

19. Yüzyılda Silifke Köprüsü'nün Tamiri ve İçel'in Kalkınma Çabalarına Katkısı

The Repair Of The Silifke Bridge in the 19th Century and Icel's Contribution to Development Efforts

Ayhan YALÇIN*

ÖZ

19. yüzyılda, özellikle Tanzimat Dönemi ile birlikte Osmanlı İmparatorluğu'nda modernleşme hamleleri büyük ivme kazanmıştır. Bu dönemde, oluşturulan yeni taşra idare sistemiyle yerel idari birimlerin kalkınma girişimleri de hız kazanmıştır. 1845 yılından itibaren Konya vilayetindeki imar meclisinin hazırladığı kalkınma raporlarında Konya'ya bağlı olan İçel sancağının da kalkınması için Konya-Silifke-Taşucu yolu ve Taşucu İskelesi inşasına başlanması önerilmiştir. Bu projenin bir parçası olarak Silifke'deki Taş Köprü'nün de tamiratının gerektiği belirtilmiştir.

1848 yılından başlayarak 1873 yılına kadar köprünün tamiri için birçok kez keşifler yapıp keşif raporları hazırlanmıştır. Keşifler önce Konya vilayetince yaptırılmıştır. 1869 yılında İçel sancağı, Adana vilayetine bağlanınca yeni keşifler Adana vilayeti tarafından yaptırılmıştır. Keşif raporlarında tamirat için çok farklı keşif bedelleri belirlenmiştir. Nihayet 1873'te tamirat başlamıştır. Ayrıca köprünün ayaklarına bitişik, sulama amaçlı su bendi ve harkları da yapılmıştır.

Köprünün tamirati sonrasında Silifke kasabasında bayındırlık yatırımları yapılmak istenmiştir: Kasabaya su dağıtımı için su dolabı ve çeşmeler yapılması, mezbaha ve deri işleme tesisi, yeni bir çarşı inşası, sokaklara kaldırım döşenmesi, okul inşa edilmesi vb. Bu tesislerin inşası için Silifke Belediyesi'nin ve devletin mali gücü yetersiz olduğundan başka çözüm yöntemi geliştirilmiştir. Hükümetin izni ile köprüden geçen ticari arabalar ve hayvanlardan 3 yıl süreyle geçiş vergisi alınmaya başlanmıştır. Yapılması düşünülen tesisler tamamlanamadığı için daha sonra vergi alınma süresi uzatılmıştır. Böylece, köprüden sağlanan gelire Silifke'nin kalkınmasına katkı sağlanmıştır.

Anahtar Sözcükler: Taş Köprü, Tamir, Değirmen, Su bendi, Geçiş vergisi

ABSTRACT

In the 19th century, especially after the start of Tanzimat Period, modernization moves in the Ottoman Empire gained great momentum. With the newly established provincial administration system in this period, development initiatives by local administrative units accelerated as well. Starting from 1845, the development reports prepared by the zoning council in the Province of Konya proposed the projects of constructing Konya-Silifke-Taşucu Road and Taşucu Pier for the development of İçel Sanjak, which was then a part of Konya. Under these projects, it was also stated that the Stone Bridge in Silifke should be repaired.

From 1848 to 1873, many exploratory surveys were conducted for the repair of the bridge and survey reports were prepared. These surveys were first carried out by Konya Province, however, after İçel Sanjak became a part of Adana Province in 1869, they started to be carried out by Adana Province. In survey reports, several different reparation costs were estimated. Finally, in 1873, the repairing began.

After the bridge was repaired, it was also hoped that some other public works investments would be made in the town of Silifke such as building norias and fountains for water distribution to the town, constructing a slaughterhouse and a leather processing facility, building a new bazaar, paving the streets, and building a school. Since the financial power of both the Municipality of Silifke and the national government was insufficient for the construction of these facilities, a different solution was devised. With the permission of the government, commercial cars and animals crossing the Stone Bridge started to be charged a toll for a period of three years. As the planned facilities could not be completed in these three years, the tax collection period was extended further. Thus, a contribution was made to the development of Silifke with the income obtained from the bridge.

Keywords: Stone Bridge, Repair, Mill, Wall of water, Transition tax.

* Emekli Okutman, ayyalcin33@gmail.com, ORCID: 0000-0001-8818-0517.

GİRİŞ

Osmanlı İmparatorluğu'nda Tanzimat Dönemi ekonomik, idari ve kültürel anlamda yenilenme çabalarının kesin olarak ağırlık kazandığı dönemdir. Bu dönemde, Batı'dan örnek alınmaya veya taklide kalkışılan ama sonuçta tam bir taklit değil, Osmanlı yorumlaması niteliğine bürünen Batı kökenli kurumsal yapılar oluşturulmuştur. Bu bağlamda çıkarılan 1864 vilayet nizamnamesi ile ülke, vilayetlere bölünmüştür. Vilayetler sancakların (liva), sancaklar kazaların, kazalar da nahiye ve köylerin birleşmesinden oluşmaktadır. Bu nizamname ile Tanzimat'ın sancak meclislerinin devamı olarak Liva İdare Meclisi yapılanmasına gidilmiştir (Çadircı, 1991: 252).

Tanzimat Dönemi'nde vilayetlerin ve sancakların yerel meclisler aracılığıyla iç idaresi ve kalkınıp gelişmesi için merkezin bilgisi dâhilinde ve kontrolü altında eğitim, sağlık, bayındırlık, ulaştırma, belediyeçilik vb. alanlarda çeşitli çalışmalara girişilmiştir. Bu çalışmaların başladığı 1840'lı yıllarda, Konya vilayetinin kalkınması için vilayet idare meclisinde çeşitli kararlar alınmaya başlanmıştır. Bu yıllarda Konya vilayetine bağlı olan İçel sancağının Konya ile birlikte kalkındırılması amacıyla bölgeye keşif gezileri düzenlenmiştir. Keşiflerden sonra hazırlanan raporlarda, İçel sancağının kalkınması için alınabilecek tedbirler sıralanmış, bazı öneriler sunulmuştur.

Bu yazıda, öncelikle Silifke'deki Taş Köprü'nün kısaca inşa edilme tarihçesine değinilmiştir. Ardından, özellikle 19. yüzyıldan 20. yüzyıl başlarına kadarki tamir ve bakım süreci ele alınmıştır. Üçüncü olarak köprünün tamir sonrası kasabanın kalkındırılması için girişilen bayındırlık çalışmaları kapsamında gerekli mali kaynağın sağlanması amacıyla yük taşıyan ticari taşıma araçlarından geçici süreyle geçici vergisi (müruriye) alınması incelenmiştir. Bu bağlamda alınan vergi ile oluşturulan gelirlerin ne gibi yapı ve inşa işlerinde kullanıldığı detaylandırılmıştır. Dördüncü olarak köprünün Silifke'nin kalkınmasındaki doğrudan mali desteği dışında, ticari gidiş geliş sağladığı ulaşım desteği; köprünün bütün olarak yapısı ve temellerini dayanak alarak oluşturulan su nakil dolabı, sulama hark ve bentleri ile değirmen inşası biçimindeki tarıma ve sanayiye desteği de incelenmiştir. Böylece, bir köprünün, 19. yüzyıl sonlarından 20. yüzyılın ilk 10 yılına kadar, İçel sancağının kalkındırılması çabaları içinde ne kadar çok ve etkili katkısının olduğu ortaya koyulmaya çalışılmıştır.

