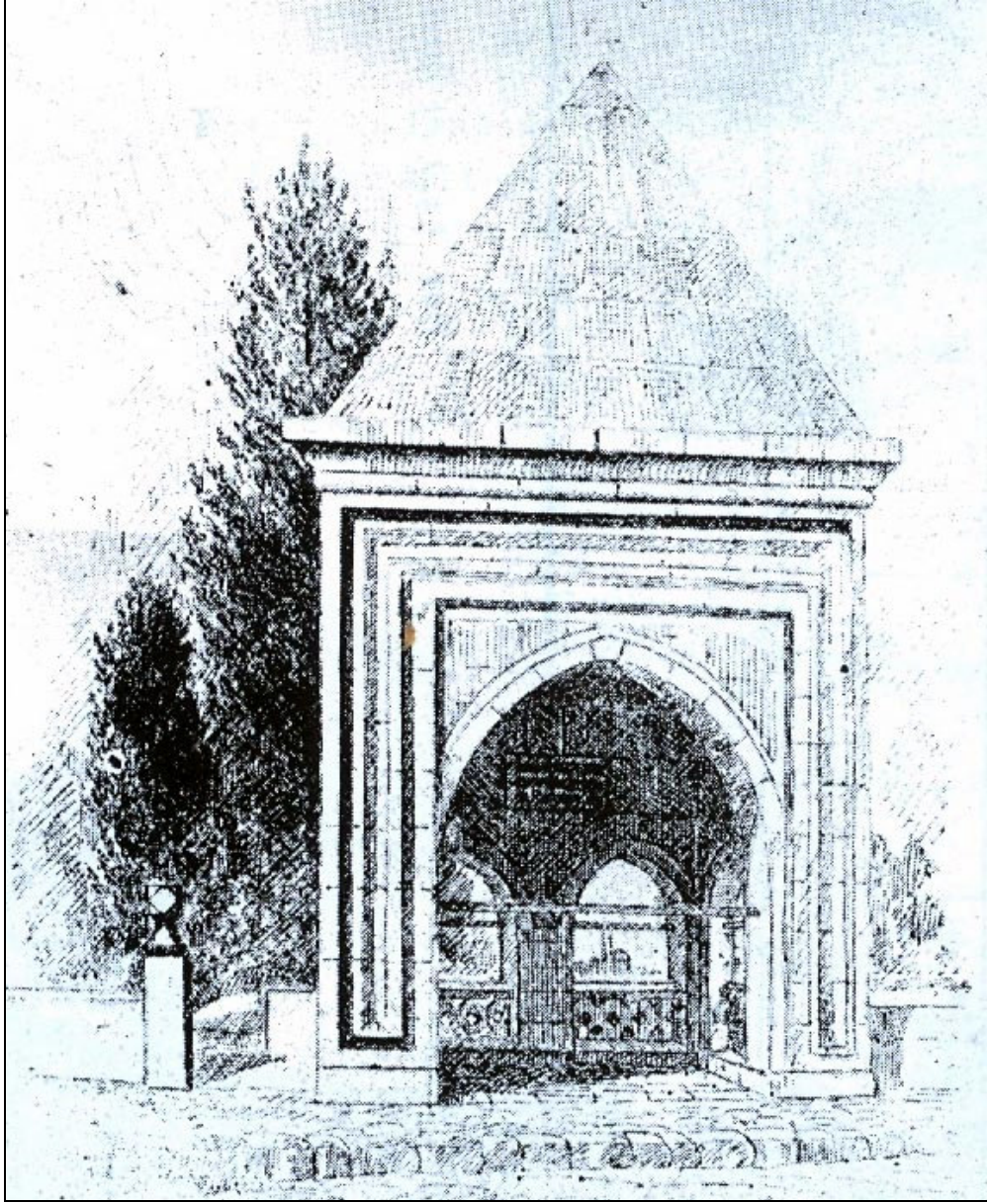
*Foto.59: Gazi Mihal Köprüsü Kemerler ve Selyaranlar Detay. (Çulpan'dan).*



*Foto.60: Gazi Mihal Köprüsü Eski Bir Fotoğraf. (www.edirnekultur.com.tr.'den).*



*Foto.61: Gazi Mihal Köprüsü Tarih Köşkü (Çulpan'dan).*



*Foto.62: Gazi Mihal Köprüsü Tarih Köşkü Görünüşü. (Çulpan'dan).*



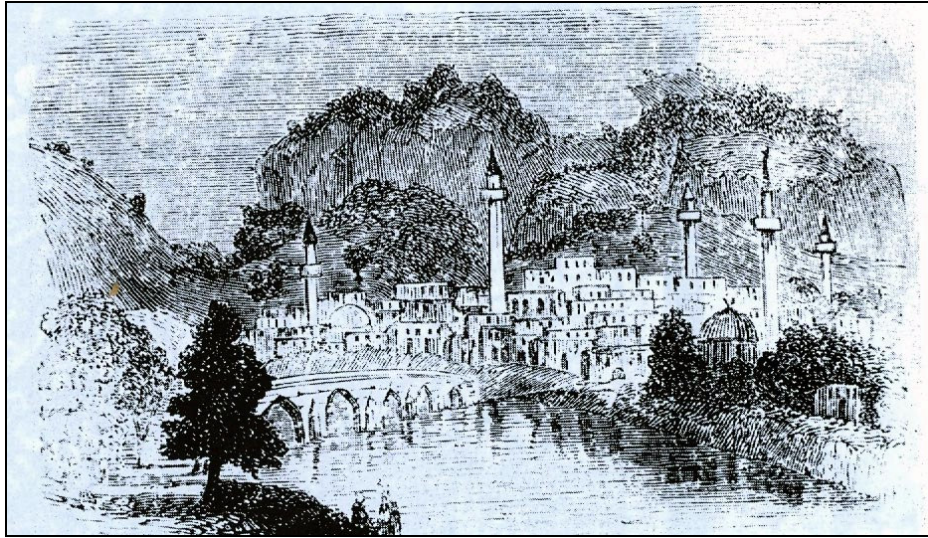
*Foto.63: Gazi Mihal Köprüsü 3. Kısım Genel Görünüş.*



*Foto.64: Gazi Mihal Köprüsü 3. Kısım Selyaranlar.*



*Foto.65: Gazi Mihal Köprüsü 3. Kısım Eski Bir Fotoğraf . (Tunç'tan).*



*Foto.66: Kastamonu Taşköprü Eski Durum. (Çulpan'dan).*



*Foto.67: Kastamonu Taşköprü Genel Görünüü.*



*Foto.68: Kastamonu Taşköprü Kemerler.*





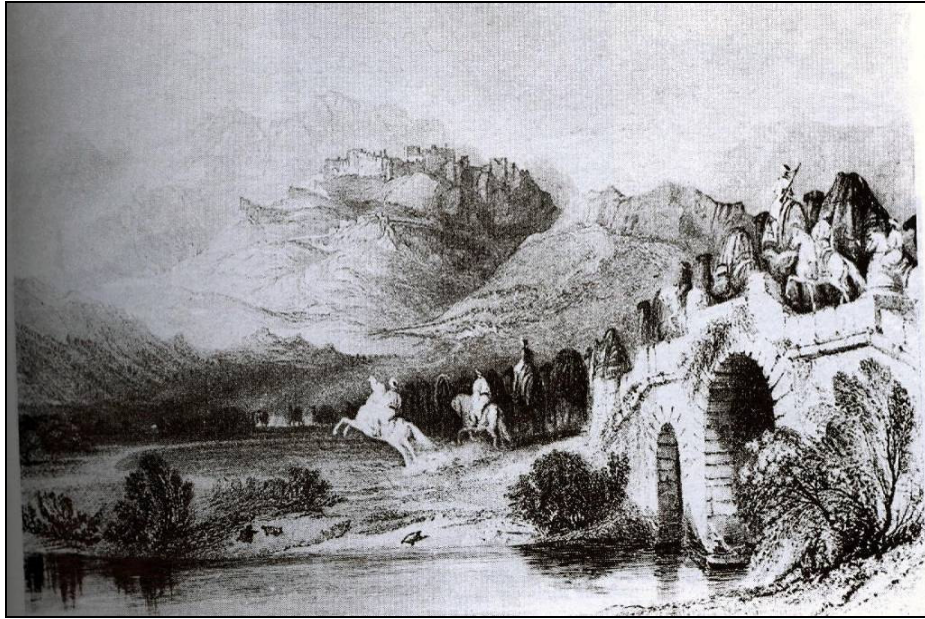
*Foto.69: Kastamonu Taşköprü Gece Görünüşü. (www.wowturkey.com.tr'den).*



*Foto.70: Ankara Çankırıkapı Köprüsü Kitabe. (Çulpan'dan).*



*Foto.71: Bergama Koyun Köprüsü (Çulpan'dan).*



*Foto.72: Bergama Koyun Köprüsü Eski Bir Resmi. (Çulpan'dan).*



*Foto.73: Bergama Koyun Köprüsü Kitabe. (Çulpan'dan).*



*Foto.74: Behramkale Köprüsü Genel Görünüü.*



*Foto.75: Behramkale Köprüsü Gözler.*



*Foto.76: Behramkale Köprüsü Ana Göz.*



*Foto.77: Behramkale Köprüsü Şehir Tarafına Bakış.*



*Foto.78: Behramkale Köprüsü Cephe.*



*Foto.79: Behramkale Köprüsü Hava Fotoğrafi (Google Earth'den).*



*Foto.80: Asilhan Bey Köprüsü Genel Görünüü.*



*Foto.81: Asilhan Bey Köprüsü Taşıyıcı Ayaklar.*



*Foto.82: Asilhan Bey Köprüsü Ayak Kalıntısı.*



*Foto.83: Asilhan Bey Köprüsü Ayak Kalıntısı Detay.*



*Foto.84: Asilhan Bey Köprüsü Ayak Kalıntısı Üzerine İnşa Edilmiş Olan Modern Ayak.*

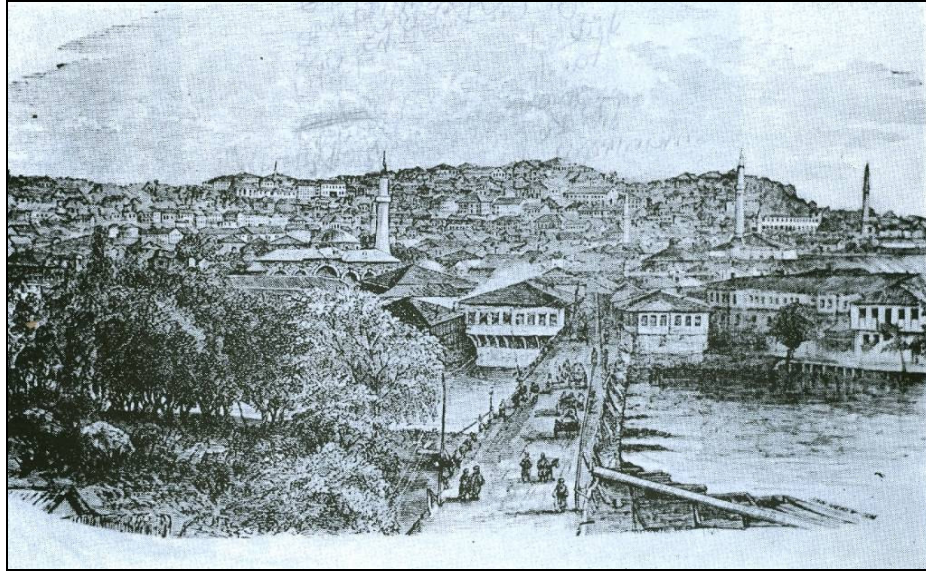




*Foto.85: Asilhan Bey Köprüsü Üst Yapı Görünüşü.*



*Foto.86: Asilhan Bey Köprüsü Tabliye Kısmı.*



*Foto.87: Filibe (Bulgaristan) Genel Görünüş Camiler ve Köprü. (Çulpan'dan).*



*Foto.88: Uzunköprü Eski Bir Fotoğraf. ([www.wowturkey.com.tr](http://www.wowturkey.com.tr)'den).*



*Foto.89: Uzunköprü Genel Görünüş.*



*Foto.90: Uzunköprü Sıralanan Kemerler ve Selyaranlar.*



*Foto.91: Uzunköprü Dolmuş Gözler.*



*Foto.92: Uzunköprü üzerinde bulunan balkon.*



*Foto.93: Uzunköprü'de Yer alan Sivri ve Yuvarlak Kemerler*



*Foto.94: Ana Gözün Üzerinde Yer alan Tarih Köşkü*



*Foto.95: Ana Göziin Üzerinde Yer Alan Tarih Köşkü ve Selyaran.*



*Foto.96: Köprü Üzerinde Yer alan Tarih Köşkü Detay.*



*Foto.97: Ana Güz ve Diğer Güzler.*



*Foto.98: Asıl Su Yatağı Üzerinde Yer alan Üç Köşe Cumba.*





*Foto.99: Üç Köşe Cumbanın Korkululuğunun Dış Yüzünde Yer alan Kabartma Arslan Figürü.*



*Foto.100: Üç Köşe Cumbanın Diğer Yüzünde yer alan Fil Figürü*



*Foto.101: Korkuluklar Üzerinde yer alan yuvarlak taşlar.*



*Foto.102: Köprü Yapımında kullanılan taş malzeme.*



*Foto.103: Köprüde ardi ardına dizilmiş olan selyaranlar.*



*Foto.104: Selyaranların üzerinde yer alan boşaltma (tahliye) gözleri.*



*Foto.105: Kent tarafından köprüünün girişi.*



*Foto.106: Edirne yönünden köprüünün girişi.*



*Foto.107: Köprünün genel görünüşü.*



*Foto.108: Kente doğru genel görünüş.*



*Foto.109: Köprü, ana gözün bulunduğu yerde kıvrım yapar.*



*Foto.110: Zaman içerisinde toprakla dolmuş gözlerden detay.*



*Foto.111: Tempan duvarı üzerinde yer alan aslan figürü.*



*Foto.112: Tempan duvarı üzerinde yer alan fil figürü detay.*



*Foto.113: Tempan duvarı üzerinde yer alan kuş figürü*



*Foto.114: Tempan duvarı üzerinde yer alan kartal ve hayat ağacı.*





*Foto.115: Köprüdeki balkon köşesinden pah detayı.*



*Foto.116: Tempan duvarı üzerinde yer alan bitkisel süsleme.*



*Foto.117: Kilit taşı üzerinde yer alan bitkisel süsleme ve geometrik geçme motifi.*



