

TARİHÎ AHŞAP BİR KÖPRÜ: ÇAYKARA - EĞRİDERE KÖYÜ KİREMİTLİ KÖPRÜ



A HISTORICAL WOODEN BRIDGE: KİREMİTLİ BRIDGE AT EĞRİDERE VILLAGE NEAR ÇAYKARA

Mehmet Sami BAYRAKTAR*

Öz

Bu çalışmada, Trabzon'a bağlı Çaykara ilçesinin 2 km kadar kuzeyindeki Eğridere köyünde bulunan bir ahşap köprü tanıtılıp değerlendirilmektedir. İnşa kitabesi bulunmayan köprü, yöre sakinlerinin ifadelerine göre 1938-1940 yıllarında, bulunduğu yerde, orijinaline sadık kalınarak ikinci kez inşa edilmiştir. Ahşap malzemenin çürümeye yüz tutması nedeniyle yenilenen köprünün ilk inşasının 19. yy. veya 20. yy. başlarında gerçekleşmiş olması mümkündür. Bulduğu akarsu yatağının iki yakasındaki kayalık kesimde yer alan konsol kirişler ve bunlara oturan kirişler üzerinde kurulan köprü, direklerle taşınan üç omuzlu kırma çatıyla örtülüdür. Bezmeden yoksun yapının tasarımında işlevsellik ön plandadır. Köprüde kullanılan ağaçların cinsi yörede yaygın olan kestane ve karaağaçtır. Yörenin bol yağışlı iklimiyle uyumlu, oldukça sağlam ve uzun ömürlü olduğu bilinen kestane, köprüler için yaygın olarak kullanılan uygun bir malzemedir. Karaağaç sadece tabliyeyi taşıyan ana kirişlerde kullanılmıştır. Kiremitli Köprü yerel ve kırsal malzeme ve inşa teknikleriyle gerçekleştirilen bir halk yapı sanatı ürünüdür. Köprü tipik Karadeniz bölgesi geleneksel kırsal yapı özellikleri göstermektedir. Geleneksel kırsal mimarimizin, işlevselliği bir hayli önde duran başarılı bir yansıması olarak okunabilecek Kiremitli Köprü'nün, başta Karadeniz olmak üzere yurdumuzda ve dünyada benzer örnekleri olduğu görülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Çaykara, Osmanlı mimarisi, ahşap köprü, tarihi köprü, kırsal mimari,

Abstract

This work examines a wooden bridge at Eğridere Village, located nearly km far from the town of Çaykara in Trabzon. It is locally called as the Kiremitli (*with tiled roof*) Bridge because of its roof that was covered with roof tiles. This bridge has no inscription related to their construction. However, the information provided by the local of the village indicates it was rebuilt in 1938-1940 based on its original form and architectural details. It is reasonable to state that this wooden bridge was first built in the nineteenth century or the early twentieth century and rebuilt in 1938-1940 because of the decays observed on the wooden materials resulted from the humid climate of the eastern Black Sea Region. The main cantilever beams of the bridge sits on the wooden beams extending from a platform

*Dr. Öğretim Üyesi. Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Sanat Tarihi Bölümü, Samsun
ORCID ID: 0000-0001-8454-4045 ♦ E-mail: msami.bayraktar@omu.edu.tr

sitting on rock bases located on both sides of the stream bed. The bridge has a hipped-roof supported by wooden posts. This bridge deprived of any architectural decorative element is rather noted for its functionality. The wooden material obtained from the chestnut and elm trees common in the region were used in the construction of the bridge. The chestnut tree is particularly preferred for bridge construction in the region because it is long lasting and durable material in rainy environments. The elm tree was used only the beams carrying the bridge's floor made of planks. The Kiremitli Bridge could be accepted as an example of rural architecture built by using locally and readily available raw materials. This wooden bridge displays architectural features typical of traditional rural architecture of the eastern Blacks Sea Region. This wooden bridge best noted with its functional features has parallels both in the Blacks Sea region and in others of parts of Anatolia and surrounding regions. It is hoped that this study will result in better studies of wooden bridges of rural character. It should also be noted that one can also encounter wooden bridges of different type, architecture and buildings techniques in diverse and complex landscape of the eastern Blacks Sea region.

Key Words: Çaykara, Ottoman architecture, wooden bridge, rural architecture,

Araştırmanın Amacı

Geleneksel kırsal mimarimizin pek dikkat çekmeyen yapıları konumundaki ahşap köprüler ülkemizde bilimsel anlamda yeterince tanıtılmamıştır. Oldukça sınırlı sayıda örnek birkaç bilimsel çalışmanın konusu olmuştur.¹ Bu çalışmada Doğu Karadeniz Bölgesi'nden daha önce yayınlanmamış bir örnek tanıtılıp geleneksel mimarimiz içerisindeki yeri değerlendirilmeye çalışılacaktır.² Geleneksel kırsal mimarimizin bir parçasını oluşturan ahşap köprü mimarisinin daha sağlıklı değerlendirilebilmesi adına bir katkı sağlamayı ümit etmekteyiz.

1 Bk. Özgüner, 1970, 84-86; Bayhan ve Salman, 2012, 41-45; Çabuk, Güçhan ve Türer, 2015, 225-245; Bayhan, 2016, 17-18; Bayraktar 2017. Bazı çalışmalarda birkaç ahşap köprüye envanter çalışması kapsamında kısaca değinilmiştir: Toparlak, Uğur vd., 2010, 263; Şahin, Gülay vd., 2014, 262, 330; Kara, 2016, 248-263.

2 Çalışmamızla ilgili olarak; ölçü alma konusunda katkı yapan Sayın Güllü Dural ve Sayın Alanur Dural'a; çizimleri bilgisayar ortamında gerçekleştiren Ondokuz Mayıs Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sanat Tarihi Bölümü Araştırma Görevlisi Sayın Alper Atıcı'ya; Ordu yöresi ahşap köprüleri ile ilgili görüş ve fotoğraf paylaşan Ordu Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sanat Tarihi Bölümü Öğretim Üyesi Doç. Dr. Sayın Şerife Tali'ye; Gürcistan Batum-Şuhakhevi Habelaşvili Köyü Köprüsü ile ilgili yörede kişisel görüşme gerçekleştiren ve fotoğraf paylaşan Ondokuz Mayıs Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sanat Tarihi Bölümü lisans öğrencisi Sayın Nanuli Bolkvadze'ye; İngilizce özeti gözden geçiren Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi Arkeoloji Bölümü Öğretim Üyesi Prof. Dr. Sayın Turan Taka'ya; kurum arşivinden istifademize izin sağlayan Trabzon Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu Başkanı Sayın Serpil Yüksel'e ve kurum çalışanlarına; yapılarla ilgili bilgi veren yöre sakinlerinden Sayın Mustafa Çakır ve Sayın Ahmet Yaşar Ağralıoğlu'na katkılarından dolayı teşekkür ederiz.

Çaykara'nın Coğrafi Konumu ve Türk Devri İdari Tarihçesine Kısa Bir Bakış

Çaykara, Doğu Karadeniz'in en büyük ili konumundaki Trabzon'un 75 km doğusunda bulunan 420 km² yüzölçümüne sahip bir ilçesidir. 2018 yılı itibariyle nüfusu 12.874 olan ilçe merkezi 280 m rakımdadır.³ Karadeniz sahiline Of ile bağlanan ilçenin sahile olan uzaklığı 25 km'dir. Of ile Bayburt arasında uzanan vadide ve Solaklı Çayı yanında kurulan ilçe, dağlık ve ormanlık bir arazi yapısına sahiptir. 1461 yılında Trabzon'un fethiyle⁴ birlikte Osmanlı idaresine katılan Çaykara, 17. yy.'da Rum Eyaleti - Trabzon Vilayeti - Of Sancağı'na bağlı bir nahiye, 1925'te Trabzon ili Of ilçesine bağlı bir nahiye, 1948'de Trabzon iline bağlı bir kaza (ilçe) olup Osmanlı idaresi yıllarındaki adı "Kadahor"dur.⁵

Yapının Konumu ve Yakın Çevresi

Çaykara'nın 2 km kuzeyine düşen Eğridere⁶ ile Taşören⁷ köyleri arasındaki Eğridere Deresi üzerinde yer alan köprü, mahallinde "Kiremitli / Ahşap / Tahta Köprü" adlarıyla anılmaktadır.⁸ Köprü, Eğridere köyünün Dere Mahallesi sınırları içerisinde kalan ve yörede dereye nispetle *Dere* ve *Bodomiya*⁹, değirmenlere nispetle *Değirmenler* adıyla anılan mevkide, mücavir alan dışında, yaklaşık 550 m rakımda yer almaktadır. (*Harita 1, Çiz. 1, Fot. 1-6*)

İrili ufaklı sayısız devlete ve uygarlıklara beşiklik eden Anadolu'da, yine sayısız ve irili ufaklı yol güzergâhları var olagelmıştır. Bunlardan bir kısmı son derece önemli ana güzergâh, kimileri bu ana güzergâhlara açılan kollar veya bunlara bağlanan tali yollar ve kırsal uzantılardır. Bu çalışmanın konusu olan ve küçük bir dere üzerinde kurulan ahşap köprü, önemli güzergâhlara epey uzakta kalan Doğu Karadeniz'de Trabzon'a bağlı Çaykara ilçesi sınırlarındaki¹⁰ iki köyü bağlayan bir patika yol üzerinde bulunmaktadır.

3 Trabzon Valiliği.

4 Lowry ve Emecen, 2012, 297.

5 Öztürk, 2005, 582; Sezen, 2006, 122; Öztürk, 2012, 683. Osmanlı tahrir defterlerinde Kadahor adı ilk olarak, 1654 yılı kayıtlarında, Of kazasına bağlı "Karye-i Holaysa-i Kadahor" adıyla, bir köy olarak kayıtlıdır. Kadahor "aşağı köy" anlamına gelmektedir. (Öztürk, 2005, 582-83.)

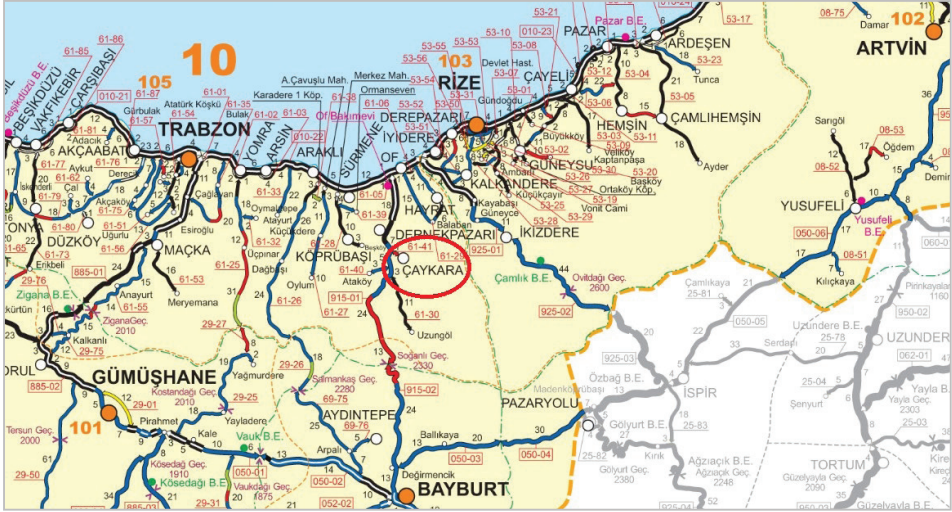
6 Eğridere köyü sakinlerinden Mustafa Çakır, köyün eski (Rumca) adının "Görğoras" olduğunu belirtmiştir. [Mustafa Çakır (85) ile 8 Mayıs 2016'da yapılan kişisel görüşme.] Öztürk'e göre aynı isim "Gorgoras" şeklindedir (Öztürk, 2005, 445.)

