

SİLİFKE TAŞ KÖPRÜ'NÜN RÖLÖVE TESPİTLERİ VE TARİHİ DÖNEM ANALİZİ

*Evindar YEŞİLBAŞ**

Özet

Anadolu'da tarihi özelliklerini yitirmeden günümüze ulaşan çok sayıda köprü bulunmakla birlikte birçoğu işlevini yitirmiş olsa bile tarihi önemini korumaktadır. Köprüler, geçmişte kullanılan güzergahlar konusunda da bilgi üretmeye yarayan mimari ürünlerdir. Bu bilgiden hareketle köprülerin, köprülere dair kalıntıların ve izlerin korunması gelecek kuşaklara aktarılması gerekmektedir.

Bu çalışma, Karayolları Genel Müdürlüğü denetiminde ve Adana Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu onayına sunulmak üzere köprünün onarımına yönelik hazırlanan sanat tarihi raporunun genişletilmiş ve güncelleştirilmiş halidir. Çalışmamızda Taş Köprü'nün mevcut mimari analizi yapılarak, restitüsyonuna kaynak oluşturacak dönem analizi yapılmıştır. Köprü, Anadolu'dan köprü örnekleri ile analogik açıdan değerlendirilerek karakteristik özellikler bağlamında irdelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Mersin, Silifke, Taş Köprü, Rölöve, Restitüsyon

IDENTIFICATION OF THE SILIFKE STONE BRIDGE AND ANALYSIS OF HISTORICAL PERIOD

Abstract

There are many bridges in Anatolia reaching daily without losing their historical characteristics. Many of them maintain their historical significance, although lost their functioning. Bridges give information about routes used in the past. Therefore bridges and their residues required to be protected.

This study is an art history report which is updated version. It was prepared for the restoration of the bridge. This report was presented to Adana Conservation District Council and General Directorate of Highways. In this study the current architectural and period analysis of the Silifke Stone Bridge was done. Characteristic features of The Silifke Stone Bridge has been uncovered and compared to other samples in Anatolia.

Keywords: Mersin, Silifke, Taş Bridge, Survey, Restitution

* Yrd. Doç. Dr., Mardin Artuklu Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Sanat Tarihi Bölümü Öğretim Üyesi

1- GİRİŞ

Anadolu coğrafyası, farklı medeniyetlerin ve uygarlıkların asırlar boyunca hüküm sürdürebildikleri ve bu uygarlıklara kara ve deniz ticareti imkanını sunan bir coğrafyadır. İlkçağlardan günümüze önemini yitirmeden kullandığımız yolların kökleri ve gelişmeleri tarihin içinde saklıdır. Nitekim Asur ve Babil Medeniyetlerinin Mezopotamya ve Suriye’de meydana getirdikleri ve tarihin ilk düzenli yolu olarak bilinen yol ağları yurdumuz sınırlarına Cizre’den girerek oradan da Anadolu’nun içlerine doğru uzanmaktadır (Halifeoğlu vd., 2013, 82.). Bu yol güzergahını sırasıyla; Hititler, Persler, Helenler, Romalılar, Bizanslılar kullanmış, daha sonraları Selçuklular ve Osmanlılar da aynı güzergahı izlemişlerdir (İlter,1978, 23-25; Çulpan, 1975, 208-209). Roma öncesinde mevsim şartlarına bağlı olarak kullanılan yol ağları Romalılar tarafından güzergâh boyunca blok taş döşenmesi ve gereken noktalara köprü yapılarak kullanıldığı bilinmektedir. Romalıların gerek güzergâhlar üzerindeki yol ve geçitleri askeri ve sosyal yapılarla donatmaları, gerekse iskan politikaları Bizanslılar döneminde de önemli bir değişiklik olmadan sürdürülmüş, Selçuklu ve Osmanlı Dönemlerinde ise yeniden ele alınarak daha gelişmiş bir sistem dâhilinde devam ettirilmiştir (İlter,1995, 9-28; Ortaylı, 2007, 326-327)

Anadolu’da coğrafi durum göz önüne alındığında irili ufaklı çok sayıda nehrin varlığı ayrıca dikkati çekmektedir. Stratejik, ekonomik ve sosyal bakımdan bu nehirlerin kolaylıkla geçilmesinin sağlanması gerekmiştir. Bu ihtiyaç karşısında, imar faaliyetlerinde köprü yapımına büyük önem verilmiştir. Askeri ve sosyal amaçlı inşa edilen köprüler, Anadolu’da eski çağlardan beri başlangıçta basit ve ahşap olarak, daha sonra ise yarım daire ve sivri kemerli düzgün kesme taş tekniğiyle yapılmışlardır.

Anadolu’da kervanların ulaşımını sağlayabilmek ve ulaşım ağını güçlendirmek için nehirler üzerine köprü inşası Anadolu Selçuklu döneminde sayıca artmıştır. Stratejik amaçlı inşa edilen köprülerin artışı Anadolu Selçuklularının ticarete yönelik canlılık yaratmak kadar izlediği siyasetle bağlantılıdır.

Köprüler; sefere çıkılırken ordunun geçtiği, posta ve haberleşme teşkilatının kullandığı, ticaret kervanlarının ve hac kabilelerinin yararlandığı geçitler olarak önem taşımakla birlikte, bazen de köprü görevlilerinin ve ulakların barınma amacıyla kullandıkları meskenlerdi. Ayrıca savaş döneminde savunmada karşı kuvvetlerin yararlanmasının

istenmediği tesisler olarak da önemliydiler. Devletin bütün iktisadi faaliyetleri yolların geçtiği yerler ile bu yolların vardığı liman ve şehirlerde toplanmış olup, yol ve köprüleri kullananların güvenliğinin sağlanması her zaman gerekli olmuştur.

Köprüler konusunda kapsamlı araştırmalar yapılmış¹ olmasına rağmen, tek eser bazında detaylı araştırmaların eksikliği dikkati çekmektedir. Tarihi önemini koruyan yollarla birlikte zaman içerisinde yeni yol ve güzergahların kullanılması, bazı yolların önemini yitirdiğine ve buna bağlı köprülerin de kullanılmaz hale geldiğine tanık oluyoruz. Önemini yitiren tarihi yol ağları, güzergah noktaları ve bu yolların birbirleriyle olan bağlantılarını anlayıp yorumlamamıza imkan sağlayan köprülerin korunarak gelecek nesillere birer kültür mirası olarak bırakılmaları gerekmektedir. İleri teknolojik gelişmeler karşısında geleneksel yapım tekniklerinin uygulandığı köprülerin, işlek yollar üzerinde olmaları durumunda muhtelif zamanlarda onarılarak kullanıma sunuldukları görülmektedir. Bu onarımlar bilinçli müdahale tekniklerini içermesinin yanı sıra köprülerin gelişigüzel eklentilerle tarihi hüviyetini kaybetmesine de sebep olabilmektedir.

Çalışmamıza konu olan Silifke Taş Köprü, temelleri Roma Dönemine ait olan ve 19. yüzyılda yeniden inşa edilen bir eserdir. Silifke Taş Köprü'nün rölöve tespitlerine ve dönem analizine yönelik konunun seçilmesinin sebebi, bu konuda detaylı çalışmaların gerçekleştirilmemiş olmasıdır. Taş Köprü ile ilgili literatür çalışmalarında köprüyü tek eser bazında ele alıp, detaylı inceleyen herhangi bir yayın tespit edilememekle birlikte çalışmaların köprünün tarihi hakkında bilgi verir nitelikte olduklarını söyleyebiliriz (Keil;Wilhelm, 1931, 6; Evliya Çelebi, *Seyahatname*, 319-320; Çıplak, 1968, 347-348; Eyice, 1980, 111-121; Beaufort,1808; Langlois, 1861; Taşkiran, 1993, 39; Çulpan, 1975, 17). Çalışmanın temel amacı Taş Köprü'nün mevcut mimari analizini ortaya koymaktır, ikinci amaç ise tarihi köprünün inşa süreciyle başlayan kullanımıyla birlikte günümüze kadar geçirdiği değişiklik, onarım ve eklemelerin tespitidir.

¹ Köprüler konusunda Cevdet Çulpan tarafından kapsamlı bir çalışma yapılmıştır, bkz., (Çulpan, 1975). Çalışmasında Tipoloji denemesine gitmeden köprüleri Antik Devir Köprüleri, Romalılar Devri Köprüleri, Bizans Devri Köprüleri, Artukoğulları Devri Köprüleri, Selçuklu Devri Köprüleri, Osmanlı Devri Köprüleri ve Cumhuriyet Devri Köprüleri olmak üzere yedi başlıkta ele almıştır. Bunun yanı sıra en eski köprüleri, köprülerin özelliklerini ve mimarlarını ayrıntılı olarak vermeye çalışmıştır. Ancak köprü tipolojisi konusunda herhangi bir noktaya değinmemiştir. Anadolu Selçuklu köprülerini bilimsel olarak inceleyip yayınlayan Fügen İlter'dir, bkz. (İlter, 1978), Fügen İlter, köprüleri tabliye durumuna göre "düz köprüler" ve "dik köprüler" olmak üzere iki tipte incelemiştir. Köprülerin araştırılıp, restore edilerek korunmalarında büyük emeği olan İsmet İlter de birçok yayın hazırlamıştır. Ayrıca köprüleri tanıtan monografi özelliğinde bir eser de Gülgün Tunç'a aittir, bkz., Tunç, 1978. Gülgün Tunç ise köprüleri, uzunluklarına göre "tek gözlü" veya "çok gözlü" olarak sınıflandırarak kendi arasında düz ve eğimli köprüler olarak gruplandırmıştır.