1. SİLİFKE KÖPRÜSÜ (TAŞ KÖPRÜ)

1.1. Taş Köprü'nün Konumu

Taş Köprü, Mersin ilinin Silifke ilçesinin merkezinde, Göksu Nehri¹ üzerinde inşa edilmiştir. Göksu, Silifke merkeze ilk ulaştığı noktadan başlayarak kuzeyden güneye doğru menderes çizerek Silifke Kalesi'nin kuzey eteğine varır. Burada çizdiği menderes dolayısıyla nehrin akış yönü batıdan doğuya olacak biçimde değişir. Böylece Silifke'ye kuzey hattından paralel olarak ilerleyerek yoluna devam eder. Silifke merkezinden sonra ufak kıvrılmalar yapsa da bu ana doğrultuda 5,5 km devam eden nehir, bu noktadan sonra güneydoğu yönüne dönerek Silifke ovasında ilerleyip Akdeniz'e dökülür. Göksu Nehri'nin Silifke merkezden Akdeniz'e kadarki yolculuğu 18 km devam eder. Silifke merkezde, Göksu Nehri üzerindeki Taş Köprü,

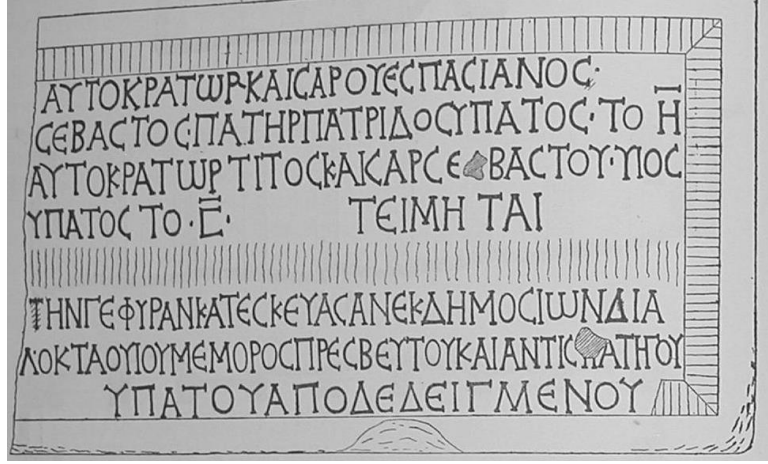
¹ Göksu, Taşeli yaylalarından çıkıp Geyik Dağları'nın sularını da alarak Akdeniz'e dökülen, 260 km uzunluğunda bir nehirdir. Göksu ve Ermenek Çayı adıyla iki kolu vardır. Kuzeybatıdan güneydoğuya doğru derin vadiler ve boğazlar içinden geçen bu iki büyük kol Mut ilçesi yakınında birleşir. Buradan sonra Göksu Nehri adı altında Akdeniz'e akar. Sahilde, alüvyonların birikmesiyle oluşan Silifke Ovası'nı ikiye bölerek denize ulaşır (Koç, 2007: 22).

nehirin akış yönüne dikey olarak kuzey-güney doğrultusunda uzanır. Taş köprü, günümüzde de araç ve yaya gidiş gelişine hizmet etmektedir.

Köprü, Milli Eğitim Bakanlığı Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu tarafından 16.11.1969 gün ve 5097 sayılı karar ile tescil edilmiş, ayrıca köprünün üzerindeki yolu genişletmeye yönelik teklif de kabul edilmiştir (akt: Yeşilbaş, 2016: 95).

1.2. Taş Köprü'nün Kısa Yapım Tarihçesi

Antik çağda adı Kalykadnos olan (Strabon, 2015: 257) günümüzün Göksu Nehri üzerindeki köprü, 1870'lerin başında İzmir'deki bir binada bulunan kitabeden öğrenildiğine göre MS 77-78 yıllarında İmparator Vespasianus ve oğulları Titus ile Domitianus adına Kilikya valisi Oktavius Memor tarafından inşa ettirilmiştir (Keil, Wilhelm, 1931: 6). Köprünün kitabesinin (Resim 1), Silifke'nin yerli Rumlarından İvannis Spataris tarafından İzmir'deki Rum Okulu'na hediye olarak gönderildiği, 1922 yılındaki İzmir yangınında da yok olduğu belirtilir (Çulpan, 1975: 17).