7 Mustafa Çakır'a göre köyün eski (Rumca) adı "Zeleka"dır. Ayrıca bk. Öztürk, 2005, 1201.

8 Bir araştırmada -Türkiye'deki ahşap köprülere örnekler bağlamında- yapı "Taşlıgedik Köprüsü" adıyla geçmektedir. (Çabuk vd., 2015, 234, 236.) "Taşlıgedik" Çaykara'nın bir başka köyüdür.

9 Eğridere köyü eski muhtarlarından Ahmet Yaşar Ağırlioğlu (53), değirmenler mevkiinin eski adının *Bodomiya* şeklinde söylendiğini ve "derelik alan", "dere alanı" anlamında kullanıldığını belirtmiştir. [30 Ocak 2018 tarihinde yapılan kişisel görüşme.] *Bodomiya*, *bodamia*, *potomya* şeklinde söyleniş olan kelime ile ilgili ayrıca bk. Öztürk, 2005, 974.

10 Anadolu'daki tarihi yollar ve ulaşım ağlarıyla ilgili yayınlara bakılınca bölgenin tarih boyunca



Harita 1: Karayolları Genel Müdürlüğü 10. Bölge Haritası'nda Çaykara ve Çevresi. (www.kgm.gov.tr)

Köprü'nün bulunduğu yol, yukarıda değinilen yol ağının hiyerarşik düzenine göre, anayol ve kollara uzak, tali yollara bağlanan *kılcal* diyebileceğimiz bir karaktere sahiptir. Köprü, Eğridere köyü içerisinde Dere Mahallesi ile diğer mahalleler ve Eğridere köyünün kuzey-doğusuna düşen Taşören köyü ile ulaşımı sağlayan eski yol ağının bir parçasıdır.

Köprü, güneyden kuzeye doğru eğimli bir arazide hızla akan ve taşlık araziye şekillendiren derenin üzerinde kurulmuştur. (Çiz. 1) Tarihi köprü'nün menba yönünde 7 m kadar mesafede yeni betonarme bir köprü bulunmaktadır. (Fot. 2, 5) Araç ve yaya trafiğine hizmet eden yeni köprü yöre sakinlerinden Ağırlioğlu'nun ifadesine göre 1980'li yıllarda inşa edilmiştir.

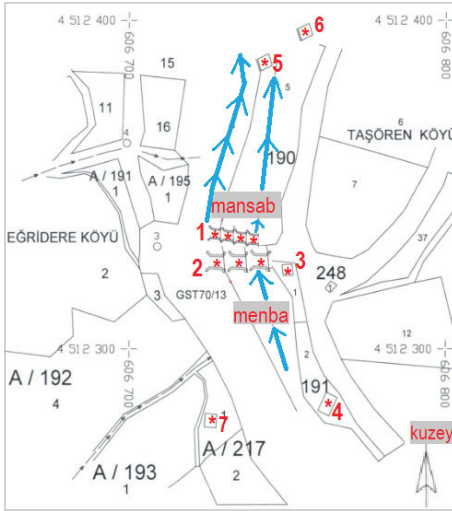
İnsan ve hayvan geçişi için tasarlanan ve küçük bir dere üzerinde kurulan köprü'nün bulunduğu kesimde dere boyunca yaklaşık 100 m'lik hat boyunca betonarme 5 su değirmeni¹¹ bulunmaktadır. (Çiz. 1, Fot. 7-10) Hepsi yenilenmiş betonarme yapılar olan değirmenlerden dördünün vaktiyle geleneksel ahşap yapılar olduğu yöre sakinlerinden Ağırlioğlu'nun ifadelerinden anlaşılmaktadır. Vaktiyle birbirlerine yakın mesafede aynı

ana hatlara ve bunlara bağlanan kollara uzak düştüğü görülmektedir. (Bk. Halaçoğlu, 1991, 127-128; ESKIKURT, 2014, 15-40.) Bölge, yüzey özellikleri ve konumu itibarıyla günümüzde de ulaşım konusunda benzer bir durumdadır.

11 Eğridere'nin suyu ile çalışan değirmenlerden üçü köprü'nün güneyinde, menba tarafında (Çiz. 1'de 3, 4 ve 7 numaralı değirmenler); ikisi kuzeyinde, mansab tarafındadır. (Çiz. 1'de 5 ve 6 numaralı değirmenler) Ağırlioğlu, 7 numara ile gösterdiğimiz değirmenin eskiden de taş yapı olduğunu, diğerlerinin orijinalde ahşap olduğunu, 3 ve 4 numaralı değirmenlerin halen kullanıldığını, 4 numaralı değirmenin Taşören köyüne, diğerlerinin Eğridere köyüne ait olduğunu ifade etmiştir.



Fot. 1: Yapının bulunduğu kesimin uydu görüntüsü. (İnce-kırmızı çizgi: Eğridere köyü sınırları. 1 numaralı yer: Köprü'nün bulunduğu yer.) ([https://yandex.com.tr/harita/...](https://yandex.com.tr/harita/))



Çiz. 1: Kiremitli Köprü ve Yakın Çevresinin Kadastral Konumu. (Trabzon Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu Arşivi'nde bulunan 12933 no. 'lu dosyadan; Kadastro Teknisyeni Yusuf Yılmaz imzalı belgeden işaretlenerek.)

- 1- Kiremitli Köprü; 2- Yeni betonarme köprü;
3,4,5,6,7- Su değirmenleri.

geleneksel tarzda inşa edilen değirmenlerle birlikte köprü güzel bir mimari fotoğrafın parçasıyken yanı başında inşa edilen betonarme yeni köprü ve değirmenlerde sözü edilen değişiklik bu mimari çevreyi neredeyse unutturmuştur. Köprü yakın çevresindeki tarihî mimari dokunun ayakta kalan tek asli unsurdur. Vaktiyle değirmenlere gelen ahalinin köprüyü sıklıkla kullandığı anlaşılmaktadır.

Tarihçe ve Tarihlendirme

Köprü'nün ilk olarak ne zaman inşa edildiği konusunda bir belge ve mahalinde söylenegelen bir rivayet veya bilgiye rastlanmamıştır. Yapının köylüler tarafından imece usulünde yapılmış olabileceğini düşünmekteyiz. Köprüde tarihlere yardımcı olabilecek bir yazı, bezeme veya teknik bir detay görülmemektedir. Köprü'nün bulunduğu mahallenin kurulduğu tarihlerde; ilk iskân ile birlikte bu tür köprülere



Fot. 2: Kiremitli Köprü (güneybatı/menba yüzü); betonarme köprü ve Çiz.1'de 3 no. 'lu değirmen.



Fot. 3: Kiremitli Köprü. Güneybatı/menba yüzü.



Fot. 4: Kiremitli Köprü. Kuzeydoğu/mansab yüzü.



Fot. 5: Kiremitli Köprü. Güneydoğu/menba yüzü.



Fot. 6: Kiremitli Köprü. Güneybatıdan görünüm; batı girişi.



Fot. 7: Köprü'nün menba tarafında, betonarme olarak yenilenmiş değirmen. (Çiz.1'de 3)



Fot. 8: Köprü'nün menba tarafında, betonarme olarak yenilenmiş değirmen. (Çiz.1'de 4)



Fot. 9: Çiz.1'de 4 no. 'lu değirmenin iç görünümü.



Fot. 10: Köprü'nün mansab tarafında, betonarme olarak yenilenmiş değirmen. (Çiz.1'de 6)



Fot. 11: Kiremitli Köprü; menba (güney) cepheye güneydoğudan bakış.

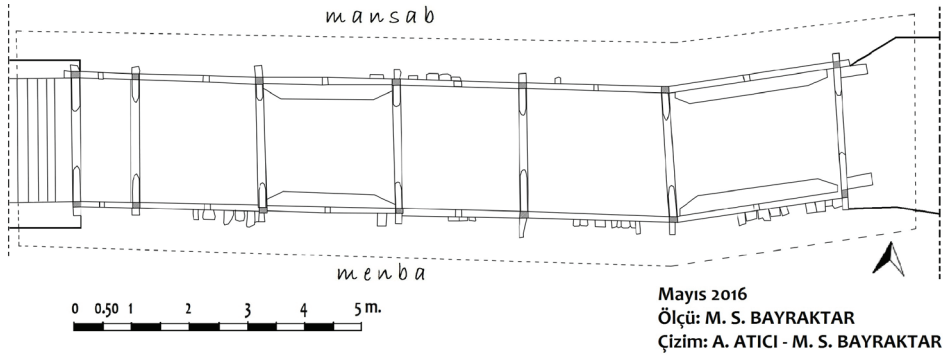
İhtiyaç duyulacağı fikrinden hareketle yapının birkaç yüz yıllık olabileceği düşünülebilir. Yurdumuzda özellikle ormanlık bölgelerde inşa edilen ve günümüze gelebilen az sayıdaki örneklere bakıldığında;¹² Kiremitli Köprü'nün geleneksel mimarlık ürünü olduğu bellidir. Bu veriler ışığında, kanımızca köprü ilk olarak 19. yy. ile 20. yy. başları arasında inşa edilmiş olabilir.¹³

Köprünün Mimari Tanıtımı

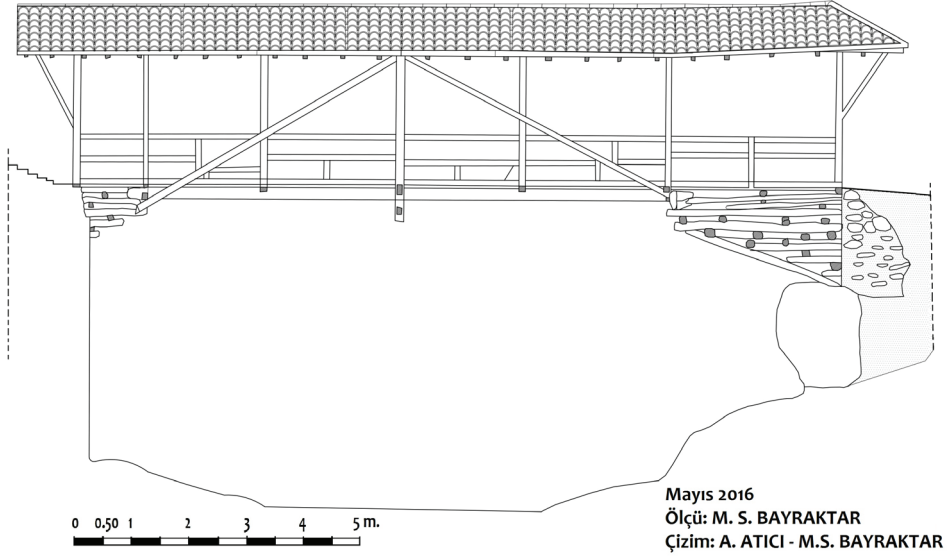
Doğu-batı ekseninde 5° doğuya dönük uzanan köprünün menba yüzü güneye, mansab yüzü kuzeye bakar. (Çiz. 4; Fot. 2, 4, 11, 12) Tabliye irtifai anlamda inişli-çıkışlı olmayıp düz devam eder. Doğrusal olarak; doğu başta konsol girişlerinin bulunduğu 3.20 m'lik kesimden sonra 11° kuzeye dönerek hafif eğik bir hat çizdikten sonra tabliye, düz devam eder. (Çiz. 2, Fot. 12, 14) Tabliyenin sözünü ettiğimiz eğikliği göz ardı edilirse hemen hemen düz bir hat izlediği söylenebilir.