Çalışmamızda, Taş Köprü'nün yeri ve konumu, tarihçesi hakkında bilgi verildikten sonra köprünün rölövesine yönelik mimari analizi², ikinci bölümünde ise mimari detaylar ve çeşitli arşivlerden temin edilen fotoğraflar ışığında köprünün dönem analizi sunulmuştur.

2-SİLİFKE TAŞ KÖPRÜNÜN RÖLÖVE TESPİTLERİ

2.1. Köprünün Bulunduğu Yer ve Konumu

Taş Köprü, Mersin İli, Silifke İlçesi sınırları içinde, şehir merkezinin ortasında, Göksu Nehri³ üzerinde yer almaktadır⁴. Göksu Nehri üzerinde doğu- batı doğrultusunda uzanan köprü, yaya ve araç trafiğine açık bir şekilde kullanılmaktadır.

Taş Köprü, Milli Eğitim Bakanlığı Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu tarafından 16.11.1969 gün ve 5097 sayılı kararı ile tescil edilmekle birlikte yol genişletme çalışmalarına yönelik teklifin de aynı kararda kabul edildiği anlaşılmaktadır⁵.

2.2. Köprünün Tarihçesi

Köprünün üzerinde yapım tarihini saptamaya yönelik herhangi bir kitabe bulunmamaktadır. Köprünün 1870 yılında Josef Keil ve Adolf Wilhelm tarafından tespit edilen kitabesine göre köprünün yerinde daha önce M.S. 77-78 tarihinde Roma İmparatoru L. Octavius Memor zamanında Vespasian ve oğulları Titus ile Domitian adına inşa edilen bir köprünün varlığı bilinmektedir (Taşkiran, 1993, 44). Bazı araştırmacılar tarafından kitabenin Silifke'nin yerli Rumlarından İvannis Spataris tarafından İzmir'deki Rum Okuluna hediye olarak gönderildiği, 1922 yılındaki İzmir yangınında da yok olduğu belirtilmektedir (Çulpan, 1975, 17). J. Keil; eserinde kitabenin bir kopyası ve Silifke'nin Roma devri şehir planını

² Makalede kullanılan çizimler, Silifke Taş Köprü Restorasyon Projesi Müellifi olan Cenka Restorasyon Yol İnş. Turz. San. ve Tic. Ltd. Şti.den alınmıştır. Bütün çizimlerin açıklamalarında bu bilgiyi yazıp tekrara düşmemek için burada belirtmek uygun görülmüştür.

³ Göksu Nehri, Doğu Akdeniz havzasının en büyük ırmağı olup, uzunluğu yaklaşık 260 km. dir. İki kol halinde Orta Toroslar'dan doğar. Güney kolu Geyik Dağlarından, diğer kol ise Haydar Dağlarından kaynaklanır. Bu iki kol Mut İlçesinin güneyinde birleştikten sonra Göksu adını alır. Göksu Nehri, Taşucu ve Silifke arasında bir delta yaparak Akdeniz'e dökülür (ktbyatirimisletmeler.gov.tr, 2015). Nehrin tarihte kullanılan isimlerinden biri de Calycadnus'tur, (Taşkiran, 1993, 23; www.mersinkulturturizm.gov.tr, 2015). Karamanoğlu Beyliği'ne ait olduğu belirtilen Gravga Köprüsü de Göksu Nehri üzerinde yer alan bir diğer köprüdür. (Dülgerler, 2006: 225)

⁴ Köprünün Göksu Nehri üzerinde yer alıyor olması bazı araştırmacılar tarafından Göksu Köprüsü şeklinde adlandırılmasına da sebep olmuştur.

⁵ Adana Kültür Varlıkları Koruma Bölge Kurulu Arşivinden temin edilen belgelerden bu bilgiye ulaşılmıştır.

vermiştir. Eserde 4. satırdan sonraki satırın kazındığını ve burada “ *Kaiser Domitian*” adının bulunduğunu son satırın sonradan eklendiğini, bu satıra yer açmak için de kitabe kenarının traş edildiğini belirtmektedir (Keil; Wilhelm, 1931, 6). Evliya Çelebi, Silifke’nin 1474-75 yılında Sultan Beyazid zamanında Gedik Ahmet Paşa tarafından fethedildiğini, bu şehrin 17 gözlü köprüsünün Takyanus binası olduğunu, cısr başında bir bacdar (gümrükçü) odası bulunduğunu gümrük vergisinin de anında alındığını ifade etmektedir (Evliya Çelebi, *Seyahatnamesi*, 319-320). Söz konusu köprünün Roma döneminde inşa edilen köprünün özelliklerini tanımlıyor olmasını tereddütle değerlendirmek gerekir ki, Göksu Nehri yatağının bu kadar uzun bir köprünün kuruluşuna imkan veren genişlikte olabileceği düşündürücüdür. Bugünkü köprünün yerinde inşa edilip yıkılan Roma Dönemi köprüsüne ait izler, 1875 yılında inşa edilen mevcut köprünün inşa sürecinde ortaya çıkarılmıştır (Fotoğraf 1).



Fotoğraf 1: Roma Dönemi Ayak İzlerinden

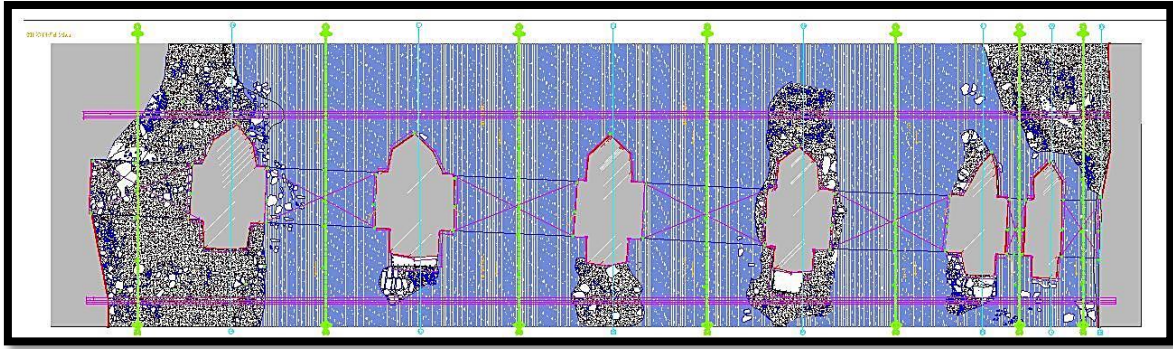
Roma Döneminde nasıl bir kurgu ile inşa edildiğini bilmediğimiz eserin, mevcut hali olasılıkla 1875⁶ yılında Osmanlı Döneminde inşa edilmiştir. Köprünün Osmanlı Döneminde Silifke valisi olan Mehmet Ali Paşa tarafından restore edildiğini köprünün kuzey giriş yönünde mermer malzemeli sütundaki kitabeden anlamaktayız. Bu mermer sütun, 15 Şubat 1922 yılında 1875 yılında yapılan onarım çalışmaları anısına dikilmiştir (Taşkiran, 1993, 44). Silifke’yi ziyaret eden bazı şahısların notlarından köprünün altı kemer gözünden oluştuğunu öğrenmekteyiz (Eyice, 1980, 111-121; Beaufort,1808; Langlois, 1861). M. Necati Çıplak *İçel Tarihi* isimli kitabında, Osmanlılar ile Karamanoğulları arasındaki savaşlar sırasında köprünün büyük bir tahribata uğrayarak orta kısmının kullanılamaz hale geldiğini belirtmektedir. Köprünün 19. yüzyıl sonlarına kadar eski Roma devri şeklini muhafaza

⁶ Bu tarih bazı araştırmacılar tarafından 1872 olarak ve bu tarihi de köprünün onarım tarihi şeklinde ifade etmektedirler, (Çıplak, 1968, 347-348).