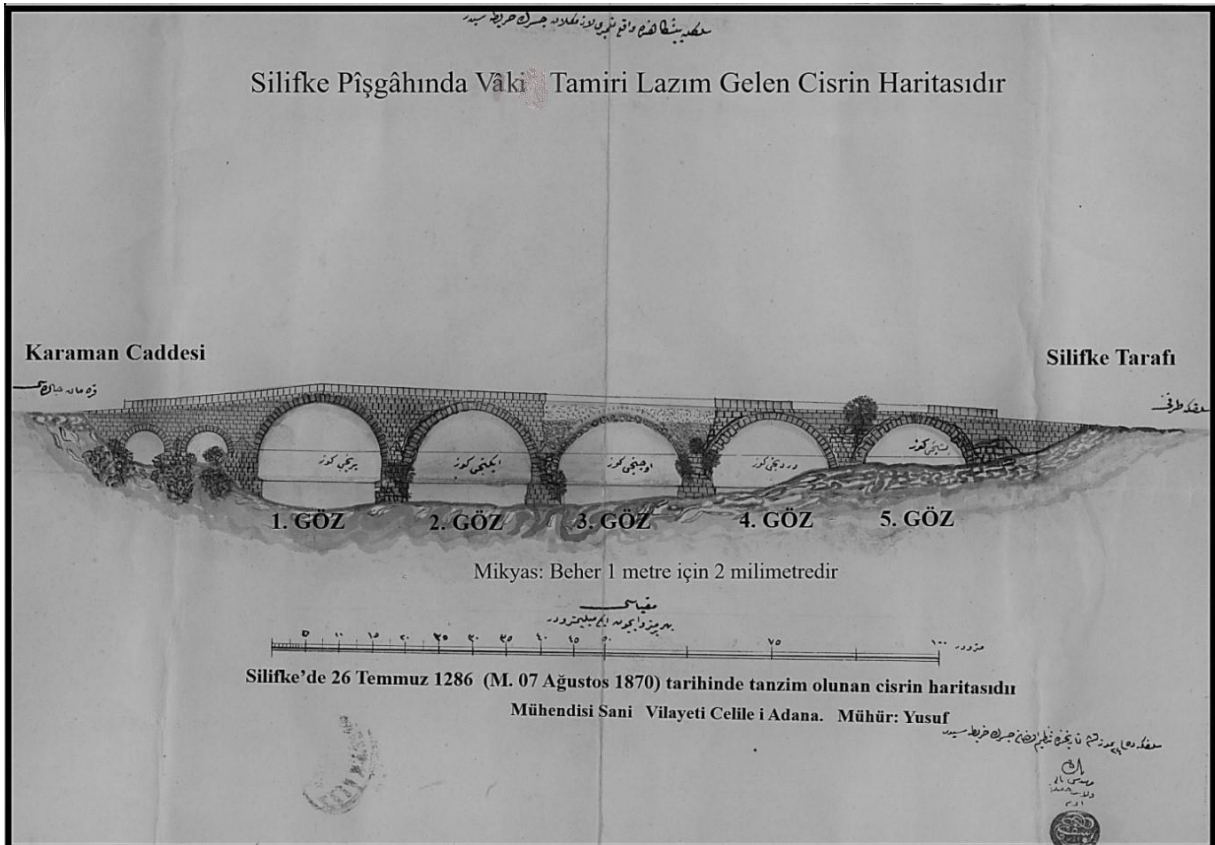


Resim 1: Taş Köprü'nün Kitabesi (Keil, Wilhelm, 1931: 6)

17. yüzyılda Evliya Çelebi, Silifke'nin 17 gözlü köprüsünün Takyanus binası olduğunu, köprü başındaki gümrükçü odasında gümrük vergisini alındığını ifade eder (Evliya Çelebi, 2001: 319-320). Roma Dönemi'nden sonra Bizans, Karamanoğulları ve 1483'ten sonra Osmanlı İmparatorluğu dönemlerinde köprünün onarımlar geçirmiş olması gerekir. Çünkü 19. yüzyıla kadar geçen 1700 yıllık sürede bakım yapılmaksızın ayakta kalması beklenemez. 1812'de Amiral Francis Beaufort, "Kasabadaki bu köprü, çok iyi bir onarımla var olmaya devam edebilir." (Beaufort, 1818: 223) ifadesi ile köprünün görünümünü özetler. 1852-1853'te Victor Langlois'nın "Bu kalıntıların yanı sıra, kemerleri oldukça iyi korunmuş altı kemerli² bir Roma köprüsü var ama korkuluğunun kimi yerleri yıkılmış." (Langlois, 1861: 188) ifadesinden hareketle 19. yüzyılda köprünün gerçekten tamiratının gerektiği anlaşılmaktadır. Ancak bu dönemlerde köprüde tamiratlar yapıldığına dair şimdilik bir veriye sahip değiliz. Bundan dolayı köprünün Roma Dönemi'nde nasıl bir kurgu ile inşa edildiğinin bilinmediği görüşü ileri sürülmüştür (Yeşilbaş, 2016: 96). Ayrıca 1875 yılındaki tamiratta köprünün iki yanına korkuluklar konulduğu iddia edilir (Mersin, 2007: 191). Ancak tamirat öncesi 7 Ağustos 1870'te çizilen keşif amaçlı krokide (Resim 2), en azından 19. yüzyıldaki tamirat öncesi

² 19. yüzyıl gezginleri köprünün 6 kemeri olduğunu söylese de 1873'te başlayan tamirat öncesi köprü krokisi, köprünün o zamanda da 7 kemerli olduğunu gösteriyor. Ancak krokide 2 küçük kemerin kısmen toprağa gömülü olduğu görülmektedir. Bu durum, 19. yüzyılın ilk yarısında en baştaki küçük kemerin tamamen yer altına gömülü olduğunu ve bu nedenle köprünün kemerlerinin 6 tane görüldüğünü düşündürmektedir.

görünümü ile günümüzdeki görünümü arasında temel kurgusu açısından önemli bir fark olmadığı görülmektedir. Köprü'nün Osmanlı Dönemi'nde Silifke mutasarrıfı olan Mehmet Ali Paşa tarafından restore edildiği bilgisi, köprü'nün kuzey giriş yönünde bulunan mermer sütundaki kitabede yer alır. Bu mermer sütunun, 15 Şubat 1922 tarihinde, 1875 yılında yapılan tamirat çalışmaları anısına dikildiği belirtilir (Taşkiran'dan akt: Yeşilbaş, 2016: 96). Ancak gerek köprü'nün tamirine dair ulaştığımız arşiv belgeleri ve gerekse Mehmet Ali Paşa'nın daha önceki bir tarihte mutasarrıf olması³ nedeniyle bu tarihi kesin olarak doğru kabul edemeyiz. Yalnız, Mehmet Ali Paşa'nın mutasarrıflık yıllarında köprü'nün tamirine ilişkin yazışmaların başladığı söylenebilir. Tüm bu tamirat sürecinin sonucunda köprü'nün, Anadolu'da farklı bölgelerde 19. yüzyılda inşa edilen eserlerle malzeme ve teknik detaylar bakımından büyük benzerlik gösterdiği ifade edilir (Yeşilbaş, 2016: 97). Batılı bir gezgin 1950'li yıllarda gördüğü köprüyü (1958'de yayınlanan eserinde) şöyle tasvir eder: "Uzun bir köprü, hafifçe sivri bir şekilde altı Türk kemerinin üzerinden ona ulaşılır... Dar ve asfaltlı, bir tarafı diğerinden daha yüksek korkuluklu, sarık gibi taş topuzlarla süslenmiş, yüzyıllarca sürtünen hava ile parlatılmış ve tüm nehir evlerinden görülebilen bu uzun köprü, Silifke'nin varlığının anahtarıdır" (Stark, 1977: 23).



Resim 2: Taş Köprü'nün Tamirat Öncesi Batı Taraftan Görünümünü Gösteren Krokisi (BOA. ŞD.1702.38/5).

