T.C.
SAKARYA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
SANAT TARİHİ ANABİLİM DALI

BURSA TAŞ KÖPRÜLERİ

Mehmet Mert BAYRAM

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Danışman: Prof. Dr. Erkan ATAK

HAZİRAN - 2024

T.C.
SAKARYA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

BURSA TAŞ KÖPRÜLERİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Mehmet Mert BAYRAM

Enstitü Anabilim Dalı: Sanat Tarihi

"Bu tez 12/06/2024 tarihinde online olarak savunulmuş olup aşağıdaki isimleri bulunan jüri üyeleri tarafından oybirliği ile kabul edilmiştir."

JÜRİ ÜYESİ	KANAATİ
Prof. Dr. Erkan ATAK	Başarılı
Doç. Dr. Yusuf ACIOĞLU	Başarılı
Dr. Öğr. Gör. Mert AĞAOĞLU	Başarılı

ETİK BEYAN FORMU

Enstitünüz tarafından Uygulama Esasları çerçevesinde alınan Benzerlik Raporuna göre yukarıda bilgileri verilen tez çalışmasının benzerlik oranının herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve Etik Kurul Onayı gerektiği takdirde onay belgesini aldığımı beyan ederim.

Etik kurul onay belgesine ihtiyaç var mıdır?

Evet ☐

Hayır ☒

(Etik Kurul izni gerektiren araştırmalar aşağıdaki gibidir:

- Anket, mülakat, odak grup çalışması, gözlem, deney, görüşme teknikleri kullanılarak katılımcılardan veri toplanmasını gerektiren nitel ya da nicel yaklaşımlarla yürütülen her türlü araştırmalar,
- İnsan ve hayvanların (materyal/veriler dahil) deneysel ya da diğer bilimsel amaçlarla kullanılması,
- İnsanlar üzerinde yapılan klinik araştırmalar,
- Hayvanlar üzerinde yapılan araştırmalar,
- Kişisel verilerin korunması kanunu gereğince retrospektif çalışmalar.)

Mehmet Mert BAYRAM

12/06/2024

ÖN SÖZ

Anadolu coğrafyası çağlar boyu önemli konumlardan birisi olup birçok medeniyeti bünyesinde barındırmıştır. Bursa şehri de Anadolu'nun gerek tarihi gerek kültürel geçmişi, verimli toprakları ve su varlıklarıyla önemli merkezlerinden biri olmuştur. Bursa şehrini kapsayan söz konusu bölge her dönemde önemi korumuş, Batı Anadolu'nun en eski yerleşim bölgelerinden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Bölgenin üzerinde Bitinya Krallığı, Lidya İmparatorluğu, Pers İmparatorluğu, Roma / Doğu Roma İmparatorluğu, Anadolu Selçuklu Devleti ve Osmanlı İmparatorluğu gibi önemli medeniyetler hüküm sürmüştür.

Bursa şehri su varlıkları hususunda oldukça dikkat çekicidir. Marmara Denizi, İznik Gölü, Ulubat Gölü, Nilüfer Çayı, Gökdere (Göksu), Deliçay Deresi, Cilimboz Deresi, Kızılcıklı Deresi ve Şible Deresi gibi bölge için önemli kaynaklar şehrin su varlıkları olarak karşımıza çıkar. Şüphesiz Uludağ, şehri su kaynağı olarak besleyen büyük bir etkendir. Bu sebeple bölgenin şehircilik planlamasında söz konusu su varlıkları belirleyicidir. İmar faaliyetleri açısından su varlığının yoğunluğu beraberinde tabii bir şekilde köprü mimarisini de peşinden getirmiş ve geliştirmiştir.

Bilhassa 11. Yüzyıl sonlarından itibaren Anadolu'nun Türklerin etkisi ve yönetimi altına girmeye başlayıp bir Türk yurdu haline gelmesiyle birlikte bölgenin önemi artmıştır. Anadolu'da kurulan Selçuklu Devleti'nin yıkılışının ardından söz konusu coğrafyada irili ufaklı birçok beylik ortaya çıkmıştır. Bu beylikler dolayısıyla Beylikler devri olarak adlandırılan dönemde, yoğun bir imar faaliyeti ile karşılaşılmaktadır. Coğrafyanın önemi ve beyliklerin hem birbirlerine hem de dış devletlere karşı adeta bir gövde gösterisi girişimleri anıtsal nadide eserleri ortaya çıkarmış ve günümüze ulaştırmıştır.

Şehirde günümüze ulaşabilen köprü mimarisinin örnekleri Roma devrinden başlayarak karşımıza çıkmaktadır. Yoğun olarak ''Erken Osmanlı Devri'' içinde inşa edilmiş olan örneklerle karşılaşmaktayız. Söz konusu olan devletlerin, mimari anlayışları ve sanatsal üsluplarını detaylı bir şekilde ele alma gayretinde bulunmaya çalışılmıştır. Tez konumuz bağlamında bahsinde bulunduğumuz devletlerin sanat anlayışlarını anlayabilmek ve ilerleyen dönemlerde ele aldıkları köprü mimarisinde gerek planları gerekse süsleme özelliklerini anlamlandırmak ve kavramak açısından büyük önem arz etmektedir. Bilhassa Osmanlının erken döneminde inşa ettiği köprü örnekleri üzerinde duracağımız tezimizde Roma ve Bizans örnekleriyle kombine bir şekilde Bursa'da bulunan taş köprü

mimarisini bir araya getirme gayretinde bulunduğumuz tezimizin, sanat tarihi camiasına ve bilim dünyasına bir nebze de olsa katkısı olabileceği kanaatindeyiz.

Tez çalışma sürecim boyunca benden hiçbir zaman maddi, manevi desteğini ve tecrübelerini esirgemeyen, tezimi yönlendiren danışman hocam Prof. Dr. Erkan ATAK'a teşekkürlerimi bir borç bilirim. Lisans eğitimimden bu yana çalışmalarımda tecrübelerini ve desteklerini aldığım değerli hocalarım Prof. Dr. Ela TAŞ ve Doç. Dr. Gülsen TEZCAN KAYA'ya teşekkürlerimi sunarım. Tezin yazım aşamasında kaynaklara ulaşabilmeme ve düzenlememe yardımcı olan hocam Dr. Öğr. Üyesi Mert AĞAOĞLU'na teşekkürlerimi sunarım. Bursa şehri ile ilgili her türlü konuda yardımlarını esirgemeyen ve fotoğraf arşivini benimle paylaşan Dr. Salih EROL'a teşekkürlerimi sunarım. Hayatımın her anında yanımda olup bu çalışma sürecimde de bana güvenen, maddi manevi desteklerini ne olursa olsun esirgemeyen başta annem Bedia BAYRAM ve babam Süleyman BAYRAM olmak üzere bana inanan tüm sevdiklerime teşekkürlerimi bir borç bilirim.

Mehmet Mert BAYRAM

12/06/2024

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR ..... **iv**
FOTOĞRAF LİSTESİ ..... **v**
HARİTA LİSTESİ ..... **ix**
ÖZET ..... **x**
ABSTRACT ..... **xi**

GİRİŞ **1**
1. BÖLÜM: BURSA İLİ TARİHİ VE COĞRAFYASI **10**
1.1. Tarihçe 10
1.2. Yol Ağları ve Önemli Güzergâhlar 16
2. BÖLÜM: KÖPRÜ MİMARİSİ **28**
2.1. Köprü Mimarisinin Ana Hatları 28
2.2. Roma ve Bizans Köprüleri 32
2.3. Selçuklu ve Osmanlı Köprüleri 40
3. BÖLÜM: KATALOG **53**
3.1. Kuru Köprü (Roma Taş Köprü, Çakırca Köprüsü) 53
3.1.1. Köprünün Konumu ve Tarihi 53
3.1.2. Köprünün Mimarî Tanımı 54
3.2. İnikli Köprüsü (Karasu Köprüsü, Taş Köprü, Koca Köprü, Eş Köprü) 60
3.2.1 Köprünün Konumu ve Tarih 60
3.2.2. Köprünün Mimarî Tanımı 61
3.3. Nilüfer Hatun Köprüsü (Nilüfer Köprüsü) 67
3.3.1. Köprünün Konumu ve Tarihi 67
3.3.2. Köprünün Mimarî Tanımı 68
3.4. Uluabâd Köprüsü (Konstantin Köprüsü, Lopadion Köprüsü) 77
3.4.1. Köprünün Konumu ve Tarihi 78
3.4.2. Köprünün Mimarî Tanımı 78
3.5. Cilimboz Köprüsü (Çilimboz, Filiboz Köprüsü) 80
3.5.1. Köprünün Konumu ve Tarihi 80
3.5.2. Köprünün Mimarî Tanımı 80

3.6. Boyalıca Köprüsü 84
3.6.1. Köprünün Konumu ve Tarihi 84
3.6.2. Köprünün Mimarî Tanımı 85
3.7. Setbaşı Köprüsü 88
3.7.1. Köprünün Konumu ve Tarihi 88
3.7.2. Köprünün Mimarî Tanımı 89
3.8. Irgandi Köprüsü 96
3.8.1. Köprünün Konumu ve Tarihi 96
3.8.2. Köprünün Mimarî Tanımı 102
3.9. Boyacıkulluğu Köprüsü 114
3.9.1. Köprünün Konumu ve Tarihi 114
3.9.2. Köprünün Mimarî Tanımı 115
3.10. Selçuk Hatun Köprüsü (Mihraplı Köprü) 120
3.10.1. Köprünün Konumu ve Tarihi 120
3.10.2. Köprünün Mimarî Tanımı 123
3.11. Tatarlar Köprüsü 129
3.11.1. Köprünün Konumu ve Tarihi 129
3.11.2. Köprünün Mimarî Tanımı 130
3.12. Hamza Bey Köprüsü 135
3.12.1. Köprünün Konumu ve Tarihi 135
3.12.2. Köprünün Mimarî Tanımı 137
3.13. Köprühisar Köprüsü 140
3.13.1. Köprünün Konumu ve Tarihi 140
3.13.2. Köprünün Mimarî Tanımı 141
3.14. Abdal Köprüsü (Abdal Çelebi, Acemler Köprüsü) 143
3.14.1. Köprünün Konumu ve Tarihi 143
3.14.2. Köprünün Mimarî Tanımı 144
3.15. Geçit Köprüsü 151
3.15.1. Köprünün Konumu ve Tarihi 151
3.15.2. Köprünün Mimarî Tanımı 153
3.16. İznik Yenişehir Taş Köprü 159
3.16.1. Köprünün Konumu ve Tarihi 159

3.16.2. Köprünün Mimarî Tanımı 160
4. BÖLÜM: GÜNÜMÜZE ULAŞAMAYAN KÖPRÜLER 161
4.1. Maksem Köprüsü 161
4.2. Kanlıca Köprüsü 161
4.3. Meydancık (Geredeli) Köprüsü 162
4.4. Çalıkpiri Köprüsü 162
4.5. Soğucak Köprüsü (Soğucakpınarı Köprüsü) 162
4.6. Babacan Köprüsü 163
4.7. Anahor Köprüsü 163
5. BÖLÜM: KARŞILAŞTIRMA VE DEĞERLENDİRME 164
5.1. Mimari Özellikler 169
5.2. Süsleme Özellikleri 172
5.3. Malzeme ve Teknik 173

SONUÇ 175
TERİMLER SÖZLÜĞÜ 181
KAYNAKÇA 184
EK 192
ÖZ GEÇMİŞ 214

KISALTMALAR

a.g.e. : Adı geçen eser

a.g.m. : Adı geçen makale

a.g.t. : Adı geçen tez

B. : Basım

Bkz. : Bakınız

B.O.A.: Başbakanlık Osmanlı Arşivi

C. : Cilt

cm. : Santimetre

Çev. : Çeviren

D.S.İ. : Devlet Su İşleri

Ed. : Editör

H. : Hicri

Haz. : Hazırlayan

İ.A. : İslam Ansiklopedisi

km. : Kilometre

m. : Metre

M. : Miladi

M.Ö. : Milattan Önce

M.S. : Milattan Sonra

ö./Ö. : Ölüm

T.C.K.: Türkiye Cumhuriyeti Karayolları

TDV : Türkiye Diyanet Vakfı

T.T.K. : Türk Tarih Kurumu

V.G.M.: Vakıflar Genel Müdürlüğü

vb. : Ve Benzeri

vd. : Ve Diğerleri

yay. : Yayın/Yayınları

FOTOĞRAF LİSTESİ

Fotoğraf 1: Cendere Köprüsü, Genel Görünümü 33
Fotoğraf 2: Keson (Batordo) İşleminin Yapılışına Dair Temsili Görüntü 35
Fotoğraf 3: Seyhan Taş Köprü, Kuş Bakışı Görünüm 36
Fotoğraf 4: Misis Köprüsü, Mansap Cephe Görünümü 37
Fotoğraf 5: Antalya Oluk Köprü, Genel Görünüm 38
Fotoğraf 6: Ağın Karamağara Köprüsü, Eski Bir Görüntüsü 39
Fotoğraf 7: Sakarya Justinianus Köprüsü, Genel Görünüm 40
Fotoğraf 8: Malabadi Köprüsü, Memba Cepheden Görünüm 44
Fotoğraf 9: Çoban Köprü, Memba Cephe Görünümü 44
Fotoğraf 10: Belkıs Köprüsü, Kuş Bakışı Görünümü 45
Fotoğraf 11: Kırkgöz Köprüsü, Genel Görünüm. 48
Fotoğraf 12: Edirne Taş Köprü, Genel Görünümü 50
Fotoğraf 13: Büyükçekmece Köprüleri, Mansap Cephe Görünüm 51
Fotoğraf 14: Haramidere Köprüsü, Genel Görünüm 52
Fotoğraf 15: İznik Kuru Köprü Genel Vaziyet 56
Fotoğraf 16: İznik Kuru Köprü Memba Cephe Orta Göz Açıklığı 56
Fotoğraf 17: İznik Kuru Köprü Mansap Cephe Kemer Açıklıkları 57
Fotoğraf 18: İznik Kuru Köprü Memba Cepheden Tabliye Bölümü 57
Fotoğraf 19: İznik Kuru Köprü Mansap Cephe Tempan Duvarı ve Kemer 58
Fotoğraf 20: İznik Kuru Köprü Mansap Cephe Toprak Altında Kalan Ayaklar ve Kemerler 58
Fotoğraf 21: İznik Kuru Köprü Orta Göz Açıklığındaki Taşıyıcılardaki Deformeler ... 59
Fotoğraf 22: İznik Kuru Köprü Kemer Göz Açıklıklarında Görülen İs ve Deformeler 59
Fotoğraf 23: İnikli Köprüsü Genel Vaziyeti 63
Fotoğraf 24: İnikli Köprüsü Mansap Cephe Genel Vaziyeti 63
Fotoğraf 25: İnikli Köprüsü Mansap Cephe Tempan Duvarı ve Kemerler 64
Fotoğraf 26: İnikli Köprüsü Mansap Cephe Tempan Duvarı Detayı 64
Fotoğraf 27: İnikli Köprüsü Mansap Cephe Batı Yolu Üzerindeki Kemer Açıklığı 65
Fotoğraf 28: İnikli Köprüsü Ana Kemer Açıklığında Görülen Malzeme Kullanımı 65
Fotoğraf 29: İnikli Köprüsü Mansap Cephe Boşaltma Gözü 66
Fotoğraf 30: İnikli Köprüsü Mansap Cephe Boşaltma Gözü ve Malzeme Kullanımı .. 66

Fotoğraf 31: Nilüfer Hatun Köprüsü 2008 Yılına Ait Görüntüsü 71
Fotoğraf 32: Nilüfer Hatun Köprüsü Memba Cephe 2023 Yılına Ait Görüntü 71
Fotoğraf 33: Nilüfer Hatun Köprüsü Mansap Cephe 2023 Yılı Vaziyeti 72
Fotoğraf 34: Nilüfer Hatun Köprüsü Mansap Cephe Restorasyon Sonrası Vaziyeti 72
Fotoğraf 35: Nilüfer Hatun Köprüsü Tabliye Bölümünden Anlaşılan Eğimli Yapısı ... 73
Fotoğraf 36: Nilüfer Hatun Köprüsü Mansap Cepheden Göz Açıklıkları 73
Fotoğraf 37: Nilüfer Hatun Köprüsü Batı Cephede Toprağa Gömülü Ayaklar..... 74
Fotoğraf 38: Nilüfer Hatun Köprüsü Restorasyon Sonrası Eklenen Ögeler 74
Fotoğraf 39: Nilüfer Hatun Köprüsü Doğu Cepheden Korkuluklar 75
Fotoğraf 40: Nilüfer Hatun Köprüsü Batı Cephede Onarım Gören Kemer Örneği 75
Fotoğraf 41: Nilüfer Hatun Köprüsü Memba Cephede Yer Alan Üçgen Selyaranlar... 76
Fotoğraf 42: Nilüfer Hatun Köprüsü Selyaran Detayı 2008 Vaziyeti 76
Fotoğraf 43: Uluabâd Köprüsü Günümüze Ulaşabilen Ayaklar..... 79
Fotoğraf 44: Cilimboz Köprüsü'nün Eski Bir Fotoğrafı..... 81
Fotoğraf 45: Bursa Büyükşehir Belediyesi Tarafından Gerçekleştirilen Cilimboz Deresi Islah ve Çevre Çalışması 82
Fotoğraf 46: Cilimboz Köprüsü Yerinde Modern Köprü Vaziyeti 83
Fotoğraf 47: Cilimboz Köprüsü Yerinde Modern Köprü ve Bursa Kalesi..... 83
Fotoğraf 48: Boyalıca Köprüsü'nün Halk Tarafından Belirtildiği Konum Günümüz Vaziyeti..... 85
Fotoğraf 49: Boyalıca Köprüsü Yerine Yapıldığı Söylenen Modern Köprü 86
Fotoğraf 50: Köprü Sonunda Yer Alan Moloz ve Yontu Taş Malzeme..... 86
Fotoğraf 51: Köprünün Toprakla Birleştiği Bölümde Yer Alan Moloz Taş ve Yontu Taş Malzeme 87
Fotoğraf 52: Setbaşı Köprüsü Genel Görünüm..... 90
Fotoğraf 53: Setbaşı Köprüsü Gözleri..... 91
Fotoğraf 54: Setbaşı Köprüsü Sivri Kemerli Ana Göz ve Küçük Göz..... 92
Fotoğraf 55: Setbaşı Köprüsü Memba Cephe Taş ve Tuğla Dizisi 92
Fotoğraf 56: Setbaşı Köprüsü Mansap Cepheden Ana Göz ve Küçük Göz. 93
Fotoğraf 57: Setbaşı Köprüsü Eski Ahşap Tabliye Görüntüsü..... 94
Fotoğraf 58: Setbaşı Köprüsü Eski Bir Genel Görüntüsü 94
Fotoğraf 59: Setbaşı Köprüsü 1890'lar Vaziyeti. 95

Fotoğraf 60: Setbaşı Köprüsü Tabliye Üzerinden Ahşap Korkuluklar..... 95
Fotoğraf 61: Irgandi Köprüsü Günümüz Vaziyeti. 107
Fotoğraf 62: Irgandi Köprüsü Ana Göz ve Dükkânlar Genel Vaziyet. 107
Fotoğraf 63: Irgandi Köprüsü Kemer Açıklığı. 108
Fotoğraf 64: Irgandi Köprüsü Arastalar. 108
Fotoğraf 65: Irgandi Köprüsü Tabliye Bölümü. 109
Fotoğraf 66: Irgandi Köprüsü Ayak İçinde Bulunan Mekân Girişi. 109
Fotoğraf 67: Irgandi Köprüsü Doğu Cephe Üzerinden Görülen Kemerli Mekân Girişi. 110
Fotoğraf 68: Irgandi Köprüsü Batı Girişi Üzerinden Karşılıklı Konumlanan 16 Arasta Yapısı. 110
Fotoğraf 69: Irgandi Köprüsü 1855 Depremi Öncesinde Vaziyet. 111
Fotoğraf 70: Irgandi Köprüsü Deprem Sonrası 1880'ler. 111
Fotoğraf 71: Irgandi Köprüsü 1890'lara ait Vaziyeti. 112
Fotoğraf 72: Irgandi Köprüsü Görüntüsüne ait Kartpostal 1890'lar 112
Fotoğraf 73: Irgandi Köprüsü 1855 Depremi Sonrası Eklenen Dükkânlar. 113
Fotoğraf 74: Irgandi Köprüsü 19. Yüzyıl Sonları 113
Fotoğraf 75: Boyacıkulluğu Köprüsü Günümüz Vaziyeti 116
Fotoğraf 76: Boyacıkulluğu Köprüsü Kemer Açıklığı 116
Fotoğraf 77: Boyacıkulluğu Köprüsü Kemer ve Ayakta Meydana Gelen Hasarlar. 117
Fotoğraf 78: Boyacıkulluğu Köprüsü Kemer İç Bölüm Detayı 118
Fotoğraf 79: Boyacıkulluğu Köprüsü Mansap Cephede Hasarlı Beden Duvarı 119
Fotoğraf 80: Boyacıkulluğu Köprüsü Tabliye Bölümü 119
Fotoğraf 81: Selçuk Hatun Köprüsü Kitabesi *"a"* Yüzü 124
Fotoğraf 82: Selçuk Hatun Köprüsü Kitabesi *"b"* Yüzü 125
Fotoğraf 83: Selçuk Hatun Köprüsü Günümüz Vaziyeti. 126
Fotoğraf 84: Selçuk Hatun Köprüsü Kemer Detayı 126
Fotoğraf 85: Selçuk Hatun Köprüsü Eski Bir Görüntüsü 127
Fotoğraf 86: Selçuk Hatun Köprüsü Tarih Köşkü 127
Fotoğraf 87: Selçuk Hatun Köprüsü Üzerinde Yer Alan Modern Köprü 128
Fotoğraf 88: Tatarlar Köprüsü Günümüz Vaziyeti 131
Fotoğraf 89: Tatarlar Köprüsü Büyük ve Küçük Gözler 131

Fotoğraf 90: Tatarlar Köprüsü Büyük Kemer Açıklığı 132
Fotoğraf 91: Tatarlar Köprüsü Memba Cephe Tempan Duvarı ve Küçük Göz 132
Fotoğraf 92: Tatarlar Köprüsü Doğu Cepheden Tempan Duvarı ve Malzeme Kullanımı 133
Fotoğraf 93: Tatarlar Köprüsü Mansap Cephe Büyük Kemer Açıklığı ve Dolgu Yapılmış Küçük Göz 133
Fotoğraf 94: Tatarlar Köprüsü Büyük Kemer Tuğla Malzemeden İç Detayı..... 134
Fotoğraf 95: İrtikâ Gazetesi, 07.10.1902 Tarihli Basım, Sayı 188..... 138
Fotoğraf 96: İrtikâ Gazetesi'nde Yayınlanan Hamza Bey Köprüsü 139
Fotoğraf 97: Köprühisar Köprüsü Eski Bir Görüntüsü 142
Fotoğraf 98: Abdal Köprüsü Eski Bir Fotoğrafı 145
Fotoğraf 99: Abdal Köprüsü Günümüz Vaziyeti..... 146
Fotoğraf 100: Abdal Köprüsü Mansap Cephe Günümüz Vaziyeti..... 146
Fotoğraf 101: Abdal Köprüsü Mansap Cephe Kemer Düzeni 147
Fotoğraf 102: Abdal Köprüsü Kemer Kilit Taşında Görülen Dairesel Kabartmalar... 147
Fotoğraf 103: Abdal Köprüsü Mansap Cephe Selyaranlar 148
Fotoğraf 104: Abdal Köprüsü Selyaran Detayı..... 148
Fotoğraf 105: Abdal Köprüsü Memba Cephe Balkon ve Selyaranlar..... 149
Fotoğraf 106: Abdal Köprüsü Mansap Cephe Tarih Köşkü ve Kemerler 149
Fotoğraf 107: Abdal Köprüsü Tabliye Bölümü ve Korkuluklar 150
Fotoğraf 108: Abdal Köprüsü Tarih Köşküne Karayolları Genel Müdürlüğü Tarafından Eklenen Onarım Tarihi..... 150
Fotoğraf 109: Geçit Köprüsü Kitabesi ''a'' Yüzü 154
Fotoğraf 110: Geçit Köprüsü Kitabesi ''b'' Yüzü 155
Fotoğraf 111: Geçit Köprüsü Eski Bir Görüntüsü..... 155
Fotoğraf 113: Geçit Köprüsü Beden Duvarı Üzerinde Kullanılan Taş Malzeme 156
Fotoğraf 114: Geçit Köprüsü Ayaklara Eklenen İstinat Duvarları Detayı..... 157
Fotoğraf 115: Geçit Köprüsü İstinat Duvarı Detayı..... 157
Fotoğraf 116: Geçit Köprüsü Günümüze Ulaşan Taş Korkuluk Parçası..... 158
Fotoğraf 117: Geçit Köprüsü'ne Ait Elemanları Gösteren Detaylı Eski Bir Çizim.... 158
Fotoğraf 118: İznik Yenişehir-İznik Yolu Üzerinde Derbent Mevkii'nde Yer Alan Taş Köprü 160

HARİTA LİSTESİ

Harita 1: Antik Çağda Bithynia Sınırlarını Gösteren Harita 12
Harita 2: Kral Yolu, Hitit Yolu ve İskender Yolu Haritası (Koşay 1974: 68)..... 17
Harita 3: Hacılar Yolu Ağı..... 19
Harita 4: Küçük Asya Coğrafyası Üzerinden Geçen Önemli Güzergâhlar..... 20
Harita 5: Halil İnalcık'a göre Anadolu İpek Yolu Güzergâhı (14-17. yy) 24
Harita 6: Osmanlı Devri'nde Ana ve Tali Yol Ağları..... 25
Harita 7: Bursa ve Çevresindeki Günümüz Yol Ağı 27

ÖZET

Başlık: Bursa Taş Köprüleri

Yazar: Mehmet Mert BAYRAM

Danışman: Prof. Dr. Erkan ATAK

Kabul Tarihi: 12/06/2024 **Sayfa Sayısı:** xi (ön kısım) + 214 (ana kısım)

Mimarlık Tarihi içerisinde 'su mimarisi' her dönem değerini korumuş önemli alanlardan birisidir. Su mimarisinin önemli bir kolunu köprüler teşkil etmektedir. Köprüler; medeniyetin bir göstergesi olup, bulundukları bölge halkının ihtiyaçlarına cevap veren bir inşa anlayışı ile ele alınmışlar, sosyo-ekonomik durum, geçiş güzergâhları gibi etmenler göz önünde bulundurularak inşa edilmişlerdir. Anadolu coğrafyası üzerinde yer alan köprüler tarihsel süreç boyunca farklı birçok medeniyet tarafından inşa edilmişlerdir. Köprüler bu medeniyetlere ait izler taşısalar da mimari özellikleri bakımından ortak bir plan anlayışı göstermektedirler.

Anadolu coğrafyası içerisinde Bursa, tarih sahnesinin en önemli şehirleri arasında yer almaktadır. Jeopolitik konumu, hinterlandı, verimli toprakları dolayısıyla Bitinya, Roma, Selçuklu, Osmanlı gibi önemli medeniyetlerin izlerini bünyesinde barındırmaktadır. Bursa her dönemde önemini korumuş, ticaret yollarının güzergâhlarını bünyesinde bulunduran bir merkezdir. Bu suretle denizcilik faaliyetleri ve su varlıklarıyla birlikte köprü inşa faaliyetlerinin yoğun olduğu görülmektedir. Kentte Roma devrinden başlayarak inşa edilen köprüler Osmanlının erken devrinden itibaren imar faaliyetlerinin en önemli mimari kollarından birini oluşturmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Bursa, Köprü, Taş Köprü, Tarihi Yollar

ABSTRACT

Title of Thesis: Bursa Stone Bridges

Author of Thesis: Mehmet Mert BAYRAM

Supervisor: Prof. Dr. Erkan ATAK

Accepted Date: 12/06/2024 **Number of Pages:** xi (pre text) + 214 (main body)

In the History of Architecture, 'aqua architecture' is one of the important areas that has preserved its value in every period. An important branch of aqua architecture is constituted by bridges. Bridges; by being a signifier of civilization, they were handled with a construction approach that responds to the needs of the people of the region they are in, and they were built by considering factors such as socio-economic status and transit routes. Bridges in the Anatolian geography have been built by many different civilizations throughout the historical process. Although the bridges carry traces of these civilizations, they show a mutual plan understanding from the point of view of their architectural features.

Bursa within the geography of Anatolia, is one of the most significant cities of the historical scene. Owing to its geopolitical location, hinterland, and fertile lands, it contains traces of important civilizations such as Bithyna, Roman, Seljuk and Ottoman. Bursa has maintained its significance in every era and is a center that includes the routes of trade routes. Hereby, it is seen that maritime activities and bridge construction activities are intense together with water existences. The bridges built in the city starting from Roman era constitude one of the most significant branches of zoning activities since the Early Ottoman Period.

Keywords: Bursa, Bridge, Stone Bridges, Historic Roads

GİRİŞ

Sivil mimarinin en önemli unsurlarından olan köprü mimarisi, tıpkı diğer sanat eserleri ve yapılar gibi zaman içerisinde sosyo-kültürel, iktisadi, ticari, ekonomik, siyasi ve kültürel birçok parametreden etkilenmiştir. Mimarlık tarihi açısından köprüler, günümüze değin ulaşmış en eski yapı toplulukları arasındadır. İnsanoğlunun ihtiyaçlarına cevap vermek maksadıyla inşa edilen fonksiyonel yapılardan biri olan köprüler hem mimarlık tarihi hem de kültür tarihi açısından son derece önem arz eden yapılardandır.

Çağlar boyunca ulaşım, ticaret, askerî ve stratejik hususlar göz önünde bulundurularak inşa edilen köprüler, tüm medeniyetler için hayati öneme sahiptir. Dünyanın pek çok noktasında gerek abidevî görünümleri gerekse bulundukları konumda insanoğlunun devinimini sağlamaları ile her medeniyetin sembolü haline gelmişlerdir. Anadolu coğrafyası da kuşkusuz; tarihi, fiziksel ve stratejik konumu, kültürel zenginliği ile birlikte tabii bir köprü vazifesi görmektedir. Anadolu coğrafyası içinde barındırdığı zengin ve çeşitli köprü yapıları ile dikkat çekicidir. Dünya üzerinde bilimsel veriler ışığında elde ettiğimiz bulgular doğrultusunda tespit edilen ilk taş köprü örneğinin de Anadolu coğrafyası üzerinde yer alması ayrıca bölgeyi öne çıkmaktadır. Hititlerin başkenti, Boğazköy'de yer alan Boğazköy Taş Köprü (M.Ö. 13. yy.) ilk taş köprü örneğidir. Köprü mimarisinin yaşadığı tarihsel süreç içindeki gelişim ve değişim pek tabii olarak inşa edildiği bölge, arazi topoğrafyası, akarsu yatakları, doğal sınırları oluşturan doğa şartları ile iç içedir. Bu vesile ile köprü mimarisinde yaşanan gelişim; başta kullanılan malzeme, mimari özellikler, teknik ve estetik üzerinde belirleyici etkenlerden olmuştur.

İnsanoğlunun primitif olarak vermiş olduğu ilk örnekler ağaç yaprakları, dallar ve kütüklerden meydana gelmekte idi. Zaman içerisinde güvenlik ve dayanıklılık açısından kullanılan malzeme taşa dönerek kullanılan kemer unsuru sayesinde dayanıklılık sağlanmıştır. Romalıların ve Bizans'ın sıkça kullandıkları kemerli taş köprüleri, Anadolu coğrafyasında yer alan Hititler ve Sümerler gibi kavimlerden öğrenip geliştirdikleri köprüler; bilhassa askerî, ticari ve hac yolları üzerinde kurulan taş köprüler Anadolu'nun farklı noktalarında günümüze ulaşmışlardır.

Malazgirt Savaşı (1071) sonucunda Türklerin, Anadolu topraklarına girişi ile birlikte coğrafya üzerinde hâkim olan Türkler, bölgeye topluluklar halinde yerleşmeye başlayıp

varlıklarını ortaya koymuşlardır. Kendi kültürlerini, mimari anlayışlarını da beraberinde getirip iskân ettikleri bölgelerde eserler vermeye başlamışlardır. Bilhassa Doğu-Anadolu ve Güney-Doğu Anadolu Bölgeleri üzerinde hâkim olan Türkler, Büyük Selçukluların mimarî ve tezyini bakış açısını Anadolu'nun imarı sırasında etkili olduğu görülmektedir. 13. yüzyıl itibariyle Anadolu Selçuklularının bölgedeki tam anlamıyla hâkimiyeti ve Türk birliğinin sağlanması ile birlikte imar faaliyetlerinde yaşanan artış kendisini köprü mimarisi üzerinde de göstermektedir. Ardından 14. yüzyılın ilk çeyreği itibariyle, Anadolu'da kurulan beylikler arasında Osmanoğlu Beyliği öne çıkmıştır. Kuruluş tarihinden itibaren İstanbul'un fethine değin Osmanlılar, mimaride erken örneklerini vermiş ve bu devirde Selçuklu etkilerinin yanı sıra fethedilen Bursa, İznik ve Edirne çevresinde Osmanlı Mimarisi'nin erken örnekleri verilmeye başlanmıştır. ''Erken Osmanlı Mimarisi'' şeklinde ifade edilen bu dönemde devletin erken dönem mimari örnekleri ortaya koyulmuştur. Bu örnekler dahilinde ''Bursa Üslubu'' ortaya çıkmış ve köprüler de kendilerine bu mimari üslupta yer bulmuştur.

Osmanlı Devleti, kendisinden önce Anadolu coğrafyası üzerinde yer alan tarihi yol ağları ve önemli güzergâhlar üzerinde yer alan köprüleri kullanmaya ve bakımlarını yapmaya devam etmiştir. Bununla birlikte Osmanlılar da yine Anadolu ve Rumeli topraklarının önemli yol ağları üzerinde gerek anıtsal ve estetik gerekse fonksiyonel köprü örnekleri inşa etmişlerdir. Yapım teknikleri, formları ve süsleme kompozisyonları ile birlikte yalnızca fonksiyonel değil estetik kaygıların öne çıktığı ve yalnızca geçiş sağlamak adına inşa edilmedikleri görülmektedir. Türk Sanatı içerisinde köprü imar faaliyetleri bakımından en verimli dönemin Anadolu Selçuklular ve Osmanlılar devrinde olduğunu söylemek doğru olacaktır.

Tarihsel süreç boyunca Bursa şehri; büyük medeniyetlere ev sahipliği yapmış, Anadolu'nun önemli merkezlerinden biri olmuştur. Gerek doğal zenginlikleri gerekse ticari bir çekim merkezi olarak birçok medeniyeti bünyesinde barındırmıştır. Bu medeniyetlerin izlerini halen bünyesinde muhafaza etmektedir. Bu medeniyetler tarafından inşa edilmiş sivil mimari grubunda köprüler de hatırı sayılır bir bölümü oluşturmaktadır.

Antik Dönemden günümüze değin Roma, Bizans, Selçuklu, Osmanlı gibi birçok medeniyete başkentlik yapmış ve yoğun imar faaliyetlerinin görüldüğü Bursa şehri sınırları içerisinde genel itibariyle Erken Osmanlı Mimarisi köprüleri bulunurken, Roma

devrinden kalan örnekler ise Bizans devrinde onarımları yapılmış ve işlevlerinin sürekliliği sağlanmıştır. Bunun yanında herhangi bir Selçuklu devri örneğine rastlanmamaktadır.

Bu çalışma tarihsel süreç içerisinde farklı medeniyetler tarafından Bursa'da inşa edilmiş taş köprü yapılarını incelemektedir. Söz konusu köprüler hakkında bilgiler, literatür taraması ile bir araya getirilmiş, yapılar kronolojik sıra takibi gözetilerek verilmiştir.

Araştırmanın Konusu

Bu tez çalışması, Bursa ili sınırları içerisinde yer alan farklı dönemlerde inşa edilmiş taş köprüleri yansıtmaktadır. İnşa edilmiş oldukları dönemlerde ele alınan yapıların malzeme açısından bilhassa ‘‘taş’’ malzemeli ve/veya orijinal inşalarında taş malzeme kullanılan yapıları ihtiva etmektedir. Söz konusu hususta Bursa şehri sınırları içerisinde tespit edebildiğimiz yapılar ele alınmış ve değerlendirmeye çalışılmıştır.

Araştırmanın Amacı

Köprü Mimarisi, genel itibariyle Sivil Mimari alanının içerisinde en yüzeysel biçimde anlatılıp geçilen ve kendisine geniş yer bulamayan bir alan olmuştur. Bu çalışma bağlamında Bursa şehri içinde inşa edilmiş taş köprüler de genel itibariyle farklı eserler içinde toplu bir biçimde ele alınmamıştır. Bursa şehir içinin yanı sıra farklı ilçeler içinde inşa edilen köprü yapıları da kombine bir biçimde ele alınmış, ayrıntılı tanım ve değerlendirmelerinin yapılması bunun yanı sıra Türk Sanatı ve Mimarlık Tarihi açısından yerinin ve öneminin tespit edilmesini amaçlamaktadır. Bu araştırma ile birlikte başta Bursa şehri özelinde konuya binaen eksiklikler giderilmeye çalışılmıştır.

Bursa ili içerisinde tespit edilen köprü yapıları inşa edildikleri dönemler açısından üslupları, mimari özellikleri, bezemeleri, formları, malzeme ve tekniklerini ortaya koymak inşa edilen diğer taş köprü örnekleri ile karşılaştırmalar üzerinde durulmuştur.

Çalışma kapsamınca Bursa taş köprüleri katalog bölümü içerisinde, inşa edildikleri dönem ve tarihleri hususunda kronolojik bir sıra takibi yapılarak listelenmiştir ve genel itibariyle literatüre girmiş köprü yapılarının yanı sıra kaynaklarda bahsi geçen lakin günümüze ulaşmayan köprü yapılarına da yer verilerek mimari özellikleri incelenmiştir.

Bu suretle Bursa taş köprülerinin hem sayıları hem de mimari özellikleri açısından sağlıklı tespitleri yapılmaya gayret sarfedilmiştir. Çalışma konusunun hatırı sayılır

bölümünü Erken Osmanlı Devri örnekleri ve Roma-Bizans Devri örnekleri oluşturduğundan herhangi bir kitabe örneklerde bulunmamaktadır. Bu nedenle sağlıklı tarihlendirmeler yapabilmek adına arşiv kayıtları incelenerek gerekli bilgilere ulaşılmıştır. Bunun yanı sıra onarım ve ihya geçiren köprü yapılarına dair var ise kayıtlarına ulaşılmaya çalışılmış ve yaşadığı değişimler beraberinde orijinal mimarilerine ilişkin sonuçlara ulaşılmaya çalışılmıştır.

Katalog bölümü içerisinde sahada yapılan tespitler ve yerinde incelemeler doğrultusunda, köprüler hakkında sağlıklı bilgiler verilmeye çalışılmıştır. Malzeme, form, yapım teknikleri, üzerinde bulundukları önemli güzergâhlar hakkında bilgiler verilmiş ve fotoğraflarla desteklenmeye çalışılmıştır. Köprülerin geçirmiş oldukları onarımlarla birlikte yaşadıkları değişimler ortaya koyulmaya çalışılarak farklılıklara ışık tutmaya çalışılmıştır. Köprü mimarisinin genel hatlarından aktarılan bilgilerin yanı sıra Roma ve Bizans Devri örnekleri, Selçuklu ve Osmanlı Devri örnekleri ile birlikte karşılaştırmalar yapılarak Türk Köprü Mimarisi ve Türk Sanatı içindeki önemi tespit edilmeye çalışılmıştır. Çalışma içerisinde yer alan yapılara ek olarak Bursa şehri özelinde başka taş köprülerin de yapılan araştırmalar sonucunda ilerleyen süreçte ortaya çıkması mümkün olabilir.

Kaynak araştırmaları sırasında belirlenen Bursa'da yer alan 16 köprü yapısına ait bilhassa fotoğraf ve/veya kayıtlarına ulaşılabilmiş yapılar ilçeler düzeyinde; İznik'te 3, Karacabey'de 1, Mudanya Yolu üzerinde 2, Nilüfer'de 1, Osmangazi'de 4, Yıldırım'da 2, Yenişehir ve köylerinde 2, İnegöl ve Yenişehir arasında 1 köprü bilhassa katalog içerisine dahil edilmiş, bunun yanı sıra söz konusu köprüler haricinde günümüze ulaşmayan örnekler de haklarında ulaşabildiğimiz bilgiler çerçevesinde çalışma içerisine alınmıştır.

Araştırmanın Önemi

Tez çalışması içerisinde, Bursa şehri içinde yer alan taş köprü grubunun ilk hedef olarak inşa malzemesi açısından belirlenmesi, söz konusu yapıların araştırılması ve değerlendirilmesi, inşa edildikleri dönemlerin üslupsal özelliklerinin ortaya koyulması hasebiyle önem arz etmektedir.

Araştırmanın Yöntemi

Araştırma kapsamınca, Bursa taş köprülerinin vaziyet durumlarını gösterebilmeye istinaden sahaya inilmiş ve fotoğrafları çekilmiştir. Bulundukları bölgelerin güncel durumları görülmüş, erişilebilen noktalarda, köprü bölümlerinin her biri ortamın verdiği imkân dahilinde ölçülmeye, fotoğraflanmaya gayret gösterilmiştir.

Araştırma yapılan konuya istinaden, doğrudan ya da dolaylı birçok kaynak toplanmıştır. *Sakarya Üniversitesi Kütüphanesi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kütüphaneler ve Müzeler Müdürlüğü*'ne bağlı muhtelif kütüphaneler, *Ulusal Tez Merkezi (tez.yok.gov.tr)*, internet veri tabanları, *İstanbul Üniversitesi Sanal Kütüphanesi* ve *Ankara Milli Kütüphane* gibi kurumlardan istifade edilip kaynaklar toplanmıştır. Bunun yanı sıra; genel mimarlık kitapları, şehir monografileri, dönem kronikleri, şehir yıllıkları, yüzey araştırmaları, münferit kitap tez ve makaleler araştırılmıştır. Köprülere ait varsa, arşiv kayıtları ve vakfiye kayıtlarına bakılmış, *Başbakanlık Osmanlı Arşivi*'nden istifade edilmiştir. Köprülerde zaman içinde yaşanmış onarım ve değişimleri izleyebilmek açısından yine seyyahların vermiş olduğu bilgilerden yararlanılmış ve imkân oldukça eski fotoğraflar da kullanılmıştır. Arşiv kayıtlarından, yayınlanan eserlerden elde edilen plan çizimlerinden istifade edilerek derleme ve bilgilendirme gayreti sarfedilmiştir.

Tez çalışması, ‘‘Özet’’, ‘‘İçindekiler’’, ‘‘Kısaltmalar Cetveli’’, ‘‘Fotoğraflar Listesi’’, ‘‘Şekiller Listesi’’, ‘‘Önsöz’’, ‘‘Giriş’’, ‘‘Bursa İli Tarihi ve Coğrafyası’’, ‘‘Köprü Mimarisinin Ana Hatları’’, ‘‘Katalog’’, ‘‘Günümüze Ulaşamayan Köprüler’’, ‘‘Karşılaştırma ve Değerlendirme’’, ‘‘Sonuç’’, ‘‘Terimler Sözlüğü’’ bölümlerinden meydana gelmektedir.

Birinci Bölüm ‘‘Bursa İli Tarihi ve Coğrafyası’’ başlığından oluşmaktadır. Bu bölümde Bursa şehrinin tarihi, coğrafyası, Bursa isminin menşei, coğrafyanın tarih içindeki konumu üzerinde durulmuştur. Bölüm içinde yer alan alt başlıklarda tarihçe ve Bursa şehrinde yer alan önemli yol ağları genel bilgiler şeklinde anlatılıp bir takım yol haritaları ile tanıtılmaya çalışılmıştır.

İkinci Bölüm ‘‘Köprü Mimarisinin Genel Özellikleri’’ başlığı altında, köprü mimarisinin temelleri, yapım tekniği, genel özellikleri, ihtiyaçlar üzerinde durulmuş bunun yanı sıra köprü mimarisinde yıllar içinde görülen değişim ve gelişimler aktarılmaya çalışılmıştır. Bölümün alt başlıkları içinde Köprü Mimarisinin Ana Hatları, Roma Devri, Bizans Devri, Selçuklu Devri ve Osmanlı Devri köprüleri hakkında yüzeysel bilgiler ayırt edici

örnek köprü yapıları tanıtılmaya, köprülerin mimari, tezyini, plan, malzeme ve yapı teknikleri gibi hususlara değinilmiştir.

Üçüncü Bölüm, ‘‘Bursa Taş Köprüleri’’ başlığı altında tez çalışmasının ana temelini oluşturan bölüm köprü kataloğu şeklinde verilmiştir. Bursa Taş Köprüleri kronolojik sıra gözetilerek, her bir örnek alt başlıklar içerisinde fotoğraflarla verilmiştir. Katalog içinde yapının bulunduğu konum, kitabesi ve bani/baniye ile ilişkin bilgi belgeler, arşiv-vakıf kayıtları, orijinal mimarisi ve günümüzdeki durumları, köprülerin mimari özellikleri, planları, tezyinatları, yapım teknikleri hususunda bilgiler düzenli bir biçimde sunulmaya gayret gösterilmiştir. Arşiv kayıtları, vakıf kayıtları gibi belgeler yeri geldiğinde dipnotlar veya belgelerin Başbakanlık Osmanlı Arşivi’nden alınmış örnekleri ve/veya atıf kaynakları dipnotlarla belirtilmiştir.

Dördüncü Bölüm, ‘‘Günümüze Ulaşmayan Köprüler’’ başlığı altında verilmiştir. Bu bölümde, Bursa şehir sınırları içerisinde inşa edildiği bilgisine haiz olunan yapılar ele alınmaya çalışılmıştır. Farklı kaynaklar ve belgeler üzerinden varsa konumları, isimleri ve mimari özellikler gibi hususlara değinilmiştir.

Beşinci Bölüm, ‘‘Karşılaştırma ve Değerlendirme’’ başlığı altında verilmiştir. Bu bölüm, köprülerin gerek kendi aralarında gerekse farklı devirlerde inşa edilen köprü örnekleriyle karşılaştırılması, üzerlerinde zaman içinde meydana gelen değişimler, varsa bulundukları konumdaki antik veya önem arz eden güzergâhlar hususunda bilgilere yer verilmiştir. Günümüzde halen var olan veya olmayan yapılar hakkında bilgiler verilmiştir. Köprü bölümleri hakkında değişen ve/veya yok olan mimari ögelere ve özelliklerine vurgu yapılmıştır. Köprü örnekleri üzerinde günümüze değin yaşanan onarım ve restorasyon uygulamaları ve bunların örneklere yansımaları ile günümüz vaziyetlerine yansımalarının belirtilmesi ile bölüm nihayete ermektedir.

‘‘Sonuç’’ bölümünde araştırma sonucunda tüm toplanan bilgilerin ışığında, Bursa taş köprülerinin yapımı, inşası ve gereklilikleri, bulundukları önemli güzergâhlar, köprüler üzerinde yaşanan değişimler, yapılan onarım ve restorasyonlar, günümüzdeki vaziyetlerinin belirtilmesi ile nihayete ermektedir.

‘‘Terimler Sözlüğü’’ bölümü içerisinde, köprü mimarisi ile alakadar olan terminolojik terimler, anlaşılması bakımından konunun anlaşılmasında kolaylık sağlaması açısından, genel terimler bu bölümde açıklanmıştır.

Tez çalışması kapsamınca istifade edilen tüm kaynaklar alfabetik bir şekilde künyeleri ile yazarların soyadları başta olmak üzere ‘‘Kaynakça’’ bölümünde her biri belirtilmiştir. ‘‘Ekler’’ bölümü, köprü örneklerine ait olan arşiv belgelerini göstermektedir. ‘‘Şekiller Listesi’’ içinde yapılara ait çizimler ve bazı haritaların içerisinde yer aldığı bölüm olarak sunulmuştur.

Son olarak ‘‘Özgeçmiş’’ başlığı ile nihayet bulmaktadır.

Bursa Taş Köprüleri üzerine yeterli sayıda araştırma yapılmadığı ve yeterli sayıda kaynağın olmadığı görülmektedir. Genel olarak Köprü Mimarisi üzerine yazılmış olan birkaç eser dışında yüzeysel bir şekilde bilgiler verilerek tanıtım amaçlı yazıların sıklığı görülmektedir.

Çalışma kapsamında yararlanılan en önemli bilgi kaynağı başta kitabeler olmak üzere arşiv kayıtları, mahkeme sicilleri, vilayet salnameleri, vakfiye kayıtları, tapu tahrir defterleri vb. gelmektedir, bulunan kayıtlar ve bilgiler metin içinde verilmiştir. Bunun yanı sıra dönem kronikleri ve seyyahların gözünden dönemin ve yapıların durumunu ayrıca dönem tarihçilerinin aktardıkları bilgiler ışığında konuya aydınlık getirilmesi hususunda başlıca kullanılan kaynaklar arasındadır.

Genel itibari ile köprü mimarisi ve taş köprüler ile ilgili bilgi ihtiva eden, köprü mimarisinin genel hatları üzerinde dönem kronikleri ve genel yayınlara başvurulmuştur.

15. yüzyılda dönemin tarihçilerinden Âşıkpazâde’nin *“Tevârîh-i Âl-i Osman”* eseri bir dönem kroniği olarak, erken devir içinde Osmanlı Devleti’nin önemli isimlerini ve bazı beldelerin isimlerini aktarması bakımından; bilhassa sultanların baniliğinde inşa edilen yapıları gözlemlemekte önemlidir.

17. yüzyılın önemli Türk gezginlerinden olan Evliya Çelebi’nin *“Seyahatname”* eseri, Bursa’da inşa edilen köprüleri ve bazı güzergâhları bir takım hatalı bilgiler de olsa aktardıkları pek önemlidir.

Cevdet Çulpan’ın *“Türk Taş Köprüleri Ortaçağdan Osmanlı Sonuna Kadar”* ismindeki kaynak, köprü mimarisi hakkında en önemli başvurulardandır. Köprüler hakkında genel bilgiler, Artuklu eserlerinden Osmanlı eserlerine değin köprüler, katalog halinde yer alır. Taş köprüler için ana özellikleri, kimilerinin arşiv kayıtları ve mimari ögeler bir arada verilmiştir. Bilhassa Bursa’da inşa edilmiş köprülere ulaşmak, kimilerinin arşiv kaydı ve eski dönem fotoğraflarını incelemek için başvurulan kaynak büyük önem arz eder.

Gülgün Tunç'un, Bayındırlık Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü destekleri ile hazırladığı *"Taş Köprülerimiz"* isimli eseri, Anadolu coğrafyasında bulunan köprüleri yüzeysel bir anlatım ile yerlerini bildiren ve köprü mimarisinin temel özellikleri açısından başvurulan yayınlardandır.

Kazım Baykal'ın *"Bursa ve Anıtları", "Bursa'da Tarihi Köprüler"(Cüneyt Ölçer ile birlikte)* adlı eserler ve köprülerdeki onarım çalışmaları, Bursa'da inşa edilmiş köprüler hakkında arşiv kayıtlarının, bazı fotoğrafların ve o dönemde yapıların genel durumlarını anlatan, Bursa şehri özelinde başvurulan önemli kaynaklar arasında yer alır.

Fügen İlter'in *"Osmanlılara Kadar Anadolu Türk Köprüleri"* adlı eseri, bilhassa Anadolu Selçuklu Köprüleri üzerine duran bir çalışma olsa da köprü mimarisinin ana hatları ve yapılar arasında dönemleri karşılaştırabilmek amacıyla istifade edilen olgun örneklerdendir.

Raif Kaplanoğlu'nun *"Doğal ve Anıtsal Eserleri ile Bursa"* adlı eseri yine Bursa üzerinde inşa edilmiş olan yitip giden köprü yapıları hakkında bilgi almak açısından önemlidir.

Şeref Erler'in *"Bursa'da Eski Eserler Eski Şöhretler Bursa Suları, Köprüleri ve Ekonomisi"* adlı eseri, Bursa özelinde yüzeysel olarak dönem ve köprüler hakkında bilgilerden istifade edilmiştir.

Erkan Atak'ın ''Erken Osmanlı Köprüleri'' adlı yüksek lisans tezi olarak sunduğu çalışma genel itibariyle köprüleri ele alan önemli çalışmalardan biridir. Tez içerisinde Erken Osmanlı Devri içerisinde inşa edilen köprüler ele alınmış, yurtdışı ve yurtiçi örnekler katalog halinde verilmiştir. Köprülerin plan, süsleme ve mimari özellikleri belirtilmiş ve dönem özelliklerini vurgulamıştır. Bu çalışma Erken Osmanlı Köprüleri ve Bursa'da inşa edilen taş köprüleri arasındaki özdeşlik veya farklılıkları ortaya koyabilmek adına istifade ettiğimiz önemli çalışmalardandır.

Ü. Melda Ermiş'in *"İznik ve Çevresi Bizans Devri Mimari Faaliyetinin Değerlendirilmesi"* adlı doktora tezi olarak sunduğu çalışma, İznik ve çevresinde son yıllarda yapılan kazı çalışmalarında ortaya çıkarılan ve tespit edilmiş kalıntıların tanıtılması; Bizans devri mimari eserlerine ilişkin belgeleme, önerilerde bulunma vb. gibi hususlarda bilgisine başvurulan yayınlardan biridir. İznik ve çevresinde yer alan taş köprülerin yerlerini belirleme, mimari ve süsleme özellikleri hususunda sağlam ve sağlıklı bilgiler edinebilme açısından başvurulan yayınlar arasındadır.

Yılmaz Önge'nin ''Irgandi Köprüsü'nün Orijinal Mimarisi'' adlı makalesi, Irgandi Köprüsü özelinde, detaylı bir biçimde mimari özellikleri ve tekniğinden, orijinal inşasına dair tespitler, rekonstrüktif planlar ve restorasyon çalışmaları adına önemli bilgiler vermektedir.

Söz konusu yayınların yanında şehir monologları, il yıllıkları, ansiklopediler gözden geçirilmiştir. Ayrıca muhtelif bazı yüzey araştırmaları sonuçları takip edilmiş ve gözden geçirilen bir diğer kaynak olarak başvurulmuştur.

Araştırma içinde yer alan köprü yapıları hakkında, Başbakanlık Osmanlı Arşivleri, Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi, Tapu Defterleri, Karayolları Genel Müdürlüğü Arşivleri, Kazım Baykal'ın aktardığı arşiv kayıtları başlıca kullanılan arşiv kaynakları olmuştur.

Tez çalışması içinde konu ile alakadar ve başvurulan diğer kaynaklar ve çalışmalar konu başlıkları içinde yer geldikçe metin içinde ve sonunda topluca kaynakça içinde belirtilmiştir.

1. BÖLÜM: BURSA İLİ TARİHİ VE COĞRAFYASI

1.1. Tarihçe

Bursa şehri ve çevresi yapılan arkeolojik kazılar sonucunda Şahinkaya Mağarası (Uludağ etekleri) ve Görükle ilçesinde bir tarlada bulunan taş aletler üzerinde yapılan araştırmalar neticesinde söz konusu bölge etrafında ilk yerleşimlerin Orta Paleolitik Devir içine değin ilerleyen bir geçmişe sahip olduğu tespit edilmiştir (Gürgen, 2022: 117).

Paleolitik Dönem (M.Ö. 1.000.000-10.000) içinde Güvercin İnleri, Sinekkaya, Çaltepesi ve Kusumlar gibi mağaraların kullanılmış olabilecekleri düşünülmektedir (Can 2017: 21-22). Neolitik (M.Ö. 8.000-5.000) ve Kalkolitik (M.Ö. 5.000-3.000) Dönemler arasında ise yaklaşık on yerleşim yerinin olduğu düşünülmektedir. İlerleyen süreç ile birlikte bu yerleşim yeri sayılarının yaklaşık otuz üç civarında olduğu söylenebilmektedir (Doğancı, 2020: 74-82).

Bursa şehri ve çevresine ilişkin olarak erişilebilmiş en erken yazılı kaynak Hititler devrine aittir (Gürgen, 2022: 118). Hitit Kralı II. Tuthaliya (M.Ö. 1380-1355) devrine ait yazılı kaynakta, Assuwa kentleri Hititlere isyan etmiş ve yenilgiye uğramıştır. Esir düşen Assuwa halkından ve kraliyet mensubu olduğu düşünülen ‘‘Kukkulli’’, ‘‘Malazati’’ ve ‘‘Piyamainara’’ söz konusu dönemde Bursa ve çevresinde Kuzey Anadolu coğrafyasında yaşamış isimlerine ulaşılan muhtemel ilk yönetici kişilerdir (Özcan, 2007: 46-50).

Heredot’a göre Bursa civarında var olan tek şehir Cius’tur (Gemlik). Cius’un kuruluşu M.Ö. 12. yüzyıla kadar dayanmaktadır. Daha sonra en erken tarihli kent ise Apamea (Mudanya) olarak karşımıza çıkmaktadır. M.Ö. 10. yüzyıl civarında kurulduğu düşünülmektedir. Bunun yanı sıra Uluabat Gölü üzerinde yer alan Apollonia (Gölyazı) adası ise yaklaşık M.Ö. 6. yüzyılda kurulduğunu varsaymaktadır (Prusa’dan Bursa’ya, 2005: 19-21).

M.Ö. 7. yüzyıllarda mevcut bölge üzerinde Phyrge Devleti’nin yıkılışı ile birlikte Lydia hâkimiyetine girmiştir. Heredot bununla ilgili olarak, Kroisos’un (M.Ö. 560-546) Bithynialılara, Mysialılara ve Bursa şehri ve çevresinde yaşayan farklı halkların hepsine hükmettiğinden bahsetmektedir (Gürgen, 2022: 120; Strabon 2023: 121).

Kroisos hükmünün ardından Bithynia üzerinde Pers egemenliği, Lydia'yı ele geçirmiş (M.Ö. 546) ve Bithynia Pers İmparatorluğu yönetimine geçmiştir (Çiftçi, 2021: 112). Pers hâkimiyeti altında olan Bithynia, Yunan kolonilerince iç işlerinde özerk bir şekilde (M.Ö. 430) imparatorluk tarafından yönetilmiştir. İki asır kadar süregelen Pers yönetimi ardından Makedonya Kralı Büyük İskender, Hellespontos (Çanakkale Boğazı) üzerinden Anadolu'ya girmesi (M.Ö. 334) ile gerek Anadolu coğrafyası gerekse Bithynia bölgesi için güçler dengesi değişmiştir (Gürgen, 2022: 120-121). İskender'in Anadolu'ya girişi ile birlikte Helenistik dönem başlamıştır. Doğu ve batının kaynaşması ve birleşmesi dönemi olarak batılı kaynaklar tarafından aktarılmaktadır (Çiftçi, 2021: 113).

M.Ö. 5. ve 4. asırlarda, Bithynia'yı ve Bithynia topraklarında yaşayanları ''Asya Trakları'' ve/veya ''Trak Bitinleri'' memleketin bütününe ise ''Asya Trakyası'' ve/veya ''Trakya Bitinyası'' şeklinde sınıflandırılmıştır (Bosch, 1946: 38)

Bithynia, Frigyalılar ve Mysialılar arasındaki sınırları belirlemek oldukça zordur. Her bir medeniyetin pek tabii olarak birbirlerinden ayrı oldukları bilinmesine rağmen aradaki sınırlardan bahsetmek hayli güçtür. Tüm bu medeniyetlerin Trak olduğu edilmektedir. Traklar, Frigya ve Mysia'yı işgal ederler ve bunun sonucunda iki farklı medeniyetin insanlarının da birbirinden çok farklı olmadıkları görülmektedir (Strabon, 2023: 120). Esasen Mysialılar da Bithynia'da Ascanian (İznik) Gölü, çevresinde yaşamış ve Dionysius, Trakya Boğazı olarak adlandırılan Kalsedon ve Bizans Boğazı'na önceki dönemlerde Mysian Boğazı olarak ifade edildiğini aktarmaktadır (Strabon, 2023: 122). Bu durumun sonuç itibariyle Mysialılar'ın Trak kökenli oldukları fikrini sağlamlaştırmaktadır.

Bursa ve çevresinin kentleşmesindeki ve yerleşim yerine dönmesindeki en önemli etken Bithynia Krallığı'nın bölgeye hâkim oluşudur (Gürgen, 2022: 120). Kral ''Zipoites'' Bithynia Krallığı'nı kuran ve ilk kral unvanını alan kişi olarak karşımıza çıkmaktadır. Korupedion Savaşı (M.Ö. 281) ile birlikte bölge hâkimiyetini ele geçirmesinin ardından Bursa şehrinin tohumları bu noktada yaşanan değişim ve gelişimlerle I. Prusias devrinde filizlenmeye başlamıştır. (Çiftçi, 2021: 113).

Bithynia bölgesi olarak adlandırılan sınırlar, doğusunda Paphlagonyalılar, Mariandyniler ve bazı Epiktetiler tarafından sınırlandırılmıştır. Kuzeyinde Pontus Denizi, Sangarius Nehri'nin sonundan, Bizans ve Kalsedon sularının ağzına, batıda

Propontis, güneye gelindiğinde Mysia ve Frigya tarafından ‘‘Epiktetus’’ olarak adlandırılmaktadır. Aynı zamanda ‘‘Helespontiac’’ Frigya olarak da adlandırılmıştır (Strabon, 2023: 118-122).



Harita 1: Antik Çağda Bithynia Sınırlarını Gösteren Harita

Kaynak: Güney, 2014: 434.

Bithynia sınırları içinde yer alan Prusa, Atussa şehrinin bulunduğu konumda tekrar üzerine kurulan Prusa’dan geldiği düşünülmektedir. Bir başka görüşe göre şehir adını I. Prusias’tan (M.Ö. 232-192) almaktadır. Kartaca Kralı Hannibal Roma girdiği savaşı kaybedince, I. Prusias’a sığınmış ve Roma aleyhinde kışkırtmalarla savaşa teşvik etmiştir. Hannibal, I. Prusias’ın itibarını kazanması ile birlikte Nilüfer (Odrys) Çayı ile Olympos Mysios (Uludağ-Keşiş Dağı) arasında yeni bir şehir olan Prusa’yı kurmuştur (Yahşi, 1998: 4; Prusa’dan Bursa’ya, 2005: 19-20).

Bu dönemde kurulan ve/veya halen varlığını sürdüren pek çok şehir Prusa adı ile anılmaktadır. Cius (Kios)/Gemlik (Prusa ad Mare), Kieros/Düzce (Prusa ad Hypium) şeklinde adlandırılmaktadır. Söz konusu devirde Prusa adında kurulan diğer devletlerden ayırmak maksadıyla ‘‘Prusa ad Olympum’’ şeklinde ifade edilirdi (İnalcık, 1992: 445-449). Prusa ismini halen Bursa olarak korumaktadır (Ramsay, 1960: 195).
Bithynia Krallığı’na bağlı olarak Prusa, IV. Nikomedes (M.Ö. 94-74) devrinde Roma hâkimiyetine boyun eğmiş ve vasiyeti üzerine Bithynia Krallığı, Roma

İmparatorluğu'na devredilmiştir (Doğancı, 2003: 80; Çiftçi, 2021: 114; Gürgen 2022: 121). Pek zorlanmadan adeta miras yolu ile Roma yönetimi altına giren topraklar üzerinde IV. Nikomedes'in oğlu hak talep ederek Pontus Kralı IV. Mithridates'ten yardım ister gerek Bithynia topraklarını hâkimiyetine katmak gerekse toprakların vasiyet yolu ile Roma'ya bırakılmasından rahatsız olan IV. Mithridates, Roma ile savaşa girer, donanma mücadelesinde başarılı olsa da kara harekâtında yenilir. Bithynia ve Prusa, Roma yönetimine geçmiştir (Çiftçi, 2021: 114).

M.Ö. 71 yılında IV. Mithridates'in, Romalı Lucullus'a yenildiği vakit Prusa, bugünkü Hisar Mahallesi olarak bilinen bölge kadardı (Yahşi, 1998: 8). Roma İmparatoru Traianus devrinde Prusa'yı, Nikomedia (İzmit) yönetimine bağlamış ve meşhur genç Plinius'u vali olarak Prusa'ya atamıştır (Çiftçi, 2021: 114; Yahşi, 1998: 8). Plinius'un bu dönemde harikulade yöneticiliği sayesinde refah seviyesinde artış, sosyo-ekonomik seviyede gözle görülür değişim ve imar faaliyetlerinde artışlar yaşanmıştır. Ayrıca bu dönemde Plinius tarafından gönderilen bölgeye ait mektup yazışmaları da Prusa için döneme ait bilgilere ulaşabilmek konusunda önemli kaynaklardır (Yahşi, 1998: 8; Çiftçi, 2021: 114;).