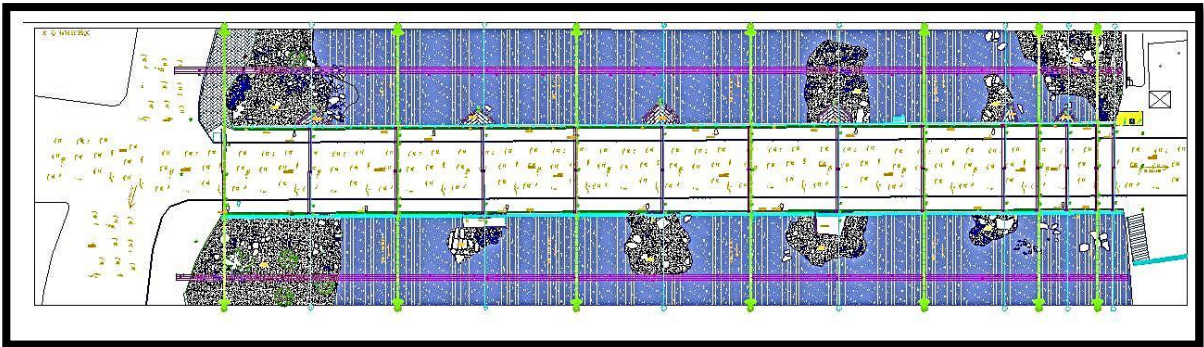
ettiğini, onarımı 1873 yılında Silifke mutasarrıfı Mehmet Ali Paşa tarafından harap köprü'nün Mersin yönüne bakan üç kemer dışındakilerin temeline kadar yıktırılarak yeniden yaptırıldığını ve kenarına taştan korkulukların konulduğunu ifade etmekle birlikte yeni inşa edilen köprü'nün ise altı kemer gözüne sahip olduğunu belirtmektedir (Çıplak, 1968, 347-348). Muhtemelen son kemer gözü, 1875 yılındaki onarımda iki boşaltma gözü haline getirilmiş olmalıdır. Köprü, Anadolu'da farklı bölgelerde 19. yüzyılda inşa edilen eserlerle malzeme ve teknik detaylar bakımından büyük benzerlik göstermektedir.

2.3. Köprü'nün Mimari Analizi

Göksu Nehri üzerine doğu – batı doğrultuda uzanarak konumlanan köprü altı ayakla teşkilatlandırılmış ikisi boşaltma kemer gözü olup toplam yedi kemer gözüne sahiptir (Çizim1-2).



Çizim 1-Taş Köprü Ayak Planı

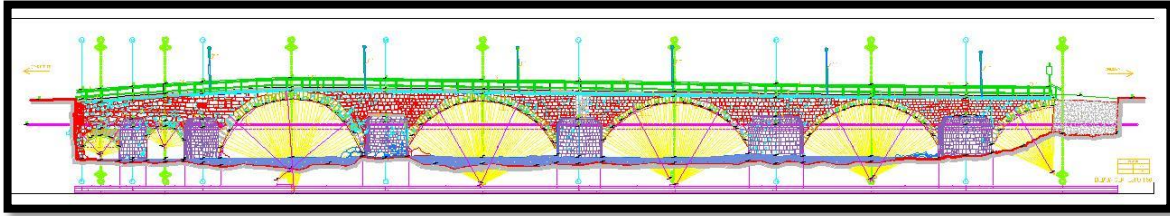


Çizim 2-Taş Köprü Döşeme Planı

Köprü'nün inşa malzemesi, sarımsı kireç taşı olup, teknik açıdan düzgün kesme taş ve kaba yonu taş tekniği kullanılmıştır. Kemerlerde düzgün kesme, diğer bölümlerde ise kısmen

kaba yonu taş örgü tekniği dikkati çeker. Taşıyıcı sistemin esasını dikdörtgen kesitli ayaklar ile yarım daire forma sahip kemerler ve tempan duvarları oluşturmaktadır (Çizim. 3).

Köprü yaklaşık olarak memba cephesinde 118.78 m., mansap cephesinde ise 118.24 m. uzunluğa ve su seviyesinden kemer kilit taşına kadar da en yüksek noktası 3. kemer gözü olup 7.50 m. yüksekliğe sahiptir. Kemerlerin karın genişliği ise 6.30 m. ile 6.58 m. arasında bir değişiklik göstermektedir. Tabliye genişliği ise 10.72 m. olup, Belediye tarafından 1972 yılında gerçekleştirilen yol genişletme çalışmaları neticesinde yaklaşık 4.00 m. genişletilmiştir. Kemer açıklık ölçüleri farklılık göstermekle birlikte en geniş açıklığı 16.46 m. ile 5. kemer gözüdür.



Çizim 3-Taş Köprü Memba Görünüşü

Köprü, altı ayak sistemi ile kemer gözlerinin birbirine bağlanması sonucu, iki kıyı arasında yükseklik farkı bulunmadığından bu haliyle tabliye yolu dikkate alınarak düz köprüler grubuna girdiğini söyleyebiliriz. Ancak köprünün boşaltma gözleri üzerinde iki sıra taş sırasının eğimli bir şekilde örüldüğü detayı, köprünün ilk inşa döneminde belli bir noktaya kadar fazla olmazsa bile eğimli bir yapıya sahip olduğunu kanıtlar niteliktedir (Fotoğraf 2). Nitekim köprünün orta kısımlarında kemer kilit taşlarının bir bölümü görülmeyecek şekilde üzerine tabliye döşemesinin son dönem müdahaleleriyle yerleştirildiği görülmektedir (Fotoğraf 3). İlk inşa döneminde kemer kilit taşı üzerinde söz konusu iki sıra taşın devam etmesi bu düşüncemizi destekler niteliktedir.



Fotoğraf 2: Köprü'nün Daha Önce Eğimli Olduğunu Gösteren Detay



Fotoğraf 3: Kemer Kilit Taşlarının Bir Bölümünü Kapatan Tabliye

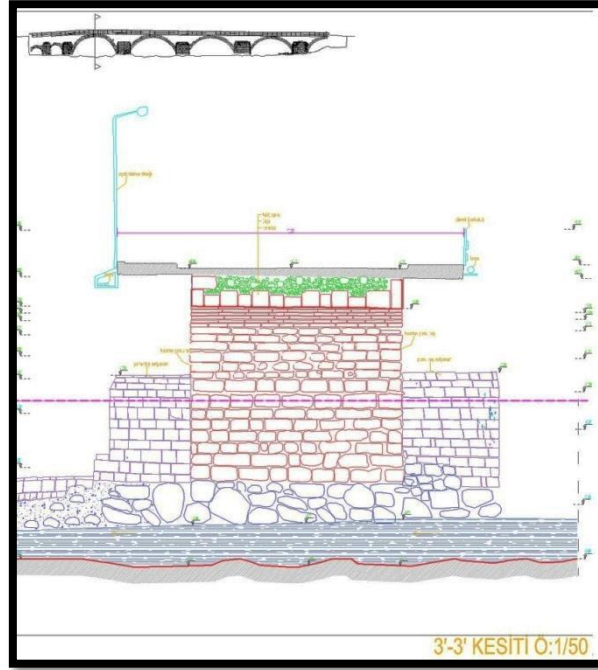
Köprü'nün memba cephesi ayakların birbirine bağladığı kemer gözleri ile selyaralardan ibarettir (Fotoğraf 4). Kemerlerden boşaltma kemer gözleri hariç diğerleri farklı ölçülere sahip bir sıra tek bir sıra çift taşların birbirini nöbetleşe devam etmesi ile kurgulanmıştır. Kemerlerin asıl dizgesini kaybetmiş olduğu ve taşların yerinden oynadığı görülmektedir. Selyaraların üst kısmında ilk dört ayağın üzerinde orta kısımda taşların dışbükey hareketle dar bir profil yaratacak şekilde örüldüğü dikkati çekmektedir. Aynı düzen boşaltma gözlerinde görülmemektedir (Çizim 4, Fotoğraf 5).



Fotoğraf 4: Memba Cephesi Genel Görünüşü



Fotoğraf 5: Memba Cephesi Boşaltma Gözleri



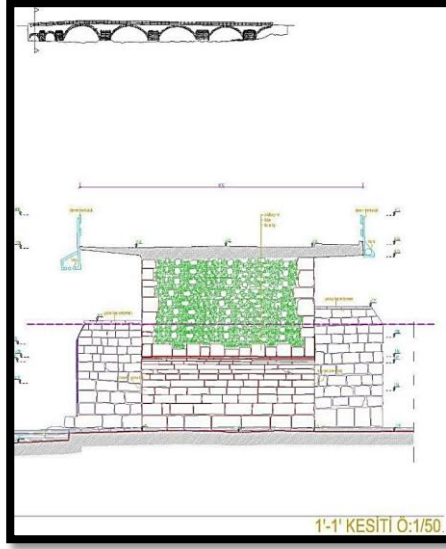
Çizim 4-Taş Köprü 3'-3' Kesiti

1. Kemer gözü kıyı yol çalışmaları neticesinde, yolun kırılma yapmasına bağlı, yarısı görülmeyecek haliyle etkilenmiştir. Memba cephesi boşaltma gözleri ise yaklaşık aynı ölçülere sahip yarım daire kemerlerle örüldüğü ve üst seviyedeki taşların gelişigüzel yerleştirilmesinden kaynaklı bu bölümün muhtelif zamanlarda onarıldığı anlaşılmaktadır. 5. Kemer gözü ile 6. Kemer gözü arasında kalan ayağın duvar yüzeyinde dikey yerleştirilen kitabelik mevcuttur. Ancak bugün mevcut olmayan kitabenin daha önce bu noktalara tatbik edilmiş olması muhtemeldir (Fotoğraf 6).