*Foto.118: Kemer yüzeyinde ve kilit taşında yer alan bitkisel süslemeler.*



*Foto.119: Tempan duvarı üzerinde yer alan geometrik süsleme detayı.*



*Foto.120: Tempan duvarı üzerinde yer alan geometrik motifli kabartma.*



*Foto.121: Ayak üzerinde yer alan mihraba benzer oyma detayı.*



*Foto.122: Selyaran üzerinde yer alan "M" harfine benzer süsleme.*



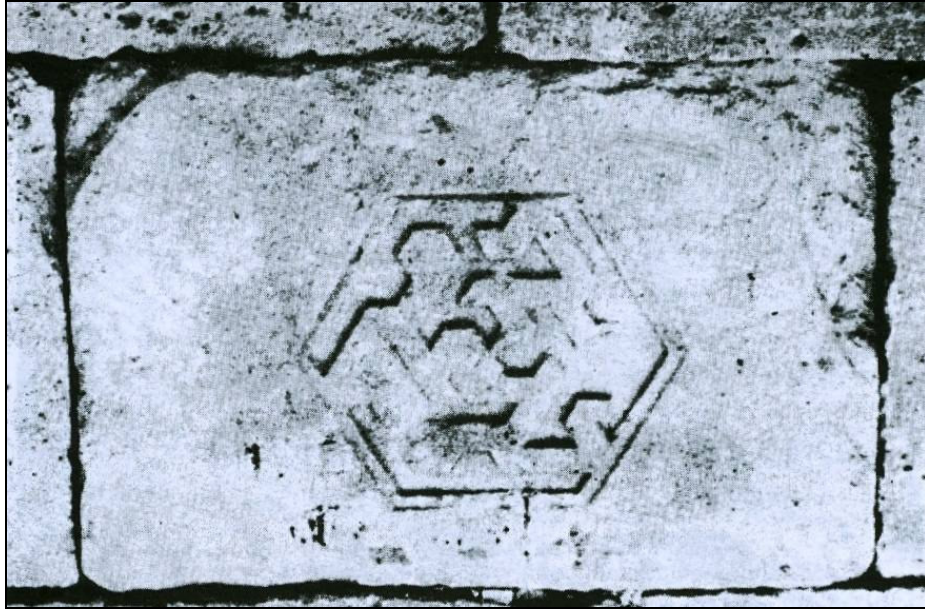
*Foto.123: Selyaran üzerinde yer alan süslemenın detayı.*



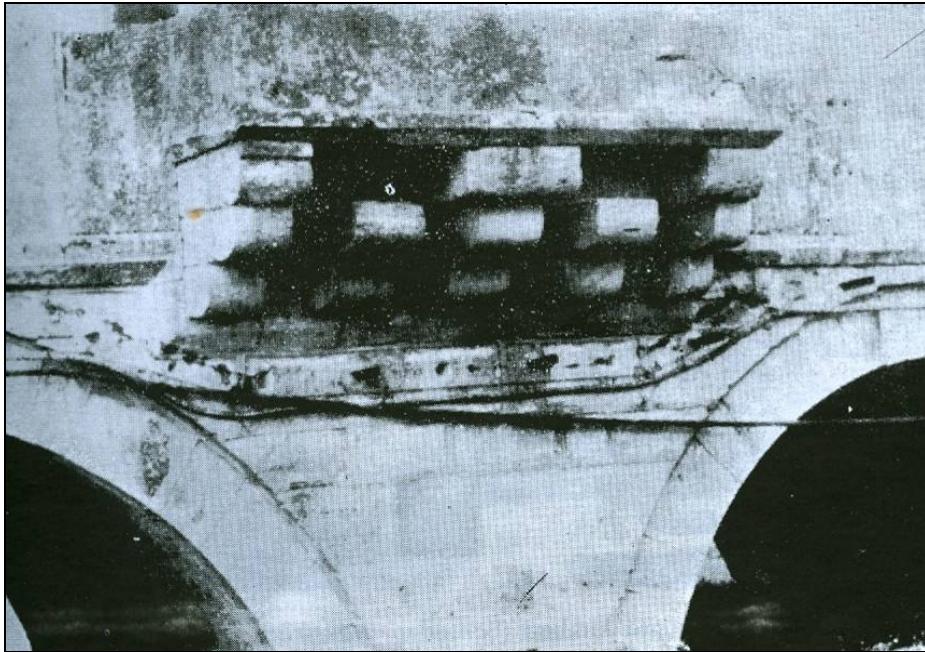
*Foto.124: Tempan duvarı üzerinde yer alan stilize edilmiş üç arslan figürü.*



*Foto.125: Kemer üzerinde yer alan kilit taşına işlenen geometrik geçme motifi.*



*Foto.126: Tempan duvarı üzerinde üç Ali kabartması “Günümüzde mevcut değildir” (Çulpan’dan).*



*Foto.127: Köprü üzerinde yer alan balkon. “Günümüzde Mevcut Değildir.” (Çulpan’dan).*

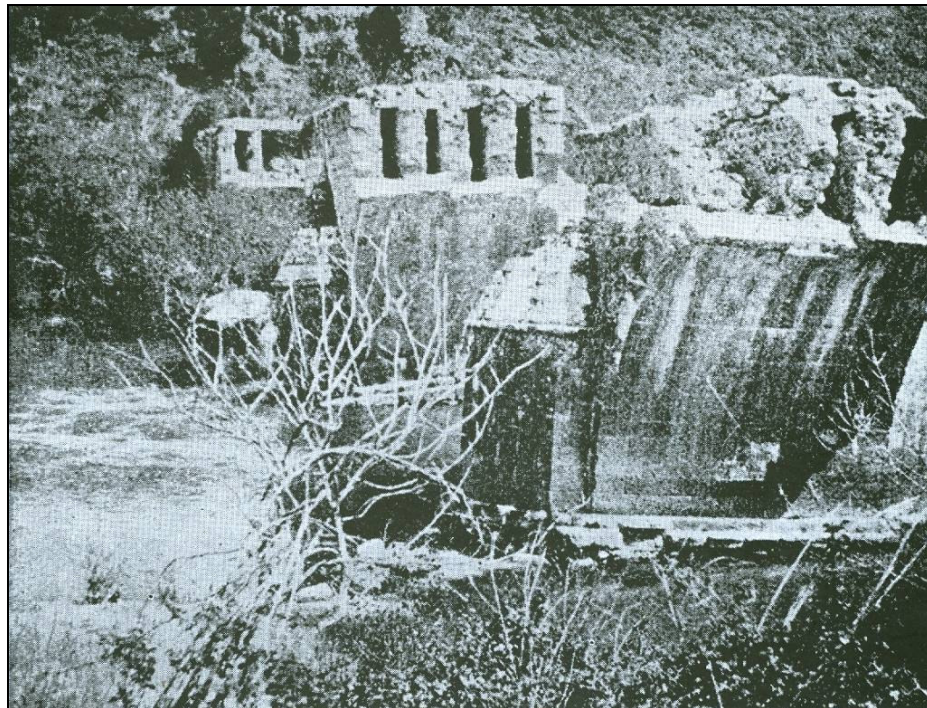


*Foto.128: Köprüniin onarımından sonra şehir merkezinde yapılan Meşrutiyet Kulesi.*





*Foto.129: Gönen Güvercin Köprüsü kalıntıları.*



*Foto.130: Gönen Güvercin Köprüsü ayaklar. (Çulpan'dan).*



*Foto.131: Setbaşı Köprüsü genel görünüş.*



*Foto.132: Setbaşı Köprüsü gözler.*



*Foto.133: Setbaşı Köprüsü Tabliye kısmı eski bir fotoğraf.  
([www.wowturkey.com.tr](http://www.wowturkey.com.tr)'den).*



*Foto.134: Setbaşı Köprüsü eski bir fotoğraf. ([www.wowturkey.com.tr](http://www.wowturkey.com.tr)'den).*



*Foto.135: Setbaşı Köprüsü Ana Göz menba tarafı.*



*Foto.136: Setbaşı Köprüsü küçük göz Menba tarafı.*



*Foto.137: Setbaşı Köprüsü mansap tarafı.*



*Foto.138: Setbaşı Köprüsü ana göz mansap tarafı.*



*Foto.139: Setbaşı Köprüsü küçük göz mansap tarafı.*



*Foto.140: Setbaşı Köprüsü genel görünüş eski bir fotoğraf.  
(www.wowturkey.com.tr'den).*

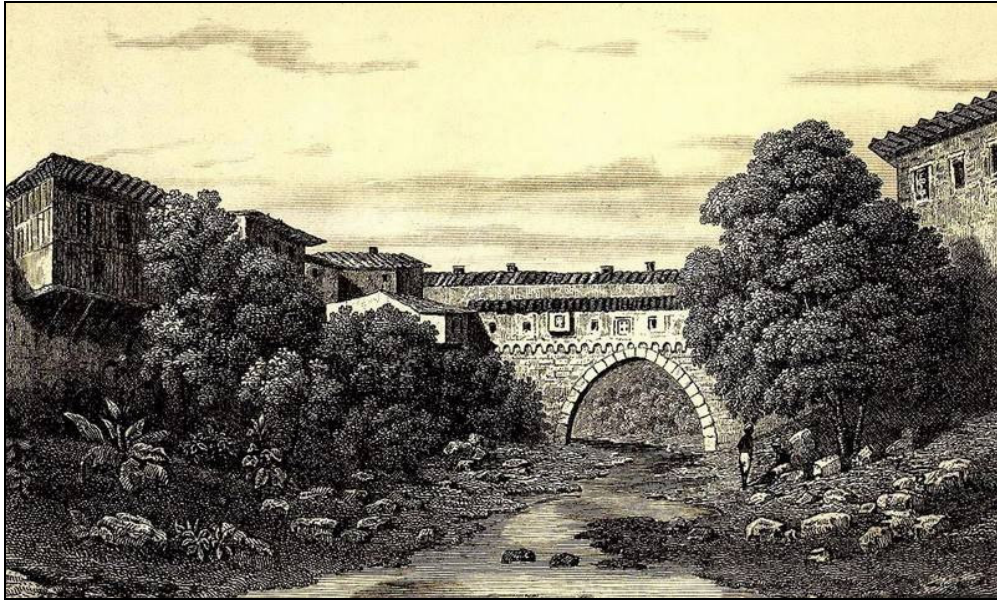


*Foto.141: Irgandı Köprüsü, 1855 depreminden önceki hali (Tremaux, 1854).  
(Dostoğlu'dan).*





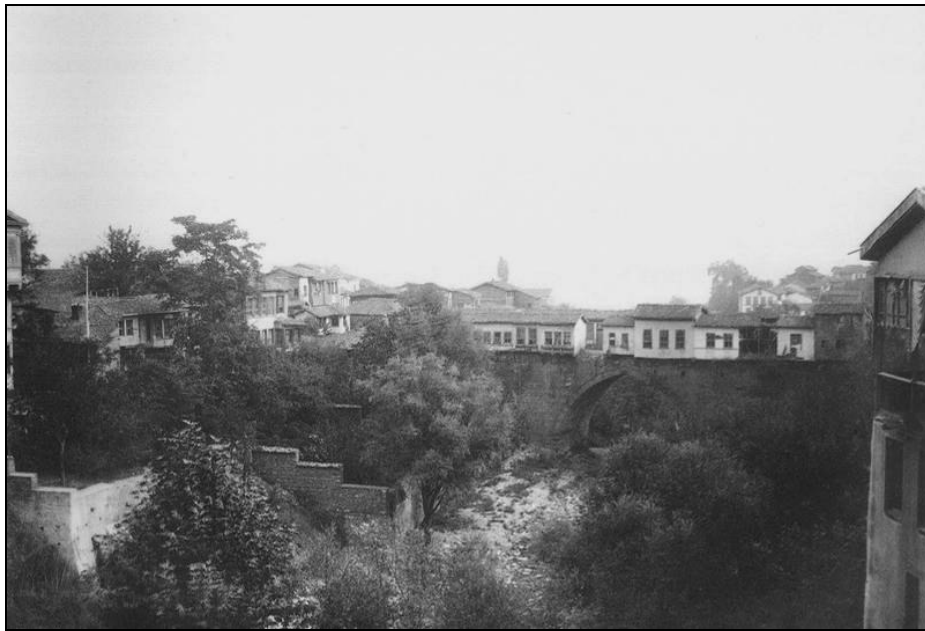
*Foto.142: Irgandı Köprüsü Eski bir kartpostal. (www.wowturkey.com.tr'den).*



*Foto.143: Irgandı Köprüsü Graviür (www.wowturkey.com.tr'den).*



*Foto.144: Irgandı Köprüsü, 1880 civarı (G.Berggren).(Dostoğlu'dan).*



*Foto.145: Irgandı Köprüsü onarımdan önceki hali (www.wowturkey.com.tr'den).*



*Foto.146: Irgandı Köprüsü eski durumu. ([www.wowturkey.com.tr](http://www.wowturkey.com.tr)'den).*



*Foto.147: Irgandı Köprüsü 1855 depreminden sonra köprü üstüne yapılmış olan ahşap binalar (Dostoğlu'dan).*



*Foto.148: Irgandı Köprüsü genel görünüş*



*Foto.149: Irgandı Köprüsü cephe*



*Foto.150: Irgandı Köprüsü kemer açıklığı.*



*Foto.151: Irgandı Köprüsü arasta.*



*Foto.152: Irgandı Köprüsü tempan duvarı*



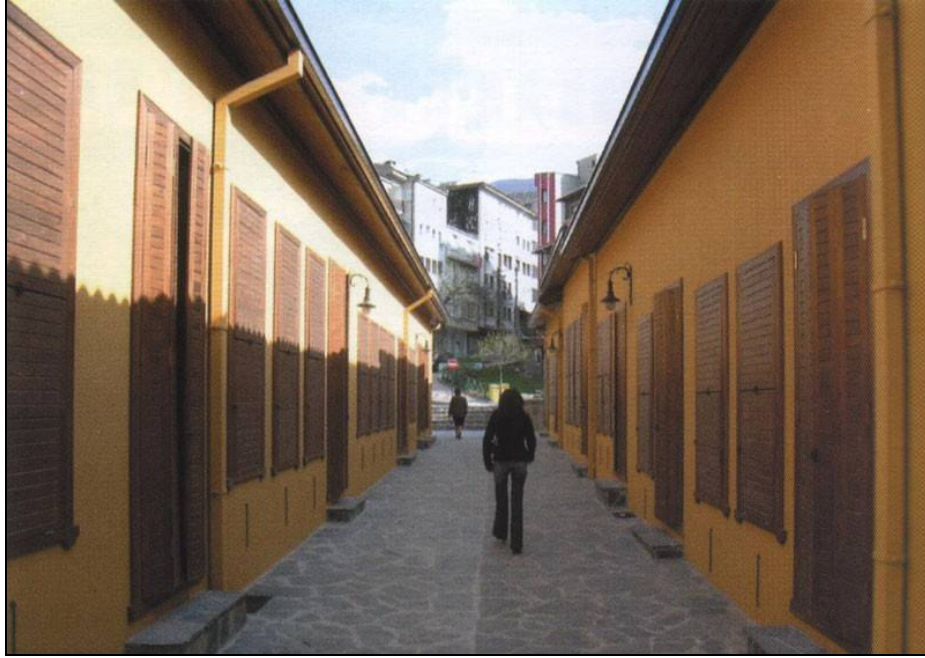
*Foto.153: Köprü üzerinde yer alan arasta detayı.*