İmparator Hadrianus (M.S. 128-133) yılları arasında bölgeye yaptığı geziler vesilesiyle daha önce doğal afetler sebebiyle yıkılan Nikaia (İznik) ve Nikomedia (İzmit) ihya edilmeye çalışılmış şehrin onarım ve imar faaliyetleri başlatılmıştır (Güney, 2013: 1480; Yahşi, 1998: 9). Sürecin ardından Roma İmparatorluk devrinde 194 ve 258 yıllarında Kuzeybatı Anadolu coğrafyasında etkili olan Gothların saldırıları sonucunda Nikaia (İznik) ve Nikomedia (İzmit) yağmalanmış ve şehirler ağır hasar görmüştür (Yahşi, 1998: 9; Ermiş, 2009: 6; İhtiyar, 2021: 621-622).

Roma İmparatorluğu, her ne kadar doğu ve batı üzerinde geniş sınırlara ulaştıysa da imparatorluğun iç işlerinde ve doğu sınırlarında işler yolunda gitmiyordu. Öyle ki Asya ve doğu sınırlarında yoğun Sasani atakları ile mücadele etmek gerekiyordu. Roma İmparatoru Theodosius (379-392) devrinde bütünlük korunabilmiş olsa bile, kendisinden sonra gelen oğulları Honorius ve Arcadius'un, Roma topraklarını paylaşması ile birlikte (Batı ve Doğu Roma/Bizans) güç dengesi sarsılmıştır. Bununla birlikte bütünlüğün korunamaması ile birlikte saldırılara direnemeyen Roma İmparatorluğu; bölünmenin ardından 476 tarihi ile birlikte yıkılmıştır. Prusa/Bursa

toprakları Arcadius yönetiminde Doğu Roma (Bizans) yönetiminde kalmıştır (Yahşi, 1998: 9; Çiftçi, 2021: 114-115).

4. yüzyılın ilk çeyreğinde I. Ökümenik Konsil (325), İmparator Konstantinos önderliğinde Nikaia' da (İznik), toplanmıştır (Ostrogorsky, 1995: 44). Bu önemli dini vesilenin Nikaia (İznik) özelinde önemini artırması diğer yandan Prusa (Bursa) içinde yer almasıyla dolaylı bir yoldan da olsa Prusa'nın önemini artırmıştır.

I. Justinianus dönemi (527-565) ile birlikte Prusa ve Nikaia (İznik), üzerinde imar faaliyetleri, altyapı düzenlemeleri ve şehrin ihyası için çalışmalar başlamıştır. Örneğin dönemin Bizanslı tarihçisi Procopius ''De Aedificiis'' (Yapılar) adlı eserinde, I. Justinianus'un şehri ihya etmesine dair şunları aktarmaktadır;

Nikaia'dan bahsettiği bölümde ''…Kral Justinianus ise orada bir köprü yaptırdı…'' (Şahin, 2004: 12-13) ibaresini kullanırken, bir başka bölümde ise;

''İmparator Justinianus Roma imparatorluğunun her yerinde Tanrının Anasına adanmış pek çok kilise inşa etti'' ibaresi yer almaktadır (Menzilcioğlu, 1994: 9). Buradan yola çıkarak, I. Justinianus devrinde Prusa (Bursa) içinde bilhassa Nikaia (İznik) çevresinde yoğun biçimde imar çalışmaları kenti bayındır bir hale getirmiş ve üzerinde eski ihtişamını geri kazandırmaya yönelik adımlar atılmıştır.

VII. Ökümenik Konsil'in tekrardan Nikaia'da (İznik) toplanması (787) ile birlikte gerek Prusa (Bursa) gerekse Nikaia (İznik) yeniden önemli bir konuma gelmiştir (Ostrogorsky, 1995: 149-153, 164-166, 195-196; Ermiş, 2009: 8).

8. yüzyılın ilk çeyreğinde Araplar (Abbasiler / Harun Reşid Devri), İstanbul'u fethetme düşüncesi ile Kuzeybatı Anadolu topraklarının içlerine doğru ilerlediler. Bu sırada Arap orduları, Nikaia'yı (İznik) kuşatmalarına rağmen, güçlü sur yapılarını aşamadılar ve kenti ele geçiremediler. Gücü yeniden eline geçiren Müslüman Arap coğrafyası 955 yılında Hamedanlılar ile Bursa'yı ele geçirdi ve ''23'' yıl boyunca bölgede hâkim kaldılar (Çiftçi, 2021: 115; Prusa'dan Bursa'ya, 2005: 21-22).

Türklerin, 1071 Malazgirt Savaşı ile birlikte Anadolu topraklarına girişi ile birlikte Bizans toprakları da hızla kayıp vermeye devam etmekteydi. Yaşanan toprak kayıpları Bizans'ı endişelendirirken İznik ise ilk Türk akınlarını yaşamaya başlamıştır. Selçuklular (1075-1080) Kutalmışoğlu Süleymanşah komutasında İznik'i kuşatmıştır. Ardından 1078 yılında Nikeforos Botaneiates Süleymanşah yardımıyla VII. Mikhael Dukas'a karşı isyan etmiştir. 1081'de ise Nikeforos Melissenos tıpkı Botaneiates gibi

Süleymanşah'tan yardım istemiş ama isyan ettiği Komnenoslar'a karşı başarılı olamamıştır. Melissenos kendisini İznik'te imparator ilan ederek Süleymanşah ve beraberindekilerin İznik'te yerleşmelerini istemiştir. Süleymanşah İznik'i başkent yapmış ve Bursa toprakları Türk hâkimiyeti altına girip Türkleşmeye başlamıştır. Selçuklu Türkleri yalnızca yirmi iki yıl boyunca bu topraklar üzerinde varlığını sürdürebilmiştir (Eyice, 1988: 12-15; Yahşi, 1998: 15-16; Prusa'dan Bursa'ya, 2005: 21-22; Ermiş, 2009: 8-9; Çiftçi, 2021: 115)

1092 yılında Süleymanşah'ın oğlu Kılıçarslan, İznik'te sultanlığa yükselmiştir. Kılıçarslan hem kendi durumunu sağlamlaştırmak hem de İznik üzerinde Türkleşme hareketlerini hızlandırma yolunda olsa da Türklerin kendi arasındaki iç çatışma durumları şehrin kaybedilişinde önemli bir faktördür. Yaşanan bu durumların yanı sıra Bizans İmparatoru I. Aleksios Komnenos da kaybedilen topraklar sebebiyle Papalıktan istediği yardım talebi, Clermont Konsili'nin toplanmasıyla (1095) Haçlı Seferleri'nin başlangıcını yaratmıştır (Eyice, 1988: 12; Ostrogorsky, 1995: 334; Ermiş, 2009: 9).

1097'de İznik'i tekrar geri alan Haçlılar şehri Bizans'a teslim etmiştir. Ardından 1204 yılında Latin Devleti'nin İstanbul'da kurulması teşebbüsleri doğrultusunda Bizans başkenti İznik'e taşınmıştır. İznik bu dönemde devletin yeni merkezi konumuna ulaşmıştır. I. Theodoros Laskaris (1204-1222) Bizans'ı yeniden canlandırmak isteyip burada bir prenslik kurmuştur (Eyice, 1988: 13-14; Yahşi, 1998: 15).

1261 yılında Latin İstilası'nın son bulmasıyla birlikte, Bizans başkent unvanını tekrar İstanbul'a taşınmış ve devlet merkezi haline gelmiştir. Tahtı meşru bir şekilde ele geçirmeyen Mikhael Palaiologos (1259-1282) Bizans İmparatorluğu'nu yeniden kurarak başkenti taşımıştır. Bu dönemde İznik, öneminden yine fazla bir şey kaybetmedi ve saray için ipek üretimi sağlamaya devam etti (Eyice, 1988: 14).

13. yüzyıl ile birlikte hızlıca büyüyen ve yayılım gösteren Osmanlı Beyliği bölgede önemli bir güç ve tehdit olarak Bizans'ın karşına çıkmıştır. Bizans bu dönemde İznik ve çevresini kaybetmek istemiyor ve kırılmış olan gücüne rağmen bölge için müthiş mücadele etme gayretinde bulunmuştur. 1330'da Osmanlılar, Orhan Gazi önderliğinde Palekanon Savaşı ile Bizans'ı yenmiş ve İzmit kıyılarını ele geçirmiştir. Bu sayede Bizans'ın ümitleri büyük çoğunlukla sona ermiştir. İznik Tekfuru, kendisinin ve halkın çaresiz kalması ile birlikte Bursa'nın fethinde yaşananlar gibi ''kendisinin ve halkın herhangi bir zarar görmemesi ve dileyenlerin serbestçe İstanbul'a geri dönebilmelerini''

şartı ile şehrin zora sokulmadan Osmanlılara bırakacaklarının taahhüt etmiştir (Neşri, 158-159; Eyice, 1988: 15; Yahşi, 1998: 16).

1302'de Osman Bey, evvelce Bursa'da; Karacahisar, Yarhisar ve İnegöl'ü almıştır. Ardından Yenişehir'i devlet merkezi konumuna getirmiştir. 1308'de Tekfurun topladığı orduya karşılık onları alt etmiş ve Bursa önlerine değin gelmiştir. Lakin ömrü vefa etmediği için Bursa'yı alamadan vefat etmiştir. 1325'te Orhaneli Kalesi'nin fethi ile birlikte Tekfur umutlarını kaybetmiş ve çaresiz kalmıştır. 6 Nisan 1326 tarihi ile birlikte Bursa daha sonra tıpkı İznik'te yaşanacak olduğu gibi kan dökülmeden ''vire'' yoluyla Orhan Gazi'ye verilmiş ve bölgede Türk hâkimiyeti etkisi altına girmiştir. (Hammer c.I, 1983: 91-99; Prusa'dan Bursa'ya, 2005: 22-23)

Osmanlıların Bursa ve İznik fetihleri ile birlikte artık antik Bithynia ve günümüz Bursa toprakları kısa bir süre içinde Türk-İslam şehri haline gelmiştir. Bursa ve İznik toprakları, Anadolu'dan İstanbul'a geçişin önemli kilit noktalarından birisi olması hasebiyle yıllar boyunca önemini sürdürmeye devam etmiştir. Erken Osmanlı devri için büyük öneme sahip şehir gerek Osmanlının beylikten devlet anlayışına geçmesinde gerekse mimarisinin, sanatının, çiniciliğinin ve dahasının gelişiminde kilit nokta görevi görmüştür. Bu vesile ile günümüze değin ulaşan Bursa toprakları önemini ilk günkü gibi korumaya devam etmektedir.

1.2. Yol Ağları ve Önemli Güzergâhlar

Anadolu coğrafyası asırlar boyunca Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan doğal bir köprü konumunda olmuştur. Bünyesinde birçok medeniyete ev sahipliği yapan, istilalar yaşamış ve birçok göç almıştır. Anadolu coğrafyası üzerinde yaşanan bu yoğunluk beraberinde pek çok askerî ve ticarî faaliyeti getirmiştir. Bu vesileyle gerek askerî gerekse ticaret yollarının büyük bir bölümü bu coğrafya üzerinde kurulmuştur. (Özergin, 1959: 27; Gülgönül, 2020: 9).

Heredotos'un, Antikçağ Anadolu topraklarında gelişen olaylardan bahsederken (M.Ö. VI. yy), Kral Yolu'ndan bahsetmektedir (Heredot, 1991: V-52, VIII-92). Sözü geçen yol bilinen ilk ticaret yolu olarak karşımıza çıkmaktadır. İran devrine ait olan yolun, Ephesos üzerinden Cilicia geçidi ile Sardis'e ve son durak olarak Susa'ya ulaşmaktadır (Doğancı, 2005: 169; Ramsay, 1960: 26-27).



Harita 2: Kral Yolu, Hitit Yolu ve İskender Yolu Haritası (Koşay 1974: 68)

Kaynak: Koşay, 1974: 68

Kral Yolu, (M.S. 4. yüzyıla değin), önemini korumaya devam etmiştir. Ne var ki Diokletianus Devri (M.S. 284-305) içinde başkent İzmit'e (Nicomedia) taşınmış, ardından Constantinus devrinde (M.S. 324) tekrar başkent değişikliğine giden Roma İmparatorluğu yönünü İstanbul'a (Constantinopolis) çevirmesi ile birlikte başta Kral Yolu olmak üzere Bithynia topraklarından geçen güzergâhlar değerini yitirmeye başlamıştır (Doğancı, 2005: 170.).

Roma devrinde artmaya başlayan Hristiyanlık ile birlikte, ''Hacılar Yolu'' önemli bir güzergâh haline gelmiştir. Anadolu toprakları üzerinde yer alan önemli ticaret ve askeri yollar arasında kendine yer bulan yol, Avrupa'dan hac vazifelerini yerine getirmek isteyen hacılar, İstanbul'a (Constantinopolis) ulaşıyor ve ardından Kudüs'e farklı güzergâhlar üzerinden geçiş sağlamakta idiler (Doğancı, 2005: 171-184)

İki farklı güzergâh üzerinden gerçekleştirilen hacılık görevinde ilk yol İstanbul/Kadıköy (Khalcedeon), İzmit (Nikomedia), İznik (Nikaia) üzerinden Ankara (Ankyria), Tarsus, Antakya (Antiocheia) güzergâhı olan ticari yoldur (French, 1985: 16). Bu güzergâhın önem kazanmasının sebeplerinden en başında imparatorluğun Hristiyanlaşmaya başlamasıdır. İstanbul-Ankara-Kilikya istikametince uzanan yol yoğun bir şekilde kullanılmasına karşılık Romalılar tarafından herhangi bir ad yola ithaf edilmemiştir. Bununla beraber yolun Toroslardaki bölümü için ''Via Tauri'' adı kullanılmıştır (French, 1985: 16-17; Şengül, 2022: 17; Keskin, 2018: 896).

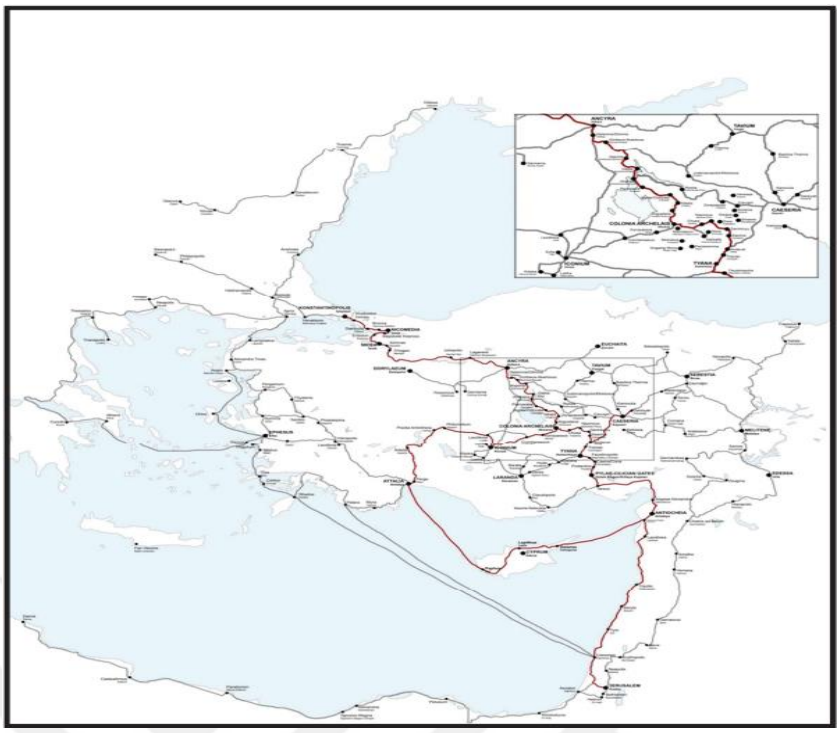
Kullanılan güzergâhlardan bir diğeri ise İstanbul-Suriye arası bulunan Roma askerî yoludur. Küçük Asya üzerinden geçer ve Fırat'a (Euphrates) değin ulaşmaktadır. Bunun

yanı sıra bir de kuzey yolu mevcuttur. Bu yol, Karadeniz üzerinden Samsun ardından Trabzon limanlarına gelip bu yol üzerinden Kudüs'e değin devam etmektedir. Avrupa'dan gelen hacı adayları önce İstanbul, deniz yoluyla Kadıköy'e ulaşır ardından Gebze, Yarımca üzerinden İzmit-İznik antik yolunu kullanır ve İznik'ten itibaren modern karayolunu kullanarak yollarına devam etmişlerdir. (Doğancı, 2005: 171-184; Keskin, 2018: 896; Şengül, 2022: 16-17).

Seyahatnameler ve mil taşları bu dönemde güzergâhlar ve antik yollar adına önemli bilgiler aktarmaktadır. Hacılar Yolu için, İzmit-İznik arasında kalan bölümde elimize geçen ilk bulgular eski bir mil taşı (M.S. 114-115) olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu önemli güzergâhın İmparator Domitianus devrinde, eyalet valisi konumunda olan A. Caesennius Gallus tarafından M.S. 82 yılında yapıldığı anlaşılmaktadır (Doğancı, 2005: 172).

Doğancı; S. Şahin'den, Roma mil taşına ait verilen bilgileri şu şekilde aktarmıştır.

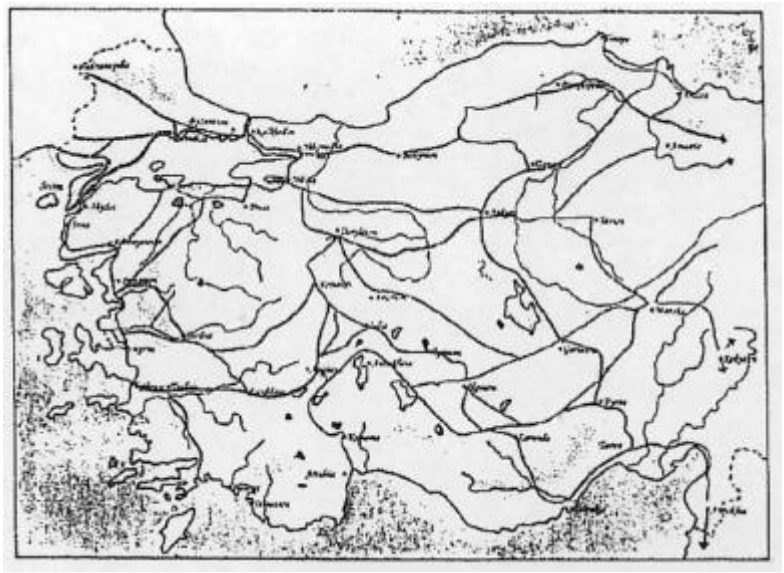
> ''İmparator Kayser L. Septimus Severus Pius Pertinax Augustus, Arap Fatihi, Adiaben Fatihi, büyük Parth Fatihi, en yüce rahip, 6 yıldır hükümdar, 11. kez imparator, 2. kez konsül, vatanın babası, prokonsül ve imparator Kayser M. Aurelius Antonius Augustus, hülkümdarlığının 2. yılı ve P. Septimus (Geta) Kayser, elçi ve valileri Quintus Tineius Sacerdos aracılığı ile (yolu) onarttılar. Nikaia'dan 32 (Roma mili)''. (Doğancı, 2005: 172).



Harita 3: Hacılar Yolu Ağı

Kaynak: Şengül, 2022: 21.

Roma mil taşının, İznik-Gölpazarı(?) arasında kalan bölümün onarımı esnasında dikildiği anlaşılmaktadır. Onarımları yaptıran kişinin ise Quintus Tineius Sacerdos olduğu anlaşılmaktadır. Yine İzmit (Dilderesi) civarında ele geçirilen bazı mil taşı örneklerinin de Hacılar Yolu'na işaret ettikleri anlaşılmaktadır. Bunun yanı sıra 6. yüzyılın Bizanslı tarihçilerinden Procopius; İznik batısında sur dışında yer alan sel sebebiyle yol sık bir şekilde hasar almakta ve kullanımının zorlaşmakta olduğundan bahseder. I. Justinianus'un bu bölgede imar faaliyetlerinden bahseder ve sağlam bir köprü yaptırdığını aktarmaktadır (Menzilcioğlu, 1994: 9; Şahin, 2004: 12-13; Doğancı, 2005: 174).



Harita 4: Küçük Asya Coğrafyası Üzerinden Geçen Önemli Güzergâhlar

Kaynak: Doğancı, 2005: 182.

Askerî ya da Kuzey Yolu olarak bilinen bölümün; İstanbul'dan başlayarak İzmit (Nikomedia), Bursa (Prusa), Bolu (Claudiopolis), Gerede (Krateia), Taşköprü (Pompeiopolis), Amnias Vadisi, Vezirköprü üzerinden Amasya'ya ulaşmaktadır (Ramsay 1960: 46). Bithynia'yı kuzeyde Pontus'a bağlayan bu yol gittikçe önemini artırmıştır. VI. Mithridates devrinde, Lucullus ve Pompeius ordularını bu yoldan geçirmiştir (Doğancı 2005: 177). Söz konusu güzergâha birçok farklı dönemde pek çok sefer eklemeler yapılmıştır. İmparator Claudius, devrinde en erken ilk ekleme yapılmıştır (M.S. 41-54). Ardından Traianus devrinde (M.S. 98-117) yol önemi korumuştur. Hadrianus (M.S. 123), Küçük Asya coğrafyasına yapmış olduğu gezide bu yoldan Bithynia'ya gelmiştir. Septimus Severus devrinde (M.S. 194) yol ağları önemini artırmış ve kentler ön planda tutulmuştur. Caracalla devrinde ise Part Seferi esnasında (M.S. 214-219) bu güzergâh üzerinden ordusu ile Bithynia'ya varmıştır. (Doğancı, 2005: 177-183).

Söz konusu yol ağlarının imar faaliyetleri ve yol yapım çalışmalarının I. Justinianus devrinde (M.S. 6. yüzyıl) içerisinde yapıldığı anlaşılmaktadır (Texier 2002: 143; Şahin 2004: 12-13; Doğancı, 2005: 178). Gerek devrin içinde yaşayan Procopius gibi dönem tarihçilerinin eserleri gerekse güzergâhlar hususunda elde edilen veriler ışığında Roma devrinden kalan bu yol ağları Bizans devrinde de büyük bir dikkatle korunmuştur. I. Justinianus'un başlattığı imar faaliyetleri ile yol ağlarında en mükemmele ulaşmak

isteyişi ile birlikte söz konusu yol ağları 11. yüzyıla değin önemini korumaya devam etmiştir. İmparatorluğun Hacılar Yolu'ndan daha uzun olan Askerî Yol rahat ulaşım sağlamasına rağmen, Hacılar Yolu daha kestirme bir güzergâh olarak kullanılmaya daha elverişlidir. Lakin tüm yol ağları aynı anda kullanımı terk edilerek (11. yüzyıl) harabeye dönmeye başlamıştır (Ramsay, 1960: 46-50,218-219).

Bursa ve çevresinde yer alan yol ağları antik yol ağlarının korunduğu, Roma dönemi yol ağları ve önemli güzergâhların ihtimam gösterilerek Bizans devrinde işlevlerine devam edip, yapılan ekleme ve onarımlar doğrultusunda geliştiğini söylemek mümkündür. Bunun yanı sıra çevresinde yer alan su varlıklarıyla birlikte önemli bir liman kent haline de gelen bölgede gerek ticaret aksı gerekse askerî ve dinî ihtiyaçlar doğrultusunda şekillenen yol ağları görülmektedir.

Prusa (Bursa)- Kios (Gemlik)- Nikaia (İznik) Yolu: Antik çağ içinde Bursa-İznik arasında yer alan iki yoldan biridir.

Birinci Yol: İznik Gölü'nü kuzey yönde takip ederek Yalakdere mevkiine ulaşır ve oradan Gemlik'e ulaşmaktadır. Yol şartları zorlu ve engebeli olduğundan fazla tercih edilmemiştir. Gölün kuzeybatısını takip eden yok önce Helenopolis ardından Pylae'nin ve Basilinopolis'in üzerinden Gemlik'e ulaşır. İznik Gölü güneyinden geçen İznik-Gemlik hattı ile birleşir. Gemlik'in güneyinden bugünkü Demirtaş mevkii yakınlarından geçerek Bursa'ya ulaşır (Doğancı, 2005: 179).

İkinci Yol: İznik güney kapı üzerinden, İznik Gölü'nün güneyinde yer alan engebeli güzergâh üzerinden Sölöz yakınlarından Gemlik'e ulaşır. Birinci yol istikametince Bursa'ya ulaşmaktadır. Doğancı; Plinius'un, Bursa-İznik güzergâhı hakkında mesafeyi anlattığı bölümü şu şekilde aktarmaktadır:

> ''Kios'tan sonra Bithynia içlerine Hannibal tarafından Olympos Dağı eteğinde kurulmuş olan Prusa gelir. Buradan Nikaia'ya Askania Gölü üzerinden 25 milia passumdur (yaklaşık olarak 37 km.)'' (Doğancı, 2005: 179-180).

Bursa ile Mudanya'yı birbirine bağlayan antik yol Prusa-Myrleia (Apameia) Yolu üzerine;

Mudanya yolu stratejik, askerî ve ticari bakımdan önem arz eden güzergâhlardan biridir. Prusa-Apameia-Konstantinopolis güzergâhı her dönem sıkça kullanılan hatlardan birisidir. Aynı zamanda antik dönemde Mudanya (Apameia), Bursa'nın limanıdır. Bu vesile ile ticari olarak da büyük önem arz eder. Uludağ'dan (Olympos) çıkarılan kereste liman üzerinde yüklenip dağıtılmaktadır. Yol, Bursa'dan Çekirge'ye doğru devam eder

ve ikiye ayrılır. Ayrılan yollardan kuzeybatı yönünde Bademli mevkii üzerinden Mudanya'ya ulaşılmaktadır (Doğancı, 2005: 180-182).

Prusa (Bursa)-Apollonia (Mustafakemalpaşa(?) Yolu; Bursa üzerinden Apollonias Gölü'ne değin Rhyndacus vadisini izlemektedir. Batı yönünde ilerlendiğinde Karamancık-Kite kazasından gölün kuzeyi doğrultusunda Ulubad (Lopadium) bağlanır ve Mihalçık'a (Miletopolis) ulaşmaktadır. Mevcut konumdan güneye sapıldığında Kirmastı'ya (Cremaste)'ye ulaşılmaktadır (Doğancı, 2005: 182-183).

Prusa (Bursa)- Adriani (Orhaneli) Yolu; esasen tali yollardan birisi olarak karşımıza çıkmaktadır. Bursa (Çekirge) güneyinden Misi Köyü'ne uğrayan yol, Uludağ'a (Olympos) devam eder ve oradan Orhaneli'ne ulaşır.

Kadıköy (Chalcedon)-Gemlik (Kios)- Myrleia (Mudanya) Yolu; Helenistik devirden itibaren kullanılan güzergâhlardan biridir. Makedon Kral Philoppos'un (M.Ö. 202) Kadıköy'ü işgali ile birlikte yüzünü güneye dönerek Gemlik (Kios) ve Mudanya'yı (Myrleia) ele geçirmiştir. Bu bölgelerin işgali ardından I. Prusias'a topraklar verilmiştir. Kral Philoppos'un kullandığı kıyı güzergâhı olarak bilinmektedir (Doğancı, 2005: 183).

Prusa (Bursa) Doğu Güzergâhları; Kestel istikametince ilerleyen yolun bitiminde yol ayrılmaktadır. Kuzeydoğuya yönelen yol üzerinden Gölyaka (Atroa) üzerinden önce Sakarya Nehri ve ardından Sivrihisar (Justinianopolis) ulaşmaktadır ve Roma karayolu ile birleşmektedir. Güneydoğu istikametince ilerleyen ikinci kol ise İznik (Nikaia)-Dorylaeum (Eskişehir/Şarhöyük) yolu ile kesişmektedir (Doğancı, 2005: 183).

Çağlar boyunca sıkça kullanılan bu yol ağları ve güzergâhlar önemini korumuş ve birçok kez onarımlarla yaşatılmaya çalışılmıştır. Bithynia devrinden itibaren kullanımını gördüğümüz güzergâhlar Roma devrinde ihtiyaç esasları çerçevesinde geliştirilmiş ve yol ağları artırılmıştır. Ticari, askerî ve dinî ihtiyaç doğrultuları etrafınca gelişen yol ağları Bizans devrinde de muhafaza edilip korunmaya ve öncelik verilmeye devam etmiştir (Ramsay, 1960: 77-85,216-243). Bölgedeki Türk hâkimiyeti ile birlikte, Bizans devrinden kalan yol ağlarının değiştirilmediği ve kullanımına devam edildiği bilinmektedir. Selçuklular ile bölgede başlayan Türk hâkimiyeti ve devamında Osmanlıların hâkim olduğu coğrafyada Bursa bir merkez olmanın yanı sıra aynı zamanda ticari bir merkez konumuna ulaşmıştır (İnalcık, 1960: 45-46). Bursa'nın fethi ve beraberinde önemli bir merkez oluşu ile birlikte Anadolu coğrafyasında yer alan ticaret yolları yeniden değer kazanmış ve Bursa'ya yönelmiştir (Yahşi, 1998: 39).

Selçuklular ile birlikte 13 yüzyıldan itibaren 14. yüzyılın son çeyreğine değin zaman içinde yaşanan iktisadî ve beşerî denge değişimini mukayese etmek gelinen noktanın anlaşılması için yeterlidir. I. Alaeddin Keykubad (1220-1237) devrinde, Anadolu'nun iktisadî-siyasî merkezi *"Antalya-Akşehir-Sinop"* -ki aynı zamanda Selçukluların önemli güzergâhlarından biridir- doğusu iken, Osmanlılar ile birlikte Bursa'nın fethi merkez konumunu Bursa ve Ege Bölgesine çekmiştir (Akdağ, 1979: 123-124; Yahşi 1998: 39; Gülgönül, 2020: 10-11)

Bölgede gelişen ticaret unsuru ile birlikte Erken Osmanlı Devri içinde 15. yüzyılın ilk çeyreği içerisinde Bursa ve çevresindeki güzergâhların kullanıldığı ticari yollar ehemmiyetini artırmıştır. Bunların başında Şam-Bursa Yolu gelmektedir. Bursa'nın ticari merkez haline gelişi güzergâhların yönünü İstanbul'dan Bursa'ya yöneltmiştir (İnalcık, 1960: 46). İnalcık, yola dair şu bilgileri aktarmaktadır:

Şam-Bursa Yolu: Bu dönemde daha çok hac ve ticaret amaçlı kervanların kullanmış olduğu güzergâh, ''Şam-Halep-Adana-Konya-Akşehir-Karahisar-Kütahya-Bursa'' rotasını izleyerek Bursa'ya ulaşan ''Bertrandon de La Broquier''nin ''50'' gün içinde Bursa'ya ulaşım sağladığını yol boyunca Ceneviz ve Floransa milletlerinden tacirlerle ilişkiler kurup ardından Pera'ya (Beyoğlu/Galata) geçtiğini aktarmaktadır (İnalcık, 1960: 46-47).

Antalya-Bursa Yolu: ''Manisa-Balıkesir'' istikametinden ''Balat, İzmir, Ayaslug, Sakız Adası'' üzerinden Batı ile ticaretin yapılmasında önemli rol oynamaktadır. I. Bayezid devri içinde önem arz eden güzergâh Ankara Savaşı'nın yenilgisi ile birlikte Osmanlı bölgeyi elinde tutamamıştır. I. Mehmed devrinde bölgede etkin olmak için her yol denenmiştir. Antalya'nın deniz yolu ticaret için büyük önem arz etmektedir. Antalya ticareti için Bursalı tacirler büyük önem arz etmektedir. 16. yüzyılda Osmanlı'nın Mısır ve Rodos'un Fethi ile birlikte deniz yolundaki güvenliğin ele geçirilmesi ve İstanbul üzerinden doğrudan doğu-batı arasındaki seferler ile birlikte yol eski önemini kaybetmiştir (İnalcık, 1960: 48-50).

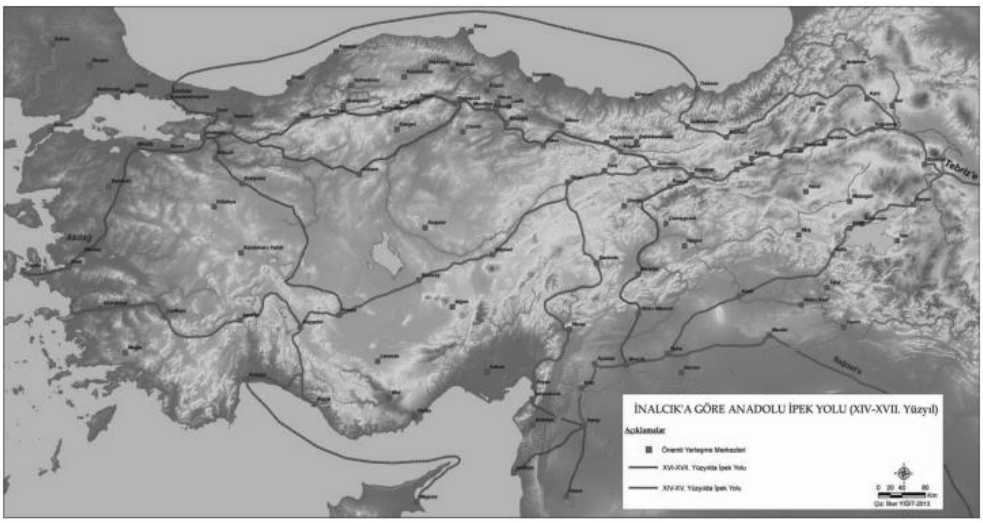
Bursa-Tebriz Kervan Yolu: İki farklı güzergâha sahip olan yol önemli ticaret yollarının kesişim noktalarından biridir.

Birinci Yol: Kuzey istikametince ilerleyip ''Bolu-Kastamonu'' üzerinden güney yoluna bağlanıp Tebriz'e ulaşmaktadır (İnalcık, 1960: 50-52; Bulut vd., 2018: 124-148).

İkinci Yol: Güney istikametince ‘‘Ankara-Çorum’’ istikameti üzerinden ‘‘Amasya-Tokat- Erzincan- Erzurum- Aras Vadisi’’ rotalarını takip edip Tebriz’e ulaşmaktadır (İnalcık, 1960: 50-52; Bulut vd., 2018: 124-148).

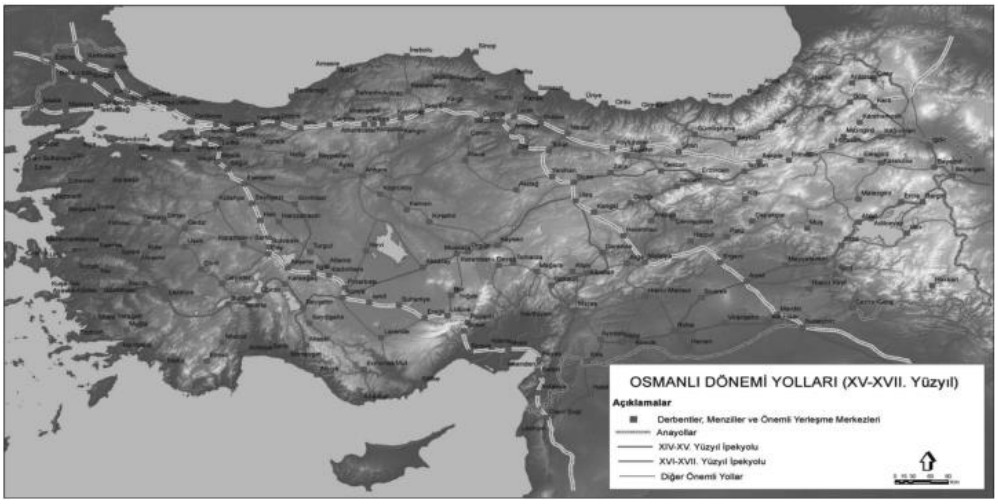
Bursa ipek üretimi ve ticareti açısından önemli bir kent haline gelmeden evvel İran’ın ipek kervanları İskenderun Körfezi vasıtasıyla Akdeniz ülkeleri için işlek rota olmuştur. 14. yüzyıl itibariyle Osmanlı için önemli bir merkez haline gelen Bursa, doğu-batı ticareti arasında köprü vazifesi görmüştür. I. Bayezid devri ile birlikte ticaret yollarının denetimi Osmanlılara geçmiş ve İran kervanları Bursa’ya gelmeye başlamıştır. Bunun yanı sıra Gemlik ve Mudanya üzerinden ulaşımın sağlandığı deniz yolunun da büyük etkisi ve önemi bulunmaktadır. Marmara Denizi üzerinden hem Gemlik hem de Mudanya’ya iki farklı yol mevcuttur. Bunlardan ilki ‘‘Kocaeli-Başiskele-Karamürsel-Dil Burnu-Hersek-Yalova-Samanlı-Katırlı-Bozburun’’ istikameti üzerinde devam eden yol olmak üzere ikinci yol ise ‘‘Bozburun-Armutlu-Fıstıklı-Kumla-Gemlik-Kurşunlu-Altuntaş-Mudanya-Tirilye’’ yoludur (İnalcık, 1960: 50-52; Bulut vd., 2018: 124-148). Yukarıda sayılan yol ağları İpek Yolu’nun Kuzeybatı Anadolu coğrafyasının güzergâhını ve adeta yeniden doğuşunu ifade etmektedir.

İstanbul-Mudanya-Bursa deniz yolu için genel olarak kullanılan rota ‘‘Sarayburnu-Heybeliada-Mudanya’’ rotasıdır. Bu rota istikametince Mudanya’ya varıldıktan sonra Nilüfer Çayı üzerindeki köprüden geçiş sağlanarak Bursa içlerine varılmaktadır (İnalcık, 1960: 56; Taeschner, 2010: 116-122; Bulut vd., 2018: 130).



Harita 5: Halil İnalcık’a göre Anadolu İpek Yolu Güzergâhı (14-17. yy)

Kaynak: Bulut vd., 2018: 146



Harita 6: Osmanlı Devri'nde Ana ve Tali Yol Ağları

Kaynak: Bulut vd., 2018: 147

Bu yol ağlarının yanı sıra, Bursa'yı Rumeli topraklarına bağlayan Anadolu ve Rumeli arasındaki ticari ağ ile birlikte Avrupa ülkelerine açılıp mevcut ticaretin devamlılığını sağlamak maksadıyla ''Bursa-Rumeli Yol Ağı'' önem arz etmektedir. Bayezid (Yıldırım) devrinde bu hat üzerinde inşa ettirilen Issız Han gibi önemli örnekler yolun önemini göstermektedir. ''Bursa-Karacabey-Biga-Çardak-Gelibolu-Edirne'' istikameti boyunca Rumeli topraklarına uzanan yol aynı zamanda İstanbul Fethi öncesinde de askerî yol olarak kullanılmıştır (İnalcık, 1960: 55-56).

Kanuni Devri (1554-1562) içinde elçilik görevi yapan Busbecq ''Türk Mektupları'' adlı yazılarında, Bursa çevresi üzerinden geçen Üsküdar-Amasya arasındaki yolculuğunu aktarmıştır. Bu esnada Uludağ, Cumalıkızık, İznik Gölü kıyısından hareket edip Yenişehir üzerinden yolculuğuna devam ettiğini aktarmaktadır (Busbecq 2005: 45-61).

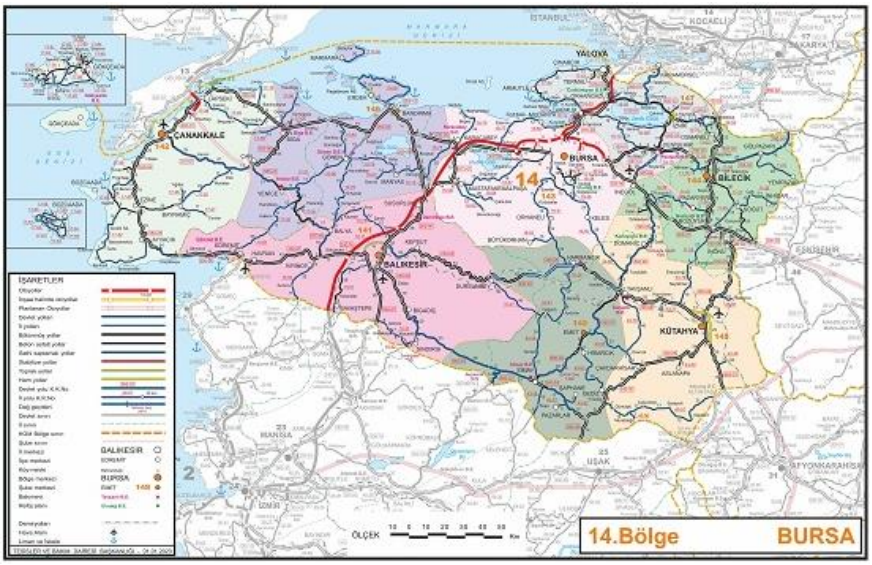
Evliya Çelebi (1648'de), Seyahatname eserinde Bursa üzerinden geçen Üsküdar-Halep güzergâhını oluşturan aynı zamanda Bursa üzerinden geçen yol ağına değinmiştir. Bu yol ağı hem antik Hac Yolu içinde yer alırken hem de 17-19. yüzyıllar arasında ordunun temel menzil güzergâhlarından biridir (Çulpan 2002: 176-177; Evliya Çelebi 2006b: 2-3). Bahsi geçen güzergâh günümüzde halen kullanılmaya devam etmektedir.

13. yüzyıl itibariyle mevcut coğrafya önemli bir ticari kavşak haline gelmiş, büyük öneme haiz ticaret rotalarının üzerinde bulunduğu Bursa'nın değerini artırmıştır (Yenal, 1996: 11). Bayezid devriyle birlikte 14. yüzyıl içinde şehir çarşı olgusu etrafında önemli bir ana üs noktası haline gelmiştir (Tekeli, 1999: 7). Yaşanan gelişim ve değişimlerle

birlikte 15. yüzyılda İpek Yolu'nun Kuzeybatı Anadolu güzergâhı üzerindeki güç ve denetimin Osmanlı hâkimiyetine geçişi yollardaki kararlığı ve etkin ticarî kullanımı göstermektedir. 16. yüzyıl ile birlikte iş kollarında yaşanan oransal artışla birlikte gelişen ve büyüten ticarî ortam beraberinde ticari yollar üzerinde farklı iş kollarına ait dükkânlar ve han yapılarını bir araya getirmiştir (Tekeli, 1999:14). Bu durum ışığında Bursa'nın ticarî fonksiyonları ve bir ana üs haline gelişi 16. yüzyılın sonlarına gelindiğinde gelişimini tamamlayıp pik noktasına varmıştır (Tanyeli, 1987: 38). 17. ve 18. yüzyıllar arasında kalan bölümde ticarî, sosyal, fizikî yapı içerisinde köklü ve büyük değişimler yaşanmamıştır (Eriçok, 2015: 174).

Tanzimat Fermanı (1839) ile birlikte ticarî, ekonomik, iktisadî alanda yaşanan değişimler ile birlikte Bursa ticarî aksın ve yapısal düzenlemeler ile birlikte şehirde yapılanmaya gidilme söz konusudur (Tekeli, 1999: 8). Ardından Bursa'da büyük yıkıma sebebiyet veren 1855 depremi ile birlikte büyük oranda ulaşım ve imar faaliyetleri üzerinde değişimler yapılmıştır (Eriçok, 2015: 177). Cumhuriyet Devri ile birlikte (1960'lı yıllar) gelişen sanayi ve yoğun göç ile meydana gelen nüfusta çoğalma ile birlikte Bursa'da şehirleşme ve dönüşümün bu parametreler çerçevesinde değiştiği anlaşılmaktadır (Tekeli, 1999: 8).

Günümüzde Bursa ve çevresi yol ağları Karayolları Genel Müdürlüğü'nün 14. Bölge Müdürlüğü sorumluluğunda faaliyet göstermektedir. Bursa ilinin tamamı ve çevresinde yer alan diğer illerle birlikte ''Bilecik ili yol ağının tamamı, Balıkesir, Çanakkale, Kütahya, Yalova, Eskişehir, Manisa, Kocaeli ve Sakarya'' illerinin belirli bölümleri ile toplam 48.388km²'den oluşmaktadır.



Harita 7: Bursa ve Çevresindeki Günümüz Yol Ağı

Kaynak: (www.kgm.gov.tr, ‘‘Erişim Tarihi: 20/08/2023’’)

Harita.7’de görülen toplam yol ağlarının Karayolları Genel Müdürlüğü, 14. Bölge Müdürlüğü tarafından açıklanan veriler ışığında günümüzde %98’i asfalt döşeli olup (4.592 km.) bu yol ağlarının 1.578 km.si ise ‘‘Bitümlü Sıcak Karışım’’ sistemi ile kaplı vaziyettedir (www.kgm.gov.tr, Erişim Tarihi: 20/08/2023).

Kişi başına düşen yol ağı miktarı Bursa nüfusu ile (5.290.791) karşılaştırıldığında ‘‘97 metre KGM yol ağı üzerinde km²’ye 109 kişi düşmektedir’’ (www.kgm.gov.tr, Erişim Tarihi: 20/08/2023).

2. BÖLÜM: KÖPRÜ MİMARİSİ

2.1. Köprü Mimarisinin Ana Hatları

İnsanlık tarihi boyunca süregelen değişim ve gelişimler doğrultusunda modern dünyanın temeli oluşmuştur. Yaşanan bu devinim ile birlikte insanoğlunun ihtiyaçlarında görülen değişkenler de zaman içinde farklılaşarak çoğalmaya devam etmiştir. Değişen ve gelişen ihtiyaçlar doğrultusunda insanoğlunun sosyal bir canlı olması durumu beraberinde mimarlık tarihini doğuracak adımları atmasına olanak sağlamıştır. Öyle ki tarih öncesi çağlarda doğa olayları, vahşi yaşam vb. durumlardan hareketle barınma ve korunma iç güdüsü ile evler inşa edilmiştir. Aynı korunma ve güven ihtiyacı doğrultusunda dinî ihtiyaçlar ile birlikte ibadethaneler inşa edilmiştir. Gelişen sosyal çevre, sosyo-ekonomik durum, fiziki ve stratejik konum gibi birçok etmen insanların şehirleşme ve kent kurmasını sağlamıştır. Şehirleşmelerle birlikte ortaya çıkan savaşlar kale, sur, bend gibi yapıların oluşmasına olanak sağlamış ve tüm bunları bir araya getirecek ulaşım ihtiyacı hasebiyle medeniyetin önemli göstergesi olan yollar ve köprüler inşa edilmiştir. Bu imar faaliyetleri tarihsel süreç boyunca gitgide üzerine koyarak ilerlemiş, gelişmiş ve dünyanın her bir bölümüne genişlemiştir.

Hayatın yapı taşı olan ve tüm canlılığın yaşamı, devamlılığı hususunda ‘‘su’’ en temel birleştirici unsur olarak öneme haizdir (Günay, 2009: 432-437). Her kültür ve medeniyet içinde variyetini koruyan ortak evrensel sembol olarak farklı birçok mana ile ilişik tutulmuştur (Gürkan, 2009: 440-442). İnsanoğlu tarihsel süreç içinde su ve sulak araziler içinde yerleşmiş ve şehirleşmiştir. Bu durum vesilesiyle su insanoğlunun ayrılmaz bir bütünü haline gelerek gerek dinî gerek mimarî gerekse sanat alanında birçok farklı kolda büyük önem arz etmektedir (Pala, 2009: 442-443).

Suyun hayat için birleştirici bir unsur olduğu gibi aynı zamanda ayrıştırıcı durumlarda da görülmektedir. Kıtaları, kentleri, yolları birbirinden ayıran tabii bir sınır olarak karşımıza çıkmaktadır. Ulaşım için büyük bir sorun olan bu durum insanoğlunun köprü inşa ihtiyacına vesile olmuştur. Köprü inşa etme durumu insanoğlunun sosyal hayatını rahatlatan en temel unsurlardan biri olarak görülür.

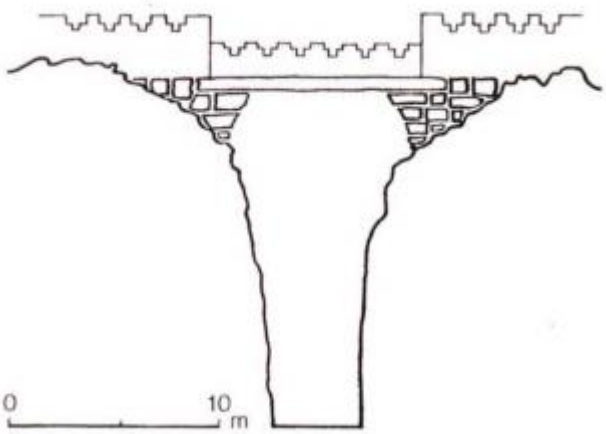
Köprüler, mimarlık tarihi içinde sivil mimari örnekleri arasında incelenmektedir. En yalın ve basit tabiri ile köprüler iki kıyıyı birbirine bağlayan ve ulaşımı sağlamak amacı doğrultusunda inşa edilen yapılardır (Çeçen, 2002: 252-255). Sivil mimarinin

vazgeçilmez ögelerinden olan köprüler; medeniyetlerin iktisadî, ticarî ve sosyo-ekonomik her alanda gelişimine vesile olacak kervanların ve posta yollarının geçiş güzergâhları üzerinde bunun yanı sıra askerî-stratejik unsurlar göz önünde bulundurularak inşa edilmişlerdir. Tarih öncesi devirlerden itibaren insanoğlu primitif yöntemlerle vadileri ve akarsuları aşmaya çalışmıştır. Ağaçlar, sarmaşık dalları kullanılarak basit köprüler inşa etmişlerdir. Taş ve ağaç ayaklar üstüne ahşap kiriş kullanarak köprüler yapmışlardır (Tunç, 1978: 5).

Köprüler, ulaşımı sağlamak amacıyla inşa edilen yapılar olması dolayısıyla yol unsurundan ayrı düşünülemez. Köprüler yollarla tabii şekilde ilişkili durumdadır. Bu durum esasen köprü mimarisini oluşturan ögeler içinde yakından ilgili bir husustur. İnsanoğlu tarih öncesi çağlardan itibaren kolay bulunan ve işlemesi de bir o denli kolay olan ağaç/ahşap malzemeleri tercih etmiştir. Bu durum köprü inşası için de geçerlidir. Başta köprü inşasında genel olarak kullanılan ahşap malzeme zamanla yerini taşa bırakmıştır. Bu sebeple malzeme kullanımında yaşanan bu değişim taş malzeme ile birlikte köprü mimarisi için milat sayılabilir (Atak, 2008: 15). Bu durumun yanı sıra Elbe ve Dicle Nehirleri üzerinde yer alan doğal ‘‘kaya köprüler’’ de insan yapımı olmayan tabiat örnekleri arasında gösterilebilirler (Çulpan, 2002: 1).

Taş malzeme gerek dayanıklılık ve konumun getirmiş olduğu tabii arazi şartlarından gerekse zaman karşı dirençli bir malzeme olmasıyla en fazla tercih edilen materyaldir (Atak, 2008: 15-16; Gürbüz, 2012: 6). Taş malzeme tercihi ile birlikte köprü yapıları asırlar boyunca ayakta kalmıştır. Birçok medeniyet tarafından yapılan köprülere bakıldığında mimarî ve plan özellikleri bakımından neredeyse birbirine özdeş örnekler görülmektedir. Bu durumun başlıca sebebi coğrafya, akarsu yatağı, doğa şartlarının esas alınarak inşa edilmeleridir. Başlarda yalnızca işlevsel bir formda inşa edilen köprülerin mimarî, tezyini, karakteristik özellikleri çok sığdır. Bu sebeple inşa edildikleri zaman dilimine ilişkin özelliklere, diğer yapı gruplarına kıyasla belli farklılıklardan bahsetmek hayli zordur.

Taş malzemeden inşa edilmiş köprülerin en erken örneği ülkemiz sınırları içinde yer alan Hititlerin başkenti Boğazköy’de bulunur. M.Ö. 13. yüzyılda inşa edilen köprü, Hitit surları içinden bir nehir üstünde, su seviyesinin yaklaşık olarak 16,62m. üzerinde kurulmuş olan köprüdür (Çeçen, 2002: 252-255; Çulpan, 2002: 1).



Şekil 1: Boğazköy Taş Köprüye Ait Çizim

Kaynak: (Gülgönül 2020: 18)

Taş malzeme kullanımının köprüler üzerinde yarattığı en büyük gelişim kuşkusuz kemer fonksiyonunun kullanımı ile gerçekleşmiştir. Basitçe akarsu yatağının genişliği ile geçiş sağlanamayan su yatağı üzerine inşa edilen farklı boyutlardaki bir kemerle ulaşım sağlanmasıdır. Arazinin yapısı, su yatağının genişliği gibi etmenler köprü farklı tipteki köprü formlarını ortaya çıkartmıştır. Büyük su varlıklarının rahat bir biçimde aşılabilmesini sağlayan kemerler köprü inşasında önemli bir mimari öge konumuna gelmiştir (Atak, 2008: 15-20; Gürbüz, 2012: 6; Gülgönül, 2020: 18).

Fügen İlter'in (1978: 27) köprü tipolojisi hakkında verdiği bilgiler şu şekildedir;

1.Dik Köprüler: Bu formda ortada yer alan geniş ve ana kemere doğru, her iki yandan güçlü bir çıkışla yükselen form.

2.Düz Köprüler: İki ya da daha çok sayıdaki kemerler arasında, yükseklik ve genişlik farkı göstermeyen, köprü yolunun düz veya hemen hemen düz olduğu form.

Köprü tipolojisinin oluşumunda en önemli unsur akarsu yatağının coğrafi durumudur. Geniş nehir yatakları yüksek ve geniş açıklıklara ihtiyaç duymamaktadır. Tam aksine, genişlikleri yakın olan gözler, suyu rahatlıkla geçmektedirler. Bu formda karşımıza çıkan köprüler üzerinde göz sayısı fazladır, bu durum köprünün uzamasını sağlar. Bu formda tabliye bölümünün düz bir şekilde uzanır (İlter, 1978: 27).

Derin bir su yatağına sahip, ana su yatağı içine, mimari teknik yönünden ayakların oturmasını sağlamak imkânsız ve/veya çok güçtür. Bu sebeple, zeminin yükseldiği sığ uçlara yerleştirilen ayakların arası, geniş ve yüksek bir kemerle bağlanır. Böylece inşa

edilen ana göz ve/veya gözler, her iki kıyıya güçlü eğimlerle yükselen dik köprüleri ortaya çıkarır (İlter, 1978: 27).

Orta çağdan itibaren inşa edilen Türk taş köprüleri üzerinde çalışan Çulpan, köprüleri 11 farklı form içinde ele almıştır. Bu formlar şu şekildedir;

1.Yatay (ufkî) şekiller.

2. Her iki kıyıdan itibaren büyük kemere doğru çıkış ve inişli şekiller (tek, çift veya çok hörgüçlü).

3. Her iki kıyıdan itibaren hafif meyille başlayıp sonra yatay şekil alanlar.

4. Tek gözlü ayaksız köprüler (bir kıyıdan diğerine uzatılmış)

5. Çok gözlü köprüler

6. Eğri Köprüler

a. Tek ve geniş açılı kırık şekil. (Sivas'ın 3 km. güneyindeki Eğri Köprü gibi)

b. Zikzak şekilli köprüler (Malabadi, Çoban, Murat Köprüleri gibi)

7. Kesik Köprüler (Sivas'ın 10 km. güneybatısındaki Kesik Köprü ve Mimar Sinan'ın yaptığı Büyükçekmece Köprüsü gibi).

8. Köprü üzerinde ev, dükkân veya odacıklar olan köprüler (Irgandi, Malabadi, Çoban Köprü gibi)

9. Yuvarlak veya sivri kemerli köprüler (Türk Devri yapılarının geneli sivri kemer kullanılarak yapılmıştır).

10. Ayaklı köprülerde, ayağın memba ve mansap taraflarında bulunan selyaranlar farklı formlarda kullanılmaktadır. Üçgen, çokgen veya yuvarlak olmak üzere çeşitli şekilleri mevcuttur. Bunlardan farklı olarak merdiven basamağı gibi kademelendirilmiş olanları da mevcuttur (Seyhan Köprüsü, Vardar Köprüsü, Hasan Bey Köprüsü). Bazı selyaranlar da köprü kemerlerinin üst seviyelerine değin yükselmektedir (Çoban Köprüsü, Çokgöz Köprü, Sokullu Mehmet Paşa Köprüsü gibi).

11. Bazı köprülerin döşeme kısmı merdiven basamakları gibi kademeli şekilde yapılmıştır. Basamakla çıkılmakta ve basamakla inilmektedir. Bunlardan tekerli araçlar geçememektedir (Harabeşehir Köprüsü gibi) (Çulpan, 2002: 6-7).

Belirtilen bu hususlar etrafında tipolojik olarak plan özellikleri açısından köprüleri yalnızca bir bölgede sınırlandırmak ve mal etmek mantıksızdır. Arazi şartları ile birlikte bakıldığında dünya genelinde inşa edilen köprülerin neredeyse her birinde ortak özellikler dikkate alınmıştır ve inşa tipolojisinin neredeyse evrensel bir nitelik olduğu

söylenilebilir. Mimarlık tarihi açısından, yapıların oluşumunda süreç büyük önem arz etmektedir. Zamanla gelişen sanat eserlerinin yenilenen anlayış ve yapı geleneklerin etkisi kuşkusuzdur. Sivil mimari içerisinde köprü mimarisi inşa anlayışı ile paralel olarak her ne kadar geleneksel, lokal ve çevresel koşulların içinde oluşu; fonksiyonel durumunu ve yapı esasını bozmamaktadır.

İnsanlık tarihi boyunca inşa edilen köprüler inşa amaçlarına, formlarına ve kullanıldıkları alanlara göre değişkenlik göstermektedir. Genel bir bütün olarak köprü mimarisi ele alınacak olduğunda her bir örneğin insanoğlunun ihtiyaç ve gereksinimlerine cevap vermek maksadı ile inşa edildikleri aşikardır. Bilhassa Türk devri içinde Selçuklu ve Osmanlı devrinden günümüzde halen varlıklarını sürdürmeye devam eden yapılar birer şaheser olarak nitelendirilebilir. Büyük bir gayret ve titizlik ile birlikte sivil mimari örneklerinden olan köprülerin korunması ve gereken ehemmiyetin gösterilmesi son derece elzemdir.

2.2. Roma ve Bizans Köprüleri

Farklı medeniyetlere ait köprü inşa anlayışına bakacak olunduğunda kuşkusuz Roma örneğine değinmek gerekmektedir. Romalılar köprü mimarisinde, bendlerde, su kemerlerinde ve yol yapımında ileri seviyelere ulaşmışlardır. Romalılar köprü yapımını ve kemerleri Asya'dan gelen Etrükslerden ve bir başka kavim olan Sümerler ve Hititlerin Ön Asya ve Küçük Asya üzerinde bıraktıkları inşaatlardan öğrenmişlerdir (İşmen, 1972: 8-11; Tunç, 1978: 5; Adkins, 1998: 180; Atak, 2008: 16; Bayatlı, 2015: 19; Gülgönül, 2020: 18). Romalılar genel olarak köprü inşasında iri ve köşeli taşlardan istifade etmişlerdir. Yunan medeniyeti ise köprü inşası konusunda Romalılar seviyesine erişememişlerdir. Yunan toprakları üzerinde yer alan mühim yol ağları ve köprü örnekleri Romalılar devri örnekleridir (Tunç, 1978: 5).

Romalılar köprü mimarisinde genel olarak dairesel ve yuvarlak kemer formlarını kullandıkları görülmektedir. Bunun yanı sıra inşa edilen her köprü için bu form ve teknik kullanılmamıştır. Roma devrinde yapılmış köprü mimarisi örnekleri de doğa şartları, arazi koşulları ve nehir yatakları gibi parametreler göz önünde bulundurularak inşa edilmiştir. Köprü ayakları üzerinde selyaranlar, memba cephede ise üçgen bir burun mansap cephe üzerinde ise daha çok silindirik ve/veya yarı silindirik topuklar köprü ayaklarını oluşturan inşa tercihleri arasındadır (Atak, 2008: 21-30).

Roma ve Bizans devri örnekleri içerisinde dairesel kemer formunun yanı sıra kullanılan sivri kemer uygulaması da yer yer örneklerde karşımıza çıkmaktadır. Bunu temsil eden en iyi örnek; Elâzığ (Ağın)'da yer alan, Karamağara Köprüsü'dür. 5-6. yüzyıl örneklerinden olan bu köprü 17,75 m. genişliğe sahip, tek gözden meydana gelen sivri kemerli Bizans yapısıdır (İlter, 1978: 258).

Roma Devri'nin son bulması ile birlikte köprü mimarisinde o dönemde radikal değimler veya büyük gelişimler olmamıştır. Anadolu coğrafyası içinde yer alan Cendere Köprüsü (Adıyaman), Seyhan Köprüsü (Adana), Misis Köprüsü (Adana-Ceyhan Yolu üzeri) köprüleri Türkiye'de bulunan Roma devri eserleridir (İlter, 1978: 258; Çulpan, 2002: 3). Anadolu toprakları üzerinde yer alan Cendere Köprüsü kullanılan mimari ögeleri ve bilhassa korkulukları ile dikkat çekicidir. Bu konu hakkında Fügen İlter, şu cümleleri aktarmaktadır;

> ''Burada korkuluk, basamak basamak yükselen kuruluşuyla, cepheleri kademelendirirken, korkuluk başlarına yerleştirilen abidevî sütunlar -ve bugün artık hiçbir izi kalmamış sütunlar üstündeki heykeller köprünün ihtişamını bir kat daha arttırırlar''. (İlter, 1978: 261).

Roma devrinde inşa edilmiş köprü örneklerinden Cendere Köprüsü'nde hem korkuluk ögesine verilen ehemmiyetin hem de tezyinî bakımdan heykel ögesinin köprü mimarisinde kullanılması önem arz etmektedir.



Fotoğraf 1: Cendere Köprüsü, Genel Görünümü

Kaynak: (kulturportali.gov.tr, Erişim Tarihi: 25/08/2023)

Romalılar erken devirde köprü inşası için ahşap malzemelerden istifade etmişler ve zamanla daha olgun eserlerde taş malzeme kullandıkları görülmektedir. Roma köprü mimarisinin bilhassa büyük çaplarda blok taş malzemeden meydana geldikleri örnekler üzerinden anlaşılmaktadır. Bilhassa Anadolu coğrafyası üzerinde inşa ettikleri ve günümüze ulaşabilen örnekler bunun kanıtı niteliğindedir.

Romalılar köprüleri açısından ve genel köprü mimarisi içinde bölgesel bir yapı inşasından bahsetmek güçtür. En önem arz eden durum arazinin yapısı ve doğa şartlarıdır. Köprülerde taş malzeme kullanımının yanı sıra farklı diğer materyal grupları ile kombine olarak inşa için kullanılmışlardır. Bu durum köprü mimarisi dahilinde şartlar ve gerekliliklere bağlı olarak malzeme kullanımının olduğunu da göstermektedir.

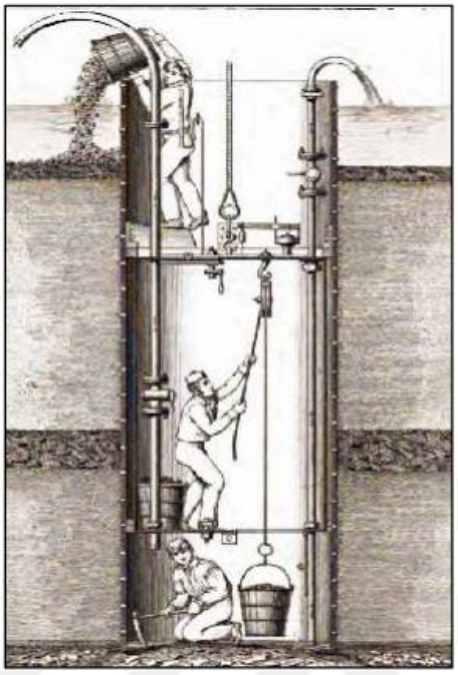
Bu durum üzerine; ‘‘ihtiyaç halinde her türlü olanağın seferber edilerek gerek emek gerekse malzeme israfının önüne geçerek sarfedilen tüm olanaklarda ekonomiyi sağlayarak, rasyonel ve fonksiyonel bir yapıyı meydana getirmek’’ köprü mimarisinin esas amaçlarındandır (İlter 1978: 261).