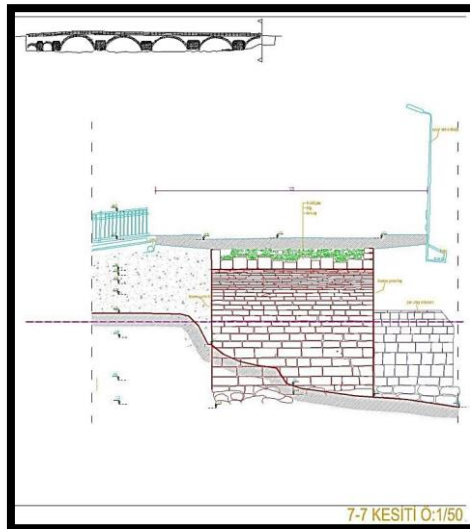


Fotoğraf 6: Köprüde Kitabelik Olduğu Düşünülen Bölüm

Bu cephede taşların örülmesinde çimento esaslı harcın kullanıldığı ve bazı noktalarda döküldüğü görülür. Kemer karnındaki taşların yer yer doku kaybına uğradığını, karardığını ve sudan kaynaklı kireçlendiğini söyleyebiliriz. Taşların belli noktalarda renk değişimine uğradığı, bazı noktalarında çimento esaslı harç ile gelişigüzel sıvandığı dikkati çekmektedir (Çizim5-6).



Çizim 5-Taş Köprü 1'- 1' Kesiti



Çizim 6-Taş Köprü 7-7 Kesiti

Memba cephesinde yer alan selyaranlar, dört yüze sahip, uçları üçgen formda prizmal bir kütle teşkil etmektedir. Boşaltma gözlerinin bağlı olduğu selyaranlardan 5. si form olarak farklılık göstermekle beraber iki yüze sahip üçgen prizmal kütle şeklindedir. Selyaranların temel seviyesinde Roma Dönemi köprüsünün kalıntılarını barındırdığı görülmektedir (Fotoğraf 7-8).



Fotoğraf 7: Roma Dönemi Köprü'nün Ayak İzleri



Fotoğraf 8: Roma Dönemi Köprü'nün Ayak İzleri

Selyaran taşlarının büyük oranda renk değişimine, yer yer doku kaybına uğradığını ve kireçlendiğini görmekteyiz. Yine selyaranların bazı noktalarında ayaklarla birleşme kısımlarında çiçeklenmeler, çatlak ve yarıklar oluşmuştur. Bu cephede betonarme döşeme tabliyesi öne doğru taşırılarak genişletildiğinden dolayı, kullanılan metal düzenek de dikkat çekmektedir (Fotoğraf 9-10).



Fotoğraf 9: Tabliye Genişletmesine Bağlı Kullanılan Metal Korkuluk ve Düzenekler



Fotoğraf 10: Köprü'nün Döşeme Tabliyesi

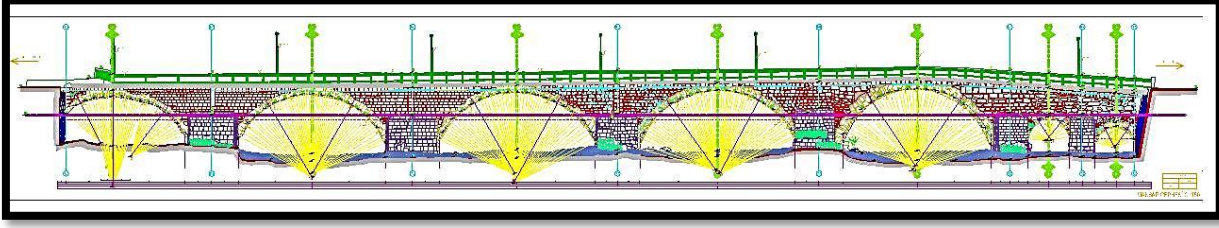
Köprü'nün mansap cephesi yarım daire kemerleri bir birine bağlayan dikdörtgen kesitli ayaklar ile bunların önünde suyun ayaklara zarar vermemesi için inşa edilen topuklardan ibarettir (Çizim 7-8, Fotoğraf 12). Kemerlerin memba cephesindeki gibi asıl dizgesini kaybettiği ve taşların yerinden oynadığı görülmektedir. Kemerler farklı ölçülere sahip bir sıra tek, bir sıra çift taşların birbirini nöbetleşe takibi ile örülmüştür. 1. Kemer gözünün memba cephesindeki kıvrımın kıvrım yaratmasından kaynaklı bir kısmının görülmemesine karşın, bu cephede net bir şekilde algılanabilmektedir. Bu kemer gözünün tempan duvarı ile birleştiği yerde, ön yüzü mukarnas detayına sahip bir konsol ucu görülmektedir(Fotoğraf 11). Benzer şekilde süslemeye sahip bir parça da yerde dikkati çekmektedir



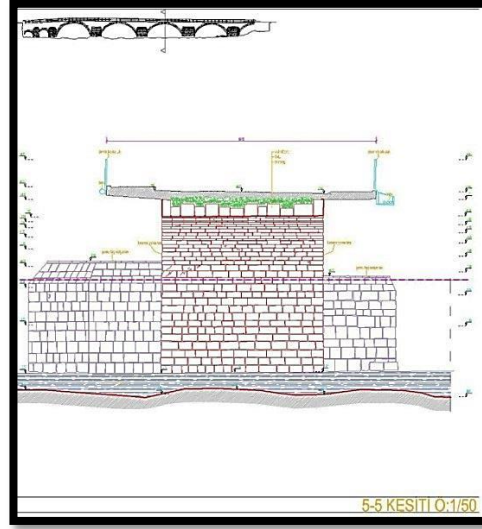
Fotoğraf 11: Konsolucu Detayı



Fotoğraf 12: Mansap Cephesi Genel Görünüşü



Çizim 7-Taş Köprü Mansap Görünüşü



Çizim 8-Taş Köprü 5-5 Kesiti

Topuklar, ilk dördü dikdörtgen bir kaide üzerine yükselmekte, diğer 5. ve 6. topuklar ise üç yüze sahip dikdörtgen prizma şeklinde yükselmektedir. Topuklar belli bir yükseklikten sonra hafif pramidal hareketle sonlanmaktadır. Topuk ve selyaranlar kütleli açıdan oldukça geniş bir alanı kaplayarak yaklaşık ortalama 4.45 m. en ve 3.32 m. yüksekliğe sahiptir. Bu cephede de memba cephesinde olduğu gibi betonarme döşeme tabliyesi öne doğru taşırılarak genişletildiğinden dolayı, kullanılan metal düzenek dikkati çekmektedir.

Boşaltma gözlerinden ikincisi tempan duvarının onarımı sırasında kemerin bir bölümünü de içine alacak şekilde öne doğru taşırılarak köprünün kurgusunu etkilemiştir. Köprünün döşeme tabliyesi 1972 yılında Mersin Belediyesi tarafından gerçekleştirilen yol genişletme çalışmaları sonucunda bugün yaklaşık 11.00 m. genişliğe ulaşmıştır. Betonarme döşeme ile yaklaşık olarak soldan 2.00 m., sağdan 2.30 m. genişletilmiştir. Bu çalışmalar

sonucu eklenen çelik konstrüksiyonlu korkuluklar ise 1.36 m. yüksekliğindedir. Köprü döşeme tabliyesi ise bugün betonarme üzerine asfalt dolgu ile kaplanmıştır.

3. SİLİFKE TAŞ KÖPRÜ'NÜN TARİHİ DÖNEM ANALİZİ

Yapının bulunduğu Silifke İlçesi ve çevresindeki eserler hakkında araştırma yapılarak, mimari açıdan karakteristik özellikler bağlamında söz konusu yapı irdelenmiştir. Yapının özgün hali hakkındaki kanılara ulaşmak için kaynak taraması yapılmış ve eserin ilk yapılış tarihi ile ilgili İzmir yangınında yok olan M.S. 77-78 yılına ait taş kitabenin varlığı ve metnin kopyasının yayınlandığı anlaşılmıştır. Köprünün 1875 yılındaki onarımının anısına 1922 yılında köprü kuzey girişi tarafına eklenen kitabe de ayrıca incelenmiştir. Yapıyla ilgili Evliya Çelebi'nin, *Seyahatname'si*, C. Çulpan'ın *Türk Taş Köprüleri*, C. Taşkıran'ın *Silifke (Seleucia on Calycadnus) and Environs* çalışmaları, S. Eyice'nin "*Silifke ve Dolaylarında Yapılan Toprak Üstü Arkeolojik Araştırmalar Raporu (1978)*" adlı makalesi, S F. Beaufort, *Karamania or a brief Determination of the South Coast of Asia Minor and Of The Remains of Antiquiry* ve V. Langlois'in *Voyage dans la Cilicie et dans les montagnes du Taurus*, isimli çalışmaları, M.N. Çıplak'ın *İçel Tarihi* isimli çalışması ile Karayolları Genel Müdürlüğü Arşivi, Adana Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi, Silifke Belediyesi Arşivi, İstanbul Silifkeliler Derneği arşivinde esere ait bilgi ve fotoğraflar, restitüsyon dönemlerini belirlemede ışık tutmuştur.

Taş Köprü'nün Roma Döneminde inşa edildiği bilgisinden hareketle zaman içerisinde geçirdiği değişiklik ve onarımlar çerçevesinde incelenen kaynaklardan elde edilen veriler ve eserin mevcut hali üzerindeki izlerden yola çıkılarak mevcut durumunu da içeren toplam dört dönem tespit edilmiştir.