2. TANZİMAT DÖNEMİ'NDE TAŞ KÖPRÜ'NÜN TAMİR SÜRECİ

Tanzimat Dönemi'nde, daha 1840'lı yıllarda Konya vilayetinin kalkınması için vilayet idare meclisinde çeşitli kararlar alınmaya başlanır. Bu yıllarda Konya vilayetine bağlı olan İçel

³ İçel'de Mehmet Ali Paşa'nın mutasarrıf olarak adı 24 Şubat 1870 tarihli bir belgede geçer (BOA.HR.MKT.678.57). Ayrıca, H. 1287 (M. 1870-1871) yılı Adana Vilayet Salnamesi'nde mutasarrıf olarak Mehmet Ali Paşa'nın adı geçerken, H. 1289 (M. 1872-1873) Adana Vilayet Salnamesi'nde Mustafa Ziya Efendi'nin adı yer almaktadır. 9 Ağustos 1873 tarihli bir belgeye göre ise İçel mutasarrıflığına eski Sivas merkez mutasarrıfı Vehbi Efendi tayin edilmiştir (BOA. A.MKT.MHM. 461.20).

sancağının tüm Konya vilayetiyle birlikte kalkındırılması amacıyla bölgeye keşif gezisi düzenlenir. Keşfin sonucunda, 12 Kasım 1845'te hazırlanan raporda, İçel sancağının kalkınması için alınabilecek tedbirler sıralanmıştır (BOA. A. MKT. 30.76). Konya Vilayeti İdare Meclisi'nin talebi üzerine hazırlanan, 18 Aralık 1846 tarihli ikinci bir raporda da bu konuda bazı öneriler sunulmuştur (BOA. A.MKT. 57.89). Konya vilayetinin ekonomik ürünlerinin ihracı ve vilayette talep edilen malların ithali ve elbette idari denetimin kolaylaştırılması için vilayet yolları yapımına girişilecektir. Konya'da başlayan yol yapımı girişimlerinden birisi de Konya-Silifke-Taşucu İskelesi yolunun inşası çalışmasıdır. Bu amaçla Konya vilayetince 1868 yılında bölgeye gönderilen elemanlar bir rapor hazırlar (Akt: Balcı, 2004: 107-144). Bu rapor göz önüne alınarak girişilen yol yapım çalışmaları kapsamında, Taşucu İskelesi'ne uzanacak yolun Silifke içindeki Göksu Nehri'nden güven içinde geçmesi için Roma İmparatorluğu Devri'nde inşa edilmiş olan Taş Köprü'nün tamirâtı gündeme gelmiştir. Bu çalışmalar, İçel sancağının Konya vilayetinden ayrılarak Adana vilayetine bağlandığı ve sancak merkezinin Ermenek'ten Silifke'ye taşındığı 1869 yılından (Gazel, 2016: 1217-1218) sonra Adana vilayeti tarafından devam ettirilmiştir.

2.1. Konya Vilayeti Dönemi

Bu dönemde, doğrudan, köprünün bakım ve onarımına ilişkin kayıtlara baktığımızda, 25 Aralık 1848 tarihli bir belge karşımıza çıkmaktadır. Meclis-i Vâlâ'dan Ticaret Nezareti ve İçel Muhassıllığı'na da gönderilen şukkaya göre, Silifke'deki köprünün 5 büyük gözünden ortadaki harap durumdadır. Erkenden tamir edilmezse Mersin-Tarsus-Konya-Karaman'dan gelecek ticari malların nakliyesi ve gidiş-geliş ile çevredeki ahalinin de geçim faaliyetleri aksayacaktır. Yapılan keşfe göre Meclis-i Vâlâ ve Ticaret Nezareti'nce 90.800 kuruşa tamiri uygun görülmüştür. Ancak köprünün keşif evrakı ve haritası Konya Vilayet İdare Meclisi'nde olmadığından, tamir için orta gözün suyunun kesilip kesilemeyeceğinin anlaşılması, çalışacakların maaş harcırahlarının emsaline uygun olarak menafî hazinesinden ödenmesi ve ustanın tayin edilmesi için bir nazır görevlendirilmiş ve bu durum Ticaret Nezareti ile Maliye Nezareti'ne bildirilmiş, gerekli defter ve haritanın düzenlenip gönderilmesi istenmiştir (BOA. A. MKT. MVL.17.98). Bu kez, 14 Eylül 1849 tarihinde Sadaret'ten Konya vilayetine bir emirname gönderilir. Emirnamede, Silifke kasabasındaki köprü ile su bendi ve harkın, tamir edilmezlerse ileride daha fazla masraf çıkaracağı, bu tamirin hazine ve ahalinin hayrına olacağı, keşif bedelinin 180.000 kuruş olduğu belirtilir. Ancak Silifke'de hendese bilen olmadığı, Konya'dan bir mühendis veya kalfa gönderilmesine ilişkin Konya Vilayet İdare Meclisi'nden karar alınması için mahallinden talep evrakı gönderildiği hatırlatılır. Hazine imkânları elvermese de eldeki akçenin yettiği miktar ile gereken taş ve kereste gibi şeylerin nakli ve gerekli işlemlerin yapılması konusunda bir karar verilmesi; bir mühendis marifetiyle köprü ve harkın tekrar keşfi ve gereken evrakın gönderilmesi yazılmıştır (BOA. A. MKT. UM. 351.22/2). Meclis-i Vâlâ'dan Ticaret ve Nafia Nezareti'ne yazılan 18 Aralık 1851 tarihli yazıda, bu kez köprünün tamiri için yapılan keşifte 33.000 kuruş tamir maliyeti çıkarıldığı belirtilir. Aynı yazıda, yeni müzayede usulünce kim taahhüt ederse köprünün ona tamir ettirilmesi, köprünün tamir masrafının nafia kapsamında Hazine-i Celile'den verilmesi istenip bunun için padişah iradesi ile onay alındığı da yazılmıştır (İ. MVL. 227.7737/2).

Bu yazışmalar sonrası, tamirat işinin yapılamadığını anlıyoruz. Çünkü devlet kurumları arasında 1848'de başlayan yazışmalar 1851 yılında hâl devam etmekte, köprünün onarımı meselesi çözümlenemeye çalışılmaktadır. Aradan geçen 10 yıldan sonra, yani 1861 yılında, İstanbul'a gönderilen, köprünün tamirine ilişkin keşif defteri ve köprü haritasının kaybolduğu

anlaşılmaktadır⁴. Kayıp evrakın temin edilmesinin ardından, Sadaret'ten Ticaret Nezareti'ne gönderilen 20 Mayıs 1862 tarihli yazıdan tamiratın nasıl yapılacağı meselesinin başka türlü çözümlenmek istendiği görülmektedir. Yazıya göre, Silifke'deki köprünün tamiri ve su bendinin yeniden inşasında gereken paranın temini için Kıbrıs'lı Hırsto Belendiri'ye padişah tarafından imtiyaz verilmiştir. İmtiyaz, 30 yıl süreyle, gelen geçenden uygun miktarda yol geçiş vergisi alma hakkı şeklindedir. Bu kararın uygulanması için Ticaret Nezareti ve (Konya) Vilayet Meclisi de bilgilendirilmiştir (BOA. A. MKT. NZD.420.32).

Bu imtiyazın uygulanmadığı anlaşılıyor. Çünkü 1866 yılına gelindiğinde köprünün tamiri meselesinin hâlâ devam ettiği görülmektedir. Bu konuda 14 Ağustos 1866 tarihinde Hayriye tüccarı Hacı Kamil ve Konya-Silifke yolunun yapımını üstlenen kumpanya vekili Agop, Meclis-i Vâlâ'ya bir dilekçe verir. Dilekçede, Silifke kasabasındaki harap köprünün tamiriyle su bendinin açılması hususuna dair bundan üç sene önce mühendis Mehmet Efendi tarafından yapılan keşif, muayene ve haritanın düzenlenmesiyle köprü geçiş vergisi alma imtiyazının 25 sene için kendilerine ihale ile verildiği ve durumun emirname ile Ticaret Nezareti'ne havale edildiği aktarılır. Ancak keşif evrakı, haritası ve mahalli mazbatasını Meclis-i Vâlâ'da kaldığı ifade edilerek, evrakın kendilerine gönderilmesi talep edilir (BOA. MVL. 504.60/2)⁵.