Roma devrinden günümüze ulaşan örneklere bakılacak olduğunda, medeniyetin köprü mimarisinde ne denli ileri seviyede olduğu görülmektedir. Farklı birçok formda köprü yapısını ele alan Romalılar farklı teknikleri de beraberinde kullanmışlardır. Bu tekniklere örnek verilecek olursa köprü ayaklarında ‘‘batordo’’ kullanımı yapının ayak kısmının sağlamlaştırılması ve ahşap çerçevelerle desteklenmesi uygulaması dikkat çekicidir (Atak, 2008: 24).

Yine ayaklar ve temel üzerinde farklı yöntemler kullanan Romalılarda kazıklı temellere oturan ayaklar mevcuttur. Atak, Kretzschmerz’den uygulamayı şu şekilde aktarmaktadır; ‘‘Ren ırmağı üzerinde Mainz ile Kastell kentlerini birbirine bağlayan köprünün 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 örtülüdür’’. (Atak, 2008: 24).

Bu sistem sonraları daha farklı boyutlara uğrayacak ve Mimar Sinan tarafından da kullanılacaktır. Mimar Sinan’ın kullanmış olduğu yöntem çok daha rahat bir şekilde köprü ayaklarının yapımını kolaylaştırmıştır. Bu yöntem zahmetli bir şekilde olduğundan akarsu yatağının da yön değiştirmesi gerektiği hasebiyle yaz mevsimi tercih edilmektedir. Mimar Sinan, inşa edilecek köprünün bulunduğu su yatağı üzerinde

‘‘keson’’ adı verilen adalar kurup, bu adacıkların etrafı yalıtılır ve içleri boşaltılır ardından köprü ayaklarının temelleri bu adacıkların içine sağlam şekilde inşa edilmektedir (Çulpan, 2002: 6-144; Bayatlı, 2015: 21) (Fotoğraf.2).



Fotoğraf 2: Keson (Batordo) İşleminin Yapılışına Dair Temsili Görüntü

Kaynak: (Bayatlı 2015: 21)

Bunun yanı sıra Romalılar stratejik ve askerî durumları ön planda tutarak inşa etmiş oldukları farklı köprü örnekleri bulunmaktadır. Ordu geçiş güzergâhları üzerinde rahat ulaşım sağlanabilmesi açısından, geniş su yatakları üzerinden lojistiğin sağlanması, sallar ve/veya botları, gemi demirleri ve güçlü kablolar vasıtasıyla bağlayarak ‘‘yüzer köprüler’’ adı verilen teknik kullanılmıştır (Atak, 2008: 24).

Romalılar inşa etmiş oldukları köprü örnekleri genel itibariyle sade bir biçimde ele alınmışlardır. Bilhassa Anadolu topraklarında bulunan örnekler, genel itibariyle tezyinattan uzak, tek bir gözden veya ardışık kemer yapılarından meydana gelen ve dairesel formun kemerlerde etkili olduğu şekildedir. Erken Roma Devri içinde inşa edilmiş örneklerin ahşap malzemeden meydana geldiğini evvelde belirtilmiştir. Bu köprü tipleri organik ve nispeten dayanıksız malzeme oluşu sebebiyle ayakta kalamamışlardır. Yine bu formda inşa edilen bazı köprülere arkeolojik kazılar vasıtasıyla ulaşılabilmiştir (Atak, 2008: 25). Roma’da ahşap köprüler bilhassa yerleşim bölgelerine uzak yerlerde ordugâhlar ve geçişleri inşa edilmişlerdir. Yerleşim bölgeleri

ve kentlerde imar faaliyetlerinin göstermiş olduğu yoğunluk, nüfusun artışı, taş köprülerin inşaları ile birlikte kentlerde bilhassa taş köprü mimarisi yaygın hale gelmiştir. Köprü mimarisinde bir milat olarak kullanılan ‘‘kemer’’ ögesi köprülerin vazgeçilmez ögesi ve inşa formunu oluşturmuştur. M.Ö. 3 yüzyıl itibariyle kullanım alanı bulmaya başlayan kemer ögesi Romalıların hemen her taş köprü inşasında uygulama olarak kendine yer bulmuştur (Adkins, 1998: 180; Atak, 2008: 21-30).

Anadolu coğrafyası üzerinde, ülkemizde halen varlığını sürdürmekte olan ve Romalılar devrinde inşa edilmiş olan bazı örnekler şu şekildedir. Seyhan Köprüsü (Adana), Oluk Köprü (Antalya), Cendere Köprüsü (Adıyaman), Misis Köprüsü (Adana-Ceyhan Yolu Üzerinde) şeklinde sıralanabilir.

Seyhan Köprüsü (Roma, Taş ve Eski köprü isimleri ile de anılır.), Adana merkezde yer almaktadır. Seyhan Nehri üzerine kurulmuştur. Mezopotamya ve Anadolu’yu birbirine bağlayan tarihte bilinen tek köprü yapısı olarak anılmaktadır. Köprünün, İmparator Hadrianus devrinde (M.S.117-138) inşa edildiği tahmin edilmektedir. Bunun yanı sıra Bizans devrinde ise 6. yüzyıl içinde I. Justinianus devrinde birtakım onarımlar geçirdiği bilinmektedir. Köprü boyut itibariyle 310 m. uzunluğa sahiptir. 19 ardışık sıralı kemer düzeni gösteren köprü su seviyesinin yaklaşık olarak 13,00 m. üzerindedir. Köprünün orijinal inşasında 21 kemer gözü bulunduğu daha sonra zaman içinde bu gözlerin 3’ü toprak altında kalmış vaziyettedir. Osmanlı devrinde III. Ahmed (1713), Sultan Mecid (1846-47), I. Abdülhamid (1878-79) tarafından onarım gördüğü bilgiler arasındadır (Tunç, 1978: 165; Çulpan, 2002: 19-22; Atak, 2008: 26-27).



Fotoğraf 3: Seyhan Taş Köprü, Kuş Bakışı Görünüm

Kaynak: (kulturportali.gov.tr, ‘‘Erişim Tarihi: 25/08/2023’’)

Misis Köprüsü (4-6. yüzyıl), Adana-Ceyhan güzergâhı üzerinde Ceyhan Nehri doğal sınırları üzerine inşa edilmiştir. Eski ve Yeni Misis olmak üzere iki farklı mahalleden oluşmaktadır. Köprünün ilk kez İmparator Konstantin (M.S. 306-337) tarafından inşa ettirildiği düşünülmektedir. Bizans devrinde ise yine devrin önemli imar faaliyetlerini üstlenen İmparator I. Justinianus tarafından tamir edildiği düşünülmektedir. Düzgün kesme taşlar kullanılarak inşa edilen köprü 135.00 m. civarında uzunluğu sahiptir. Köprü merkezinin yüksek, iki kıyıya doğru alçalan bir formdadır. Memba cephede ayaklarda üçgen, mansap cephede ise köşelidir. Sivri kemer formunun uygulandığı örnek, 9 sıralı kemerden oluşmaktadır. Osmanlı devrinde I. Mahmud (1737) ve II. Mahmud (1832) zamanında onarım geçirdiği arşiv kayıtları ile bilinmektedir (Tunç, 1978: 142; Çulpan, 2002: 23-25; Atak, 2008: 27-28).

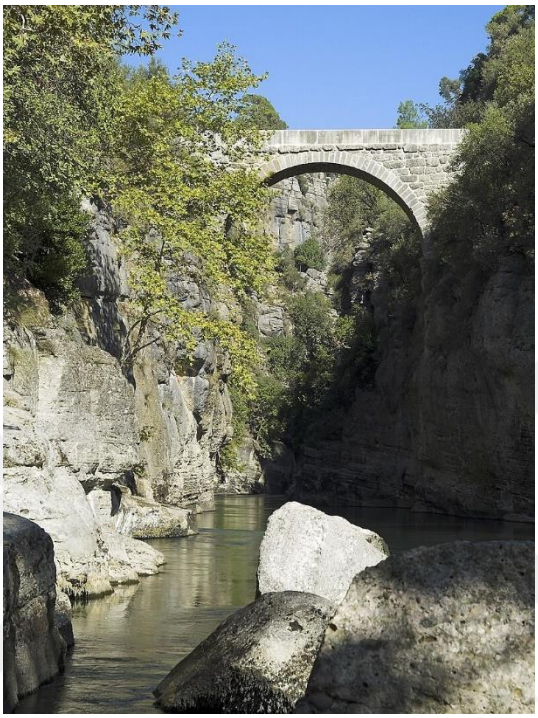


Fotoğraf 4: Misis Köprüsü, Mansap Cephe Görünümü

Kaynak: (kulturportali.gov.tr, ‘‘Erişim Tarihi: 25/08/2023’’)

Oluk Köprü, Antalya/Beşkonak mevkiinde Köprüçay Nehri üzerinde inşa edilmiştir. Roma devrine ait olan yapının yaklaşık olarak M.S. 2. yüzyılda inşa edildiği düşünülmektedir. Köprü, Köprülü Kanyon Milli Parkı içinde iki kıyı üzerinde yükselen kayalar üzerine kurulmuş vaziyettedir. Öyle ki su seviyesinden oldukça yüksekte inşa edilen köprü literatürde 14.00x3,50 m.; 2.5 m. tabliye genişliği, 7 m. kemer genişliğinde (Galliazzo, 1994: 409) olup 22.80 m. uzunluğa sahip olduğu da ifade edilmektedir (Atak

2008: 28). Günümüze değin birçok farklı onarım geçirmiştir. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün faaliyetleri ile birlikte köprü günümüzde halen sağlam bir vaziyette ayaktadır. Nispeten orijinal formunu korumaktadır.



Fotoğraf 5: Antalya Oluk Köprü, Genel Görünüm

Kaynak: (https://tr.wikipedia.org/wiki/Oluk_K%C3%B6pr%C3%BC, ''Erişim Tarihi: 25/08/2023'')

Roma devri örneklerinin yanı sıra Bizans devrine gelindiğinde, bu denli köprü mimarisi üzerinde ileri seviyelere ulaşamadıklarını söylemek mümkündür. Bizans devri içinde kendisinden önce inşa edilen yol ve köprüleri muhafaza edip kullanmaya devam ettiği bilinmektedir. Bunun yanı sıra Bizans köprü mimarisini Roma devrinin bir devamı olarak görmek pek de yanlış olmayacaktır. Bizans köprü anlayışında karşılaşılan en temel durumun az maliyet, az gayret ve az materyal olgularının çerçevesinde geliştiğini söylemek mümkündür. Bu durum Bizans yol ağlarının ve köprü mimarisindeki anlayışın öne çıkan özellikleri olarak görülür. Günümüze ulaşabilen ve/veya halen işlevini sürdürebilen Bizans köprü örneklerine bakıldığında form olarak Roma devrinden pek bir farklılık görülmemektedir. Bizans devrinde inşa edilen köprüler genel itibariyle tıpkı Roma devri köprülerinde olduğu gibi tek veya çok gözlü kemerlerden oluşmaktadır. Bu kemerlerin yaklaşık hemen hepsi dairesel ve yuvarlak kemerlerden meydana

gelmektedir. Evvelde belirtildiği üzere Elâzığ Karamağara Köprüsü gibi sivri kemerli örnekler de mevcuttur. Bu durum genel itibariyle köprü inşa anlayışındaki farklılıkları göstermemektedir. Teknik ve form açısından muhtelif farklı örneklerin de bu devirde üretilmiş olacağının göstergesi olarak düşünülmelidir.



Fotoğraf 6: Ağın Karamağara Köprüsü, Eski Bir Görüntüsü

Kaynak: (http://agin.gov.tr/agin-karamagara-koprusu, "Erişim Tarihi: 25/08/2023").

Bu örnek haricinde Anadolu topraklarında Bizans devrinden günümüze ulaşabilmiş bilinen en ünlü köprü Sakarya Nehri üzerinde yer alan Justinianus Köprüsü'dür (Sangarius, Beşköprü). Bizans sanatı ve tarihi üzerine araştırmalar yapan Cyril Mango, Justinianus Köprüsü için şu bilgileri aktarmaktadır;

> "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 anıtsal bir yapıdır. Burası o dönem için Anadolu karayolu üzerinde önemli bir duraklama yeri olmalıdır, çünkü köprünün doğu ucunda apsisli büyük bir yapı vardır, batı ucunda da (artık yıkılmış olan) otuz iki ayak yüksekliğinde, payelerinden birinin içerisinde döner bir merdiven bulunan anıtsal 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 köprünün yanı sıra başka çarpıcı bir örnek de Elazığ'da halen ayaktadır. 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 alnı boyunca uzanan Yunanca kitabenin 6. yüzyıla tarihlendirilmesi yapının Bizans döneminde inşa edildiğini göstermektedir". (Mango, 2006: 102)



Fotoğraf 7: Sakarya Justinianus Köprüsü, Genel Görünüm

Kaynak: (kulturportali.gov.tr, ''Erişim Tarihi: 25/08/2023'')

2.3. Selçuklu ve Osmanlı Köprüleri

Malazgirt Savaşı'nın (1071) zaferi ile birlikte Anadolu coğrafyasına hâkim olmaya başlayan Türkler, zaman içinde bölgeye topluluklar halinde yerleşmeye başlamışlardır. Bu dönemde yerleştikleri kentlerde farklı etnisitelerde ve dinlere sahip olan halklarla bir arada kendi siyasî, ticarî, iktisadî ve içtimaî olarak varlıklarını ortaya koymuşlardır. Anadolu toprakları üzerinde Selçuklular ile birlikte -ki kastedilen (Anadolu Selçuklularıdır)- bilhassa doğu Anadolu bölgesinde bununla birlikte güneydoğu anadolu bölgelerinde Türkler etkin olmuştur. Beylikler devrinin ardından Anadolu Selçukluları

tam hâkim bir devletler topluluğu olmuştur. Artuklular, Mengücekliler, Saltuklular ve Danişmentliler'in bölge üzerinde hüküm süren devletler olarak kabaca sayılabilir (İlter, 1978: 17; Sönmez, 1995: 1-12; Atak, 2008: 31-39).

Büyük Selçukluların mimarî ve sanatsal açıdan etkileri erken süreçte Anadolu'nun imar ve inşa anlayışında etkili olmuştur. Plan özellikleri, mimarî ögeler ve süsleme biçimleri ile Nureddin Zengi'nin kurduğu (Zengilerin) ve Azerbaycan bölgesinde bulunan Atabeklerin inşa anlayışları bölgede aynı pota içinde eritilmeye çalışılmıştır. Bu farklı anlayışları kombine bir şekilde ele alan Selçuklular üslup bakımından yeni bir sentez ortaya koyma gayretinde bulundukları anlaşılmaktadır (Atak, 2008: 31-39).

13. yüzyıl itibariyle ki Selçukluların ''Altın Çağ'ı'' olarak ithaf edilen süreçte Anadolu'da, Türk birliği ve hâkimiyeti olgunlaşmış ve coğrafyada mimarî alanında adeta bir atılım ve aydınlanma çağı oluşmasına olanak sağlamıştır. Anadolu Türk Sanatı ve Mimarisinin tamamına yakın ağırlığını toplumun yeni bir yurt edinmesi ile birlikte ihtiyaçlara cevap veren değişik fonksiyonlarda yapılar yapıştır. Bunlara örnek olarak; türbe, medrese, mektep, kütüphane, şifahane, bimarhane, arasta, çeşme, hamam vb. gösterilebilir (Altun, 1978: 36; Sönmez, 1995: 1-12; Atak, 2008: 31).

Anadolu coğrafyasında Orta Çağ'da hiç kuşkusuz en büyük imar faaliyetlerini yapan Anadolu Selçuklularından başkası değildir. İlk olarak dinî mimari üzerinde yoğunlaşan ve ardından halkın ihtiyaçlarına cevap veren yapı topluluklarını inşa etmekte ve en önemlisi de bunu programlı bir biçimde yapmakta idiler. Uzun sayılmayacak bir hâkimiyet süreleri bulunmalarına rağmen Türk-İslam mimarisinin en olgun ve tezyinatı yüksek eserlerini vermişlerdir (Sönmez, 1995: 2).

Anadolu Selçuklularının, Anadolu topraklarında hâkim olmaları ile birlikte mevcut bulunan ticaret yollarına da sahip olmuşlardır. Mevcut ticaret yolları ve ağlarına zaman için değişen ve gelişen aynı zamanda bürokratik durumlar dahilinde yön-şekil değiştiren güzergâhları tahsis etmişlerdir. Selçuklular hem kendilerinden önce ulaşım ihtiyacını karşılayan hem de ticarî olarak kullanılan güzergâhları kullanmışlar bunun yanı sıra zaman içinde kendi yol ağlarını inşa etmişlerdir. Selçuklu köprüleri de bu yollar üzerinde inşa edilmişlerdir (İlter, 1978: 8).

Selçuklular çağında etkin olan ticarî yollar doğudan başlayarak batıya doğru yönelen ve bunun yanı sıra etkin limanlar vesilesiyle deniz ulaşımının da yapıldığı ana alter ve rotalar üzerinde yer almakta idi. Anadolu topraklarında ise Selçuklu devri içinde doğu-

batı istikametince gelişen ulaşım ağı, devlet bürokrasisinin dağılma ve parçalanmasıyla farklı bazı önemli merkezler etrafınca toplanmıştır (İlter, 1978: 225).

Bu durumla birlikte, köprü inşaları gerek orduların ihtiyaçlarına cevap vermek gerekse düşmanların istifade etmesinin önüne geçmek için müthiş önem arz etmektedir. Önemli geçitlerde yer alan köprüler, kendi bünyelerinde ve/veya etrafında yer alan tesislerde bulunan kuvvetlerle, yol güvenliğini sağlamıştır (İlter, 1978: 225).

Selçuklu köprüleri genel itibariyle, kaliteli taş işçilikli zengin bir tezyine sahip olgun örneklerdir. Arazi topoğrafyası ile de ilintili bir biçimde bilhassa Doğu Anadolu örneklerinde genel itibariyle geniş kemerler ve teknik bakımdan farklı beden duvarları kullanılarak inşa edilmişlerdir. Genel olarak malzeme unsuru, köprü örneğinin bulunduğu coğrafyanın lokal taşlarından bir araya gelmektedir. Lakin kemerler genel itibariyle, kesme taş malzeme kullanılarak kaliteli işçiliklerle ele alınmışlardır. Türk devri köprüleri genel olarak sivri kemerli olmasına karşın yer yer yuvarlak kemerli örnekler de mevcuttur. Bu durum Roma etkilerinin bir devamlılığı olarak görülebilir. Yuvarlak kemerlerden meydana gelen köprülere örnek verilecek olursa bunlar; Afyon Altıgöz, Sivas Kesik Köprü, Kayseri Çokgöz Köprüsü olarak nitelendirilebilir (Tanyeli, 2000: 234; Atak, 2008: 32).

Evvelce bahsetmiş olduğumuz sivri kemer unsuru Türk köprü mimarisinin karakteristik özelliklerinden biridir. Bunun yanı sıra boşaltma gözlerinin, mihrabiye nişi formunda bulunan ve/veya yan göz olarak açılmış köprü elemanlarının da sivri ve yuvarlak kemerli bir yapıda inşa edildiğini söylemek mümkündür (Atak, 2008: 32-33). Yuvarlak kemer formunun yanında sivri kemerin de kombine bir biçimde kullanılmış olması köprü cepheleri üzerinde hareketli bir görüntü sunmaktadır. Bu hareketli bir cephe görünümü arayışı yapılardaki masif görüntüyü ortadan kaldırmak amacının bir göstergesidir. Her ne kadar karakteristik bir anlamı bulunsa da esasen bu kemer formu taşıyıcı bir öge olarak en elverişli biçim olarak değerlendirilebilir.

Selçuklu köprü örneklerinin genel itibariyle düz köprüler grubu içinde tek ve/veya çok kemerli formda görülmektedir. Bu durum genel itibariyle daha sonra Osmanlıda göreceğimiz ana kemer mantığı ile uyuşmamaktadır. Daha çok Roma ve Bizans köprü örneklerinde görülen bu form yapısı itibariyle, doğal koşullar ve arazi etrafında geliştiğini düşünebileceğimiz bir tutumdur. Bu vesileyle birlikte tabii koşulların baskın olarak oluşturduğu uygulama çeşitliliğinin Selçuklular ve Beylikler devrindeki

çeşitliliklerle aynı eksende gittiğini söylemek mümkündür (İlter, 1978: 198-199 Atak, 2008: 33).

Genel itibariyle Selçuklu köprü mimarisi içinde, malzeme kullanımının ve mimarî ögelerin geniş yelpazede fazla çeşitlilik göstermediği anlaşılmaktadır. Malzeme açısından daha çok taş kullanıldığı görülmektedir. Ahşap malzemenin organik ve dayanıksız oluşu ile birlikte fazla tercih edilmemiştir. Bu durum tüm medeniyetler tarafından da göz önünde bulundurulan bir tutum olmuştur. Selçuklu köprü inşasında taşın yanı sıra nispeten dayanaklı olan tuğla malzemenin de kullanıldığı örnekler mevcuttur. Bu durum Büyük Selçuklu ve İran'da verilen köprü örneklerinin etkisinde kalınarak yapıldığı söylenilebilir. Mimarinin aynı zamanda kültür etkileşim, öykünme, komşu devletlerle ilişkiler ve kendisinden önce yapılmış örneklerden etkilenerek geliştiğini unutmamakta fayda vardır. Tabii bir biçimde Selçuklu köprü mimarisinin plan, form, malzeme, mimarî öge birçok farklı parametrenin sayılan etkiler beraberinde şekil alması gayet makuldür. Altın Köprü, Hasankeyf Köprüsü, Nasraddin Köprüsü gibi köprüler gerek tuğla kullanımı gerekse bu etkiler ışığında inşa edilen örnekler arasında gösterilebilir. (İlter, 1978: 49-59; Atak, 2008: 34).

Süsleme ve tezyini açıdan ele alınacak olunduğunda Selçuklu köprü örnekleri gayet yalın ve sade bir şekilde inşa edilmişlerdir. Bunun yanı sıra muhtelif olan örnekleri bu durumdan münezzeh tutmakta fayda vardır. Artuklu sahası içinde ve güneydoğu bölgesinde bulunan örneklerin Selçuklu köprüleri açısından yeri ayrıdır. Bu coğrafyada inşa edilmiş örneklerde süsleme açısından zengin figüratif (insan ve hayvan), kimi zaman heykelimsi süsleme tezyinatına sahip örnekleri görmek mümkündür. Bunun yanı sıra arabesk şeklinde adlandırılan girift motif unsurlarına sahip örnekler (Çobandede Köprüsü) mevcuttur (İlter, 1978: 191-201). Bununla birlikte zengin süsleme kompozisyonuna sahip güneydoğu bölgesinde yer alan örnekler şu şekildedir; Malabadi Köprüsü, Hasankeyf Köprüsü, Ceziret ibn Umar Köprüsü ve bazı muhtelif Cizre etrafında yer alan köprü unsurlarıdır (Atak, 2008: 34-35; İlter, 1978: 31-39; 59-73). Selçuklu devrinin bilhassa dikkat çeken ve süsleme açısından dikkate değer birkaç örneği tanıtmak konunun anlaşılması açısından fayda sağlayacaktır.

Malabadi Köprüsü (Batman Su Köprüsü), Diyarbakır-Silvan-Bitlis istikameti doğrultusunda Batman Suyu üzerinde kurulmuştur (İlter, 1978: 39; Tanyeli, 2000: 235; Atak, 2008: 36). Tek gözlü ve sivri kemerli olan yapının batı cephesinde 3 adet

boşaltma gözü mevcuttur (biri yatak içinde ikisi yatak dışında). Batı kıyısında yer alan ayak üzerinde memba cephe bakısında üçgen selyaran bulunmaktadır. Memba cephede yer alan boşaltma gözlerinin bitiminde yer alan külahlı ayak üzerinde figüratif süslemeler yer almaktadır.



Fotoğraf 8: Malabadi Köprüsü, Memba Cepheden Görünüm

Kaynak: (kulturportali.gov.tr, ‘‘Erişim Tarihi: 25/08/2023’’)

Çoban Köprü (Çobandede Köprüsü), Erzurum-Karayazı yolu istikametinde Aras Nehri üzerine inşa edilmiştir (İlter, 1978: 191). Köprü 13. yüzyıl sonları ve 14. yüzyıl başları arasına tarihlendirilmektedir (İlter, 1978: 191; Tanyeli, 2000: 235). Yapı boyut itibariyle yaklaşık olarak 220 m.’dir (Atak 2008: 38). Orijinal inşasında 7 gözlü bir formda inşa edilen yapı restorasyon esnasında kuzey cephede kenarda kalmış gözlerden biri doldurularak 6 gözlü şekle evrilmiştir (İlter, 1978: 191). Her bir kemer ayağı üzerinde memba ve mansap cephelerde 4’er odacık bulunur. 17-19. yüzyıllar arasında Osmanlı devri içinde onarım geçirdiği anlaşılmaktadır (Tanyeli, 2000: 235)



Fotoğraf 9: Çoban Köprü, Memba Cephe Görünümü

Kaynak: (kulturportali.gov.tr, ‘‘Erişim Tarihi: 25/08/2023’’)

Belkıs Köprüsü, Antalya/Serik merkezinin 4 km. doğusunda Köprüçay Irmağı üzerinde inşa edilmiştir (Gülgönül, 2020: 28). Köprü esasen Roma devrinden kalan köprünün kalıntıları üzerine 13. Yüzyılda inşa edilmiştir (Gülgönül, 2020: 28). Köprü Bizans Devri içinde de etkin olarak kullanıldığı bilinmektedir (Atak, 2008: 38-39). Köprü, I. Alaeddin Keykubat tarafından yapıldığı düşünülmektedir (Erten 1940: 64). Evliya Çelebi 17. yüzyılda köprü için, ‘‘Ulusu Nehri üzerinde Sultan Alâeddin’in yaptırmış olduğu 11 gözlü büyük köprü’’ olarak ifade etmiştir (Güçlü, 2019: 83). Boyut itibariyle yapı, 235.00 m. tabliye uzunluğu ve kırıklı bir tabliye bölüme sahiptir (Gülgönül, 2020: 29).



Fotoğraf 10: Belkıs Köprüsü, Kuş Bakışı Görünümü

Kaynak:(https://www.selcuklumirasi.com/architecture-detail/belkis-sultan-alaeddin-koprusu-sultan, ‘‘Erişim Tarihi: 25/08/2023’’)

Genel itibariyle birkaç örnek üzerinden pek tabii olarak Selçuklu köprü mimarisi ve inşa anlayışını detaylı biçimde anlamak mümkün değildir. Lakin köprü mimarisinin gelişimini anlamak ve tez kapmasında köprü tipolojisinin örneklerine vakıf olabilmek için birkaç köprü örneği ile üzerinden geçmekte fayda vardır. Bu sebeple daha derinlemesine bir Selçuklu köprü mimarisi anlatmak yerine yüzeysel ve konuya vakıf olabilmek açısından kısa ve öz bir şekilde aktarmaya çalışılmıştır.

Selçukluların ardından köprü mimarisinde 14. yüzyıl ile birlikte Osmanlıların beylikten devlet olma yolunda attığı adımlarla birlikte imar faaliyetlerine hız verdiği görülmektedir. Osmanlıların bu süreçte gerçekleştirdiği imar faaliyetlerini ‘‘Erken Osmanlı Mimarisi’’ içerisinde değerlendirmekteyiz. Bursa, İznik ve Edirne fetihleri ile büyüyen Osmanlı toprakları yine adı geçen şehirler ve çevrelerinde iskân olup imar

faaliyetleri gerçekleştirmiştir. Erken Osmanlı Mimarisi de erken örneklerini İznik çevresinde Orhan Gazi devri ile vermiştir (Yılmazyaşar, 2003: 37-42).

Bursa'nın fethi ile birlikte beylikten devlete geçişin tabii bir sonucu olarak ilk abidevî yapı örnekleri erken dönemde olgun eserlerle ''Bursa Üslubu'' oluşması hasebiyle büyük önem arz etmektedir (Atak, 2008: 2). 14-15. yüzyıllar arasında I. Murad tarafından başkentin Edirne'ye taşınması ile birlikte Erken Osmanlı Mimarisinin hemen hemen en olgun örnekleri bu topraklarda görülmeye başlamıştır. Başta dinî mimari örneklerinin yanı sıra su kaynakları ile çevrili oluşu vesilesiyle köprüler şehri haline gelmiştir (Bayatlı 2015: 14-15). Mimari olarak gelişimin bu devirde Edirne ve çevresinde II. Murad devriyle başlamıştır (Bayatlı, 2015: 15).

Bursa/İznik ve Edirne çevresinde hızla gelişen imar faaliyetleri ve bulundukları coğrafya sebebiyle su varlıkları ile birlikte köprü mimarisinin gelişiminde önemli rol oynamaktadır. Yol ağları bölümü içinde evvelce bahsedilen deniz ulaşımının ve ticaret için olmazsa olmaz limanların bu topraklarda yer alması büyük etki sahibidir.

Erken Osmanlı Köprüleri genel itibariyle, taş malzemeden inşa edilmiş, kaliteli işçiliklere sahiplerdir. Bu dönemde genel olarak düz köprüler grubunda sayabileceğimiz tek ve/veya çok gözlü, düz tabliye bölümüne sahip örnekler verilmiştir. Erken devirde inşa edilen köprüler de arazinin topoğrafyası ve doğal şartlar göz önünde tutularak yapılmıştır. Bu dönemde Osmanlıların ayak bastıkları tüm topraklarda bıraktığı değerli izlerden biri köprü örnekleridir (Çulpan, 2002: 5-11). Osmanlı öncesinde Türk köprülerinde kullanılan sivri kemer formu, Roma ve Bizans devirlerindeki yuvarlak kemer anlayışından sıyrılarak hem daha dayanıklı hem daha ekonomik biçimde az malzeme kullanımı ile tercih sebebi olmuştur. İlerleyen süreç içerisinde bu durum Osmanlı köprü inşa anlayışında zarif ve daha ince çizgilere dönüşmüştür (Atak, 2008: 19).

Değişen yapım teknikleri ve arazinin topografik açıdan ele alınmasına ilişkin olarak köprü inşasına dair Osmanlılarda uygulanan işlemleri Gülsün Tanyeli şu şekilde aktarmaktadır;

> "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 zirası olarak verilen ipekten yapılma ve üzerine birim boyutları düğüm atılarak işaretlenmiş özel bir araç kullanılmaktaydı. Düşey yüksekliklerin ölçümündeyse, havayî terazî" ya da genellikle kısaca "terazi" denilen araçtan yararlanılıyordu. Özellikle su yolu yapımlarında güzergâh profilini çıkarmak bir zorunluluk olduğundan, bu işlemin uygulandığı bilinmektedir." (Tanyeli, 2000: 232).

Bu durumun yanı sıra köprü inşa faaliyetlerinde gelişen teknikler doğrultusunda geniş yataklar üzerine oturacak kalın ayaklarda ve köprü inşasındaki süreci en aza indirgeyip sağlamlığını artırmak için batordo ve keson işlemleri yapılmaktadır (Bkz. Foto.2). Roma ve Bizans devrinde görülen kazıklı ayak tekniğini geliştirip farklı bir boyuta taşıyan Mimar Sinan'ın, Büyükçekmece Köprüsü'nün inşasında bu tekniği kullanmıştır. Gülsün Tanyeli; Sai Mustafa Çelebi'nin Tezkiret-ül Bünyan eseri içinde bu tekniğin ne şekilde kullanıldığını ve temel inşasının üzerine olan bilgileri şu şekilde aktarmaktadır;

> ''(Köprünün) 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).

Kanuni Sultan Süleyman devri (1520-1566) ile birlikte 16. yüzyılda Osmanlı köprü mimarisinde adeta çığır atladığını söylemek mümkündür. Bunun yegâne sebeplerinden biri de kuşkusuz Mimar Sinan'ın bu devirde karşımıza çıkmasıdır. Osmanlı'da köprü mimarisi açısından en olgun örneklerin verilmeye başladığı dönem olarak bu devri konumlandırabiliriz. 16. yüzyıl itibariyle köprüler hem sayıları hem de boyutları itibariyle büyük önem arz etmektedir (Çeçen, 2000: 187-217). 16. yüzyıl itibariyle Osmanlı köprü mimarisi açısından yaşanan en önemli gelişmenin; Hassa Mimarlık Ocağı'na bağlı köprücülük yanı sıra Derbent Teşkilatı ile imar faaliyetlerinin programlı bir biçimde ele alınmasıdır (Orhonlu, 1967: 5-175; Halaçoğlu, 1994: 162-164).

Hassa Mimarlık Ocağı başında yer alan, mimarbaşı alanında uzman olan (mimarları, usta taşçıları (taş süsleme yapan işleyiciler), senktraşları (taş yontucular), neccarlar (ağaç işleme ustası) ve haddadlar (demirciler) görevlendirilerek (Sönmez, 1995: 11-12) belirli olan konum üzerinde köprü gereksinimi üzerine, ihtiyaçlar doğrultusunda ilgili çalışmalar ve raporlar üzerinde çalışılmıştır. Yapılan incelemeler doğrultusunda olgunlaşan sonuçlar ışığında mimarbaşı proje üretir ve maliyet raporlarını Divan-ı

Hümayun'a onaya göndermişlerdir. Çıkan sonuçlar doğrultusunda köprü inşasının yapılıp yapılmayacağı karara bağlanmaktadır. Osmanlı'nın bilhassa 16-19. yüzyıllar arasında köprü mimarisi içinde alanında etkin ve uzman işçiler ile birlikte hareket edilerek şehirlerdeki köprü gereksinimini karşıladıkları görülmektedir (Taş, 2003: 207).

Osmanlı'da gelişen köprü mimarisi içerisinde yüzer köprülere de sıkça rastlamaktayız. En erken örneklerine Fatih Sultan Mehmed devri (1451-1481) içinde rastlamaktayız. İstanbul'un fetih kuşatmasında Haliç üzerine kurulan köprü erken örnek niteliğindedir (Tanyeli, 1990: 5-17). Genel itibariyle askerî ve stratejik ihtiyaçlar doğrultusunda kurulan yüzer köprüler, kalabalık olan ordunun ve sınırlı geçiş sürelerinin en az seviyeye indirgenmesi ile bu yola başvurulmuştur (Kesenceli, 2023: 57-59). Kelekler, sallar vb. araçlarla sular üzerinden geçişin yanı sıra (Çulpan, 2002: 1-12); kayık ve gemi gibi vasıtalarla döşenen ahşap köprüler, Osmanlı devrinde ‘‘tombaz’’ ya da ‘‘tonbaz’’ adı verilen güvertesiz gemiler oluşturmaktadır (Tanyeli, 1990: 5-17). Bu tip köprüler organik ve dayanıksız olan ahşap ve kütüklerden meydana gelmeleri sebebiyle günümüze ulaşamamışlardır.

Bu dönemde inşa edilen köprülerin büyük kısmının askerî amaçlar doğrultusunda inşa edildiğini söylemek mümkündür. Bu dönemde artan Osmanlı seferleri ile birlikte önemli güzergâhlar üzerinde köprü ihtiyacı doğmuştur. Ordunun sağlıklı bir şekilde ulaşımını sağlayabilmek adına Sinan öncesi ve sonrasında çok sayıda kemer ve gözden meydana gelen, uzun tabliye bölümlerine sahip köprüler inşa edilmiştir. Afyon/Bolvadin'de inşa edilen Kırkgöz Köprüsü, Bostancıbaşı Köprüsü, Küçükçekmece Köprüsü ve Nasrullah Köprüsü 16. yüzyılın hemen başında inşa edilen örneklerdir. Kırkgöz Köprüsü, boyut ve göz sayısı ile (375m. ve 64 göz) öne çıkan örnekler arasındadır (Çeçen, 2000: 187-217).



Fotoğraf 11: Kırkgöz Köprüsü, Genel Görünüm.

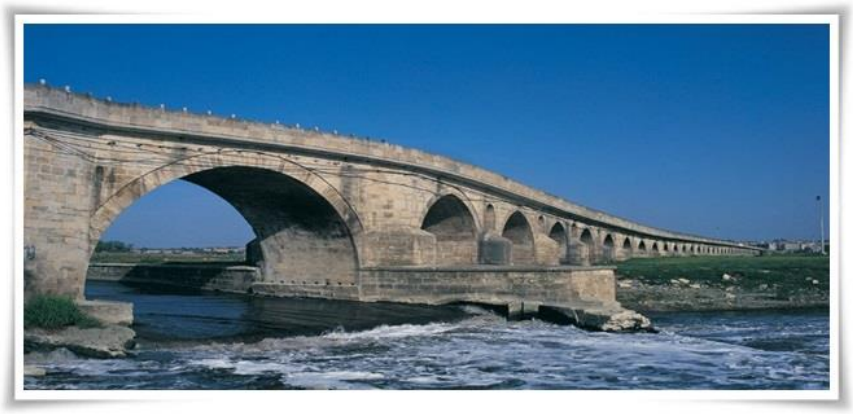
Kaynak: (kulturportali.gov.tr, ‘‘Erişim Tarihi: 25/08/2023’’).

Sinan, bu devirde öne çıkan ve tezkireler içerisinde de sıkça adı zikredilen önemli köprü örneklerini inşa etmiştir. Bu örnekler ile Osmanlı köprü mimarisinde kullanılan teknikler, malzeme kullanımı, form ve tipoloji gibi etmenlerin olgunlaştığı görülmektedir. Sinan'ın inşa ettiği köprü yapılarının kesin vesikalara dayanarak olan örnekleri şu şekilde sıralanabilir; ''(Sivilengrad'da) Çoban Mustafa Paşa Köprüsü, Odabaşı Köprüsü (Halkalı), Kanuni Sultan Süleyman Köprüsü (Gebze), Sokullu Mehmet Paşa Köprüsü (Silivri), Sokullu Mehmet Paşa Köprüsü (Vişegrad), Kapuağası Köprüsü (Haramidere), Kanuni Sultan Süleyman Köprüsü (Edirne/Saray içi), Yalnızgöz Köprüsü (Edirne), Kırkgöz Köprüsü (Bolvadin; onarım ve tamir) ve Büyükçekmece Köprüleri'' (Çeçen, 2000: 187-217; Çulpan, 2002: 6-213).

Bu örnekler vesilesiyle bilhassa 16. yüzyıl itibariyle karşılaştığımız Osmanlı köprü mimarisi örneklerinde, genişleyen sınırlar ve topraklar üzerindeki hâkimiyetle beraber geniş yataklı nehirler üzerinde büyük köprü yapılarının inşa edildiğidir. Bu dönemde karşılaştığımız önemli özelliklerden biri de yapıları tarihlendirmekte müthiş fayda sağlayan kitabelerin bu dönemde köprülerde karşılaşılmaya başlanmasıdır. Aynı zamanda Osmanlı Klasik Devri ile birlikte arşiv kayıtlarında yaşanan artış ve dönem kronikleri vasıtasıyla köprülere ilişkin yakınsak bir tarihlendirme yapabiliyor oluşumuzdur. Bu ve benzeri unsurların ışığında Osmanlı devrinin önemli ve dikkat birkaç örneği yüzeysel olarak tanıtmak konunun anlaşılması açısından fayda sağlayacaktır.

Uzunköprü (Edirne- Sultan II. Murad Köprüsü), II. Murad devrinde 1443-44 yılları arasında inşa edilmiştir. Trakya'nın Anadolu ve Rumeli arasındaki yol hattı üzerindeki en büyük engel teşkil eden Ergene Nehri üzerinde inşa edilmiştir. Tuna boylarına değin giden fetih girişimleri ile birlikte ulaşımın sağlanması açısından ve bu yol hattı üzerinde yer alması hasebiyle dikkat çekicidir. Köprü boyut itibariyle 1392 m. boyunda, 5.50 m. tabliye genişliğine sahip, 174 gözden meydana gelmektedir. Bu haliyle Osmanlı devrinden günümüze ulaşan en uzun taş köprüdür. Köprü kesme taş malzeme ve ''bademli taş'' denilen bunun yanı sıra farklı taş malzemeden inşa edilmiştir. Köprü 3 parça halinde incelenmektedir. Sağ ve sol kanatların yanı sıra orta bölümden oluşur. Bunlar sırasıyla; sol kanat 204 m., orta bölüm ana tabliye 1056 m., sağ kanat yaklaşık 100 m. rıhtım ve yoldan meydana gelmektedir. Genel itibariyle sivri kemer ve yuvarlak kemer dizilerinde gözlerden meydana gelmektedir. Köprüdeki ana göz olgusu 149.

kemer sayılabilir. Köprü ayakları üzerinde üçgen prizmatik selyaranlar mevcuttur. Bu ayaklar üzerinde ve farklı kısımlarında, bunun yanı sıra kemerlerin kilit taşları üzerinde çok mühim figüratif kabartmalar yer almaktadır (fil, üç arslan, kuş, üç kez tekrarlanan Ali yazısı ve muhtelif geometrik ve bitkisel süsleme kompozisyonları). Köprü günümüze değin birçok onarımdan geçmiştir. Bu onarımların ilki Fatih Sultan Mehmed devrinde olmak üzere, Cumhuriyet devrinde ilk defa 1964 yılı itibariyle günümüze değin sağlam bir şekilde ulaşmıştır (Çulpan, 2002: 99-106)



Fotoğraf 12: Edirne Taş Köprü, Genel Görünümü

Kaynak: (https://edirne.ktb.gov.tr/TR-76445/uzunkopru-ilcesi.html, ‘‘Erişim Tarihi: 25/08/2023’’).

Büyükçekmece Köprüleri (İstanbul), Mimar Sinan tarafından 1567’de inşası tamamlanan köprü; uç uça bitişik 4 büyük köprü yapısından meydana gelmektedir. Trakya için fevkalade önemli olan Çekmece gölü üzerinde evvelce bir Roma devrine ait kâgir köprü bulunmaktaydı. Harabe haline gelen köprü Fatih devrinde onarım görmüştür. Ardından Kanuni devrinde yeni bir köprü inşa etmek suretiyle çalışmalar başlamış ancak II. Selim devrinde inşa tamamlanmıştır. 4 farklı boyutta küçük ada parçaları üzerinde kesik köprüler tipinde inşa edilmiştir. Mimar Sinan, bu köprü inşasında ‘‘batordolardan’’ keson köprü ayakları tekniğini kullanmıştır. Adacıklar üzerine sallarla kayalar getirilip, adalar kurulmuştur. Keson tekniği ile sular boşaltılıp bölgede izolasyon sağlanmıştır. Ardından farklı kalınlıklarda kurşun tabakaları ile ayaklar vasıtasıyla temel kuvvetlendirilmiştir. Köprüler boyutları bakımından (I. Köprü 157.23m., II. Köprü 135.10 m., III. Köprü 101.25 m. ve IV. Köprü 183.72 m.) toplamda 635.57 m. uzunluğundadır. Köprüler ortaları yüksek iki yana doğru eğimli bir vaziyette

olup kemer formu yuvarlaktır. Köprü ayakları üzerinde üçgen prizmatik selyaranlar bulunur. I. Köprünün orta kemerinde konsollar üzerinde taşınan karşılıklı balkonlar yer almaktadır. Köprü kaliteli kesme taş malzemeden inşa edilmiştir. IV. Köprü'nün batı ucu üzerinde köprü beden duvarı üzerinden yükselen sütunlar üzerinde karşılıklı iki kitabesi yer almaktadır (Çeçen, 1988: 429-438; Çulpan, 2002: 142-146).



Fotoğraf 13: Büyükçekmece Köprüleri, Mansap Cephe Görünüm

Kaynak: (https://www.bcekmece.bel.tr/kanuni-sultan-suleyman-koprusu, ''Erişim Tarihi: 25/08/2023'').

Haramidere (Kapı Ağası) Köprüsü, Tezkiretü'l-ebniye'den anlaşıldığı üzere Mimar Sinan tarafından inşa edilmiştir lakin kitabesi bulunmamaktadır (Çulpan, 2002: 148). Köprü, Büyükçekmece ve Küçükçekmece Gölleri arasında yer alan Haramidere üzerinde inşa edilmiştir. Yapı, eski kervan yolu olan İstanbul-Rumeli yol ağı dahilindedir (Eyice, 1997: 107). Yandalar iki küçük ve ortada ana göz olmak suretiyle üç gözlüdür. Köprü sivri kemerli bir formdadır. Ana gözün her iki yanında üzengi seviyesinde sivri kemerli boşaltma gözleri yer almaktadır. İki yandan eğimli köprünün uçları alçakta ve merkezde nispeten daha düz formdadır. Köprü muntazam kesme taş malzemeden inşa edilmiştir. Ana gözün iki yanında yer alan ayaklar üzerinde prizmatik selyaranlar yer almaktadır (Eyice, 1997: 107). Literatürde, farklı ölçüleri mevcuttur. Bunların ilki 74.40x6.29 m. (Bozkurt, 1952: 12-19) ve 69.90x6.20 m.'dir (Tunç, 1978: 93-95). Zaman içinde geçirdiği onarımlarla %10 civarında olan köprü eğimi günümüzde

%2 seviyelerindedir (Çeçen, 1988: 435; Çulpan, 2002: 148). Tabliye girişinin her iki yönünde baba taşları ile sınırlandırılan karşılıklı korkuluklar tabliyeyi sınırlandırmaktadır. Günümüzde halen ayakta olmasına rağmen metruk bir halde ve kullanılmamaktadır.



Fotoğraf 14: Haramidere Köprüsü, Genel Görünüm

Kaynak: (https://islamansiklopedisi.org.tr/haramidere-koprusu, ‘‘Erişim Tarihi 25/08/2023’’)

Köprü mimarisinin ve tipolojisinin kadim Türk tarihi içerisinde belli başlı başlıklarla daha anlaşılır şekilde ifade edilmeye çalışılmıştır. Asırlarca süregelen köklü ve kadim tarihin bıraktığı izleri birkaç cümle içerisine sığdırmaya çalışmak hayli güç bir iştir. Bu sebeple genel olarak bütüncül bir bakış açısı ile ortak noktalara değinilmeye çalışılmıştır. Selçukluların devamında Osmanlıların köprü mimarisi ve tipolojisi de genel özellikleri sarf edilerek yüzeysel bir şekilde aktarılmaya gayret sarfedilmiştir.

3. BÖLÜM: KATALOG

3.1. Kuru Köprü (Roma Taş Köprü, Çakırca Köprüsü)

Yapım Tarihi: 6. yy. (?)

Bani/Yaptıran: Bilinmiyor (ilk onarım: I. Justinianus)

Mimarı: Bilinmiyor

Konumu: İznik (Çakırca Mevkii) Yolu Üzeri

Yapı Tetkik Tarihi: Ağustos 2022-2023

Fotoğraf No: 15-22.

Şekil No: -

3.1.1. Köprünün Konumu ve Tarihi

Bursa İznik ilçesinin, İznik Gölü'nü takip eden ana güzergâhın Çakırca Mevkii'ne devam eden yolun yaklaşık olarak ortasında yer alan etrafı ekim arazileriyle çevrelenmiş, bağlar ve bahçeler içinden geçen toprak bir yol vasıtasıyla doğu yönünde yaklaşık 100 m. hareket edildiğinde ulaşım sağlanmaktadır. Ana yoldan çıkarımda bulunarak Kuzeybatı – Güneydoğu ekseni üzerinde söz konusu yapının yükseldiği söylenebilir. Günümüzde bölge halkının ekim arazilerinin içerisinde kalması sebebiyle ana yol üzerinden görülmemektedir. Saha üzerinde yapılan gezi ışığında nispeten sağlam olduğu söylenilebilir. Buna karşılık köprü çok âtıl bir vaziyette karşımıza çıkmaktadır.

Roma Devri'nin önem arz eden Nikomedia (İzmit) Nikaia (İznik) arasındaki ulaşımı sağlayan ana güzergâh üzerinde inşa edilmiştir (Yalman, 2000: 102; Ermiş, 2009: 246-248; Çakmak, 2019: 81-82). Bu bölgede yüksek olasılıkla bir su yatağı bulunmakta idi (Bilici, 2013: 2-14). Bu durumu, yapının yaklaşık 500m. Batısında konumlanan İnikli Köprüsü ile desteklemek mantıklı olacaktır.

İstanbul'dan başlayıp İznik içlerine uzanan ''Hacılar Yolu'' üzerinde geçişleri rahatlatmak üzere İmparator I. Justinianus'un; yol ve köprülere ehemmiyet gösterdiği ve emriyle bir köprü inşa ettirdiği devrin önemli ismi Procopius tarafından aktarılmaktadır (Procopius, 1954: 323-324). Bu güzergâh Roma devrinden itibaren Bizans ve Osmanlı çağlarında da kullanılmıştır. Hacılar Yolu ve Roma askerî yolları üzerinden geçen yollar ve köprü yapıları onarılarak işlevi muhafaza edilmeye çalışılmıştır (Ramsay, 1960: 36-

44, 52-64, 77-86, 216, 261-267; Doğancı, 2005: 171-184). Evvelde, Yol Ağları ve Önemli Güzergâhlar bölümü içerisinde bahsedilen antik yol hattı üzerinde inşa edilmiştir.

6. yy.'da Procopius ''De Aedificiis'' adlı eserinde I. Justinianus'un eserleriyle ilgili olarak şu ibareler yer almaktadır:

> ''… kentin batısında bir sel yatağı sık sık hasara sebebiyet vermekte, buradaki yolu tamamen geçilmez duruma sokmaktadır. Eski devir insanları burada bir köprü yapmışlardı; zamanla gereği gibi yapılmadığı için bu köprü selin şiddetli akıntısına dayanamamış ve bulunduğu yerde hiçbir iz bırakmaksızın selin azgın dalgalarına kapılarak kaybolup gitmişti. Kral Justinianus ise orada bir köprü yaptırdı. Yeteri kadar yüksek ve geniş; öyle ki önceki köprü bunun en küçük bir bölümü bile olamaz. Bu köprü, sel homurdanmaya başlayınca sel yatağını kat kat aştığı için buradaki yolcuların emniyet içinde karşıya geçmelerini sağlamaktadır.'' (Procopius, 1954: 323-234).

Eserde bahsi geçen köprü inşasının, Kuru Köprü yapısını yansıttığına ilişkin sağlam bir kaynak olduğunu söylemek zorlama bir tutum olacaktır. Her ne kadar bahsedilen bilgi ışığında bölgede köprü kalıntısı yer alsa da yaklaşık aynı konumda halen varlığını sürdüren İnikli Köprüsü'nün de bulunduğu yanı sıra Boyalıca Köprüsü'nün varlığının bilinmesi es geçilmemelidir. Konuyla ilişkili olarak Bilici'nin, *"Arazi Çalışmaları IV"* içinde aktardığı bilgiler doğrultusunda inşada kullanılan malzemeden yola çıkarak Erken Bizans Devri – 6. yy. aralığında inşa edilmiş olabileceği ve yapılan onarımlarla işlevine devam ettiği aktarmaktadır (Bilici, 2013: 2).

3.1.2. Köprünün Mimarî Tanımı

Günümüzde halen ayakta kalan köprü, doğu-batı uzantılı üç gözlü bir şekilde yuvarlak kemerlerden meydana gelen ortalama 23,00-23,50 m. uzunluğa sahiptir (Bilici, 2013: 2-14; Çakmak, 2019: 81-82) (Fotoğraf.15). Gözlerin açıklıkları birbirine eşit şekilde değildir. Orta bölümde yer alan kemerin göz açıklığı, yanlarda yer alanlara nazaran çok daha geniş ve yüksekçe tutulmuştur (Yalman 2000: 102) (Fotoğraf.16-17). Yaklaşık olarak 4,04- 4,09m. tabliye genişliği görülmektedir (Fotoğraf. 18).

Köprü malzeme bakımından kesme blok taş, yontu taş ve moloz taşlardan meydana gelmektedir. Kemerlerin tamamı düzgün kesme taşlardan meydana gelirken, tempan

duvarları üzerinde yontu ve moloz taş bir arada görülmektedir (Fotoğraf.19). Her iki kemer ayağı da üzengi seviyesine değin toprak altında kalmış vaziyettedir (Fotoğraf.20). Kemerlerin her biri birbirinden farklı boyutlar ihtiva etmektedir. Orta bölümde kalan ana göz kemerin menba yönünde 6,77 m., mansap bölümü 6,70 m.'dir. Kuzeybatı yönünde yer alan kemer menba yönünde 5,00 m., mansap bölümü 5,08 m. ve Güneybatıda yer alan kemer ise menba yönü 5,15 m., mansap bölümü ise 5,10 m. civarında olduğu saptanmıştır (Bilici, 2013: 2-14).

Köprü güncel vaziyetiyle nispeten sağlam bir şekilde ayakta kalmış olsa da çok âtıl bir halde bulunmaktadır. Kesme, yontu ve moloz taşlar kombine bir şekilde kullanılarak yükselen yapıda malzeme yıllar içinde oluşan malzeme yorgunlukları görülmektedir. Bölge halkının ekim arazilerinin içinde yer alması hasebiyle çevrede gerçekleşmiş olabilecek tarım faaliyetleri doğrultusunda kemer içlerinde is lekeleri ve bazı taşıyıcı ögelerin zarara uğradığı görülmektedir (Fotoğraf.21-22). Planı ve bezeme unsurları itibariyle sade bir görünüme sahiptir. Köprü üzerinde herhangi bir kitabe veya süsleme tezyinine rastlanmamaktadır. Bilici'nin 2013 yılında aktardığı, köprünün kuzey yönünde yer alan ayaklar yakınında yer alan *"yumurta-ok frizli"* arşitrav parçaları hakkında sahada yapılan incelemelerde herhangi bir şekilde varlığına ulaşılamamıştır.[1]

Günümüzde işlevini yitiren köprü, yüksek olasılıkla üzerinde bulunduğu su yolunun yönünün değişmesi yahut tamamen kurumuş olması dolayısıyla bölgede bu isimle anılıyor olması muhtemeldir.

[1] 2013 yılında yapıyı sahada inceleyen Bilici, yapının kuzey bölümü çevresinde bazı bezemeli arşitrav parçalarının varlığından fotoğraflar ile bahsetmektedir. Bu durumun, zamanında köprü girişi üzerinde bir portik olabileceği düşüncesini doğurabildiğini aktarmıştı. Detaylar için bkz. (Bilici, 2013: 1-14). Lakin 2023 yılı içinde saha üzerinde yaptığımız incelemelerde bu taşların herhangi birinin varlığına dair bir emareye rastlanmamıştır. Bu durum zaman içerisinde kaçak kazı faaliyetleri ya da eserin çalındığı fikrini düşündürmektedir.



Fotoğraf 15: İznik Kuru Köprü Genel Vaziyet

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 16: İznik Kuru Köprü Memba Cephe Orta Göz Açıklığı

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 17: İznik Kuru Köprü Mansap Cephe Kemer Açıklıkları

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 18: İznik Kuru Köprü Memba Cepheden Tabliye Bölümü

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



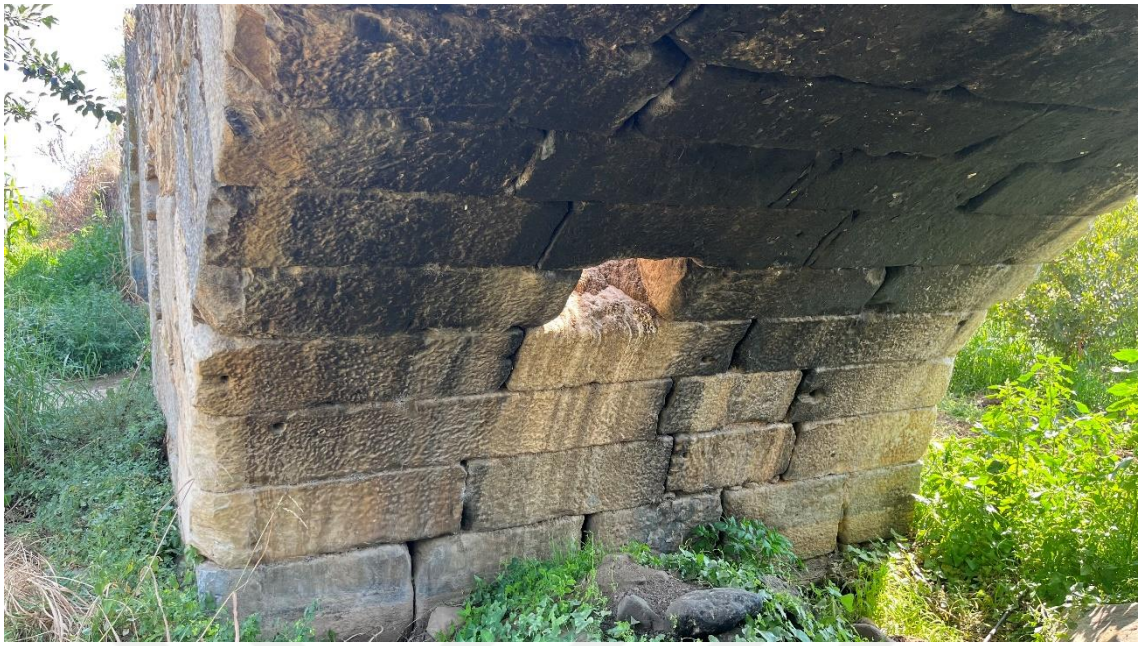
Fotoğraf 19: İznik Kuru Köprü Mansap Cephe Tempan Duvarı ve Kemer

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 20: İznik Kuru Köprü Mansap Cephe Toprak Altında Kalan Ayaklar ve Kemerler

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 21: İznik Kuru Köprü Orta Göz Açıklığındaki Taşıyıcılardaki Deformeler

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 22: İznik Kuru Köprü Kemer Göz Açıklıklarında Görülen İs ve Deformeler

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.

3.2. İnikli Köprüsü (Karasu Köprüsü, Taş Köprü, Koca Köprü, Eş Köprü)

Yapım Tarihi: M.S. 1-2. yy. – M.S. 11-12. yy. (?)

Bani/Yaptıran: Bilinmiyor (ilk onarım I. Justinianus)

Mimarı: Bilinmiyor

Konumu: İznik (Çakırca Mevkii) Yolu Üzeri

Yapı Tetkik Tarihi: Ağustos 2022-2023

Fotoğraf No: 23-30.

Şekil No: -

Bursa İznik ilçesi içerisinde halen ayakta kalan iki taş köprüden biridir. Kuru Köprü ile aynı güzergâh üzerinden ulaşım sağlanmaktadır (Çakırca Mevkii). Köprü; Elbeyli, İnikli ve Çakırca mevkileri arasında yer alsa da köprü zamanla İnikli Köprüsü adını almıştır. Karasu Deresi boyunca ilerleyen yol hattının bitiminde yer almaktadır. Bölge halkı köprüyü farklı isimlerle de anmaktadır. Bunlardan en bilinenleri Karasu veya Karasu Deresi Köprüsü ve Eş Köprü şeklindedir. Bölgede hemen yakınında bulunan Kuru Köprü ile aynı şerit üzerinde bulunmaları sebebiyle 'Eş Köprü/Köprüler' olarak anılmaktadır. Kuru Köprü'nün bulunduğu konumdan yaklaşık 500m. ila 1 km. kuzeybatı yönünde hareket edildiğinde, aynı hat üzerinde yer aldıkları ve bu köprülerin bağıntılı bir şekilde anayola bağlanan bir su yolu üzerinde kuruldukları düşüncesi kuvvetle muhtemeldir.

3.2.1 Köprünün Konumu ve Tarih

Bursa İznik ilçesinin merkezden ayrılıp İznik Gölü çevresinde devam eden karayolunun Çakırca Mevkii istikameti üzerinde yer alan Karasu Deresi'ne varmadan kuzeydoğu yönüne saparak hat boyunca toprak bir yol ile ulaşım sağlanmaktadır. Yapı tıpkı Kuru Köprü' de olduğu gibi ekim arazileri ve meyve bahçelerinin arasında bulunmaktadır (Yalman, 2000: 101; Bilici, 2014: 1-15; Çakmak, 2019: 81-82). Pek işlek olmamakla birlikte bölge halkı tarafından köprü halen bir geçiş unsuru olarak kullanılmaktadır.

Köprü, ''Hacılar Yolu'' üzerinde yer almakta ve tarihi obeliske yaklaşık 1 km. mesafede yer almaktadır (Çakmak, 2019: 81). Kocaeli üzerinden İznik'e varan ve şehirleri birleştiren antik yol üzerinde üç köprü yapısı bulunmaktadır. Söz konusu bölge üzerinde birden fazla su yolunun bulunması, hattın üzerinde yapılan inşa faaliyetlerini

anlamlandırmak açısından önemlidir (Bilici, 2014: 1-15). Köprü yapısının bulunduğu güzergâh üzerinde yer alan diğer örnekler ile (Kuru ve Boyalıca Köprüleri) hattın yoğun bir biçimde kullanıldığı anlaşılmaktadır.

M. Şahin, D. Yavaş, R. Okçu, D. Şahin; İznik Yüzey Araştırmaları'nda (2006), yapının Roma devrinden kalmış olabileceğini ifade etmişlerdir (M.S. 1-2. yy) (Şahin vd. 2006: 18). Yapıda kullanılan malzeme ve yapım tekniklerine bakarak söz konusu çıkarım yapılmıştır. Buna karşılık Z. Kenan Bilici, yapmış olduğu *'Arazi Çalışmaları V'*nda (2014) tarihlendirme hususunda Orta Bizans Devri yapısı olabileceğini aktarmıştır (Bilici, 2014: 1-15). Köprüye binaen yapılan araştırma sayısının hayli zayıftır. Gerek teknik gerekse malzeme bakımından külliyatlı bir çalışma olmayışı tarihlendirme hususunda problem yaratmaktadır. Köprüde kullanılan malzemenin bilhassa kemerlerdeki almaşık örgü sistemi bunun yanı sıra kaliteli işçilik yönüyle Orta Bizans Devri ürünü olduğu düşünülebilir. 11-12. yy. arasına tarihlendirme yapmak daha muhtemel bir düşüncedir.

3.2.2. Köprünün Mimarî Tanımı

İnikli Köprüsü için kaynaklarda 25,00x5,00 m. (Şahin vd. 2006: 18) ile, doğu-batı istikametince yaklaşık 50,00-50,50 m. uzanmakta olup, 39,00m. mansap yönünde gelişen, 5,10 m. tabliye genişliği (Bilici, 2014: 3) şeklinde farklı ölçüleri mevcuttur. Köprü genel itibariyle almaşık duvar örgüsü ile kaplı üç göz ve iki boşaltma gözünden oluşan bir vaziyettedir (Fotoğraf.23-24). Kesme blok taşlar ve tuğla örgü hâkim köprünün tempan duvarlarında kaba yontu taş malzeme görülmektedir (Cevahir, 2019: 76) (Fotoğraf.25-26).

Köprüde iki ana kemer ve boşaltma kemeri yuvarlak kemer formunda karşımıza çıkmaktadır (Fotoğraf.27). Kemerler üzerinde düzenli bir şekilde sıralanmış tuğla örgüsü ve kesme taş blok düzeni görülmektedir. Kilit taşına değin altı sıra tuğla bir sıra taş düzeni görülürken kilit taşının her iki yanında on iki sıra tuğla ve arasında kilit taşı biçimli bir düzen izlenir (Fotoğraf.28). Mansap cephede bulunan boşaltma kemerleri ise ana kemerlere nispeten küçük farklılıklar arz eder. Memba cephede yer almayan boşaltma gözleri, su tahliyesinden çok köprü ağırlığı ve estetik kaygılarla yapılmış olmalıdır (Bilici, 2014: 1-15) (Fotoğraf.29-30). Üzengi seviyesinde yer yer tuğla parçaları ve kaba yontu taşı birlikte kullanılmıştır. Yapı üzerinde herhangi bir korkuluk

sınırlandırmasına rastlanmamaktadır. Muhtemelen tempan duvarını sınırlandıran hatlar üzerinde kesme taş malzemeden basit yol çizgileri ile köprünün sınırlandırılmış olabilir (Bilici, 2014: 1-15).

Hali hazırda köprünün büyük bölümü toprak altında kalmış bir vaziyettedir. Köprüye dair yapılan hesaplamalar bu durumda işleri zorlaştırmaktadır.