Köprünün I. Dönemi ilk inşa dönemi olup, M.S. 77-78 yılında Roma Döneminde nasıl bir forma sahip olduğu bilinmemektedir. Silifke'yi 1811 ve 1812 yılları arasında ziyaret eden bazı şahısların notlarından köprünün altı kemer gözünden oluştuğunu öğrenmekteyiz (Beaufort, 1818,). Yaklaşık 40 yıl sonra 1852 de Silifke'yi ziyaret edip köprü hakkındaki izlenimlerini ifade eden Langlois de aynı şekilde köprünün 6 kemer gözüne sahip olduğunu ifade etmiştir (Langlois, 1861)⁷. M. N. Çıplak'ın *İçel Tarihi* kitabında 1873 yılındaki onarımda (Osmanlı Dönemi inşası) Mersin yönüne bakan üç

⁷<http://turquie-culture.fr/pages/histoire/cilicie-mersin/beaufort-silifke-et-ses-environs-1817.html>, erişim tarihi: 19.06.2015.

kemer dışındakilerin temeline kadar yıktırılarak yeniden yaptırıldığını ifade etmektedir. Ancak köprü bir bütün olarak incelendiğinde ilk üç kemer ve diğer kemerler arasında malzeme ve teknik farklılığın görülmediği anlaşılmıştır. Bu nedenle Roma Dönemine ait bugün köprü ayaklarında görülen bir-iki sıra taş bloklar dışında başka bir detaydan söz etmek mümkün değildir.

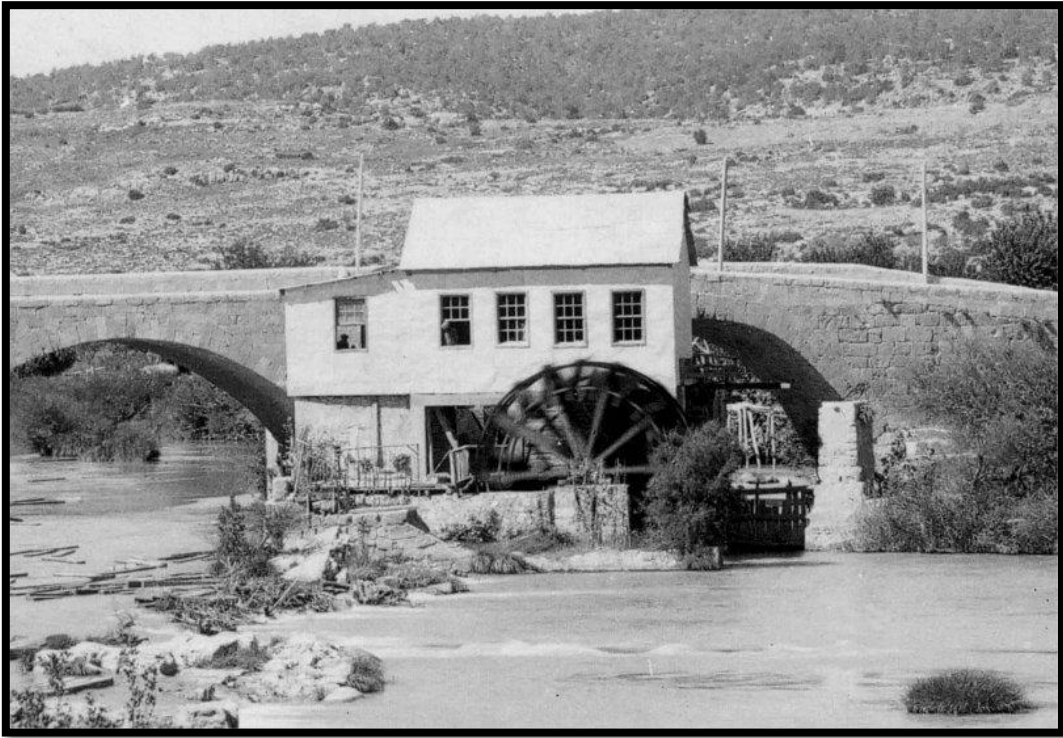
II. Dönem olarak belirlediğimiz zaman ise Osmanlı Devleti döneminde yeniden inşa sürecinin başladığı dönemdir. Silifke'nin Osmanlı yönetimine geçmesi esnasında savaşımlardan dolayı büyük bir tahribata uğrayan köprünün farklı zamanlarda onarımlar göyerek kullanıma sunulduğu düşünölmektedir. Ancak köprünün esaslı onarımının 1875 yılında Mehmet Ali Paşa tarafından gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır. Roma Döneminden kalan ilk üç göze ekleme yapılarak kullanılan altı gözlü köprünün bu onarımlarla yıkıldığını ve 1875 yılında yeni köprünün tekrardan altı ayak sistemi ile inşa edildiğini söyleyebiliriz. İki kıyı arasında çok fazla yükseklik farkı bulunmamasına rağmen tabliye yolunun boşaltma gözlerinden sonraki ilk kemer boyunca eğimi artarak sonra ise hafif bir meyil yaratarak devam ettiğini 1939 yılına ait fotoğraflardan da tespit edilmesinden dolayı bu dönemde dik köprü şeklinde inşa edildiğini söyleyebiliriz

Köprünün tabliye korkuluklarının 1939 yılına ait fotoğraflarda üç sıra taş tespit edilmektedir. Ancak Adana Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivinden temin ettiğimiz 1969 yılına ait fotoğraflarda tabliye yolu genişleme çalışmalarından önce beş sıra korkuluk taşına sahip olduğu anlaşılmaktadır.

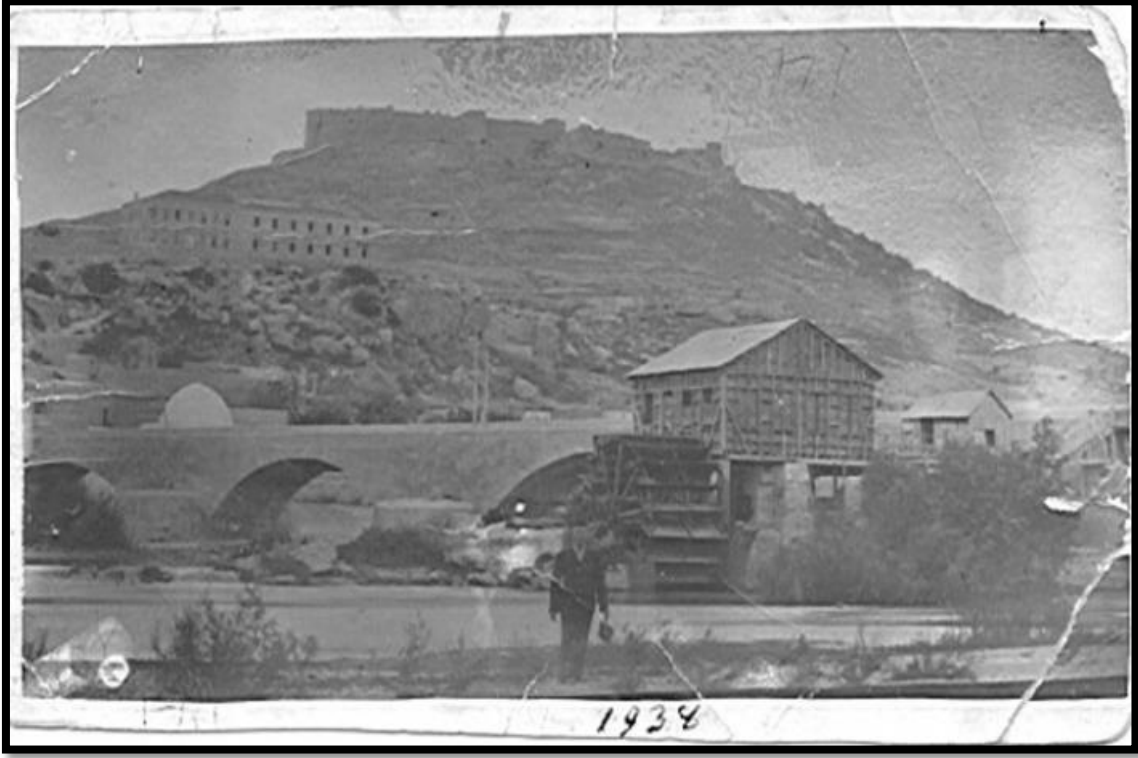
Köprünün III. Döneminin mimari değişiklik ve detayları 1922 yılından sonraki fotoğraflarla tespit edilebilmektedir. Köprünün Mersin yönüne bakan tarafının kuzey girişi sağına 1922 yılında 1875 yılında gerçekleştirilen onarımın anısına mermer sütun yerleştirildiği ve yine bu dönemde 1939 yılına ait Belediye Arşivinden temin edilen fotoğraflardan köprünün memba cephesi 4. ve 5. Kemer gözlerini birbirine bağlayan ayağın ön kısmına değirmen inşa edildiği görölmektedir (Fotoğraf 13-15).