1870 yılına gelindiğinde, köprünün tamiri ve su bendinin yenilenmesi işi hâlâ gerçekleşmemiştir. Bu bağlamda yine Kamil Efendi tarafından 24 Ocak 1870'te Şurayı Devlet'e yeni bir dilekçe sunulmuştur. Dilekçede, daha önce 580.000 kuruş keşif bedeli belirlenen köprünün tamiri ve su bendinin yeniden inşası yanında bendin suyunun akacağı boş arazilerdeki ve diğer kazalardaki sahipsiz arazilerde bulunan zeytin ağaçlarının imarı için kendileri tarafından birkaç yıldır yüklü miktarda harcama yapıldığı; zeytin ağaçlarının ıslahı için de Nizam-ı Cedit kanunları kapsamında kendilerine imtiyaz verilmesi talep edilmektedir (BOA. ŞD. 2856.30).

2.2. Adana Vilayeti Dönemi

1870'te İçel sancağı artık Adana vilayetine bağlanmış olduğu için Dâhiliye Nezareti'nden 17 Ağustos 1870 tarihinde Adana vilayetine bir emir yazılmıştır. Yazıda, köprü ve su bendinin tamiri için daha önce belirlenen keşif bedelinin çok pahalı bulunmuş olduğu zımnen anlaşılmaktadır. Yazıda, daha önce mühendis Ahmet Efendi tarafından yapılan keşifle⁶

⁴ Bu evrakın buldurulması konusunda merkezi kurumlar ve Konya arasında yapılan yazışmalardan (BOA. A. MKT. UM.543.65) sonra, nihayet 20 Nisan 1862 tarihli Meclis-i Vâlâ'dan Konya eyalet müşirine yazılan 20 Nisan 1862 tarihli yazıdan, 2 Şubat tarihli mecliste okunan, kaybolan keşif defteriyle haritasının padişah emri ile buldurulmasına ilişkin ekteki yazı sonrasında keşif yapan mühendis Binbaşı Yusuf'un daha önce Dersaadet'e gelerek defter ve haritanın 2. nüshasını bıraktığı anlaşılmaktadır (BOA. MVL.616.75/5). Böylece kayıp keşif defteri meselesi çözülmüştür.

⁵ Kamil Efendi 19 Eylül 1866'da Meclis-i Vâlâ'ya tekrar dilekçe verir. Dilekçede, keşif evrakı kendilerine gönderilmesine rağmen gönderilen evrak içinde köprü haritasının olmadığı ve buldurularak kendilerine gönderilmesi yeniden talep edilir (BOA. MVL. 509.53). Kumpanya vekillerinin talebi bir türlü gerçekleştirilemediğinden Tüccarı Hayriye'den Kamil Efendi ve kumpanya vekili Agop 16 Mayıs 1867'de tekrar Meclis-i Vâlâ'ya dilekçe verirler (BOA. MVL. 533.63/1). Dilekçe üzerine Meclis-i Vâlâ Reisliği Ticaret Nezareti'ne 18 Mayıs 1867 tarihinde bir yazı gönderir. Yazıda, keşif fiyatının nihai olarak değerlendirilip kararlaştırıldığı Ebniye Meclisi'ne giden evrakın orada kaldığı ve bir an önce iadesi istenir (BOA. MVL.533.63/2).

⁶ Konya Vilayetince Şurayı Devlet'e gönderilen ve Konya vilayeti mühendisi ve başmühendisinin yaptığı keşfin 4 Aralık 1868 tarihli defterindeki detaylı dökümü aşağıdaki gibidir (BOA. ŞD.1702.38/7):

4 gözün baş ve ayaklarının yeniden inşasına gereken yontma taş	: 47.500 kuruş
4 kemerin ara ve ayaklarına taş ve harçla duvar inşası	: 96.000 kuruş
Korkuluk duvarları	: 8.000 kuruş
Köprü üzeri şose yol	: 8.000 kuruş
İnşaat için iskeleler	: 20.000 kuruş

tamir bedelinin 2 yük 4500 (204.500) kuruş olarak belirlendiği ancak yapılacak ikinci keşifle⁷ bu keşif bedelinin düşürülmesinin Konya vilayetince talep edildiği, çünkü Konya Vilayet İdare Meclisi'ne 100.000 kuruş yardım toplama ve harcama yetkisi verildiği hatırlatılır. Ancak yazıda, bu kez keşif faaliyeti kapsamında su bendinin inşası ifadesi artık geçmemektedir. Ayrıca Adana vilayetinin tarafından yeniden bir keşif yaptırılması ve keşif bedellerinin karşılaştırılması için eski keşif evrakının Konya'dan istenildiği belirtilerek, keşif sonunda gerekli inşaat ve tamirat için kullanılacak bedelin şimdiden hazır edilmesi emredilir (BOA. ŞD. 2114.37/2).

Bu emir sonrası Adana vilayetinden Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen 5 Eylül 1870 tarihli yazıda, Silifke Köprüsü'nün tamiri için 100.000 kuruşun yeterli olacağı daha önce Konya Vilayet İdare Meclisi kararı ile beyan edilip onayı için irade istenmiş de bu miktar para ile bu işin yapılamayacağı belirtilir. Daha sonra Konya mimar başı marifetiyle yapılan keşifte 1 yük 12.700 (112.700) kuruş ve vilayet başmühendisi marifetiyle yapılan ikinci keşifte 2 yük 4.500 (204.500) kuruş keşif bedeli belirlendiği hatırlatılır. İki keşif arasında büyük fark bulunduğundan hareketle bu kez Adana vilayet mühendislerinden Yusuf Efendi'ye tekrar keşif yaptırılır. Bu keşife göre tamirat 2 yük 2.482 (202.480) kuruşla yapılabilecektir. Eğer şimdiden tamire başlanmazsa geçen zamanda köprünün tamamen harap olacağı ve daha fazla masraf gerektireceği bilgisi verilir. Bu durumda, mühendis Yusuf Efendi'nin oraya varmasıyla beraber İçel Mutasarrıflığından mazbata ile gönderilen keşif defterindeki keşif masrafının düzeltilmesinin ardından işin sıhhatli biçimde yapılması dikkate alınarak bir an önce tamirata başlanması talep edilir (BOA. ŞD.1702.38/4).