*Foto.154: Irgandı Köprüsü göz.*



*Foto.155: Irgandı Köprüsü göz detayı.*



*Foto.156: Köprü tabliye kısmı.*

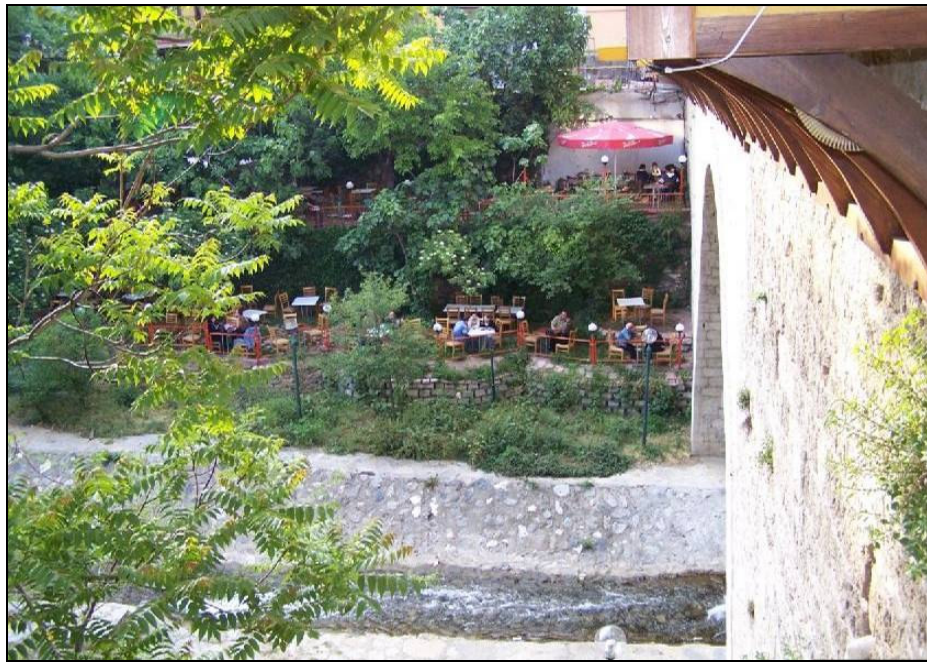


*Foto.157: Köprü üzerinde yer alan arasta girişi.*





*Foto.158: Köprü bedeni içerisinde bulunan mekan.*



*Foto.159: Köprü Restorasyondan sonra kullanıma açıldı.*



*Foto.160: Irgandı Köprüsü gece görünüşü.*



*Foto.161: Irgandı Köprüsü üzerinde yer alan arasta gece görünüşü.*



*Foto.162: Köprü üzerinde yer alan arasta genel görünüş.*



*Foto.163: Bulgaristan Lofça Lovech Köprüsü*



*Foto.164: Bulgaristan Lofça Lovech Köprüsü*



*Foto.165: Boyacıkulluğu Köprüsü Irgandı'den bakış.*



*Foto.166: Boyacılluğu Köprüsü Genel Görünüŧ.*



*Foto.167: Boyacılluğu Köprüsü memba taraf.*



*Foto.168: Boyacıkuşu Köprüsü kemer açıklığı ve tabliye.*



*Foto.169: Boyacıkuşu Köprüsü tempan duvarı.*



*Foto.170: Köprü tempan duvarı üzerinde yer alan menfez benzeri açıklık.*



*Foto.171: Boyacıkkulluğu Köprüsü mansap cephesi.*



*Foto.172: Boyacıkkulluğu Köprüsü korkuluklar.*





*Foto.173: Boyacıkulluğu Köprüsü tabliye kısmı.*



*Foto.174: Boyacıkulluğu Köprüsü yanından uzanan yol.*



*Foto.175: Boyacıkulluğu Köprüsü memba tarafı kemer açıklığı.*



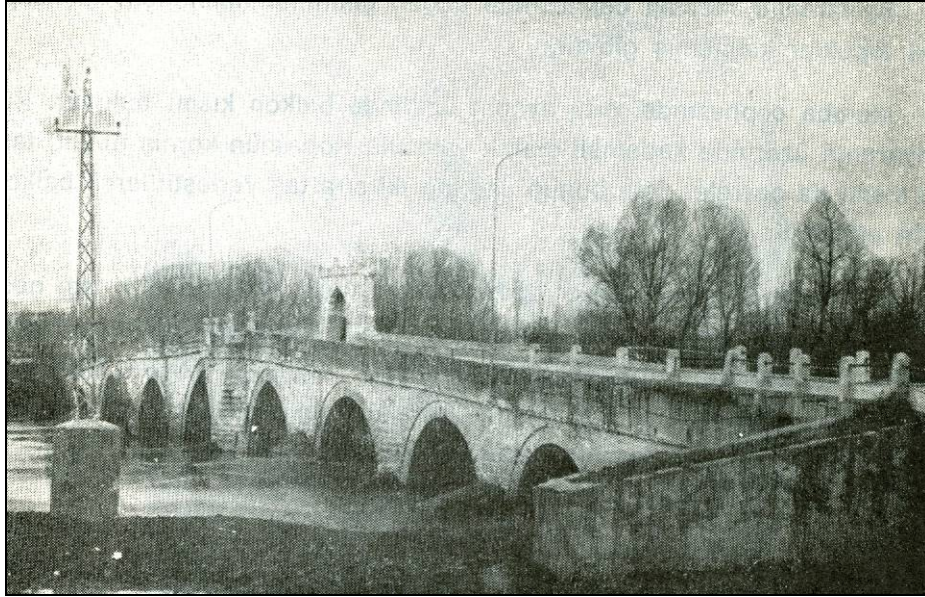
*Foto.176: Boyacıkulluğu Köprüsü mansap tarafı kemer açıklığı.*



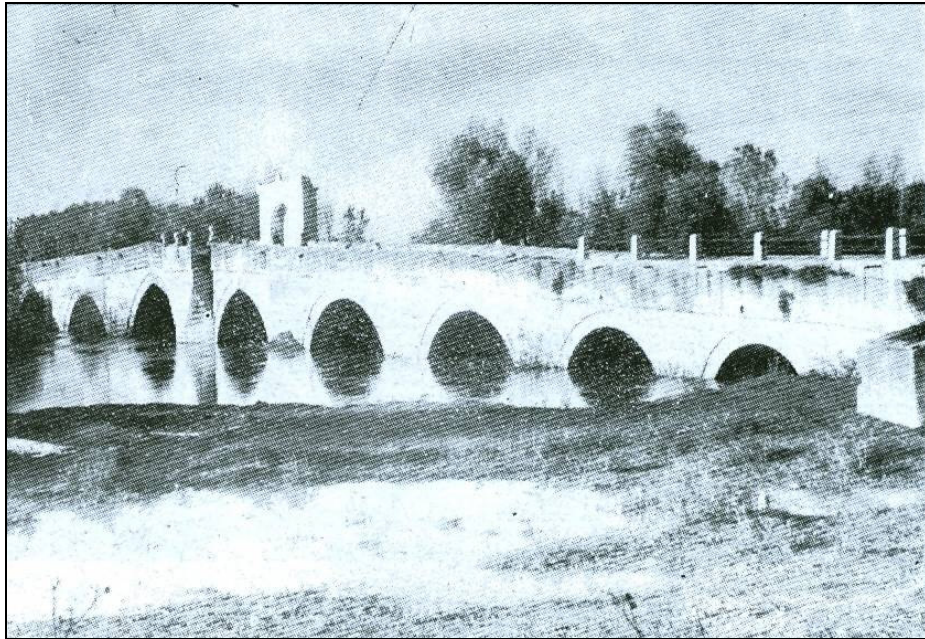
*Foto.177: Boyacıkulluğu Köprüsü gece görünüşü.*



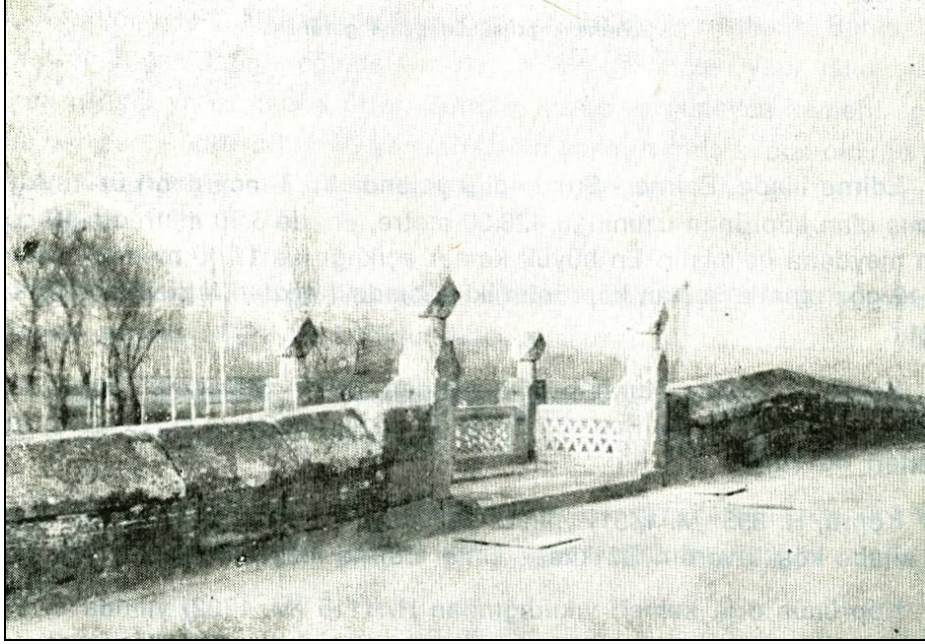
*Foto.178: Saraçhane Köprüsü genel görünüşü.*



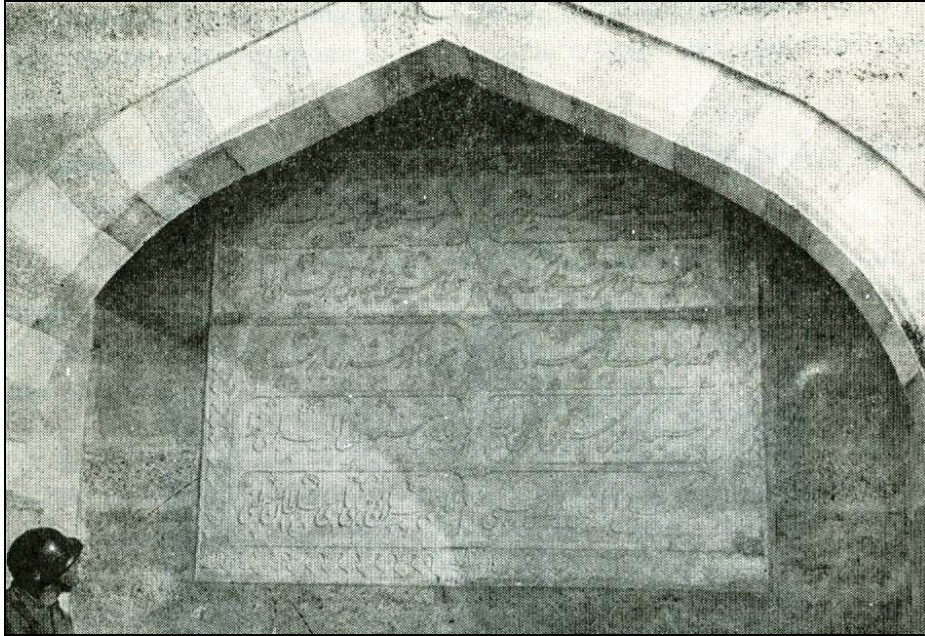
*Foto.179: Saraçhane Köprüsü eski bir Resmi. (Çulpan'dan).*



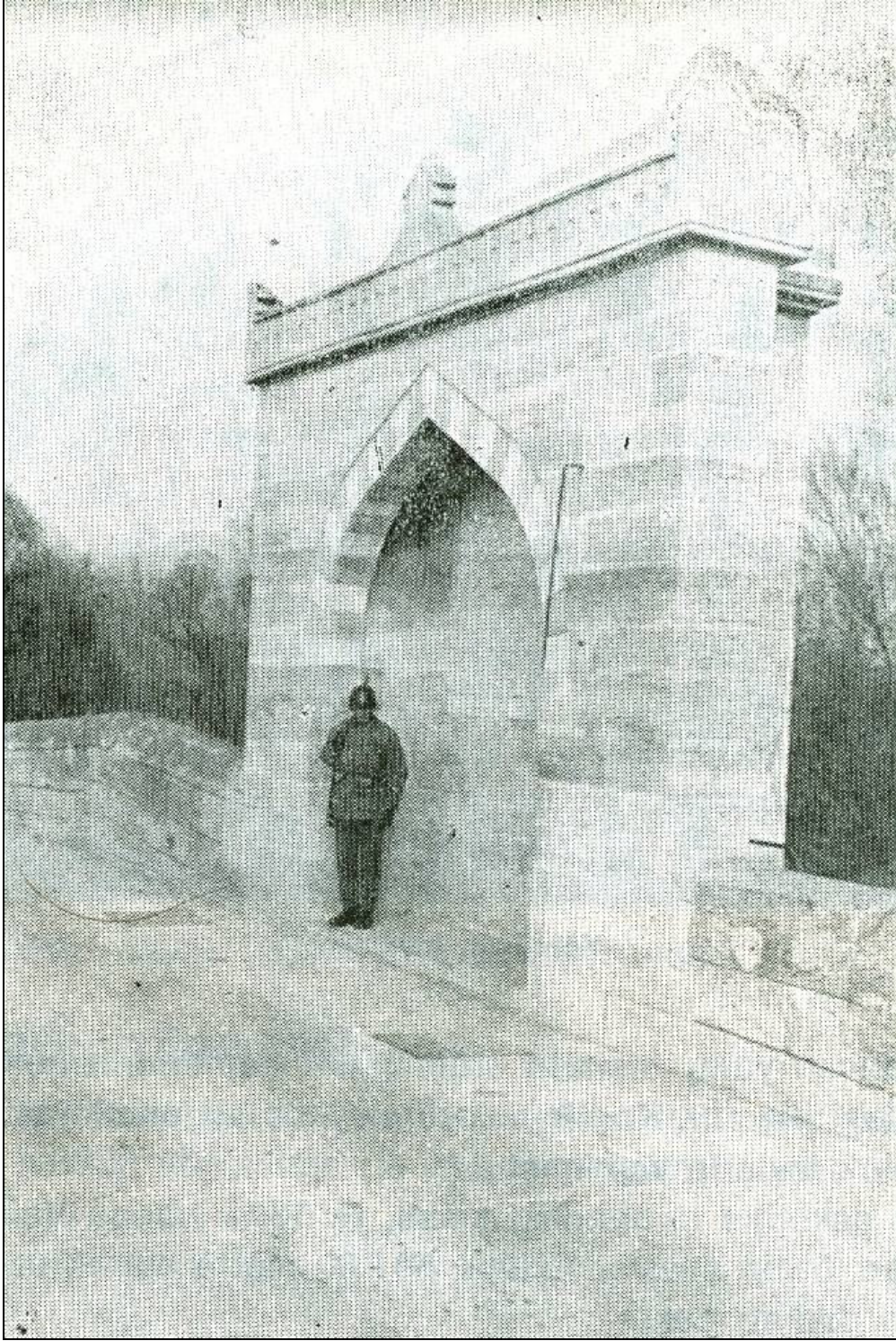
*Foto.180: Saraçhane Köprüsü eski bir Resim. (Tunç'tan).*