Fotoğraf 13: Taş Köprü genel görünüş ve değirmen -1938 (mersin.web.tr, 2015)



Fotoğraf 14: Taş Köprü Değirmeni Detayı- 1938 (mersin.web.tr, 2015)

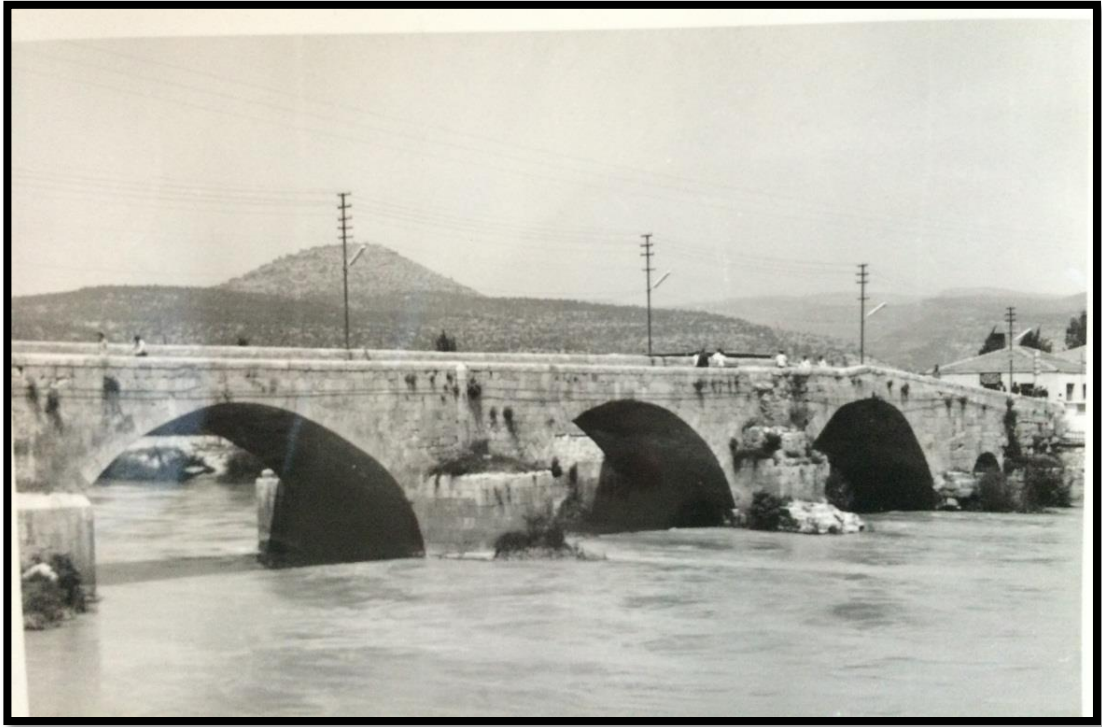


Fotoğraf 15: Taş Köprü Değirmeni- 1939- Silifke Belediyesi Arşivinden

Yine aynı fotoğraflarda henüz altıncı kemer gözünün iki boşaltma gözüne dönüştürülmediği, yani 6. ve 7. boşaltma kemer gözlerinin açılmadığı anlaşılmaktadır (Fotoğraf 13-15). 1939 yılından sonra 6. Kemer gözünün iki adet boşaltma gözüne dönüştürülerek köprü'nün kemer sayısının 5'i ana kemer gözü, 2'si boşaltma toplam yedi kemer gözüne kavuştuğunu söyleyebiliriz. Bu dönemde tabliye korkuluklarının üç sıra iken iki sıra daha eklenerek beş sıraya çıkarıldığı anlaşılmaktadır (Fotoğraf 16-20).



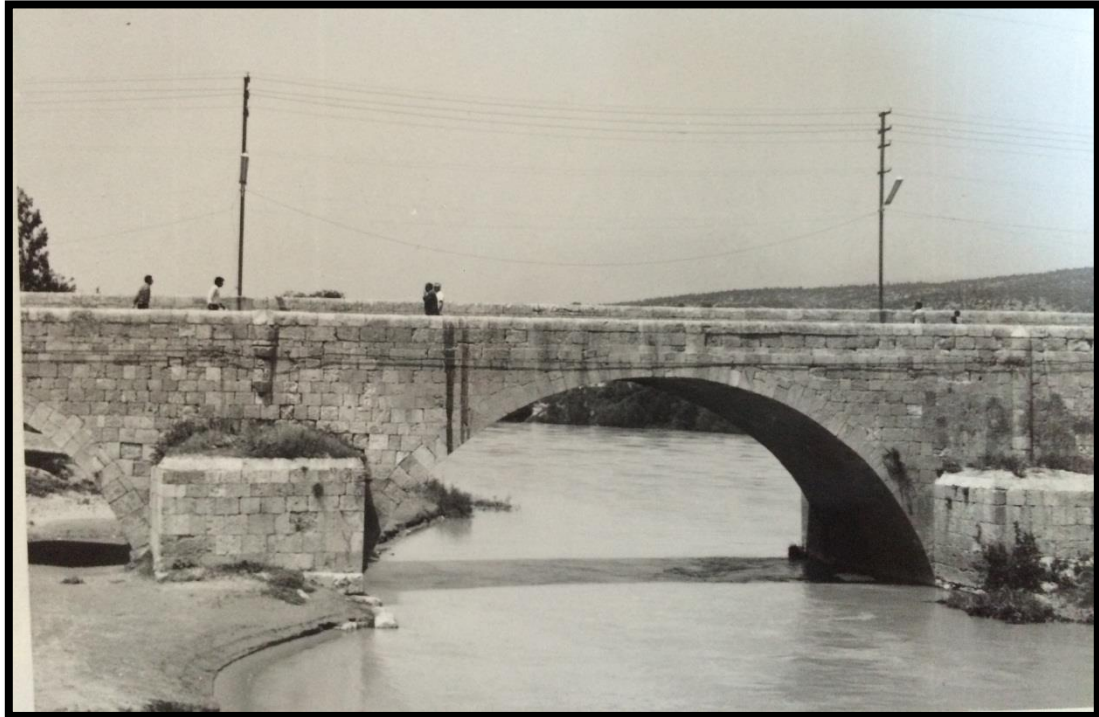
Fotoğraf 16: Taş Köprü Tabliye Genişletme Çalışmaları Öncesi- 1965- (Silifke Belediyesi Arşivinden)



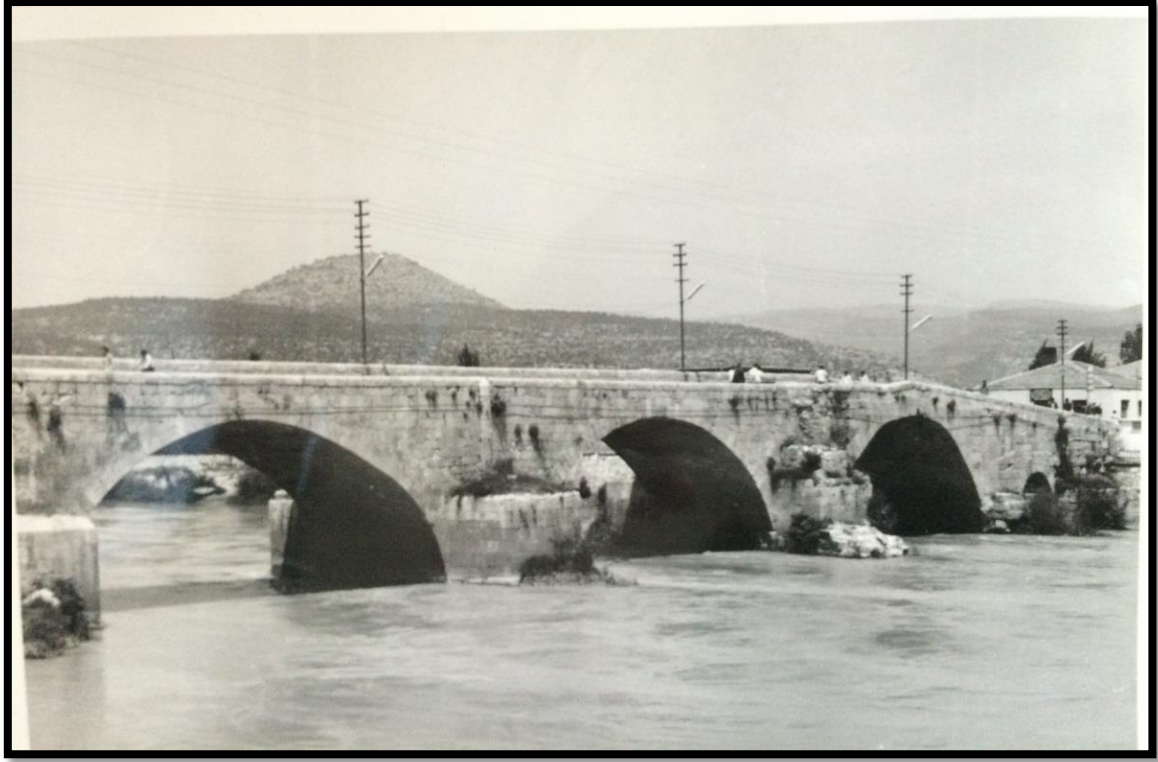
Fotoğraf 17: Taş Köprü Mansap Cephesi- 1970- Karayolları Genel Müdürlüğü Arşivinden



Fotoğraf 18-Taş Köprü Memba Cephesi- 1970- Karayolları Genel Müdürlüğü Arşivinden



Fotoğraf 19: Taş Köprü Mansap Cephesi - 1970- Karayolları Genel Müdürlüğü Arşivinden



Fotoğraf 20: Taş Köprü Mansap Cephesi - 1970- Karayolları Genel Müdürlüğü Arşivinden

Köprünün IV. dönem restitüsyonu dönem analizi açısından 1972 yılı ile başlayan ve günümüze kadarki dönemi kapsamaktadır.