Tüm bu yazışmalardan sonra Şurayı Devlet'te bu konuda karara varılır. 24 Mart 1871 tarihli kararda Silifke yolu üzerindeki harap köprünün 100.000 kuruş masrafla tamirine dair bildirim üzerine daha önce Konya vilayetine kaynak aktarılmış olduğu halde Silifke'nin Adana vilayetine bağlandığı vurgulandıktan sonra, bu süreçte yaptırılan ve yukarıda değindiğimiz keşifler özetlenir. Yapılan keşiflerden Berogos Kalfa'nın, "köprünün tamirini taahhüt edip İçel tarafının imarı konusunda bilgisi ve tecrübesinden dolayı keşfinin daha gerçekçi görüldüğü" kararına varılmıştır. Öncelikle Berogos Kalfa'nın 4 gözün yeniden inşasına gerek görülmeyip iki gözün yeniden inşası ve diğer iki gözün tamiriyle yetinilmesi görüşünde olduğu hatırlatılır. Ardından, Berogos Kalfa'nın yapacağı tamiratla köprüde istenilen dayanıklılığın gerçekleşmesine güvenilemeyeceğinden, Berogos Kalfa'nın tamiratına dikkat ve özen gösterilmesi ve tamirat bitiminde durumun bildirilmesi Adana vilayetinden istenmektedir.

Kaz göğüsleri (suyaran ayaklar) tamiri	: 15.000 kuruş
Köprünün inşası için suyun engellenmesi gereken masraf	: 10.000 kuruş
Diğer masraflar	: 8.000 kuruş
Toplam	: 204.500 kuruş.

⁷ 29 Mart 1869 tarihli yazı ile Şurayı Devlet'e gönderilen yazıda yer alan keşif defteri. Keşif, Konya vilayetinin mimar başı Berogos Kalfa'nın bu tür köprü ve binaların keşif ve tahminine yetenekli ve usta olduğu görüşü doğrultusunda Berogos kalfaya yaptırılır. Konya mimar başının mührü ile İçel Sancak İdare Meclisi üyelerinin onay mühürleri bulunan keşif defterindeki detaylı döküm şu şekildedir (BOA. ŞD.1702.38/6):

İki harap gözün tekrar inşası	: 33.780 kuruş
Harap gözün kemerler arasının inşası	: 9.600 kuruş
6 adet kaz göğsü (suyaran ayak) tamiri	: 5.400 kuruş
Aralarının yolları	: 17.280 kuruş
Korkuluk duvarları	: 13.000 kuruş
Diğer iki gözün tamiri	: 12.000 kuruş
Kaldırım ve yol masrafı	: 11.000 kuruş
Artan masraflar	: 10.140 kuruş
Toplam	: 112.700 kuruş.

Ayrıca bu yazıyla durum, hazine tarafından gereğinin yapılması için Maliye Nezareti'ne de bildirilmektedir (BOA. İ. ŞD.20.867).

1872 yılındaki yazışmalara bakarak Taş Köprü'nün tamirinin devam eden seyrini izleyebiliriz. Adana Vilayet İdare Meclisi'nden Maliye Nezareti'ne gönderilen 8 Mayıs 1871 tarihli yazıda, harap olan Silifke Köprüsü'nün tamiri hakkında daha önceden Babıali ile Konya ve Adana vilayetleri arasında yazışmalar cereyan ettiği hatırlatılır. Sonuçta Konya tarafından ve 100.000 kuruş masrafla köprünün tamirinin istenildiği aktarılır. Bu öneriyi Konya'ya beyan eden Berogos Kalfa'nın ise Konya'da bulunduğu; onun İçel'e uğramasının Konya vilayetine yazıldığı; yazının kaleme alındığı tarihte vali paşa hazretlerinin İçel'e gelmeleriyle beraber Berogos Kalfa'nın da oraya gelerek inceleme yaptığı; buna göre yalnız iki gözün yenilenmesiyle köprünün sağlamlaşması ve gelecekte sağlamlığının devam etmesinin temin edilemeyeceğinin kesinleştiği ifade edilmiştir. Bu durumda, 2 yük 2.000 (202.000) kuruş keşif bedeli dahi biraz fazla olduğundan köprünün 1 yük 47.000 (147.000) kuruşa Mersinli Haralam Kalfa tarafından tamiri kararlaştırılır. 47.000 kuruş farkın hazinenin şu günündeki imkânında sarf edilmemesi gerekliyse de, ne çare ki, ileride 2.000 kese ile yapılamayacak olan böyle bir eser bakımsız bırakılırsa o havalideki başka vilayetleri de etkileyecektir. Hemen bugün yarın bakılarak ve Konya'dan yazıldığı gibi sadece iki gözünün yenilenmesine dayalı keşif bedeliyle yapılacak yenileme sonucunda köprü çok geçmeden yine harap olacaktır. Bahar mevsimi nedeniyle suların coşmasına pek az süre kaldığından köprüdeki tahribat korkulan dereceye varmadan 47.000 kuruşun daha harcanması için müsaade talep edilir (BOA. ŞD. 2116.26/4).

Konu, 5 Mart 1872 tarihli üst yazıyla görüşülmek üzere Şurayı Devlet'e sunulur (BOA. ŞD. 2116.26/2). Şurayı Devlet'ten Adana vilayetine gönderilen 14 Mart 1872 tarihli emirname ile Silifke'deki köprünün tamir ve inşası için gereken ek 47.000 kuruşun harcanmasına yetki verildiği bildirilir (BOA. ŞD. 2117.9/1)⁸.

Şurayı Devlet'ten Adana vilayetine gönderilen yukarıdaki emirnamenin ardından, 2 Mayıs 1872 tarihli şukka ile Dâhiliye Dairesi aracılığıyla köprünün 100.000 kuruş masrafla tamir ve inşasının padişah iradesinde belirtilmiş olduğu ön bilgisi verilir. Ancak yapılan keşifte bu miktarın yeterli olmadığı kabul edilip köprünün tamirinin bırakıldığı, iş yarım bırakılırsa ileride 2.000 kese masrafla bile tamir edilemeyeceği de hatırlatılır. Devamında, esaslı bir tamirat için evvelki 100.000 kuruşun üzerine 47.000 kuruşun eklenmesine izin verilmesinin Adana Vilayet İdare Meclisi'nce kabul edildiği ve Şurayı Devlet'e havale edildiği belirtilir. Bu inşaat için H. 1288 (M. 1871-1872) senesi bütçesine ödenek konulmadığı fakat tamiratta harcanması için hazineye 9.500 kuruş gönderildiği ve bütçe dışında masrafın kabul edildiği ve