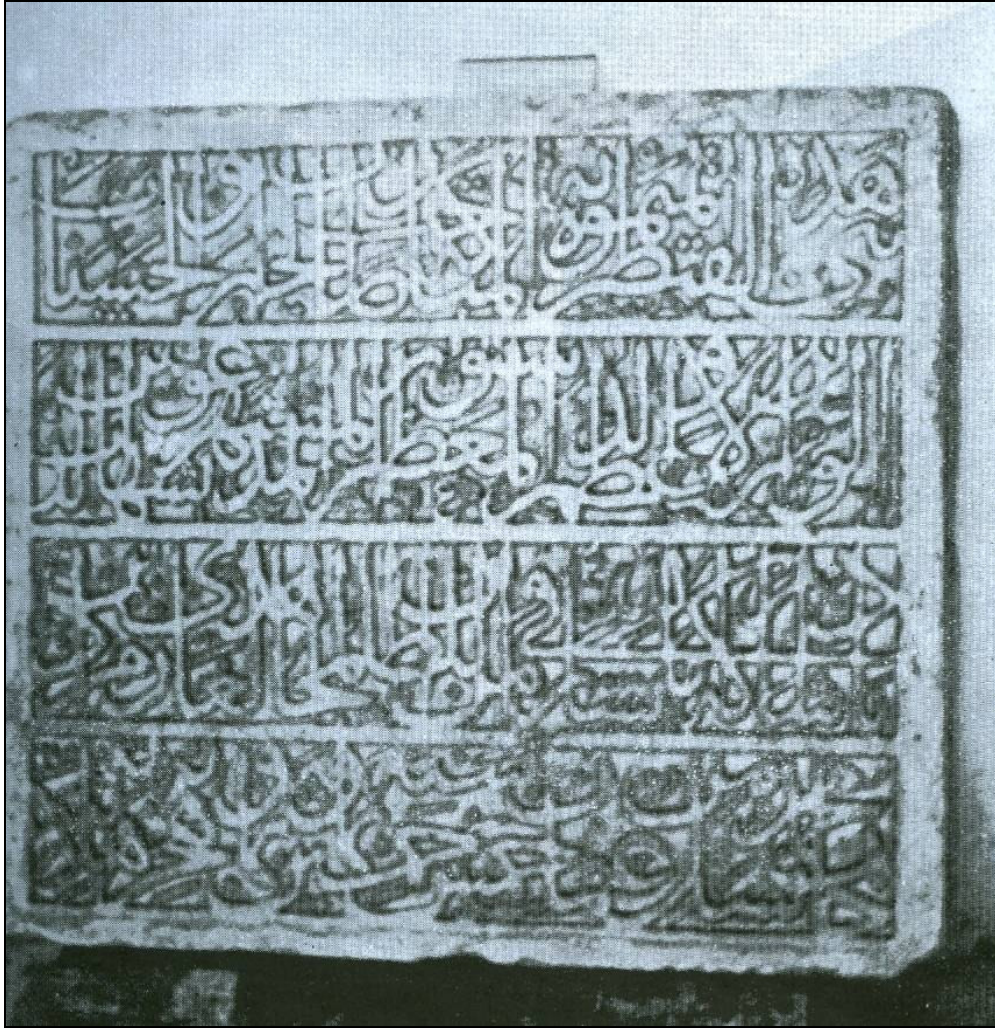
*Foto.181: Saraçhane Köprüsü balkon. (Tunç'tan).*



*Foto.182: Saraçhane Köprüsü kitabelik. (Tunç'tan).*



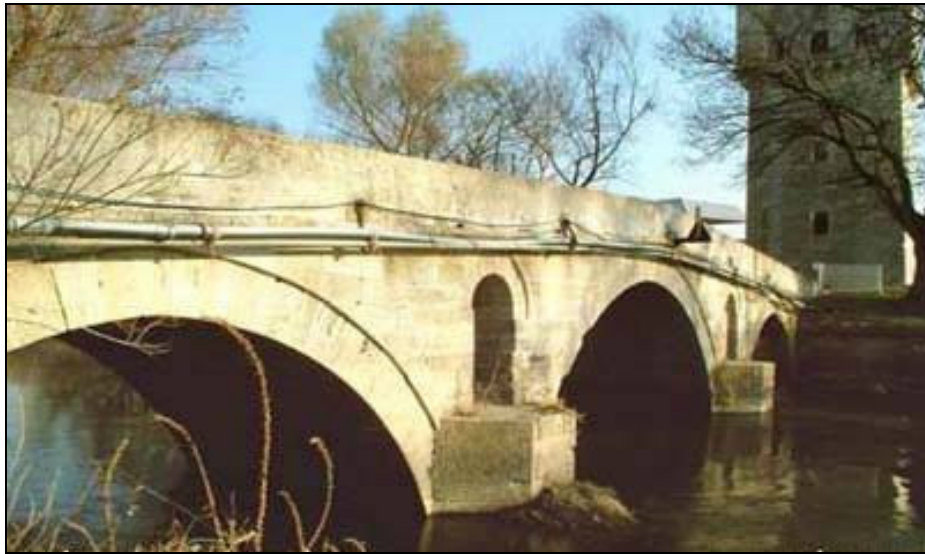
*Foto.183: Sarayhane Köprüsü kitabe köşkü. (Tunç'tan).*



*Foto.184: Saraçhane Köprüsü kitabe. (Çulpan'dan).*

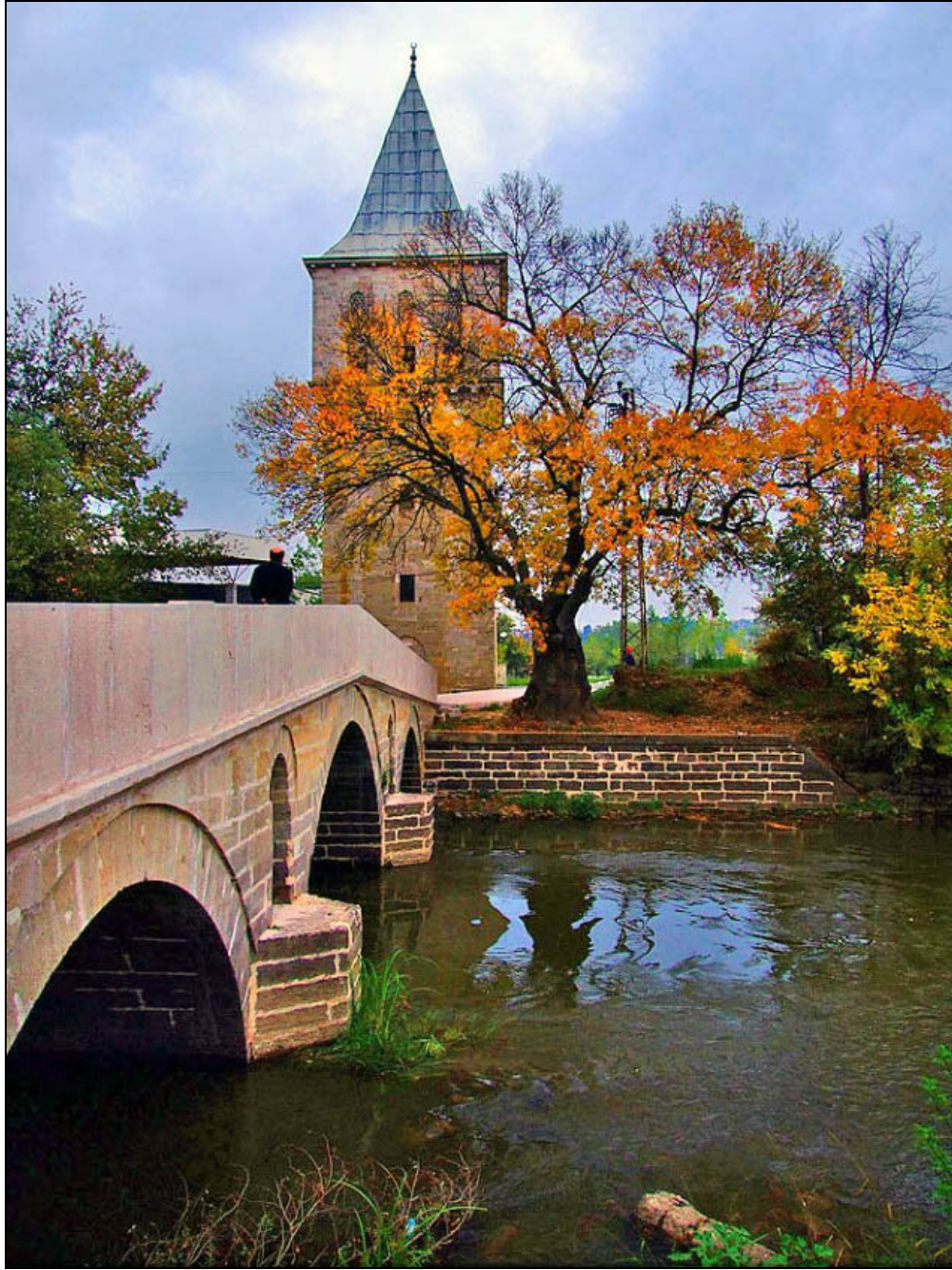


*Foto.185: Fatih Sultan Mehmet Köprüsü genel görünüş.*



*Foto.186: Fatih Sultan Mehmet Köprüsü kemerler.*





*Foto.187: Fatih Sultan Mehmet Köprüsü adalet kasrına bakış.*



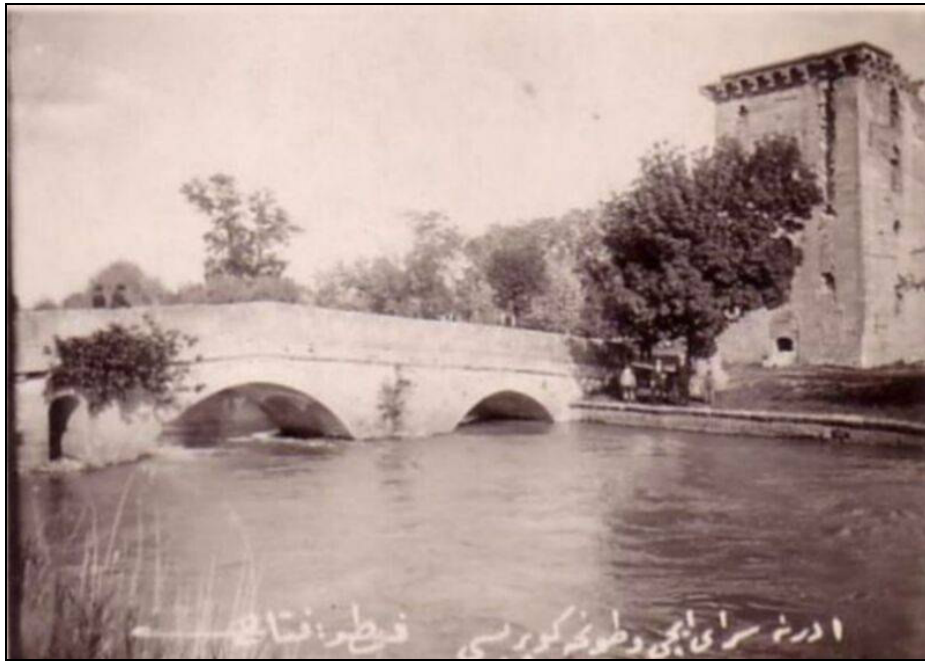
*Foto.188: Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ana göz ve tahliye gözü.*



*Foto.189: Fatih Sultan Mehmet Köprüsü tahliye gözü ve selyaranlar.*



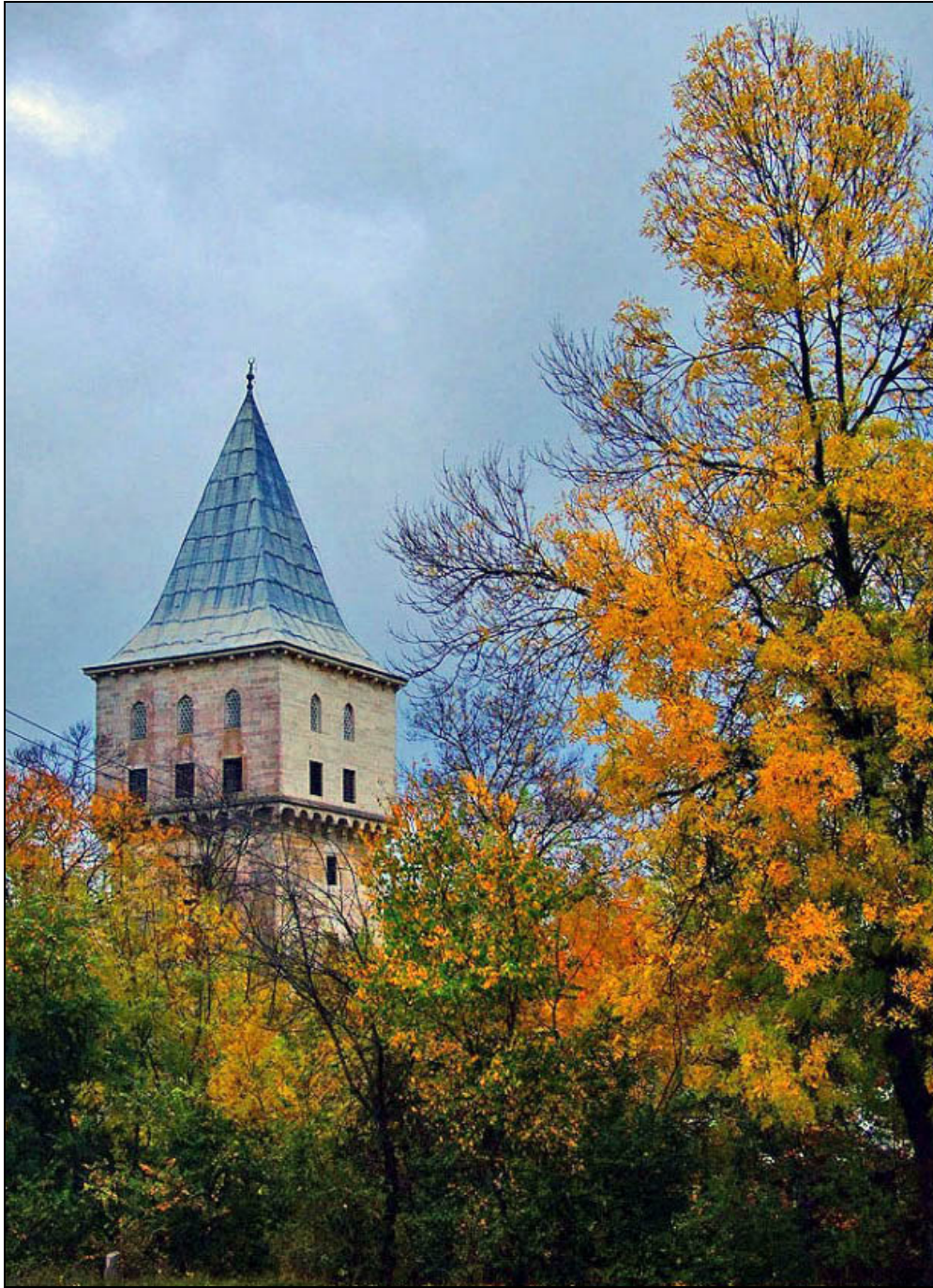
*Foto.190: Fatih Sultan Mehmet Köprüsü memba tarafi.*



*Foto.191:Fatih Sultan Mehmet Köprüsü eski bir fotoğraf.  
(www.wowturkey.com.tr'den).*