Mersin Belediyesi tarafından tabliyenin genişletilmesi talebine karşılık Milli Eğitim Bakanlığı Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu tarafından 5097 sayılı 16.11.1969 tarihli alınan kararda günün ihtiyaçlarını karşılamak üzere hazırlanan projesine uygun üstünün genişletilmesi teklifinde bir sakınca görülmeyip kabul edilmiştir. 1972-73 yıllarında söz konusu onarımlar tamamlanmıştır.

Bu dönemde köprünün her iki cepheden de dışa doğru taşırılan betonarme ve çelik konstrüksiyonlu tabliye üzerine asfalt döşemesi dikkati çekmektedir. Bu çalışmalar sonucu köprünün taş korkulukları kaldırılarak yerine metal korkuluklar yerleştirilmiştir.

Köprünün bu dönem içerisinde esaslı olmazsa bile muhtelif zamanlarda basit onarımlar gördüğü yer yer taşların gelişigüzel yerleştirilmesinden ve kıyı şeridindeki tempan duvarlarının köprü kemerlerinin bir bölümü görülmeyecek şekilde öne doğru inşa edildiği görülmektedir.

4. SONUÇ

Silifke Taş Köprü'yü Anadolu Köprüleri ile karşılaştıracak olursak bugünkü mimari detayları dikkate alarak analogik değerlendirme yapmak gerekecektir. Nitekim eserin Roma Dönemi mimari özellikleri hakkında eksik bilgiye sahip olmamız ve köprünün Osmanlı dönemindeki onarımlarda son halini almış olması nedeniyle bir anlamda Anadolu köprüleri ile genel bir değerlendirme yapmak zorunluluk teşkil etmektedir. Ancak Roma devrinden kalan Adıyaman'da Cendere Suyu Köprüsü, Adana şehir içi köprülerinden Seyhan Köprüsü, Adana-Ceyhan yolu üzerinde bulunan Misis Köprüsü Romalıların köprü, su kemeri ve suyolları açısından ileri bir düzeyde mühendislik bilgisine sahip olduğunu kanıtlar niteliktedir (Fotoğraf 21-22).



Fotoğraf 21: Adıyaman Cendere Suyu Köprüsü (www.tarihiyapilar.org)



Fotoğraf 22: Adana Misis Köprüsü (www.panoramio.com)

Taş Köprü, plan tipolojisi bakımından Gülgün Tunç ile Fügen İlter'in sınıflandırması içinde 1939 yılından önceki fotoğraflardan hareketle eğime sahip olduğu görülen köprünün iki kıyı arasındaki eğimi azaltacak kadar zamanla tabliye döşemesinin doldurulmasına bağlı olarak tabliye durumuna göre düz köprüler grubunda değerlendirilmelidir. Bu tür köprüler genellikle aralarında fazla seviye farkı olmayan iki kıyıyı birbirine bağlayan akarsular üzerinde tabliye yolu düz bir biçimde eğim göstermeden devam edecek şekilde inşa edilirler. Anadolu'da çok sayıda örneği bulunan düz köprülere Van-Erçiş Haydarbey Köprüsü, Konya Ala Köprüsü, Kayseri-Boğazlıyan yolunda Çokgöz Köprüsü, Tokat-Hıdırlık Köprüsü, Erzurum- Hasankale yolunda Çobandede Köprüsü (İlter, 1978, 30) örnek olarak gösterilebilir.

19. yüzyılın ikinci yarısında 1875 yılına tarihleyebileceğimiz Taş Köprü, beş ana kemer gözü ile iki hafifletme kemere sahiptir. İlk inşa edildiğinde çok sayıda kemer gözüne sahip köprü plan uygulamalarını benzer şekilde Anadolu'da farklı zaman ve coğrafyalarda Kızıltepe Dunaysır Köprüsü (Yıldız; Koç, 2007, 283-294) (XIII. yy), Cizre Dicle Köprüsü (Çulpan, 1975, 44), Hasankeyf Dicle Köprüsü (1116) (Tunç, 1978, 95), Afyon Kurşunlu Köprü (Eravşar, 2005, 214-215), Diyarbakır Devegeçidi Köprüsü (Yeşilbaş, 2007, 38), Bursa Abdal Çelebi Köprüsü (Çulpan, 1975, 110), Babaeski Sultan Murat IV. Köprüsü (Çulpan, 1975, 171), Konya Hortu Köprüsü (İlter, 1978, 102.), Tokat Yeşilirmak Köprüsü (Çulpan, 1975, 62; İlter, 1978, 175.) (1250)'nde de görülmektedir (Fotoğraf 23-26). Gönen Güvercin

Köprüsü, Adana Misis Köprüsü ve Adana Seyhan (Sarus) Köprüsü de Silifke Taş Köprüde karşılaştığımız gibi, Roma dönemine ait temeller üzerine inşa edilen ve sonraki yıllarda onarım görerek kullanımına sunulan köprülerden bazılarıdır (Çulpan, 1975:18, 19, 23). Osmanlı Döneminde çok sayıda köprü inşa faaliyetlerinin varlığını günümüze ulaşan çok sayıda eserden tespit edebiliyoruz. Muş- Varto Murat Nehri Köprüsü (1817), Edirne Yeni Köprü (1842), Tecer- Gürün Yolu Halil Rıfat Paşa Köprüsü (1882/85), Kırklareli Şeytandere Köprüsü (1896), Bursa Mudanya Yolu Geçit Köprüsü (1886) Osmanlı Geç Dönemde inşa edilen köprülerden olup Silifke Taş Köprü ile aynı yüzyıl içinde inşa edilmişlerdir (Çulpan, 1975: 192-193).



Fotoğraf 23: Kızıltepe Dunaysır Köprüsü (İ.Yıldız'dan)



Fotoğraf 24: Diyarbakır Devegeçidi Köprüsü

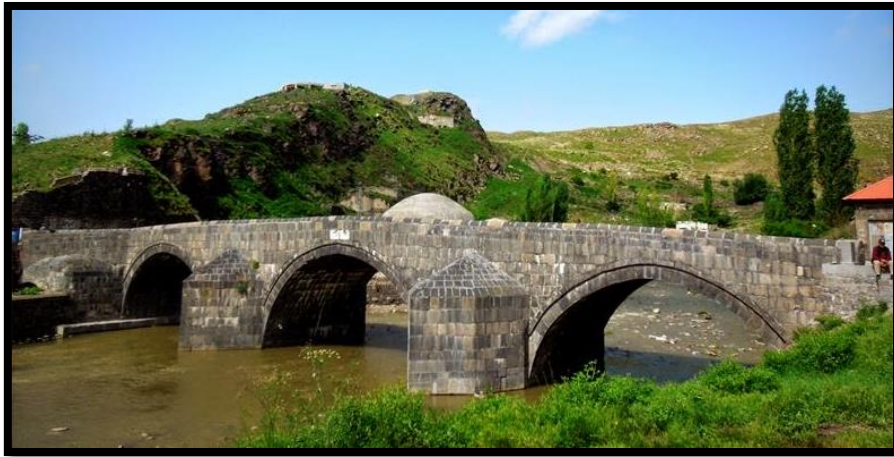


Fotoğraf 25: Babaeski Sultan Murat IV. Köprüsü (www.flickr.com)



Fotoğraf 26: Konya Hortu (Sazgeçit) Köprüsü (www.flickr.com)

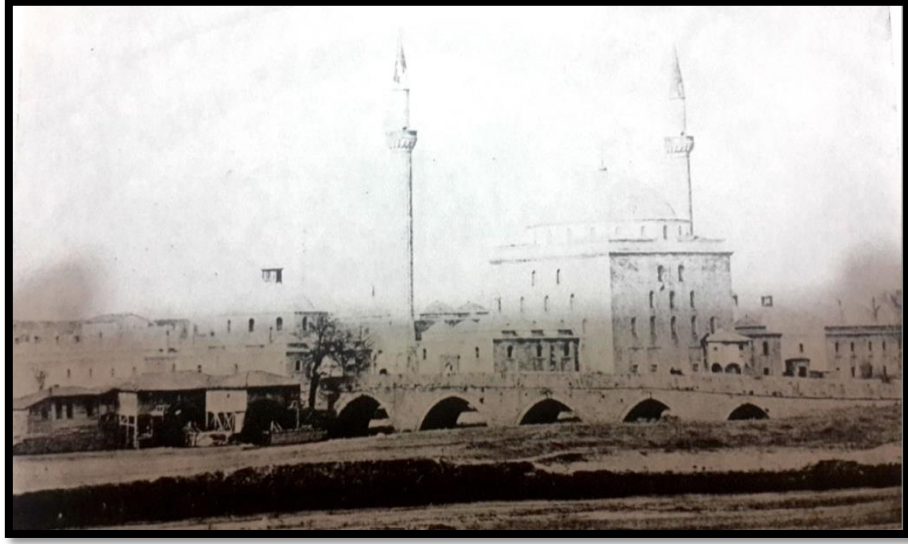
Silifke Taş Köprü'de karşılaştığımız büyük boyutlu ve prizmal kütle teşkil eden selyaran ve topuk formuna Anadolu Köprülerinde pek görmediğimiz bir uygulama olmakla birlikte Eskişehir Odunpazarı Köprüsü'nde (Çuplan, 1975, resim 134.) ve Kars III. Murat Köprüsü'nde benzer forma sahip selyaran dikkati çekmektedir (Fotoğraf 27).