Duruma ilişkin olarak Bilici; şu bilgileri aktarmaktadır:

> ‘‘Köprünün memba ve mansap cephelerindeki kemer gözleri hâl-i hazırda büyük ölçüde toprak dolgu altındadır; bu itibarla, sağlıklı ölçüm yapılamayan kemerlerin açıklıkları, kemerin geometrik yöntemlerle sanal olarak belirlenen üzengi kotları esas alınarak hesaplanmıştır. Buna göre, memba cephesindeki 1 no.lu kemerin açıklığı 10,37 m., 2 no.lu kemerin açıklığı 11,01 m., 3 no.lu kemerin açıklığı ise 7,90 m. olarak belirlenirken, mansap cephesindeki 1 no.lu kemerin açıklığı 10,53 m., 2 no.lu kemerin açıklığı 11,09 m., 3 no.lu kemerin açıklığı ise 8,46 m. olarak belirlenirken, aynı cephedeki ilk tahfif kemerinin açıklığı (A2) 3,56 m., ikincisinin de (A3) 4,87 m. olarak tespit edilmiştir.’’ (Bilici, 2014: 1-15).

Köprü günümüzde nispeten sağlam fakat oldukça bakımsız bir haldedir. Tabliye bölümü toprak bir yol olarak bölge halkı tarafından kullanılmaktadır. Pek işlek olmayan bu güzergâh üzerinde bölgede yer alan tarım arazileri, bağ ve bahçelere ulaşımı sağlamak adına geçişler sağlanmaktadır. Yüksek olasılıkla İnikli Köprüsü; Kuru Köprü gibi üzerinde bulunduğu su yolunun yön değişimi veya kuruması ile hüviyetini değiştirmiştir.



Fotoğraf 23: İnikli Köprüsü Genel Vaziyeti

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 24: İnikli Köprüsü Mansap Cephe Genel Vaziyeti

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 25: İnikli Köprüsü Mansap Cephe Tempan Duvarı ve Kemerler

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 26: İnikli Köprüsü Mansap Cephe Tempan Duvarı Detayı

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 27: İnikli Köprüsü Mansap Cephe Batı Yolu Üzerindeki Kemer Açıklığı

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 28: İnikli Köprüsü Ana Kemer Açıklığında Görülen Malzeme Kullanımı

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 29: İnikli Köprüsü Mansap Cephe Boşaltma Gözü

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 30: İnikli Köprüsü Mansap Cephe Boşaltma Gözü ve Malzeme Kullanımı

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.

3.3. Nilüfer Hatun Köprüsü (Nilüfer Köprüsü)

Yapım Tarihi: XIV. yy.

Bani/Yaptıran: Orhan Gazi

Mimarı: Bilinmiyor

Konumu: Bursa-Mudanya Yolu, Nilüfer Çayı üzerinde

Yapı Tetkik Tarihi: Ağustos 2022-2023

Fotoğraf No: 31-42

Şekil No: Şekil.2-3

Osmanlı İmparatorluğu, her yönüyle -söz gelimi- rahat bir biçimde çalışılmak adına tasnif edilen dönem aralıklarında ele alınmıştır. Söz konusu hususlardan biri de kuşkusuz Erken Osmanlı Devri'dir. Devletin kuruluş devrinden fetih sürecine değin zaman aralığını yansıtmaktadır. Bu süreç aralığında Bursa büyük önem arz etmektedir. Konumu, devlete başkentlik görevi yapmış olması önemli hususlardır. Bu sebeple Osmanlıların, Erken Devir Mimari örneklerinin en olgun örnekleri yine Bursa'da görülmektedir. Yoğun imar faaliyetleri şehirde; dini, askeri ve sivil mimarinin geniş örneklerini barındırır. Bursa'nın su varlıkları ve coğrafyasıyla birlikte sivil mimarisi de gelişmiştir. Gelişen sivil mimari içerisinde önemli bir yere sahip olan köprüler; Bursa'nın yapıtaşlarındandır. Erken Osmanlı Devri içinde Bursa'da Nilüfer Hatun Köprüsü, inşa edilmiş ilk köprüdür.

3.3.1. Köprünün Konumu ve Tarihi

Nilüfer Hatun Köprüsü, Bursa-Mudanya yolu istikametinde, Geçit Köprüsü'nün yaklaşık 1,5 km. batısında Nilüfer Çayı üzerinde yer almaktadır.

Köprü hakkında birçok müellif yapı tarihlendirmesinde hem fikirlerdir. Bu fikir Nilüfer Hatun'un, Orhan Gazi'nin hanımı olması hasebiyle adına inşa edildiği ile ilişkilendirilmektedir. (Aşıkpaşazade: 102; Çetintaş, 1946: 37; Ayverdi: 1966: 118; Erler, 1968: 18; Tunç, 1978: 147; Çulpan, 2002: 87). Bunun yanı sıra, Nilüfer Hatun Köprüsü'nün ve üzerinde yükseldiği su varlığının isimlendirilmesine binaen; dönem kronikleri, seyyahlar ve tarihçiler eserlerinde yer vermişlerdir (Müneccimbaşı I: 101).

Menakıb u Tevarih-i Âl-i Osman'da, Aşıkpaşazade; köprü ve nehir hakkında şu şekilde bahseder:

> "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" (Aşıkpaşazade: 102)

Osmanlı İmparatorluğu'nun 17. yüzyılda ünlü seyyahı olan Evliya Çelebi, Seyahatname içerisinde şu cümleleri aktarır:

> "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." (Evliya Çelebi 5: 9)

Taeschner, İstanbul-Mudanya-Bursa deniz yolunun etkin bir şekilde kullanıldığından bunun yanı sıra rota istikametince Mudanya'ya varıldıktan itibaren Nilüfer Çayı üzerinde yer alan bir köprü vasıtasıyla Bursa'ya ulaşıldığını aktarmaktadır (Taeschner, 2010: 116-122). Bu yüksek ihtimaller doğrultusunda Nilüfer Hatun Köprüsü olmalıdır. Bu durumun yanı sıra Tunç, köprü tabliyesinde ve uçlarında eski Mudanya yolunun Arnavut kaldırımlarının görüldüğünü ve bunun da eski Bizans yolu olabileceğine dikkat çekmektedir (Tunç, 1978: 148).

Nilüfer Hatun Köprüsünü önemli yapan ana hususlardan birisi bir hatun adına yaptırılmış olmasıdır. Osmanlılarda bilhassa geç dönemde (Batılılaşma ve Lale Devri'nde) hanım sultanlar adına vakıf eserleri pek karşılaşılan bir husustur. Erken devir içerisinde pek karşılaşan bir durum değildir. Hatun adına yaptırılan sivil mimari örnekleri arasında köprüler fazla yer kaplamamaktadır. Yine Bursa'da yer alan Selçuk Hatun Köprüsü (M. 1465), Tire'de Gürcü Melek Köprüsü (M.1372) ve Çermik Köprüsü (M.1179) örnek verilebilir (Çulpan, 2002: 8; Atak, 2008: 42).

3.3.2. Köprünün Mimarî Tanımı

Nilüfer Hatun Köprüsü için literatürde farklı boyutlandırmalar mevcuttur bunların ilki 53,40x5,25 m. (Çulpan, 2002: 87) olup 39,35x5,40 m.'dir (Tunç, 1978: 147-148). Dönemin arazi şartları ve çayın oluşturduğu toprak yapısına uygun bir biçimde inşa edilmiştir. Köprünün 4 kemerden oluşan sivri kemerli formda ele alınmış olup, ana gözün açıklığı 10m. civarındadır. Zaman içerisinde çay yatağındaki taşkınlar sebebiyle

ilaveten 3 göz kemer eklenmiştir (Çulpan 2002: 87) (Fotoğraf.31-33, Şekil.2-3). Günümüz vaziyetine bakıldığında orijinal formda olmadığı geçirdiği restorasyonlar neticesinde açıkça görülmektedir (Fotoğraf.34). 22 Mart 2014 tarihinde Bursa Büyükşehir Belediyesi'nin Basın Bülteni'nde ''Tarihi Köprü Koruma Altında'' başlığı ile köprünün ağır tonajlı araç geçişine kapatıldığı belirtilmiştir.[2] 2014-2018 yılları arasında köprüde yapılan restorasyon çalışmaları neticesinde orijinal formuna uygun olmayan bir şekilde inşa edildiğinden, yerel basın yayına konu olmuştur.[3]

Nilüfer Hatun Köprüsü, ana kemer gözünde yükselen ve köprü giriş çıkışına değin merkezden uzaklaştıkça alçalan bir formdadır (Fotoğraf.35). Köprü her iki cenahta yer alan kemer gözleri toprağa gömülü vaziyettedir. Bu sebeple köprü memba ve mansap cephelerden bakıldığında üç gözden oluştuğu görülür (Fotoğraf.36). Köprü tamamıyla elden geçirildiğinden yalnızca batı cephede toprağa gömülü ilk gözün bir bölümü orijinal kalabilmiştir (Fotoğraf.37). Güncel vaziyet olarak köprü; kesme taş, tuğla ve yontu taş malzemelerden meydana gelmektedir. Köprüye girişi sağlayan batı cephe tabliye bölümüne geçişte demir ferforjeler ve kesme taş çörtenler görülmektedir (Fotoğraf.38). Yüksek olasılıkla restorasyon ardından köprüye eklenmiştir. Yapı orijinalinde kesme taş, köfeki taşı, moloz taş, tuğlanın birlikte kullanımından oluşmuştur (Tunç 1978: 147-148). Korkuluk bölümü ve köprü cepheleri köfeki taşından oluşması hasebinden yapılan restorasyon sonrası benzer sarı taşlar kullanıldığı görülür (Fotoğraf.39). Tabliye bölümü, korkuluklar, çörten ve mansap cephede; kullanılan taş malzeme görülmektedir.

Köprünün tempan duvarları kaba yontu taş ve yer yer moloz taşlardan meydana gelmektedir. Köprünün doğu bakan bölümündeki gözler sonradan eklenmiştir. Zaman içerisinde yapılan restorasyonlar ile birlikte batı bölümündeki gözler de yenilenmiş vaziyettedir (Fotoğraf.40). Batı bölümde yer alan gözlerde kemerler tempan duvarına değin tuğla ile işlenmiştir. Tempan duvarlar ise moloz taştan meydana gelmektedir. Köprünün memba ve mansap cephe ayaklarında ikişer adet selyaran mevcuttur. Yapının

[2]https://www.bursa.bel.tr/haber/tarihi-kopru-koruma-altinda-16422, internet sitesi üzerinden Bursa Büyükşehir Belediyesi, ''Basın ve Halkla İlişkiler Şube Müdürlüğü'', 22.03.2014 tarihinde basın bülteni olarak haberi yayınlamıştır. Erişim Tarihi 10/08/2023)

[3]https://www.milliyet.com.tr/gundem/tarihi-kopruyu-restore-edecegiz-diye-yikip-yerine-ucube-insa-ettiler-2633765, Ülkemiz basın yayın organlarından ''Milliyet Gazetesi''nin, köprüye ilişkin haberi 24.03.2018 tarihinde *''Gündem Haberleri''* başlığı altında yayınlamıştır. Erişim Tarihi 10/08/2023.

orijinal halinde kesme taş malzemeden olan selyaranlar restore sonrasında da kesme taş malzemelidir. Dört selyaran sivri külahlardan oluşmaktadır (Fotoğraf.41-42).

Eser günümüze ne yazık ki orijinal haliyle ulaşmamıştır. Günümüze değin yapılan ihya çalışmaları ve eklemeler doğrultusunda son vaziyetini almıştır. Yapı genel itibariyle süsleme tezyini açısından olabildiğince sadedir. Daha çok işlevsel bir tutum sergilenmiştir. Yapıya ait herhangi bir kitabeye rastlanmamaktadır. Günümüze değin geçirmiş olduğu bir onarıma ait kitabeye de rastlanmamıştır.

1972 yılında, Karayolları tarafından bir onarım geçirmiş (Tunç, 1978: 148) ardından 2014-2018 yılları arasında yapılan onarım çalışmalarıyla son haline ulaşmıştır.



Fotoğraf 31: Nilüfer Hatun Köprüsü 2008 Yılına Ait Görüntüsü

Kaynak: Atak, 2008: 44.



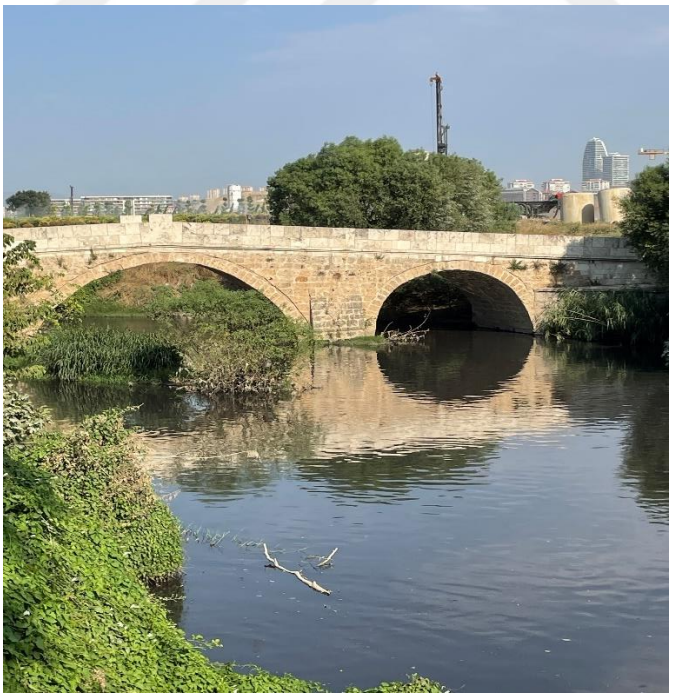
Fotoğraf 32: Nilüfer Hatun Köprüsü Memba Cephe 2023 Yılına Ait Görüntü

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 33: Nilüfer Hatun Köprüsü Mansap Cephe 2023 Yılı Vaziyeti

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 34: Nilüfer Hatun Köprüsü Mansap Cephe Restorasyon Sonrası Vaziyeti

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 35: Nilüfer Hatun Köprüsü Tabliye Bölümünden Anlaşılan Eğimli Yapısı

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 36: Nilüfer Hatun Köprüsü Mansap Cepheden Göz Açıklıkları

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 37: Nilüfer Hatun Köprüsü Batı Cephede Toprağa Gömülü Ayaklar

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 38: Nilüfer Hatun Köprüsü Restorasyon Sonrası Eklenen Ögeler

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 39: Nilüfer Hatun Köprüsü Doğu Cepheden Korkuluklar

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 40: Nilüfer Hatun Köprüsü Batı Cephede Onarım Gören Kemer Örneği

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 41: Nilüfer Hatun Köprüsü Memba Cephede Yer Alan Üçgen Selyaranlar

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 42: Nilüfer Hatun Köprüsü Selyaran Detayı 2008 Vaziyeti

Kaynak: Atak, 2008: 192.

3.4. Uluabâd Köprüsü (Konstantin Köprüsü, Lopadion Köprüsü)

Yapım Tarihi: Orhan Gazi Devri (?)

Bani/Yaptıran: Bilinmiyor

Mimarı: Bilinmiyor

Konumu: Bursa – Karacabey – Uluabat - Issıhan yolu üzerinde, Uluabat Gölü (Mustafakemalpaşa Çayı) üzerinde.

Yapı Tetkik Tarihi: Ağustos 2022-2023

Fotoğraf No: 43

Şekil No: Şekil.4

Uluabat bölgesi Erken Bizans Devri'nden, Osmanlı Devleti hâkimiyetine değin önem arz eden noktalardan olmuştur. Bölge, Erken Bizans Devri içerisinde Lopadion ismiyle anılmakta idi. Bilhassa şehrin ve gölün adı Lopadion olarak anılagelmiştir. Uluabâd Köprüsü'nün en çok anıldığı diğer bir isim de Lopadion Köprüsü şeklinde karşımıza çıkmaktadır.

Uluabat günümüz Balıkesir-Bursa-Karacabey-İznik noktalarını birbirine bağlaması hasebiyle kilit rol oynamaktadır. Stratejik konumu ve bir pazar kenti olması açısından bölgeye daima hâkim kalmak istenmiştir. II. Ioannis Komnenos, 1130 yılında bölgeyi güçlendirmek adına kale inşa ettirdi. Bölge, II. Haçlı Seferi'nin, Anadolu coğrafyasına geçişini rahatlatmak ve hâkimiyeti kuvvetlendirmek adına üs bölge halini almıştır. (Foss, 1996: II, 1250-1251).

Osmanoğlu Beyliği'nin yapmış olduğu fetihlerle hızlıca bölge üzerindeki hâkimiyeti ile gücünü yitiren Bizans için büyük tehdit oluşturmuştur. Orhan Bey devrinde (1326-1362) Bursa (1326) ve İznik (1331) şehirleri fethedilmiştir. Bitişik sınırlarını genişleten devlet başkentini Bursa'ya taşımıştır. Bölgenin batısında yer alan Karesioğulları sınırlarına ilerlemiş ve Balıkesir'i fethetmiştir (Atak, 2008: 45).

Osmanlı Devleti'nin bu süreçte hızlı bir şekilde genişleyen toprakları ve hâkimiyetiyle birlikte özellikle Rumeli-Gelibolu hattını geliştirmiştir. Söz konusu hattın gelişmesi hasebiyle Bursa-Karacabey ana güzergâhı müthiş önem kazanmıştır (Atak, 2008: 45). Öyle ki bu güzergâh adına yol kitabesi yazılmıştır. Söz edilen kitabe II. Murad devri içinde (1421-1451) yazılmıştır. Kitabede şu ibareler yer almaktadır:

‘‘Emera bi-binâi hâzihi’t-tarîkı’l-mübârek
Sultânü’l-a’zam el-hâkân zıllü’llâhi
Fi’l- ‘âlem es-sultân sultân bin es-sultân sultân
Murâd bin Muhammed Hân ebbede’llâhü saltanatehû fî târîhi
Şehri Muharrem li-seneti sittetin ve erba’î (ne) ve semânimâ (yeh)’’.

Günümüz Türkçesi: 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. (Tüfekçioğlu, 2002: 556)

3.4.1. Köprünün Konumu ve Tarihi

Bursa’dan, Karacabey – Uluabat güzergâhında, gölün batı yönünde yaklaşık 3km. mesafede günümüzde Çapraz Çay adıyla anılan su yolu üzerindedir. Köprü ile alakalı olarak net bir tarih bulunmamaktadır. Bunun yanı sıra herhangi bir kitabeye, onarım kitabesine veya kayda rastlanmamaktadır. Köprü hakkında birkaç farklı görüş ve tarihlendirme bulunmaktadır. Frederick William Hasluck, köprü için Lopadion’da (Lopadium) bulunan Rhyndacus Köprüsü[4] olarak bahsetmektedir. Köprü için M. 258 yılından sonra inşa edildiğini ve o dönemde Konstantin Köprüsü şeklinde anıldığını ifade etmektedir. İmparatoriçe Helen’in, Konstantin adına inşa ettirdiği şapel yapısı ile taçlandırıldığından bahsetmektedir. (Hasluck, 1905: 189; Hasluck, 1910: 80-81)

Bunun yanı sıra Cengiz Orhonlu ise köprü için Naima Tarihi’nden; Uluabat Gölü’nde eski bir köprünün varlığı ve etrafında başka herhangi bir geçiş sağlayıcı unsurun yer almadığından bahsetmektedir (Orhonlu, 1990: 32).

Bunların yanı sıra köprü, evvelde bahsi geçen Mudanya yolu üzerinde yer alan Nilüfer Hatun Köprüsü ile de aynı devirde inşa edilmiş olabileceği düşünceler arasındadır. (Atak: 2008, s. 46)

3.4.2. Köprünün Mimarî Tanımı

Köprü günümüzde ne yazık ki sağlam kalamamıştır. Günümüzde yalnızca sahile yakın olan şeritte ayakları görünür şekildedir (Fotoğraf.42-Şekil.4). Köprü ayakları hariç

[4] Rhyndacus, burada esasen Mustafakemalpaşa Çayı’na verilen isim olarak karşımıza çıkmaktadır. Farklı dönem kronikleri ve araştırmalarda bölgeye verilen isim olarak da kullanılmıştır. Lopadion (Lopadium) genel olarak Uluabat şehri için kullanılan isim olmuştur.

geriye hiçbir şey kalmamıştır. Köprü ayaklarının kimisi su seviyesinin üzerinde kaldığından kullanılan malzemeyi görmek mümkündür. Köprü kesme taş ve tuğla malzemeden meydana gelmiş olup ayaklarda moloz taş malzeme kullanılmıştır.



Fotoğraf 43: Uluabâd Köprüsü Günümüze Ulaşabilen Ayaklar

Kaynak: (https://www.thebyzantinelegacy.com/lopadion, ‘‘Erişim Tarihi: 30/08/2023’’)

3.5. Cilimboz Köprüsü (Çilimboz, Filiboz Köprüsü)

Yapım Tarihi: Bilinmiyor

Bani/Yaptıran: Bilinmiyor

Mimarı: Bilinmiyor

Konumu: Bursa, Osmangazi İlçesi, Bursa Kalesi'nin Batısı, Cilimboz Deresi Üzeri

Yapı Tetkik Tarihi: Ağustos 2022-2023

Fotoğraf No: 44-47

Şekil No:

3.5.1. Köprünün Konumu ve Tarihi

Bursa'nın, Osmangazi ilçesine bağlı Muradiye ve Altıparmak semtleri arasında yer alan köprü, Pınarbaşı mevkiinde bulunan Yahşibey Mahallesi'nde Cilimboz Deresi üzerinde yer almaktadır. Köprü adını bulunduğu dereden almaktadır. Evliya Çelebi; mevkii hakkında bazı bilgiler aktarmaktadır. Bursa Kalesi'nin hemen batısında yer alan Pınarbaşı Mevkii üzerinde Orhan Gazi devrinde savunma kulelerinin inşa edildiğini, Timur Bey ve Balaban Bey ile küffarı kılıçtan geçirdiklerini kuşatmanın bir yıl ardından kalenin fethedildiğini aktarmaktadır (Evliya Çelebi I, 2006: 8). Bir başka bölümde ise Bursa'nın su kaynaklarına değinerek; Pınarbaşı'nın şehrin en önemli su kaynaklarından biri olduğundan bahsederken şu ifadeleri kullanmıştır;

> ''Zira bu Bursa şehri Ruhban Dağı'nın eteğine düştüğünden bütün evleri biri birinden yüksekçe yapılmış olup haneden haneye su akıtmak mümkündür. Bütün suların kaynağı 17 gözdür. Bunlardan en önemlisi hayat suyu olan Pınarbaşı'dır ki Ruhban Dağı'nın eteğinde nice yerde kayalardan pak, saf, beyaz ve temiz berrak su çıkıp Bursa şehrini istila eder.'' (Evliya Çelebi I, 2006: 21).

3.5.2. Köprünün Mimarî Tanımı

Bursa şehir içi köprülerinden biri olarak karşımıza çıkan köprü, Cilimboz Deresi üzerinde tek bir gözden inşa edilmiştir. Yapı üzerinde herhangi bir kitabeye rastlanmamaktadır. Bu sebeple tarihlendirme yapmak oldukça güçtür. Tunç, köprünün Osmanlı devri yapısı olarak ele almaktadır (Tunç, 1978: 47). Evliya Çelebi'nin aktardığı ifadelere bakılarak bölgedeki su varlıklarının çokluğu ve Orhan Gazi devrinde savunma amacıyla inşa edilen yapılar ile birlikte zorlama bir biçimde de olsa Erken Osmanlı Devri örneklerinden biri olarak kabul edilebilir.

Tek gözden meydana gelen köprünün kemer formu sivridir (Fotoğraf.44). Yapı kesme taş malzemeden inşa edilmiş olup tempan duvarında köfeki taşı kullanılmıştır. Kemer üzerinde korniş taşı bulunurken, korniş taşının üzerinden iri bloklardan meydana gelen karşılıklı şekilde korkuluk yerleştirilmiştir. Korkuluk bölümü üzerinde dikdörtgen vaziyette baba taşları bulunur ve baba taşları üzerinde küre, dairesel formda taşlar ile korkuluk bölümü nihayete ermektedir (Tunç, 1978: 47; Kaplanoğlu, 2003: 97).

Köprü yapısı Tunç'un aktardığına göre 1970-80'li yıllara değin varlığını muhafaza etmiştir (Tunç, 1978: 47). Ardından bölgede yaşanan yoğun sel baskınları sebebiyle günümüze değin bölgede birçok ıslah ve onarım çalışması yapılmıştır. 2010 yılı itibariyle Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından bölgede ''Kentsel Dönüşüm'' çalışmaları yapılmıştır[5] (Fotoğraf.45-47). Köprü, ne yazık ki günümüze ulaşamamıştır. Bursa Büyükşehir Belediyesi'nin fotoğraf arşivi ve Cilimboz Köprüsü'ne ait eski bir fotoğraftan köprünün konumu ve mimari özelliklerine ait çıkarımlar yapılabilmektedir.



Fotoğraf 44: Cilimboz Köprüsü'nün Eski Bir Fotoğrafı

Kaynak:(https://twitter.com/Eski_Bursa/status/704746380972191745, Erişim Tarihi: ''30/08/2023'')

[5] Bursa Büyükşehir Belediye'sinin internet sitesi üzerinden 13.04.2010 tarihli ''Cilimboz Deresi Yeniden Hayat Buluyor'' ve 10/09/2014 tarihli ''Cilimboz'da Dönüşüm Tamamlandı'' başlıklı haberler içeriğinden konuya dair geniş çapta bilgiye yer verilmiştir. (https://www.bursa.bel.tr/haber/cilimboz-deresi-yeniden-hayat-buluyor-2347,https://www.bursa.bel.tr/haber/cilimbozda-donusum-tamamlandi-17811), ''Erişim Tarihi: 30/08/2023''



Fotoğraf 45: Bursa Büyükşehir Belediyesi Tarafından Gerçekleştirilen Cilimboz Deresi Islah ve Çevre Çalışması

Kaynak: Bursa Büyükşehir Belediyesi Fotoğraf Arşivi.



Fotoğraf 46: Cilimboz Köprüsü Yerinde Modern Köprü Vaziyeti

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 47: Cilimboz Köprüsü Yerinde Modern Köprü ve Bursa Kalesi

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.

3.6. Boyalıca Köprüsü

Yapım Tarihi: Bilinmiyor

Bani/Yaptıran: Bilinmiyor

Mimarı: Bilinmiyor

Konumu: İznik (Boyalıca Köyü/Mevkii)

Yapı Tetkik Tarihi: Ağustos 2022-2023

Fotoğraf No: 47-50

Şekil No:

İznik İlçesi'nin Boyalıca Köyü sınırları içerisinde yer almaktadır. Köprüye ilişkin herhangi bir kitabeye rastlanmamıştır. Köprüye ilişkin sağlıklı bir tarihlendirme yapabilmek imkansızdır. Çulpan; söz konusu köprünün adının geçtiği bir belgeyi aktarmıştır[6] (Çulpan 2002: 210). Bölge halkı, söz konusu mevki üzerinde tarihi bir taş köprü olduğunu ve yıkıldığını beyan etmiştir.

3.6.1. Köprünün Konumu ve Tarihi

İznik şehir merkezinden ayrılan, İznik Gölü'nü takip eden İznik-Orhangazi Yolu üzerinde Boyalıca Köy merkezine yaklaşık 2 km. mesafededir. Çakırca Mevkii – Boyalıca yolu üzerinde kuzeydoğu istikametine saparak toprak bir yol ile ulaşım sağlanmaktadır. Köprü Roma ve Bizans devrinde kullanılan Konstantinopolis-Nikomedia (İzmit)- Nikaia (İznik) antik yolu üzerinde yer almaktadır (Bkz. 1.2. Yol Ağları ve Önemli Güzergâhlar). ''Hersek-Yalakdere-Derbent-İznik'' hattı üzerinde yer alan bir diğer geçiş hattı köyü Boyalıca Köyü'dür. Bu güzergâh 17-19. yüzyıllar içerisinde ordunun menzil güzergâhlarından biri olarak hizmet vermekteydi. Bu dönemde güzergâh Üsküdar üzerinden başlayıp Halep'e değin uzanmaktadır. (Çulpan, 2002; 210; Atak vd., 2020: 55-86).

Köprü adının geçtiği belgeyi Çulpan şu şekilde aktarmaktadır;

> ''Boyaluca köyünde merhum Sultan Mehmed Han kervansarayının tamir ve termimiçün köy ahalisi mu'afiyet üzre iltizam ettikleri – Merhum Sultan Bayezid ve merhum Sultan Süleyman'dan ellerinde emr-i şerifler olduğu – Ayrıca kervansaray hizmetinden gayrı Boyaluca'da köprüyü bina ve muremmatını ve

[6] **Arşiv Kaydı:** B.O.A., Sultan I. Ahmed, *Kocaeli Tapu Defteri*, No. 733, s. 256. (Ayrıca Bkz. Ek.1)

derbend yollarının ıslahını dahi uhdelerine aldıkları – Sa'adetlu padişahımız'dan da mu'afiyetlerine dair iki kıta hükm-i şerif olduğu – Hıdemat-ı mezburiyeyi iltizamları mucibinde edâ eyledikleri hakkında ellerinde hücte-i şer'iyeleri olmağın bu köy ahalisi bütün âvarız-ı divaniye ve sair tekâlif-i örfiyden mu'af ve müsellem oldukları ecilden kayd-ı defter olundu'' (Çulpan 2002: 210) (Ek.1).

3.6.2. Köprünün Mimarî Tanımı

Köprü günümüzde mevcut değildir. Bölge halkı tarafından belirtilen bölgede tarihi bir taş köprünün bulunduğu lakin yıkıldığı aktarılmıştır (Fotoğraf.48-49). Günümüzde söz konusu bölge üzerinde geçişi sağlamak adına bir köprü yapısı bulunmaktadır. Günümüzde inşa edilmiş olan köprünün tabliye bölümünün son bulduğu noktalarda ve etrafı boyunca kaba yontu taşlar görülmektedir (Fotoğraf.50-51). Bölge halkı, taşlar için tarihi köprüden kalanlar olduğunu aktarmaktadır. Köprü yapısının belirtilen noktadaki varlığına dair etrafta görülen taşlar haricinde herhangi bir ize rastlanmamaktadır. Köprü etrafında yer alan taş kalıntıları ilgi çekicidir. Yapıya dair sağlıklı bir bilgi bulunmamaktadır.



Fotoğraf 48: Boyalıca Köprüsü'nün Halk Tarafından Belirtildiği Konum Günümüz Vaziyeti

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 49: Boyalıca Köprüsü Yerine Yapıldığı Söylenen Modern Köprü

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 50: Köprü Sonunda Yer Alan Moloz ve Yontu Taş Malzeme

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 51: Köprünün Toprakla Birleştiği Bölümde Yer Alan Moloz Taş ve Yontu Taş Malzeme

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.

3.7. Setbaşı Köprüsü

Yapım Tarihi: XV. yy.

Bani/Yaptıran: Çelebi Sultan Mehmed (?)

Mimarı: Bilinmiyor

Konumu: Bursa Merkez, Gökdere Nehri Üzeri

Yapı Tetkik Tarihi: Ağustos 2022-2023

Fotoğraf No: 52-60

Şekil No: -

Erken Osmanlı Devri, sivil mimarisinin en olgun örnekleri kuşkusuz Bursa merkezde yer alan Gökdere üzerinde yükselen köprü örnekleridir. Gökdere, Bursa sularının içerisinde büyük önem arz etmektedir. Halkın o dönemde su ihtiyacını karşılayan ve su akışının son noktasında bulunan Terkos Su Taksimi ve Maksem Köprüsü ile birlikte halkın su teminini karşılaması hasebiyle önem taşır. Bu silsilenin başını Setbaşı Köprüsü oluşturmaktadır. Ardından sırasıyla Irgandi, Boyacıkulluğu, Tatarlar, Meydancık (Geredeli) ve Demirtaş Köprüleri bu sırayı izler.

3.7.1. Köprünün Konumu ve Tarihi

Setbaşı Köprüsü, günümüzde Bursa merkezde yer alan Yıldırım İlçesi'ne bağlı Atatürk Caddesi üzerinde yer almaktadır. Osmangazi – Yıldırım (Yeşil'i) birbirine bağlamak suretindedir. Köprü, kimin tarafından ve hangi tarihte yapıldığı belli değildir. Buna karşılık köprünün bugün bulunduğu meydanın adı (Setbaşı Meydanı) ve sicil kayıtlarında adı Setbaşı şeklinde geçer. (Baykal: 1993, s. 122) Köprüye dair, tabliye bölümünün önceleri ahşapken Cumhuriyet devrinde kârgire çevrildiği bilgisi aktarılmaktadır (Baykal, 1993: 122; A/199 s. 225, H. 894- M. 1488).

Baykal'ın aktardığı arşiv kaydından yola çıkarak M. 1488 tarihi görülmektedir. Verilen bilgi doğrultusunda yapının bu tarihten evvel inşa edildiği aşikardır. Bunun yanı sıra Ayverdi ise ''İlk 250 Senenin Osmanlı Mimarisi''nde yapıya dair Hüdavendigar, Yıldırım, Çelebi ve II. Murad devirlerinde yapıdan bahsetmemektedir. Bu da akla daha erken bir devirde kurulmuş olabileceğini de getirebilmektedir (Ayverdi, 1976: 196,199,201,204).

Yine Cevdet Çulpan'ın aktarımıyla; Usul-i mimarî-i Osmani'de şu ibareler yer almaktadır:

> ''Çelebi Sultan Mehmed zamanı Bursa'da Tuz ve Kütahya hanları ile civarı ve Yeşil semti imara başlandı. O zaman Gökdere üzerinde köprüler yapmak zarureti hasıl oldu Çelebi'nin yaptırdığı Maksem köprüsü ilk köprü olarak görünüyor. Setbaşı Köprüsü de eski olup Çelebi Sultan Mehmed devrinde yapılmıştır.'' (Çulpan, 2002: 106)

Konuya ilişkin Şeref Erler ise şu notu aktarır:

''Yalnız Mustafa oğlu Mehmet Çelebi Köle diye anılır.'' (Erler, 1968: 97)

Yapıya ait bir bilgiye dönem seyyahlarının eserlerinde ya da Aşıkpaşazade gibi isimlerin eserlerinde de rastlanmamaktadır. İlginçtir ki Evliya Çelebi, Gökdere üzerinde yer alan köprülerden yalnızca Irgandi Köprüsü hakkında bilgi aktarmaktadır (bkz. Evliya Çelebi II: 19). Gökdere'nin nispeten ortalarında yer alan Irgandi Köprüsünün ihtişamı, öyle olmalı ki hat boyunca diğer köprülere ehemmiyet vermeyişini açıklar.

Yapıya dair kitabe bulunmadığından mütevellit, sağlıklı bir tarihlendirme yapmak çok güçtür. Bu hususta Bursa'nın fethi ardından bölgede yoğun imar faaliyetleri ile birlikte, Gökdere tarafından ikiye bölünen yerleşim bölgeleri çevresinde gelişen yapılaşma ve emsal köprüler ile Erken Osmanlı Devri eseri olduğu düşünülebilir.

3.7.2. Köprünün Mimarî Tanımı

Setbaşı Köprüsü, günümüzde Bursa şehir merkezinin kalbi olarak düşünülebilir. Şehir içinde yer alan köprüler arasındadır. Ardından gelen Gökdere üzere bulunan köprülerin güneyinde baş kısımda yer almaktadır. Köprü bir ana göz olmak suretiyle iki gözlü şekilde inşa edilmiştir (Fotoğraf.52-53). Her iki göz de sivri kemerler ile tamamlanmaktadır. Kemerler düzgün kesme taş malzeme kullanarak yapılmışlardır. Kemerlerin üzerinde ince dışa taşkınlık gösteren tahfif kemerleri yer alır. Her iki kemerin de kilit taşları dışa taşkın bir formda ince ve sivri görünümlü taş kaplama ile taçlanmıştır (Fotoğraf.54). Köprünün tempan duvarları ise kaba yontu taş, moloz taşlardan yükselmektedir. Günümüzde yalnızca memba cepheden görülen üç sıra tuğla dizisi belli başlı aralıklar taş örgünün arasında görülür (Fotoğraf.55). Köprüde yer alan iki kemer boyutu birbirinden farklı olsa da bir bütün şeklinde ele alınmışlardır (Fotoğraf.56). Bu tutum hem yapının statiğinde bir problem yaratmazken hem tabliye

kısımları eşit konumdadır. Bu sebeple daha küçük olan göz ve kemer formu yapıya farklı bir estetik katmaktadır.

Cumhuriyet devrinde yaşanan yol genişletme çalışmaları sebebiyle köprünün tabliye bölümü genişletilmiştir. Bu devre değin ahşap malzemeden yapılmış tabliye Cumhuriyet devri ile birlikte önce taş günümüzde ise beton malzeme kaplıdır (Baykal, 1993: 122) (Fotoğraf.57-60).

Günümüze değin birçok onarımdan geçen köprü son vaziyetini almıştır. Köprü aktif olarak işlevini devam ettirmektedir. Değişen dünya ve zaman içerisinde gelişen belli başlı problemler sanat eserleri adına geri dönüşü olmayan sonuçlar bırakabilmektedir. Yapılan onarımlar ve yol genişletme çalışmalarının köprünün tabliye kısmını dışa taşkın hale getirdiği görülmektedir. Tabliye kısmının genişletilmesi ile birlikte tabliye geçişine destek için demir konsollar çakıldığı görülmektedir. Ayrıca bu tutumlar estetik görünüme de zarar vermektedir. Söz konusu hususlar üzerinde daha bilinçli, sağduyulu ve tarihe karşı saygı ehemmiyeti ile durulması gerekmektedir.



Fotoğraf 52: Setbaşı Köprüsü Genel Görünüm

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 53: Setbaşı Köprüsü Gözleri

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 54: Setbaşı Köprüsü Sivri Kemerli Ana Göz ve Küçük Göz.

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



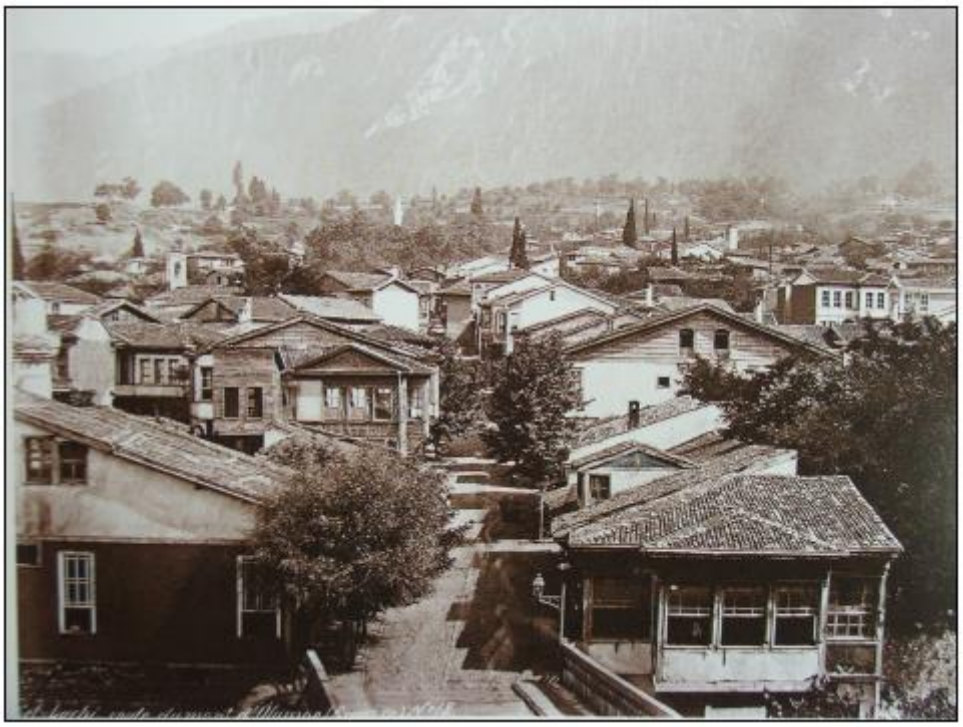
Fotoğraf 55: Setbaşı Köprüsü Memba Cephe Taş ve Tuğla Dizisi

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 56: Setbaşı Köprüsü Mansap Cepheden Ana Göz ve Küçük Göz.

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 57: Setbaşı Köprüsü Eski Ahşap Tabliye Görüntüsü

Kaynak: Dostoğlu, 2001: 266.



Fotoğraf 58: Setbaşı Köprüsü Eski Bir Genel Görüntüsü

Kaynak: Dostoğlu, 2001: 268.



Fotoğraf 59: Setbaşı Köprüsü 1890'lar Vaziyeti.

Kaynak: Dostoğlu, 2001: 270.



Fotoğraf 60: Setbaşı Köprüsü Tabliye Üzerinden Ahşap Korkuluklar

Kaynak: Dostoğlu, 2001: 272.

3.8. Irgandi Köprüsü

Yapım Tarihi: H. 846 (M. 1442)

Bani/Yaptıran: Hacı Muslihuddin bin Ali el-Irgandi

Mimarı: -

Konumu: Bursa Merkez, Gökdere Nehri Üzeri

Yapı Tetkik Tarihi: Ağustos 2022-2023

Fotoğraf No: 61-74

Şekil No: Şekil.5-7

Erken Osmanlı Devri, sivil mimarisinin en önemli olduğu söylenilebilir. Bilhassa köprü mimarisi açısından erken devirde Osmanlı mimarisinin en ünik eseridir. Gökdere üzerinde yer alan diğer köprülere nispeten çok daha ilgi çekici ve özgün bir mimari form yansıtmaktadır.

3.8.1. Köprünün Konumu ve Tarihi

Irgandi Köprüsü, Gökdere üzerinde yer alan; Setbaşı Köprüsünün kuzeyinde, Boyacıkulluğu, Meydancık (Geredeli), Tatarcık ve Demirtaş Köprülerinin güney cenahında yer almaktadır. Bulunmuş olduğu Gökdere'nin en önemli köprüsü konumundadır. Osmanlı mimarisinin bilinen ilk ve tek arastalı köprüsü olması sebebiyle adeta bir göz bebeğidir. Köprü mimarisine ilişkin bugüne dek benzeri görülmemiş olan bu köprü çok defa araştırma konusu olmuştur. Öyle ki daha evvel Gökdere köprüleri hakkında bilgi vermeyen Evliya Çelebi, Irgandi Köprüsü için uzunca bilgi vermektedir. Yalnızca döneminin önemli seyyahları değil, Ayvansarayî gibi devrinin önemli müellifleri de yapı hakkında bilgiler aktarmaktadır.

Devrinin önemli gezginlerin olan Evliya Çelebi, Irgandi Köprüsü ile alakalı olarak şu bilgileri aktarmaktadır:

> ''Evsaf-ı cisr-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 cisr 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 sebeb-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 cisr 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 çıkarak zemin irgalanıb sallanır, sarsılır. Gazî ise hayretle kalarak şaşırır. İki yanına bakarak ne görse iyi? Derenin içi (Kaydafa) sikkeli altunları mâl-âmâl 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 cisr-i azimi binâ eder. İşte (Irgandi) cisri dinmesine sebeb budur". (Evliya Çelebi II: 19)

Bunların yanı sıra birçok arşiv kaydında köprüye dair bilgiler açıkça yer almaktadır. Söz konusu arşiv kayıtlarından köprünün inşa tarihine binaen bilgilerin dahi gözlemlenebilmesi çok önem arz eder. Kazım Baykal tarafından yayınlanmış olan vakfiyeler ile birlikte evvelde Evliya Çelebi'nin ve ardından Çulpan'ın aktarımıyla Gazali Saltık'ın, *"Köprünün Murad Hüdavendigar devrinde yapıldığı"* olduğu iddiasını ortadan kaldırmaktadır (Çulpan: 2002, s. 106).

Kazım Baykal'ın aktarımlarıyla köprüye dair arşiv tarihlendirme sorunu ile alakadar yayınladığı arşiv kaydında şunlar yer almaktadır;

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)

-Köprünün yapılış tarihi 846 (1442) (Baykal, 1990: 16)

Bu arşiv kaydı yapının inşa tarihi ile alakadar olan direkt bilgi içeren evraktır. Bunun dışında köprüye dair (onarım, tamir, dükkânlar, gelirler vb.) bilgiler diğer arşiv kayıtlarında şu şekilde aktarılmıştır:

Arşiv-Sicil A/66/72, Sayfa 114:

Vakıflar hakimlerin kararı ile tahkim edilir. Bundan sonra şer'an sıhhatlı, 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 içun kur'andan beş cüz okunacak, merhum dede Irgandı Muslıhuddin adı ile ünlü tüccar Muslihuddindir. Bu zat yol bağcı 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/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 ettiği köprünün bazı yerleri yıkılıp meremmet lazım olduğu sebepten ol tamir yerleri

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

ol yüz bin akçe sarf etse gereği idi, tamire şüru olıcak mezkuru katl ettiler baki akçe

dahi terekeden ifraz olunup köprü meremmet olunur tamir olunmak gerektir dedi mebzul vekil bade sübut

vekalete şehadet içün 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 vakıa mezbur hoca Muslihuddin
hayatta iken köprü yıkılıp tamiri lazım olucak 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 vasıyyetin 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 köprünün garb tarafındaki vaki' kapu dahil tamire muhtaç olduğundan maada onbir bab (tane) dükkanın onbir adet
pencerelerin çerçeveleri ve parmaklıkları tecdide muhtaç olmakla bundan akdem (önce) kıbel-şeri'den istizan edip (mahkemeden izin alıp) halen
kema yenbeği (gerektiği şekilde) tecdid ve tamir eyledim. Kıbel-i şeri' den (mahkemeden) üzerine varılıp masrufum olan meblağın tehammülü tahmin-i sahih ile tahmin olunmak

matlubumdur dedikte kıbel-i şeri'den (mahkemeden) Mevlana Ebubekir Kasım efendi bin Kasım ve hassa mimarlarından (resmi mimarlardan) ustad İbrahim bin Abdülgani 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 köprü üzerinde

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

sekiz yüz seksen akçe ve köprünün altından su çıkıp ol suyu def içün 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 içün ikişer akçeden yetmiş akçe ve köprünün garp tarafında vaki'

iki kanatlı kebir kapınun belut dereklerine ve mismarına (çivisine) ve ustadına ve meşakıye (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 mıhlamağa 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

dekkanin (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 (topluca) 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 sükuf (bina sahipleri)
icma' ve ittifak eyledikleri mevlanay-ı mezbır 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.

Köprüye dair olarak ayrıca idare ve onarım (ihya) çalışmaları adına köprü hakkında bilgiler bulunmaktadır bu arşiv kayıtlarının bazıları şu şekildedir:

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:

Padişahtan gelen ferman üzerine 200 floriye (Venedik parası) kurşun tamiri. Sene 983 (1576 Haziran).

Arşiv-Sicil A/130, Sayfa 140:

Köprünün 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)

Hüseyin Ayvansarayî'nin yapıya ilişkin tarihlendirme bilgisini Cevdet Çulpan, mecmuadan şu şekilde paylaşmaktadır:

> ''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).

Arşiv kayıtlarından anlaşıldığı üzere, Hacı Muslihiddin bin Ali el-Irgandi tarafından (M. 1442) yapı inşa ettirilmiştir. Ardından Ali el-Irgandi M. 1497 tarihinde şehit edilmiştir (Bilecik). Muslihiddin'in, Sakarya Nehri üzerinde bir köprü yapısı daha inşa ettirdiği ve yine mal varlığından (100.000 akçe) tamir ve onarımlar için pay ayrılmasını istediğini belirtmiştir. Henüz ölmeden evvel söz konusu Sakarya Nehri üzerinde yer alan köprünün onarımları yapılmaya başlansa da olasılık dahilinde ölebileceğini düşünerek mal varlığından vasiyet ederek, onarımlar adına kullanılmasını istemiştir (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).

3.8.2. Köprünün Mimarî Tanımı

Irgandi Köprüsü, şehir içinde inşa edilmiş olup Gökdere üzerinde konumlanmaktadır. Günümüz Bursa, Yıldırım İlçesi (Kurtoğlu Mahallesi) ile Osmangazi İlçesi (Kayhan Mahallesi) arasında kurulmuş iki semti birbirine bağlayıcı konumdadır. Setbaşı Köprüsünün yaklaşık 250m. kuzeyinde, Boyacıkulluğu köprüsünün ise yaklaşık 400m. güneyinde yer almaktadır. Köprü, Gökdere üzerinde yapısı itibariyle abidevi bir görünüşe sahiptir (Fotoğraf.61-62). Öyle ki tek bir gözden meydana gelen köprünün kemer açıklığı 16m. civarındadır (Fotoğraf.63). Köprüye ait bilinen herhangi bir kitabe bulunmamaktadır. Bunun yerine daha önce söz edilmiş arşiv kayıtları vasıtasıyla tarihlendirme yapılmıştır.

Irgandi, iki masif ayaktan meydana gelen ve tek gözlü bir formda inşa edilmiştir. Bu ayaklardan birinin içi boş vaziyettedir (Önge, 1981: 433). Diğer ayakla alakalı olarak sağlıklı bir bilgiye sahip değiliz. Su yatağının her iki tarafına oturan ayaklarda sivri kemerli ana göz yer almaktadır. Köprünün tabliye bölümünde karşılıklı vaziyette ahşaptan dükkân yapıları yer almaktadır. Köprü üzerinde 30/31 dükkân bulunmaktadır (Erler, 1968: 98; Önge, 1981: 447) (Fotoğraf.64). Bunun yanında Evliya Çelebi, Celali Ayaklanmalarının ardından Bursa'ya geldiğinde köprü üzerinde 200 dükkân olduğundan bahseder. (Evliya Çelebi II, s.29) Lakin bu bahis köprünün boyutlarına dahi aykırı ve abartı kalmaktadır. Dükkânlar, ahşap malzemeden yapılagelmiş löklerle sıvanmış ve üst

örtüde kurşun kaplama ile tamamlanmıştır (Bkz. Arşiv-Sicil B/49/243, Sayfa 132, Satır. 3-4-22).

Köprünün uzunluğuna dair günümüze değin birçok farklı iddia ortaya atılmıştır. Önge'nin aktarımıyla, Reinhold Lubenau, Miss Pardoe (Julia Pardoe) gibi gezginlerin yazılarından bahseder. Bu yazılarda köprünün uzunluğuna dair 45 ila 300 m. arasında değişen ve çelişen bilgiler bulunmaktadır (Önge, 1981: 426).

Önge'nin restitüsyon çalışmaları kapsamında köprünün orijinal olarak boyutu yaklaşık 62m., tabliye kısmında 11,50-12m. civarındadır (Önge, 1981: 447) (Fotoğraf.65; Şekil.5-6). Köprünün ayaklarında depo ve ahır olarak kullanıldığı düşünülen evvelde bahsedilen hücreler (hafifletme kemeri) yer almaktadır (Fotoğraf.66-67). Sözü geçen hücrelerin işlevinden Evliya Çelebi de bahsetmektedir. (Evliya Çelebi II, 29; Önge 1981: 433). Ayrıca, yapılan araştırmalar ışığında yirmi dört dükkânın depolarının, herhangi bir açıklık vasıtasıyla ahıra açılmadığı bunların yalnızca havalandırma maksatlı yapılmış olabileceklerini düşündürmektedir (Atak, 2008: 121). Bu odalar yüksek tavanlı ve tuğla örgülü vaziyettedir. Küçük odacıklar depo, ortada kalan daha büyük odacık ise ahır ve han şeklinde görülmektedir. Tuğla malzeme kullanılan tonoz örtülü bir boşaltma gözü görülmektedir (Cevahir, 2019: 74-75) (Şekil.7).

Köprünün ayakları ve ayaklarda bulunan boşaltma gözlerindeki odacıklara dair gerek işlevlerine gerek tabliye bölümündeki çarşı ile ilişkisine dair Önge şu bilgileri paylaşmaktadır;

> ''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: 1981, s.433)

Bunun yanı sıra Metin Sözen'in (Bursa Koruma Kurulu Başkanı) başkanlığında; Kazım Baykal, Yılmaz Önge, Mustafa Cezar, Bedri Yalman, Ataman Demir'in katkılarıyla gerçekleştirilen 1989-1990 yılları arasında gerçekleştirilen kazı çalışmaları sonucunda Baykal, köprünün güneydoğu bölümde yer alan ayağı ve hücre bölümlerine dair bilgileri aktarmıştır (Baykal 1990: 30) (Ek.2-5).

Buna göre, güneydoğu ayak batı cephe üzerinde kapıya değin aynı zamanda Gökdere'nin ortasından doğuya değin yapılan kazılarda herhangi bir kapı veya emaresine rastlanmadığını aktarmıştır. Güneydoğu ayak üzerinde bir mazgal vasıtasıyla iç mekâna giriş sağlanan ve yaklaşık 4x4 m. boyutunda kottan 2 m. daha aşağıda taş zeminli üzeri tonoz örtülü hücre yapısına şahit oldukları lakin hücreye açılan ana girişe ulaşamadıklarını aktarmıştır (Baykal, 1990: 30).

Köprünün tabliye bölümünde kalan kapalı çarşının, doğrudan ya da dolaylı bir biçimde alt bölümdeki odacıklarla bir bütünü oluşturacak şekilde olmalıdır. Eski Türk çarşılarında, dükkân içlerinden bir merdivenle geçiş sağlanan depoların ve ardiye bölümlerinin varlığı örneklerle mevcuttur (Önge, 1981: 433). Bunun yanı sıra köprünün her iki yanında bulunan merdivenler vasıtasıyla sağlandığı, ayrıca aydınlatma mazgallarının yer alması doğrultusunda bu bölümleri köprüden ayırmak mantık çerçevesinde değildir (Önge, 1981: 433). Eski Türk çarşıları anlayışında, mekânların (dükkânların) içlerinden merdivenler vasıtasıyla alt bir bölüme inilen (depo, ahır, kiler, ahır vb.) bölümlerin varlığı bilinmektedir. Irgandi Köprüsü ayakları içinde yer alan bu mekânların yüksek olasılıkla sayılan işlevler için kullanılmak üzere arastalardaki ticareti sağlayan tacirlerin malları adına ve yolcuların ihtiyaçlarını karşılamak adına yapıldığı düşünülebilir (Atak, 2008: 122; Önge, 1981: 433).

Irgandi Köprüsü'nün bütünlüğünü sağlayan unsur şüphesiz ki köprü yapısı ile arastaların bir arada yer almasıdır. Osmanlı mimarisinde, Erken devir içerisinde bu denli bir yapının yapılmış olması da önem arz eder. Başkent ve çarşı olgusunun aynı potada ele alınıp bir sivil mimari üzerine yansıması olarak düşünülebilir. Irgandi Köprüsü'nü diğer tüm köprü mimarisi örneklerinden ayıran husus esasen budur. Köprünün arastalı bölümü ve köprü aynı zamanlar içerisinde inşa edildiği görüşü özgünlüğünü ifade etmek üzere kullanılmıştır (Önge, 1981: 435). Lakin Ayverdi, köprünün inşa edildikten yaklaşık bir asır sonra arasta yapılarının eklendiğini savunmaktadır (Ayverdi, 1972: 368-369). Köprü üzerinde arasta sayıları hakkında seneler içerisinde farklı sayılar

zikredilmiştir. Evliya Çelebi iki yüz dükkândan bahsederken, Erler otuz, Önge otuz; arşiv kayıtlarında ise sırasıyla otuz bir, yirmi altı, otuz iki dükkândan bahsetmektedir (Bkz. Erler, 1968: 97-99; Evliya Çelebi II: 29, Önge, 1981: 425-448). Günümüzde bu sayı on altıdır (Fotoğraf 68).

Köprü üzerinde bu denli fazla değişim zaman içinde yaşanan onarımlar ve doğal afetler ve insan tahribatı kaynaklı olmalıdır. Hiç şüphesiz konu ile alakadar olarak, 18. yy.'da yaşanan sel ve 1855 yılında yaşanan büyük deprem örnek verilebilir. Yaşanan doğal afetler yapılara ağır hasarlar vermiştir.

1855 yılında vuku bulan depremin köprü üzerindeki etkisine binaen Cevdet Paşa, Tezâkir adlı eserinde şunları paylaşmaktadır:

> "Mahmud Nedim Paşa'nın ber-vech-i bâlâ Sayda valisi olduğu gün tesadüfat-ı garıbeden olarak bir hareket-i arz vuku'buldu….. Meğer mesaibin büyüğü Bursa'da vuku'bulmuş…. Sultan Osman ve Sultan Orhan türbeleri takımıyle 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 Urgandi köprüsü'nün bazı mahalleri sakatlanmış ve Su-başı köprüsü üzerinden mürur ve ubur mümkin olmıyacak mertebe yarılmış…. Recebin yirmi üçüncü gününün akşamı yani yirmi dördüncü Perşembe gecesi saat biri on dakika geçerek bir gühercile 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 kâmilen 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)

Gökdere üzerinde yer alan önemli köprülerden, Setbaşı ve Irgandi aldıkları hasarı mübalağa ederek aktarmıştır. Buna karşılık civarda yaşanan hadisenin büyüklüğünü ve eserlerin üzerinde bıraktığı etkiyi paylaşması açısından son derece dikkat çekicidir.

Bunlarla birlikte ne yazık ki insanî tahribat gerçeği es geçilmemelidir. Konuya dair Baykal; Yunanların, ''Kurtuluş Savaşı'nda'' Bursa'dan çıkarlarken bombalarla yıktıklarını belirtmektedir. Ardından 1949 yılına değin köprü anlaşıldığı kadarı ile tahrip vaziyette kalmış ardından Belediye kapsamınca onarım görmüştür (Baykal, 1993: 122).

Tahribatların ardından köprü üzerinde yaşanan değişiklikleri anlamanın yollarından birisi kuşkusuz döneme ait fotoğraflar ve gravürlerdir. Özellikle 19. y.y.'da gezginlerin çizdikleri gravür ve çektikleri fotoğraflar dönem içerisinde yaşanan değişiklikleri net bir şekilde yansıtmaktadır.

Dostoğlu'nun, Osmanlı Döneminde Bursa adlı eserinde, köprüye ait dönem fotoğraflarına ve gravürlerine yer verilmiştir. (Dostoğlu, 2001: 240,242,244,245) Tremaux, G. Berggren gibi isimlerin fotoğraf ve gravürleri bulunmaktadır. Bu örneklerden yola çıkarak yapı üzerinde bilhassa deprem öncesinde ve sonrasında yaşanan değişiklikler görülmektedir (Fotoğraf.69-74).

Irgandi Köprüsü, arastalı köprü hüviyetinde karşısında herhangi bir örnek görülmemektedir. Bu bakımdan köprü ünik ve özgün bir sivil mimari olarak ayrılmaktadır. Bunun yanı sıra ülkemizde yine içinde han, ahır odaları bulunan örnekler bulunmaktadır. Batmansu ve Malabadi Köprüleri bir çarşı ihtiva etmeseler de odaları bünyelerinde barındırırlar. Yurt dışı örneklerinde de bilhassa İtalya'da bulunun ''Ponte Vecchio (Floransa)'' ve ''Ponte di Rialto (Venedik)'', İngiltere'de ''Pulteney ve High Bridge (Lincoln)'', Fransa'da ''Pont des Marchands'' ve ''Pont de Rohan'', Almanya'da ''Kramerbrücke'', Bulgaristan'da yer alan ''Osma Köprüsü'' çarşılı köprüler arasındadır (Çulpan, 2002: 107; Önge, 1981: 435; Tuleshkov, 2019: 87-112).

Ülkemiz dışında, yine yazılı kaynaklardan Çin'de, Çeng tu-fu şehrinde Kiang-sui nehri üzerinde, taş ayaklara oturtulmuş, ahşap tavanlı ve iki yanında ahşap dükkânları bulunan çarşılı bir köprünün varlığı İran'da Safavîler devrinde, Isfahan'da Allahverdi veya Cihanbağ Köprüsü örnekleri kapalı köprülerin varlığını bilinmektedir. (Önge, 1981: 434)



Fotoğraf 61: Irgandi Köprüsü Günümüz Vaziyeti.

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 62: Irgandi Köprüsü Ana Göz ve Dükkânlar Genel Vaziyet.

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 63: Irgandi Köprüsü Kemer Açıklığı.

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



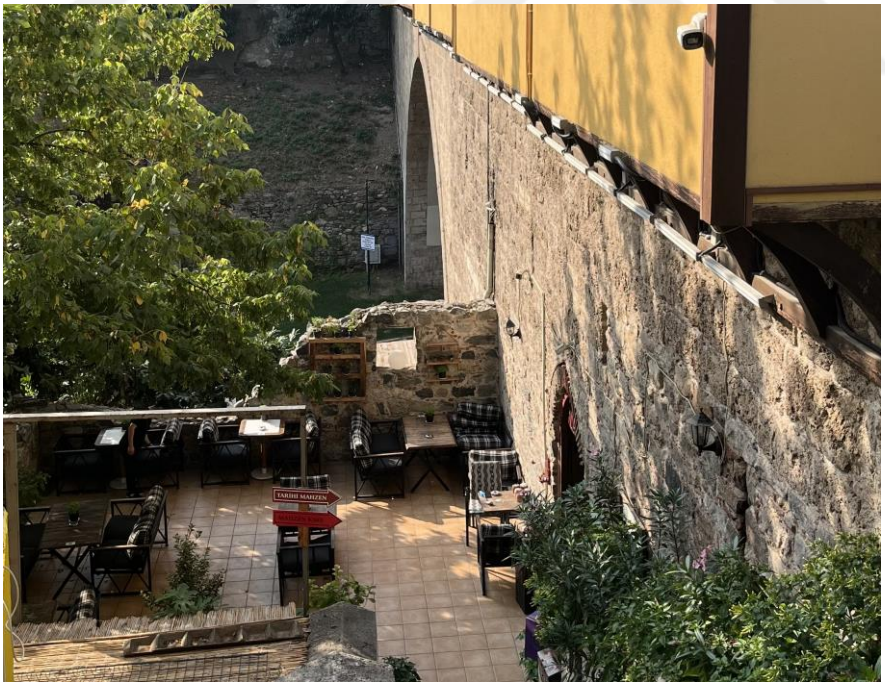
Fotoğraf 64: Irgandi Köprüsü Arastalar.

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 65: Irgandi Köprüsü Tabliye Bölümü.

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 66: Irgandi Köprüsü Ayak İçinde Bulunan Mekân Girişi.

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 67: Irgandi Köprüsü Doğu Cephe Üzerinden Görülen Kemerli Mekân Girişi.

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 68: Irgandi Köprüsü Batı Girişi Üzerinden Karşılıklı Konumlanan 16 Arasta Yapısı.

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 69: Irgandi Köprüsü 1855 Depremi Öncesinde Vaziyet.

Kaynak: Dostoğlu, 2001: 245.



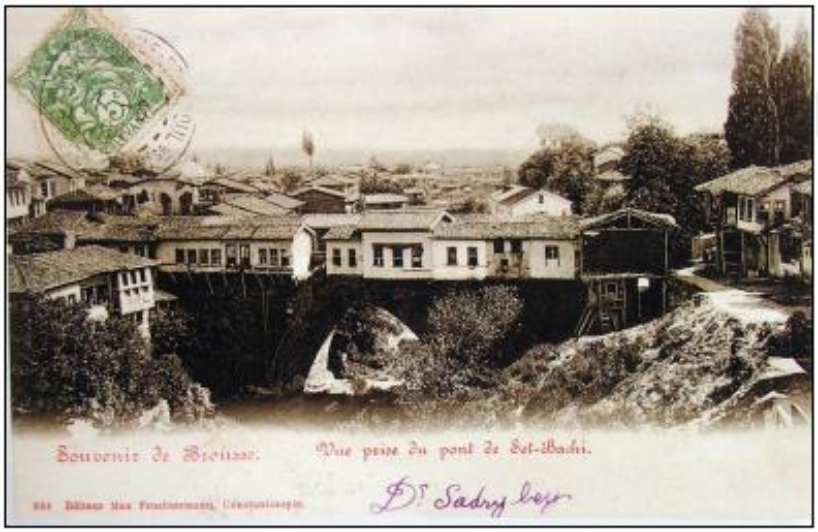
Fotoğraf 70: Irgandi Köprüsü Deprem Sonrası 1880'ler.

Kaynak: Dostoğlu, 2001: 245.