12 Özgüner, 1970, 84-86; Toparlak vd., 2010, 263; Bayhan ve Salman, 2012, 41-45; Şahin vd., 2014: 262, 330; Çabuk vd., 225-245.

13 Trabzon Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü'nün 28.06.2011 Tarih ve 3475 sayılı kararıyla yapı, 2863 sayılı yasa kapsamında korunması gerekli kültür varlığı olarak tescil edilmiştir. Köprü menba yönüne doğru eğilmiş halde yıkılma tehlikesiyle karşı karşıyadır. Batı başta eğilme tehlikeli boyuttur. Bu kesimde köprünün kullanılmaması yönünde uyarı tabelası bulunmaktadır.



Çiz. 2: Kiremitli Köprü planı.



Çiz. 3: Kiremitli Köprü güney (menba) cephe görünüşü.

Menba tarafından geçen yolun altında kalan köprü, ağaçlık alanda zor fark edilmektedir. Yapının bulunduğu kesim, şimdiki yol kotundan, yeni köprü hizasında yaklaşık -2.6 m kottadır. (Fot. 2, 5) Yapının ahşap kesiminin uzunluğu [tabliye direkleri (dıştan) itibariyle] 13.55 m¹⁴ ve tabliye eni 2.30 m'dir.¹⁵ (Çiz. 2-4) Ahşap kesimden sonra her iki yakadaki sahanlıklar ve arazi boyunca uzanan yer yer basamaklı ve ortalama

14 Köprünün uç noktaları olan saçak hizaları itibariyle ölçü 14.95 m'dir.

15 Ölçü tabliye direkleri (dıştan) itibariyledir. Çatıda saçak hizaları itibariyle genişlik 4 m'dir.



Fot. 12:

Kiremitli Köprü;
mansab (kuzey) cepheye
kuzeybatıdan bakış.

2.20 m genişlikteki patika yol, beton kaplanarak yenilenmiştir. Batı yakada köprünün ahşap aksamından sonra yaklaşık 0.50 m'lik küçük bir sahanlıktan sonra 18 basamaklı bir merdiven yer alır. (Fot. 6, 11) Doğu yakada yer alan ve yaklaşık olarak 13 m uzanan patika, 13 basamakla yükselerek yeni taşıt yoluna ulaşmaktadır. (Fot. 12, 14)

Yapının ahşap aksamının önünde yer alan sahanlıklarının ne kadar devam ettiği konusunda, mevcut halde tahminde bulunulabilir. Yukarıda değindiğimiz betonarme yenilemeler ve kayalık dere yatağının vaziyeti ve konsol kirişlerinin gömülmesi için gerekli olacak yığmanın muhtemel boyutu göz önüne alınırsa batı yakada sahanlığın çok dar tutularak bu kesimdeki -eski patika yokuşa kadar kalan- az bir mesafe ile yetinildiği söylenebilir. Doğu yönde hem alan daha geniş hem de daha düzdür. Dolayısıyla eski patika yola kadar köprü sahanlığının bu yönde takriben 2 m kadar devam ettiğini tahmin etmekteyiz. Bu durumda ahşap aksama ilaveten batıda 1 m, doğuda ise yaklaşık 2 m'lik sahanlıklarla birlikte köprünün toplam uzunluğunun 18 m civarında olduğu söylenebilir.

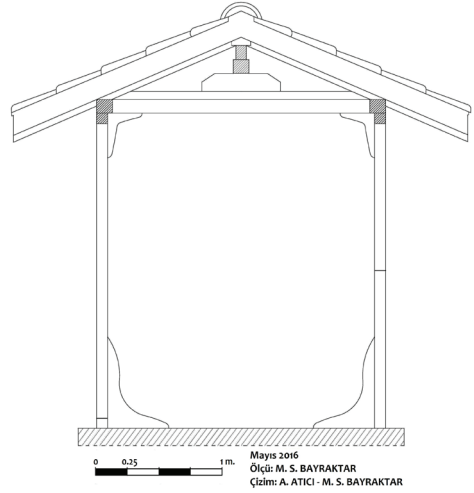
Köprünün inşası için dere yatağının dar ve kayalık -sağlam- bir kesimi tercih edilmiştir. Her iki yakada, köprüyü taşıyan ahşap konsol kirişlerin oturtulduğu kayaların üzerinde, betonarme harçlı moloz taş örgülü duvarlar göze çarpar. (Fot. 11, 12, 15) Dere yatağının kayalık yüzeylerine oturan bu kesimler köprüye ayak vazifesi görmektedir. Tabliye ile dere yatağı arasındaki mesafe en derin olan orta kesimde yaklaşık 6.50 m'dir. Tabliye ile su seviyesi arasındaki mesafe belirtilen kesimde Mayıs itibarıyla 5.90 m'dir.

Konsol kirişler doğu yakada -tabliye yönünde- yedi, batıda üç sıralıdır. (Çiz. 3, Fot. 11, 12, 15) Tabliye ile aynı yönde (doğu-batı) uzatılan kiriş sıralarının her birisinin arasında 90° açı farkıyla (kuzey-güney) yerleştirilmiş bir başka kiriş sırası yer alır. Konsol kirişlerinin sıra düzeni pek muntazam değildir. Kimi yerde kısa parçalara ek

yapılmıştır. Balta ile kabaca yontularak şekillendirilen konsol kirişlerinin çoğu, muntazam dörtgen değildir. Bazıları yuvarlak kesitlidir. Kiriş çapları 9-16 cm arasında değişmektedir. Her iki yakadaki konsol kirişleri tabliyenin bittiği noktadan dışarıya doğru (sahanlığa doğru) yeni duvar dolgusu içinde kalmaktadır. Konsol kirişlerinin dolgu içerisine ne kadar uzandığı -dolgu içerisinde olduklarından- belli değildir. Doğu yakadaki konsol kirişlemesi, tabliye başlangıcından itibaren yatay olarak 3.15 m, düşey olarak yaklaşık 1.70 m kadar uzanmaktadır.¹⁶ Batı yakada aynı ölçüler; yatay olarak 1.30 m, düşey olarak 0.90 m'dir.

Köprü'nün ana unsuru olan ahşap kesimi, belirtilen konsol kirişleri ve bunların arasına uzatılan kalın ahşap kirişler üzerinde yükselir. Tabliye döşemesi ile çatı sırtı arasındaki mesafe 3.25 m'dir. Tabliyeyi taşıyan, bazıları hafif eğri biçimli olan, ana kirişler, dört tane olup yan yana ve her biri tek parça halinde uzatılmıştır. (Fot. 4) Karaağaçtan, gövdelerinden dal ve kabuklarından arındırılıp balta ile yonulması suretiyle oluşturulmuş yamukça dörtgen kesitli bu kirişler, takriben 10.50 m uzunlukta olup kalınlıkları yaklaşık 18 - 25 cm arasında değişmektedir.

Kirişlerin üzerinde, genişlikleri değişmekle birlikte ortalama 18 cm civarında olan 3,5 - 4 cm kalınlıkta 70 kadar tahtanın çakılmasıyla oluşturulmuş tabliye döşemesi yer alır. Kimi kesimlerde ana kirişlerin eğriliğinden kaynaklanan irtifa farklılıklarını tesviye etmek için döşeme tahtaları iki katlıdır. (Fot. 11) Döşeme tahtalarının bazıları tabliyeden 10 - 15 cm dışarıya uzatılmıştır. (Fot. 11) Tabliye döşemesinde belirtilen tahtalar haricinde; direkler arasında kuzey-güney yönde uzatılmış halde, kalınlıkları 9-10 cm civarında, kare kesitli birer döşeme kirişi görülür. Bu kirişlerden ikisi¹⁷ haricindekiler, karşılıklı olarak menba ve mansab tarafındaki direklerle geçmeler yapmaktadır. Bu geçmeler, dördüncü direkte *zıvanalı geçme*, diğerlerinde *kanallı geçme*dir. (Fot. 16-17)



Çiz. 4: Kiremitli Köprü;
batı cephe (giriş) görünüşü.



Fot. 13: Kiremitli Köprü;
batı cephe (giriş) ve tabliye.

16 Konsol ve ana tabliye kirişlerini ayrıntılı ölçmek ve fotoğraflamak için dere yatağının gerekli kesimlerinin tamamına ulaşmamız mümkün olmadı, bu kesimleri uzaktan gözleyebildik.

17 Doğudan batıya hem menba hem mansab tarafta 3. sıradaki karşılıklı iki direğin altındaki kirişler.



Fot. 14:

Kiremitli Köprü;
doğu giriş ve tabliye.

Doğu başta ilk sıradaki direkler ile batıdan ikinci ve dördüncü sıradaki direklerin altında, hem menba hem de mansab yönünde, tabliye altında gözlenebilecek şekilde yapılmış bir başka geçme uygulaması daha görülür. (Fot. 11, 12, 14, 16, 17) Belirtilen direkler, tabliye hizasından aşağıya 50 cm kadar uzanır. Bunlara, tabliye döşeme hizasındaki -yukarıda belirttiğimiz- kısa kirişler geçirilmiştir. (Fot. 14, 16, 17) Bunun 20 cm kadar aşağısında, yukarıdakiler gibi kuzey-güney yönünde başka bir giriş katı daha görülür. Bu kirişler sadece belirttiğimiz direklere geçirilmiştir. (Fot. 14, 16, 17) Kiriş başları, direklerde açılan kare kesitli delikten geçerek (zıvanalı geçme) direkten 25 cm kadar dışarı taşırılmıştır. (Fot. 16-17) Direklerden geçen bu kirişlere, ana giriş aralarında dikine konumda yerleştirilmiş kısa kamalarla ayrıca destek sağlanmıştır. (Fot. 16)

Tabliye döşemesi üzerinde, tabliyenin sınırlarını belirleyen, menba ve mansab boyunca uzatılan bir giriş sırası daha yer alır. (Fot. 16, 18) 10 cm civarında kalınlık ve 8-10 cm arasında değişen genişliğe sahip dörtgen kesitli bu taban kirişlerinin arasında, ahşap direkler, payanda, korkuluk ve üç omuzlu kırma çatı yükselir. (Çiz. 3, 4; Fot. 11, 12, 15, 16) Tabliye boyunca boyları yeterli olmayan kirişler, uç uca “düz boy” ve “pahlı (şevli) boy birleştirme”ler yapılarak sıralanmıştır. (Fot. 16, 18)

Ortalama 2.30 m uzunluktaki kareye yakın dörtgen kesitli ahşap direklerin kalınlıkları 9-15 cm civarında değişmektedir. Herhangi bir dekoratif öge ve altlıkları bulunmayan direkler, her iki yakada yedişer adet ve karşılıklı yerleştirilmiştir. (Çiz. 3, 4; Fot. 11-14, 16, 18) Bazı direklerin çatı kirişi ile birleşme ayrıntısında zıvanalı geçmeler görülebilmektedir. (Fot. 18) Bu geçmenin, uygulandıktan sonra dışarıdan görülemediği hatırlanırsa, diğer direklerin belirtilen kesimleri için de aynı geçmenin kullanılmış olması beklenir.