*Foto.192: Fatih Sultan Mehmet Köprüsü tabliye kısmı.*



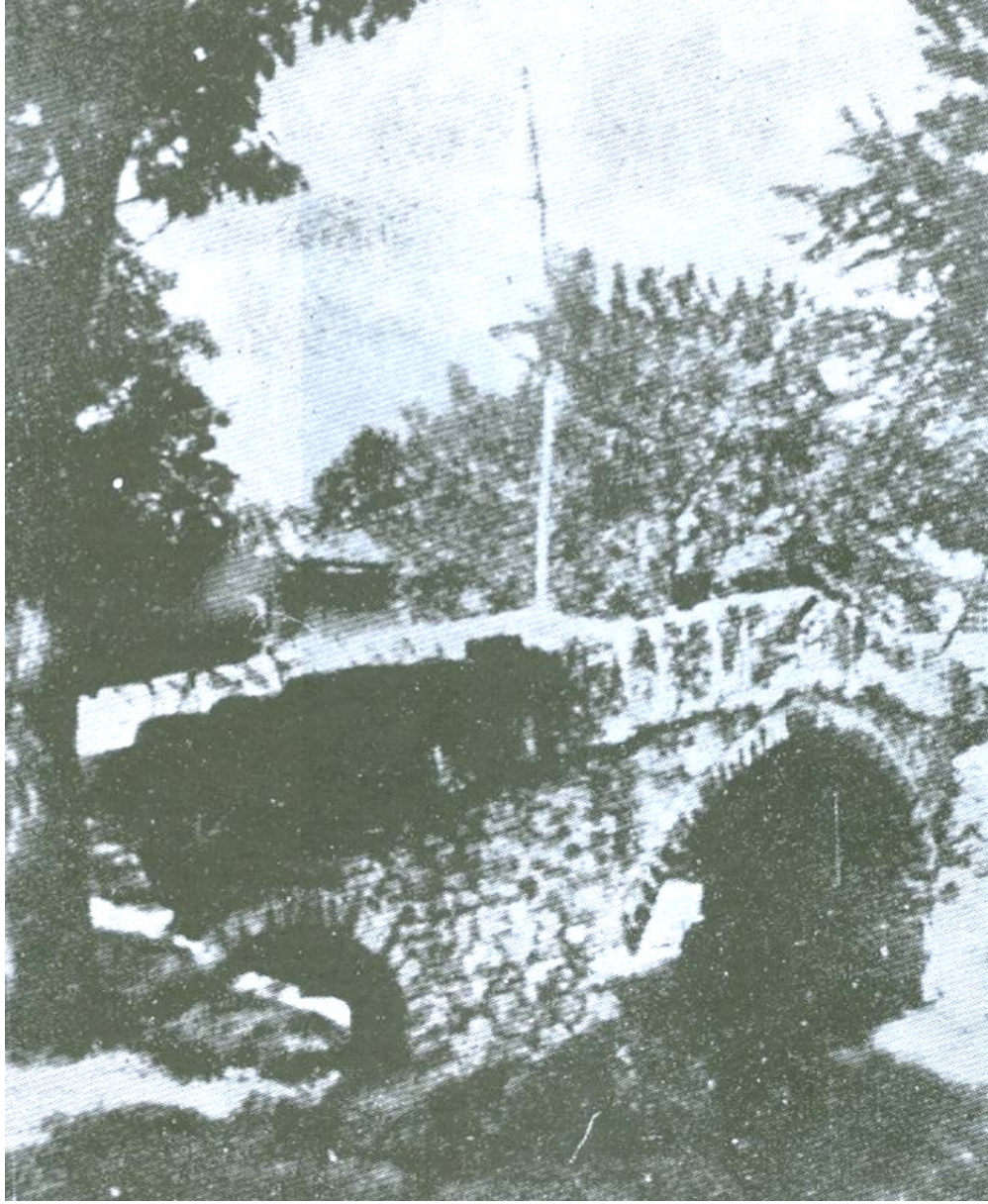
*Foto.193: Fatih Sultan Mehmet Köprüsü başında bulunan Adalet Kasrı.*



*Foto.194: Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ana göz detayı.*



*Foto.195: Fatih Sultan Mehmet Köprüsü selyaran.*



*Foto.196: Karlıova (Sığınyeri) Köprüsü (Çulpan'dan).*



*Foto.197: Vardar Fatih Sultan Mehmet Köprüsü.*



*Foto.198: Vardar Fatih Sultan Mehmet Köprüsü Restorasyon.*





*Foto.199: Vardar Fatih Sultan Mehmet Köprüsü kemerler ve tabliye.*



*Foto.200: Vardar Fatih Sultan Mehmet Köprüsü eski bir Resim.  
([www.wowturkey.com.tr](http://www.wowturkey.com.tr)'den).*



*Foto.201: Vardar Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ayaklar üzerindeki selyaranlar.*



*Foto.202: Vardar Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ana göz ve ayak.*



*Foto.203: Vardar Fatih Sultan Mehmet Köprüsü tempan duvarı.*



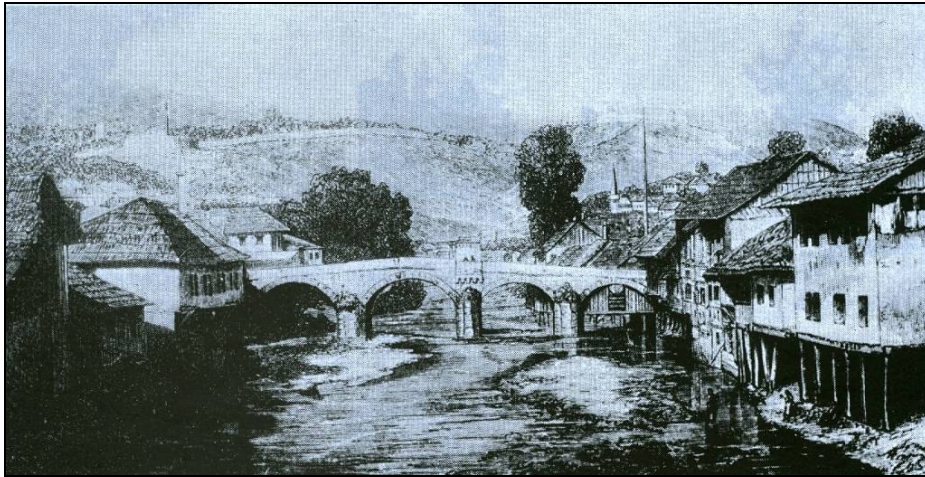
*Foto.204: Vardar Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ana göz açıklığı.*



*Foto.205: Vardar Fatih Sultan Mehmet Han Köprüsü yan gözler.*



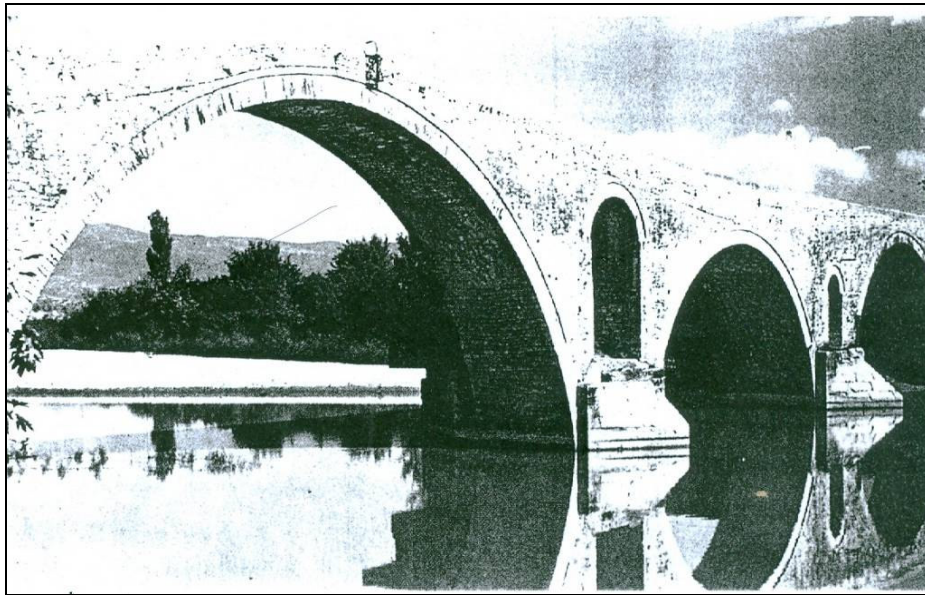
*Foto.206: Vardar Fatih Sultan Mehmet Köprüsü selyaran detayı.*



*Foto.207: Saraybosna Hüncar Köprüsü eski bir Resim. (Çulpan'dan).*



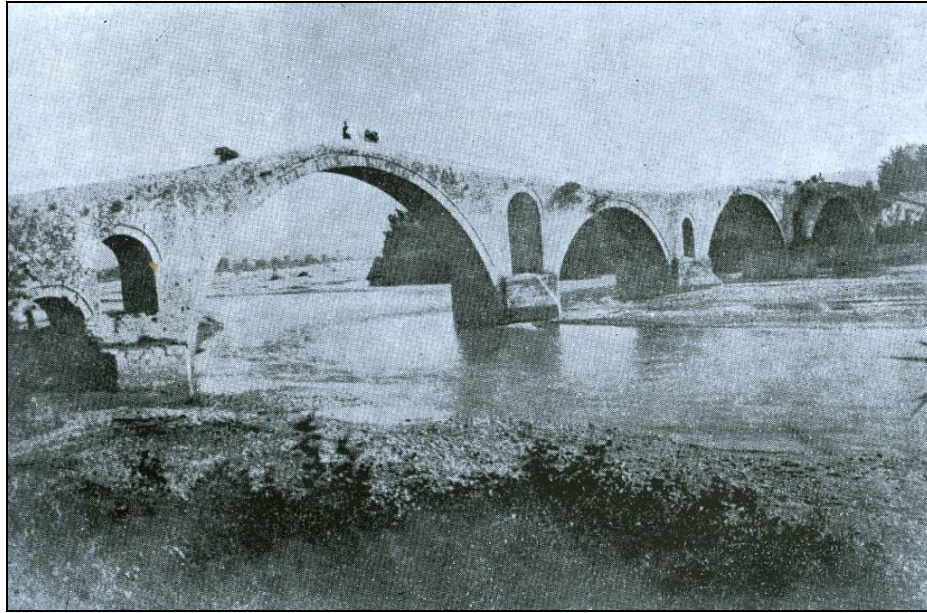
*Foto.208: Saraybosna Hünkar Köprüsü genel görünüş.*



*Foto.209: Narda Faik Paşa Köprüsü (Çam'dan).*



*Foto.210: Narda Faik Paşa Köprüsü genel görünüş. (Çulpan'dan).*



*Foto.211: Narda Faik Paşa Köprüsü gözler. (Çulpan'dan).*



*Foto.212: Yenişehir (Teselya-Yunanistan) Tempe Vadisi Köprüsü (Çulpan'dan).*



## ŞEKİLLER

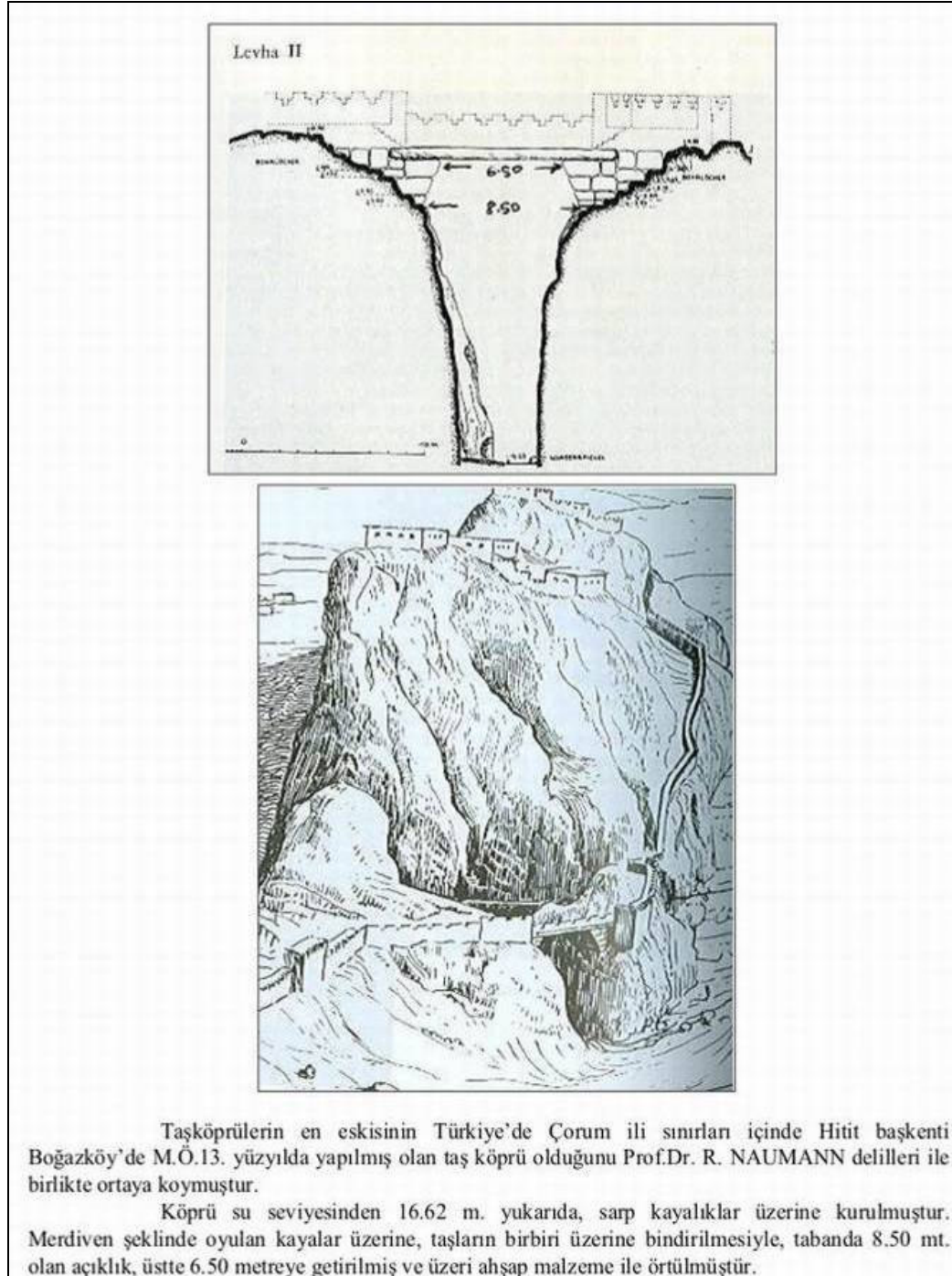
**Dönemlerine Göre Tarihi Köprülerimiz:**

HİTİT DÖNEMİ (M.Ö. XIII. YY.'da Hitit başkenti Boğazköy'de).....	1 Adet
ROMA DÖNEMİ.....	80 Adet
BİZANS DÖNEMİ.....	11 Adet
SELÇUKLU DÖNEMİ.....	90 Adet
OSMANLI DÖNEMİ .....	413 Adet
CENEVİZ (Bartın / Kemere (Taşköprü)).....	1 Adet
PONTUS (Uzungöl / Trabzon) .....	1 Adet
ERMENİ (Kars / Ani , Siirt / Oymaklıç / Taşköprü) .....	2 Adet
RUS (Kars / Çelik (16), Taşköprü (2), Ardahan / Çelik (6), Erzurum / Çelik (1))....	25 Adet
İTALYAN (Muğla / Demirköprü (1), Antalya / Taşköprü (13)) .....	14 Adet
FRANSIZ (Gaziantep / Taşköprü (3), Hatay / B.A1)).....	4 Adet
ALMAN (Konya / Beyşehir / Regülatör(Taşköprü), Kırıkkale /Karabekir (B.A)).....	2 Adet
CUMHURİYET DÖNEMİ(B.A.-B.A.Bowstring(12),Ahşap(1),Taşköprü(21),Çelik(3)	37 Adet
DÖNEM ÇEŞİTLİLİĞİ.....	9 Adet
DÖNEMİ BELLİ OLMAYAN.....	576Adet
<b>TOPLAM.....</b>	<b>1266Adet</b>

**Tiplerine Göre Tarihi Köprülerimiz:**

TAŞ KEMER.....	1221 Adet
AHŞAP (Trabzon/Hapsiyaş,Çankırı/Bayramören, Kastamonu/Abana.....	3 Adet
DEMİR (İtalyan (1),Cumhuriyet(3), Rus (23),Bilinmeyen (1)).....	28 Adet
BETONARME BOWSTRİNG (B.A Bowstring,(10)Alman(1),Cumhuriyet (9)).....	14 Adet
<b>B.A (4) Fransız (1), Cumhuriyet (3)</b>	
<b>TOPLAM.....</b>	<b>1266 Adet</b>

Şek.1: Dönem ve tiplerine göre köprüler (Karayolları Genel Müdürlüğü arşivi).