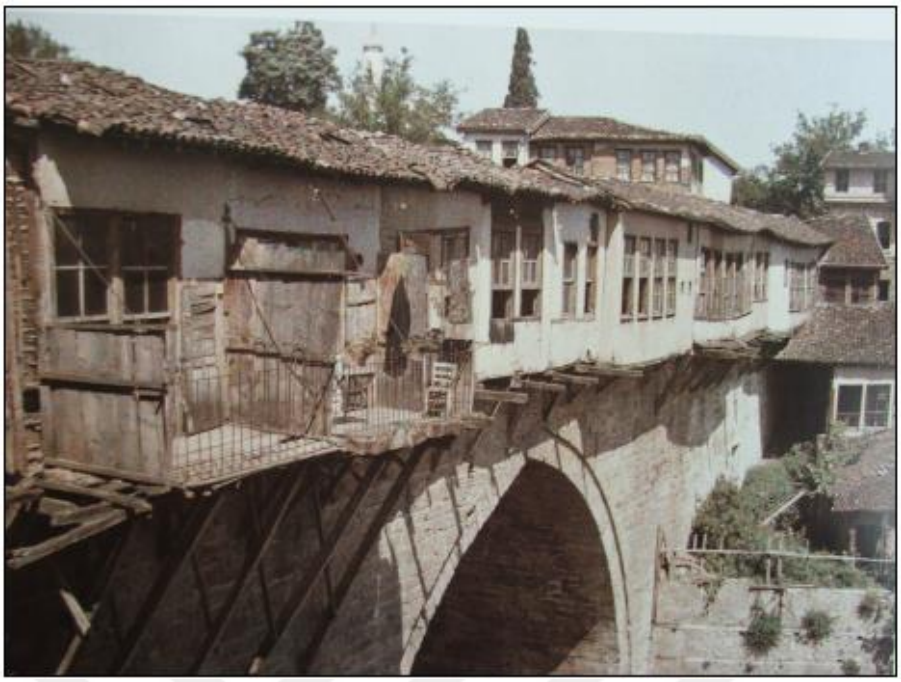
Fotoğraf 71: Irgandi Köprüsü 1890'lara ait Vaziyeti.

Kaynak: Dostoğlu, 2001: 244.



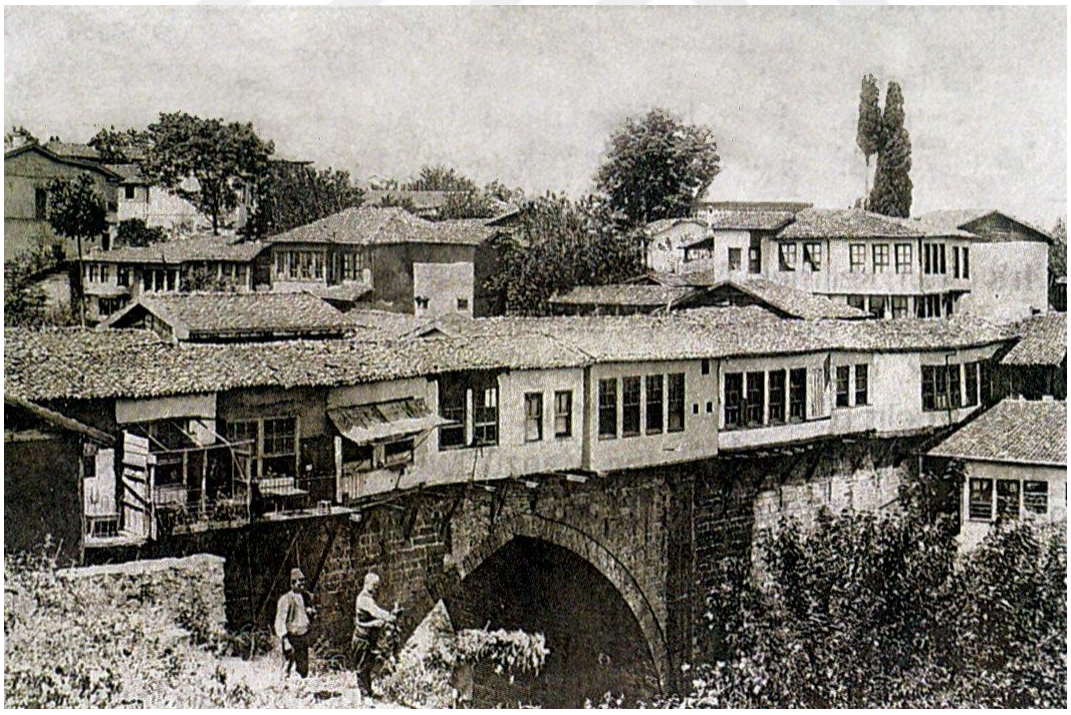
Fotoğraf 72: Irgandi Köprüsü Görüntüsüne ait Kartpostal 1890'lar

Kaynak: Dostoğlu, 2001: 244.



Fotoğraf 73: Irgandi Köprüsü 1855 Depremi Sonrası Eklenen Dükkânlar.

Kaynak: Dostoğlu, 2001: 246.



Fotoğraf 74: Irgandi Köprüsü 19. Yüzyıl Sonları

Kaynak: Semavi Eyice Arşivi

3.9. Boyacıkulluğu Köprüsü

Yapım Tarihi: XV. y.y. (1433?)

Bani/Yaptıran: Hacı Sinan

Mimarı: Bilinmiyor

Konumu: Bursa Merkez, Gökdere Nehri üzeri

Yapı Tetkik Tarihi: Ağustos 2022-2023

Fotoğraf No: 75-80

Şekil No:

Gökdere üzerinde yer alan şehir içi köprülerden bir diğeri de Boyacıkulluğu Köprüsüdür. Köprü, Setbaşı ve Irgandi Köprülerinin ardından kuzey yönde karşımıza çıkan üçüncü köprüdür. Boyacıkulluğu Köprüsü de arşiv kayıtlarından yola çıkılarak Erken Osmanlı devrinde inşa edilmiş sivil mimari arasında yerini almaktadır.

3.9.1. Köprünün Konumu ve Tarihi

Boyacıkulluğu Köprüsü, Bursa şehir merkezinde Gökdere üzerinde yer alan günümüzde Gökdere Bulvarı ve Alancık Cad. (2. Yağız Sokak) arasında konumlanmaktadır. Yine köprü ile aynı ismi taşıyan sokak, Bedreddin Camii'ne gelen yola ulaşımı sağlamaktadır. (Çulpan, 2002: 107)

Gökdere köprüleri Erken Osmanlı devri için büyük önem arz etmektedir. Bilhassa bu dönemde şehrin başkent oluşuyla birlikte hızlanan imar faaliyetleri, şehir dokusunu oluşturmaktadır. Öyle ki Gökdere şehir merkezini ikiye bölen ve Yıldırım – Yeşil (Osmangazi) hattını birbirinden ayırmaktadır. Bu sebeple mevcut konumda su yatağı üzerinde birçok köprü halkın kullanımı inşa edilmiştir. Köprülerin etrafında konumlanan yapıların zenginliğine bakıldığında dönemin en aktif hatlarından biri olduğu söylenilebilir.

Boyacıkulluğu Köprüsü'ne ait bir kitabeye rastlanmamaktadır. Bu sebeple net bir tarihlendirme söz konusu değildir. Bunun yanı sıra bazı arşiv kayıtları ve siciller yapıya dair bilgiler ihtiva etmektedir. Bu bilgiler ışığında köprüye ilişkin tarihlendirme düşüncesine olanak sağlamaktadır. Köprü ile alakadar tarihlendirme açısından; bir tacir olan Hoca Sinan'ın bir 1433'den önce bir muallimhane yaptırdığı arşiv kayıtlarınca

anlaşılmaktadır. (Baykal, 1993: 122).[7] Bunun yanı sıra Ekrem Hakkı Ayverdi, köprüye dair onarım çalışmaları bilgilerini ihtiva eden bazı vesikaları aktarmaktadır (Ayverdi, 1972: 367). Sözü geçen vesikalar şu şekildedir;

> ‘‘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)’’; ‘‘Boyacı Kulu denilen iki ayaklı bir göz kârgir köprü, sel yüzünden ayaklarının altı oyulup havada kalmış olduğundan 10735 kuruşa tamir edilmiştir. Muharrem-1265.’’ (Ayverdi 1972: 367)

Kitabesi bulunmayan köprülere dair sağlıklı bir bilgi akışı sağlanamadığından, arşiv kayıtlarında geçen bilgilere istinaden kronolojik bir sıra takibi yapma hususunda inşaya dair yüzyılı baz almak daha doğru olacaktır. Irgandi Köprüsü’nde arşiv kayıtlarında karşılaşılan ‘‘vakıf-hayır’’ olgusu, Boyacıkulluğu Köprüsü için de geçerli sayılabilir. Bu dönemde âlicenap, varlıklı, bir konum sahibi kişilerin de yapılar inşa ettikleri bu örnekler vesilesiyle anlaşılmaktadır.

3.9.2. Köprünün Mimarî Tanımı

Boyacıkulluğu Köprüsü, tek göz kemerden oluşan bir taş köprüdür (Fotoğraf.75-76). Genel itibari ile yoğunluk moloz taştan oluşan yer yer kesme taş malzeme inşa malzemesi olarak görülmektedir. Günümüzde görmüş olduğu onarımlarla birlikte orijinal malzemeye dair pek fazla bilgi ihtiva etmemektedir. Yapılan onarımlarla birlikte köprü kemeri kalitesiz bir hal almış ve çimento kaplı vaziyettedir (Fotoğraf.77-78). Mansap cephe doğu ayağında taşların dökülmesi sonucu geniş bir hasar görülmektedir (Fotoğraf.79). Yine mansap cephede köprünün kemer ayağında çimento kaplı bölümün altında moloz taşlarda dökülmeler mevcuttur. Tabliye bölümü günümüzde kaldırım taşı ile kaplıdır (Fotoğraf.80). Korkuluklar ise taş malzemeden meydana gelmekte ve üzerleri taş kaplamadır. Köprünün uzunluğu yaklaşık 15-16 m., tabliye genişliği yaklaşık 3 m. civarındadır. Tezyini olarak herhangi bir süsleme unsuru görülmemektedir. Plan itibariyle olabildiğince sade ve tezyinden uzak, işleve yönelik bir inşa anlayışı yansıtmaktadır.

[7] Kazım Baykal; yapıya dair mes’ut makramevi mahallesinde muallimhanesi bulunan Hoca Sinan’ın köprüyü yaptırdığını arşiv kaydıyla aktarmaktadır. (Bkz. Baykal, 1993: 122; **Arşiv Kaydı: A/36, s.32, A/43, s.76**)



Fotoğraf 75: Boyacıkulluğu Köprüsü Günümüz Vaziyeti

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 76: Boyacıkulluğu Köprüsü Kemer Açıklığı

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 77: Boyacıkulluğu Köprüsü Kemer ve Ayakta Meydana Gelen Hasarlar.

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 78: Boyacıkulluğu Köprüsü Kemer İç Bölüm Detayı

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 79: Boyacıkulluğu Köprüsü Mansap Cephede Hasarlı Beden Duvarı

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 80: Boyacıkulluğu Köprüsü Tabliye Bölümü

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.

3.10. Selçuk Hatun Köprüsü (Mihraplı Köprü)

Yapım Tarihi: H. 870 (M. 1465-66)

Bani/Yaptıran: Çelebi Sultan Mehmed kızı Selçuk Hatun

Mimarı: Bilinmiyor

Konumu: Bursa Nilüfer/Odunluk Mahallesi, Nilüfer Çayı Üzeri.

Yapı Tetkik Tarihi: Ağustos 2022-2023

Fotoğraf No: 81-87

Şekil No: (Ek.6)

Selçuk Hatun Köprüsü, Nilüfer çayı üzerinde yer alan Nilüfer Hatun ve Abdal Köprüsü ardından üçüncü bir köprü yapılı olarak karşılaşılmaktadır. Çelebi Sultan Mehmed'in kızı olan Selçuk Hatun tarafından yaptırılmıştır. Selçuk Hatun vakfettiği yapılarla dönem içerisinde önem arz eden isimlerden birisi olarak karşımıza çıkmaktadır. Yaptırmış olduğu mescid, zaviye ve köprü yapılarıyla; Selçuk Hatun bu dönemde Nilüfer Hatun ile birlikte öne çıkmaktadır.

3.10.1. Köprünün Konumu ve Tarihi

Selçuk Hatun Köprüsü, Bursa Çekirge semtinin batısında Nilüfer Çayı üzerinde yer almaktadır. Bursa üzerinden batı istikametince Karacabey-Mustafakemalpaşa ilçelerine bu köprü vasıtasıyla gidilmekte idi (Çulpan, 2002: 110). Günümüzde, Nilüfer ilçesine bağlı olan Odunluk Mahallesi sınırlarında, Mihraplı ve Akpınar Caddelerinin kesiştiği kavşakta Hüdavendigar Kent Parkı'nın hemen karşısında günümüzde yapılmış modern köprünün altında yer almaktadır.

Nilüfer Çayı, tıpkı şehir merkezinde yer alan Gökdere Nehri gibi dönemin ve Bursa'nın en önemli su kaynaklarından biridir. Nilüfer suyu, şehir merkezinin dışında yer alan ve ilçeleri birbirinden ayıran geniş bir hat şeklinde karşımıza çıkmaktadır. Abdal Köprüsü ile aynı kol üzerinde yaklaşık 3,5-4km. güneybatısında konumlanmaktadır. Nilüfer Çayı üzerinde kurulmuş baraj köprüsünün kuzeyinde yer almaktadır.

Selçuk Hatun Köprüsü, dönem içerisinde emsalleri arasında kitabesinin olması hasebiyle önem arz etmektedir. Bu yönü ile Bursa'da yer alan Erken Osmanlı devri köprülerinden ayrılmaktadır. Köprü kitabelerinden biri 9 satır diğeri ise 5 satır halindedir (Baykal, 1993: 161-62; Çulpan, 2002: 110-11). Kitabelerin yazımında

Arapça, Farsça, Türkçe dilleri bir arada kullanılmıştır. Kitabelerin manzumeleri devrin önemli şairlerinden Cemalî'ye aittir. Mermer malzeme üzerine, nesih yazıyla, kısmen noktalı bir formda ele alınan kitabeler 80x120(A) ve 60x100(B) cm. boyutlarındadır (Baykal, 1993: 161-162). Kitabeler günümüzde Bursa Türk ve İslam Eserleri Müzesi'nde bulunmaktadır (Fotoğraf.81-82).

Baykal; kitabeleri ''a'' ve ''b'' yüzler olarak iki şekilde ele almaktadır. Bunun yanı sıra Çulpan, 9 ve 5 satırlık iki kitabe metnini aktarmaktadırlar. Bu metinler ''a'' ve ''b'' yüzler olmak suretiyle şu şekildedir:

بناء هذا الجسر المبارك المبنى بأمر حضرت
ملكة الملكات نتيجة العلى والسعادات سلطان الخواتين
سلجوك خاتون بنت المرحوم السلطان محمد خان بن بايزيد خان
بن مراد خان بن اورخان خان بن عثمان دامت عصمتها وعفتها
يتمشدى دخى سكز يوز هم بل كه تاريخ ختم در اى جان

1-Bina' hâza 'l-cisru 'l-mubârak al-mabnî bi-'amri hazrat
2-Malikatu 'l-Malikât naticata 'l-ulâ va 's-sa'adât Sultanu 'l-Havatîn
3-Salcuk Hatûn binti 'l-marhum as-Sultan Muhammed Hân b. Bayazid Hân
4-b. Murad Hân b. Orhan Hân b. Osmân dâmat 'işmatuha va 'iffatuha
5-Yetmişdi dahi sekizyüz hem bil ki tarih-i hatmdir ey cân (Baykal, 1993: 161; Baykal, 1967: 20; Çulpan, 2002: 160; kitabe ''a'' yüzü)

فی تاریخ هذا الخیر المبارك أنعم الله لصاحبتها وبارك

خیر خاتون‌صغیفه سلجك نام　　بنت سلطانْ یعنكم سلطان

مستقیم اولمغا صراط اوزره　　ارمكا روحه روحله ریحان

قلد بوكوپریی بنا بونده　　خوش كچا تاكه آدم حیوان

ذی سعادت انوك كه عالمده　　عادتی اوله خیرله احسان

صحت اول جانه در جمالی كم　　قلد بر دردمند چون درمان

یتمشدی دخی سكز یوز هم　　كه اولد تاریخ وضعنك ای‌جان

فر بولب بند كیب نیلوفر　　كوثیا چشملر كه اولد روان

كم صناسن كه طغد قوس (قدح)　　یوغكن هركز ابرله باران

1-Fî tarihi hâza ’l-hayru ’l-mubârak ’an’ama ’llâh li-sahibatiha va bârak

2-Hayr Hatûni za’ifa Salcuk nâm　　Binti Sultan ya’nikim Sultan

3-Mustakim olmağa Sırat üzre　　Ar(a)mağa ruha ravh(i)la rayhân

4-Kıld(ı) bu köpriyi bina bunda　　Hoş geçe tâ ki âdem(ü) hayvân

5-Zi sa’adet anun ki ‘âlemde　　‘Adeti ola hayr(i)le ihsân

6-Sıhhat ol cânedir Cemâli kim　　Kıld(ı) bir dermend çün dermân

7-Yetmiş(i)di dahı sekizyüz hem　　Ki old(u) tarih(i) vaz’ının eycân

8-Fer bul(u)b bend giy(i)b Nîlufer　　Gû’yâ çeşmeler ki old(u) revân

9-Kim sanasın ki toğd(u) kavs(i) kuzah　　Yoğ(i)ken her kez ebr(i) le bârân

(Baykal, 1967: 19-20; Baykal, 1993: 161-162; Çulpan, 2002: 111; kitabe ‘‘b’’ yüzü)

Selçuk Hatun, devrinin en önemli hayırsever kişiliklerinden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu dönemde yaptırmış olduğu vakıf eserlerle, Nilüfer Hatun ile birlikte dikkat çeken şahsiyetlerdir. Bilhassa arşiv kayıtlarında yer alan bilgiler ışığında Selçuk Hatun’un, Mihraplı Köprü dışında vakfettiği başka köprülerin de olduğu anlaşılmaktadır.

‘‘B.O.A. C.EV. 102. 5098.’’ ile kayıtlı bir evkaf vesikasında Selçuk Hatun ve vakfettiği yapılara binaen bilgiler arz etmektedir. Bu vesikaya göre vakfedilen yapılardan söz edilirken ‘‘köprülerine’’ ibaresinin yer alması; Selçuk Hatun’un birden fazla köprü yapısını vakfetmiş olabileceğini işaret etmektedir (Ek.6).

3.10.2. Köprünün Mimarî Tanımı

Selçuk Hatun Köprüsü (Mihraplı Köprü), Nilüfer nehri üzerinde kurulmuştur. Günümüzde yalnızca nehrin batısında, nispeten ayakta kalmış iki göz kemer açıklığı görülmektedir (Fotoğraf.83-84). Bunun dışında köprüden günümüze hiçbir iz kalmamıştır. Çulpan'ın; 1969 ve 1973 yıllarında yapmış olduğu gözlemler ışığında, köprünün batısında bulunan kalıntının yaklaşık 43 adım olduğu, 3 gözden meydana gelip, 4 adım kadar bir genişliğe sahip olduğunu aktarmaktadır (Çulpan, 2002: 110). Yapının eski fotoğraflarına bakıldığında sekizi net olmakla birlikte daha fazla kemer açıklığına sahip olduğu görülmektedir (Fotoğraf.85).

Mihraplı Köprü, kalıntılardan anlaşıldığı üzere düzgün kesme taş malzeme yer yer moloz taş malzemelerden meydana gelmektedir. Cevdet Çulpan, Çetintaş'ın *"Kör kazma: Bursa ovasında ve Edirne'de bu beşer asırlık Türk izleri yıkılmaktadır"*, makalesinden aktardığına göre Selçuk Hatun Köprüsünde bir tarih köşkünün ve balkonunun bulunduğu anlaşılmaktadır (Fotoğraf.86).[8]

Köprü üzerinde yer alan balkon ve tarih köşkü ögeleri itibariyle yine Nilüfer Çayı üzerinde yer alan Abdal Köprüsü ile benzeşmektedir. Boyut itibariyle Abdal Köprüsüne nispeten daha ufak bir benzeri olarak karşımıza çıkmaktadır. Günümüzde Selçuk Hatun Köprüsü'nün yalnızca iki göz kemer açıklığı kalması hasebiyle bu benzerlik görülememektedir. Köprünün eski fotoğraflarında görüldüğü üzere yaklaşık 2m. civarında, balkon bölümünün üzerinde dikdörtgen bir şekilde yükselmektedir. Taş ve tuğla malzeme kullanılarak yükselen tarih köşkü içerisinde kitabe yer almaktadır. İki sıra tuğla tek sıra taş dizisiyle örüldüğü görülmektedir.

Mihraplı Köprü'nün günümüze ulaşabilen kısımları ve eski fotoğraflarına bakıldığında süsleme unsuruna rastlanmamaktadır. Oldukça sade bir şekilde inşa edilmiştir. Yalnızca tarih köşkü bölümünde bir dizi süsleme unsuru bulunma ihtimali olabilir (Çulpan, 2002: 110). Yapıya dair eski fotoğrafların günümüz kalitesinde olmaması hasebinden anlaşılamamaktadır.

Selçuk Hatun Köprüsü, günümüz vaziyeti itibariyle kaderine terk edilmiştir. Köprü şehir merkezinin dışında yer almasa da bakımsızlık ve gereken ehemmiyetin verilmemesi ile

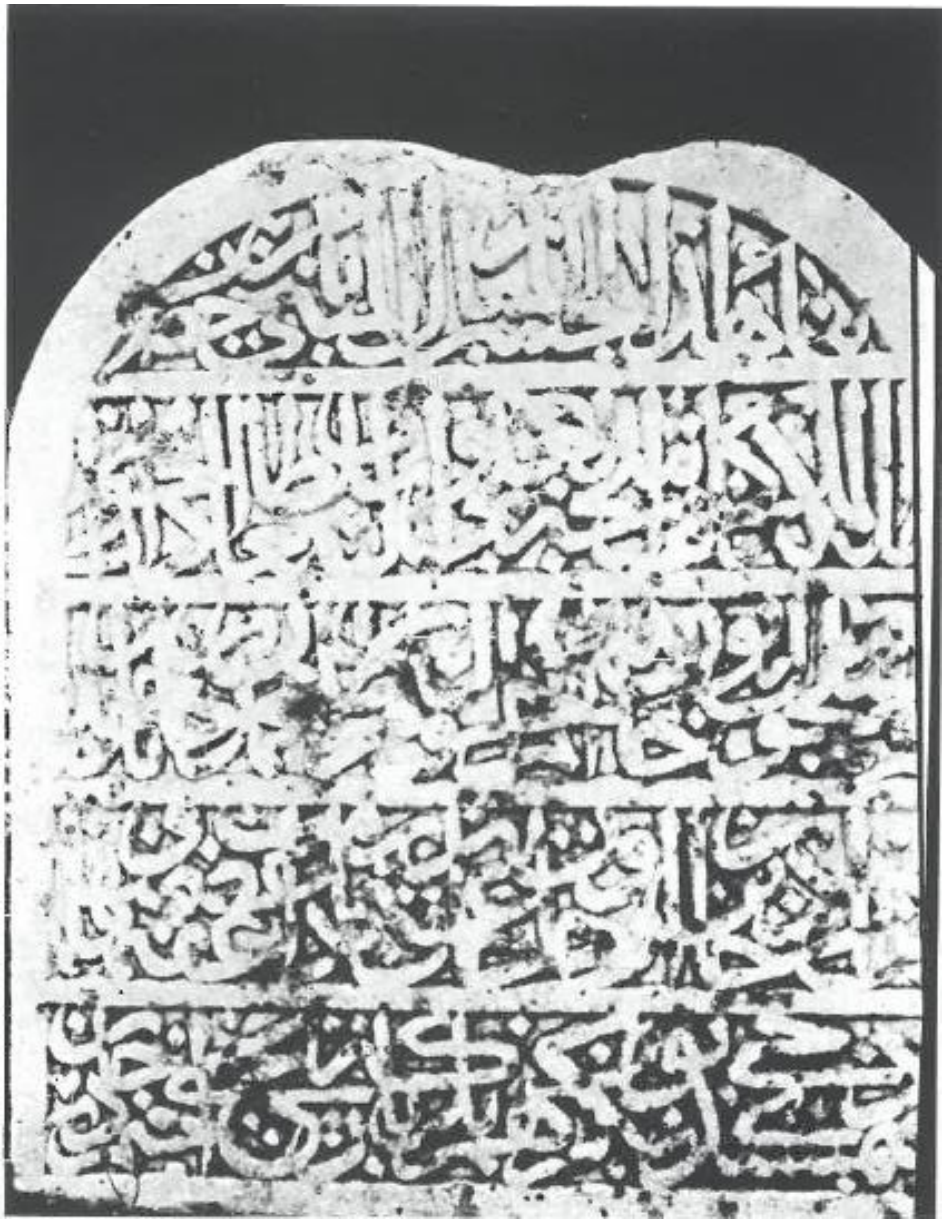
[8] Yüksek Mimar Sedad Çetintaş tarafından 14 Temmuz 1935 tarihinde "Kör kazma" – Bursa ovasında ve Edirne'de bu beşer asırlık Türk izleri yıkılmaktadır; neşredilen makale içerisinde köprüye dair bilgiler ve yapı yıkılmadan öncesine ait fotoğraflar yer almaktadır. Bkz. (Çulpan, 2002: 110)

iyi korunamamıştır. Yapının üzerine inşa edilen modern köprü sebebiyle yapı ana yol üzerinden görünmemektedir. Köprü ayaklarının güney cepheye bakan bölümünde yaklaşık 5 m. ötesi özel mülkiyete aittir. Su yollarının ve güzergâhın değişmesi sebebiyle işlevini yitiren köprünün, günümüzde üzerinde yer alan modern köprü de Mihraplı Köprü adıyla anılmaktadır (Fotoğraf.87).



Fotoğraf 81: Selçuk Hatun Köprüsü Kitabesi *"a"* Yüzü

Kaynak: Çulpan, 2002: 110-111.



Fotoğraf 82: Selçuk Hatun Köprüsü Kitabesi *"b"* Yüzü

Kaynak: Çulpan, 2002: 110-111.



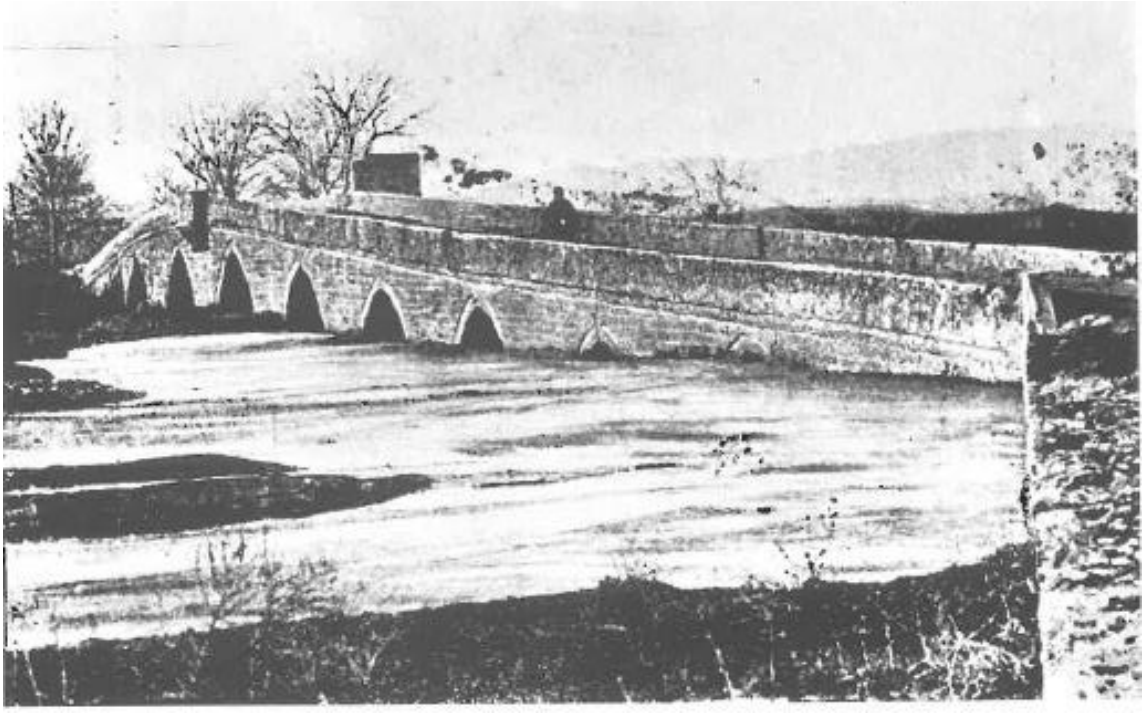
Fotoğraf 83: Selçuk Hatun Köprüsü Günümüz Vaziyeti.

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



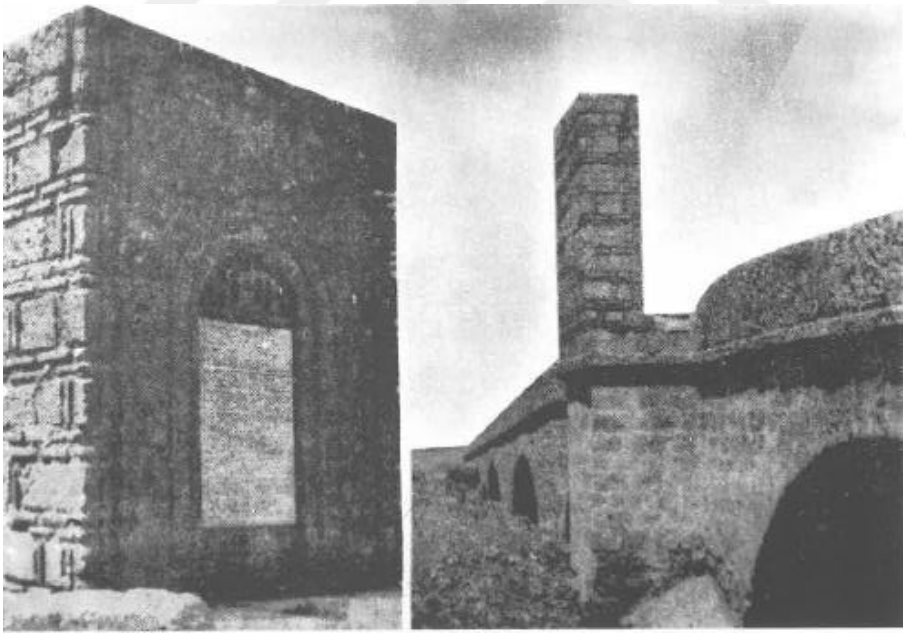
Fotoğraf 84: Selçuk Hatun Köprüsü Kemer Detayı

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 85: Selçuk Hatun Köprüsü Eski Bir Görüntüsü

Kaynak: Çulpan, 2002: 110-111.



Fotoğraf 86: Selçuk Hatun Köprüsü Tarih Köşkü

Kaynak: Çulpan, 2002: 110-111.



Fotoğraf 87: Selçuk Hatun Köprüsü Üzerinde Yer Alan Modern Köprü

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.

3.11. Tatarlar Köprüsü

Yapım Tarihi: 1533 (?)

Bani/Yaptıran: Bilinmiyor

Mimarı: Bilinmiyor

Konumu: Bursa Merkez, Gökdere Nehri Üzeri

Yapı Tetkik Tarihi: Ağustos 2022-2023

Fotoğraf No: 88-94

Şekil No:

Meydancık Köprüsü, şehir merkezinde Gökdere üzerine kurulan köprülerden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Eski Alancık Mevkii ile Davutkadı semti arasındaki geçişi sağlar. Boyacıkulluğu Köprüsü'nün kuzeyinde yer almaktadır. Güney-Kuzey doğrultuda inşa edilen köprülerin dördüncüsü olarak karşımıza çıkmaktadır.

3.11.1. Köprünün Konumu ve Tarihi

Tatarcık Köprüsü, Meydancık Camii'nin batısında yer almaktadır. Alancık Mevkii'ni (eski Bursa-Karaköy hattı) batıya bağlar (Baykal, 1993: 122). Bu köprüden Davutkadıya geçilir (Erler, 1968: 98). Günümüzde Gökdere Bulvarı, Alancık Caddesi, Yeni Cumhuriyet Caddesi, Ali Ferruh Yücel Caddesini birleştiren kavşağın Alancık Caddesi yolu üzerinde bulunmaktadır. Köprüyü kimin yaptırdığına dair bir bilgi bulunmamaktadır. Bunun yanında Baykal'ın; arşiv kayıtlarından aktarımıyla, Tatarlar Köprüsü adıyla 1533 yılından beri varlığı bilinmektedir.[9]

Gökdere üzerinde sıralanmış olan köprülerin dışında su yolunun kıvrılarak oluşturduğu yol üzerinde kurulmuştur. Tatarlar Köprüsü, Gökdere suyunun kuzeyinde yer alan Bursa-Karaköy hattı üzerindeki Yıldırım semtini batıya bağlayan ilk köprüdür. Tarihi kaynaklarda köprüye dair bilgiler yok denecek kadar azdır. Bu sebeple köprü hakkında sağlıklı bilgi mevcut değildir (Çulpan, 2002: 106-107).

[9] Kazım Baykal, aktardığı arşiv bilgileri ışığında yapının 1533 yıllarında var olduğunu bu vesile ile daha erken bir dönemde inşa edilmiş olabileceği aktarılmaktadır. (Bkz. Baykal 1993: 122; **Arşiv Kaydı:** A/25 s.109, B/120 s.25.)

3.11.2. Köprünün Mimarî Tanımı

Gökdere'nin kıvrıldığı kol üzerinde kurulan Tatarlar Köprüsü, tıpkı Setbaşı Köprüsü'nde olduğu gibi iki gözden meydana gelmektedir (Fotoğraf.88-89). Biri büyük diğeri ona oranla daha küçük olan gözler sivri kemerden oluşmaktadır. Kemerler düzgün kesme taş ve tuğla malzemeden meydana gelmektedir (Fotoğraf.90). Kemerlerin üzerinde tuğla örgüden oluşan tahfif kemerini andıran bir çıkıntı yer almaktadır. Köprünün tempan duvarları moloz taş ve tuğla malzemeden yükselmektedir (Fotoğraf.91). Memba cepheden bakıldığında iki sıra tuğla ve iki sıra düzensiz taş örgü görülmektedir (Fotoğraf.92). Köprüde yer alan iki kemer boyutları farklı olsa da bir bütünü oluşturmaktadır.

Günümüzde mansap cephede küçük gözün önü taşla doldurulmuştur. Memba cephede yol çalışmaları ve köprü küçük kemeri üzerinde yer alan ev sebebiyle moloz taş istinat yapılmıştır. Bu sebeple memba cepheden küçük gözlü kemer görülmemektedir (Fotoğraf.93).

Her iki kemerin de iç bölümü düzgün tuğla örgüden meydana gelmektedir (Fotoğraf. 94). Dış cepheye bakan bölümler de ise düzgün kesme taş kullanılmıştır. Yapının üst bölümünün ahşaptan yapıldığı (Baykal, 1993: 122); 1960'lı yıllarda ise ana kemerde beton kullanıldığı ve demir parmaklıklarla kapatıldığı (Erler, 1968: 98) bilgiler arasındadır.

Yapıda herhangi bir süsleme unsuruna rastlanmamaktadır. Oldukça sade ve mütevazi bir şekilde ele alınmıştır. İşlevine devam eden köprüler arasındadır. Alancık Mevkiini, Gökdere Bulvarı ve modern kavşakla mahallere bağlamaktadır.



Fotoğraf 88: Tatarlar Köprüsü Günümüz Vaziyeti

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 89: Tatarlar Köprüsü Büyük ve Küçük Gözler

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 90: Tatarlar Köprüsü Büyük Kemer Açıklığı

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 91: Tatarlar Köprüsü Memba Cephe Tempan Duvarı ve Küçük Göz

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 92: Tatarlar Köprüsü Doğu Cepheden Tempan Duvarı ve Malzeme Kullanımı

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 93: Tatarlar Köprüsü Mansap Cephe Büyük Kemer Açıklığı ve Dolgu Yapılmış Küçük Göz

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 94: Tatarlar Köprüsü Büyük Kemer Tuğla Malzemeden İç Detayı

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.

3.12. Hamza Bey Köprüsü

Yapım Tarihi: XVI. yüzyıl (?)

Bani/Yaptıran: Mehmed Bey (?)

Mimarı: Bilinmiyor

Konumu: İnegöl ile Yenişehir Arasında Hamzabey Köyü İçinde

Yapı Tetkik Tarihi: -

Fotoğraf No: 95-96

Şekil No: -

3.12.1. Köprünün Konumu ve Tarihi

Hamza Bey Köprüsü'ne dair, müelliflerin eserlerinde herhangi bir bilgiye rastlanmamaktadır. Köprünün varlığına ait bilgi, II. Abdülhamid devri süreli yayınlarından olan İrtikâ Gazetesi'nde karşımıza çıkmaktadır. Gazete'nin 07.10.1902 tarihli, Sayı 188, kapak sayfasında köprü resmi ve açıklaması yer almaktadır (Fotoğraf 95). Mevcut köprü resmine ilişkin açıklama şu şekildedir:

''İnegöl ile Yenişehir arasındaki nehir üzerinde Hamza Bey (…) Abdullah Bey tarafından inşa ettirilen köprü''. (Fotoğraf 95)

Gazetede paylaşılan köprü resminde farklı herhangi bir açıklama yer almamaktadır. İrtikâ Gazetesi, genel olarak edebî yazılara yer veren yanı sıra ticarî, fennî, tıbbî ve ziraî makaleler de yer almaktadır (Şahin, 2000: 11-12). Seyyah Mehmed Ziyâ'nın, ''Brusa'dan Konya'ya Seyahat'' adlı gezi yazılarına gazete yer vermiştir (Şahin, 2000: 17). Köprü fotoğrafının asıl sahibi olup olmadığı hususu muammadır. Bu durumun yanı sıra gazeteye Bursa, Samsun, Trabzon gibi Anadolu'da yer alan şehirlerden ilgi görmekte ve mektuplar almaktadır (Şahin, 2000: 13). Köprüye ait fotoğraf gönderilen mektuplar vasıtası ile de yerleştirilmiş olabileceği izlenimini uyandırmaktadır. Gazetenin ilk sayfası aynı zamanda kapak sayfası olan bölümde, genellikle hükümete ait haberlere ve resimlere ayrılmıştır (Şahin, 2000: 13). Bu hususlar göz önünde tutulacak olduğunda; köprü resminin ilk sayfada yer alması ve açıklaması ile birlikte çıkarım yapma fırsatı doğurmaktadır.

Köprü fotoğrafı altında yer alan açıklamada açıkça Hamza Bey ve Abdullah Bey ibareleri yer almaktadır. Konum bilgisinde verilen İnegöl ve Yenişehir arasındaki nehir

ibaresi de muhtemelen Hamzabey Köyü'nü işaret etmektedir. Bu konumda Göksu ve Kocaçay Nehirleri yer almaktadır. Göksu Nehri geniş bir su yatağına sahip olduğundan gazetedeki fotoğraf ile paralellik göstermemektedir. Bu da köprünün Kocaçay Nehri üzerinde kurulu olabileceği ihtimalini kuvvetlendirmektedir.

Gerek kapak fotoğrafı olması gerekse hükümete dair ilgili fotoğraf ve bilgilerin burada verilmesi, köprünün önemine işaret etmektedir. Köprü kuvvetle muhtemel Bayezid Paşa'nın (ö. 1421) kardeşi olan, II. Murad ve Fatih devrinin önemli isimlerinden kaptan-ı derya Hamza Bey'e (ö. 1460) atfedilebilir. (Baykal, 1993: 35; Baykal, 1958: 32; Süreyya, 1996: 602; Topaç, 1949: 5). Bunun yanı sıra Hamza Bey'in üçüncü kuşak torunlarına da atfedilmesi mümkündür. Öyle ki Hamza Bey'in torunu, Kara Mustafa Paşa'nın oğullarından Mehmed Bey'in, İnegöl Hamzabey Köyü'ne köprü vakfettiği bilgiler arasındadır (Kepecioğlu: c. III: 227). Kara Mustafa Paşa'nın oğlu olan Mehmed Çelebi'nin Abdullah Bey ve Hamza Çelebi adlarında oğulları vardır (Kepecioğlu I: s.27).

Bu suretle Hamza Bey'in çocukları ve torunları bilhassa Yenişehir ve İnegöl çevresinde söz sahibi olmuşlardır. İmar faaliyetleri, nüfus ve yapı dokularının yenilenmesi ve gelişmesinde etkin rol oynamışlardır. Yenişehir ve İnegöl arasında yer alan Hamzabey Köyü, isim olarak arşiv kayıtlarında da yer almaktadır. Köy adını, Hamza Bey'den almaktadır (Kaplanoğlu I, 19). I. Murad'ın sözü geçen beldeyi Hamza Bey'e temlik ettiği aktarılmaktadır (Barkan ve Meriçli, 1988: 112; Kepecioğlu I: 19). Hamza Bey kendisine temlikte bulunulan köy için imaretine vakfetme tasarrufunda bulunmuştur (Barkan ve Meriçli 1988: 112). Bunlara karşılık Aşıkpaşazade Tarihi'nde, ''Anı beyan ider kim 'Osmân Gâzi etrâfa gicede gündüzde gâh gâh yörümege başladı.'' başlıklı bâbda; Osman Gazi devrinde de Hamza Beg köyü şeklinde ifade kullanmıştır (Aşıkpaşazade: 324).

Her ne kadar tahrir defterlerinde köyün I. Murad tarafından temliğini kaydetse de (Bkz. Barkan ve Meriçli, 1988: 112) Hamza Bey söz konusu devirde yaşamamıştır. Bu da Hamza Bey adında farklı bir kişiliği yahut dönem içinde kişi adlarında bir karışıklık yapılmış olabileceğini göstermektedir.

Köprü ile ilgili kitabeye rastlanmamaktadır. Bu sebeple tarihlendirme hususunda net bir bilgi bulunmamaktadır. Tarihlendirme yapabilmek adına en sağlıklı durum Mehmed Bey'in, Hamzabey Köyü'ne vakfettiği köprü bilgisidir (Özdoğan, 2010: 47). Bursa'da

Pir Ahmet Muallimhanesi'ni (1506) vakfetmesi (Baykal, 1993: 114; Özdoğan, 2010: 47) ve 1517 tarihinde öldüğü bilinmektedir. Bu sebeple fotoğrafta geçen yazı üzerine oğlu yahut kendinin vakfettiği düşünülebilir. Bu husus 16. yüzyılın ilk çeyreği ile ilk yarısı arasında bir tarihlendirme aralığı sunmaktadır.

3.12.2. Köprünün Mimarî Tanımı

Hamza Bey Köprüsü, ile ilgili sağlıklı bir bilgiye rastlanmamaktadır. Kara Mustafa Paşa'nın oğlu Mehmed Bey'in Hamzabey Köyü'ne cami, darüttalim, köprü ve bina vakfettiği bilgiler arasındadır (Özdoğan, 2010: 47). Hamzabey Vakıfları'nın mütevellisi konumuna gelmiş olduğu ayrıca bilinmektedir (Kepecioğlu III: 227). Aynı zamanda Mehmed Bey'in, Abdullah Bey adında bir oğlunun oluşudur. (Kepecioğlu I: 27)

Köprü günümüze ulaşamamıştır. Bu sebeple hakkında sağlıklı bir bilgi bulunmamaktadır. Eski fotoğraf kaynağından üç kesme ve moloz taş malzemeli ayak üzerinde ahşap tabliyeye sahip düz köprü olduğu anlaşılmaktadır (Fotoğraf.96). Fotoğraf üzerinden süsleme unsurlarına ya da buna benzer bir tezyin gözlenmemektedir. Köprü yapısı olabildiğince işlevsel formda mütevazi bir biçimde karşımıza çıkmaktadır.

İnegöl'de Göksu Nehri üzerinde, 1999-2011 yılları arasında D.S.İ. tarafından Boğazköy Barajı inşa edilmiştir. Baraj yapısının havza üzerinde birçok eski köprü yapısını sular altında bıraktığı bölge halkı tarafından aktarılmaktadır. Bölge üzerinde eski köprülere ait herhangi bir emare saptanamamıştır.



عدد : ٤٠ — ١٨٨ (دردنجی سنه) ٦ شعبان ١٣٢٠ — جمعه — ٢٥ تشرين اول ١٣١٨ ٧ تشرين ثانی افرنجی ١٩٠٢ (دردنجی جلد)

ارتقا

ادبيات ، فنون عسكريه ، بحريه ، تاريخ ، تجارت ، زراعت ، صنايع ، معارف ، امور نافعه و اكثيمه‌لى فقراندن باحث مصور جريده‌در .
هر نوع خصوصات ايچون غزته‌نك مديرى سعادتلو طاهر بك افندى حضرتلرينه مراجعت اولنور .
BUREAUX :
Imprimerie Tahir Bey
40, rue de la Sublime-Porte,
STAMBOUL

(ارتقا) نك استانبول وطمره ايچون بر سنه‌لك آجونه‌سى ٣٢ غروشدر .
مصالحى بالجمله اربابِ قلم آييتدر . هر حال قلم طوتان يازه‌بيلير .
اداره‌خانه‌سى باب عالى جاده‌سنده ٤٠ نومرولى « معلومات » مطبعه‌سيدر .
JOURNAL ILLUSTRÉ
IRTIKA

نسخه‌سى : ٢٠ پاره‌يه‌در — جمعه كونلرى نشر اولنور فنى وادبى مصور عثمانلى غزته‌سيدر — نسخه‌سى : ٢٠ پاره‌يه‌در

اينه‌كول‌ايله بكى شهر آره‌سنده‌كى نهر اوزرنده حمزه بك قريه‌لى عبداه بك طرفندن انشا ابتديريلن كوپرى

ادبيات

آثار منظومه

نواى حسرت

نه‌ايچين ؟ ترك وصال ايله‌دلك ! اى غنچهٔ تر !
نه‌ايچين ؟ آغلاتيورسك ! بنى هجرانكله
بنى عفوايله ! يينه بوسش دامانكله :
وار ايسه بركنهم غنچه‌دهن ! مهپكر !

كوزيم ! هيچ سكا لايقمى ! دمادم بويله .
شرر حسرت ايله عاشقنى داغلاتمق ،
ياراشيرمى ؟ ياراشيرمى ؟ ملكم ! سن سويله
الم عشقى ايله يارنى يار آغلاتمق !..

دل‌شيدا سكا مجلوب اولەلى آه ايديبور ،
يوزيمك كولديكنه باقا ! درونم غمكين
شفقك . آه ! اوسودای الميك دلچين !
بنى آلام تحسرله براقش كيديبور !...

دلى مفتون ايدن اوچشم كبود سحار
ايدر البته مسخر سنى بردلداوه ؟
دوشورور صوكره‌ده برفرقت سوزشكاره
اوزمان‌سن‌ده بيليرسك ! نه‌ايش حسرت‌يار

ن . اكرم

برلكده سنكله

الك سوكيلى ازهارينى هنكام بهارك ،
الك نشئه‌لى ايامنى اوفصل مسارك
قوقلار ، بكيرير ، خنده‌لنير ، نشئه‌لنيردك
برلكده سنكله

برلحظه‌ده آهنك نز امك نغماتى ،
بردمده سويداى حزينك نوحاتى
عكس ايلر ايدى كوشمزه ، عشوه‌لنيردك
برلكده سنكله

ن . اكرم

كبوتر

باقك ! شولانه‌ده كوزل كوزل اوتن كبوتر
نه‌دلفزا ترانه‌لرله اكله‌نير ، كزر كولر ،
ميق‌ميق‌اوه ، يورو جقلرين اوپر ، سه‌ور ، اوتر
نه جانربا ! نه‌دلبرانه‌در باقك ! شومنظره ..

سه‌ويلى در حقيقةً سويليدر كبوتران
نكاهى جذبه آوردر ، ترنماتى بك لطيف
نه‌خوش ، نه‌عشوه‌زاباقك ! كزن شوطائر ظريف
سرودى ، عشوه‌سى ، خرامى نشوه‌بخش قلب وجان

نه‌شاعرانه‌در ! شومنظره نه‌عاشقانه‌در ؟
كورنجه حس شاعرانم اعتلايه باشلادى ،
نشاط روح عاشقانم انجلايه باشلادى
باقك ! شونجهٔ طبيعته نه‌شاقانه‌در !

شووضع نازنين وشوخ پرخانده وارميدر ؟
شولنظرهٔ فرشتهانه هانكى مهلقاده وار ؟
شعرميدر ؟ پرى‌ميدر ؟ عروس نوبهارميدر ؟
نه‌در ؟ شوقوشدمكى اداى جاذب وغرامبار ؟!

ترنم‌ايت ! صالين ! كزين ! آسوكلى كوكرجينم !
كوروبجه كوزلرم سنى كوكلده قالمايور ، ملال
حيات عشقيمه روان تازه بخش ايدر نم
نه‌شيوه‌زا ، نه‌شوخ‌ادا ، نه‌حكمت خدابوحال !

ن . اكرم

عشق مكتوبى

عاشقيدن :

بنيه بوظرف ايچنده كيزلنش
بر مزين خيال عشق واميد ..
آچيور ايشته ساهر لرزش :
صانكه بردست احتلاج توبد

اوكا انحاف ايليور شيمدى
بيك كريده تحسس شادان ..
آچدى .. مائى نكاه عصمتى
سودى برخوش خطاب برغليان ،

اوكا بحث ايليوردى سودادن ؛
اوقدر ايچه حس وخوليالر ..
ـ هر سطرده برانجه‌لك پران ـ

Fotoğraf 95: İrtikâ Gazetesi, 07.10.1902 Tarihli Basım, Sayı 188

Kaynak: Dr. Salih Erol Arşivi



Fotoğraf 96: İrtikâ Gazetesi'nde Yayınlanan Hamza Bey Köprüsü

Kaynak: Dr. Salih Erol Arşivi

3.13. Köprühisar Köprüsü

Yapım Tarihi: XVI. yüzyıl sonu

Bani/Yaptıran: Cağala Sinan Paşa (?)

Mimarı: Bilinmiyor

Konumu: Bursa, Köprühisar köyü, Yenişehir-Bilecik yolu üzeri

Yapı Tetkik Tarihi: -

Fotoğraf No: 97

Şekil No: -

3.13.1. Köprünün Konumu ve Tarihi

Köprühisar Köprüsü, Yenişehir-Bilecik-Bursa istikameti yol üzerinde, Göksu (Kocaçay) Nehri üzerine kurulmuştur. Yapının inşa tarihine dair herhangi hiçbir kayıt bulunmamaktadır. Bunun yanı sıra yapının baniliğine dair farklı yorum ve düşünceler de mevcuttur. Bursa'nın önemli geçiş güzergâhlarından olan Yenişehir-Bilecik istikametinde bir kervan yolu olduğu bilinmektedir. Söz konusu kervan yolu üzerinde Cağaloğlu Rüstem Paşa ve Cağala Sinan Paşa'nın yaptırdığı eserler görülmektedir (Çulpan, 2002: 150). Bu nedenle köprü, bu iki isimden birinin eseri olabileceği yönünde muhtemel görülmektedir.

Cevdet Çulpan; ''La ville des derviches tourneurs Souvenirs d'un voyage en Asie Mineure'' adlı eserde M. Cl. Huart'ın köprüye dair verdiği bilgileri şu şekilde aktarmaktadır.

> ''Köprühisar, Çürüksu üzerinde eski bir mevkiidir. Buradaki eski köprü Türkler tarafından onarılmıştır. Büyük sivri kemer bunu göstermektedir. Yan taraftaki küçük, yuvarlak kemer ise herhalde eski Roma köprüsünden kalmış olmalıdır. Köprühisar Osmanlı devri başlarında büyük bir rol oynamış, Bilecik'in fethinden sonra, Osman Gazi bu Bizans kalesini de kolayca ele geçirmiştir.'' (Çulpan, 2002: 150)

Köprünün herhangi bir kitabesinin olmayışı, bununla birlikte yapının günümüzde mevcut olmayışı sebebiyle sağlıklı bilgiler bulunmamaktadır. Yine Çulpan, Ayverdi'nin Bursa vakıf kayıtlarına binaen notlarından; ''Yenişehir'de Cağaloğlu Rüstem Paşa

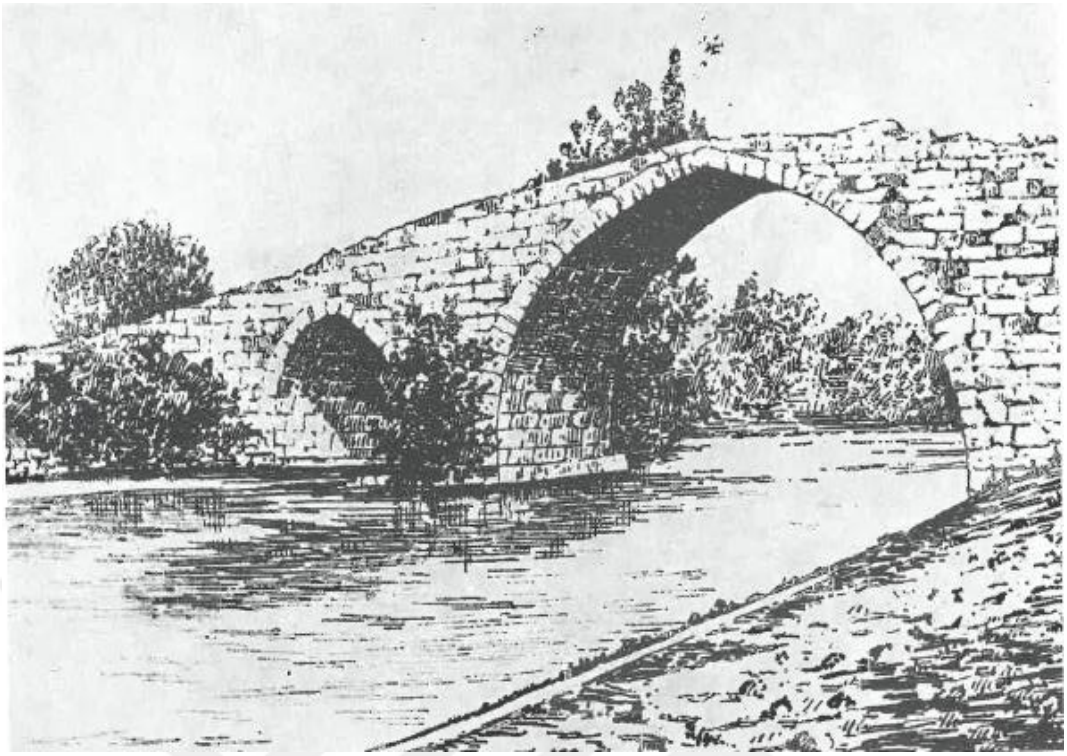
köprüsü'' adı geçtiğini aktarmaktadır.[10] Yenişehir içinde yer alan kervan yolu üzerinde Cağala Sinan Paşa'nın; cami, kervansaray yapıları bulunmaktadır. Bu yapılar 16. yüzyıla tarihlendirilmektedir. Bu sebeple geçiş güzergâhı üzerinde yer alan yapıların çeşitliliği köprünün de muhtemelen Cağala Sinan Paşa tarafından yaptırıldığı düşünülmektedir. Bunun nedeni Yenişehir mevkiinde Cağaloğlu Rüstem Paşa'ya ait başka bir eserin olmadığından kaynaklanmaktadır. Köprü yapısı Cağala Sinan Paşa'nın yaptırdığı diğer eserler gibi 16. yüzyıla tarihlendirilmektedir.

3.13.2. Köprünün Mimarî Tanımı

Göksu (Kocaçay) Nehri üzerinde inşa edilen köprü günümüzde mevcut değildir. Köprünün formuna dair Huart'ın verdiği bilgiler ışığında, büyük sivri kemer ve küçük yuvarlak kemerden oluşmaktadır (Fotoğraf. 97). Bu nedenle Meydancık, Setbaşı köprülerinin formları itibariyle benzeşmektedir (Çulpan, 2002: 150).

Çulpan, 27 Haziran 1969 tarihinde köprünün kalıntılarını yerinde gördüğünü aktarmaktadır. Moloz taş malzemeden yapılmış olan köprü ayaklarının görüldüğünü söylerken, taşların eskimiş vaziyetlerinin yapının tarihine şahitlik ettiğini vurgulamıştır. Bölge halkının, köprüye dair İstiklâl Savaşı sırasında düşman askerler tarafından bombalanıp yıkıldığını; köprünün ortasının harap olduğu aktarılan bilgiler arasındadır (Çulpan, 2002: 150). Günümüzde köprüye dair bir ize rastlanmamıştır. Huart'ın aktardığı köprü resminde gayet sade süsleme unsuruna rastlanmayan bir vaziyet izlenmektedir.

[10]Cevdet Çulpan'ın, ''Türk Taş Köprüleri Orta çağdan Osmanlı Devri Sonuna Kadar'' adlı eserinde; Ekrem Hakkı Ayverdi'den not alarak aktardığı kayıtlar 4. Dipnot kısmında görülmektedir (Bkz. Çulpan 1993: 150). **Arşiv Kaydı:** Bursa, vakıflar dairesi, vakıf kayt defterleri, Nr. 2, s.61; Kepeci defteri, Nr. 6, s. 30-31.



Fotoğraf 97: Köprühisar Köprüsü Eski Bir Görüntüsü

Kaynak: Çulpan, 2002: 150

3.14. Abdal Köprüsü (Abdal Çelebi, Acemler Köprüsü)

Yapım Tarihi: 1677-1679

Bani/Yaptıran: Abdal Çelebi

Mimarı: Bilinmiyor

Konumu: Bursa, Bursa-Mudanya Yolu Üzeri, Nilüfer Çayı Üzerinde

Yapı Tetkik Tarihi: Ağustos 2022-2023

Fotoğraf No: 98-108

Şekil No: Şekil.8

Abdal Köprüsü, Nilüfer Çayı üzerinde yer alan Nilüfer Hatun ve Selçuk Hatun Köprülerinin ardından üçüncü yapı olarak karşımıza çıkmaktadır. Nilüfer Çayı üzerinde inşa edilmiş emsallerine nispeten geç dönem örneğidir. Irgandi ve Boyacıkulluğu Köprülerinde olduğu gibi Abdal Köprüsü de dönemin âlicenap şahıslarından bir eser örneğidir. Abdal Çelebi'nin köprü haricinde bir de tekke yaptırdığı bilinmektedir.

3.14.1. Köprünün Konumu ve Tarihi

Bursa-Mudanya yolunda Nilüfer Çayı üzerinde; Osmangazi ilçesi sınırları içerisindedir. Günümüzde Acemler ve Hürriyet Mahallelerini arasında yer alır. Bu mahalleleri birbirine bağlarken evvelde taşıt trafiğine de açık olduğu bilinmektedir (Çulpan, 2002: s.174).

Yapının tam inşa tarihine Baykal; Bursa Orhan Kütüphanesi'nde yer alan, sayı 1016, bir mecmuadan aktardığı üzere:[11]

''Tarih-i bina-i zaviye-i Mısrî 1080; tarih-i bina-i cisr-i Abdal 1088; üç senede tekmil oldu, masarif 5.000, vefatı 1090'' (Baykal, 1993: 92)

Bahsi geçen arşiv kaydından yola çıkarak H. 1088 (M. 1677) ve üç yıl içinde tamamlandığı bilgisi sebebiyle 1677-1679 arasına tarihlendirilmiştir. Günümüzde tarih köşkü üzerinde geçen tarih ibaresi (1667-1669) muhtemelen tekke yapısı ile karıştırılmış olmalıdır. Köprüye ait herhangi bir kitabeye rastlanmamaktadır. Yine sözü geçen arşiv kaydından Abdal Çelebi tarafından inşa ettirildiği anlaşılmaktadır. Bunun yanı sıra Erler ise, 1674 yılında Mısrî'nin teşviki ile bir tüccar tarafından 45.000 kuruş sarfıyla üç senede yapıldığı aktarır (Erler, 1968: s. 99).

[11] Bkz. Baykal 1993: 92; ***(Arşiv – A/2 S. 19, H.872 (1469)***

Baykal, köprüye dair şu bilgileri aktarmaktadır. Malatya'da Soğancızadeler ailesinden olan Niyâzî-i Mısrî, 1623 yılında doğdu. Camiul-ezher (El-Ezher) Mısır da okudu ve seyahatleri ardından Bursa'ya yerleşmiştir. Şeker Hoca Muallimhanesinde dersler verdi ve geniş kitlelere hitap etmeye başlamıştır. Abdal Çelebi tarafından, kendi parası ile, hayır için yaptırılmıştır. Hoca Mısrî'nin tavsiyelerine uyarak halkın yardımı adına inşa ettirmiştir. Tekke ve köprü yapıları Hoca Mısrî vesilesi ile olmuştur (Baykal, 1993: 89-92). Mısrî'nin müridlerinden olan Abdal Çelebi adlı tüccar tarafından köprü yaptırılmıştır (Eyice, 1988: s.62-63).

Köprü, Acemler Köprüsü adı ile de bilinir (Eyice, 1988: s. 62-63). Bunun yanı sıra Abdal Çelebi, Abdal ve Aptal Köprü adlarıyla da anılmaktadır. Muhtemelen köprü Acemler Mevkii içinde yer alması sebebiyle bu isimle anılmaktadır.

Köprü 1978 yılında taşıt trafiğine kapatılarak restorasyon çalışmalarına başlanmıştır. Ardından 1984 yılında ikinci bir restorasyon geçirmiş ve günümüzdeki görünümüne kavuşmuştur.

3.14.2. Köprünün Mimarî Tanımı

Nilüfer Nehri üzerine inşa edilmiş köprü, orijinalinde 12 gözden meydana gelmiştir (Erler, 1968: 99) (Fotoğraf.98). Günümüzde 9 gözü görülmektedir. 70m. uzunluğunda, 4,80m. genişliğindedir (Baykal, 1967: s.11-15; Çulpan, 2002: s.174; Eyice, 1988: s.62-63) (Fotoğraf. 99-100; Şekil.8). Kemer boyutları birbirleriyle eşit olmamakla birlikte 5,35m-7,30m. aralığında değişiklik göstermektedir. Su yatağının debili geçiş yaptığı orta bölümde yer alan ana gözler yanlarda kalan gözlere nispeten daha yüksek ve geniştir (Fotoğraf.101). Köprü, kesme taş (küfeki) malzeme kullanılarak inşa edilmiştir (Çulpan, 2002: 174; Eyice, 1988: 62-63, Erler, 1968: 99). Kemerler sivri kemer formunda karşımıza çıkmaktadır. Her bir kemer gözü tabliye duvarından yaklaşık 2-3 cm. içe gömülü vaziyettedir. Kemerleri oluşturan kilit taşları üzerinde daire formunda taş kabartmalar bulunmaktadır. (Fotoğraf. 102)

Köprü boyut itibariyle Bursa'da karşılaşılan en uzun köprüdür. Yapı ayaklarında üçgen biçiminde taş malzemeden oluşan selyaranlar karşımıza çıkmaktadır (Fotoğraf.103-104). Köprünün memba cephesinde beş ince konsol üzerine oturan küçük bir balkonu yer almaktadır (Fotoğraf. 105). Mansap cephede ise dördüncü ve beşinci ayakların

arasında zeminden dikdörtgen formlu masif bir duvar üzerinde tarih köşkü yükselmektedir (Çulpan, 2002: 174) (Fotoğraf.106).

Günümüzde korkulukların üzerinde dışa taşkın biçimde dört sıra düzgün kesme taş malzeme ile görülmektedir (Fotoğraf.107). Bu bölümde inşa tarihi ve T.C.K.' ya ait restorasyonun tarihleri yer almaktadır (Fotoğraf.108). Yapıya ait bir kitabe unsuruna rastlanmamaktadır. Tabliye kısmında karşılıklı olarak taş malzemeli korkuluklar yer almaktadır.



Fotoğraf 98: Abdal Köprüsü Eski Bir Fotoğrafı

Kaynak:(https://tr.wikipedia.org/wiki/Abdal_K%C3%B6pr%C3%BCs%C3%BC#/media/Dosya:Abdal_K%C3%B6pr%C3%BCs%C3%BC.jpg, ''Erişim Tarihi: 25/08/2023'')



Fotoğraf 99: Abdal Köprüsü Günümüz Vaziyeti

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 100: Abdal Köprüsü Mansap Cephe Günümüz Vaziyeti

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 101: Abdal Köprüsü Mansap Cephe Kemer Düzeni

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 102: Abdal Köprüsü Kemer Kilit Taşında Görülen Dairesel Kabartmalar.