Direklerin arasına çapraz vaziyette her iki yakada kare kesitli ikişer çifte payanda¹⁸ yerleştirilerek tabliye kuvvetlendirilmiştir. Bu payandalar ortalama 5.50

18 Payandalar, menba ve mansab yüzdeki dördüncü direklerin hem iç hem de dış yüzünde birbirine bitişik halde ikişer tanedir. Yaklaşık 10 cm kalınlıkta ve kare kesitli çifte payandalar, biçim itibarıyla biraz farklı ve eğri biçimlere sahiptir.



Fot. 15:

Kiremitli Köprü güney cephe (menba yüzü) güney doğudan kirişleme, sahanlık, korkuluk ve dere yatağı.



Fot. 16:

Kiremitli Köprü kuzey Cephe (mansab yüzü) ayrıntısı.

m uzunlukta olup tabliye ortasından hafif batıya kaymış durumdaki dördüncü direğin üstündeki çatı kirişi ile tabliyeyi taşıyan konsol kirişlemenin üstten ikinci sırası arasında çapraz vaziyette uzatılmıştır. (Çiz. 3; Fot. 11, 12, 15, 18, 20) Payandalar direklere açılan kanallı geçmelerle birleştirilmiştir. (Fot. 20) Çatı ağırlığını iki yakadaki konsol kirişlerine aktaran payandalar, tabliyeye binen yükü azaltmakta ve yapıyı sağlamlaştırmaktadır.

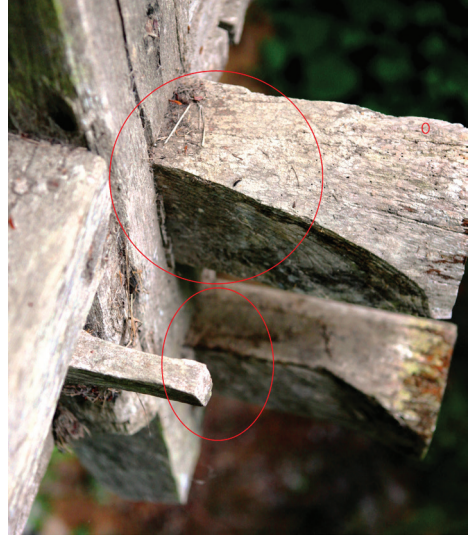
Payanda ve direkler arasında, tabliye boyunca uzanan bir korkuluk yapılarak tabliye emniyeti sağlanmıştır. (Fot. 11, 16, 20) Tabliye döşemesinden 0.90 m kota kadar yükselen korkulukta kalınlıkları 9-12 cm arasında değişen, büyük çoğunluğu yatay ve iki sıra halde, şekil itibariyle kare kesitli kiriş benzeri kuşaklar kullanılmıştır. Bunların büyük kısmı, direk ve payandalara düz yanaştırılmış ve çivilerle çakılmıştır. Kimileri direklere *kertmeli uç birleştirme* tekniğiyle birleştirilmiştir. (Fot. 21)

Tabliyede yer alan bir başka yapısal unsur oturma sekileridir. Tabliyeye çakılı tahta ayaklar ve basit bir tahta düzlemden ibaret sekiler, 0.24 x 2.20 ile 0.24 x 2.78 m ölçülerinde olup dört tanedir. (Fot. 14, 20) Yakın zamanlarda yenilenmiş gibi duran sekilerin, yağmurun bol olduğu iklimde, yağmurdan korunaklı bir köprüde, yapının aslı unsuru olabileceği söylenebilir.¹⁹

¹⁹ Yörede vaktiyle, yük taşımacılığının “insan sırtında” gerçekleştiğini hatırlatmak isteriz.

Fot. 17:

Kiremitli Köprü menba yüzü tabliye altı kiriş- direk zıvanalı geçme ayrıntısı.



Direklere bitişik ve menba-mansab ekseninde konumlanmış “L” şekline benzer, balta ve keserle biçimlendirilmiş yarım boy payandalar, köprüde dikkat çeken bir başka uygulamadır. (Fot. 13, 14, 20) Taşıyıcı inşayı sağlamlaştırarak tamamlayan ve her iki yakada yedişer adet bulunan bu payandalar, her direkte bulunmaktadır. Direklere ve döşeme kirişlerine bitişen uç kesimleri sivrice biçimlenen ve inceltilen “L” payandalarının²⁰ boyları 50-70 cm, zemin uzunlukları 35-50 cm civarındadır. “L” payandalar, kiriş ve direklere büyük demir çivilerle çakılı vaziyettedir.

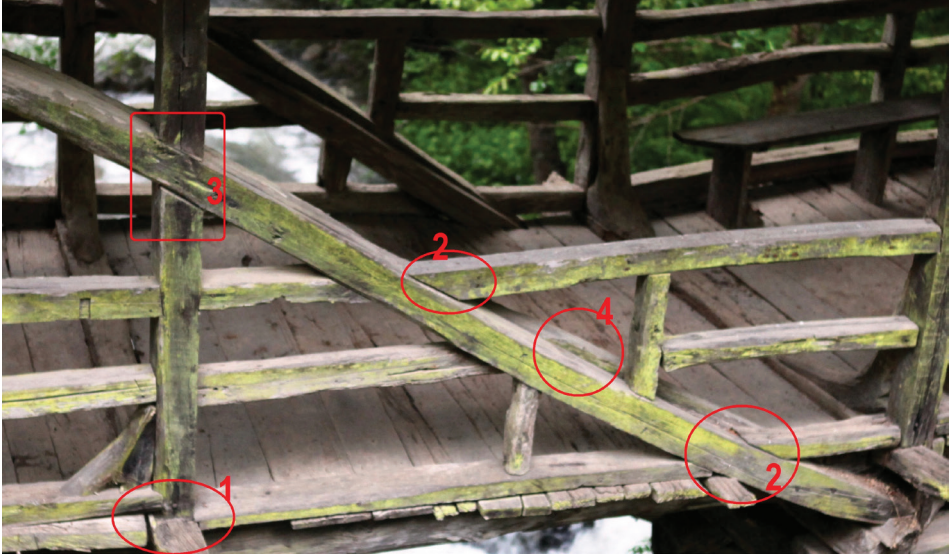
Bunların daha küçük benzerleri, doğu ve batı baştaki direklerde (girişlerde) ve dördüncü sıradaki direklerde, çatı kirişi ve direklerin birleştiği kesimde bulunmaktadır. Bu elemanlar direk, çatı kirişi ve gergilere çivilerle tutturulmuş olup gergilerde olduğu gibi menba-mansab ekseninde yerleştirilmiştir. (Fot. 13, 14)

Menba-mansap ekseninde uzanan gergilerin büyük bir kısmı yukarıya doğru kavis yapan hafif dışbükey şekilde dörtgen kesitli ve yaklaşık 10-14 cm kalınlıktadır. (Fot. 22) Çatı kirişi üzerinde bulunan gergiler, *kanallı geçmelerle* (Fot. 23) çatı kirişlerine geçirilmiş, ayrıca çivilerle çakılmışlardır. Bunların üstünde çatının diğer detayları; yastıklar, mertekler, padavra tahtaları, damlalık tahtaları ve kiremitler yükselir. (Fot. 22)

Tabliye ekseninde her iki kenarında direklerin üzerinde çatı kirişi, çatının tepe noktasında mahya aşığı kirişleri bulunur. (Fot. 22) Tabliye boyunca boyları yeterli olmadığından kalınlıkları 10-12 cm civarındaki çatı kirişlerinin çoğu birbirlerine uç uca *düz boy*, pek azı *pahlı (şevli) boy* birleştirme yapılarak sıralanmıştır. (Fot. 24) Üç omuzlu kırma çatı, yukarıda değindiğimiz üzere, direk ve payandalarla desteklenen mertek-aşık düzeyine sahip oturtma çatıdır. Direklerin arasında kuzey-güney doğrultusunda uzatılan dışa kavisli gergilerin üzerinde aynı doğrultuda uzatılan kısa (25-45 cm civarı) yastıklar bulunur.²¹ (Fot. 22) Bunlardan bazılarıyla gergiler arasında *kanallı geçmeler* görülmektedir. (Fot. 25) Kimileri düz yanaştırılarak çivilerle çakılmak suretiyle geçmesiz birleştirilmiştir.

20 Belirtilen elemanlar için “papuç payanda” tabirinin de uygun düşeceğini düşünmekteyiz.

21 Doğudan birinci ile dördüncü direkler hizasındaki gergilerin üzerinde, belirtilen yastıklar görülmez. Mahya aşığı ile gergi arasında gergilerin dışa kavsinin yeterince olması nedeniyle, belirtilen kesimlerde yastığa gerek kalmamıştır.



▲ **Fot. 18:** Kiremitli Köprü; Menba Yüzü, Korkuluk Ayrıntısı. (1- Düz boy birleştirme 2- Pahlı (şevli) boy birleştirme 3- Kanallı geçme 4- Düz en birleştirme.)



◀ **Fot. 19:** Kiremitli Köprü; Direk - Çatı Kirişi Arasında Zivanalı Geçme Ayrıntısı.

Yastıkların üzerinde mahya aşığı kirişleri yer alır. Mahya aşığı ile çatı kirişlerinin üzerinde 10-12 cm kalınlıkta, kimileri pek muntazam olmayan dörtgen kesitli mertekler uzatılmıştır. Yaklaşık 0.45-0.55 m ara ile sıralanan, her bir omuzda toplam sayısı 24 civarında olan mertekler, saçağa kadar uzatılmıştır. (Fot. 12, 14,

22) Merteklerin çatı kirişleri ile birleştiği çizgide kimi yerlerde çatı kirişlerinin üstünde takriben 5 cm kalınlığında ikinci ince bir kiriş daha görülür. Bu yastık kirişlere, çatı eğiminde kimi alçak kalan kesimlerini yükseltmek için ihtiyaç duyulmuştur. Bunlar diğer birçok ahşap inşa ayrıntılarında olduğu gibi (Fot. 17, 21, 23, 24) çivilerle çakılmak suretiyle sabitlenmiştir.