Şek.2: En Eski Tarihi Köprü (Karayolları Genel Müdürlüğü Arşivi).

### En Uzun Tarihi Köprü



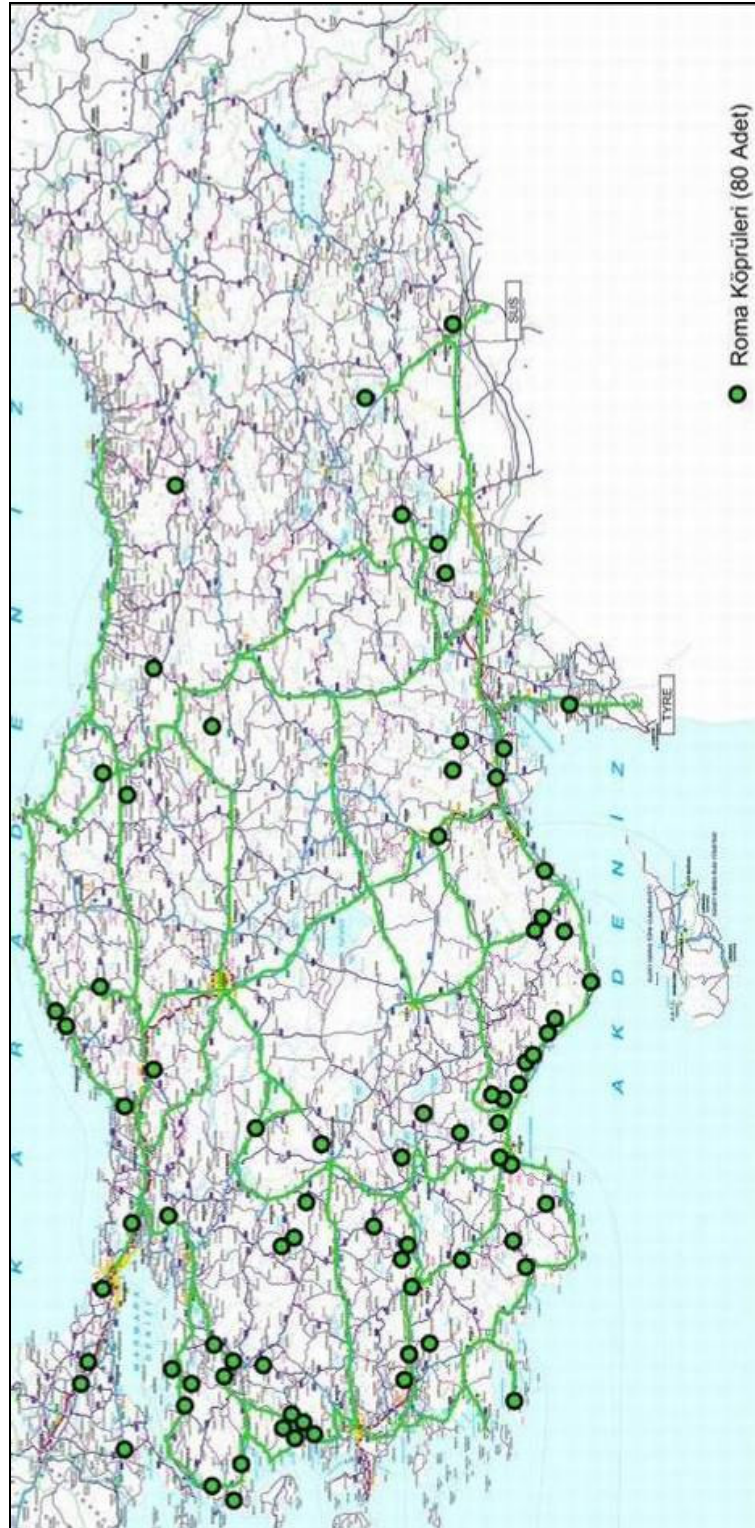
Edirne ili Uzunköprü ilçesinde bulunan Osmanlı Dönemi köprülerimizden Uzunköprü, 1392 metrelik uzunluğu ve 174 adet kimeri ile dünyanın en uzun taş köprüsüdür. Köprünün günümüzdeki uzunluğu 1266 metredir.

### En Büyük Açıklıklı Tarihi Köprü



Selçuklu dönemi köprülerimizden Diyarbakır-Batman yolunda ve Batmansu Çayı üzerindeki Malabadi Köprüsü. 40.80 metrelik kemer açıklığıyla günümüze ulaşan dünyanın en büyük kemer açıklıklı köprüsüdür.

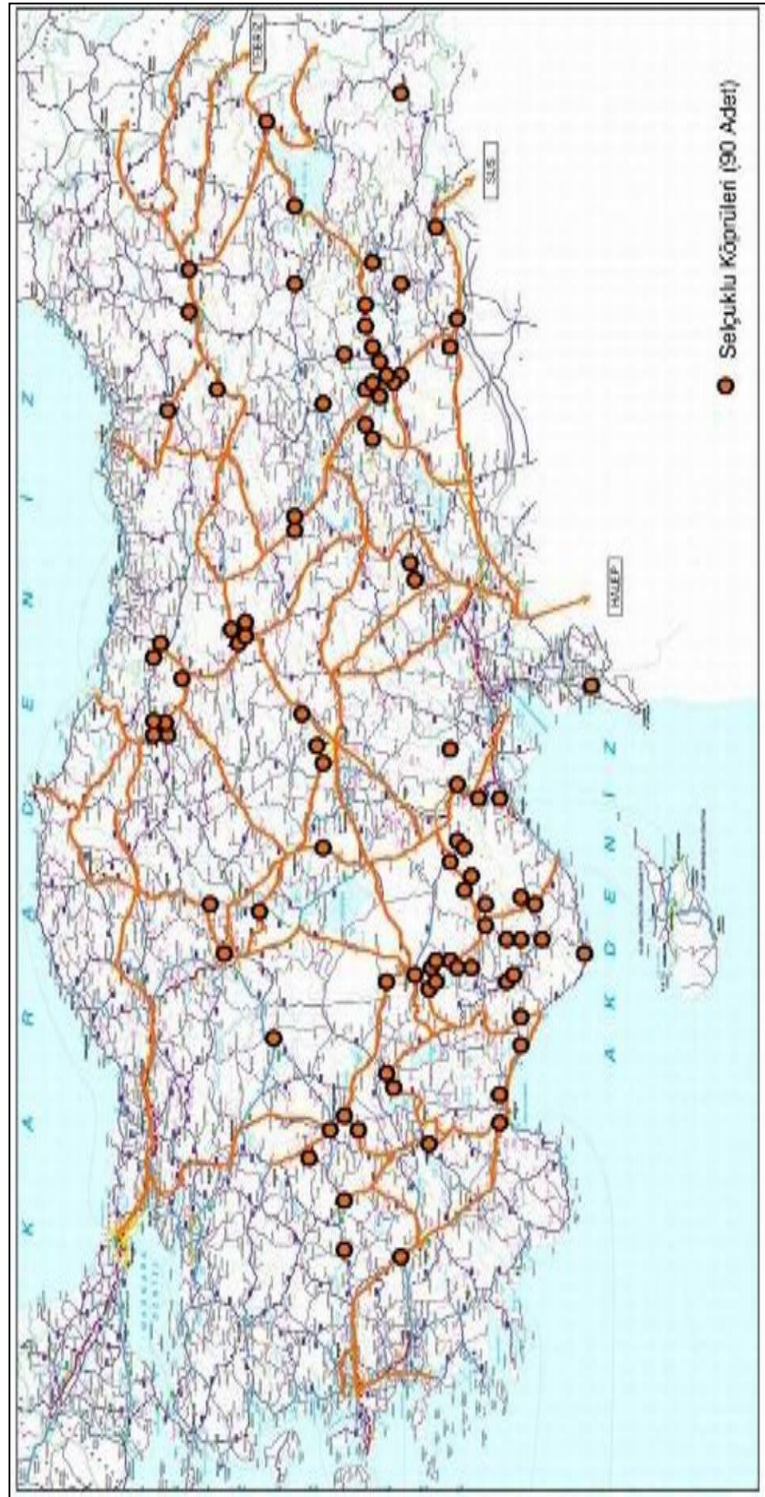
*Şek.3: En Uzun ve En Büyük Kemer Açıklıklı Tarihi Köprüler (Karayolları Genel Müdürlüğü Arşivi).*



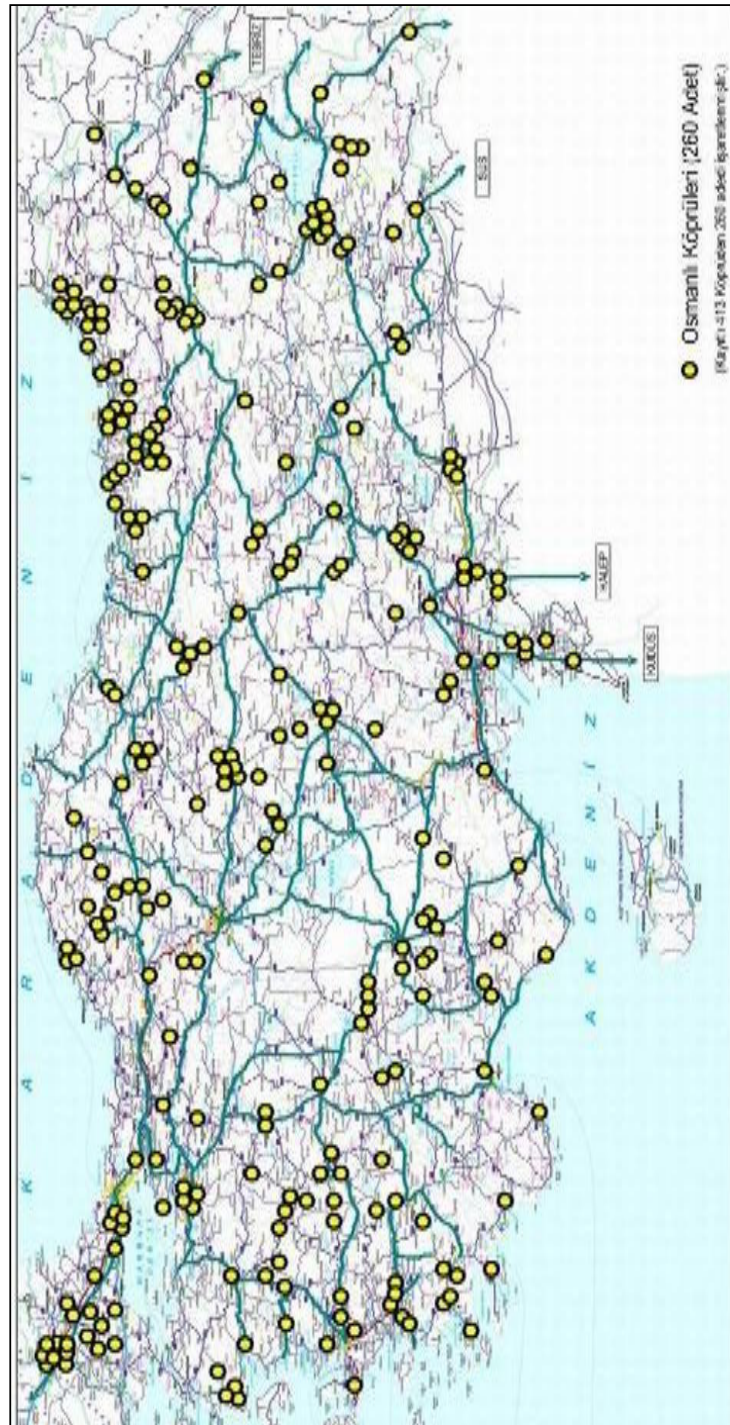
Şek.4: Türkiye'de yer alan Roma Köprüleri (Karayolları Genel Müdürlüğü Arşivi).



Şek.5: Türkiye’de yer alan Bizans Köprüleri (Karayolları Genel Müdürlüğü Arşivi).

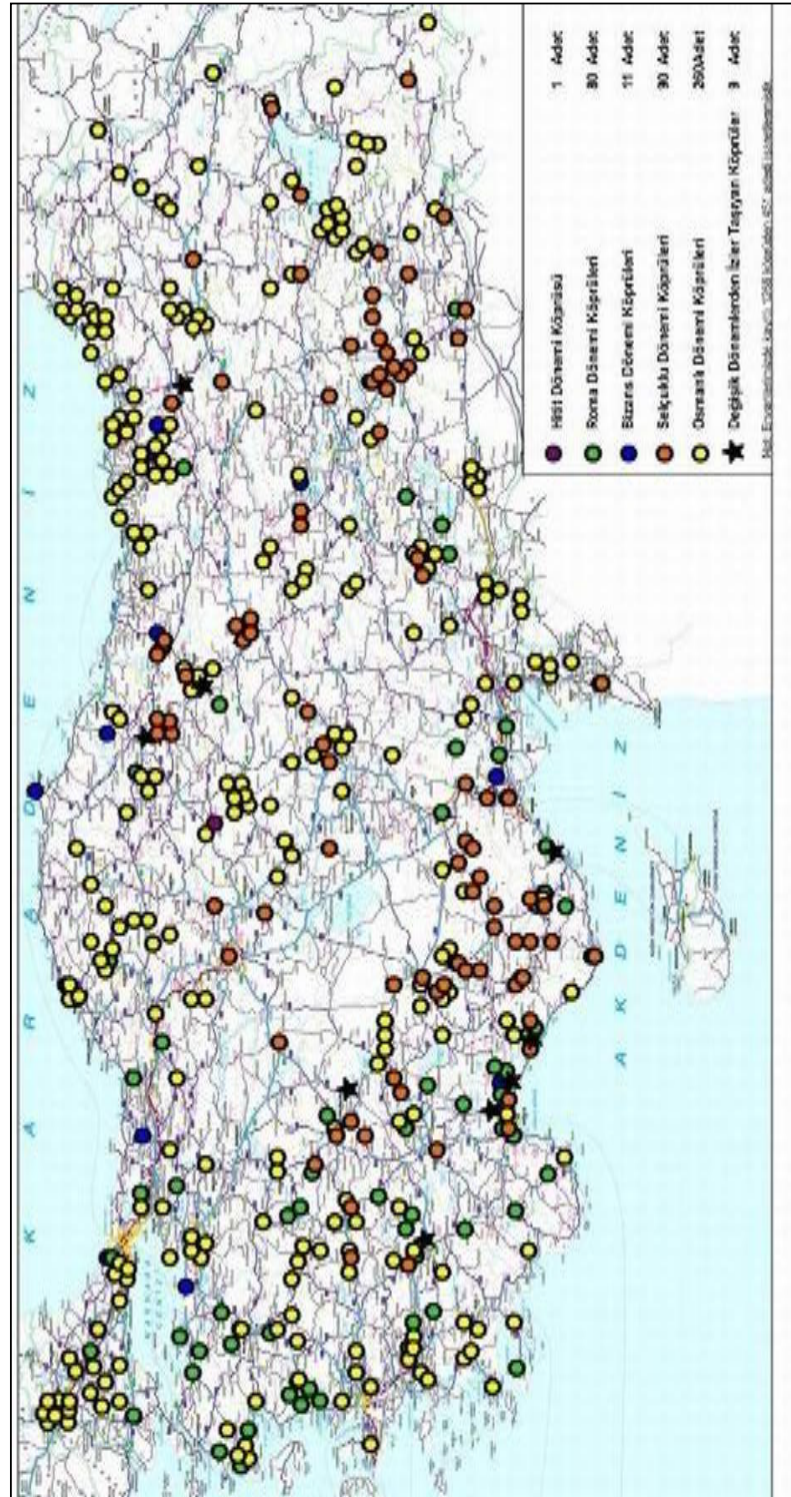


Şek.6: Türkiye’de yer alan Selçuklu Köprüleri (Karayolları Genel Müdürlüğü Arşivi).