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



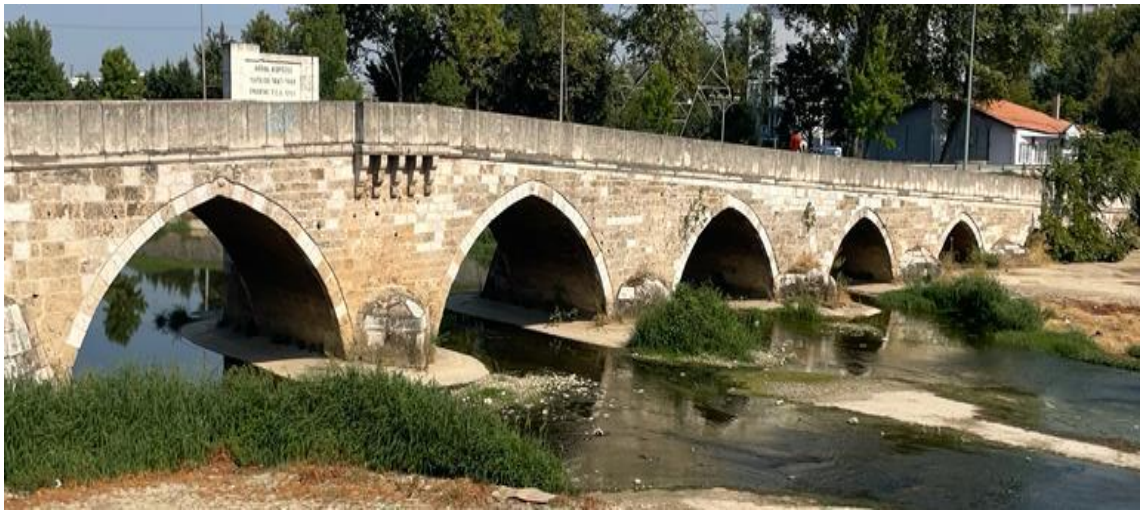
Fotoğraf 103: Abdal Köprüsü Mansap Cephe Selyaranlar

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 104: Abdal Köprüsü Selyaran Detayı

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



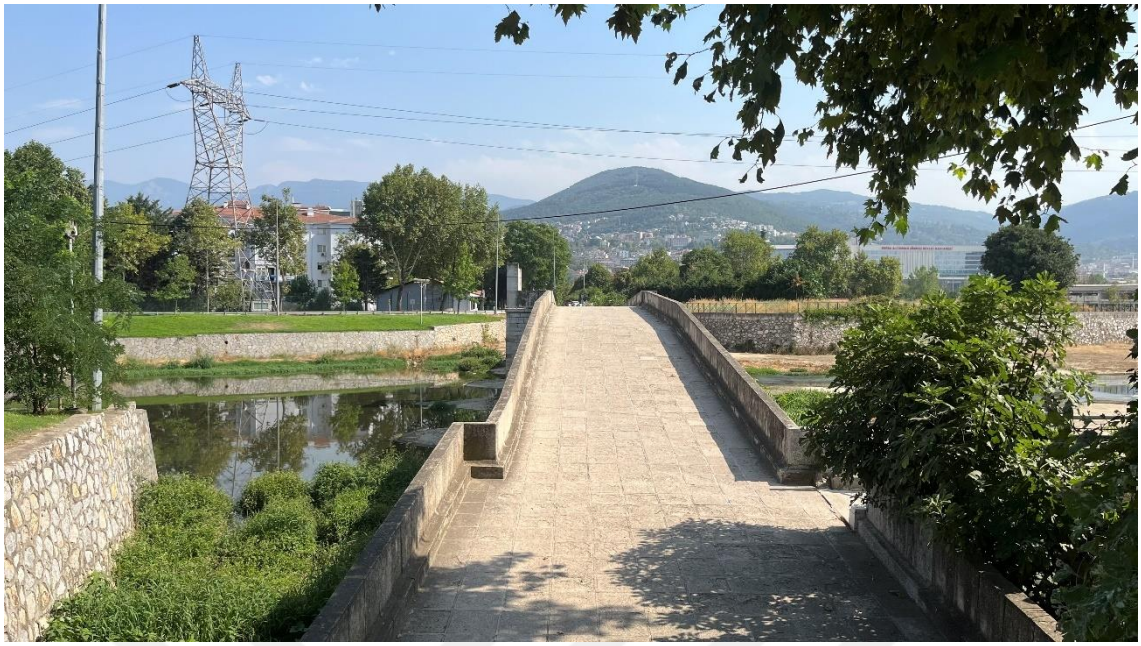
Fotoğraf 105: Abdal Köprüsü Memba Cephe Balkon ve Selyaranlar

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 106: Abdal Köprüsü Mansap Cephe Tarih Köşkü ve Kemerler

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 107: Abdal Köprüsü Tabliye Bölümü ve Korkuluklar

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.



Fotoğraf 108: Abdal Köprüsü Tarih Köşküne Karayolları Genel Müdürlüğü Tarafından Eklenen Onarım Tarihi

Kaynak: Yazar Tarafından Fotoğraflanmıştır.

3.15. Geçit Köprüsü

Yapım Tarihi: 1886 (h. 1303)

Bani/Yaptıran: Bursa Valisi Mehmed Nazif Paşa

Mimarı: Bilinmiyor

Konumu: Bursa-Mudanya Yolu Üzeri

Yapı Tetkik Tarihi: Ağustos 2022-2023

Fotoğraf No: 109-117

Şekil No: 9-12

Geçit Köprüsü, Bursa şehrinde karşılaşılan son dönem Osmanlı köprüsüdür. Kuvvetle muhtemel olarak Nilüfer Çayı'nın bir kolu üzerinde inşa edilmiştir. Geçit Köyü'ne yaklaşık 1km. mesafe olan köprü; Nilüfer Köprüsü'nün 1,5km. doğusundadır. (Bilici, 2023: 155-164; Baykal, 1967: 16-17; Çulpan, 2002: 193) Köprü çoğunlukla Nilüfer Hatun Köprüsü ile konum itibariyle karıştırılmaktadır. Kitabesi bulunan köprünün, saptanan en geç dönemde inşa edilmiş Osmanlı köprüsü olması yönüyle dikkat çekmektedir.

3.15.1. Köprünün Konumu ve Tarihi

Bursa-Mudanya istikameti üzerinde, günümüz Bademli ve Geçit Mahalleleri arasında Nilüfer Nehri üzerinde yer almaktadır. Geçit Köyü'nün 1km. batısında, Nilüfer Hatun Köprüsü'nün 1,5km. doğusunda yer almaktadır. Banisi net olarak belli olan köprü Mehmed Nazif Paşa tarafından yaptırılmıştır (Baykal ve Ölçer, 1967: s.16). Köprü kitabesinden anlaşıldığı üzere H. 1303/ M. 1886 tarihinde inşa edilmiştir (Baykal ve Ölçer, 1967: s.16; Bilici, 2023: 155-164; Çulpan, 2002: 193).

Köprü ortasında karşılıklı olarak iki mermer kitabeye yer verilmiştir (Baykal ve Ölçer, 1967: 16-18; Bilici, 2023: 155-164; Çulpan, 2002: 193). Tepe bölümlerinde birer Abdülhamid tuğrası bulunan kitabeler nesih yazı ile yazılmışlardır. Kitabelerden biri yedi beyitten diğeri ise dört beyitten oluşmaktadır. Her iki kitabede birbirine eş ve 120x80 cm. boyutlarındadır (Fotoğraf.109-110). Köprü kitabelerinden yedi beyitten meydana geleni Nazif Paşa'nın kendi beyitlerini içermektedir. Bu kitabeler Bursa

Müzesi'ne kaldırılmıştır. (Baykal ve Ölçer, 1967: 16-18; Baykal, 1993: 160; Bilici, 2023: 156; Çulpan, 2002: 193).[12]

Köprü üzerinde yer alan yedi beyitten oluşan kitabe metni Baykal tarafından şu şekilde aktarılmaktadır;

> ''Ser-frazan-ı dudman-ı âl-i Osman ve Padişah-ı zaman es-sultan ibn-is-sultan
> es-sultan el-gazi Abdülhamid han-i sâni efendimiz Hazretlerinin saye-i meberretvaye-i cenabı şehriyarilerinde
> Hudavendigâr vilâyet-i celilesi vâlisi vezir-i gayret-semir es-seyyid Mehmet Nazif Paşa hazretlerinin nezaret-i mahsusa ve ikdamat-ı.
> Zatiyyelerile yirmi dört metro açıklığında ve nîm bir kavis üzerinde iş bu cisr-i cesim bî misal bin üçyüz sâl
> Hicrisinin şehr-i rabiul-evvelinde hadd-i hıtame isal olunarak resm-i küşadı icra ce vali-i müşarun-ileyhin zade-i tab'ı olarak
> İnşad edilen tarih-i manzum dahi iş bu vech-i pîşgâhe mevzu taş üzerine mahkûken
> Ve teberruken ketb ve imlâ kılındı sâl-i hicri-i arabi 1303. Ketebeh-u Raşid (….)''
> (Baykal vd., 1967: 16-17; Çulpan, 2002: 193; Bilici, 2023: 156)

Bir imzanın daha varlığının olduğu fakat okunamadığı not olarak geçilmiştir. (Bkz. Baykal: 1967, s.16). Dört beyitten meydana gelen ikinci kitabe Nazif Paşa'ya ait beyitlerden oluşmamaktadır. Bu kitabe üzerinde yer alan dört beyitlik metin Baykal ve diğer müelliflerce aktarılmaktadır. İkinci kitabe metni şu şekildedir:

> ''Ömrün efzun ede Hak Padişah-i devranın, Cuy-i lütfu cereyan etmede bahr-ü ber'de
> İşte ez cümle bu nev cisr-i cesim-ül-bünyan, Yapılıp oldu selâmetle mermer her ferde
> Dedi tarihini Vali ki Nazif Paşa'dır, Pek metin oldu Geçit Köprüsü Nilüferde
> Sâl-i hicri-i arabi 1303 Ketebehu Raşid.'' (Baykal vd., 1967: 16-17; Çulpan, 2002: 193; Bilici, 2023: 156)

Köprüye ilişkin ''Hüdâvendigar Vilâyeti Mektubî Kalemi'' elinden çıkan ''22 Kânûn-i sânî 301/3 Şubat 1886, Dâhiliye Nezâret-i Celilesi'' hitabında bir belgede (Ek.7) şu ibareler yer almaktadır:

> ''Bursa ve Mudanya beldelerindeki şose caddesi vasıtında ve Bursaya iki buçuk saat mesafede nilüfer nehri üzerinde vaki Geçid köprüsü Dersaadetten merkez

[12] Baykal ve Çulpan tarafından ''Bursa Müzesi, Muradiye Bölümü'ne'' taşındıkları belirtilen kitabeler gerek müzede yapılan geziler esnasında bulunamamış gerekse müze görevlileri tarafından yardımcı olunamamıştır. (Bkz. Baykal 1993: 160; Çulpan, 2002: 193).

> vilâyet ile Anadolu içerülerine âmed ü şûd iden bütün yolcu ve araba ve hayvanlarda güzergâh-ı münferid olub ahşab olarak idamesi kabil olamadığından kârgir suretde inşasına başlanılmışdı mücerred velinimetimiz bintimiz şevketlü azametlü Gazi Sultan Abdülhâmid Hân-ı Sâni Efendimiz Hazretlerine mahsus olan muvaffakiyât-ı subhâniye-i umran-sazi icabat-ı müteberrikesinden olmak üzere büsbütün kesme küfeki taşlardan som kârgir ve yirmi dört metro açıklığında bir göz kemer olarak müceddeden ve mükemmelen müddet-i seyirede resmiye-i hass hitâm'' (Bilici, 2023: 156).

Anlaşıldığı üzere başta ahşap malzeme ile inşa edilmiş olan Geçit Köprüsü, ihtiyaçlara cevap veremeyip yetersiz kalması vesilesiyle taş malzeme kullanılarak değiştirilmiştir. Yolcular, hayvanlar, bölge halkı, Anadolu'ya sağlanan ulaşım ve pek daha konuda yetersizliği anlaşılan köprü yerine 24 metre genişliğinde küfeki taşından yeni bir köprü inşa etme ihtiyacı hasıl olmuştur.

3.15.2. Köprünün Mimarî Tanımı

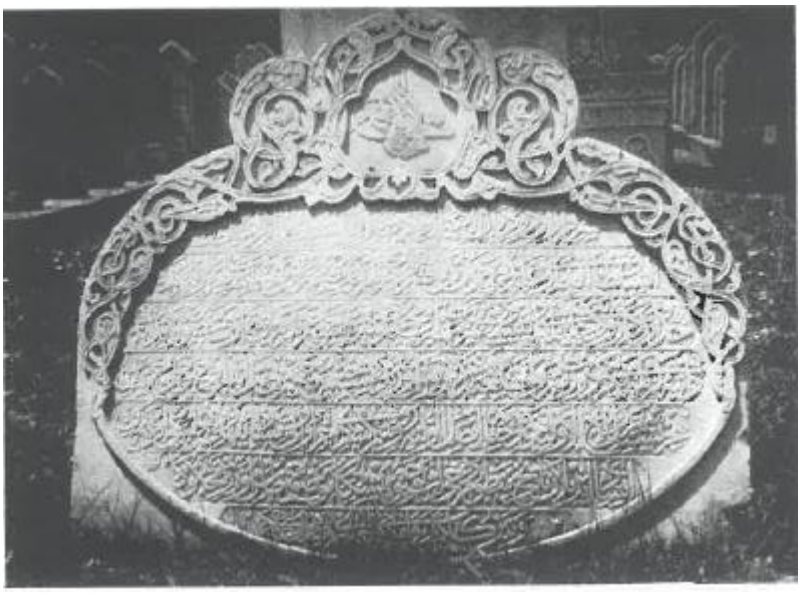
Geçit Köprüsü'ne ilişkin kaynaklarda, boyut itibariyle 33,20m boy, 23,80 m kemer açıklığı ve 8m. yükseklik (Çulpan, 2002: 193) ve 23,97x10,53 m. (Bilici, 2023: 157) şeklinde farklı ölçüler aktarılmıştır. Tabliye hususunda 6,85 m. (Çulpan, 2002: 193) ve orijinal inşasında 7,050m. olan köprünün onarımlarla 10,53m. evrildiği (Bilici, 2023: 157) ve tek gözden meydana gelmektedir (Fotoğraf.111-112; Şekil.9-12). Kesme taş malzeme (küfeki taşı) kullanılarak inşa edilmiştir (Fotoğraf.113). Yapı günümüzde birçok onarım geçirmiş vaziyette ulaşmıştır. Günümüzde üzerinden modern asfalt bir yol geçmektedir. Yol genişletme çalışmaları ve onarımlar doğrultusunda köprü tabliyesi günümüzde yol genişliğini aşmış vaziyette dışa taşkındır. Bunun yanı sıra onarımlar sonrası köprüyü taşıyan ayaklar, tempan duvarı ve kemer elden geçmiştir. Kemerlerin ayaklarına değin uzanan beden duvarına ayakları sağlamlaştırmak adına istinat duvarları eklenmiştir (Fotoğraf.114-115). Orijinal formunu yansıtmamaktadır. Köprünün orijinal inşasına ait korkulukların olabileceğini düşünülen üç taş parça günümüze ulaşabilmiştir (Bilici, 2023: 157) (Fotoğraf.116) Tek gözlü ana kemer açıklığından meydana gelen köprü orta bölümde hafif dik bir formda ve %5 eğimli vaziyettedir (Bilici, 2023: 158). Eski fotoğraflardan ve çizimlerden anlaşıldığı üzere aralıklı şekilde yerleştirilmiş taş korkuluk karşılıklı vaziyette inşa edilmiştir. (Fotoğraf 111-112,117)

Köprü üzerinde süsleme unsuruna rastlanmamaktadır. Sade ve zarif bir görünüm ihtiva etmektedir. Günümüz hali ile orijinal form birbirinden farklıdır. Köprü Sanayi Caddesi üzerinden Mudanya Caddesi/Bademli Kavşağı'nı birleştirir konumdadır. İki caddeyi birbirinden ayıran Nilüfer Nehri'nin bir kolu üzerinde, modern yol ile işlevini halen sürdürmektedir.



Fotoğraf 109: Geçit Köprüsü Kitabesi ''a'' Yüzü

Kaynak: Çulpan, 2002: 19



Fotoğraf 110: Geçit Köprüsü Kitabesi ‘‘b’’ Yüzü

Kaynak: Çulpan, 2002: 193



Fotoğraf 111: Geçit Köprüsü Eski Bir Görüntüsü

Kaynak: Baykal ve Ölçer, 1967: 16



Fotoğraf 112: Geçit Köprüsü Yakın Geçmişe Ait Genel Görünümü

Kaynak: Bilici, 2023: 164



Fotoğraf 113: Geçit Köprüsü Beden Duvarı Üzerinde Kullanılan Taş Malzeme

Kaynak: Bilici, 2023: 160



Fotoğraf 114: Geçit Köprüsü Ayaklara Eklenen İstinat Duvarları Detayı

Kaynak: Bilici, 2023: 163



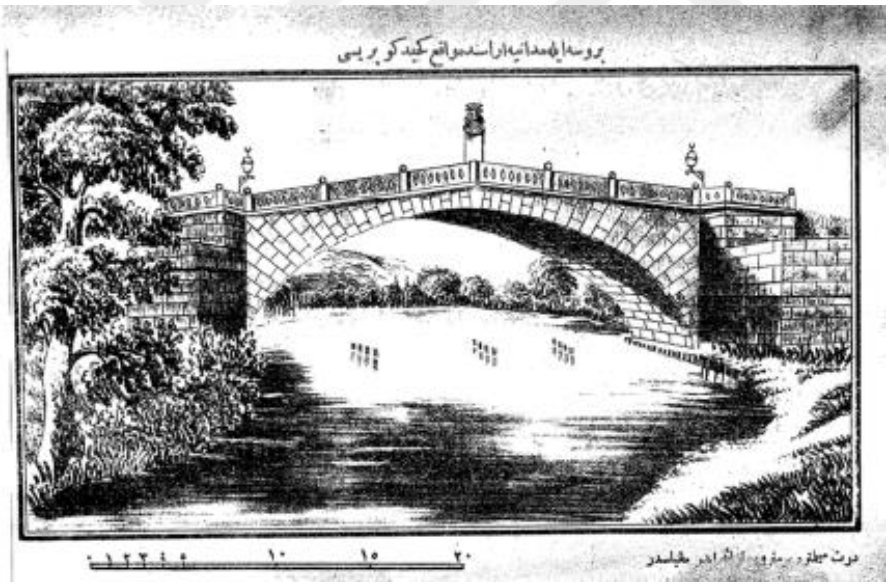
Fotoğraf 115: Geçit Köprüsü İstinat Duvarı Detayı

Kaynak: Bilici, 2023: 162



Fotoğraf 116: Geçit Köprüsü Günümüze Ulaşan Taş Korkuluk Parçası[13]

Kaynak: Bilici, 2023: 161



Fotoğraf 117: Geçit Köprüsü'ne Ait Elemanları Gösteren Detaylı Eski Bir Çizim

Kaynak: Bilici, 2023: 164

[13] 2023 yılı yaz aylarında, Geçit Köprüsü'nü yerinde fotoğraflayabilmek amacıyla yaptığımız saha çalışmasında bölgede yaşanan altyapı ve yol onarım çalışmaları sebebiyle yapının çevresine girme izni verilmemiştir. Bu sebeple Prof. Dr. Z. Kenan Bilici'nin, güncel çalışmalarından fotoğraflar kullanılmıştır (Bkz. Bilici, 2023: 155-164).

3.16. İznik Yenişehir Taş Köprü

Yapım Tarihi: Bilinmiyor

Bani/Yaptıran: Bilinmiyor

Mimarı: Bilinmiyor

Konumu: İznik-Yenişehir Yolu üzerinde Derbent Mevkii

Yapı Tetkik Tarihi: Ağustos 2022-2023

Fotoğraf No: 118

Şekil No: -

3.16.1. Köprünün Konumu ve Tarihi

İznik sınırları içerisinde yer alan köprü mimarî örneklerinden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. İznik-Yenişehir Yolu üzerinde Derbent Köyü Mevkii'ne varılmadan Kızılhisar-Mecidiyeköy istikametine ayrılan günümüz asfalt yolun altında yer almaktadır. Köprü, yıllar içerisinde yükselen kot farkı neticesinde 2m. civarında alt kısımda kalmıştır. Günümüzde işlek bir kavşak noktası olarak Kızılhisar-Mecidiyeköy güzergâhına dönen yol üzerinde yer alır. Değişen ve gelişen zaman içinde yol üzerinde yapılan çalışmalar ile birlikte günümüz asfalt yol oluşmuş ve yükseklik artmıştır (Şahin, 2016: 288; Şahin, 2016: 343.).

Köprüye ilişkin varlığına dair bilgiler, 2014 yılı ''Bursa İli Yüzey Araştırması'', kapsamında İznik ilçesinde yürütülen araştırmalar sonucu ortaya çıkmıştır. Tarihlendirme yapılabilecek herhangi hiçbir kitabe ya da bulguya rastlanmamaktadır. Köprüye dair bilgiler, söz konusu yüzey araştırması; Mustafa Şahin ve ekibinin yüzey araştırmaları sonucunda ortaya çıkmıştır.[14]

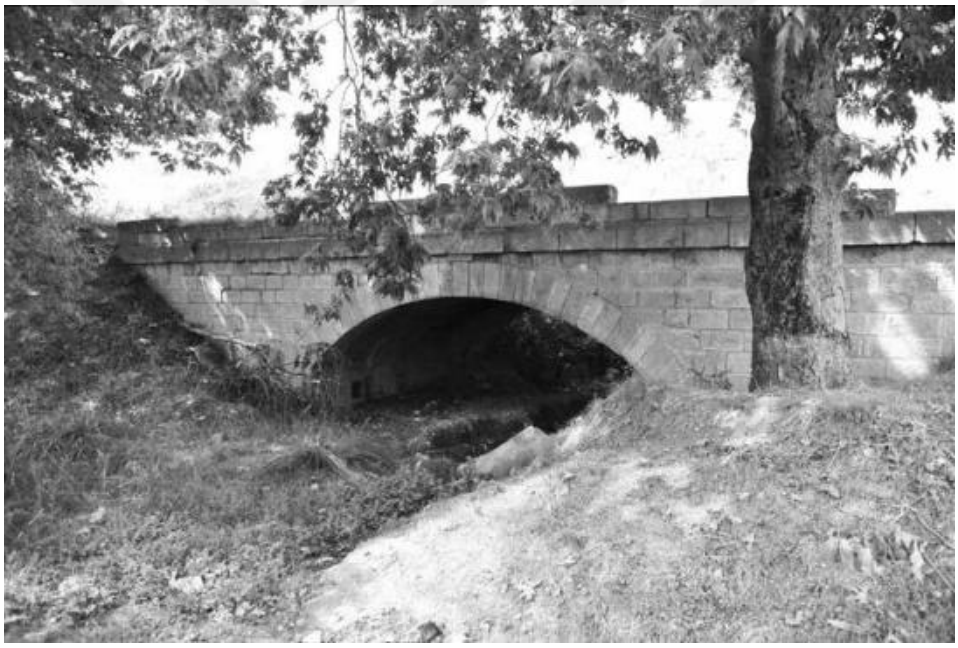
Taş köprüye dair herhangi bir kitabe ve onarım kaydı olmadığından tarihlendirme hususunda sağlıklı bilgilere erişilememektedir. Yine köprünün hemen yanında yer alan çeşme yapısı yer almaktadır. (Şahin, 2016: 288) Köprü yapısının ve bitişiğinde yer alan çeşmeden dolayı, güzergâhın tarihsel süreç içerisinde aktif kullanıldığını düşündürmektedir. Yenişehir-İznik Yolunu ve köylerini birbirine bağlayan söz konusu köprü, aktif kullanımdan dolayı çok fazla onarım görmüş olması muhtemeldir.

[14] Uludağ Üniversitesi, Bilimsel Araştırma Projeleri Birimi tarafından desteklenen ''BUAP(F)-2014/6'' numara ve "Helenistik ve Roma İmparatorluk Dönemi Nikaia'sında (İznik) Arkeolojik Yüzey Araştırması ve Tarihlendirme", 09-21 Eylül 2014 tarihli yüzey araştırması sonucunda köprü varlığına dair bilgi ve fotoğrafa karşımıza çıkmaktadır. (Bkz. Şahin, 2016: 287-301; Şahin, 2016: 341-365)

3.16.2. Köprünün Mimarî Tanımı

Köprü günümüzde orijinal formunu koruyamamış, betonarme malzeme ve üzeri asfalt kaplı bir yol ile görülmektedir (Fotoğraf.118)[15]. Ana göz ve ayaklar yaklaşık olarak 1-1,5m. civarında toprak altında yer almaktadır. Sık bitki örtüsü ve yüksek toprak zemin köprüyü gizlemektedir. Köprünün tempan duvarları ve ayakları fotoğraftan anlaşıldığı üzere kesme taş malzeme ve/veya taş kaplamalıdır. Ana göz kemeri üzerinde de kesme taş malzeme sıralı şekilde örülü vaziyette kemeri oluşturmaktadır.

Köprüye ait herhangi bir kitabe veya onarım kaydına rastlanmamıştır. Literatür taramalarında da köprüye dair herhangi bir bilgi bulunmamaktadır. Bu sebeple net bir tarihlendirme de yapılamamaktadır. Köprü günümüzde modern asfalt yolun altında toprağa gömülü vaziyettedir (Şahin, 2016: 288).



Fotoğraf 118: İznik Yenişehir-İznik Yolu Üzerinde Derbent Mevkii'nde Yer Alan Taş Köprü

Kaynak: Şahin, 2016: 295

[15] M. Şahin tarafından paylaşılan GPS koordinatları: 40° 21,607' K ve 029° 40' 784'' D. Rakım: 496 m. (Şahin 2016: 288) ile sahada fotoğraflama yapmak üzere Ağustos 2023'te, bölgeye gidilmiş fakat yol çalışmaları ve muhtelif sebeplerden ötürü köprü görülememiş ve fotoğraflanamamıştır.

4. BÖLÜM: GÜNÜMÜZE ULAŞAMAYAN KÖPRÜLER

Bursa şehir merkezinde ve merkeze uzak noktalar üzerinde inşa edilmiş köprülerin her biri ne yazık ki günümüze ulaşamamıştır. Katalog bölümünde yer alan mevcut köprüler haricinde, varlıklarından haberdar olduğumuz fakat günümüze erişemeyen köprüler de çalışmanın tanımı açısından önem arz etmektedir. Müelliflerin eserlerinin birçoğunda, yalnızca ayakta kalabilmiş yapılara odaklanılmaktadır. Kaynak taramalarına bakıldığında Bursa şehri tabanlı farklı köprü isimleri de görülmektedir. Mevcut bölüm içerisinde karşılaşılan **"7"** köprü yapısı günümüze ulaşamamıştır. Köprülerin kimileri yakın geçmişe değin varlıklarını muhafaza etmişlerdir. Söz konusu köprülerin kimileri hakkında, orijinal halleri ve inşa malzemeleri gibi bazı bilgilere ulaşabilmekteyiz.

4.1. Maksem Köprüsü

Maksem Köprüsü, Gökdere üzerinde yer alan köprülerden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Müellifler köprü hakkında Çalıkpiri ve Demiroluk köprüleri ile karıştırıldığını ifade etmişlerdir. Köprü, Düsturhan Camii'nin doğusunda yer alır ve Çelebi Sultan Mehmed tarafından yaptırılmıştır (Ayverdi, 1972: 199; Baykal, 1993: 121; Çulpan, 2002: 106; Kaplanoğlu, 2003: 212)[16]. Bu yönü ile Bursa ili içerisinde inşa ettirilen ilk köprü yapısı düşüncesi mevcuttur (Çulpan, 2002: 106). Baykal, 1572 yılına işaret eden arşiv kaydında *"Çalıkpiri Köprüsü"* ibaresini işaret etmektedir.[17] Bu sebeple yapı Maksem Köprüsü mü yahut hemen yukarısında yer alan harap vaziyetteki yer olup olmadığı bilinmezliğinden bahsetmektedir Köprünün orijinal mimarisi ahşaptır. Cumhuriyet devrinde (1950'li yıllarda) kâgire çevrilmiştir. (Ayverdi, 1972: s.135; Baykal: 1993, 121).

4.2. Kanlıca Köprüsü

[16] Baykal, **"Usul-i mimarî-i Osmanî"** adlı eseri kaynak göstererek bilgiyi aktarmaktadır. Bunun yanı sıra Çulpan; ''Çelebi Sultan Mehmed zamanı Bursa'da Tuz ve Kütahya hanları ile civarı ve Yeşil semti imara başlandı. O zaman Gökdere üzerine köprüler yapmak zarureti hasıl oldu. Çelebi'nin yaptırdığı Maksem Köprüsü ilk köprü olarak yapılmış görülüyor.'', şeklinde ifade etmektedir. (Bkz. Baykal, 1993, s.121; Çulpan, 2002, 106)

[17] Baykal 1993: 121; yapıya ilişkin arşiv kaydını paylaşmaktadır. (**Arşiv Kaydı: Arşiv 116, s.50**)

Kanlıca Köprüsü, Bursa yakınlarında Çeltik Köyü çiftliğinde yer alan köprünün adıdır. 1515 yıllarına ait bir belgede adına rastlanan köprü günümüze erişememiştir. (Kaplanoğlu, 2003: 183)

4.3. Meydancık (Geredeli) Köprüsü

Tatarlar Köprüsü, Bursa-Karaköy yolu üzerinde Gökdere'nin kolu üzerinde inşa edilmiştir. Köprüye ait orijinal mimarisi hakkında bilgi bulunmamaktadır. Yıldırım semtini batıya bağlar konumda ilk köprü olarak karşılaşılmaktadır. Mevcut güzergâh üzerinde günümüzde ''3'' köprü yapısının (Tatarlar, Meydancık, Demirtaş) bulunması sebebiyle anlaşılamamaktadır. Müelliflerce, Cumhuriyet Devri'nde kâgir hale dönüştürüldüğü ortak noktadır. Köprü, arşiv kayıtlarınca 1533 yılında var olduğu bilinmektedir.[18] Günümüze ulaşamayan köprüler arasındadır (Baykal, 1993: 122; Kaplanoğlu, 2003: 136).

4.4. Çalıkpiri Köprüsü

Çalıkpiri Köprüsü, günümüze ulaşamayan ve hakkında herhangi bir bilgiye sahip olmadığımız eserler arasındadır. Bununla birlikte Çalıkpiri ismi 1572 yılında bir köprüye ithaf edilmiştir. Maksem Köprüsü-Demiroluk veya Çalıkpiri isimleri ile anıldığı fikirler arasındadır (Baykal, 1993: 121.; Önge, 1981: 425)[19]. Bunun yanı sıra Tunç ise ''Çalıkpiri Köprüsü'' başlığı altında bir köprüden söz etmiş ve köprüye ait günümüze fazla bilgi ulaşmadığını ve Osmanlı devri eseri olduğunu aktarmıştır. (Tunç, 1978: 49).

4.5. Soğucak Köprüsü (Soğucakpınarı Köprüsü)

Soğucak Köprüsü, Gökdere üzerinde yer alan köprü grubu içerisinde karşımıza çıkmaktadır. Köprünün orijinal mimarisine ait herhangi bir bilgi bulunmamaktadır. Çinkolu kahve olarak adlandırılan mevkiinin tam karşısında yer aldığı bilinmektedir. Köprüye ait 1854 yılına ait bir kadı sicili bulunmaktadır. Köprü ayaklarının Pınarbaşı Suyu (deresi) sebebiyle tahrip olduğu; bozulan mahzen sağlamlaştırılarak bentlere ise

[18] Baykal, 1993: 122, Bkz. **(Arşiv: A/25 s.109, B/120 s.25)**
[19] Baykal, 1993: 121, Bkz. **(Arşiv: 116 s.50)**

meşe direkler çakılmış ve bentler yenilenmiştir.[20] (Baykal, 1993: 122; Kaplanoğlu, 2003: 136)

4.6. Babacan Köprüsü

Babacan Köprüsü; Bursa şehir merkezi Yeşil semtinde yer almakta idi. Günümüz müze yapısının hemen güney konumunda yer almakta idi. Bahçeye hemen bitişik bir vaziyette inşa edilen köprü ne yazık ki günümüze ulaşamamıştır. Günümüzde toprak altında kaldığı düşünülmektedir. Köprüye ait başka bir bilgi görülmemiştir. (Kaplanoğlu, 2003: 80)

4.7. Anahor Köprüsü

Anahor Köprüsü, Nilüfer'e bağlı Çaylı köyü sınırları içerisinde yer almaktadır. Bursa şehir merkezine uzak köprü yapılarından biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Çaylı Köyü eski Bizans yerleşim bölgelerinden biri olarak dönem kroniklerinde yer almaktadır. Söz konusu bölgede Roma köprüsüne ait bir kalıntı da yer almaktadır. Gözlemlendiği üzere köprü yapısı tuğla malzemeden inşa edilmiştir. Köprüye ait sağlıklı bilgiler günümüze ulaşamamıştır (Kaplanoğlu, 2003: 68).

[20] Baykal, 1933: 122, arşiv kaydını paylaşmaktadır. Bkz**. (Arşiv Kaydı: Arşiv C/109 s.12, C/103 s.46)**

5. BÖLÜM: KARŞILAŞTIRMA VE DEĞERLENDİRME

Bursa Taş Köprüleri adlı araştırma içerisinde Bursa ili sınırları içerisinde inşa edilmiş olan taş köprü yapıları, araştırma kapsamınca bilhassa malzeme yönünden ‘‘taş eserler’’ sıfatı dahilinde uygun bir yapı envanteri oluşturmaya gayret gösterilmiştir. Araştırma kapsamınca sahada yapılan inceleme ve araştırmalar dahilinde toplamda 16 köprü yapısı incelenmiştir. Söz konusu köprüler arasında 11 köprü yapısı sağlam ve/veya nispeten sağlam bir şekilde günümüze ulaşırken, Boyalıca Köprüsü, Cilimboz Köprüsü, Hamzabey Köprüsü, Köprühisar Köprüsü ve Ulubad Köprüsü günümüze ne yazık ki ulaşamamıştır. Bahsi geçen taş köprü yapılarına ait arşiv kaydı, belge, dönem fotoğrafı, planlar, seyyahların aktardıkları bilgiler ışığında katalog bölümünde yer verilmiştir. Bu yapıların yanı sıra yine Bursa ili sınırları içerisinde var olduğunu bildiğimiz lakin genel geçer bilgilere sahip olduğumuz köprü yapıları da dördüncü bölüm içerisinde ele alınmıştır.

Bursa şehri tarihsel süreç boyunca her zaman önemli bir merkez olmuştur. Birçok medeniyetin hâkimiyeti altına girmiş, Anadolu coğrafyasının önde gelen konumlarından biridir. Tarihi boyunca Bitinya, Roma, Bizans, Selçuklu ve Osmanlı egemenlikleri altında olan bölge başkent olarak hizmet vermiştir. Üzerinde yaşamış olan her medeniyetin izlerini barından şehirde; su varlıkları, stratejik konumu, önemli ticari yol ağlarına sahip oluşu ile birlikte söz konusu medeniyetlerin bölgede köprü mimarisi örnekleri de tabii bir biçimde zenginlik göstermektedir.

Bursa; geniş tarihi geçmişi ile bünyesinde barındırdığı birçok eser arasından, bilhassa köprüler için farklı inşa devirlerinden söz etmek gerekmektedir. Muhtelif bazı köprü yapılarının tarihlendirmelerinde sorunlar yaşansa da net şekilde tarihlendirebildiğimiz örneklerle de karşılaşılmaktadır. Bizans devri itibariyle bölgede yoğun bir imar faaliyeti yaşandığını söylemek mümkündür. Ardından Osmanlıların bölgeyi fethi ile birlikte Türk hâkimiyetini sağlamlaştırmak adına, bölgeye iskân edilen Türk toplulukları beraberinde ihtiyaç hasılı köprülerin inşasını da doğurmuştur.

Doğa şartları ve doğal sınırların yarattığı sorunlar, ticarî, askerî, dinî ve stratejik noktalar üzerindeki ihtiyaçlara cevap vermek suretiyle inşa edilen köprü yapıları akarsuların ve/veya vadilerin kolay bir biçimde aşılmasında önemli rol oynamışlardır.

Hac yolculuğu yapan hacı adayları, orduların sefer amaçlı takip ettikleri askerî güzergâhlar, ticaretin canlılığını sağlamak maksadıyla Anadolu üzerinde (Bursa’da) yer

alan önemli güzergâhlar üzerinde akarsular ve vadiler ulaşım için engel teşkil etmiştir. Başta askerî ihtiyaçlar sebebiyle ordunun geçişini sağlamak amacıyla inşa edilen köprü yapıları ile karşılaşılmaktadır. Erken devirlerde ahşap malzeme ve/veya doğanın sunduğu imkanlar vesilesiyle ağaçlar, kuru dal parçalarından inşa edilmiş köprüler malzemenin organik yapısı sebebiyle büyük debili su engellerine veya sel gibi doğa olayları karşısında yetersiz kalarak yıkılmalarına sebebiyet vermekte idi. Bu sebeple yine başta askerî ihtiyaçlar ardından ticarî sebeplerden ötürü güvenlik ve dayanıklılık ön planda tutularak malzeme anlayışında taş malzeme kullanımı görülmeye başlanmıştır.

Roma devrinde, Anadolu içlerindeki ve Bursa üzerinden geçen yol ağlarında, köprü imar faaliyetlerinin çoğunlukla askeri ihtiyaçlar sebebiyle yol ve köprü inşasının geliştiği görülmektedir. Bizans devrine bakılacak olduğunda I. Justinianus devrinde Bursa ve çevresinde özellikle İznik'te yoğun bir imar faaliyeti ve onarımlarla karşılaşmaktayız. Selçukluların bölgede etkin oldukları süre zarfı boyunca herhangi bir köprü inşasına rastlanmamıştır. Osmanlıların Bursa ve İznik fetihleri ile birlikte 14-15. yüzyıllar itibariyle hali hazırda belli bir köprü mimarisinden söz etmemiz mümkündür.

Bu hususlar göz önünde bulundurulduğunda; başta askerî hususların yanı sıra iktisadî, ekonomik ve toplumsal ihtiyaçlar çerçevesinde aynı öneme haiz köprü inşalarından söz edilebilir. Farklı birçok medeniyetin bırakmış oldukları bu köprü yapıları; farklı muhtelif dönem ve tarih aralıklarında bölgedeki ihtiyaç önemi ve tutumuna göre inşa edilmiş, kendi hâkimiyetlerinden önce mevcut olan köprü yapıları ise onarımlar sayesinde işlevlerine devam etmişlerdir.

Bahsi geçen durum için İznik üzerinden geçen Hacılar Yolu ve diğer ticaret güzergâhlarının üzerinde yer alan yol ağının yoğun kullanıldığı anlaşılmaktadır. Avrupa'dan İstanbul'a ardından Nikomedia (İzmit) üzerinden Nikaia (İznik)'e varılan daha sonrasında Antakya'ya değin ulaşan bu yolda hacı adaylarının yanı sıra İznik-İstanbul arasındaki önemli bir güzergâh oluşu sebebiyle I. Justinianus'un inşa ettirdiği ve/veya onarımını yaptırdığı köprü yapıları olan İnikli Köprüsü ve Kuru Köprü gibi örnekler bu güzergâh üzerinde inşa edilmiştir. Bu köprüler hacı adaylarının rahat bir ulaşım sağlaması amacıyla yapılmıştır. Aynı dönemde yine İznik-İstanbul yol ağlarından biri olan Hersek-Yalakdere-Derbend-İznik güzergâhı üzerinde inşa edilmiş olan Boyalıca Köprüsü karayolu ulaşımını sağlamada rol oynamaktadır. Güzergâh üzerinde yer alan su varlıklarının her mevsimde bölgenin su ihtiyaçlarını karşılaması ve su

varlıklarının fazlalıklarıyla dikkat celbetmektedir. Aynı güzergâh Osmanlı devrinde 17-18. yüzyıllar arasında ordunun menzil yollarından biri olmuştur. Üsküdar-Halep arasındaki karayolu geçişini sağlamak suretiyle önem arz eder. Bu suretle çalışma kapsamına girmeyen fakat bu güzergâh üzerinde inşa edilmiş olan Valide Köprüsü (İzmit) ve arşiv kayıtlarında rastlanan bölgede inşa edilmiş diğer yapı grupları da bu noktanın önemini gösterir niteliktedir.

Bölgede Osmanlı hâkimiyeti ile birlikte İstanbul fethinin akabinde Bursa, Edirne'nin yanı sıra başkentlerden biri olmuş ve ticarî, askerî, siyasî vb. birçok yol ağlarını başkent etrafında şekillendirmiştir. Osmanlı'nın erken döneminde Rumeli topraklarına ulaşımı sağlamak maksadı ile Bursa-Çanakkale arasında karayolu ve deniz ulaşımını sağlayacak olan ''Karacabey-Çardak-Lâpseki-Gelibolu'' güzergâhını kullanmıştır. Bu güzergâh üzerinde yer alan Ulubad (Uluabad) Köprüsü, Bursa sınırları içinde inşa edilmesi suretiyle çalışmanın katalog bölümünde yer almıştır. Yine aynı yol ağı içerisinde yer alan Akköprü (Biga), Güvercin Köprüsü (Gönen) çalışma kapsamına girmeyen lakin Osmanlı'nın erken dönem eserleri arasındadır. Bu mevcut taş köprü yapıları bilhassa ordunun Rumeli topraklarına geçişini sağlamak maksadıyla yapılan taş köprülerdir.

Antik devirden itibaren kullanılan Bursa-Mudanya-İstanbul, kara ve deniz yolları ulaşımının sağlanması bunun yanı sıra bilhassa Mudanya'nın liman kent oluşu ile ticaret aksının devamlılığı huşunda önemli güzergâhlardan biridir. Bu güzergâh üzerinde yer alan Erken Osmanlı eserlerinden Nilüfer Hatun Köprüsü yer almaktadır. Taeschner, Mudanya'ya varıldıktan sonra Bursa'ya geçmek için Nilüfer Çayı üzerinden bir köprü vasıtasıyla geçildiğini aktarmıştır (Taeschner, 2010, 116-122). Bunun yanı sıra Osmanlının geç devrinde Geçit Köprüsü de aynı güzergâh üzerinde halkın ihtiyaçlarını karşılamak maksadıyla inşa edildiği görülmektedir. Bu yol ağının yanı sıra Bursa-Karacabey-Mudanya hattı üzerinde yer alan Abdal Köprüsü de ayrıca şehirler arası köprülerden biri olarak yol hattına ve köprü inşa faaliyetleri üzerine dikkati celbeden bir diğer husustur.

Köprü mimarisinin gelişim sürecine bakıldığında, genel itibari ile bulundukları arazinin doğal koşullarına ve üzerinde yer aldıkları nehir, akarsu, çay, dere, vb. su varlıklarının şekilleri doğrultusunda inşa edilmişlerdir. Bursa'da inşa edilmiş olan köprülerde de bu durum esas alınarak inşa edilmiş örneklerle karşılaşmaktayız. Üzerinde yer aldıkları su varlıklarının geniş yataklı, derin ve/veya dar ağızlı, sığ yapıları nedeniyle şekillenirken

geniş vadiler üzerinde denizlere dökülen göletler üzerinde de tıpkı batordo tekniği ile inşa edilmiş olan Büyükçekmece ve Küçükçekmece Köprüleri gibi yapılarla da karşılaşılmaktadır. Bu husus köprü mimarisinde bilhassa genişlik, kemer ve göz sayısı, uzunluk gibi durumlar üzerinde değişkenlik sunmaktadır.

Bursa şehir içinde yer alan Setbaşı Köprüsü, Irgandi Köprüsü, Boyacıkulluğu Köprüsü, Tatarlar Köprüsü, Cilimboz Köprüsü ve Mudanya'da yer alan Geçit Köprüsü, üzerinde yer aldıkları su varlıklarının genişliklerinin dar, debilerinin daha düşük ve sığ olmaları sebebiyle tek gözden meydana gelen ve uzunluk olarak daha kısa olan köprü yapılarıdır.

İznik'te yer alan İnikli Köprüsü ve Kuru Köprü inşa formları itibariyle daha evvelde geniş bir su yatağının vaktiyle bölge üzerinden aktığını bu sebeple çok gözlü bir formda ve nispeten daha uzun olduklarını düşündürmektedir. Bunun yanı sıra Roma ve Bizans mimari anlayışı doğrultusunda köprülerde kemer formunun yuvarlak olduğu İnikli Köprüsünde olduğu gibi kemer üzerinde taş ve tuğla malzemenin bir arada kullanıldığını görmek mümkündür.

Günümüze ulaşamayan örnekler daha çok günümüzde yerleşime uzak bölgeler üzerinde inşa edilmiş yapılar olarak karşımıza çıkmaktadır. İznik'te yer alan Boyalıca, Mustafakemalpaşa Çayı üzerinde yer alan Uluabad, İnegöl ve Yenişehir arasındaki göl üzerinde yer alan Hamzabey, Yenişehir'de Kocaçay üzerinde inşa edilmiş Köprühisar Köprüleri gibi örneklerde yapılış maksatları çerçevesinde değerlendirmeye tabi tutulabilir. Bu sebeple daha iç kesimlerde inşa edilmiş köprü yapıları şehir içinde yer alan diğer köprü yapılarına kıyasla varlıklarını sürdürememiştir. Bu durum inşa edildikleri bölge hususunda toplumun şehir içi ulaşımını sağlayan (köy, kaza, mezra, mahalle vb.) ve şehirler arası ulaşımı sağlayan köprüler tarzında bir tasnif yapabilme fırsatını doğurabilmektedir.

Bu yönüyle Setbaşı, Irgandi, Boyacıkulluğu, Tatarlar, Cilimboz, Hamzabey, Boyalıca, Yenişehir Derbend ve Köprühisar Köprüleri Bursa ili özelinde şehir içi ulaşımı sağlayan örnekler arasında gösterilebilir. Bu örneklerin yanı sıra Edirne'de yer alan Fatih Köprüsü ve Saraçhane Köprüsü, Makedonya Varna'da yer alan Fatih Sultan Mehmed Köprüleri; Bursa şehir içi köprülerine örnek gösterilebilir. Yanı sıra söz konusu Bursa'da yer alan yerleşim bölgelerinin uzağında yer alan Nilüfer Hatun, Geçit, Köprühisar, Hamzabey, Uluabad, Derbend, Boyalıca, Abdal Köprüsü gibi örnekler ise bilhassa söz konusu durum çerçevesinde Edirne ve İzmir'de inşa edilmiş emsalleri ile

(Bergama Koyun Köprü, Edirne Uzunköprü) bunların yanı sıra Kastamonu Taş Köprü örnek olarak gösterilebilir. Her durum için köprülerin inşalarındaki işlevsel amaç ordunun, tacirlerin ve kervanların, bölge halkının ve daha erken bir devre bakıldığında hacı adaylarının ulaşımlarını rahat, refah ve sağlıklı bir biçimde sağlamak olduğu anlaşılmaktadır.

Bursa'da inşa edilen köprü yapıları arasında dikkat çeken bir diğer husus da sultanlar ve/veya hanım sultanların yanı sıra devrin alicenap, zengin tacirleri tarafından kendi mal varlıkları ile inşa ettirdikleri köprü yapılarıdır. Arşiv kaynaklarından ulaşılan bilgiler dahilinde Abdal Köprüsü, Boyacıkulluğu Köprüsü, Hamzabey Köprüsü ve Irgandi Köprüsü; Bursa'da hayırsever kişiler tarafından inşa ettirilmiş olan taş köprü örneklerinden olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bunun yanı sıra Bursa'da, hanım sultanlar tarafından vakfedilen ve/veya hanım sultanların adını taşıyan nadir örnekleri bünyesinde barındırması hasebiyle ayrıca büyük önem arz etmektedir. Nilüfer Hatun Köprüsü ve Selçuk Hatun Köprüsü bu yönü ile Erken Osmanlı devrinde Bursa'da inşa edilmiş hanım sultan köprüleri olarak görülmektedir. Bu yönleri ile benzeşen diğer örnekler ise, Artuklu sahası içerisinde karşımıza çıkan Çermik Köprüsü (Diyarbakır, 1179), Emir Necmeddin Albî kızı Zübeyde Hatun tarafından inşa edilmiştir. Kuwaik Köprüsü (Halep, 1181), Mevlânâ Nureddin Abi-l Fath bin Mahmud bin Zengî Aksungür'ün validesi tarafından inşa edilmiştir. Bir diğer örnek ise Gürcü Melek Köprüsü (Tire, 1372), Umur Bey'in kızı Gürcü Melek tarafından inşa edilmiş; hanım sultanlar ve/veya hanımların adına inşa edilen köprü yapıları olarak karşımıza çıkmaktadır (Atak, 2008, s.42; Çulpan, 2002, s.7-8).

Tüm bu bilgiler doğrultusunda Bursa'da inşa edilmiş olan taş köprülerin hatırı sayılır bir bölümünün Erken Osmanlı Devri ve Klasik Devir içinde verilen köprü örnekleri oldukları görülmektedir. Bilhassa Osmanlı'nın 14-15. yüzyıl örnekleri yanı sıra 19. yüzyıla değin inşa edilen örnekleri ile de karşılaşmaktayız. Osmanlı köprü mimarisinin gelişimini göstermeye başladığı 15. yüzyılın erken örnekleri ile Bursa şehrinde görülmektedir. Türk köprü mimari anlayışının temelini oluşturan başta Anadolu'nun farklı noktalarında inşa edilmiş olan Artuklu eseri taş köprüler ve Selçuklu devri eseri olan taş köprüler Osmanlı köprü mimarisi adına bir prototip vazifesi görmektedir.

Katalog bölümünde yer alan taş köprü yapıları genel itibariyle, kesme taş malzeme, küfeki taşı, moloz taş, tuğla, yığma taş vb. malzeme türlerinden inşa edilmiştir. Yapıların şehir içinde yer alan bölümü tek gözden meydana gelen, nispeten daha küçük boyutlu, kemer formunun sivri olduğu düz köprüler grubu içerisindedir. Şehirler arası yol güzergâhları üzerinde ve yerleşim bölgelerine daha uzak konumlarda inşa edilmiş olan taş köprülerde ise çok gözlü ve nispeten boyut olarak daha büyük örneklerdir. Bu yapılarda münferit örnekler haricinde (İnikli ve Kuru Köprüleri) yine sivri kemer formu hâkimdir.

İnşa edilen köprülerin zaman içerisinde geçirmiş oldukları onarımlar, su yataklarının yönünün değişmesi, yerleşim bölgelerinde yaşanan değişimler ile birlikte kimileri işlevlerini sürdürebilirken kimileri ise kaderine terkedilmiş âtıl vaziyette hatta üzerlerine modern bir yol hattı koyularak ne yazık ki tamamen yok olmaya yüz tutmuş şekilde olan örneklere rastlanmaktadır. Bazı yapılarda yapılan aslına uygun olmayan onarımlar ve korunamayan köprüler aynı zamanda tarihi ve kültürel değerlere sahip çıkılmasına karşı içler acısı bir tabloyu ortaya koymaktadır.

5.1. Mimari Özellikler

Bursa'da inşa edilmiş taş köprüler için daha evvelde belirttiğimiz üzere birkaç farklı dönem içerisinde ele almak doğru olacaktır. Bu sebeple İznik'te yer alan İnikli ve Kuru Köprü örneklerini Bizans devri içerisinde köprü mimari anlayışına göre ele almak daha doğru olacaktır. Kuru Köprü, tipolojik olarak düz köprüler (İlter, 1978, s.27,261) veya çok gözlü köprüler (Çulpan, 2002, s.6-7) içerisinde yer almaktadır. Yapı yuvarlak kemerlerde düzgün kesme taş, tempan duvarları üzerinde ise moloz ve yontu taştan inşa edilmiştir. Bilici'nin aktardığı şekillerde çevresinde yer alan *"yumurta-ok frizli"* taş kalıntıları günümüzde görülmediğinden herhangi bir çıkarım yapmak pek sağlıklı olmayacaktır (Bilici, 2013, s.2-14). Bu hususta Bizans'ın yine aynı devirde vermiş olduğu Justinianus Köprüsü (Sangarius, Beşköprü) ile gerek kemer formu gerek kullanılan taş malzeme ve düz köprü tipolojisi ile benzer özellikler göstermektedir.

İnikli Köprüsü ise almaşık bir örgü ile inşa edilmiş, çok gözlü ve yuvarlak kemer formunun kullanıldığı bir inşa örneği göstermektedir. Kemerler taş ve tuğla malzeme ile almaşık örgü, tempan duvarlarda ise kaba yontu taş malzeme ile yer yer tuğla malzeme görülür (Bilici, 2014, s.2-15). Kuru Köprü'ye kıyasla daha uzun ve eğimli bir formda ve

mansap cephede yer alan boşaltma gözleri ile birlikte farklılık arz etmektedir. Bu tutumun köprü üzerindeki ağırlığı dağıtmaya ve estetik kaygı ile ele alındığı düşünülebilir. Yine aynı dönemlere tarihlendirilen Kırkgöz (Limyra) Köprüsü Kemerleri ile tipolojik olarak değilse de görüntü itibari ve almaşık örgünün kemerler üzerinde kullanımı ile Roma-Bizans köprü anlayışının paydaş özellikleri yansıtmaktadır.

Şehir içi köprülerine bakacak olduğumuzda Setbaşı, Irgandi, Boyacıkulluğu, Tatarlar, Cilimboz köprüleri tek gözden meydana gelen (Setbaşı ve Tatarlar Köprülerinde küçük bir göz daha yer alır) düz köprüler oldukları görülmektedir. İki mahalleyi bir vadi üzerinde birbirine bağlar konumda ayakları sağlam kayalara oturur vaziyette Irgandi ve Setbaşı ve Boyacıkulluğu Köprüleri görülmektedir.

Setbaşı ve Tatarlar Köprüleri biri büyük biri küçük olmak itibariyle iki küçük gözden meydana gelen sivri kemerli bir formda inşa edilmişlerdir. İki yakayı birbirine bağlar vaziyette inşa edilen köprülerden Setbaşı Köprüsü yakalardaki kayalar üzerinde yükselirken Tatarlar Köprüsü zemin üzerine masif ayaklar üzerinde yükselmektedir.

Boyacıkulluğu Köprüsü, tıpkı Irgandi ve Setbaşı Köprülerinde olduğu gibi iki yakada yer alan sağlam kayalık zemin üzerinde yükselen sivri kemerden meydana gelmektedir.

Cilimboz Köprüsü, günümüze ulaşamasa da tek gözden meydana gelen sivri kemerli formda inşa edilmiştir. Tempan duvarlarının kemer ile aynı hizaya değin uzandığı boyut olarak nispeten küçük şekilde inşa edilmiş iki mahalleyi birbirine bağlar konumdadır.

Irgandi Köprüsü'ne bakılacak olduğunda Erken Osmanlı Devri'nin en ünik ve önemli köprü yapısı olarak karşımıza çıkmaktadır. Üzerinde yer alan dükkân yapıları ile birlikte Anadolu'da farklı bir örneği bulunmayan bu yönüyle eşsiz bir köprü yapısıdır. Bu yönü ile emsalleri daha çok Avrupa'da karşımıza çıkan Ponte di Rialto, Ponte Vecchio, Kramerbrücke, Pont des Marchands, Pont de Rohan, Pulteney Bridge, High Bridge, Osma Köprüsü gibi üzerinde dükkân yapıları bulunan örneklerle benzemektedir. Köprü yakada sağlam kayalar üzerinde yükselmektedir. Tek gözden meydana gelen köprüde sivri kemer formu görülür. Köprü ayakları içerisinde yer alan hücre ve/veya mekânlar bulunmaktadır (Çulpan, 2002, s.7-8; Önge, 1981, s.425-448). Bu yönü ile Anadolu'da inşa edilmiş Malabadi Köprüsü (Diyarbakır), Çoban Köprüsü (Hasankale) gibi örneklerle benzeşmektedir (Çulpan, 2002, s. 7).

Şehirler arası ulaşımı sağlayan ve yerleşim bölgelerinden günümüzde daha uzak kalan örneklere baktığımızda genel itibari ile çok gözden meydana gelen ve kemer formları

itibariyle sivri kemerlerin köprülerde hâkim olduğu düz köprüler grubu içerisinde ele alabileceğimiz yapılar oldukları görülmektedir. Bu yapılar arasında münferit birkaç örnek haricinde yapıların çoğunun Osmanlı'nın Klasik ve Geç Dönemlerinde inşa edilmiş yapılar olduğu görülmektedir.

Nilüfer Hatun Köprüsü çok gözlü düz köprülerden olup kemer formu sivri olan köprüler grubundadır. Geniş bir akarsu yatağı üzerinde inşa edilmiş olan köprüye zaman içinde ilave gözler eklenmiştir (Çulpan, 2002: 87). Osmanlı'nın erken örneklerinden olan köprü ayaklarında memba cephede üçgen prizmatik selyaranlar külahlarla örtülü vaziyettedir. Mansap cephede yer alan ayaklar üzerinde selyaranlar haraptır. Erken Osmanlı inşası örneklerinde karşımıza çıkan ilk selyaran ögesine sahip köprüdür. Yapı çok kemerli ve üzeri düz olması sebebiyle Belkıs Köprüsü (Antalya) ve Dicle Köprüsü ile benzeşmektedir.

Selçuk Hatun Köprüsü, üzeri düz çok kemerli yapısı ve gözler üzerinde sivri kemer formu ile görülmektedir. Erken Osmanlı Devri köprülerinde pek karşılaşmadığımız biçimde köprünün merkezinde yer alan ''tarih köşkü ve balkon'' ihtiva etmesiyle erken örneklerden biri olması dikkat çekicidir. Bu yönü itibariyle yine Bursa'da Geç Osmanlı Devrinde inşa edilen Abdal Köprüsü de merkezde tarih köşkü ve balkon bulunan yapılardan biri olarak görülür. Tarihlendirme hususunda büyük problem yaşanan erken devir köprüleri arasında kitabesinin bulunması mühimdir. Bu yönü itibariyle, 15. yüzyılda inşa edilen Sarayiçi Köprüsü (Edirne), 16. yüzyılda Mimar Sinan'ın Büyükçekmece Köprüsü ve Selçuklular devrinde inşa edilmiş Hıdırlık Köprüsü (Tokat) ile benzeşmektedir (Atak, 2008: 163; Tunç, 1978: 175).

Abdal Köprüsü, Osmanlı'nın Geç devri içinde inşa edilmiş olan çok gözlü kıyıdan merkeze doğru dik gelen ve merkezde düz bir formda inşa edilmiştir. Köprü ayaklarında üçgen selyaranlar görülmektedir. Mansap cephe üzerinde zeminden korkulukların üzerine değin yükselen bir tarih köşkü ve memba cephede konsollar üzerinde bir balkonu yer almaktadır (Çulpan, 2002: 174). Tarih köşkü ve çok gözlü formu ve selyaran ögeleri sebebiyle Gazi Mihal Köprüsü (Edirne), Uzunköprü (Edirne), Sarayiçi Köprüsü (Edirne), Saraçhane Köprüsü (Edirne) örnekleri ile benzeşir (Atak, 2008: 161; Çulpan, 2002: 88-91,107-109,139). Araziye uygun bir biçimde inşa edilmiş yapı, merkezde daha büyük gözler ve yanlarında ufak gözlerle birlikte su yatağına uygun bir görünüm sağlar. Kemer düzeni, ayaklarda yer alan selyaran, balkon ve tarih köşkü ile

korkuluklarla sınırlandırılan köprü gerek araziye uygunluk gerekse simetrik bir görüntü oluşturarak, köprü mimarisindeki sisteme uyumluluk sağlamaktadır.

Geçit Köprüsü'ne bakılacak olunduğunda Osmanlı'nın Bursa'da son görülen yapısı olarak şehirlerarası ulaşımı sağlayan tek gözden meydana gelen düz köprüler grubundadır. Araziye uygun bir biçimde kârgir biçimde inşa edilmiştir. Köprü merkezinde karşılıklı bir şekilde inşa kitabeleri yer almakta idi (Bilici, 2023: 157). Yine geç dönemde özelliklerinden biri olarak köprü ortasında aydınlatma elemanlarına yer verilmesi yönüyle dikkat çekicidir (Bilici, 2023: 157). Taş korkulukları, 24 metre açıklığındaki ana gözü günümüze ulaşmayan inşa kitabeleri ve aydınlatmaları ile birlikte zarif bir görüntü sunmaktadır. Yine inşa kitabelerinin bulunması ile birlikte dikkat çeken örnekler arasındadır.

Bunun dışında katalog bölümünde yer verdiğimiz lakin günümüze ulaşmayan; eski resim ve çizimlerinden istifade ederek çalışmaya dahil ettiğimiz taş köprüler, mimari özellikleri açısından genel hatlarıyla Erken Osmanlı Devri örnekleri ile hemen hemen benzeşmektedir. Günümüze ulaşamayan bu yapılar yine çoğunlukla sivri kemerli formlarda olup düz köprüler grubunda inceleyebileceğimiz taş köprülerdir. Bunun dışında zaman içerisinde bazı ögelerinde değişmeler meydana geldiği (Setbaşı, Tatarlar, Irgandi ve Hamzabey Köprülerinin ahşap tabliye bölümlerinin betonarme bir şekilde değişmesi gibi) anlaşılmaktadır.

5.2. Süsleme Özellikleri

Bursa Taş Köprüleri adlı çalışmamızda ele aldığımız taş köprü örneklerinde herhangi bir süsleme kompozisyonuna rastlanmamaktadır. Genel itibari ile işlevsel bir formda yapılan taş köprü örneklerinden münferit birkaçı üzerinde cephe düzenlemeleri ve kemer formlarına bakılarak hareket katılmak istendiği düşünülebilir.

İznik'te yer alan örneklerde; İnikli Köprüsü'nde almaşık örgü sisteminin tempan duvarlarda, kemer açıklıkları ve boşaltma gözlerinde kullanılması, estetik bir kaygı olarak görülebilir. Bunun yanı sıra Bilici tarafından Kuru Köprü çevresinde bulunduğu aktarılan *"yumurta-ok frizli"* arşitrav parçaları için köprü üzerinde bir portik olabileceği düşüncesi (Bilici, 2013: 2-14) mevcuttur. Bu duruma ek olarak 2023 yılında sahada yaptığımız gözlemler sonucunda bu parçalara rastlanmamıştır.

Şehir içi köprülerinden olan Setbaşı ve Tatarlar Köprüleri, biri büyük biri küçük olmak üzere iki kemerli olup sivri kemerlerin tahfif kemerleri formunda ve merkezlerinde dışa taşkın bir kilit taşı yer alması cepheye hareket kattığını söylemek mümkündür. Yine Tatarlar Köprüsü almaşık bir örgü ile kemer yapısına sahiptir. Aynı zamanda tempan duvarı üzerinde tabliyeye çıkış noktasında tuğla dizilerinden kirpi saçaklar görülmektedir.

Şehir dışında yer alan Geç Dönem Osmanlı örneklerinden Abdal Köprüsü'ne bakacak olursak, kemer formu üzerinde yer alan kilit taşlarının üstünde rozet biçiminde dairesel formda kabartmalar yer almaktadır. Aynı zamanda memba cephede yer alan 5 konsol üzerine oturan balkon ve mansap cephedeki tarih köşkü cephelere hareket kattığı söylenebilir.

Şehir dışında yer alan bir diğer örnek olan Geçit Köprüsü'nün kitabesinden süsleme yönüyle söz edilebilir. Öyle ki eliptik, oval bir formda mermer malzeme üzerine nesih karakterlerle yazılan kitabe kıvrılmış dallardan oluşan girift bir formdadır. Bu süsleme çerçevesi en üst bölümüne Sultan Abdülhâmid Han'ın tuğrası ile son bulmaktadır. Yine köprü üzerinde yer alan aydınlatma ögeleri ve dikdörtgen formlarda korkuluklar içleri eliptik biçimde açıklıklardan meydana gelmekte ve masif ve düz bir görünümden ziyade cephelerde daha hareketli bir form yaratma hissiyatını düşündürmektedir.