Merteklerin üzerinde tabliye boyunca uç uca eklenerek yerleştirilen 4-6 cm kalınlıkta padavra tahtaları görülmektedir. (Fot. 22) Bunlar, çatının menba ve mansab kesimlerinde, aralarında boşluklar bulunan altışar bozuk sıralı olup üstlerinde kiremitler



Fot. 20: Kiremitli Köprü; Batı Yönden Tabliye Detayları.
(İşaretli kesimlerde: Payanda - Direk arası kanallı geçmeler.)

bulunur. Çatı kaplamasının 2010 yılı civarında yenilediği, eskisinin de şimdiki gibi oluklu (alaturka) kiremit olduğu ifade edilmiştir. İlk inşada da çatı kaplamasının oluklu kiremit veya padavra olabileceğini düşünmekteyiz.²²

İlk bakışta iki yana meyilli beşik çatıymış gibi bir görünüm veren çatının üç omuzlu kırma çatı olduğuna yukarıda değinmiştik. Çatı, batı başta, iki yana meyilli beşik çatı şeklinde başlamakta, doğu baştaki üçüncü omuz ilavesiyle üç omuzlu kırma çatıya dönüşmektedir. (Çiz. 3; Fot. 3, 6, 13, 14) Söz konusu durum, 2010 yılı civarındaki çatı yenilenmesinin ürünü olabilir. Zira köprü girişlerinde doğu ve batı başta, çatı kirişlerinin yaklaşık 0.50 m ilavelerle uzatıldığı ve çatının görünümünün sonradan değiştiği gözlenebilmektedir. Doğü baştaki omuzun sonradan -muhtemelen 2010 yılı civarındaki yenilemede- oluşturulduğu, doğu ve batı başta, saçağın ilaveyle uzatıldığı, (Fot. 26-28) daha önemlisi, esasında beşik çatı olan örtünün belirtilen ilaveyle üç omuzlu kırma çatıya dönüştüğü anlaşılmaktadır. Çatının doğu kesimi diğer kesimlerden yaklaşık 0.20 m daha yüksektir.

22 Bu konuya değerlendirme kısmında tekrar değinilmiştir.

Köprüde kullanılan ağaçlar, yörede bol bulunan ve oldukça dayanıklı olan kestanedir. Ahşap aksamda; ana kirişler, tabliye ve çatı kirişleri, konsol kirişleri, döşeme kirişleri, direkler, çapraz ve “L” payandalar ile korkulukta hep kestane kullanılmıştır. Ahşap yapının dere yatağına oturtulduğu iki yakadaki sahanlıklarda yığma moloz taş örgü görülür. (Fot. 15) Kimi ahşap köprülerde sonradan yapılan (muhtes) demir kenet, çelik kiriş takviyesi gibi uygulamalar bu yapıda görülmemektedir. Çatı kaplaması, alaturka (oluklu) kiremittir. Ahşap elemanların sabitlenmesi için bol miktarda demir çivi kullanılmıştır. (Fot. 17, 21, 23, 24)

Çatı kirişi ile bazı tabliye direklerinin birleşiminde, tabliye altında da direk ve kiriş birleşmelerinde *zıvanalı geçmeler* görülmektedir. (Fot. 16, 17, 19) Tabliye altında direk ve kiriş birleşmelerinde, tabliye direkleri ile çapraz payanda ve korkuluk kuşakları arasında, kimi çatı kirişleri ile gergiler arasında, ayrıca kimi gergilerle bunların üstünde yer alan yastıklar arasında *kanallı geçmeler* dikkat çeker. (Fot. 18, 20, 25)



Fot. 21: Kiremitli Köprü; Menba Yüzü Korkuluk Ayrıntısında Kertmeli Uç Birleşme.



Fot. 22: Kiremitli Köprü; Çatı Ayrıntısı. (Doğudan bakış.)



Fot. 23: Kiremitli Köprü; Gergi - Çatı Kirişi Arasında Kanallı Geçme.



Fot. 24: Kiremitli Köprü; Çatı Kirişlerinde Pahlı (Şevli) Boy Birleşme Ayrıntısı. (Mansab)



Fot. 25: Kiremitli Köprü; Gergi - Yastık Arasında Kanallı Geçme Ayrıntısı.



Fot. 26: Kiremitli Köprü; Doğu Girişte Çatı Ayrıntısı. (İşaretli kesim: Çatı kirişine sonradan yapılan ilave.)

Çapraz çifte payandalar arasında, gergi ve yastıklar arasında ve kimi iki katlı kiriş ve döşeme tahtaları arasında olduğu gibi köprü'nün birçok ahşap elemanı *düz en birleştirme* şeklinde yanaştırılmış ve çivilerle sabitlenmiştir. (Fot. 18) Tabliye ve çatı kirişlerinin birbirleriyle olan birleşmelerinde *pahlı (şevli) boy birleştirmeler*, (Fot. 18, 24) kimi korkuluk kuşakları ile direkler arasında ise kertmeli uç birleştirmeler (Fot. 21) görülmektedir.



Fot. 27: Kiremitli Köprü; Batı Girişte Çatı Ayrıntısı. (İşaretli kesim: Çatı kirişine sonradan yapılan ilave.)



Fot. 28: Kiremitli Köprü Doğu Girişte Çatı Ayrıntısı. (İşaretli kesim: Çatı kirişine sonradan yapılan ilave.)

Değerlendirme ve Sonuç

İnsanlık tarihi boyunca çok çeşitli köprü örnekleri yapılmıştır. Tarihte ilk köprülerin tamamen taş veya ahşaptan yapılan köprüler olduğu ifade edilmektedir.²³ Köprüler şekillerine, yapıldıkları malzemeye, yapı elemanlarına, statik yönlerine, yapılış amaçlarına göre çeşitli bağlarla çeşitli tiplere ayrılır.²⁴

Kiremitli Köprü, su engelini aşmak için akarsuyun üzerine inşa edilmiş, yaya ve hayvan geçişi için tasarlanmış bir taşra uygulamasıdır. Halk dilinde özel bir ismi yoksa, Anadolu’da genellikle “ahşap köprü”, “tahta köprü” şeklinde ifade edilen ahşap köprüler için Arapçada daha çok “cısır” kelimesinin kullanıldığı anlaşılmaktadır.²⁵

İnsanlık tarihinde köprülerin ilk örneklerinin ahşap olduğu varsayılabilir. Zira iki yaka arasına uzatılacak bir ağaç kütüğü veya ahşap donanımlı basit bir inşa, açıklığı

23 Çeçen, 2002, 252.

24 “Köprüler şekillerine göre kiriş, kemer, asma, askılı, açılıp kapanan; yapıldıkları malzemeye göre ahşap, betonarme, metal veya bunların birkaçının birlikte kullanıldığı karışık malzemeli; yapı elemanlarına göre dolu gövde, kafes-kiriş, asma, askılı, yüzer, açılıp kapanan; statik yönlerine göre hiperstatik, izostatik, maşallı, ankastre, bir veya çok açıklıklı; yapılış amaçlarına göre yayaların, kara ulaşım araçlarının, trenlerin, boruların ve su galerilerinin geçmesi için yapılan köprüler olmak üzere çeşitli tiplere ayrılır. İlk köprülerin tamamı ahşap veya kâgirdir. Betonarme ve metal köprülerin yapımına XIX. yüzyılın sonlarından itibaren başlanmış ve kısa sürede bu alandaki gelişmelerin hızlanmasıyla ön gerilmeli betonarme köprüler gerçekleştirilmiş, çelik kalitesinin iyileştirilmesi, kaynak tekniğindeki ve statik hesap metotlarındaki ilerlemeler sayesinde narin ve büyük açıklıklı betonarme, metal köprülerle asma ve askılı köprülerin yapımına geçilmiştir.” (Çeçen, 2002, 252.) Ayrıca bk.: Peynircioğlu, 1951, 3-5; Görcelioğlu, 1979, 138; Bayhan, 2016, 14-27; Çulpan, 2002, 1.

25 “Arapçada köprü anlamına gelen cısır ve kantara kelimelerinden ilki daha çok ahşap köprüler, diğeri ise taştan yapılan kemerli köprüler için kullanılır.” (Çeçen, 2002, 252.)

geçmenin en kolay yolu olmalıdır. Daha kapsamlı ve gelişmiş bir inşaya gerek duyulan kâgir köprülerin yapımı daha sonra gerçekleşmiş olmalıdır. Hitit başkenti Hattuşa'da (Çorum Boğazköy) Ambarlıkaya altındaki boğaza benzeyen uçurumun iki yakasının, kayalık zemine oturtulan ahşap kiriş esaslı bir köprüyle bağlanmış olduğu kabul görmektedir.²⁶ Bunun gibi bir kiriş boyu ile geçilebilen benzer birçok yerde, kiriş esaslı ahşap köprülerin çok eski devirlerden beri kullanıldığı düşünülebilir.

Kimi kaynaklara göre bilinen en eski ahşap köprü, Roma İmparatorluğu Dönemi'nde Roma'da 620 yılında yapılan *Pons Sublicius Köprüsü*'dür.²⁷ Birçok araştırmacı, Roma Dönemi'nin en eski ahşap köprüsü olarak, belirtilen yapıyı göstermektedir.²⁸ Yukarıda değindiğimiz Hattuşa'daki köprüye bakılarak ahşap köprülerin Roma'dan epey eskiye gittiği söylenebilir.

İncelediğimiz örnek tabliyeyi örten bir çatıya sahiptir. Çatı, bol yağışlı iklimde yağış sebebiyle kayganlaşabilecek tabliyeyi kuru tutarak geçiş güvenliğini arttırmaktadır. Ayrıca yapıya abidevi bir görünüm kazandırmakta, köprünün yağmurlu havalarda geçici bir sığınma ve dinlenme alanına dönüşmesine de imkân tanımaktadır. Çaykara yöresinden yerini belirlemediğimiz bir örnek,²⁹ Trabzon - Of - Bölümlü köyü *Hapsiyaş (Kiremitli) Köprüsü* (ilk inşa 18. yy. sonları - 20. yy. başları?,³⁰ yenileme 1935)³¹ ve Rize -

26 Naumann, 1991, 491-493 ; Bittel, 1970, 61 ; Çulpan. 2002,1-2

27 “*Bilinen en eski ahşap köprü, Sabinalı Ancus Martius'un milattan önce 620 yılında Tiber Nehri üzerine yaptırdığı Roma'daki Pons Sublicius'tur. Julius Sezar'ın (MÖ 104-44) Ren Nehri ve Trayan'ın (51-117) Tuna Nehri üzerine yaptırdığı köprüler de ahşap köprülerin eskilerindedir. Kanûnî Sultan Süleyman'ın Karabuğdan Seferi'nde (1538) ordunun ağırlıklarıyla birlikte Prut Nehri'ni geçebilmesi için Mimar Sinan'ın yaptığı muhkem ahşap köprü çok beğenilmiş ve sonradan kendisinin mimarbaşılığına tayinine sebep olmuştur.*” (Çeçen, 2002, 252.)

28 Bu ve benzer Roma Dönemi ahşap köprüleri için bk. Adam, 284; Partov vd., 2016, 93-105; Taylor 2002: 1-20. Romalılar tarafından inşa edilen erken ahşap köprüler, sıklıkla ahşap kazık iskeleler arasında uzanan kesilmiş ağaç gövdelerinden yapılan basit kiriş yapılarıydı. (Partov vd., 2016, 97.)