Şek.7: Türkiye’de yer alan Osmanlı Köprüleri (Karayolları Genel Müdürlüğü Arşivi).



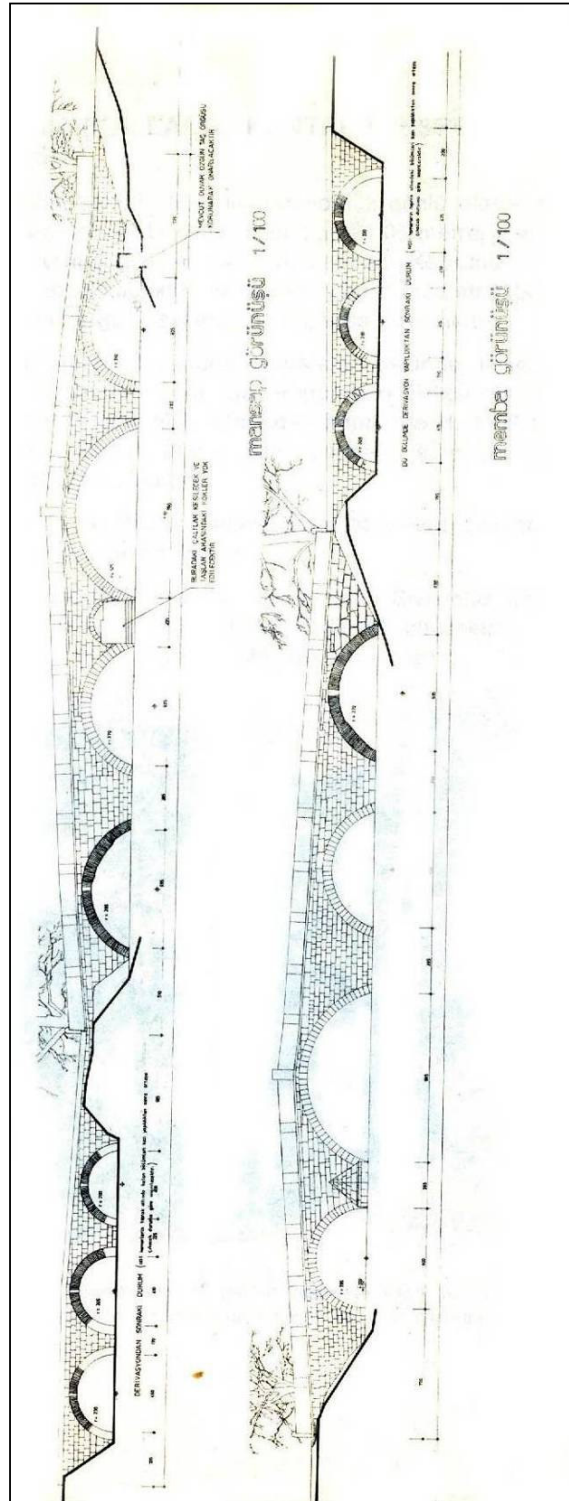


Şek.8: Türkiye'de yer alan tarihi köprüler (Karayolları Genel Müdürlüğü Arşivi).

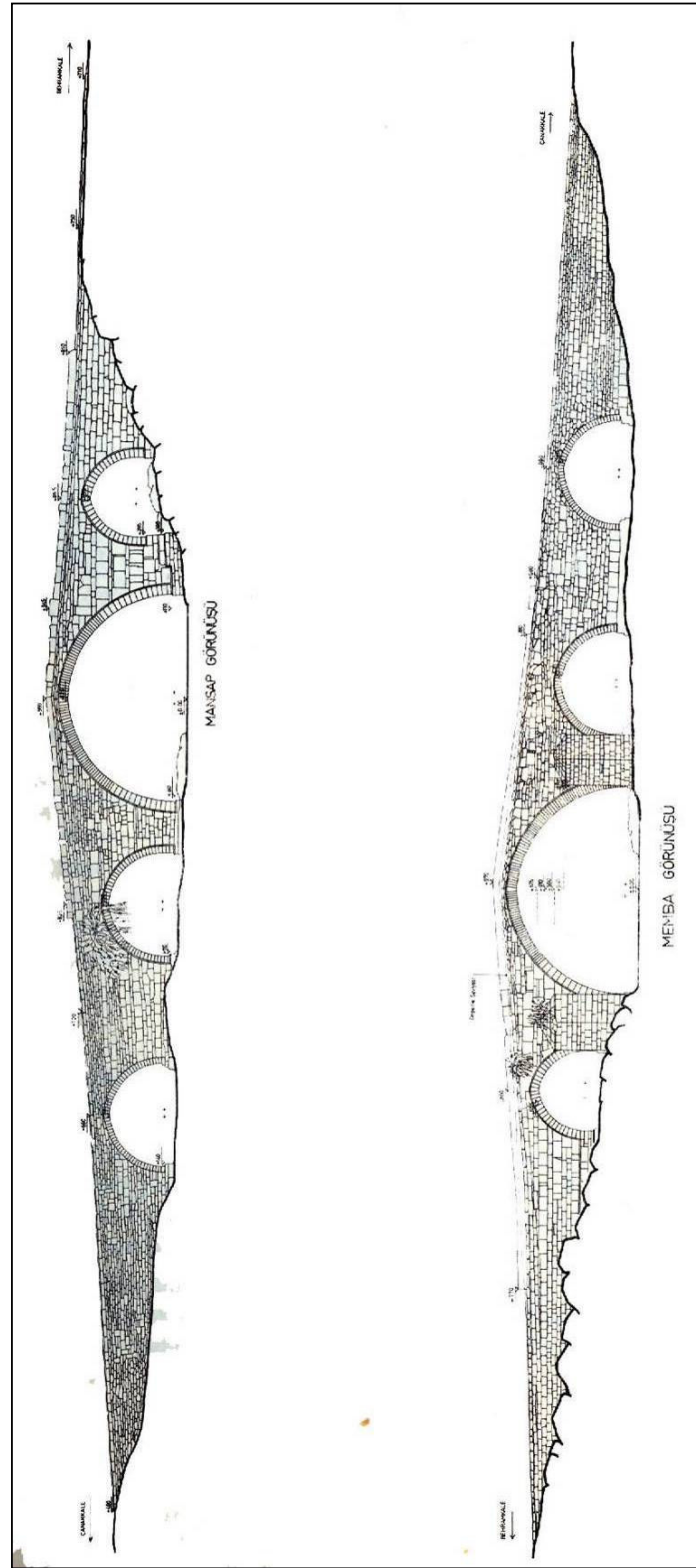
Arnavutluk.....	18 Adet
Bosna-Hersek.....	121 Adet
Bulgaristan.....	24 Adet
Hırvatistan.....	2 Adet
Kosova.....	11 Adet
Macaristan.....	1 Adet
Makedonya.....	20 Adet
Romanya.....	2 Adet
Yugoslavya (Sırbistan,Karadağ,Voyvodina,Sancak).....	42 Adet
Yunanistan.....	25 Adet
Mısır.....	2 Adet
K.K.T.C.....	1 Adet
Lübnan.....	1 Adet
Midilli Adası.....	1 Adet
<b>Toplam.....</b>	<b>271 Adet</b>

*Şek.9: Yurt Dışında yer alan Osmanlı Köprüleri (Karayolları Genel Müdürlüğü Arşivi).*

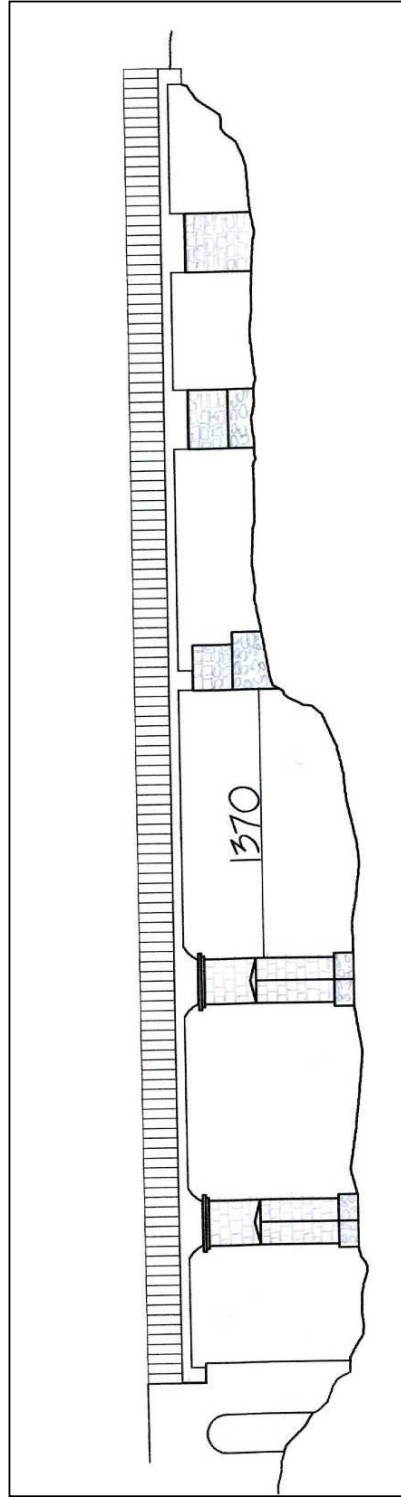




Şek.11: Nilüfer Hatun Köprüsü Mamba ve Mansap Görünüşleri (Tunç'tan).

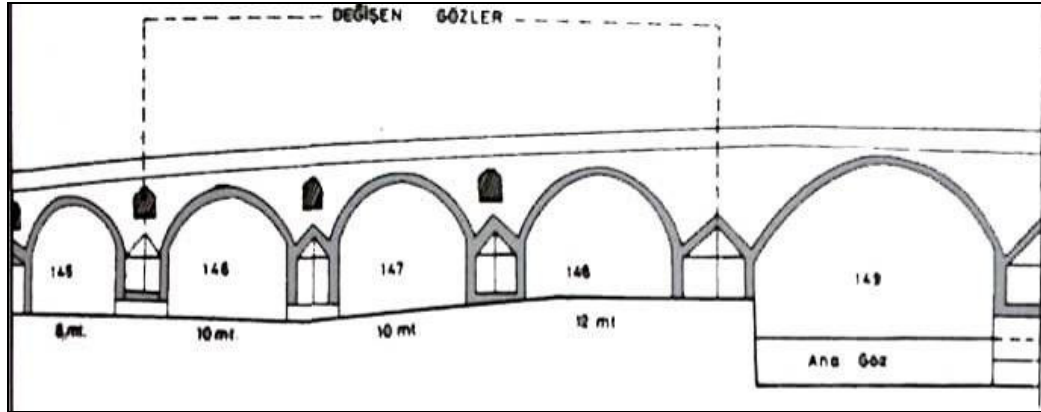


Şek.12: Behramkale Köprüsü Memba ve Mansap Görünüşleri (Tunç'tan).

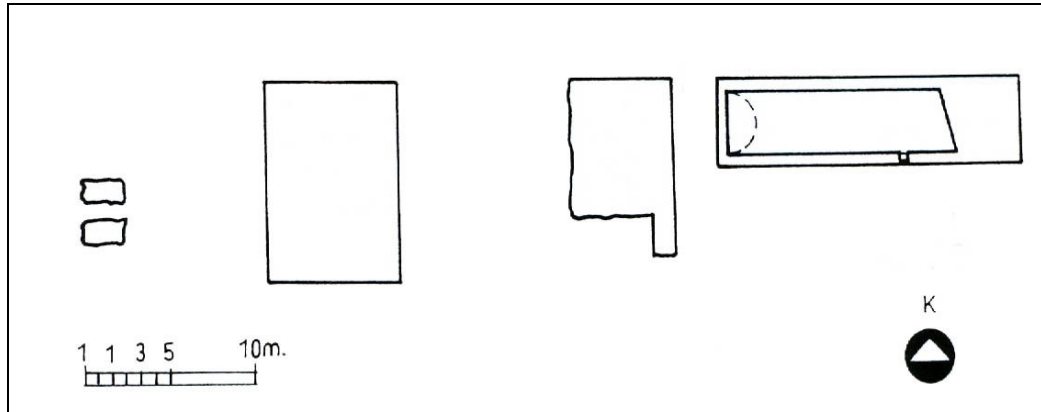


Şek.13: Ezine Asilhan Bey Köprüsü Krokisi



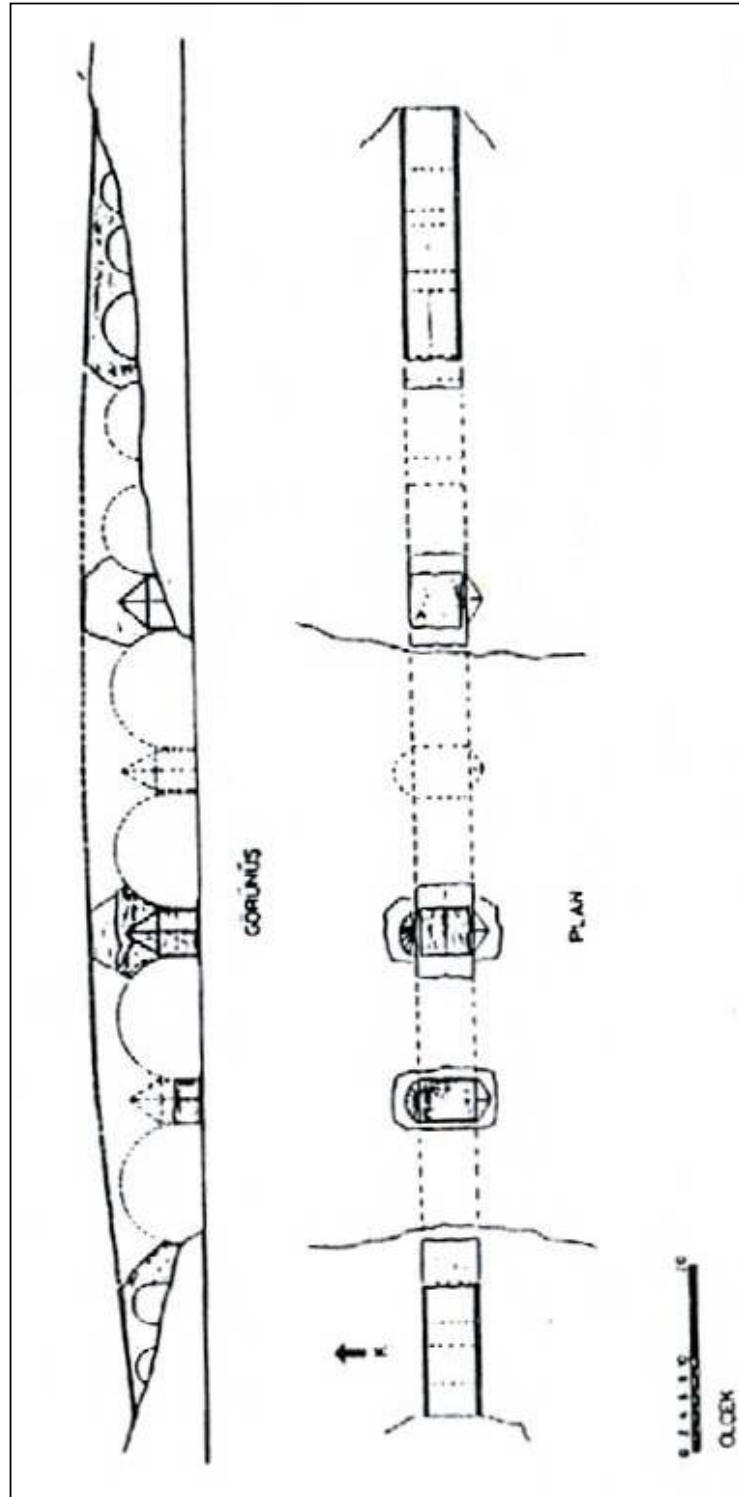


Şek.16: Uzunköprü Onarımdan Sonra Değişen Gözler (Bağman'dan).