⁸ Öte yandan 26 Mart 1872 tarihli, Şurayı Devlet'ten Maliye Nezaretine gönderilen bir yazıda, köprünün 100 bin kuruş masrafla tamir ve inşası için padişah iradesi ile yerele yetki verildiği hatırlatılır. Ancak keşif sonucunda bu miktarın yetmeyeceği, o nedenle işin bırakıldığı, eğer iş kalırsa daha sonra 2 bin kese ile bile tamir edilemeyeceği belirtilir. Bu nedenle şimdiden esaslı bir tamirat için ilaveten 47 bin kuruş harcamaya izin verilmesini isteyen Adana Vilayeti İdare Meclisi'nin kararının Şurayı Devlet'e havale edilen mazbataya göre umumi fayda adı altında bunun dışında para ödenemeyeceği yerel belediyeden bildirilmekte, gereğinin yapılması için adı geçen mazbatanın iadesi istenilmektedir. Aynı belgede daha altta 15 Nisan 1872 tarihli dilekçe sureti yer alır. Adı geçen mazbatanın değerlendirildiği ve köprünün 100.000 kuruş masrafla tamir ve inşası için gereğinin yapılmasının onaylandığı hatırlatılır. Gerekli masraf 87 senesi bütçesine dâhil bulunmuş ise de bu tür inşaat için 88 senesi bütçesine bir şey konulmadığı; fakat cezai tamirat masrafı olarak 9.500 kuruş ayrılmış olduğu ve irade ile müsaade buyurulmadıkça bütçe dışında masraf kabul edilmemesi gerektiği ifade edilmekte; mahallince mevcut masraftan fazla olan 47.000 kuruş için hazinece bir şey denilemediği için gereğinin uygulanması için emir ve müsaade istenir. Yine bu belgenin daha alt kısmındaki 30 Nisan 1872 tarihli yazıda, cevabın Dâhiliye Dairesi'nde değerlendirildiği, bu tip inşaat için içinde bulunulan yıl bütçesine bir şey konulmadığı beyan kılınmış ise de köprünün tamirinin ertelenmesi ileride bir iki bin kese akçe harcanmasının fazla olacağından 47.000 kuruşun da önceki senenin bakayasından alınmasının veya başka biçimde ödenmesinin mümkün olup olmadığının adı geçen daireden sorulması ve buna müsaade talebi yer alır (BOA. ŞD. 2116.26/3).

serbest bırakıldığına Maliye Nezareti'nden cevaben beyan edildiği de eklenir. Söz konusu 47.000 kuruşun geçen senenin bakayasından temininin veya sorunun başka bir biçimde çözümünün mümkün olup olmadığı sorulmakta, gereğinin yapılması istenmektedir (BOA. ŞD.2116.26/1).

Taş Köprü'nün tamirat sürecine ilişkin yazışmaların, 1872'den 1873'e de uzandığı görülmektedir. Sadrazamlık makamına yazılmış 17 Ağustos 1872 tarihli yazıda, öncelikle köprünün 100.000 kuruş masrafla tamirinin daha önce Babıali ile Konya vilayetince yapılan haberleşme üzerine irade buyurulduğu hatırlatılır. Ancak bu miktar masrafla talebin gerçekleştirilemeyeceğinin keşifte netleştiği ve iş bırakılmış olsa köprünün tamamen harap olarak ileride eksik kısım için yeni masrafla inşası gerekeceği; esaslı biçimde yapılmak üzere önceki 100.000 kuruş üstüne 47.000 kuruş daha eklenmesinin 62 numara ve 17 Zilhicce 1288 (M. 27 Şubat 1872) tarihli meclisi irade yazısıyla talep edildiği; Şurayı Devlet Dâhiliye Dairesi'nden 26 Safer 1289 (M. 5 Mayıs 1872) tarihli emirname cevabında borcu dışında masrafin kabul olunmayacağı, belirtilen 47.000 kuruşun önceki senenin bakayasından veyahut başka biçimde ödenmesinin mümkün olup olmadığı sorusu bildirilir. Bu soru kapsamında, söz konusu ilave masrafin başka biçimde ödenmesinin mümkün olmadığı, önceki senenin parasının uygun olmadığına 16 Rebiülâhir 1289 (23 Haziran 1872) tarihli ve 49 numaralı arzlarıyla yazıldığı vurgulanır. Tamirat için henüz bir gün bildirilmediği ve köprünün tehlikeli halde bulunduğu mahalli ile yapılan haberleşmeden anlaşıldığı ifade edilmekte, hemen tamir ve inşasına başlanması hakkında vilayet kararıyla mahalline yetki verilmiş olmasıyla 47.000 kuruşun daha harcanması müsaadesi Sadaret'ten talep edilmektedir (BOA. ŞD. 2117.9/4). Bu konuda Maliye Nezareti'nde oluşturulan özel bir komisyona mesele havale edilir. Komisyon bu konuda Maliye Nezareti'ne sunulmak üzere 22 Ağustos 1872 tarihli bir rapor hazırlar (BOA. İ. DH. 655. 45560/4)⁹.

Bu kapsamda olmak üzere Şurayı Devlet Reisliği 'ne hitaben yazılmış 18 Şubat 1873 tarihli yazıda, köprünün tamiri ve inşası için geçen yılın parasına ilaveten İrade-i Aliye gereği 47.000 kuruşun daha harcanmasıyla bu köprünün inşası hakkında izin verildiği arz edilmektedir. Yazının arka sayfasındaki tarih ve "Adana" ifadesinden, bu bilginin Adana'ya da iletildiği anlaşılmaktadır (BOA. ŞD. 2117.9/3). Sonuç olarak anlaşılmaktadır ki Silifke Köprüsü, 147.000 kuruş keşif bedeliyle tamir edilmektedir.

Yukarıda tüm yazışma sürecini özetlediğimiz tamirat girişiminin tam tarihinin, en erken 1873 yılı şubat ayı sonlarında başladığı sonucu çıkmaktadır. Gerek köprünün kuzey başlangıç noktasındaki mermer sütun üzerindeki yazıda ve gerekse diğer bazı araştırmacıların (Yeşilbaş, 2016: 96; Tuğlacı, 1985: 268) verdiği bilgilerde, tamiratın 1875 yılında yapıldığı belirtilir. Bizce tamirat en geç bu tarihte bitmiş olabilir. Tamirat o denli esaslı ve düzgün yapılmamış olmalı ki 30 Aralık 1886 tarihli İçel Sancak İdare Meclisi'nden Dâhiliye Nezareti'ne yazılan ve oradan 9 Şubat 1887'de Sadaret'e aktarılan yazıda köprünün tekrar tamirata meselesi yer almaktadır.

Silifke Köprüsü yeniden harap olmaya başladığı ve şimdi de gereği yapılmaz ve bir süre daha kaderine bırakılırsa ileride büyük masraf gerektireceği ve tamir edilmesi yöre ahalisince genel istek olarak görüldüğünden gerek köprünün ve gerek yolların korunması için gereken masrafin karşılanması hususunda çözüm önerilmektedir. İskenderun'dan Halep'e, Trablus'tan Hama'ya ve Samsun'dan Sivas'a kadar olan şose yollarda olduğu gibi davranılmalıdır. Yani yöre ahalisinin kendi ihtiyaçlarıncak nakil ve geçişini yapacakları erzak ve

⁹ Bu rapor doğrultusunda Maliye Nezareti de ek harcama miktarı olan 47.000 kuruşun Adana vilayetinin önceki seneki bakayasından telafisi çözümünü onayladığını 8 Ağustos 1872 tarihli yazı ile Sadaret'e bildirir (BOA. İ. DH. 655.45560/5).

eşyası ile çift hayvanları hariç olmak üzere, yalnız ticaret suretiyle geçecek yüklü arabalardan ikişer (kuruş); deveden kırk, beygir ve kısrağ tipi vasıtadan yirmişer, merkepten onar para geçiş vergisi alınması talep edilmektedir. İlişikteki İçel Sancak İdare Meclisi'nden gelen 238 numaralı ve 22 Kasım 1886 tarihli karar yazısı ile uygun kabul edilerek ve vergi miktarı olumlu bulunarak Sadaret'ten izin istenmektedir (BOA. ŞD. 2122.10).