29 Kiremitli Köprü tespit edebildiğimiz kadarıyla Çaykara ilçesinde ayakta kalabilmiş tek ahşap köprüdür. Vaktiyle ormanlık ilçenin birçok köyünde çok sayıda çatılı ve çatısız ahşap köprü olduğu yöre halkının ifadelerinden anlaşılmaktadır. Ne yazık ki bilimsel anlamda araştırılmadan yok olan köprülere ait bir fotoğraf bulmak bile oldukça güçtür. Trabzon yöresiyle ilgili çok sayıda araştırması bulunan emekli Sanat Tarihi Öğretim Üyesi Sn. Prof. Dr. Haşım Karpuz'un köprülerle ilgili bir bildirisinde bir fotoğrafını göstererek 20-25 yıl kadar önce Çaykara - Uzungöl köyü yakınlarında rastladığını belirttiği köprünün izini bulmak için yöre sakinleriyle irtibat kurduk. Ancak civar köylerde hiç ahşap köprü olmadığı cevabını aldık. “Yöredeki tahta köprülerden biri” alt yazısıyla sunulup başka bir açıklamaya yer verilmeyen köprü (Fot. 29), fotoğrafların çok benzer oluşu nedeniyle, Karpuz'un bahsettiği köprü olmalıdır. (Trabzon, 1996, 10.)

30 İlk inşanın 250 yıldan eskiye gittiğini belirten yerel araştırmacılar vardır. Bk. Albayrak, 1986, 47.

31 Özgüner, köprünün, üzerindeki yeni bir yazıttan hareketle “1935 yılında Bölümlü Köyü'nden Aziz Bey” tarafından yaptırıldığını belirtmektedir. (Özgüner, 1970, 84-86.) Köy sakinlerinden muhtar Hasan Köse, 1935 tarihinde köprünün Aziz Sandıkçı tarafından onartıldığını, ilk inşanın



Fot. 29:

Trabzon -
Çaykara'da, yeri
belirlenemeyen
bir ahşap köprü.
(Trabzon, 1996, 10.)

Çayeli - *Buzlupınar Köyü Köprüsü* (1906 yeniden inşa),³² Giresun - Uzkar/Sayca köyleri sınırında *Ezirkan (Dillioğlu) Köprüsü* (19. yy. - 20. yy. başları), Giresun - Hisareriş/Sayca köyleri sınırında *Han Köprüsü* (19. yy. - 20. yy. başları), Giresun - Lapa köyü *Ahmet Ağa Köprüsü* (19. yy. - 20. yy. başları),³³ Ordu - Akkuş - Kurtboğazı ve Kapılı köyleri sınırında *Cino (Bek) Köprüsü* (19. yy. sonları ?), Ordu - Kabataş - *Beylerli Köprüsü* (1905), Ordu - Perşembe - Hacılar köyü *Ahşap Köprü* (1928), Ordu - İkizce - *Çandır Köprüsü*,³⁴ Kastamonu - Bozkurt İlişi *Cumayanı Köprüsü* (19. yy. ile 20. yy. başları), Çankırı - *Bayramören (Ahşap) Köprüsü* (19. yy.),³⁵ Çankırı - Bayramören - *Yurtpınar Köyü (Şihlar) Köprüsü* (19. yy.),³⁶ ve Çankırı - Çerkeş - Çaylı köyü *Ahşap (Çaylı) Köprü* (Geç Osmanlı Dönemi)³⁷ bu grubun (çatılı), yurdumuzda tespit edebildiğimiz örneklerinden bazılarıdır. (Çiz. 5, 6; Fot. 29-43) Özellikle konsol kirişli kuruluş ile birlikte Of - Bölümlü köyü Hapsiyaş (Kiremitli) Köprüsü, konumuz olan yapının en yakınındaki benzeridir. İnşa edildikleri dönemde, önce inşa edilmiş olanın diğerini etkilemiş olabileceği akla yakın gelmektedir. Hapsiyaş Köprüsü ölçü itibarıyla daha büyük ve gösterişli bir eserdir. Benzer bir durum biraz daha uzakta olan Buzlupınar Köprüsü için de geçerlidir.

daha eski olduğunu, fakat mahallinde net bir tarih bilinmediğini belirtmiştir. Köyün pazarı konumundaki Dernek İlçesi ile bağlantısını sağlamak için kurulan köprünün, köyün iskân edildiği erken yıllarda yapılmış olabileceği, dolayısıyla ilk inşanın epey geriye gidebileceği söylenebilir. 2002 yılında kapsamlı bir şekilde yenilenen köprüde, belirtilen yeni yazıt bulunmamaktadır.

32 Çabuk vd., 2015, 225.

33 Giresun'daki örnekler için bk. Bayraktar, 2017, 107-126.

34 Ordu'daki eserler için bk. Kara, 2016, 248-263. Sanat Tarihi Öğretim Üyesi Doç Dr. Şerife Tali'nin Ordu il sınırı dahilinde, Osmanlı ve Cumhuriyet Devri'ne ait 30 civarında ahşap köprü tespit edip bunları da kapsayan bir kitap hazırlığını belirtmek isteriz.

35 Bayhan ve Salman, 2012, 41-43; Şahin vd., 2014, 261.

36 Bayhan ve Salman, 2012, 44-45; Şahin vd., 2014, 262.

37 Şahin vd., 2014, 330.

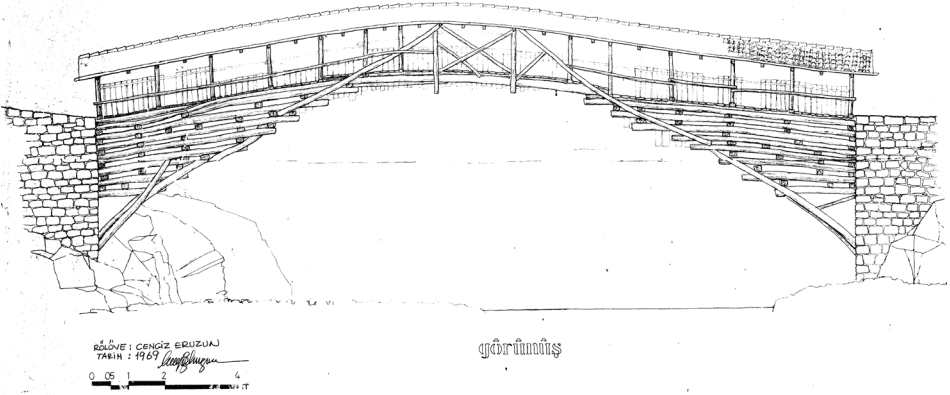
Fot. 30:

Trabzon - Of -
Bölümlü köyü
Hapsiyaş (Kiremitli)
Köprüsü.



Fot. 31:

Trabzon - Of -
Bölümlü köyü
Hapsiyaş (Kiremitli)
Köprüsü 1969 yılı
görünümü. (Trabzon
Kültür Varlıklarını
Koruma Kurulu
Arşivindeki 12933
numaralı dosyadan;
Cengiz Eruzun
imzalı.)



Çiz. 5: Trabzon - Of - Bölümlü köyü Hapsiyaş (Kiremitli) Köprüsü cephe görünüşü. (Trabzon Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu Arşivi'ndeki 12933 numaralı dosyadan; 1969 Cengiz Eruzun imzalı.)



Fot. 32: Trabzon - Of - Bölümlü köyü *Hapsiyaş (Kiremitli) Köprüsü* (Özgüner, 1970, 86.)

Aynı tip köprülerin çeşitli ülkelerde, özellikle ormanlık bölgelerde yaygın olarak inşa edildikleri anlaşılmaktadır. Birçoğu hakkında kapsamlı bilgiye ulaşamadığımız örnekler içerisinde, malzeme, inşa tekniği ve mimari özellikleri bakımından incelediğimiz örneklere yakın duranlar bulunmaktadır.³⁸ (Fot. 44, Çiz. 8) Ancak detaylı bakılınca buldukları ülkelerin mimari gelenekleri ile şekillendikleri anlaşılabilir köprülerin şaşırtıcı düzeyde zengin bir biçim diline sahip oldukları söylenebilir. İncelediğimiz örnekle paralel olarak; açıklığın iki yakasındaki ahşap konsol kirişlemeler, konsol kirişler arasına uzatılan kirişler, bunların üzerindeki direk, payanda ve çatı karakteristik ortak özelliklerdir. (Fot. 44, Çiz. 7) Ayrıca bazı örneklerde arazi yapısı gereği -incelediğimiz örnekte olduğu gibi- dere yatağının iki yakasında görülen taş duvar diğer bir ortak özelliktir.

Geleneksel ahşap köprüler de kâgir köprüler gibi kendi içlerinde çeşitlilik göstermektedir. Açıklığın iki yakasına atılan ağaç gövdelerinden oluşan en basit örneklerin³⁹ yanı sıra açıklığın iki yakasına uzatılan ağaç gövdelerinin veya kirişlerin üzerine çakılan bir döşeme ve korkuluğa sahip örnekler⁴⁰ veya bunlara ilaveten köprü tabliyesini örten ahşap direklere oturan çatılı tiplerle karşılaşılır. Daha önce değindiğimiz üzere Kiremitli Köprü çatılı tiptedir.

Ahşap köprülerin araziye oturtulması farklı şekillerde olmaktadır. Açıklığın az olduğu; bir ağaç gövdesi veya kirişle köprü tabliyesinin geçilebildiği durumlarda, iki yaka arasındaki kayalık zemine oturtulan kiriş veya ağaç gövdeleri yeterli olurken açıklığın bundan büyük olduğu ve tek parça kirişle geçmenin mümkün olmadığı durumlarda ayrıca ahşap direk veya kâgir ayaklar görülmektedir. Arazinin müsait olmasının da verdiği avantajla açıklığın büyüklüğüne ve arazi yapısının elvermesine göre birden fazla ayak uygulaması da görülebilmektedir. Kâgir ayaklar veya ahşap direkler, öncelikle

38 İnternet üzerinden yaptığımız araştırmada Avusturya, Butan, Kolombiya, Çek Cumhuriyeti, Fransa, Almanya, Endonezya, Japonya, Çin, Norveç, İtalya, Slovenya, Slovakya, İsviçre, Amerika Birleşik Devletleri, Venezüella, Sri Lanka ve Vietnam gibi pek çok ülkede üzeri çatı ile örtülü tipin benzerleri görülmüştür. Bk. Wooden Bridges; Pueblos de Venezuela; The Architect, 2010; VietnamNet, 2016. Dünyanın çeşitli ülkelerindeki benzer veya farklı tipteki ahşap köprüler için ayrıca bk. Çabuk vd., 2015, 237-238; Bayraktar, 2017, 121-123.

39 Bu tipin, insanlık tarihindeki ilk köprü uygulaması olduğu düşünülmektedir. (Çeçen, 2002, 252)

40 Ordu Mesudiye-Kabadüz ilçeleri sınırında Melet Irmağı üzerindeki *Başkotamı (Deretam) Köprüsü* (20. yy.'ın ilk yarısı ?) bu grubun bir örneğidir. Bk. Toparlık vd., 2010, 263.

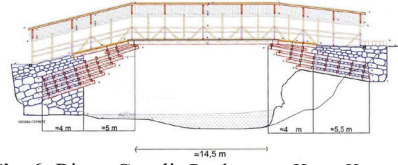


Fot. 33: Rize - Çayeli - Buzlupınar Köyü Köprüsü.

büyük sağlam doğal kayalar üzerine konumlandırılmaktadır. Açıklığın tek bir kirişle geçilemeyecek kadar geniş olduğu kesimlerde, her iki yaka veya bir yakada konsol kirişlerle açıklık daraltılmış ve geri kalan kısma tek parçalı kirişler uzatılmıştır. Aşağıda daha ayrıntılı olarak değineceğimiz üzere, Kiremitli Köprü’de bu uygulama görülmektedir.