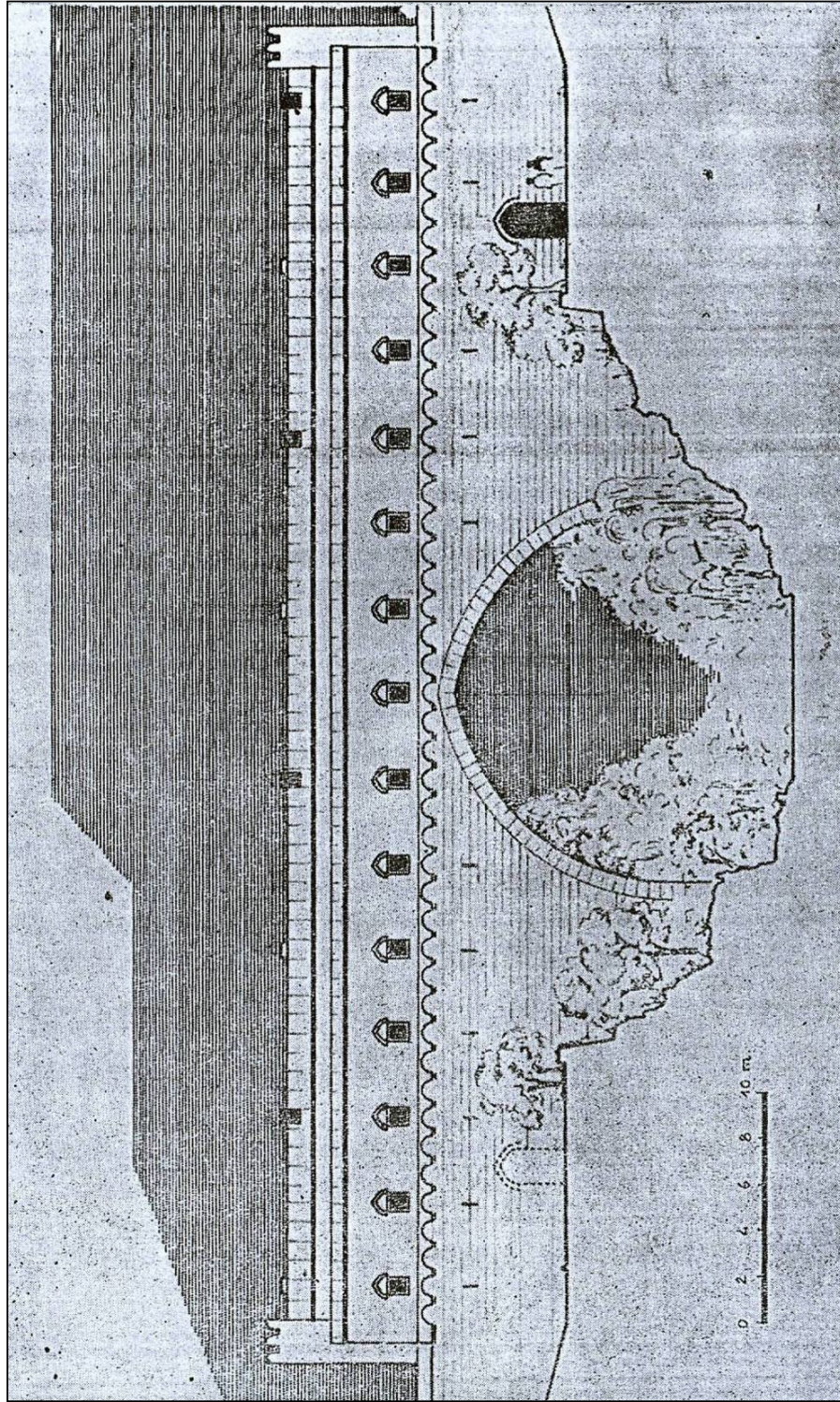


Şek.17: Biga Akköprü Planı (Tüfekçioğlu'ndan).

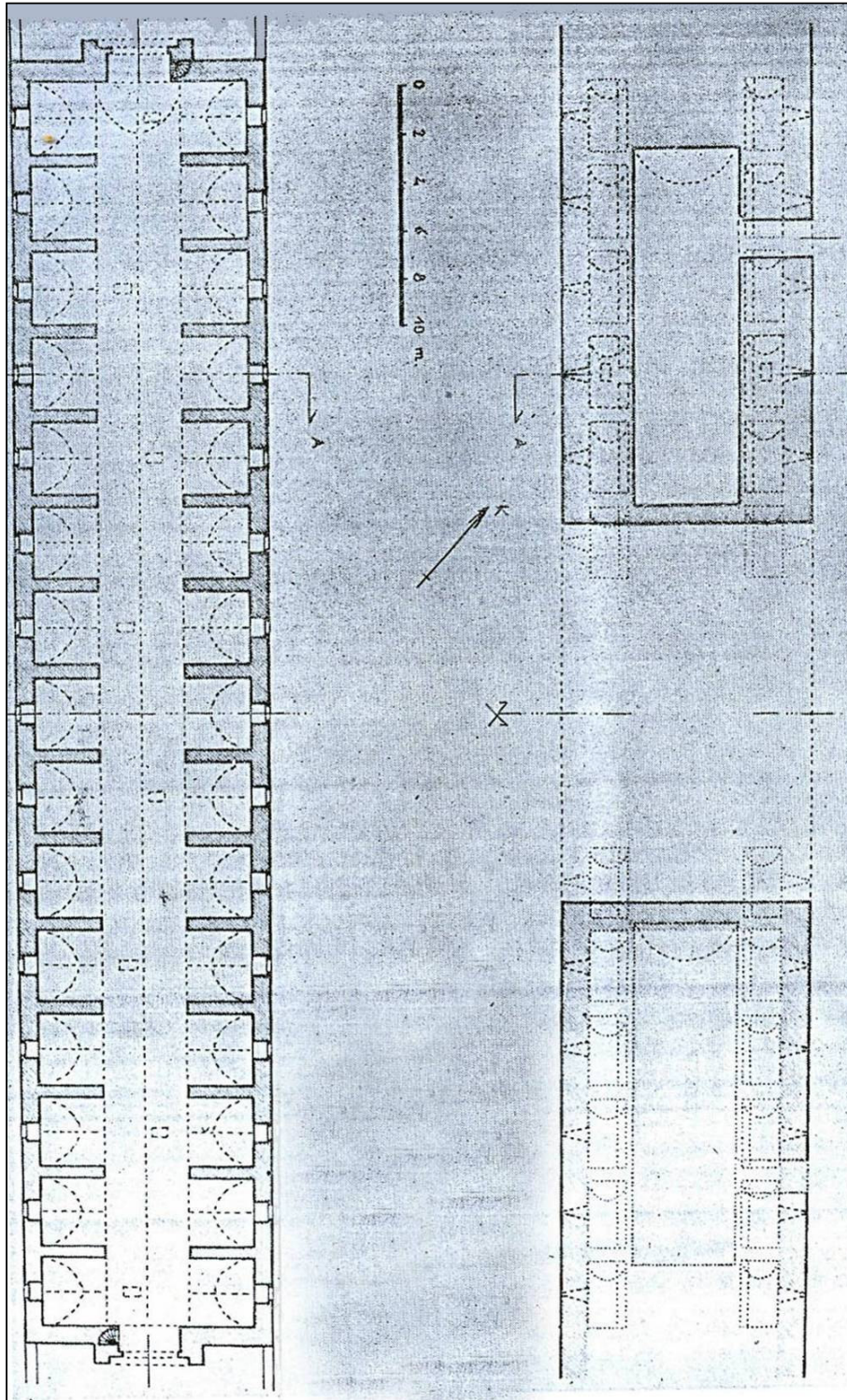




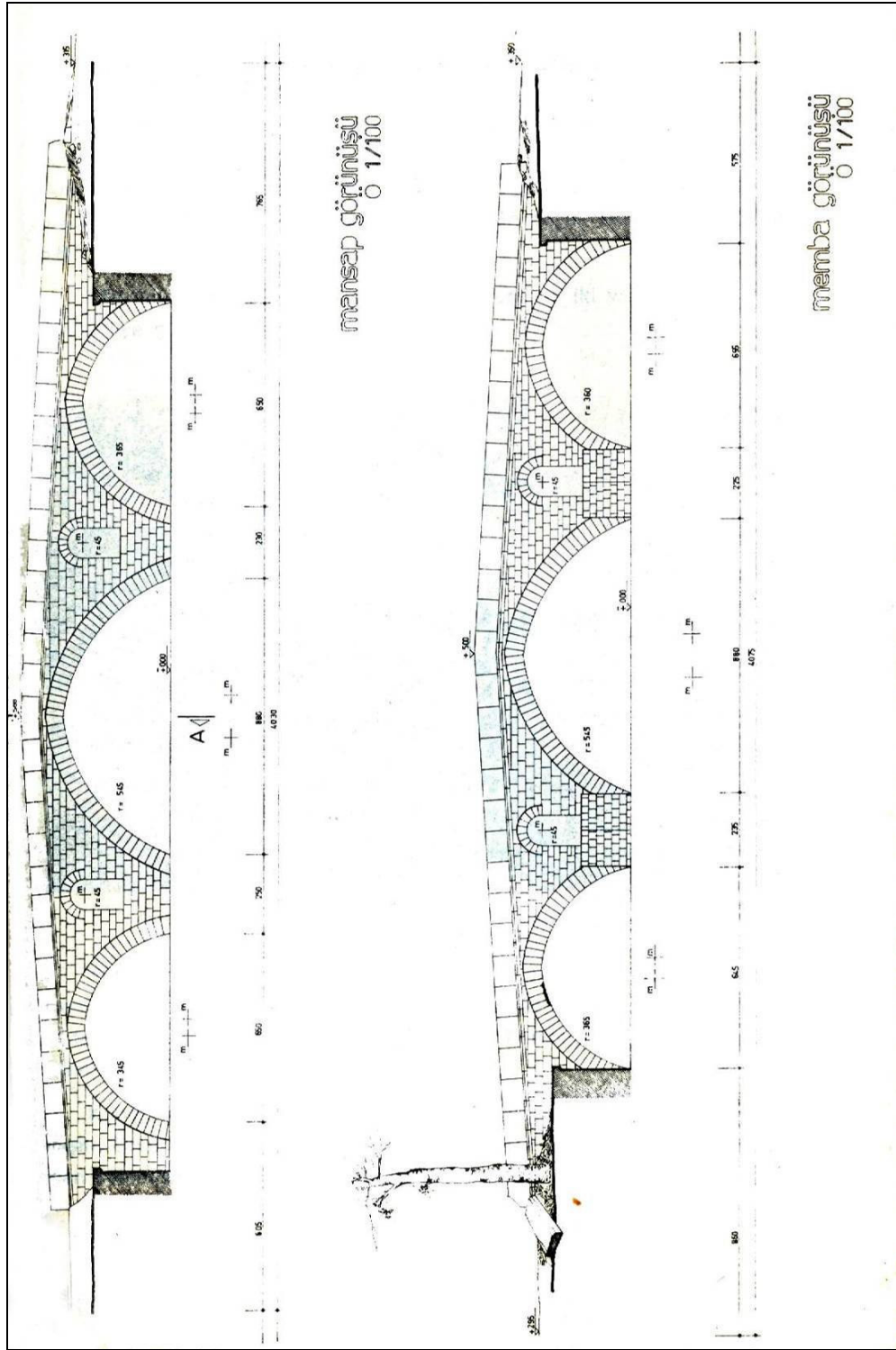
Şek.18: Gönen Güvercin Köprüsü Planı (Çulpan'dan).



Şek.19: Bursa Irgandı Köprüsü Cephe Restitüsyonu (Önge'den).



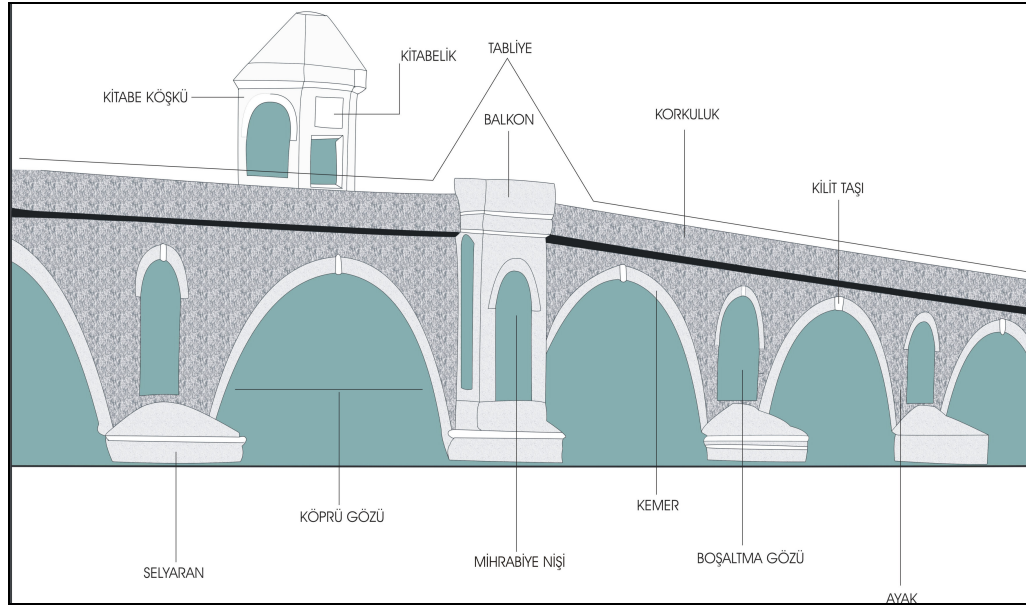
Şek.20: Bursa Irgandı Köprüsü Plan Restitüsyonu (Önge'den).



Şek.21: Edirne Fatih (Cephanelik) Köprüsü Mamba ve Mansap Görünüşleri (Tunç'tan).



Şek.22: Narda (Arta-Yunanistan) Faik Paşa Köprüsü ile Diğer Yapıların Yerini Gösteren Harita (Çulpan'dan).



Şek.23: Köprü elemanlarının yerlerini gösteren çizim.



Şek.24: Türkiye Sınırları İçerisinde yer alan Erken Osmanlı Köprülerinin yerlerini Gösteren Harita.