Fotoğraf 27: Kars III. Murat Köprüsü (www.izlerveyansimlar.blogspot.com.tr)

Anadolu'da köprülerin altından geçen sudan faydalanmak üzere köprü kemer gözlerinin önüne değirmen inşa edilmesi geleneği çok yaygın olmasa da bazı köprülerde uygulandığını görmekteyiz. Edirne Sultan II. Beyazıt Köprüsü'nün ön tarafında bir dönem üç

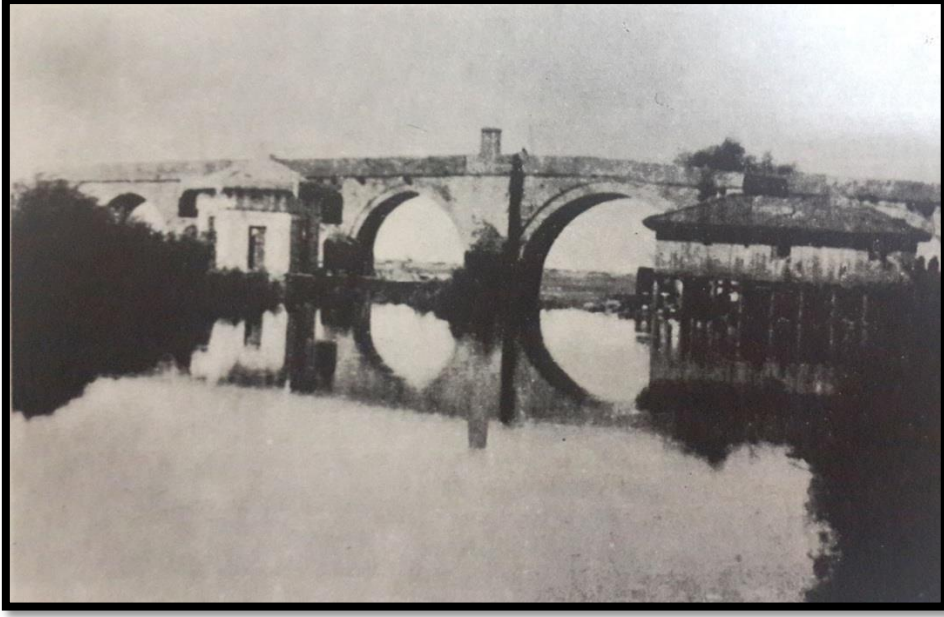
adet değirmenin bulunduğu kayıtlarda mevcuttur. Yine Amasya Hundi Hatun Köprüsü ile Çorum Osmancık Köprüsü'nde doğrudan ilişkilendirilmemiş olsa da köprüye yakın bir konumda değirmenlerin yer aldığı bilinmektedir. Trakya Uzun Köprü'nün değirmen ve köşk kısmının yıkılmış olsa bile büyük gözü önünde inşa edildiği fotoğraflarla tespit edilebilmektedir (Çulpan, 1975, resim 45, 59, 65, 66) (Fotoğraf 28-30).



Fotoğraf 28: Edirne Sultan II. Beyazıt Köprüsü (C. Çulpan'dan)



Fotoğraf 29: Çorum Osmancık Köprüsü Minyatürü (C. Çulpan'dan)



Fotoğraf 30: Trakya Uzun Köprü (C. Çulpan'dan)

Ana işlevi, ulaşımı sağlamak olan köprülerin güvenli bir geçişe imkan verebilmesi için, öncelikle sabit olmaları gerekmektedir. Depremlerin, barajların, değişken su akışlarının, yoğun taşıt trafiği gibi unsurların yarattığı etkiler karşısında dayanımını yüzyıllardır ayakta kalarak kanıtlamış olan tarihi kemer köprülerde yapılacak onarım çalışmaları; köprü'nün özgün yapım sistemi ile malzeme özelliklerinin korunması ve en az müdahale ilkesi⁸ esas alınarak gerçekleştirilmelidir.

5- KAYNAKLAR

BEAUFORT, S Francis, Karamania or a brief Determination of the South Coast of Asia Minor and Of The Remains of Antiquiry, (2. baskı; Almancası, 1821), London: Cambridge University Press, 1818.

ÇIPLAK, M.Necati, İçel Tarihi, Ankara: Güzel Sanatlar Matbaası, 1968.

ÇULPAN, Cevdet, Türk Taş Köprüleri, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1975.

DÜLGERLER, O. Nuri, Karamanoğulları Dönemi Mimarisi, Ankara: 2006.

⁸ Venedik Tüzüğü, 1964, "Tarihi Anıtların ve Yerleşmenin Korunması Onarımı İçin Uluslararası Tüzük", II. Uluslararası Tarihi Anıtlar, Mimar ve Teknisyenleri Kongresi, Venedik, İtalya.

ERAVŞAR, Osman, “Afyon Köprüleri”, VIII. Ortaçağ ve Türk Dönemi Kazıları ve Sanat Tarihi Araştırmaları Kazıları Sempozyumu, Sakarya, 2005, 214-215.

EVLIYA ÇELEBİ, (Sad. Y. Dağlı- S. A. Kahraman), Evliya Çelebi Seyahatnamesi, IX, İstanbul 2001.

EYİCE, Semavi, “Silifke ve Dolaylarında Yapılan Toprak Üstü Arkeolojik Araştırmalar Raporu (1978)”, Belleten, XLIV/173, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1980, 111/121.

Halifeoğlu, F. Meral vd., Tarihi Kurt Köprüsü (Mihraplı Köprü, Vezirköprü) Restorasyonu Proje ve Uygulama Çalışmaları, METU Journal of the Faculty of Architecture, 30/2, Ankara, 2013, 81-104.

İLTER, Fügen, Osmanlılara Kadar Anadolu Türk Köprüleri, Ankara: Karayolları Genel Müdürlüğü Yayınları, 1978.

İLTER, İsmet, Türkiye Karayollarının Tarihsel Gelişimi, İstanbul:İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, 1995.

KEİL, Josef ve Wilhelm, Adolf, Denkmaeler aus dem Rauhen Kilikien (Publication of the American society for archaeological research in Asia Minor, Monumenta Asiae Minoris Antiqua, III., The Manchester University Press.1931.

LANGLOİS, Victor, çev. Rahmi Balaban, Voyage dans la Cilicie et dans les montagnes du Taurus, Paris 1861, (Eski Kilikya, Mersin: Mersin Halkevi Yayınları, 1947).

ORTAYLI İlber, Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi, Ankara: Cedit Neşriyat, 2007.

TAŞKIRAN, Celal, Silifke (Seleucia on Calycadnus) and Environs, Ankara:Silifke Kaymakamlığı Yayınları, 1993.

TUNÇ, Gülgün, Taş Köprülerimiz, Ankara: Bayındırlık Bakanlığı Yayınları, 1978.

Venedik Tüzüğü, 1964, “Tarihi Anıtların ve Yerleşmenin Korunması Onarımı İçin Uluslararası Tüzük”, II. Uluslararası Tarihi Anıtlar, Mimar ve Teknisyenleri Kongresi, Venedik, İtalya.

YEŞİLBAŞ, Evindar, Diyarbakır’da Su Mimarisi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Konya 2007.

YILDIZ, İrfan ve Koç, Erkan,“ Mardin Kızıltepe İlçesinde Artuklu Dönemi Köprüleri”, I. Uluslararası Artuklu Sempozyumu Bildirileri, Mardin: 2007, 283-294.

- <http://turquie-culture.fr/pages/histoire/cilicie-mersin/beaufort-silifke-et-ses-environs-1817.html>, erişim tarihi: 19.06.2015.
- <http://www.ktbyatirimisletmeler.gov.tr/TR,10068/icel-goksu-nehri.html>, erişim tarihi: 05.06.2015

YEŞİLBAŞ, Evindar, "Silifke Taş Köprü'nün Rölöve Tespitleri ve Tarihi Analizi"

- <http://www.mersinkulturturizm.gov.tr/TR,73147/silifke.html>, erişim tarihi: 05.06.2015
- <http://www.panoramio.com/photo/111594635#> erişim tarihi: 9.11.2016
- <http://www.tarihiyapilar.org/cendere-koprusu/> erişim tarihi: 9.11.2016
- <https://www.flickr.com/photos/sinandogan/4691531256> erişim tarihi: 9.11.2016
- <https://www.flickr.com/photos/sinandogan/7468402764> erişim tarihi: 9.11.2016