Mevcut örneklerin yanı sıra günümüze ulaşmayan taş köprü örnekleri için herhangi bir süsleme tezyinatından ne yazık ki bahsedilememektedir.

5.3. Malzeme ve Teknik

Çalışma kapsamında incelemiş olduğumuz ve katalog bölümü içerisinde yer verdiğimiz köprülerin her biri, taş ve farklı taş çeşitlerinden inşa edilmiştir. Genel itibari ile kesme taş, küfeki taşı, moloz taş, kaba yontu taş, tuğla, blok taş kaplama malzemelerden inşa edilmiş olup harç dolgular ile desteklenmiştir. Yapıların hemen hepsi bu şekilde inşa edilmiş olup kendi bünyelerinde birtakım farklılıklar bulunmaktadır. Malzeme kullanım alanlarını gruplara ayıracak olursak basitçe şu şekilde ifade edilebilir;

Kesme Taş Malzeme Kullanılan Örnekler: Abdal Köprüsü, Kuru Köprü, İnikli Köprüsü, Nilüfer Hatun Köprüsü, Selçuk Hatun Köprüsü, Köprühisar Köprüsü, Derbent Mevkii'nde Yer Alan Taş Köprü ve Geçit Köprüsü.

Almaşık Duvar Örgüsü ile İnşa Edilen Örnekler: İnikli Köprüsü, Tatarlar Köprüsü.

Kemerleri Kesme Taş Malzemeden Örülü Örnekler: Abdal Köprüsü, Kuru Köprü, Nilüfer Hatun Köprüsü, Selçuk Hatun Köprüsü, Geçit Köprüsü, Köprühisar Köprüsü, Derbent Mevkii'nde Yer Alan Taş Köprü, Setbaşı Köprüsü, Irgandi Köprüsü, Tatarlar Köprüsü (Büyük Göz Kemeri).

Küfeki Taşı Kullanılan Örnekler: Abdal Köprüsü, Cilimboz Köprüsü, Nilüfer Hatun Köprüsü (Tunç, 1978: 11, 47, 147-148).

Bunun yanı sıra tuğla malzemenin bütün yapılarda kemer, tempan duvarı, kemer açıklığının iç kesimleri ve ayakları üzerinde hafif ve destekleyici bir malzeme olması itibariyle sıkça kullanıldığını görmekteyiz. Nilüfer Hatun Köprüsü, Abdal Köprüsü, Irgandi ve Geçit Köprüsü örnekleri dışında kalan tüm örneklerde tempan duvarları üzerinde kaba yontu taş, moloz taş ve tuğla malzeme ile karşılaşılmaktadır.

Söz konusu hususlara ek olarak, Geçit Köprüsü özelinde, ''akçegizlemez'' adı verilen teknik kesme taşların üzerine taşmayan bir biçimde duvar dolgusu olarak kullanılmıştır (Bilici, 2023: 156). Günümüze değin yapıların geçirdikleri onarımlar ile birlikte günümüz modern taş çeşitleri de yapılar üzerinde karşılaşılmaktadır.

Bu hususlar dışında Setbaşı Köprüsü, Irgandi Köprüsü ve eski bir fotoğrafından yola çıkarak Hamza Bey Köprüsü'nün tabliye bölümlerinde evvelde ahşap malzeme kullanıldığı ve zamanla betonarme malzemeye evrildikleri görülmektedir.

SONUÇ

Bursa şehri, tarih boyunca önemli birçok medeniyete ev sahipliği yapmıştır. Coğrafi şartları, fiziki ve stratejik konumu, su varlıkları ve önemli limanlara sahip olmasından dolayı bunun yanı sıra İstanbul'a olan yakınlığı ile birlikte bölge her zaman önem arz etmiştir. Bu vesile ile Bursa, bünyesinde barındırdığı tarihî eserleri, önemli yol ağları ve ticarî bir merkez oluşu ile dikkat çekmektedir.

Bursa, Anadolu üzerinden İstanbul, Rumeli ve Balkan topraklarına bununla birlikte boğazlara ulaşmak için deniz yolu hatları ile adeta tabii bir köprü vazifesi görmektedir. Bu yönü ile etkin şekilde kullanılan deniz ve karayollarına sahiptir. Bursa topraklarına hâkim olan medeniyetler de bu güzergâhları en etkili şekilde kullanıp istifade etmişlerdir. Antik çağlardan itibaren ana yollar üzerindeki önemli durak noktalarından biri olmuştur. Bithynia Krallığı'ndan, Bizans devrine değin bu mevcut güzergâhlar varlığını koruyarak gelmiş ve büyük değişimler yaşamamışlardır. Başta askerî ihtiyaçları karşılamak maksadıyla gelişen yol ağlarının etkin şekilde kullanımı bu güzergâhlar üzerindeki gelişim istikrarını göstermektedir.

Zaman içerisinde değişen ihtiyaçlarla birlikte gerek iktisadî gerekse dinî sebeplerle Bursa'da yol ağlarının geliştiği anlaşılmaktadır. Bizans devrinde Hıristiyanlık için önemli bir merkez haline gelen İznik, 325 ve 787 yıllarında II. ve VII. Ökümenik Konsillere ev sahipliği yapmıştır. İstanbul'dan başlayarak Kudüs'e değin uzanan hac yolcuğu için Anadolu'daki Roma askerî güzergâhları kullanılmış ve Bursa da söz konusu merkezlerden biri olmuştur. İstanbul-Kudüs arasında uzanan ''Hacılar Yolu'', İzmit ve sonrasında İznik üzerinden geçerek şehrin önemini artırmaktadır. Bu güzergâhlar üzerinde köprü yapıları karşımıza çıkmaktadır. Selçuklu ve Osmanlı dönemlerinde ise söz konusu yol ağlarının tacirlerin, orduların ve hacı adaylarının etkin bir şekilde kullandığı görülmektedir.

Bursa'da yer alan söz konusu yol ağlarının gelişmesinde doğal sınırlar önemli rol oynamaktadır. Vadiler ve akarsular gibi engelleri aşmak, ulaşımı kolaylaştırmak, çetin geçitleri geçebilmek için uygun stratejik noktalara köprüler inşa edilmiştir. Bunun yanı sıra kent dokusunun oluşmasında; artan nüfus beraberinde mahalleleri oluşturmuş ve bu yerleşim bölgelerini birbirinden ayıran (çay, dere, nehir vb.) noktalar üzerine köprüler inşa edilmiştir.

Osmanlı Devleti'nin 14. yüzyılda Bursa'yı fethi ile birlikte, ilk payitaht haline gelen şehir, ''Erken Osmanlı Devri'' (1299-1453) içinde Artuklu ve Selçuklu sanatından etkilenerek kentte Osmanlı Mimarisi'nin ilk örneklerini vermiştir. Kuşkusuz bu dönemde inşa edilen köprü yapıları da Osmanlı'nın kendine has mimari ve sanat üslubunu barındırmaktadır.

Bursa ve çevresinde inşa edilen köprü yapılarının hatırı sayılır çoğunluğu bilhassa 15. yüzyılda ''Erken Osmanlı Devri'' eseri olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu dönemde beylikten devlete, devletten imparatorluğa geçiş sürecinde başta sefer ve fetih politikaları ile birlikle özellikle Rumeli topraklarına geçmek için ''geniş nehirler'' engeline takılmışlardır. Başta orduların ulaşımını rahat bir şekilde sağlamak için ''yüzer köprüler'' ve ahşap köprüler yapılmış ardından daha dayanıklı malzemeden taş köprüler tercih edilmiştir. Yol ağlarının gelişmesine vesile diğer hususlar kuşkusuz ticaret ve sosyal ihtiyaçların karşılanmasıdır. Askerî sebeplerin yanı sıra ekonomik ortam ve bölgede yaşayan halkının ihtiyaçları dahilinde farklı dönemlerde köprü yapıları inşa edilmiş ve daha erken süreçte var olanlar ise onarılmış ve işlevini sürdürmesine olanak sağlanmıştır.

Osmanlı Devleti'nin İstanbul'un fethinden önce ilk olarak Bursa ardından Edirne'yi payitaht olarak kullanmaları da yol ağlarını bu merkezler üzerinden oluşturmalarına sebep olmuştur. İnşa edilen taş köprüler bilhassa Erken Osmanlı Devri örneklerinde yapılış amaçları ve fonksiyonları ile farklı dönemlerde ele alınan köprü yapılarından bazı farklar göstermektedir. Öyle ki doğada mevcut durumlarına göre; şehir içi ve şehirler arası ulaşımı sağlayan köprüler olarak basitçe tasnif edilebilirler. Söz konusu güzergâhlar üzerinde birçok taş köprü yapısı ile karşılaşılmaktadır.

Araştırma çalışmamız kapsamında Bursa şehri sınırları içinde yer alan taş köprüler incelenmiş; mimari, süsleme, malzeme ve tarihlendirme yönünden genel manada bir klasifikasyon oluşturma gayreti sarfedilmiştir.

Konumları bakımından taş köprü yapılarının genel itibariyle şehir içi ulaşımı sağladıkları görülürken, şehir merkezinden uzakta kalan yerleşim bölgeleri ve ordugâh olarak kullanılan menziller üzerinde taş köprü yapıları ile karşılaşılmaktadır. Bunun yanı sıra evvelce belirtilen Antik Roma güzergâhları ve Hacılar Yolu gibi önemli stratejik noktalar üzerinde örneklerle karşılaşılmaktadır.

Bizans devrinde bilhassa 6. yüzyıl itibariyle yol ağlarını geliştiren ve onarımı için emir veren I. Justinianus döneminde Hacılar Yolu güzergâhının da bu ağlar içinde bulunduğu dönem kaynakları ile anlaşılmaktadır. İznik ilçesi sınırlarında yer alan İnikli Köprüsü ve Kuru Köprü bu hat üzerinde karşımıza çıkmaktadır.

Bu suretle; şehir içi ulaşımı sağlamak ve mahalleleri birbirine bağlayan pozisyonda, Boyacıkulluğu Köprüsü, Tatarlar Köprüsü, Cilimboz Köprüsü, Setbaşı Köprüsü ve Irgandi Köprüsü karşımıza çıkmaktadır. Ordugâh ve menzil güzergâhlarından olan Bursa-Karacabey-Çardak-Lâpseki-Gelibolu ağı üzerinde Uluabad Köprüsü ve yanı sıra Roma devrinde kullanılan ve Osmanlı'nın 17-19. yüzyıl menzillerinden olan Hersek-Yalakdere-Derbent-İznik güzergâhı üzerinde Boyalıca Köprüsü karşımıza çıkmaktadır. Boyalıca Köprüsü aynı zamanda Hacılar Yolu güzergâhı üzerinde yer almaktadır.

Şehirlerarası yol güzergâhları üzerinde ise bilhassa Erken, Klasik ve Geç Dönem Osmanlı devri örnekleri ile karşılaşılmaktadır. İstanbul-Mudanya-Bursa güzergâhı Mudanya'nın liman olarak kullanılması ve özellikle ticarî bir güzergâh olarak karşılamaktadır. Bu güzergâh üzerinde Erken Devir Osmanlı örneklerinden Nilüfer Hatun Köprüsü (14. yy), Klasik Devir örneklerinden Selçuk Hatun Köprüsü (1465-66) karşımıza çıkmaktadır. Geç Dönem örneklerinden ise Abdal Köprüsü (1677-79) ve Geçit Köprüsü'nün (1885-86) inşa edildiği görülmektedir.

Bursa'nın muhtelif ilçelerinde yer alan Köprühisar Köprüsü (16. yy (?)) ve Hamza Bey Köprüsü (16. yy (?)), ve 2014 yılında yüzey araştırmaları sonucu bulunan Derbent Mevkii üzerinde inşa edilen taş köprü, şehir merkezinden uzak bir konumda yerleşim yerleri arasındaki ulaşımı sağlayan köprüler olarak karşımıza çıkmaktadır.

Araştırmalarımız sonucunda Bursa ili ve çevresi sınırları içerisinde 16 köprü yapısı tespit edilmiştir. Bunun yanı sıra Gemlik ilçesi sınırlarında evvelce var olduğu söylenen fakat saha çalışmasında karşılaşmadığımız ve haklarında literatür içerisinde bir bilgi bulunmayan Büyükkumla Köprüsü ve Roma devri taş köprüsü araştırmamızın dışında tutulmuştur.

Ele aldığımız köprüler içerisinde 2 taş köprünün (Geçit Köprüsü ve Selçuk Hatun Köprüsü) kitabesi bulunurken, 8 köprü yapısına ait (Abdal Köprüsü, Boyacıkulluğu Köprüsü, Boyalıca Köprüsü, Hamzabey Köprüsü, Irgandi Köprüsü, Nilüfer Hatun Köprüsü, Tatarlar Köprüsü, Uluabad Köprüsü) arşiv kayıtları ve ''yol kitabeleri'' ile tarihlendirme imkânı bulunmuştur. Arda kalan diğer köprüler hususunda mimari

özellikleri ve literatür araştırmaları kapsamında tarihlendirme çalışmasına özen gösterilmiştir.

Elde edilen bulgular doğrultusunda farklı dönemlerde inşa edilen 16 köprü yapısı; inşa devirleri hususunda şu şekilde sıralanmaktadır. Roma Devri (Kuru Köprü ve İnikli Köprüsü), Erken Osmanlı Devri (Cilimboz, Nilüfer Hatun, Selçuk Hatun, Uluabat, Setbaşı, Irgandı, Boyacıkulluğu Köprüleri), Klasik Devir (Boyalıca Köprüsü, Tatarlar Köprüsü, Köprühisar ve Hamza Bey Köprüsü), Geç Devir Osmanlı (Abdal Köprüsü, Geçit Köprüsü), Derbent Mevkii'nde yer alan taş köprü, değişen yapısı ve tarihlendirme problemi itibariyle herhangi bir dönem içine koyulamamaktadır.

Araştırma kapsamında ele aldığımız 16 köprü yapısı Cevdet Çulpan ve Fügen İlter'in köprü tipolojisine göre değerlendirilmiştir. Bunun sonucunda ''düz köprüler'' ile ''dik köprüler'' olmakla birlikte, ''tek gözlü köprüler'' ve ''birden çok gözden oluşan köprüler'' grubu içerisinde sınıflandırılmaya özen gösterilmiştir.

Bursa ili ve çevresinde inşa edilen taş köprülerin sınıflandırılması basitçe şu şekilde değerlendirilebilir. Düz ve tek kemerli köprüler; Boyacıkulluğu Köprüsü, Cilimboz Köprüsü, Geçit Köprüsü, Irgandi Köprüsü, Setbaşı Köprüsü ve Tatarlar Köprüsü'dür. Düz ve çok gözlü köprüler; Abdal Köprüsü, Derbent Mevkii Taş Köprü, Hamza Bey Köprüsü, İnikli Köprüsü, Köprühisar Köprüsü, Kuru Köprü, Nilüfer Hatun Köprüsü, Selçuk Hatun Köprüsü ve Uluabad Köprüsü'dür. Bunun yanı sıra Boyalıca Köprüsü'nün günümüze ulaşamayışı ve herhangi bir fotoğrafına erişilemediğinden sınıflandırma dışında kalmaktadır.

Köprü elemanları yönü ile Roma devri yapıları haricinde geriye kalan tüm köprülerin kemer formları sivridir. Köprülerin yalnızca ikisinde (Abdal ve Nilüfer Hatun Köprüsü) selyaran bulunurken diğer yapılarda karşılaşılmamaktadır. Boşaltma gözleri hususunda yalnızca İnikli Köprüsü mansap cephe üzerinde görülen köprü ögesi, Setbaşı ve Tatarlar Köprüsü üzerinde yer alan küçük gözler bir boşaltma gözü hüviyetinde değildir. Geçit Köprüsü ve Nilüfer Hatun Köprüsü üzerinde orijinal inşa formlarında tarih köşkü ihtiva etmeleri bunun yanı sıra Abdal Köprü ve Nilüfer Hatun Köprüsü üzerinde yer alan balkon yapıları sebebiyle diğer yapılardan ayrılmaktadır.

Malzeme kullanımı olarak tüm köprü örneklerinde kesme taş, yer yer moloz taş, yontu taş, tuğla ve yer yer ahşap malzeme kullanıldığı saptanmıştır. Köprülerin en önemli özelliklerinden biri olan dayanıklılık hususu, araziye uygunluk ve akarsuyun debi

gücüne dirençli olarak uzun müddet sağlam kalması ve işlevini devam ettirmesi açısından taş malzemenin tercih edildiği görülmektedir.

Roma devri ve yoğun olarak Erken Osmanlı devri örneklerini barındıran Bursa'daki taş köprü örneklerinde herhangi bir süsleme kompozisyonu görülmemektedir. Bu dönemde köprü yapıları daha çok fonksiyonel kullanım için inşa edildiği anlaşılmaktadır.

''Bursa Taş Köprüleri'' adlı araştırmamız neticesinde, Bursa'nın tarihî ve coğrafî öneminin yanı sıra ticarî, iktisadî, dinî ve sosyal ihtiyaçlar doğrultusunda inşa edilmiş farklı birçok dönemin özelliklerini yansıtan taş köprülerle karşılaşılmaktadır. İstanbul ve Kocaeli gibi önemli merkezlere yakın oluşu ile birlikte önemli limanlara ve yol ağlarına sahip olması ile köprü mimarisinin söz konusu coğrafyada geliştiği görülmektedir. Roma ve Bizans devri başta olmak üzere birçok güzergâh ağına sahip şehirde Osmanlı devri ile birlikte bu yollar onarılarak kullanılmaya devam edilmiştir. Yol ağları ve güzergâhlar üzerinde güvenli ulaşımı sağlamak, ticarî ağlarını artırmak bunun yanı sıra hem hac yolcularının hem de askerî ulaşımı sağlamak suretiyle bölgeye hâkim olan medeniyetler tarafından köprüler inşa edilmiştir. İnşa edilen köprü yapılarının büyük kısmı Osmanlı devri eseri olarak karşımıza çıkmaktadır. Kullanılan yol ağlarının bazıları günümüzde halen modern yollar ile işlevini sürdürmektedir. Günümüzde bu güzergâhlar üzerinde yahut şehir içinde yer alan köprü yapılarının kimi kaderine terk edilmiş kimisi onarım çalışmaları ile tartışmaya açık bir biçimde işlevini sürdürmektedir. Tarihi taş köprü yapıları çevresinde yapılmış bazı modern köprüler ile karayolu ulaşımını sağlamayı ve tarihi köprülerin araç trafiğine maruz kalmasını engelleme girişimleri olsa da bazılarının trafiğe açık olması endişe vericidir. Bunun yanı sıra tarihi köprüler; bilinçsizlik, insan tahribatı, ekonomik sorunlar ve sosyal nedenlerle yok olma durumu ile karşı karşıyadır. Tarihi taş köprüler günümüzde önemini yitirmiş ve metruk hallerde olsalar da merkezde yer alan bazı örneklerin yaşatılmaya çalışıldığı görülmektedir. Bunun yanı sıra bilinçsiz bir şekilde tarihi taş köprülerin üzerinden modern kavşak ve köprü yapıları yapılarak yok edilme tehlikesi ile baş başa bırakıldığı görülmesi utanç vericidir. Tarihî mirasımız ve somut kültür varlıklarımız olan taş köprülere gereken hassasiyet ve değerin verilmesi; ülke turizmine kazandırılmalı ve toplum bilinci sağlanmalıdır. Alanında uzman kişiler tarafından gerekli onarım ve tamirlerinin gerçekleştirilip tanıtımları sağlanmalı, kaderine terk edilen yapılar ihya

edilmeli ve bilinçsiz bir şekilde bu kadim mirasa el uzatanlar ağır şekilde yaptırımlara maruz bırakılmalıdır.

TERİMLER SÖZLÜĞÜ

Açıklık: Kemer gözü ya da gözlerini çevreleyen ayakların, iç yüzü arasındaki uzaklık.

Alt yapı: Köprünün toprak altında kalan bölümlerini ifade eder.

Arşiyolt: Bilhassa hafifletme(tahfif) kemerlerinde dışa taşkın süslü bölüm.

Bek: Köprü merkezinde yer alan orta ayakların topuk ve burun bölümlerinin her biri.

Boşaltma Gözü: Köprü altından akan suyun, büyük taşkınlarda suyu geçirmek amacıyla çalışmaktadır. Genel olarak köprü gözleri seviyesinde veya nehir yatağının yükseldiği bölümde yer alan ögedir.

Burun: Köprünün orta ayaklarının memba cephesinde tempan duvarının dışında kalan yapı

Göz: Köprü kemerlerinin her birine verilen genel ad.

Hafifletme Gözü: Su geçirilmesi düşünülmeyen lakin köprü ağırlığını azaltmak maksadıyla yapılan tempan duvarı üzerinde yer alan açıklık.

Hafifletme Kemeri: Genel itibariyle ana kemerlerin yanına ve üstüne yapılan kemer. Kemere takviye amacıyla ve/veya dekoratif amaçlı yapılan kemer.

Hatti-Debuşe: Köprünün boy kesitince gözlerden akan suyun yüzey toplamı.

Kemer: İki duvar veya ayak arasında yer alan açıklığı örtmek için, uçları ayaklara oturtularak, dairesel formda ahşap veya kâgir inşaata denir. Meydana gelen boşluğa kantara veya köprü gözü denir.

Kemer Açıklığı: Herhangi bir açıklıkta, memba ve mansap kemerleri arasındaki uzaklık. Söz konusu uzaklık esasen bir tonoz örtüdür.

Kilit: Kemerlerin eğim gösterdiği en tepe nokta.

Kilit Taşı: Kilit noktası üzerine yerleştirilen kimi zaman dekoratif taş.

Köprü Genişliği: Tabliye'nin mimari adı. Üzerinden geçilen, köprünün korkuluk bölümünü de kapsayan genişlik.

Köprü Uzunluğu: Köprü ve yol arasındaki, yol döşemesinin bitim noktası ve biten Bölümden çıkışta yol döşemesinin başladığı bölüme değin olan uzaklık.

Mansap: Basit ifade ile, köprülerde suyun aktığı taraf.

Memba: Basit ifade ile, köprülerde suyun aktığı kaynak taraf.

Orta Ayak Burnu: Selyaran ögelerini de kapsayan tempan duvarı dışında kalan yapı.

Orta Ayak Topuğu: Mansap tarafta yapılan, tempan dışında kalan, üçgen prizma, küp silindir formlarda yapılmış yapı.

Rötret: Orta ayak burnu veya topuk üzerinden döşemeye değin yükselen hacim.

Sedde (Sed) Duvarı: Genellikle sel gibi taşkınlarda araziyi sağlamlaştırmak adına inşa Edilen, suyun araziye dağılmasını önlemek üzere sahil boyunca yapılan duvarlardır.

Selyaran: Orta ayaklarda genellikle memba tarafta yapılan dışa taşkın üçgen Veya farklı formlarda yapılan suyun gözlere doğru akışını sağlayan eğri elemanlar.

Tabliye: Bkz. Köprü Genişliği.

Takviye Kemeri: Bkz. Hafifletme Kemeri

Tempan: Köprü ana bedenini oluşturan, memba ve mansap yönde sınırlar yüzey.

Tempan Duvarı: Tempan bölümünü oluşturan duvar.

Topuk: Orta ayaklar üzerinde mansap tarafta, tempan duvardan geçen düşey düzlemin dışında kalır yapı.

Üst Yapı: Topuklar üzerinde kalan tüm köprü yapısını ifade eder.

Üzengi: Köprü ayaklarında kemer ögesinin başladığı yer.

Üzengi Taşı: Üzengi noktasına yerleştirilen taşa verilen isim.

Yol Genişliği: Köprü korkuluklarının arasında kalan ve geçiş sağlanan genişlik.[21]

[21] Terimler Sözlüğü oluşturulurken, Erkan Atak'ın Yüksek Lisans Tezi olan ''Erken Osmanlı Köprüleri'' adlı tezi, Fügen İlter'in ''Osmanlılara Kadar Anadolu Türk Köprüleri'' adlı eseri, Gülgün Tunç'un, ''Taş Köprülerimiz'' adlı eseri, Korcan Gülgönül'ün Yüksek Lisans Tezi olan ''Antalya'daki Selçuklu ve Beylikler Devri Köprüleri'' adlı tezinden istifade edilmiştir.
Bkz. (Tunç, 1978: 5-8; İlter, 1978: 279-281, Atak, 2008: 169-172; Gülgönül, 2020: 19-21).

KAYNAKÇA

Altun, A. (1978). *Anadolu'da Artuklu Devri Mimarisi'nin Gelişmesi*, İstanbul: Kültür Bakanlığı Yayınları.

Akdağ, M. (1979). *Türkiye'nin İktisadi ve İçtimai Tarihi I*, İstanbul.

AŞIKPAŞAZADE (2003). Osmanoğulları'nın Tarihi, (Haz. Kemal Yavuz, M. A. Yekta Saraç), İstanbul: Koç Kültür Sanat Tanıtım A.Ş.

Atak, E. (2008). *Erken Osmanlı Köprüleri*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi) Çanakkale On Sekiz Mart Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Çanakkale.

Atak, E., Acıoğlu, Y. (2020) Kocaeli'ndeki Osmanlı Dönemi Taş Köprüler, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı The Turkish Yearbook of Çanakkale Studies (29)*, 55-86.

Ayverdi, E. H. (1966). *İstanbul Mimari Çağının Menşe'i Osmanlı Mimarisinin İlk Devri I*, İstanbul: İstanbul Fetih Cem'iyeti Enstitüsü, Baha Matbaası.

Ayverdi, E. H. (1972). *Osmanlı Mi'mârîsinde Çelebi ve II. Sultan Murad Devri: 806-855 (1403-1451)*, İstanbul Fetih Cemiyeti Enstitüsü, Baha Matbaası, İstanbul.

Ayverdi, E. H., vd. (1976). *İlk 250 Senenin Osmanlı Mimârîsi*, İstanbul Fetih Cemiyeti Enstitüsü İstanbul Enstitüsü, Baha Matbaası, İstanbul.

Barkan, Ö. L., Meriçli, E. (1988). *Hüdavendigâr Livası Tahrir Defterleri I*, (Haz. Ömer L. Barkan- Enver Meriçli), Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Bayatlı, A. (2015). *Edirne Taş Köprüleri*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Trakya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Edirne.

Baykal, K. (1958). *Bursa Eski Eserler Sevenler Kurumu'nun 1957 Senesi Çalışmaları*, Bursa: Ant Basımevi.

Baykal, K., Ölçer, C. (1967). *Bursa'da Tarihi Köprüler ve Kurumun 1966 Yılı Çalışma Bilançosu*, Hakimiyet Matbaası Bursa Eski Eserler Sevenler Kurumu Yayınları, Bursa.

Baykal, K. (1990) *Irgandi Çarşılı Köprüsü Çalışma Notlarımız*, Bursa Şehir Kütüphanesi, Bursa Belgeliği, Bursa.

Baykal, K. (1993). *Bursa ve Anıtları*, Hakimiyet Tesisleri, 3. Baskı, Bursa.

Bilici, Z. K. (2013). *İznik-Kuru Köprü Üzerine Bazı Notlar (Arazi Çalışmaları IV)*, Ankara.

Bilici Z. K. (2014). *İnikli (Roma) Köprüsü/Taş Köprü/Koca Köprü: Bazı Tespitler*, Arazi Çalışmaları V, Ankara.

Bilici Z. K. (2023). Bursa-Geçit Köprüsü Hakkında, *Prof. Dr. Bozkurt Ersoy Armağanı*, Uçar H., Ürer, H., Ünalan, Özdemir, H. S., Çeken, M. (Ed.), Ege Üniversitesi Yayınları Edebiyat Fakültesi Yayın No: 22, 155-164.

Bosch, E. (1946). Bitinya Tetkikleri, *Belleten*, c. X, sayı. 37, 1-26.

Bozkurt, O. (1952). *Koca Sinan'ın Köprüleri*, İstanbul: İTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları.

Bulut, M., Çınar, H., Yiğit, İ. (2018). Medeniyetler Güzergâhı İpek Yolu'nun Yeniden Doğuşu, Mehmet Bulut (Ed.), *Tarihi İpek Yolu'nun Kuzey Anadolu Güzergâhı* (7) s.123-150, İstanbul: Sabahattin Zaim Üniversitesi Yayınları.

Busbecq, O. G. (2005). *Kanuni Döneminde Avrupalı Bir Elçinin Gözlemleri (1555-1560)*, (Ed. Emre Yalçın- çev. Derin Türkömer), İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Can, A. (2017). *Kadim Bursa: Osmanlı Fethine Değin Bursa ve Çevresinin Tarihi*, Bursa: Sentez Yayıncılık.

Cevahir, Meriç, Ç. (2019). *Tarihi Taş Köprülerin Yapım Teknikleri ve Malzeme Kullanımı Açısından İncelenmesi*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Uludağ Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yapı Bilgisi Anabilim Dalı, Bursa.

Çakmak, B. (2019). *İznik (Nikaia) Kentinin Bizans Ortaçağında Sosyal ve Kültürel Yaşamı*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Uludağ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bursa.

Çeçen, K. (1988) Mimarbaşı Koca Sinan Yaşadığı Çağ ve Eserleri I, Sadi Bayram (Ed.), *Sinan'ın Yaptığı Köprüler*, s. 429-438 İstanbul: T.C. Başbakanlık Vakıflar Genel Müdürlüğü.

Çeçen, K. (2000). *Osmanlı İmparatorluğu'nun Doruğu 16. Yüzyıl Teknolojisi: Osmanlı Devleti'nin 700. Kuruluş Yıl Dönümü*, (Edt. Kazım Çeçen), İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi Katkıları, Omaş Ofset A.Ş.

Çeçen, K. (2002). Köprü, *TDV İslam Ansiklopedisi*, 26: 252-255.

Çetintaş, S. (1941). Türk Mimari Tarihinde Bursa Eserleri, *Uludağ Dergisi*, sayı.36.

Çetintaş, S. (1946). *Türk Mimari Anıtları: Osmanlı Devri-Bursa'da ilk Eserler*, İstanbul.

Çiftçi, C. (2021) 81 İlde Kültür ve Şehir BURSA, Kültür Konseyi (Ed.), *Geçmişten Günümüze Bursa Tarihi*, Bursa: Bursa Valiliği Neşriyatı, 110-134.

Çulpan, C. (2002) *Türk Taş Köprüleri Ortaçağdan Osmanlı Devri Sonuna Kadar*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Doğancı, K. (2003) ‘‘Bithynia Tarihi I: Bithynia Krallığı (M.Ö. 297-M.Ö.74)’’, Bursa: BURDEF (Bursa Defteri).

Doğancı, K. (2005). Prusa (Bursa) Kentinden Geçen Antik Yollar, *Osman Gazi ve Bursa Sempozyumu: Payitaht Bursa'nın Kültürel ve Ekonomik İlişkileri Bildiri Kitabı*, (Edt. Cafer Çiftçi), 04-05 Nisan 2005, s. 169-186, Bursa.

Doğancı, K. (2020) Prehistorik Dönemlerde İznik Gölü ve Çevresi, *Akademik Araştırmalar 2020*, s.74-82, E. Hamarta, C. Arslan, S. Çiftçi, M. Uslu (Ed.), Konya: Çizgi Kitabevi Yayınları.

Dostoğlu, N. T. (2001) *Osmanlı Döneminde Bursa*, Akdeniz Medeniyetleri Enstitüsü Yayınları I, Antalya.

Eriçok Keleş, A. (2015). Bursa Tarihi Ticaret Merkezinde 16. Yüzyıldan Günümüze Ticari Fonksiyonların Değişimi, TMMOB Şehir Plancıları Odası, *PLANLAMA*, no.24, s.173-181.

Erler, Ş. (1968) *Bursa'da Eski Eserler Eski Şöhretler: Bursa Suları, Köprüleri ve Ekonomisi*, Bursa.

Ermiş, Ü. M. (2009). *İznik ve Çevresi Bizans Devri Mimari Faaliyetinin Değerlendirilmesi*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Erten, S. F. (1940). *Antalya Vilayet Tarihi*, İstanbul: Tan Matbaası.

EVLİYA ÇELEBİ SEYAHATNAMESİ (2006). c. 2/1, 2. Baskı, (haz. Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı), İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

EVLİYA ÇELEBİ SEYAHATNAMESİ (2006). c. 3/1, (haz. Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı), İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

EVLİYA ÇELEBİ SEYEHATNAMESİ (2006). c. 5/1, (Haz. Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı), İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Eyice, S. (1988). *İznik Tarihçesi ve Eski Eserleri*, Sanat Tarihi Araştırmaları Dergisi I' de Yayınlanan Makale Ayrı Basımı, İstanbul: Örünç Ofset.

Eyice, S. (1988). Abdal Köprüsü, *TDV İslam Ansiklopedisi*, (1): 62-63.

Eyice, S. (1997). Harâmidere Köprüsü, *TDV İslam Ansiklopedisi*, (16): 107.

Eyice, S. (1999). Irgandı Köprüsü, *TDV İslam Ansiklopedisi*, (19): 122-124.

French, D. (1985). *Roman Roads and Milestones of Asia Minor I: The Pilgrim's Road*, British Institute of Archaeology at Ankara, Monogram No.3, Ankara.

Galliazzo, V. (1994). *I ponti romani vol.2*, (Edizioni Canova), Treviso, s. 409.

Güçlü, M. (2019). XX. Yüzyılın Başlarında Teke (Antalya) Sancağında Dağılan Bir Pazar: Köprü Pazarı, *Selçuk Üniversitesi Selçuklu Araştırmaları Dergisi*, (X): 79-106, doi:2548-0154.

Gülgönül, K. (2020). *Antalya'daki Selçuklu ve Beylikler Devri Köprüleri*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Akdeniz Üniversitesi, Akdeniz Uygarlıkları Araştırma Enstitüsü, Antalya.

Gümüşçü, O., Çınar, H., Kılıç, Y, Uğur, A. (2011). *Açıklamalı Türkiye Tarih Atlası Projesi (ATTAP)*, Ankara: TÜBİTAK.

Günay, H. M. (2009). Su, *TDV İslam Ansiklopedisi*, 37: 432-437.

Güney, H. (2014). Hellenistik Dönem Öncesi Bithynia'da Hellen Kolonileri ile Bithynialılar Arasındaki İlişkiler, *Belleten*, (78)/282: 407-434.

Gürbüz, S. M. (2012). *Kayseri Taş Köprüleri*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Erciyes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kayseri.

Gürgen, İ. (2022). Bursa'nın Eski Çağları: Prusa'dan Bursa'ya, *Bursa'da Zaman, Mekân ve İnsan: Bursa'nın Yunan İşgalinden Kurtuluşunun 100. Yılı*, Behçet Kemal Yeşilbursa (Ed.), Bursa: Sentez Yayıncılık.

Gürkan, S. L. (2009). Su, *TDV İslam Ansiklopedisi*, 37: 440-442.

Halaçoğlu, Y. (1994). Derbend, *TDV İslam Ansiklopedisi*, 9: 162-164.

Hammer, J. V. (1983). *Büyük Osmanlı Tarihi c. I*, (haz. Mümin Çevik-Erol Kılıç), İstanbul: Üçdal Neşriyat.

Hasluck, F. W. (1905) A Roman Bridge on the Aesepus, *The Annual of the British School at Athens*, (12), s.184-189.

Hasluck, F. W. (1910) *Czyicus: Being some Account of the History and Antiquities of that City and of the District Adjacent*, Cambridge: Cambridge University Press.

HEREDOTOS (1991). *Historiae,* M. Ökmen (Çev.), İstanbul.

İhtiyar, M. (2021). Bithynia Bölgesi Roma Dönemi Mimari Betimli Kent Sikkeleri, *International Journal of Social Inquiry*, vol. (14/2), s. 617-660.

İnalcık, H. (1960). XV. Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar I, *Belleten*, Ankara: Türk Tarih Kurumu, XXIV-93: 45-102.

İnalcık, H. (1992). Bursa, *TDV İslam Ansiklopedisi*, 6: 445-449.

İlter, F. (1978). *Osmanlılara Kadar Anadolu Türk Köprüleri*, Ankara: Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası.

İşmen, İ. (1972) *İnsanlar ve Köprüler*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Kaplanoğlu, R. (1996). *Bursa Yer Adları Ansiklopedisi I-II*, Bursa Ticaret Borsası Kültür Yayınları No: 2, Bursa Kent Araştırmaları Dizisi No: 1, İstanbul.

Kaplanoğlu, R. (2003) *Doğal ve Anıtsal Eserleri ile Bursa*, Osmangazi Belediyesi Yayınları, İstanbul.

KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ, (https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Bolgeler/14Bolge/Bolge14.aspx, Erişim Tarihi: 20.08.2023)

KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ, (https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Bolgeler/14Bolge/Harita.aspx, Erişim Tarihi: 20.08.2023).

Kepecioğlu, K., *Bursa Kütüğü*, I-IV, Bursa Yazma ve Eski Eserler Kütüphanesi, Genel No: 4519/4522

Kesenceli, R. (2023). Osmanlı Medeniyetinde Köprü Geleneği, *Somuncubaba Aylık İlim Kültür ve Edebiyat Dergisi*, S. 269, s. 56-59.

Keskin, E. (2018). Doğu Roma İmparatorluğu Dönemi'nde Anadolu'dan Kudüse Uzanan İnanç Yolculuğu, *Turkish Studies Social Sciences*, (13): 883-900, Ankara.

Mango, C. (2006). *Bizans Mimarisi*, İstanbul: Rekmay Ltd.

Menzilcioğlu, Ç. (1994). *Latince Sanat Terimleri Üzerine Karşılaştırmalı Bir İnceleme: Procopius (De Aedificiis)*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

MÜNECCİMBAŞI AHMED DEDE (1974). *Müneccimbaşı Tarihi I*, (Çev. İsmail Erünsal), İstanbul: Tercüman Gazetesi Yayınları, Kervan Kitapçılık Ofset.

NEŞRİ (1949). *Kitâb-ı Cihan-nümâ Neşri Tarihi*, (haz. Faik Reşit Unat, Mehmed A. Köymen), c. I-II, Ankara: TTK Basımevi.

Orhonlu, C. (1967) *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbend Teşkilatı*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları.

Orhonlu, C. (1990) *Osmanlı İmparatorluğu Derbent Teşkilatı*, Eren Yay., II. Baskı, İstanbul.

Ostrogorsky, G. (1995). *Bizans Devleti Tarihi*, (çev. Fikret Işıltan), Ankara: TTK yayınları.

Önge, Y. (1981). Bursa'da Irgandi Köprüsü'nün Orijinal Mimarisi, *Vakıflar Dergisi (13)*, s.425-448.

Özcan, R. (2007) *Yazılı Kaynaklar ve Arkeolojik Veriler Işığında M.Ö. 2. Binyıl Batı Anadolu Tarihi Coğrafyası*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ege Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.

Özdoğan, N. (2010) *Hamza Bey ve Külliyesi*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Uludağ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bursa.

Özergin, M. K. (1959). *Anadolu Selçukluları Çağında Anadolu Yolları*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi, İstanbul.

Pala, İ. (2009). Su, *TDV İslam Ansiklopedisi*, 37: 442-443.

PROCOPİUS (1954). *Buildings*, (Çev. H.B. Dewing), London: Glanvill Downey.

PRUSA'DAN BURSA'YA: AVRUPA YOLUNDA KENTLEŞEN (2005), (Edt. Raif Kaplanoğlu, İsmail Cengiz), baskı. 1, İstanbul: Dört Renk Matbaacılık.

Ramsay, W. M. (1960) *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*, (çev. Mihri Pektaş), İstanbul: Milli Eğitim Basımevi.

Saltık, G. (1947) Bursa'da İlk Yapılan Köprü ve Garip Bir Olay, *Uludağ Halkevi Dergisi* S. (83): s. 1-2.

Sönmez, Z. (1995) *Başlangıcından 16. Yüzyıla Kadar Anadolu Türk-İslam Mimarisinde Sanatçılar*, Ankara: TTK Yayınları.

STRABON (2023). *Antik Çağda Anadolu-Ortadoğu ve Kuzey Asya: XI-XII-XIII-XIV-XVII*, (çev. Bekir Kalender), Ankara: Gece Kitaplığı.

Şahin, D. (2000). *İrtikâ Gazetesi (İlk Üç Cilt) İnceleme, Tahlilî Fihrist, Seçilmiş Metinler*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Trabzon.

Şahin, S. vd. (2004). *Tarih Boyunca İznik* (Ed.), İstanbul: İş Bankası Yayınları.

Şahin, M., Yavaş, D., Okçu, R., Şahin, D. (2008). İznik Yüzey Araştırmaları: 2006, Kültür ve Turizm Bakanlığı Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü, *25. Araştırma Sonuçları Toplantısı c.1*, 28 Mayıs – 01 Haziran 2007, Çanakkale, 11-27.

Şahin, M. (2016). Bursa İli Yüzey Araştırması İznik: 2014, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü, *33. Araştırma Sonuçları Toplantısı c.1*, 11-15 Mayıs 2015 (Yayına Hazırlayan: Candaş Keskin), Ankara, 287-300.

Şahin, M. (2016). Değirmenkaya Anıt Mezarı, Mersin Üniversitesi Kilikia Arkeolojisini Araştırma Merkezi (KAAM), Serra Durugönül, Murat Durukan, Gunnar Brands, Deniz Kaplan (Ed.), KAAM Yayınları Ayrı Basım, *OLBA XXIV*, 341-364.

Şengül, F. (2022). Orta Anadolu'da Bizans Dönemi Hıristiyan Hac Yolları, *AHBVÜ Edebiyat Fakültesi Dergisi*, c.7, 11-29.

Süreyya, M. (1996). *Sicill-i Osmanî – Osmanlı Ünlüleri I*, (Haz. Nuri Akbayar), (eski yazıdan çeviren: Seyit Ali Kahraman), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Taeschner, F. (2010). *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı I-II*, (çev. Nilüfer Epçeli), İstanbul: Bilge Kültür Sanat Yay.

Tanyeli, G.- Tanyeli, U. (1990). Osmanlı Yüzer Köprüleri, *Mimarlık Fakültesi Dergisi*, Ankara: Ortadoğu Teknik Üniversitesi, c. 10:1-2, s. 5-17.

Tanyeli, G., vd. (2000). *Türkiye'nin Köprüleri*, İstanbul: Koç Allianz Yayınları.

Tanyeli, U. (1987). *Anadolu Türk Kentinde Fiziksel Yapının Evrim Süreci 11-15. Yüzyıl*, İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Yay.

Taş, M. (2003) Osmanlı'dan Günümüze Yapı Üretiminde Mimarlık Meslek Örgütlenmesinin Gelişimi, *Uludağ Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi*, c. VIII, S.1, 203-214.

Tekeli, İ. (1999) Bursa'nın Tarihinde Üç Ayrı Dönüşüm Dönemi, *Osmanlı Devleti'nin Kuruluşunun 700. Yıldönümünde Bursa ve Yöresi, 06-08 Mayıs 1999*, Bursa: Uludağ Üniversitesi.

Texier, C. (2002). *Küçük Asya*, (çev. Ali Suat), Enformasyon ve Dökümantasyon Hizmetleri Vakfı Yayınları, Ankara.

TOPAÇ, A. Z. (1949*) Hamza Bey Tarihi-Sinop ve İzmir Fatihi*, Bursa: Aysan Basımevi.

Tuleshkov, N. (2019) Market Bridges in Europe and Ottoman Empire, Bulgarian Academy of Sciences and Arts, *International Scientific Conference Preservation of Cultural Heritage BASA,* s. 87-112.

Tunç, G. (1978). *Taş Köprülerimiz*, Ankara: T.C. Bayındırlık Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası.

Tüfekçioğlu, A. (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, s. 554-560

Yahşi, T. (1998). *Bursa'nın Tarihi Coğrafyası*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi, Orta Doğu ve İslam Ülkeleri Araştırma Enstitüsü, İstanbul.

Yalman, B. (2000). *İZNİK-Nikaia*, Bursa: Bursa Rotary Kulübü.

Yenal, E. (1996). *Osmanlı Başkenti- Osmanlı Kenti Bursa, Bir Masaldı Bursa*, (haz. Engin Yenal), İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Yılmazyaşar, H. (2003). *Orhan Gazi Döneminde İznik Kenti ve Mimarisi*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Arşiv Kaynakları

Bursa Büyükşehir Belediyesi Şehir Kütüphanesi Arşivi

Bursa Kadı Sicilleri. Defter. No: 13, Sayfa: 11; No: 72, Sayfa: 114; No: 110, Sayfa: 5-6, No: 116, s. 108; No: 127, Sayfa: 230; No: 243, Sayfa: 123; No: 304, Sayfa: 3.

BOA, Osmanlı Arşivi. *C.EV. (Cevdet. Evkaf.)*. Dosya No: 102, Gömlek No: 5098.

BOA, Osmanlı Arşivi. *İ.DH. (İdare Dahiliye)*. Dosya No: 975, Gömlek No: 77029.

BOA, Osmanlı Arşivi. *TT.d. (Tapu Tahrir Defterleri)*. Dosya No: 733, Sayfa No: 256

İnternet Kaynakları

http://agin.gov.tr/agin-karamagara-koprusu ‘‘E.T.: 25/08/2023’’

https://www.bcekmece.bel.tr/kanuni-sultan-suleyman-koprusu, ‘‘E.T.: 25/08/2023’’

https://www.bursa.bel.tr/haber/cilimboz-deresi-yeniden-hayat-buluyor-2347 ‘‘E.T.: 30/08/2023’’

https://www.bursa.bel.tr/cilimbozda-donusum-tamamlandi-17811, ‘‘E.T.:30/08/2023’’

https://www.bursa.bel.tr/haber/tarihi-kopru-koruma-altinda-16422, ‘‘E.T.:10/08/2023’’

https://bursa.ktb.gov.tr, ‘‘E.T.:10/08/2023’’

https://edirne.ktb.gov.tr/TR-76445/uzunkopru-ilcesi.html, ‘‘E.T.: 25/08/2023’’

https://islamansiklopedisi.org.tr/haramidere-koprusu, ‘‘E.T.: 25/08/2023’’

https://www.kgm.gov.tr, ‘‘E.T.: ‘‘20/08/2023’’

https://www.kulturportali.gov.tr, ‘‘E.T.: 25/08/2023’’

https://www.milliyet.com.tr/gundem/tarihi-kopruyu-restore-edecegiz-diye-yikip-yerine-ucube-insa-ettiler-2633765, ‘‘E.T.: 10/08/2023’’

https://www.selcuklumirasi.com/architecture-detail/belkis-sultan-alaeddin-koprusu-sultan, ‘‘E.T.: 25/08/2023’’

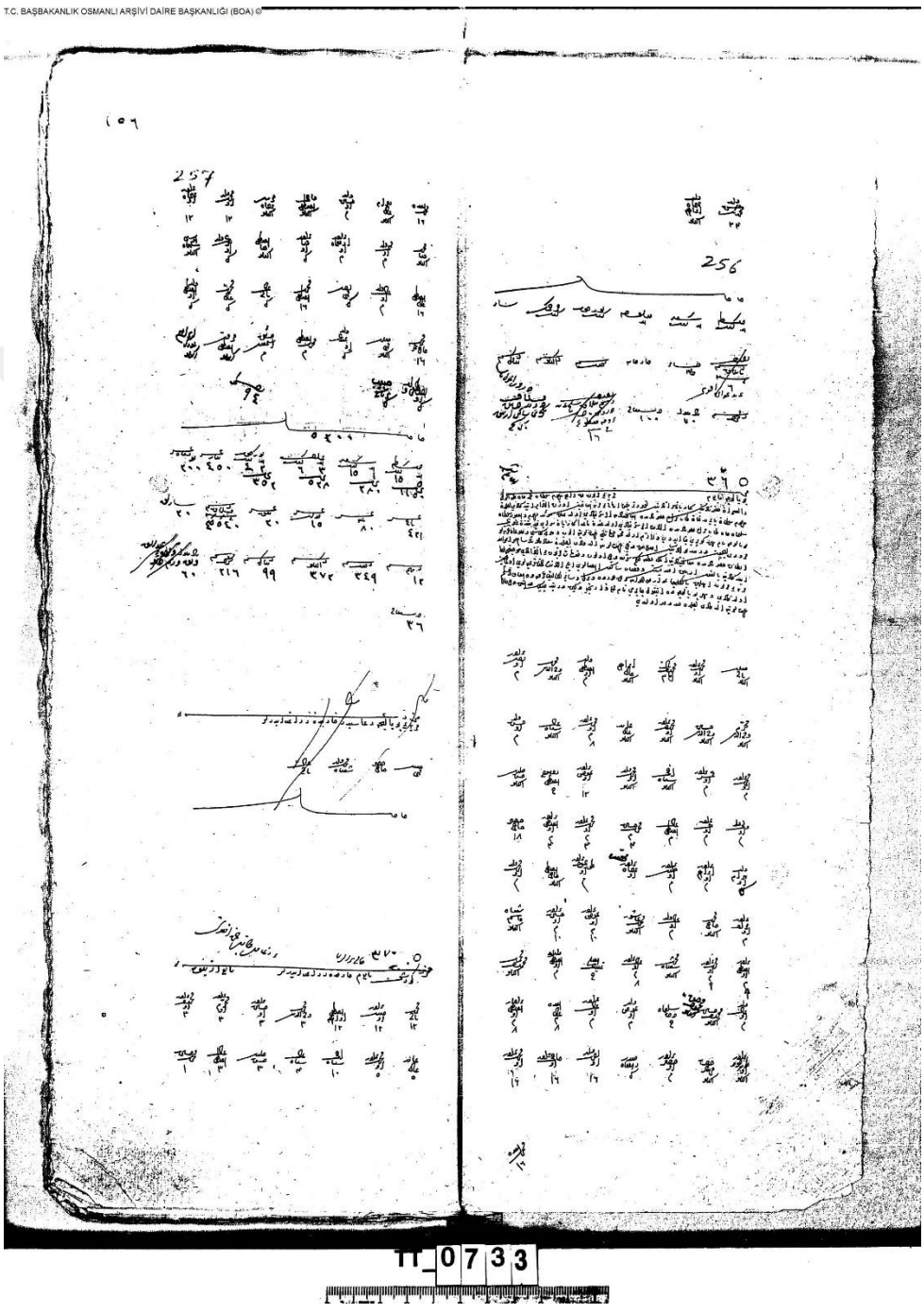
https://www.thebyzantinelegacy.com/lopadion, ‘‘E.T.: 30/08/2023’’

https://twitter.com/Eski_Bursa/status/704746380972191745, ‘‘E.T.: 30/08/2023’’

https://tr.wikipedia.org/wiki/Oluk_K%C3%B6pr%C3%BC, ‘‘E.T.: 25/08/2023’’

EK

Ek 1: Boyalıca Köprüsü'ne Ait Onarım Bilgisinin Geçtiği Tapu Tahrir Defteri Belgesi



Kaynak: BOA, Osmanlı Arşivi. *TT.d. (Tapu Tahrir Defterleri)*. Dosya No: 733, Sayfa No: 256

Ek 2: Irgandı Köprüsü İhya Çalışmalarına Dair 1988 Yılına Ait Bir Belge

ESKİ ESERLERİ SEVENLER
KURUMU
BAŞKANLIĞI
Kuruluş Tarihi - 1946
BURSA

Sayı : 24

Tarih 9/12/1988

Belediye Başkanlığı Yüce Katına

Irgandı köprüsü hakkında eski bir mahkeme kararını işeren gazeteyi ilişik olarak sunuyoruz..

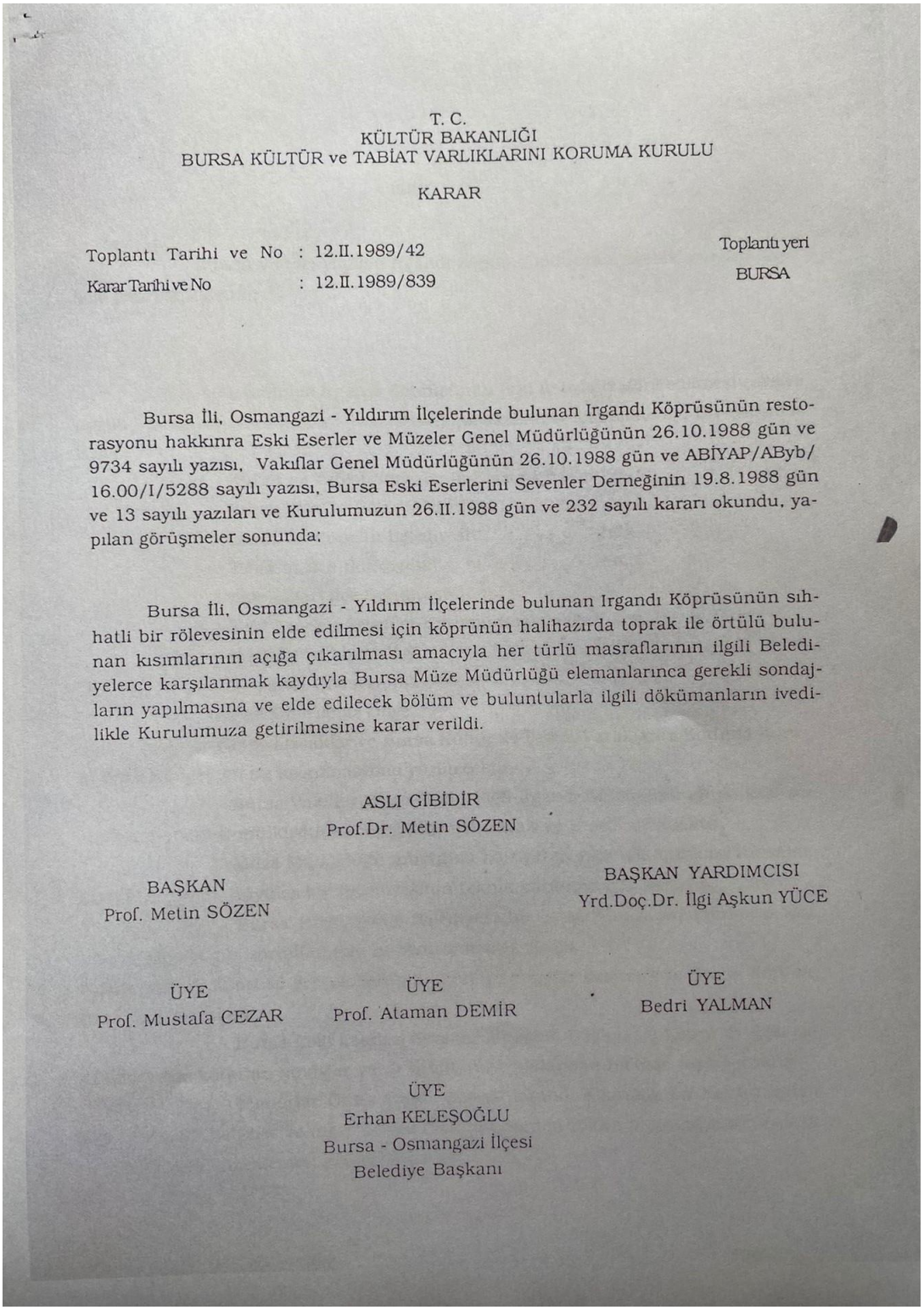
Tarihi, mimari ve turistik bakımdan üstün, essiz değeri malûm olan bu çarşı-köprümüzü, vakıflarla işbirliği yaparak asıl gibi canlandırmaya kararlıyız. Şehrimizin şerefi olacak olan bu hizmetimize muzaheretinizi üstün saygılar-la arz ederiz.

Kurum Başkanı
Kâzım Baykal

1654
15.12.1988

Kaynak: Bursa Büyükşehir Belediyesi Şehir Kütüphanesi Arşivi

Ek 3: Irgandı Köprüsü Sondaj ve Kazı Çalışmalarını İçeren 1989 Tarihli Belge



T. C.
KÜLTÜR BAKANLIĞI
BURSA KÜLTÜR ve TABİAT VARLIKLARINI KORUMA KURULU

KARAR

Toplantı Tarihi ve No : 12.II.1989/42
Karar Tarihi ve No : 12.II.1989/839

Toplantı yeri
BURSA

Bursa İli, Osmangazi - Yıldırım İlçelerinde bulunan Irgandı Köprüsünün restorasyonu hakkınra Eski Eserler ve Müzeler Genel Müdürlüğünün 26.10.1988 gün ve 9734 sayılı yazısı, Vakıflar Genel Müdürlüğünün 26.10.1988 gün ve ABİYAP/AByb/16.00/I/5288 sayılı yazısı, Bursa Eski Eserlerini Sevenler Derneğinin 19.8.1988 gün ve 13 sayılı yazıları ve Kurulumuzun 26.II.1988 gün ve 232 sayılı kararı okundu, yapılan görüşmeler sonunda;

Bursa İli, Osmangazi - Yıldırım İlçelerinde bulunan Irgandı Köprüsünün sıhhatli bir rölevesinin elde edilmesi için köprünün halihazırda toprak ile örtülü bulunan kısımlarının açığa çıkarılması amacıyla her türlü masraflarının ilgili Belediyelerce karşılanmak kaydıyla Bursa Müze Müdürlüğü elemanlarınca gerekli sondajların yapılmasına ve elde edilecek bölüm ve buluntularla ilgili dökümanların ivedilikle Kurulumuza getirilmesine karar verildi.

ASLI GİBİDİR
Prof.Dr. Metin SÖZEN

BAŞKAN
Prof. Metin SÖZEN

BAŞKAN YARDIMCISI
Yrd.Doç.Dr. İlgi Aşkun YÜCE

ÜYE
Prof. Mustafa CEZAR

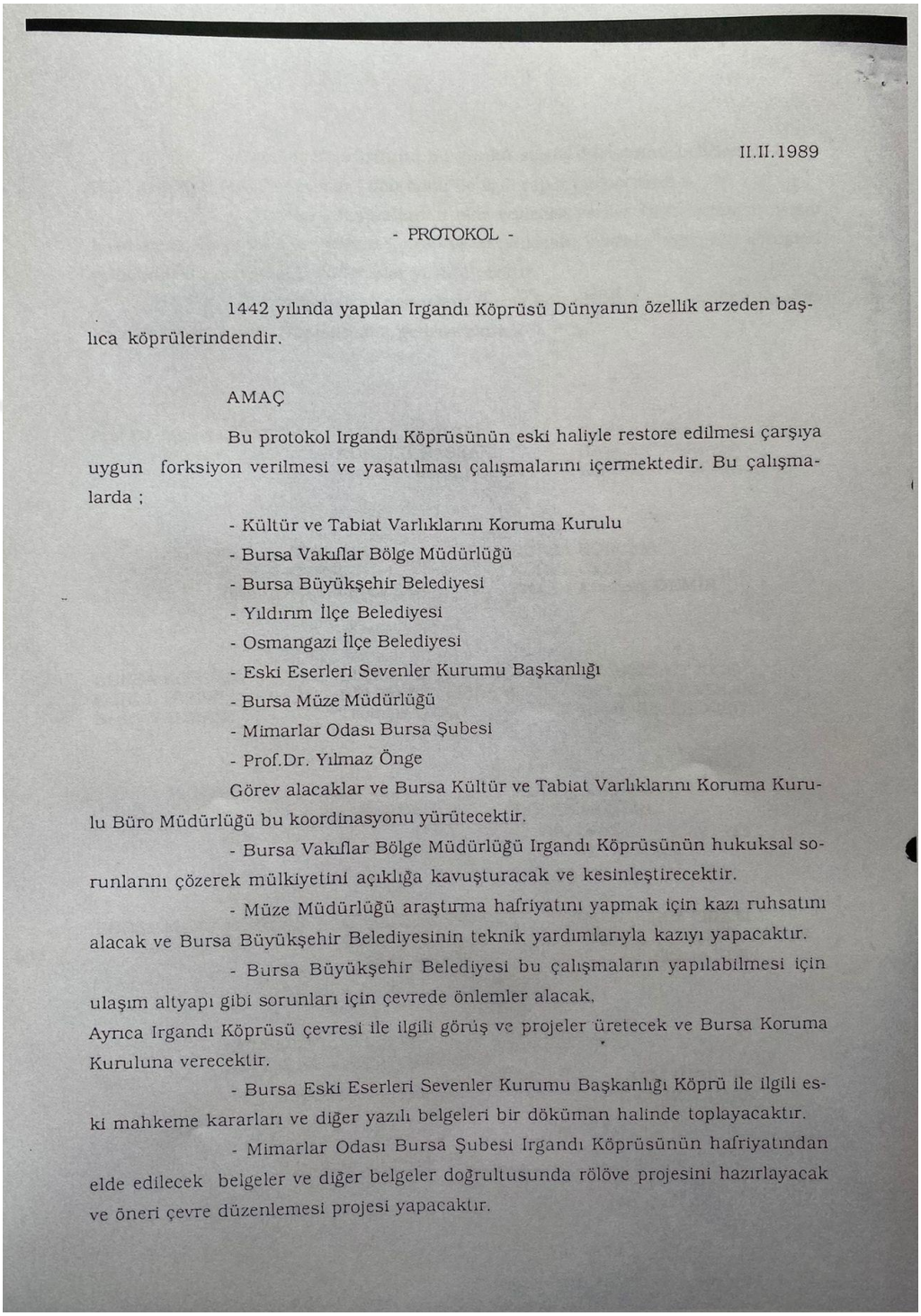
ÜYE
Prof. Ataman DEMİR

ÜYE
Bedri YALMAN

ÜYE
Erhan KELEŞOĞLU
Bursa - Osmangazi İlçesi
Belediye Başkanı

Kaynak: Bursa Büyükşehir Belediyesi Şehir Kütüphanesi Arşivi

Ek 4: Irgandı Köprüsü Sondaj ve Kazı Çalışmalarını İçeren 1989 Tarihli Belge Devamı



II.II.1989

- PROTOKOL -

1442 yılında yapılan Irgandı Köprüsü Dünyanın özellik arzeden başlıca köprülerindendir.

AMAÇ

Bu protokol Irgandı Köprüsünün eski haliyle restore edilmesi çarşıya uygun forksiyon verilmesi ve yaşatılması çalışmalarını içermektedir. Bu çalışmalarda ;

- Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu
- Bursa Vakıflar Bölge Müdürlüğü
- Bursa Büyükşehir Belediyesi
- Yıldırım İlçe Belediyesi
- Osmangazi İlçe Belediyesi
- Eski Eserleri Sevenler Kurumu Başkanlığı
- Bursa Müze Müdürlüğü
- Mimarlar Odası Bursa Şubesi
- Prof.Dr. Yılmaz Önge

Görev alacaklar ve Bursa Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Büro Müdürlüğü bu koordinasyonu yürütecektir.

- Bursa Vakıflar Bölge Müdürlüğü Irgandı Köprüsünün hukuksal sorunlarını çözerek mülkiyetini açıklığa kavuşturacak ve kesinleştirecektir.

- Müze Müdürlüğü araştırma hafriyatını yapmak için kazı ruhsatını alacak ve Bursa Büyükşehir Belediyesinin teknik yardımlarıyla kazıyı yapacaktır.