Kayalık ve dik arazilerde açıklığın iki yakasındaki kayalık yeterli olduğunda, ayrıca bir inşaya gerek olmadan, köprü bu kayalık alanda kolayca kurulabilmektedir. Ancak arazinin yapısı gereği açıklığın iki yakasına çoğu kez taş duvar, ahşap direk veya kazık ayaklar çakılması gerekmektedir. Su taşkınlarından korumak için köprüyü yükseltmek veya iki yakadan birinin irtifası yeterli olmadığı zaman, diğer yakayı karşısındakine eşitlemek veya kıyının aşınmasının önlemek için (özellikle toprak ağırlıklı gevşek dokulu kıyılarda) bu tip uygulamalara ihtiyaç duyulmaktadır.

Ülkemizde bilinen bazı büyük örneklerde de görüldüğü üzere açıklığın büyük olduğu köprülerde, tabliyenin altında birkaç kat halinde ahşap kirişlemeler (konsol kirişleri) görülmektedir. Kimi zaman sadece iki yakada⁴¹ bazen bunlara ilaveten orta kesimlerdeki kâgir ayaklar üzerinde de görülen⁴²



Çiz. 6: Rize - Çayeli, Buzlupınar Köyü Köprüsü. Eski fotoğraflardan yararlanılarak hazırlanan cephe görünüşü. 2014. (Çabuk vd., 2015, 231.)



Fot. 34: Giresun, Uzkara-Sayca köyleri sınırında Ezirkan (Dillioğlu) Köprüsü, batı cephe.



Fot. 35: Giresun, Hisareriş-Sayca köyleri sınırında Han Köprüsü; güney ve doğu cepheler.

41 Of - Bölümlü köyü Hapsiyaş (Kiremitli) Köprüsü, Bayramören - Yurtpınar Köyü (Şıhlar) Köprüsü ve Çayeli - Buzlupınar Köyü Köprüsü’nde olduğu gibi.

42 Çankırı - Bayramören (Ahşap) Köprüsü’nde olduğu gibi.



Fot. 36: Giresun - Lapa köyü Ahmet Ağa Köprüsü. Kuzey ve batı (mansab) cepheler.



Fot. 37: Ordu - Akkuş, Kurtboğazı-Kapılı Köyleri sınırında Cino (Bek) Köprüsü (Şerife Tali'den).



Fot. 38: Ordu - Kabataş, Beylerli Köprüsü. (Şerife Tali'den)



Fot. 39: Ordu - Perşembe, Hacılar köyü Ahşap Köprü. (Şerife Tali'den)

kirişlemelerle, sağlam sollu alan kısaltılmakta ve bu sayede iki destek veya kıyı arası kimi zaman tek bir kiriş veya ağaç gövdesiyle geçilebilmektedir. Kiremitli Köprü'de açıklığı tek bir kirişle geçmenin güç olması nedeniyle açıklığın azaltılması gayesiyle ve ayrıca köprüyü yükselterek su taşkınlarından korumak için her iki yakaya konsol kirişler yapılmış, bunların dere yatağına saplandığı kesime dolgu yapılarak kâgir duvar örülmüş ve köprüyü taşıyan ana kirişler bu konsol kirişlerine oturtulmuştur. Konsol kirişler, dere yatağının iki yakasında farklı yükseklikteki kayalık üzerinde köprüyü aynı irtifada kurabilme imkânı sağlamış ve yükselen irtifa ayrıca dik bir eğimle ve kuvvetle akan derenin yatağını aşındırmasına karşı bir avantaj sağlamıştır.

Tabliye kimi köprülerde irtifai anlamda düz,⁴³ kimilerinde *harpuştalı* ismi de yakıştırıldığı üzere inişli ve çıkışlı olabilmektedir. Bu örneklerde iki yakadan çıkış şeklinde yükselen tabliyenin ortasında düz bir kesim görülmektedir.⁴⁴ İncelediğimiz köprü düz bir tabliyeye sahiptir. Kiremitli Köprü'nün tabliyesi, doğrusal bağlamda hafif eğik bir hat çizmektedir. Yurdumuzdaki kâgir köprülerin de büyük bir kısmı düz bir hat çizmektedir.

43 Bayramören - Yurtpınar Köyü (Şihlar) Köprüsü, Giresun Hisargeriş-Sayca Köyleri sınırında Han Köprüsü, Giresun Lapa Köyü Ahmet Ağa Köprüsü, Çaykara - Eğridere Köyü Kiremitli Köprü'de olduğu gibi.

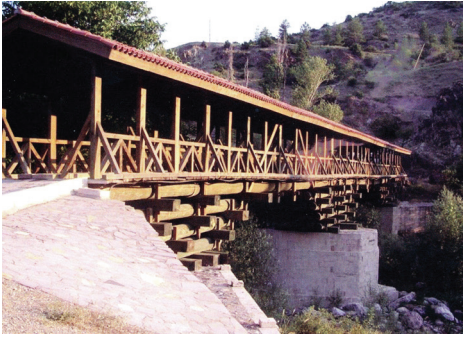
44 Örn.: Of Bölümlü Köyü Hapsiyaş (Kiremitli) Köprüsü ve Çayeli Buzlupınar Köyü Köprüsü.



Fot. 40: Ordu - İkizce, Çandır Köprüsü. (Şerife Tali'den)



Fot. 41: Kastamonu - Bozkurt İlîşi Cumayanı Köprüsü.



Fot. 42: Çankırı - Bayramören (Ahşap) Köprüsü. (Bayhan ve Salman, 2012, 42.)



Fot. 43: Çankırı - Bayramören Yurtpınar Köyü (Şihlar) Köprüsü. (Şahin vd., 2014, 262.)

Köprünün inşasında ana yapı malzemesi olarak ahşabın seçilmesinin çeşitli nedenleri sıralanabilir. Yörenin orman bakımından zengin olmasının⁴⁵ yanı sıra ahşabın kolay ulaşılabilir olması, ayrıca ucuz ve pratik inşaya imkân tanınması, malzeme seçiminde etkili olmuştur. Köprünün büyük bir kısmında kullanılan kestane yörede yaygındır. Boyu 25 m'ye, çapı birkaç metreye, yaşı 800-1000 seneye ulaşabilen, kuvvetli kazık kök yapan kestane, mobilya ve yapı endüstrisi, iskele, tekne, telefon direği, çit kazığı, fiç ve tornacılıkta tercih edilen bir türdür.⁴⁶ Yörenin bol yağışlı iklimi ile uyumlu, oldukça sağlam ve uzun ömürlü olduğu bilinen kestane ağacı, köprüler için uygun bir malzemedir.⁴⁷ Karadeniz Bölgesi'nde geleneksel mimarimizde en çok kullanılan ağaç türlerinden biri olan kestane, özellikle suya dayanıklı oluşu sebebiyle köprülerde en uygun tercihlerden biri olmuştur.

Tabliyeyi taşıyan ana kirişlerde kullanılan karaağaç yine yörede bulunan dayanıklı bir ağaçtır. "*Ulmus glabra Huds: Dağ Karaağacı*" adıyla bilinen ve ülkemizde

45 Trabzon İli'nin ormanlık alan yüzdesi 2015 yılı itibariyle % 38'dir (Türkiye Orman Varlığı, 2015, 29)

46 Orman Atlası, 2013, 56.

47 Ahşap köprü inşasında meşe, kayın, kızılğaç, çam çıralı çam, akçam, karaçam gibi ağaçların uygun olduğu belirtilmektedir. (Peynircioğlu, 1951, 44-45.) Buzlupınar Köyü Köprüsü'nün inşa malzemesi de kestane. (Çabuk vd., 2015, 225-245.)



Fot. 44:

Gürcistan - Batum
- Şuhakhevi,
Habelaşvili Köyü
Köprüsü (Nanuli
Bolkvadze'den)

görülen üç karaağaç cinsinden biri olan “dağ karaağacı” ülkemiz ormanlarında, dağınık ve tek tek ya da küçük gruplar halinde yayılmış halde bulunmaktadır. Boyu 30-35 m’ye, çapı 80 cm’ye ulaşabilen, yıllık halkaları belirgin, odunu çok kıymetli olan⁴⁸ karaağaçlar sert ve zamanla koyulaşan kahve renkli, mobilya yapımında da kullanılan bir tür olarak görülmektedir.⁴⁹ Parazitlere, hava koşullarına dayanıklı, su yapılarında, iç yapıda mobilya ve torna işlerinde yararlanılan⁵⁰ karaağacın basınca dayanıklı olduğu bilindiğinden⁵¹ tabliye altında kullanılması yerinde olmuştur.

Köprüdeki ahşap öğelerin büyük bir kısmı çivilerle çakılmak suretiyle sabitlenmişlerdir. Çivilerin tamamı fabrika imalatı yeni çivilerdir. Çivilerin ilk inşada -kimi eski yapı ve ahşap köprülerde olduğu gibi-⁵² dövme demir çiviler olması gerekmektedir. Fakat incelememiz sırasında bu tip çiviye rastlanmamıştır.

Köprünün mevcut çatı kaplamasının orijinalde de kiremitli olup olmadığı hususu tartışılabilir. Zira geleneksel uygulamalarda hafifliğinden ötürü ahşap tahta kaplamanın (padavra) tercih edildiği örnekler bilinmektedir. Buzlupınar Köprüsü ve sınırimıza çok yakın konumdaki Batum - Şuhakhevi Habelaşvili Köyü Köprüsü’nde⁵³ olduğu gibi bu yapının da çatı kaplamasının padavra olabileceği düşünülebilir.⁵⁴

48 Akkemik, 1995, 93-95, 98.

49 Sözen ve Tanyeli, 2011, 158.

50 Hasol, 1998, 237.

51 “*Hava kurusunun özgül ağırlığı yaklaşık olarak 0.64 gr/cm³tür... İyi bir mobilya ağacıdır. Masif ve kaplama olarak mobilya üretiminde çok kullanılır... Tornacılıkta, parke üretiminde, kayıkçılıkta köprü ve iskele inşaatında kullanılır.*” (Bk. Kereste Dünyası)

52 Rize Çayeli Buzlupınar Köprüsü (Çabuk vd., 2015, 233.) ve Kastamonu Bozkurt İlişi Köyü Cumayanı Köprüsü’nde (19. yy. - 20. yy. başları) belirtilen çiviler belgelenmiştir.

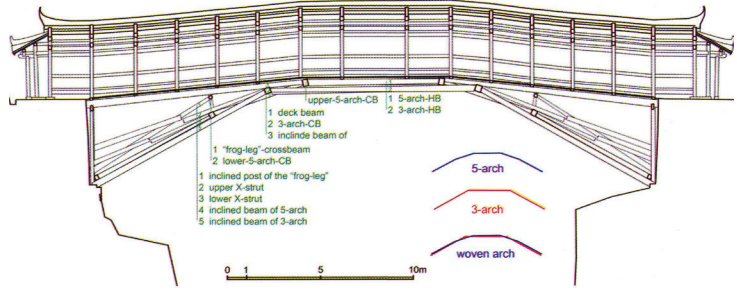
53 Yuri Beridze (43) ile 7 Temmuz 2017 tarihinde yapılan kişisel görüşme. (Görüşmeyi Sanat Tarihi Bölümü Lisans öğrencisi Nanuli Bolkvadze gerçekleştirmiştir.)