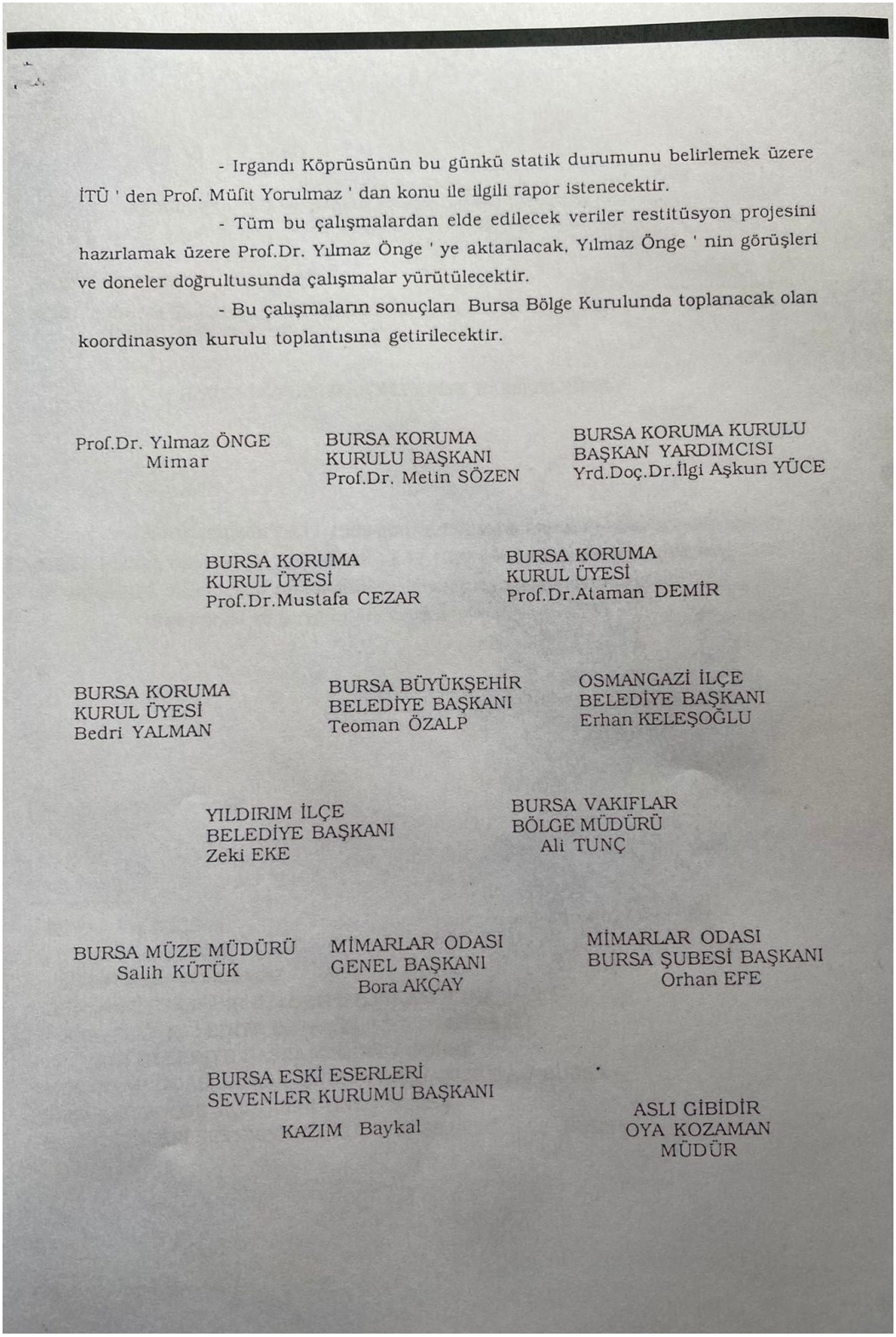
- Bursa Büyükşehir Belediyesi bu çalışmaların yapılabilmesi için ulaşım altyapı gibi sorunları için çevrede önlemler alacak,
Ayrıca Irgandı Köprüsü çevresi ile ilgili görüş ve projeler üretecek ve Bursa Koruma Kuruluna verecektir.

- Bursa Eski Eserleri Sevenler Kurumu Başkanlığı Köprü ile ilgili eski mahkeme kararları ve diğer yazılı belgeleri bir döküman halinde toplayacaktır.

- Mimarlar Odası Bursa Şubesi Irgandı Köprüsünün hafriyatından elde edilecek belgeler ve diğer belgeler doğrultusunda rölöve projesini hazırlayacak ve öneri çevre düzenlemesi projesi yapacaktır.

Kaynak: Bursa Büyükşehir Belediyesi Şehir Kütüphanesi Arşivi

Ek 5: Irgandı Köprüsü Sondaj ve Kazı Çalışmalarını İçeren 1989 Tarihli Belge Son Sayfa



- Irgandı Köprüsünün bu günkü statik durumunu belirlemek üzere İTÜ ' den Prof. Müfit Yorulmaz ' dan konu ile ilgili rapor istenecektir.

- Tüm bu çalışmalardan elde edilecek veriler restitüsyon projesini hazırlamak üzere Prof.Dr. Yılmaz Önge ' ye aktarılacak, Yılmaz Önge ' nin görüşleri ve doneler doğrultusunda çalışmalar yürütülecektir.

- Bu çalışmaların sonuçları Bursa Bölge Kurulunda toplanacak olan koordinasyon kurulu toplantısına getirilecektir.

Prof.Dr. Yılmaz ÖNGE
Mimar

BURSA KORUMA
KURULU BAŞKANI
Prof.Dr. Metin SÖZEN

BURSA KORUMA KURULU
BAŞKAN YARDIMCISI
Yrd.Doç.Dr.İlgi Aşkun YÜCE

BURSA KORUMA
KURUL ÜYESİ
Prof.Dr.Mustafa CEZAR

BURSA KORUMA
KURUL ÜYESİ
Prof.Dr.Ataman DEMİR

BURSA KORUMA
KURUL ÜYESİ
Bedri YALMAN

BURSA BÜYÜKŞEHİR
BELEDİYE BAŞKANI
Teoman ÖZALP

OSMANGAZİ İLÇE
BELEDİYE BAŞKANI
Erhan KELEŞOĞLU

YILDIRIM İLÇE
BELEDİYE BAŞKANI
Zeki EKE

BURSA VAKIFLAR
BÖLGE MÜDÜRÜ
Ali TUNÇ

BURSA MÜZE MÜDÜRÜ
Salih KÜTÜK

MİMARLAR ODASI
GENEL BAŞKANI
Bora AKÇAY

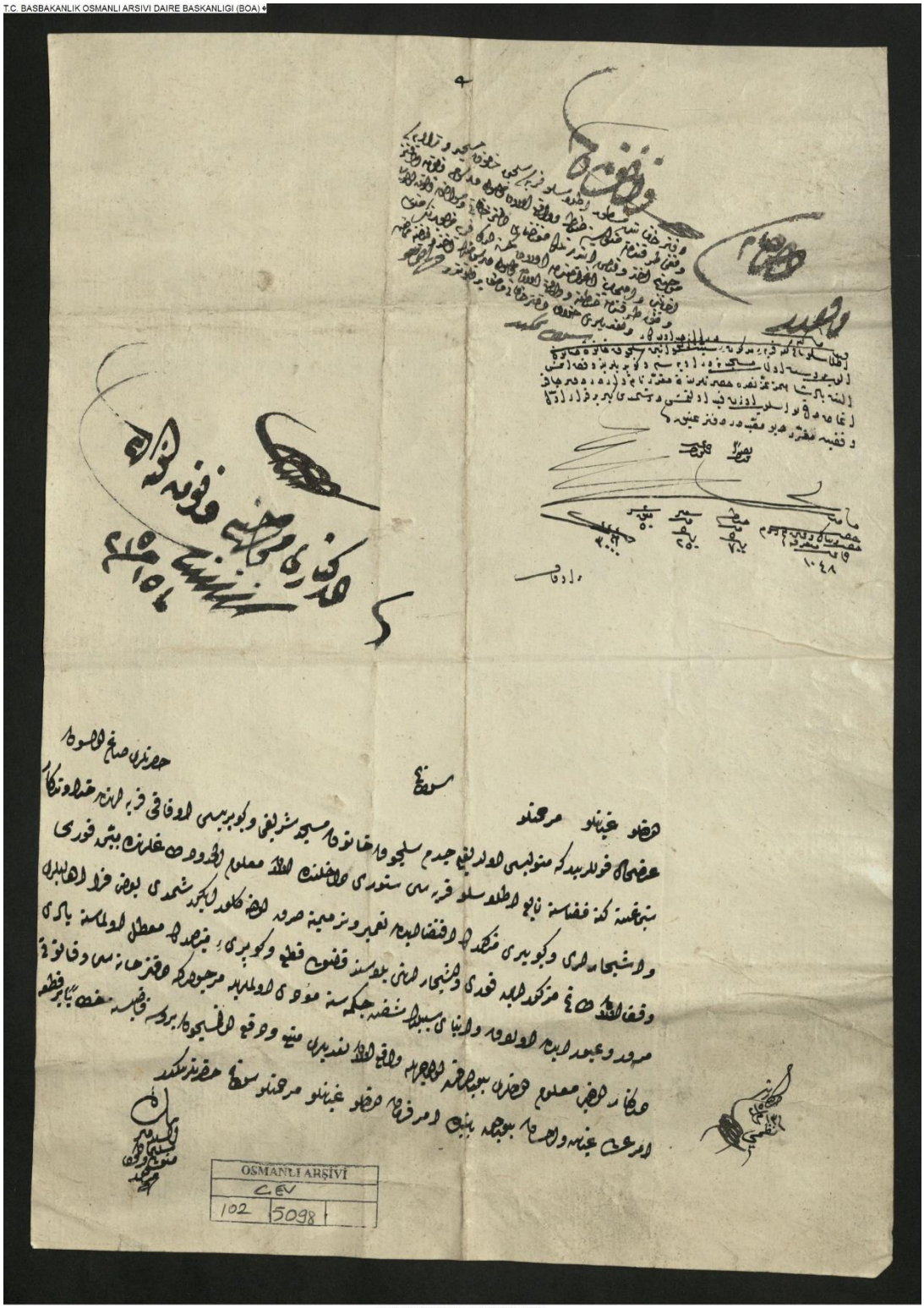
MİMARLAR ODASI
BURSA ŞUBESİ BAŞKANI
Orhan EFE

BURSA ESKİ ESERLERİ
SEVENLER KURUMU BAŞKANI
KAZIM Baykal

ASLI GİBİDİR
OYA KOZAMAN
MÜDÜR

Kaynak: Bursa Büyükşehir Belediyesi Şehir Kütüphanesi Arşivi

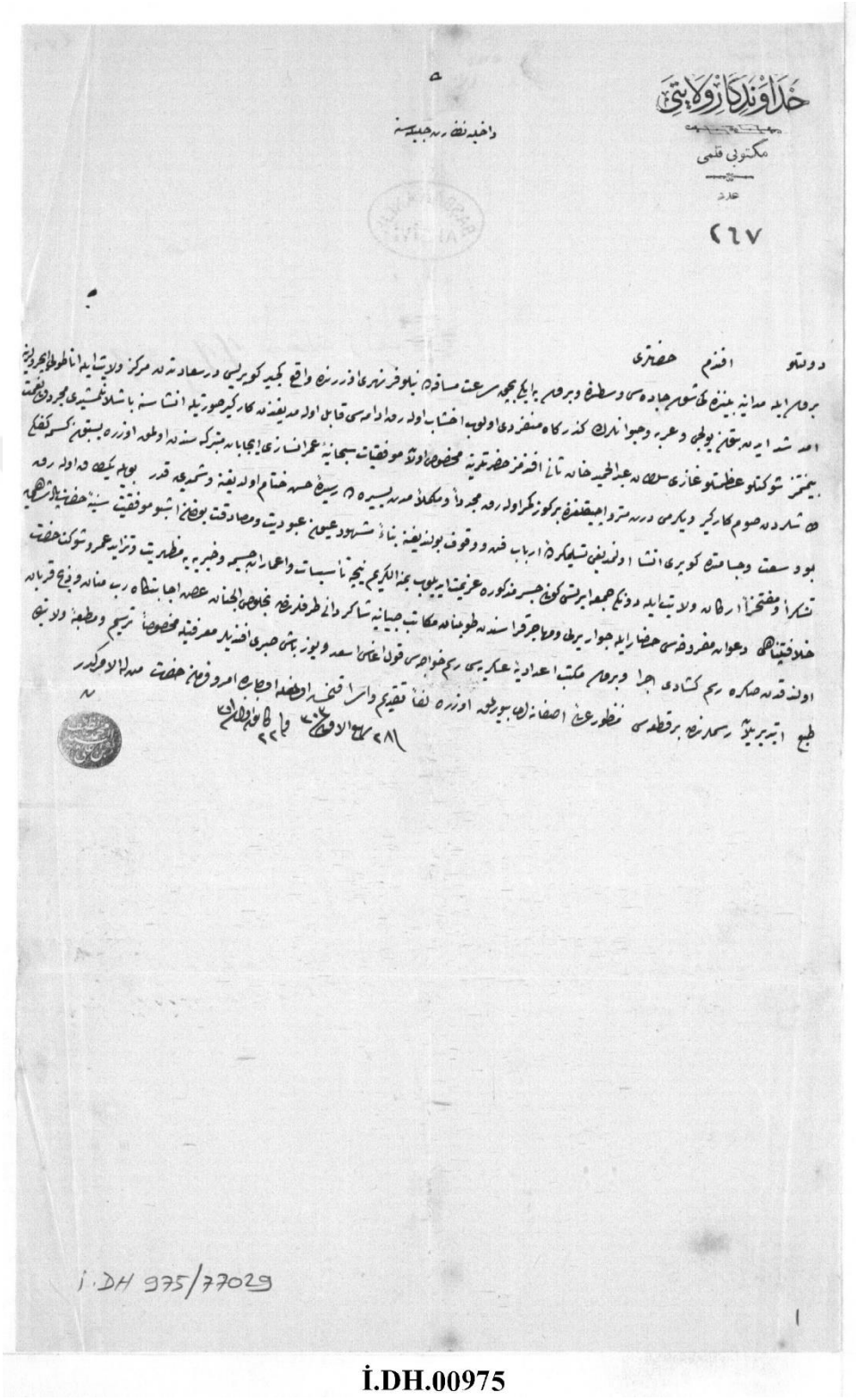
Ek 6: Selçuk Hatun'un Vakfettiği Yapılar ve Atlaslı Köyü'nde Ağaçların Kesilip Eserlere Zarar Vermesini Konu Alan Belge



C.EV.00102.05098.001

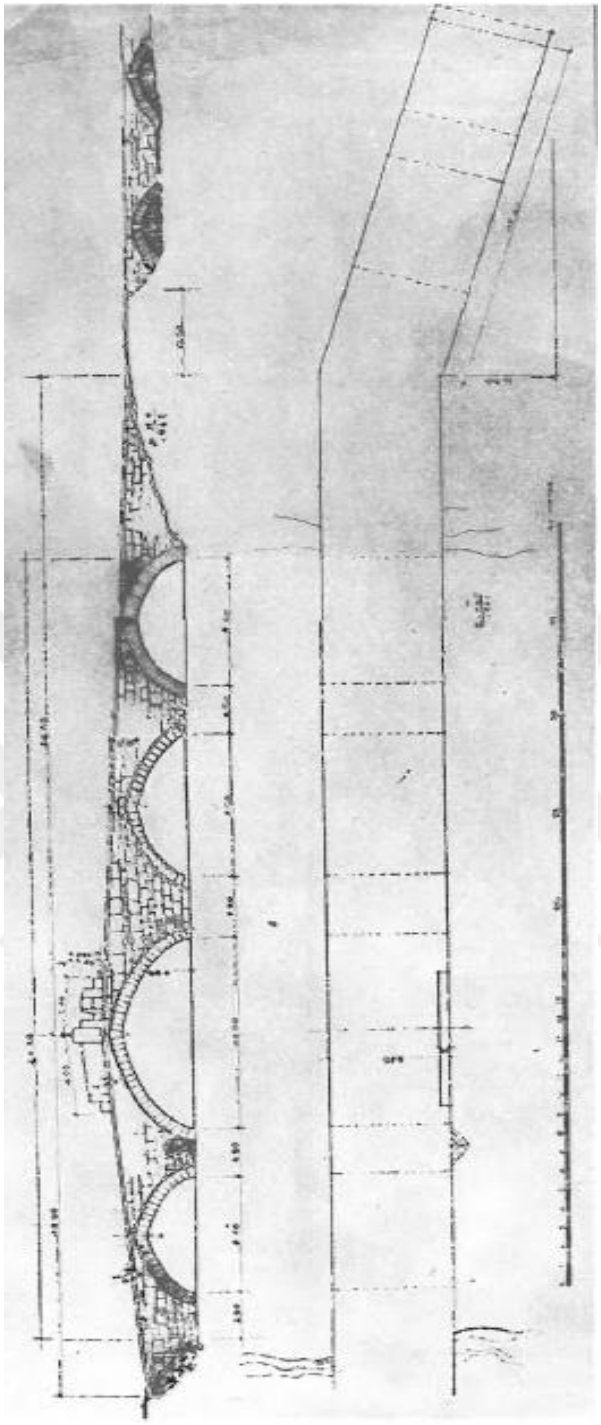
Kaynak: BOA, Osmanlı Arşivi. *C.EV. (Cevdet. Evkaf.)*. Dosya No: 102, Gömlek No: 5098.

Ek 7: Geçit Köprüsü'nün İnşasını İçeren Belge



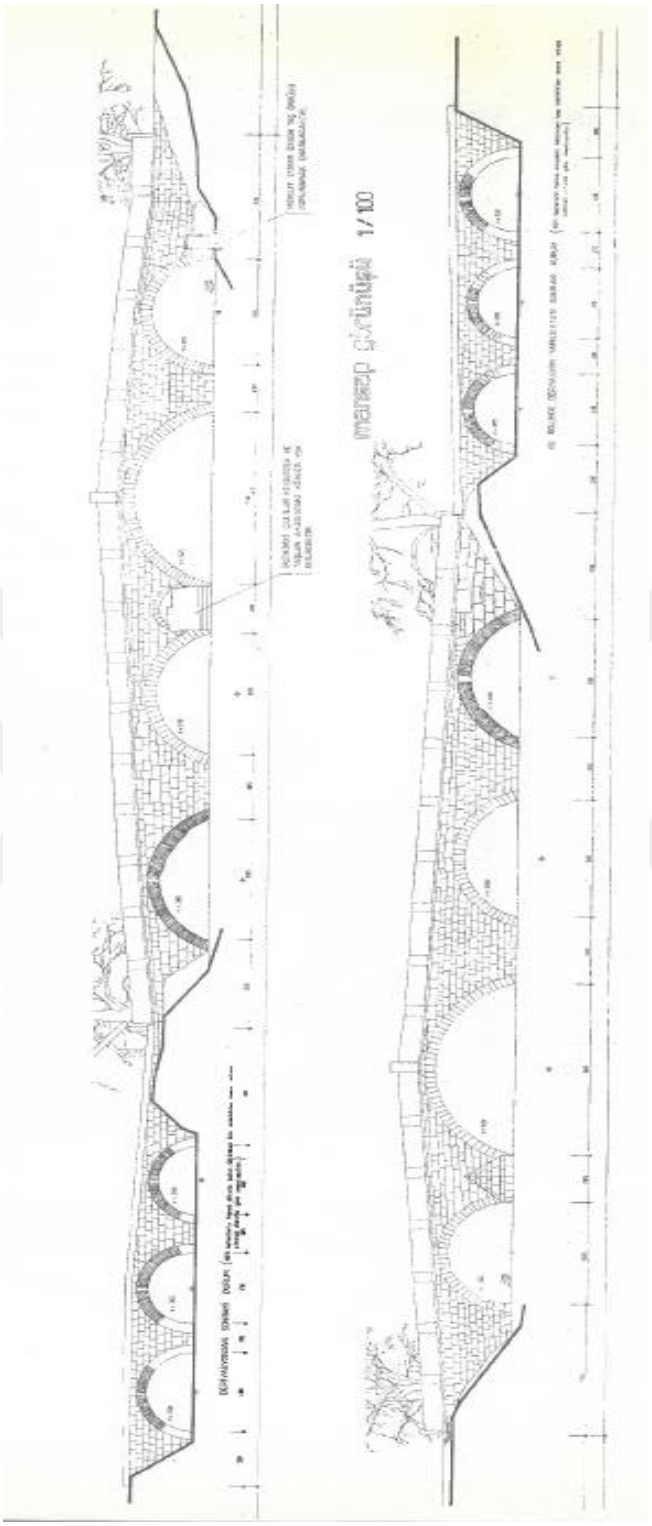
İ.DH.00975

Kaynak: BOA, Osmanlı Arşivi. *İ.DH. (İdare Dahiliye)*. Dosya No: 975, Gömlek No: 77029, Sayfa: 1



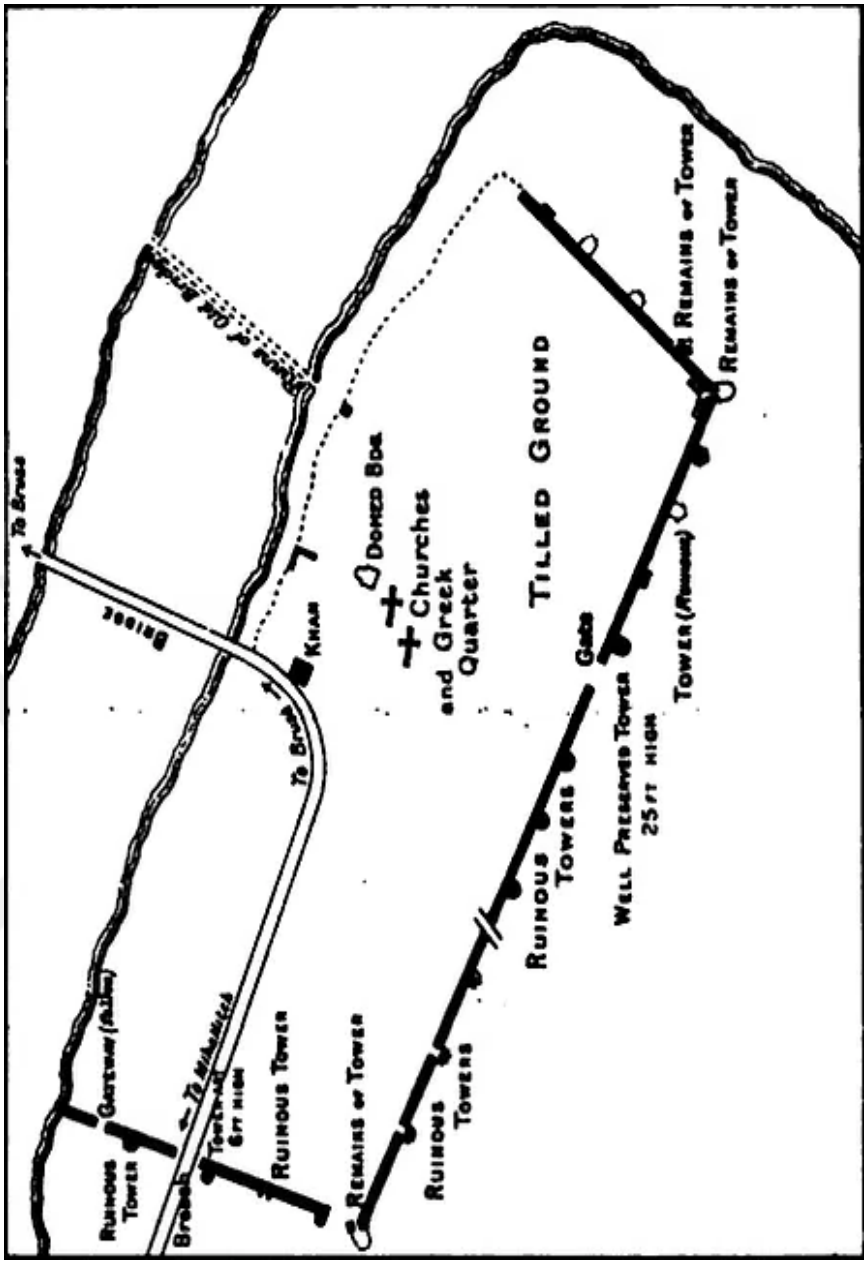
Şekil 2: Ayverdi Tarafından Aktarılan Nilüfer Hatun Köprüsü Planı (1966)

Kaynak: Ayverdi, 1966: 119



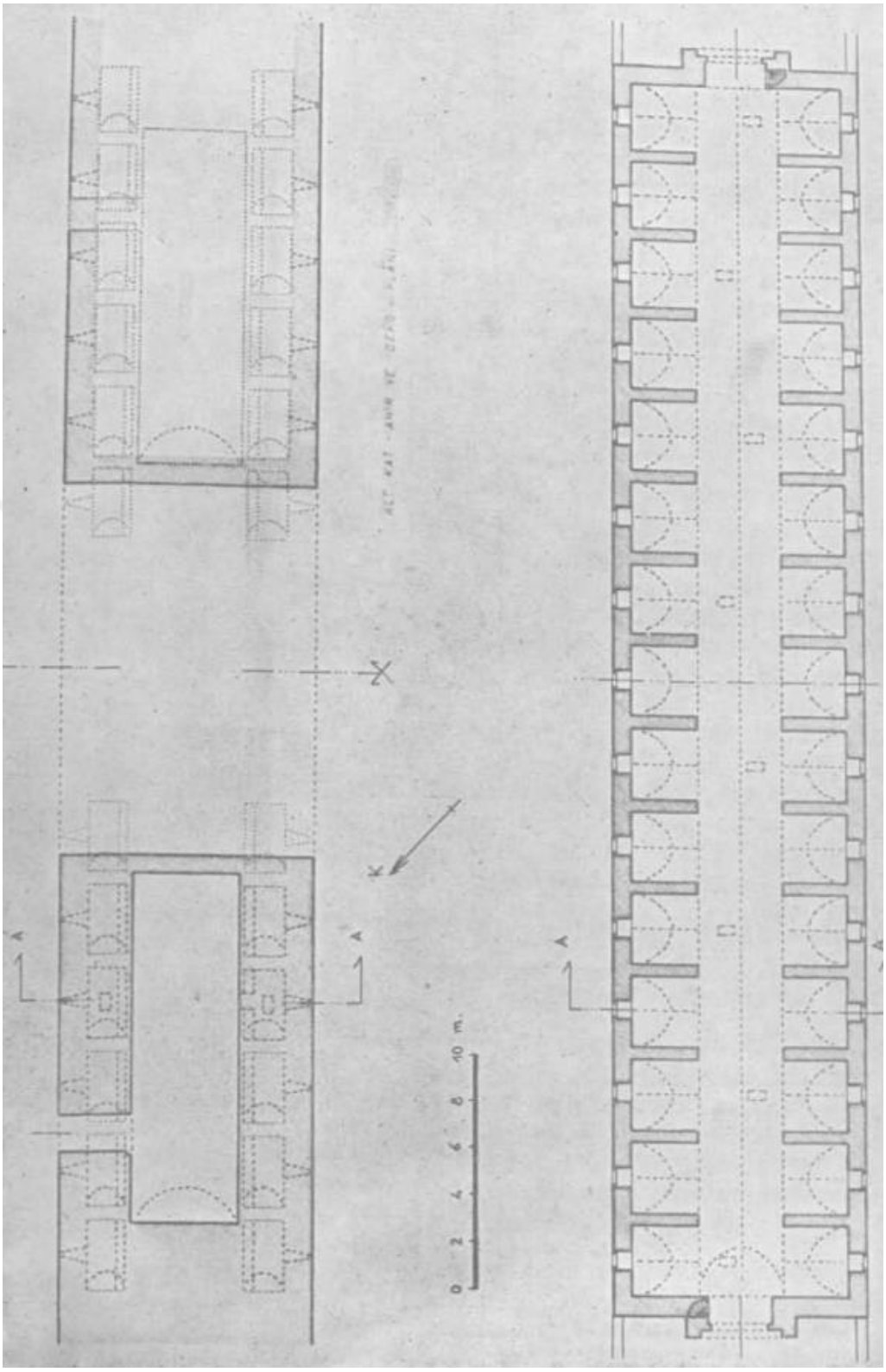
Şekil 3: Nilüfer Hatun Köprüsü Mansap ve Memba Cephe Planı

Kaynak: Tunç, 1978: 146-149



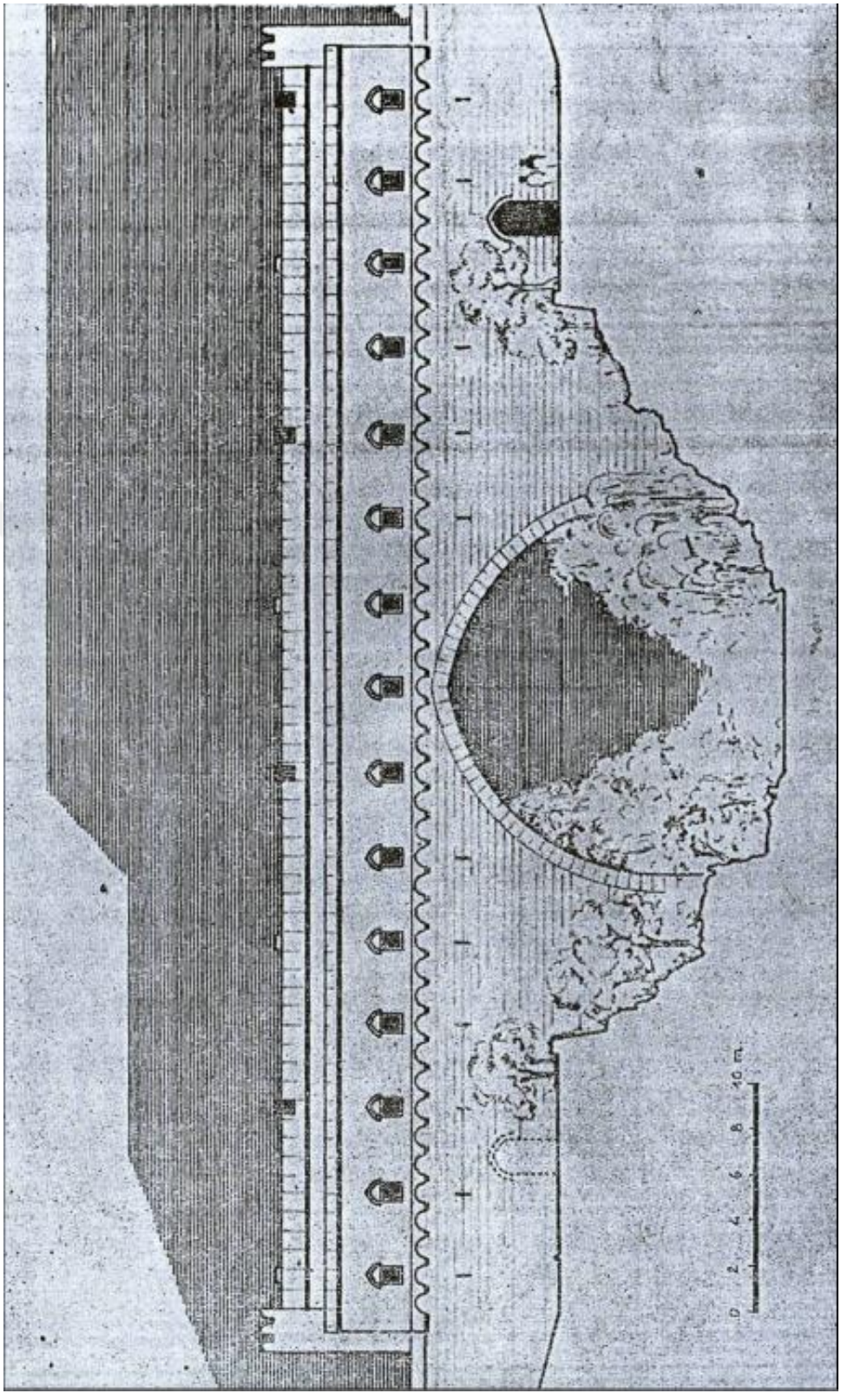
Şekil 4: Uluabad Köprüsü ve Çevresi Planı

Kaynak: Hasluck, 1910: 80



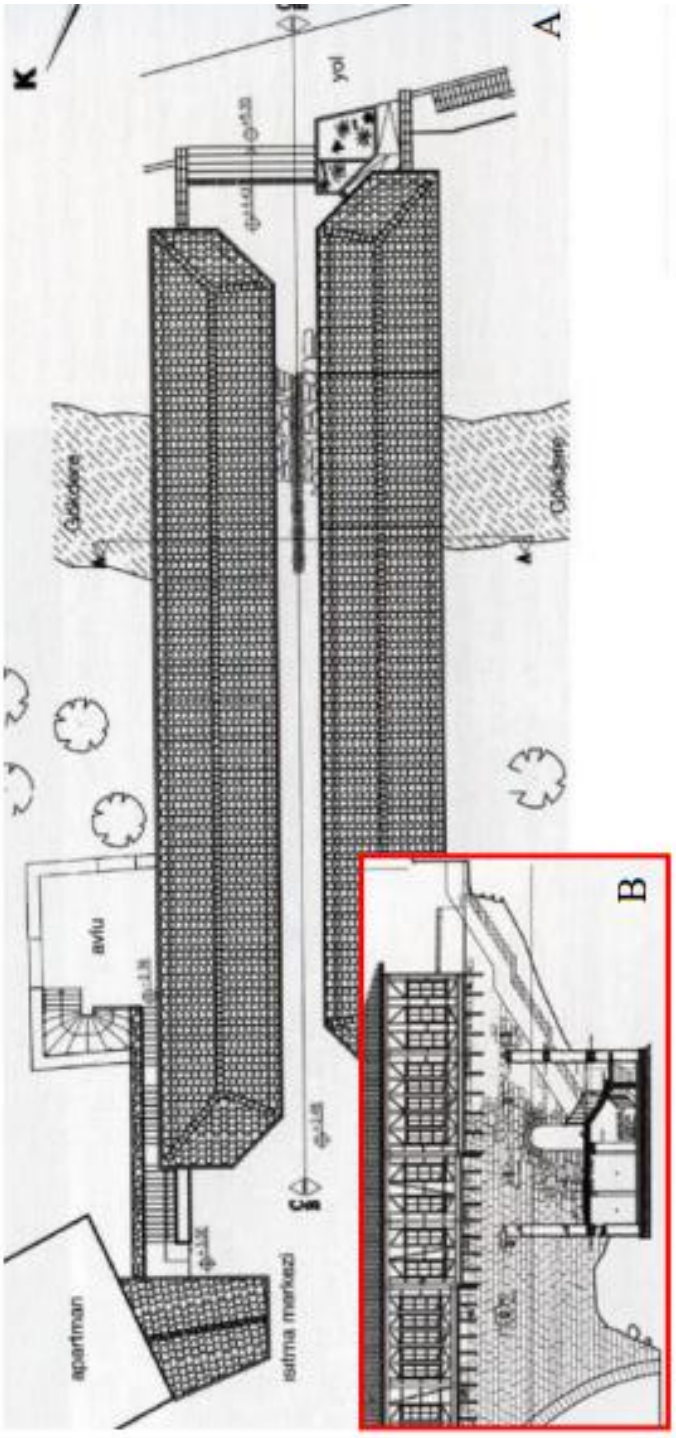
Şekil 5: Bursa Irgandı Köprüsü Restitüsyon Planı

Kaynak: Önge, 1981: 447



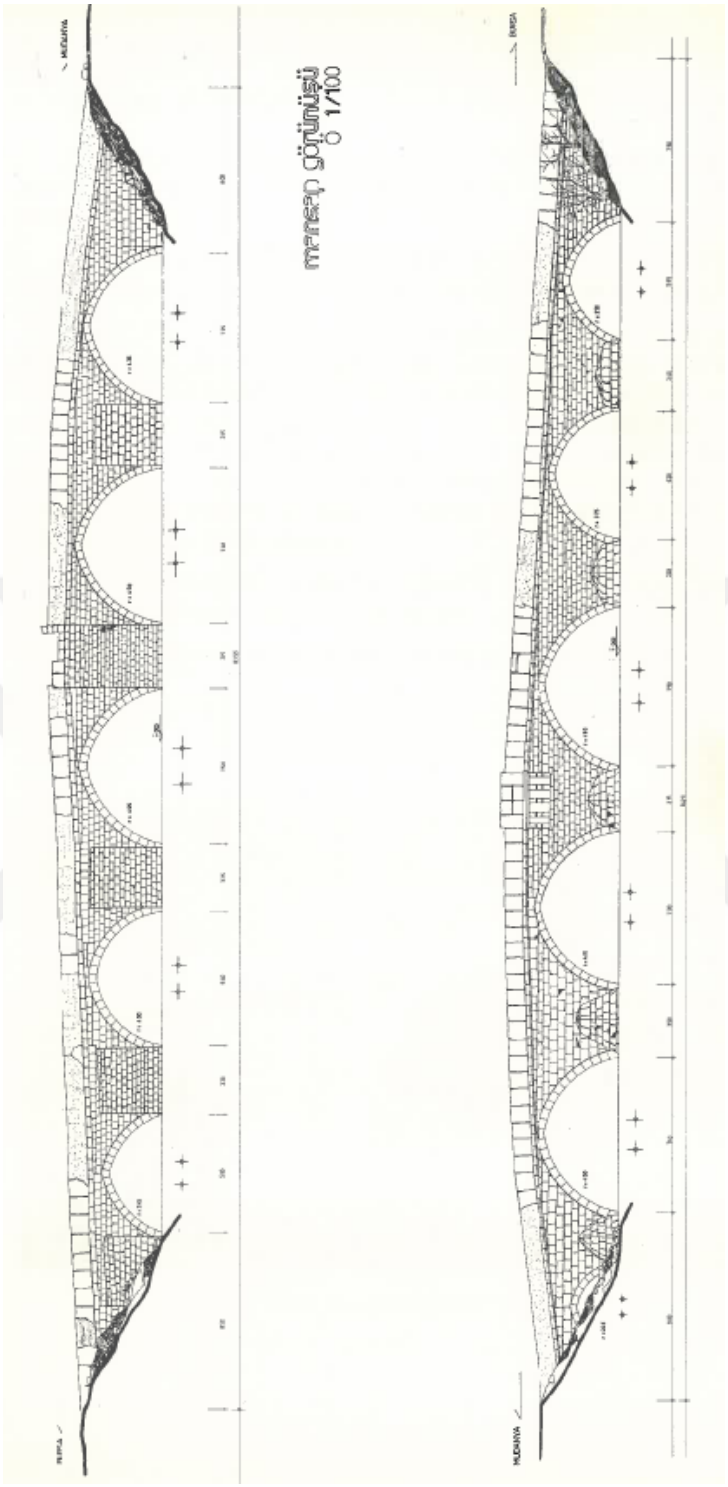
Şekil 6: Bursa Irgandı Köprüsü Cephe Restitüsyonu

Kaynak: Önge, 1981: 446



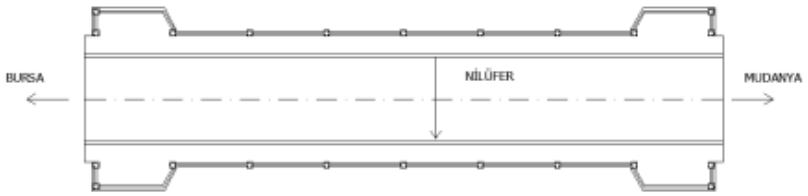
Şekil 7: Irgandı Köprüsü Restorasyon Planı (A) ve Kuzeydoğu Ayakta Yer Alan Odacık Kesiti (B)

Kaynak: Cevahir, 2019: 75



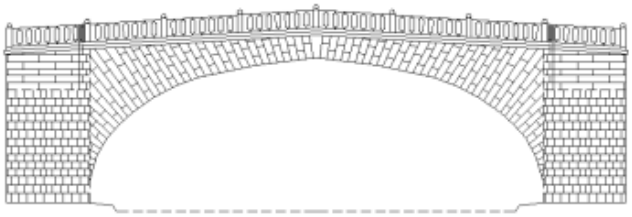
Şekil 8: Abdal Köprüsü Mansap ve Memba Cephe Planı

Kaynak: Tunç, 1978: 13



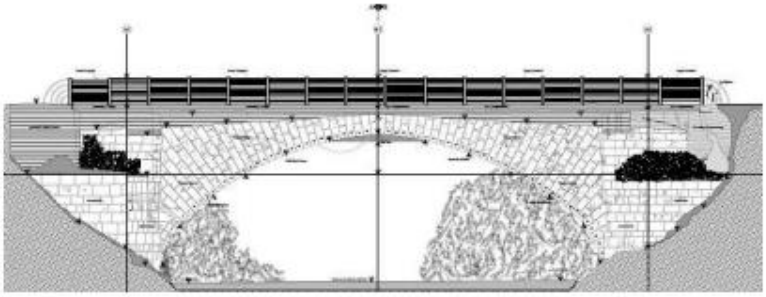
Şekil 9: Geçit Köprüsü Günümüz Yol Ağı Üzerinde Durumu

Kaynak: (Bilici, 2023: 158)



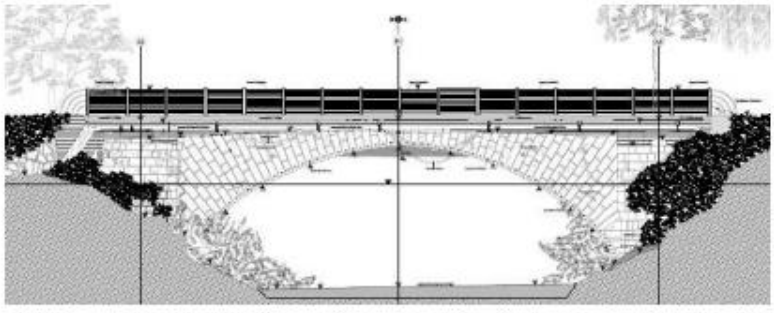
Şekil 10: Geçit Köprüsü Cephe Kesit Planı

Kaynak: Kazım Baykal ve Cüneyt Ölçer'den İşlenerek.



Şekil 11: Geçit Köprüsü Memba Cephe Planı

Kaynak: (Bilici, 2023: 158)



Şekil 12: Geçit Köprüsü Mansap Cephe Planı

Kaynak: (Bilici, 2023: 158)

Dönemlerine Göre Tarihi Köprülerimiz:

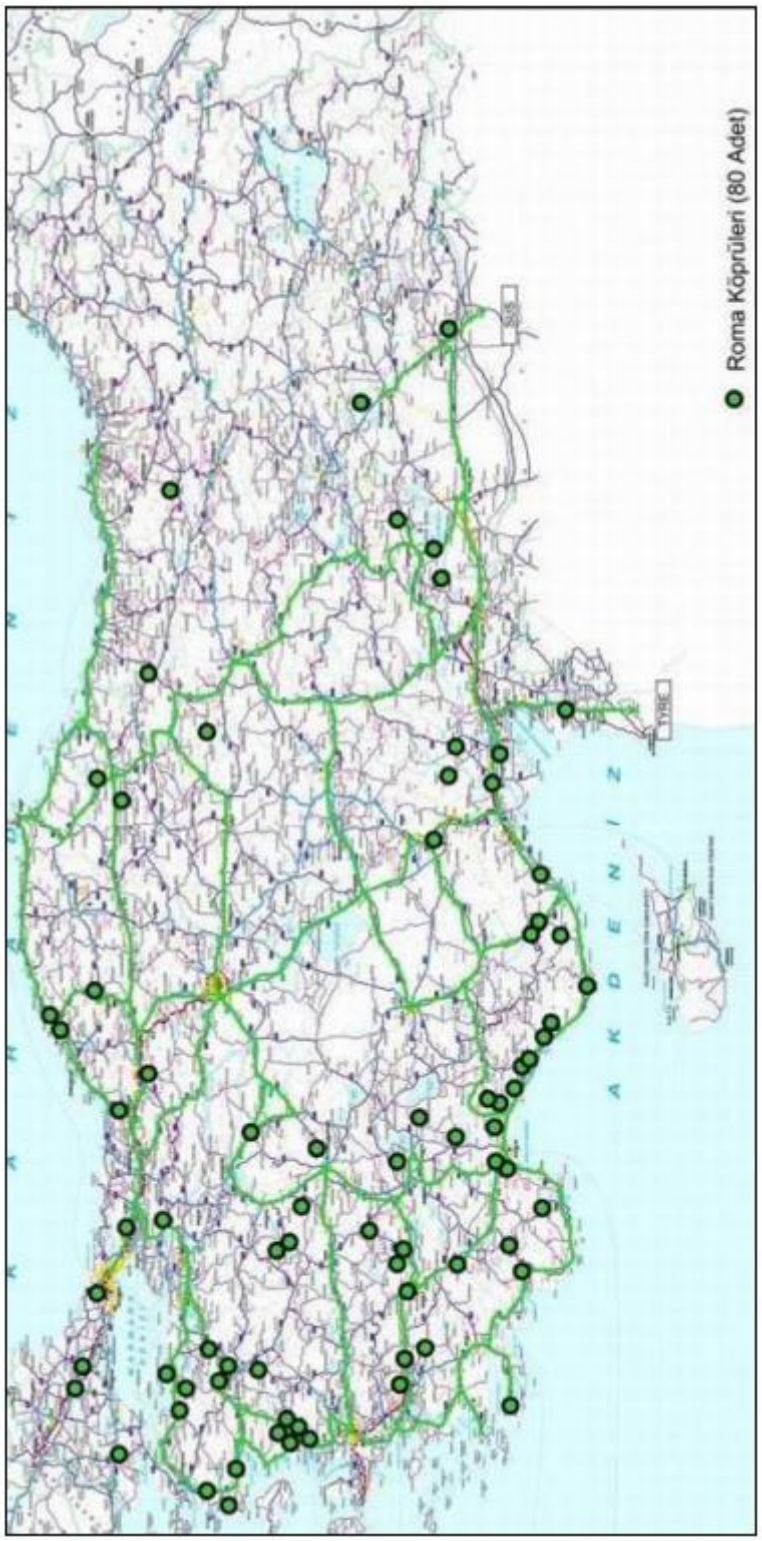
HİTİT DÖNEMİ (M.Ö. XIII. YY.'da Hitit başkenti Boğazköy'de).....	1	Adet
ROMA DÖNEMİ.....	80	Adet
BİZANS DÖNEMİ.....	11	Adet
SELÇUKLU DÖNEMİ.....	90	Adet
OSMANLI DÖNEMİ	413	Adet
CENEVİZ **(Bartın / Kemere (Taşköprü))**.....	1	Adet
PONTUS **(Uzungöl / Trabzon))**	1	Adet
ERMENİ **(Kars / Ani , Siirt / Oymakılıç / 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.....	576	Adet
TOPLAM.....	**1266**	**Adet**

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.A (4) Fransız (1), Cumhuriyet (3)		
TOPLAM.....	**1266**	**Adet**

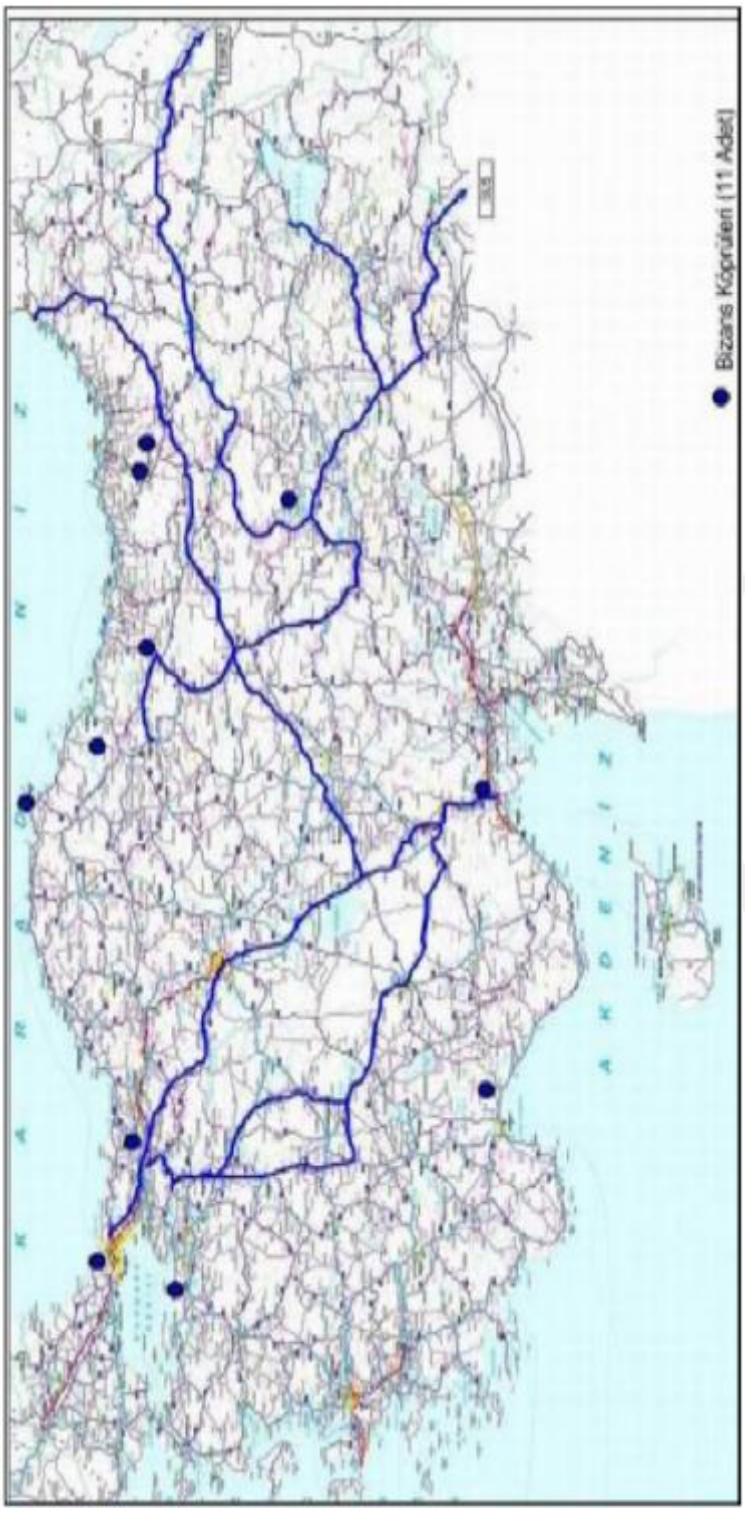
Şekil 13: Dönem ve Tiplerine Göre Ülkemizde Yer Alan Tarihî Köprüler

Kaynak: (Atak, 2008: 282)



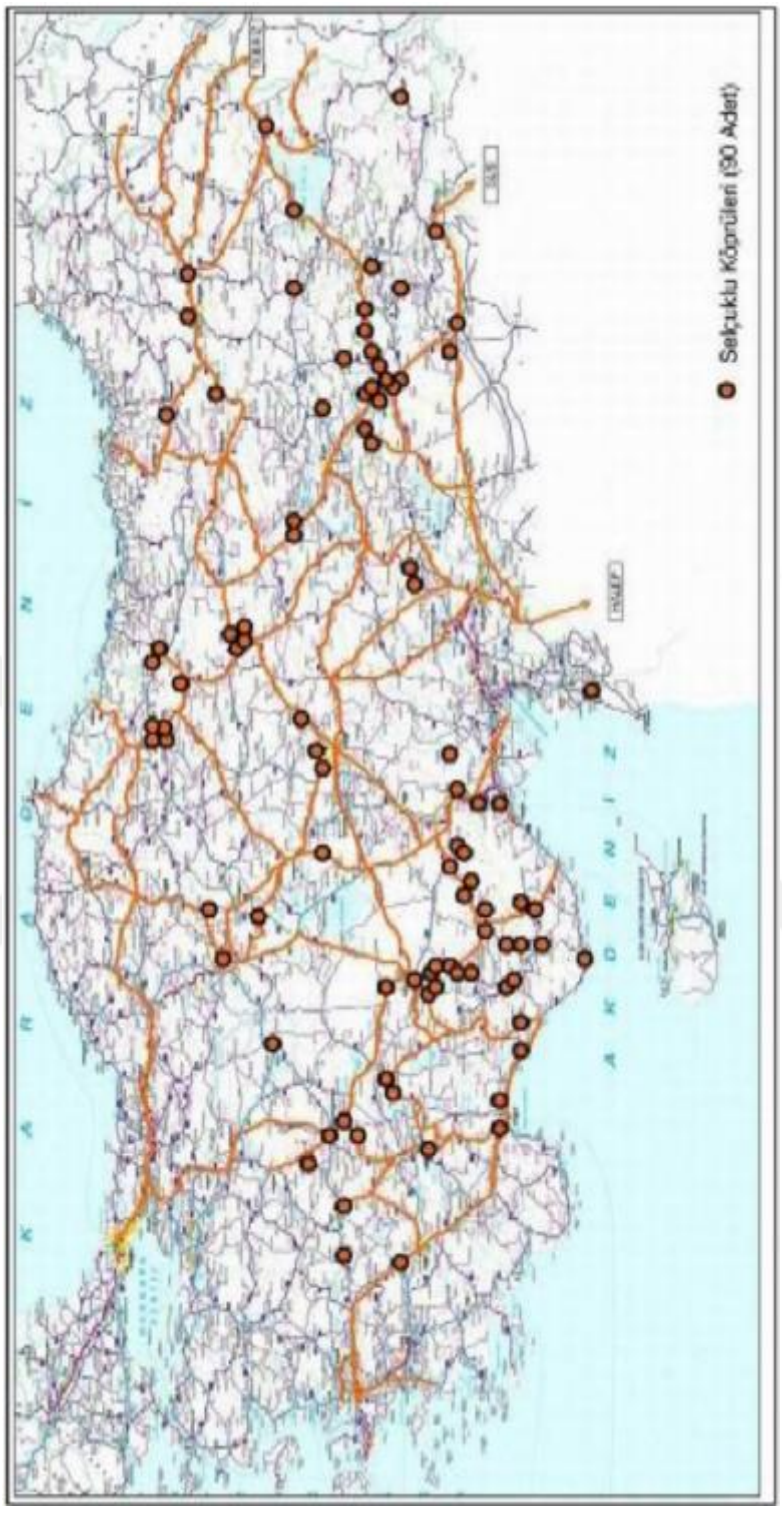
Şekil 14: Ülkemiz Sınırları İçinde Bulunan Roma Devri Köprüleri

Kaynak: (Atak, 2008: 285)



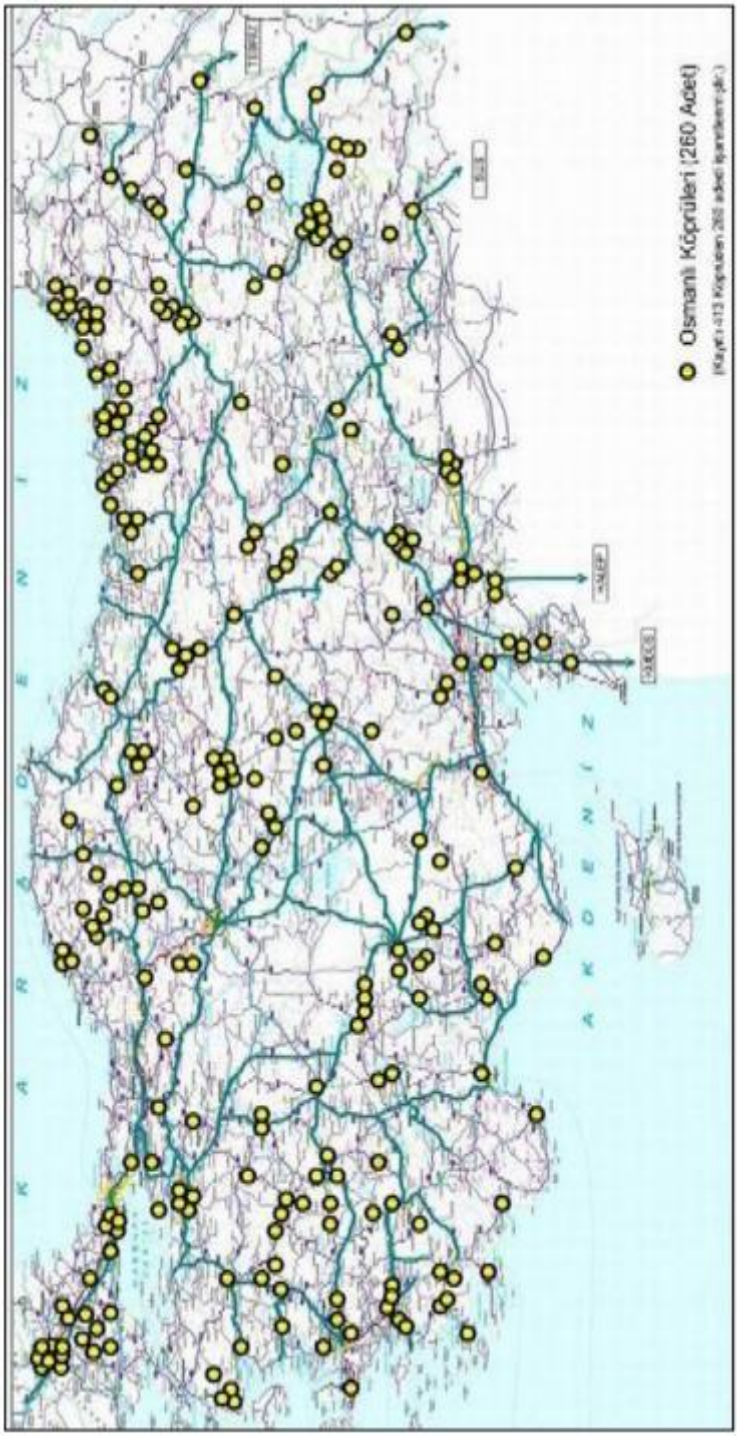
Şekil 15: Ülkemiz Sınırları İçinde Bulunan Bizans Devri Köprüleri

Kaynak: (Atak, 2008: 286)



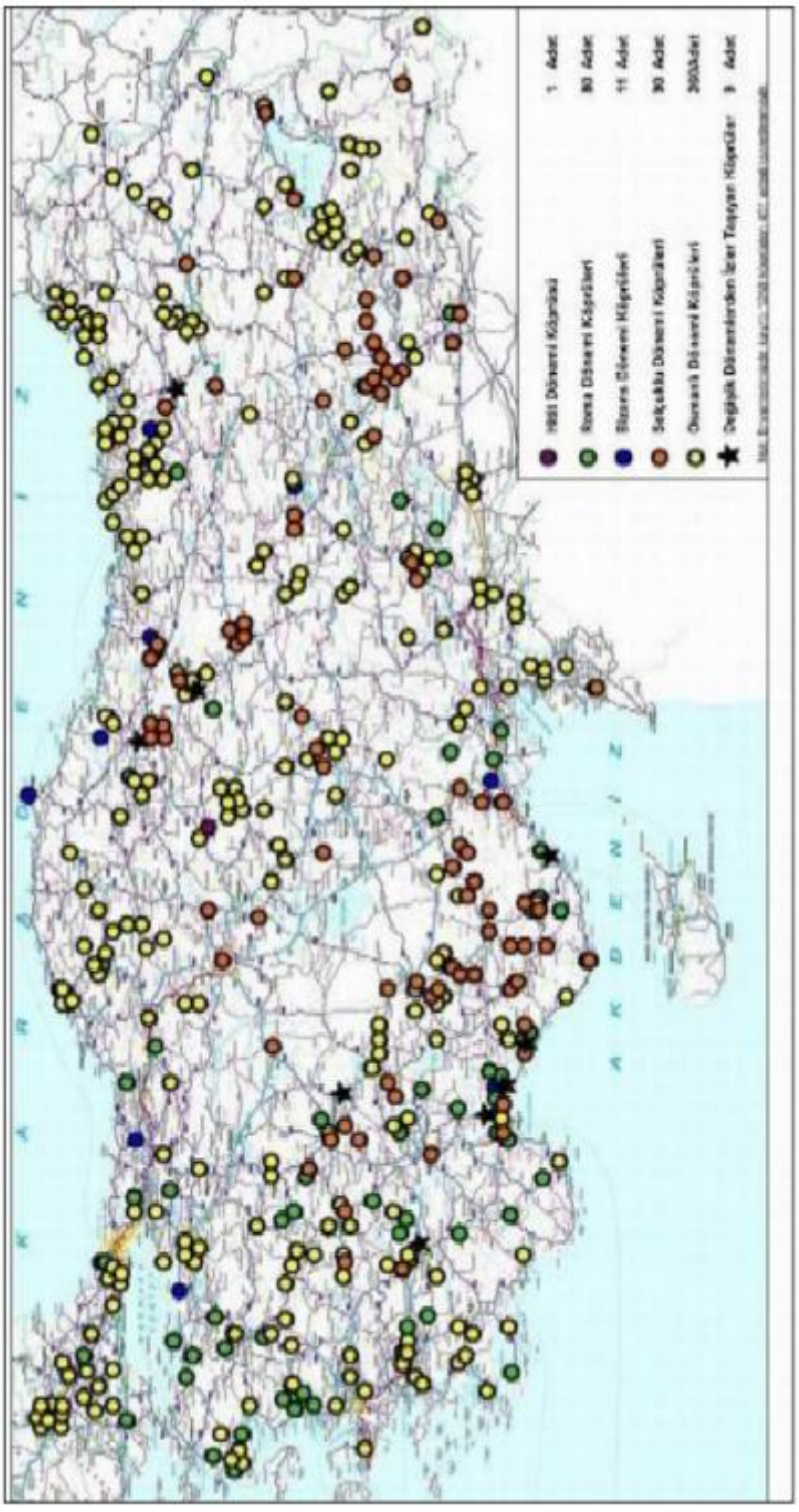
Şekil 16: Ülkemiz Sınırları İçinde Yer Alan Selçuklu Devri Köprüleri

Kaynak: (Atak, 2008: 287)



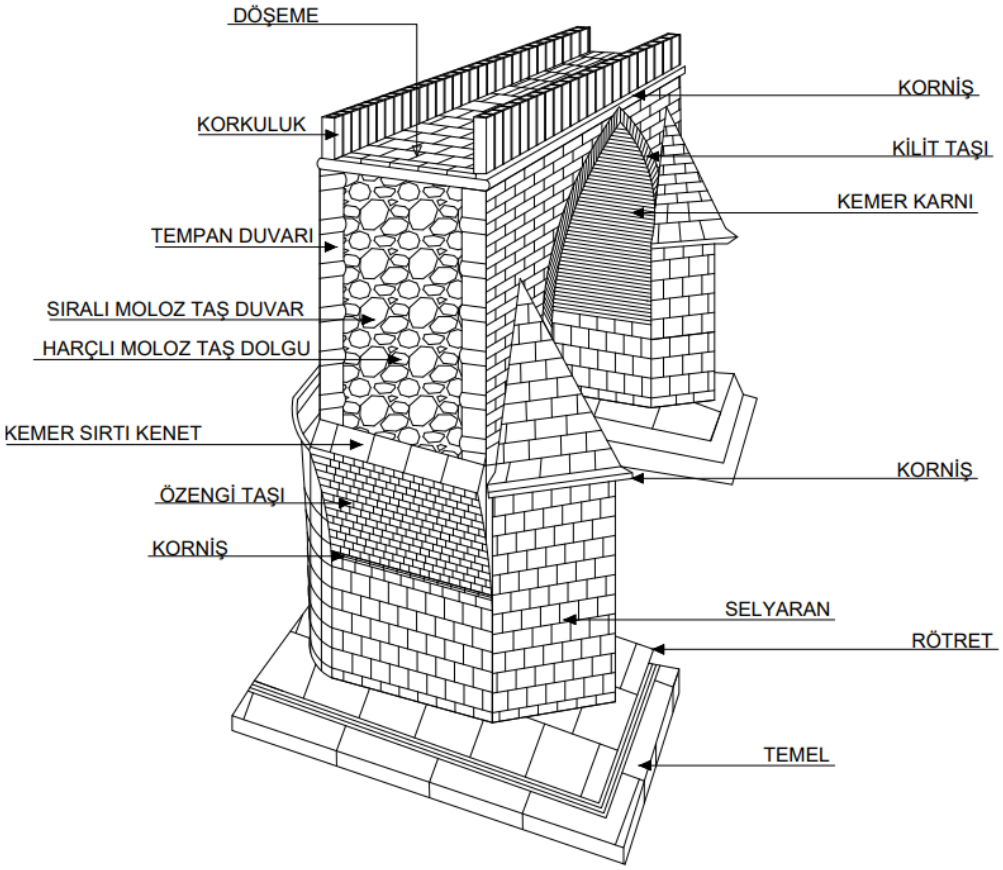
Şekil 17: Ülkemiz Sınırları İçinde Yer Alan Osmanlı Devri Köprüleri

Kaynak: (Atak, 2008: 288)



Şekil 18: Ülkemiz Sınırları İçinde Yer Alan Tarihî Köprüler

Kaynak: (Atak, 2008: 289)



Şekil 19: Köprü Yapısının Kesiti ve Mimari Ögelerin Görünümü

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

ÖZ GEÇMİŞ

Ad Soyad: Mehmet Mert BAYRAM	
Eğitim Bilgileri	
Lisans	
Üniversite	Sakarya Üniversitesi
Fakülte	Fen-Edebiyat Fakültesi
Bölümü	Sanat Tarihi
Makale ve Bildiriler	
1. Bayram, M. M. (2024) Sivil Mimari'nin Sıradışı Örneklerinden: Arastalı Köprüler. ***Sosyal ve Kültürel Araştırmalar Dergisi (SKAD)***, 10(20), (Haziran 2024) 61-88., https://doi.org/10.25306/skad.1477515	