54 Kastettiğimiz, ince çam hartamaları değildir. Zira bunlar bol yağış alan Karadeniz köylerinde çok kısa sürede çürüyecek bir malzemedir. Hartamalar bölgede kuru iklimin hâkim olduğu

Çiz. 7:

Çin’de
“Tipik bir ahşap
kemer köprü’nün
uzunlamasına kesiti,
Jielong Köprüsü,
Jingning, Zhejiang
Vilayeti.”

(Yan ve Yannan,
2015, 203.)



Köprü’nün çeşitli kesimlerinde görülen geçme ve birleştirmeler geleneksel mimarimizde görülen uygulamalardır. “Zıvanalı geçme”, “kanallı geçme” köprüde görülen geçme çeşitleri; “düz en birleştirme”, “düz boy birleştirme” “pahlı (şevli) boy birleştirme” ve “kertmeli uç birleştirme” ise birleştirme çeşitleridir.⁵⁵ Bu birleştirmelerde ayrıca bol miktarda çakma usullü demir çivi de kullanılmıştır.

Kiremitli Köprü, yerel ve kırsal malzeme ve inşa teknikleriyle gerçekleştirilen bir halk yapı sanatı ürünüdür. Köprü’nün inşasında ortaya konulan marifetin kırsal mimarinin tabiatında var olan “babadan oğula usta-çırak ilişkisi içerisinde, kuşaktan kuşağa aktarılan bilgi, beceri ve deneyime”⁵⁶ dayandığı söylenebilir. Geleneksel kırsal mimarimizin, işlevselliği bir hayli önde duran başarılı bir yansıması olarak okunabilecek Kiremitli Köprü’nün, başta Karadeniz olmak üzere yurdumuzda ve dünyada benzer örnekleri olduğu görülmektedir. Ülkemizde diğer bölgelerdeki örneklerin de bilimsel çalışmalarla ortaya konulması, daha kapsamlı ve sağlıklı bir değerlendirme yapılmasının önünü açacaktır. Tabii olarak farklı tip, mimari karakter, imal tekniği ve benzeri hususlarla karşılaşılması muhtemeldir.

yaylalarda tercih edilen bir çatı kaplamasıdır. Bu ve benzer köprülerin çatı kaplaması için yağışlı iklimde uzun ömürlü olan tercihen kestane ağcından 5-6 cm kalınlıkta padavralar düşünülebilir.

55 Ahşap köprülerde ahşap elemanlarda görülebilecek birleşme türleri ve teknikleri hakkında bk. Peynircioğlu, 1951, 51-60.

56 Anadolu’da Kırsal Mimarlık, 2012, 7.

KAYNAKÇA

- Adam, J. P. (1994), *Roman Building Materials and Techniques*, Translated by Anthony Mathews, London: B.T. Batsford.
- Akkemik, Ü. (1995), Ülkemizde Doğal Yetişen Karaağaç (Ulmus L.) Taksonlarının Morfolojik Özellikleri, *İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, 45 (2), 93-116, İstanbul:(<http://dergipark.gov.tr/jffiu/issue/18855/199065>.)
- Albayrak, H. (1986), *Of ve Çaykara*, 1, Trabzon: Cantekin Matbaası
- Bayhan, A. A. ve Salman F. (2012), *Bir Saklı Belde Bayramören*, İstanbul: Bayramören Kaymakamlığı
- Bayhan, A. A. (2016), *Ferdinand Arnodin'in Boğaz Geçiş Tasarımları Cisir-i Hamidi ve Aktarma Köprüsü*, Saarbrücken: Türkiye Alim Kitapları
- Bayraktar, M. S. (2017), Giresun'da Geleneksel Üç Ahşap Köprü *Tuba-Ked (Türkiye Bilimler Akademisi Kültür Envanteri Dergisi)*, 15, Ankara:107-126
- Bittel, K. (1970), *Hattusha The Capital of the Hittites*, New York: Oxford University Press
- Bursa Büyükşehir Belediyesi, Tarihi Kentler Birliği ve Çekül Vakfı. (2005). *Anadolu'da Kırsal Mimarlık*, Bursa: Bursa Büyükşehir Belediyesi, Tarihi Kentler Birliği ve Çekül Vakfı
- Çabuk, E., Neriman Ş., Güçhan ve Türer, A. (2015), Tarihi Ahşap Buzlupınar Köprüsü'nün Yeniden Yapımı Üzerine Çalışmalar, *Ahşap Yapılarda Koruma ve Onarım Sempozyumu 3 Bildiri Kitabı*, 225-245, İstanbul: İstanbul Büyükşehir Bel.
- Çeçen, K. Köprü (2002), *İslam Ansiklopedisi*, 26, 252-255. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı
- Çulpan, C. (2002), *Türk Taş Köprüleri Ortaçağdan Osmanlı Devri Sonuna Kadar*, Ankara: Türk Tarih Kurumu
- Eskikurt, A. (2014), Ortaçağ Anadolu Ticaret Yolları, *Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 33, Muğla: 15-40
- Görcelioğlu, E. (1979), Basit Ahşap Kirişli Köprülerin Projelendirilmesi, *İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, 29 (1), 138-167
- Halaçoğlu, Y. (1991), Anadolu maddesi, İdari Ekonomik ve Kültürel Hayat bölümü, Ulaşım ve Yol Sistemi başlığı, *İslam Ansiklopedisi*, 3, 127-128. İstanbul: T. D. V.
- Hasol, D. (1998), *Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü*, Geliştirilmiş 7. Baskı İstanbul: YEM İstanbul Büyükşehir Belediyesi. (2009). *Kudeb Ahşap Eğitim Atölyesi Geleneksel Ahşap Yapı Uygulamaları*, İstanbul: Büyükşehir Belediyesi.
- Kara, B. (2016), *Doğadan Tarihe Yolculuk Ordu*, Ordu: Ordu Büyükşehir Belediyesi Kereste Dünyası. *Karaağaç*. (<http://kerestedunyasi.com.tr/karaagac.html>) (Erş: 30.01.2018)
- Lowry H. W. ve Emecen, F. (2012), Trabzon, *İslam Ansiklopedisi*, 41, 296-301. İstanbul: T.D.V.
- Naumann, R. (1991), *Eski Anadolu Mimarlığı*, B. Madra (Çev.), Ankara: T.T.K.
- OGM. (2013). *Orman Atlası*, Ankara: Orman ve Su İşleri Bakanlığı Orman Gen. Müdürlüğü
- OGM (2015). *Türkiye Orman Varlığı 2015*, Orman ve Su İşleri Bak. 'lığı Orman Gen. Müd.

- Özgüner, O. (1970), *Köyde Mimari Doğu Karadeniz*, Ankara: Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi
- Öztürk, Ö. (2005). *Karadeniz Ansiklopedik Sözlük*, (2 cilt), Mehmet İlhan (Ed.), İstanbul: Heyamola Yayınları.
- Öztürk, Ö. (2012). *Antikçağ'dan Günümüze Karadeniz'in Etnik ve Siyasi Tarihi Pontus* (4. Baskı). Elif Çelik (Yayıma Hazırlayan), Ankara: Genesis Kitap.
- Partov Doncho, Maşlak, M. Ivanov, R. Petkov, M. Sergeev, D. Dimitrova, A. (2016), The Development Of Wooden Bridges Through The Ages - A Review Of Selected Examples Of Heritage Objects. Part 1 - *The Milestones, Technical Transactions Civil Engineering*, 2-B/2016, 93-105. (<http://www.ejournals.eu/pliki/art/8374/>) (17.01.2018)
- Peynircioğlu, H. (1951), *Köprüler Genel Kaideler ve Ahşap Köprüler*, 1, İstanbul: Teknik Okulu
- Pueblos de Venezuela. <http://www.pueblosdevenezuela.com/Merida/ME-LasGonzalez.htm> (Erişim: 21.10.2017)
- Sezen, T. (2006), *Osmanlı Yer Adları*, Ankara: Başbakanlık Devlet Arşivleri Gen. Müd.
- Sözen, M. ve Tanyeli U. (2011), *Sanat Kavram ve Terimleri Sözlüğü*, 11. Basım İstanbul: Remzi Kitabevi
- Şahin G, İbiş, R. Sezen, İ. Yurt, Can, E. Akçel A. vd. (2014), *Çankırı Kültür Envanteri 2014*, Ankara: Çankırı Kültür ve Turizm Müdürlüğü
- Taylor, R. (2002), Tiber River Bridges And The Development Of The Ancient City Of Rome, *Aquae Urbis Romae : Waters of the City of Rome*, Website Ed. Katherine Rinne, Number 2, June, p. 1-20. (<http://www3.iath.virginia.edu/waters/article.html>) (21.10.2017)
- The Architect. (2010). <http://thearchitect.lk/wp-content/uploads/2010/10/212.jpg> (Erişim:21.10.2017)
- Toparlak, U. Acartürk, N. Coşar, H. Demir, O. İşleyen, F. Turan, E. vd. (2010), *Ordu Taşınmaz Kültür Varlıkları Envanteri*, Ordu: Ordu Kültür ve Turizm Müd..
- Trabzon Belediyesi. (1996). *Trabzon*, Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları
- Trabzon Valiliği. Çaykara. (<http://www.trabzon.gov.tr/caykara>) (Erişim: 02.02.2018)
- VietnamNet. (2016) <http://english.vietnamnet.vn/fms/artentertainment/162101/village-opens-traditional-farming-museum.html> (Erişim: 21.10.2017)
- Wooden Bridges. https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Wooden_bridges. (Erişim: 21.10.2017)
- Yan, Lui ve Yannan Y. (2015), Rulong Köprüsü'nün Yapı Arkeolojisi Çalışması Kayıtdışı Bir Ahşap Örgü Kemer Köprü Keşfinin Hikayesi, *Ahşap Yapılarda*

Kurum Arşiv Belgeleri ve Harita Kaynakları

Trabzon Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu Arşivi, 12933 numaralı dosya.

<https://yandex.com.tr/harita/> (Erişim: 29.01.2018)

www.kgm.gov.tr/SiteCollectionImages/KGMimages/Haritalar/b10.jpg (Erişim: 29.01.2018)

Ege Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi
Sanat Tarihi Dergisi
Cilt: XXVII, Sayı: 1 Nisan 2018

Ege University, Faculty of Letters
Journal of Art History
Volume: XXVII, Issue: 1 April 2018

Yayın Tarihi | Date of Publication
29.04.2018

İnternet Sayfası (Açık Erisim) | Internet Page (Open Access)

DergiPark

AKADEMİK
<http://dergipark.gov.tr/std>

Sanat Tarihi Dergisi hakemli, bilimsel bir dergidir; Nisan ve Ekim aylarında olmak üzere yılda iki kez yayımlanır.

Journal of Art History is a peer-reviewed, scholarly, periodical journal published biannually, in April and October.