3. TAŞ KÖPRÜ'NÜN İÇEL'İN KALKINMA ÇABALARINDAKİ KATKILARI

Silifke merkezindeki köprüden İçel sancağının kalkınmasında üç şekilde yararlanılmıştır. İlk olarak ulaşımdaki katkısı; ikincisi, köprüden ticari geçişlerden alınan vergi ile Silifke içinde bayındırlık eserlerinin inşa edilmesi; üçüncü olarak da köprünün gövdesi ve ayaklarının dayanak olarak kullanılmasıyla değirmen, su arkı ve bendi sayesinde sulanan tarımsal alanının artırılması ve un üretiminin sağlanması.

3.1. Taş Köprü'nün Ticari Ulaşım Katkısı

Köprünün, inşa edildiği MS 1. yüzyıldan başlayarak insan, hayvan ve ticari malların nakliyesi kapsamında zaten bir katkı ve hizmeti söz konusudur. Ancak Tanzimat Dönemi başlarından itibaren Osmanlı İmparatorluğu'nun uluslararası ticari-ekonomik sisteme katılımı sonrası, köprü ayrı bir önem kazanmış olmalıdır. Çünkü 19. yüzyıl ortalarından itibaren Taşucu İskeleye Silifke'nin Akdeniz'e açılım noktası haline gelmiştir. Taşucu'nun iskele olarak talep edilip önem kazanmasında, Konya-Karaman bölgelerindeki tarımsal ürünlerin ve Silifke'den Toros Dağları'nın kuzey uç noktalarına yapılan göçebe hayvancılığı ürünlerinin ticarileşmesinin de katkısı olmuştur. Yani gerek imparatorluğun diğer bölgelerinden ve gerekse serbest ticaret anlaşması etkisiyle dış dünyadan gelen talepler, tarım ve hayvancılık ürünleri ile endüstriyel hammadde kapsamına giren meşe palamudu, kereste gibi ürünlerin ticari metaya dönüşümünü hızlandırmıştır. Ayrıca dış dünyadan petrol, dokuma ve makine tipi sanayi ürünlerini talep eden Silifke'den Konya-Karaman'a kadar bölgeler için en kısa tedarik ve nakliye noktası olarak Silifke ön plana çıkmıştır. Bu durum, 1868'den itibaren Konya-Silifke arasında şose yollar yapımını getirmiştir. Nitekim vilayet salnameleri (Adana Vilayet Salnameleri 1308-1320), bu hususa dikkat çekmektedir. Bütün bu ticari faaliyetlerde vazgeçilmez ve en önemli geçiş noktası olmasından dolayı köprünün değeri anlaşılmış olmalı ki gerek imparatorluğun merkezi ve gerekse yerel idare tarafından tamir ve bakımı için büyük çaba harcanmıştır.

3.2. Taş Köprü'nün Silifke'deki Bayındırlık Çalışmalarına Katkısı

20. yüzyılın başında Silifke'de köprü ve köprünün tamiri sorunları hâlâ yerel yönetimin ve ahalinin gündemindedir. Yerel eşraf tarafından İçel Mutasarrıflığına verilmiş 22 Aralık 1902 tarihli dilekçeye göre, Silifke ahalisinin ihtiyacı olan kasaba içinde gerekli noktalara çeşmelerin inşası ve köprünün onarım gereken yerlerinin şimdiden tamiri ve debbağhane, salhane gibi yapıların kurulması önem kazanmıştır. Buna karşılık olmak ve geçici olarak bir iki seneye mahsus olmak üzere dışarıdan gelecek ve köprüden geçecek yüklü develer ve beygirlerden her birinden geçiş vergisi adıyla 20 para; yüklü merkebin her birinden 10 para ve yüklü arabalardan da 40 para vergi alınmasının ahalice uygun görüldüğü belirtilir. Ahalinin genel isteği olan bu işlerin bir an önce yapılması için verginin bu seneden itibaren alınmasına şimdiden yetki verilmesi mutasarrıflık ve vilayet aracılığıyla talep edilmektedir (BOA.ŞD. 2132.8/1). Belgenin arka yüzünde, dilekçenin 23 Aralık 1902 tarihli Sancak İdare Meclisi'ne havale üst yazısında bu dilekçenin değerlendirildiği ifade edilmekte, ahalinin genel arzusu ile Silifke'nin hak ettiği gelişme ve ilerleme için talepleri özetlenmektedir. Bu taleplere sanayi mektebi açılması, kasaba içine kaldırım döşenmesi, kız iptidai ve rüştiyesinin inşasının masraflarını karşılamak üzere gelir sağlayacak tesisler kurulması; fukara ve gureba için bir hastane inşası gerekçeleri eklenir.

Ayrıca, bu inşaat ve bayındırlık tesislerinin büyük kısmının belediyeye bırakıldığı ama belediyenin kaynaklarının bu hizmetleri yapmaya kesinlikle yeterli olmadığı hatırlatması yapılır. Böylece tüm bu talepler, İçel Sancak İdare Meclisi'nde 16 Ocak 1903 tarihinde karar altına alınır ve bunlara müsaade edilmesi talebi vilayete gönderilir¹⁰.

İçel Sancak Meclisi'nin talebinin Adana vilayeti tarafından da uygun görüldüğü 21 Ocak 1903 tarihli yazı, izin almak için Dâhiliye Nezareti'ne gönderilir (BOA. ŞD. 2132.8/3). Bu konuda Silifke ahalisinin söz konusu talepleri ve Dâhiliye Nezareti'nin görüşünü belirten, 8 Şubat 1903 tarihli Sadaret'e gönderilen yazıda, bu hususun Şurayı Devlet'e sunulması isteği yer almaktadır (BOA. ŞD. 2132.8/4)¹¹.

Sadaret'in 23 Mart 1903 tarihli cevabi yazısında, Dâhiliye Dairesi'nden gelen yazıdaki Silifke kasabasının ticaret yolu üzerindeki köprü'nün tamir olacak kısmının tamiri ile diğer tesis ve yatırımlar için üç sene müddetle köprüden geçecek yüklü deve ile beygirlerden 20, yüklü merkepten 10 ve yüklü arabadan 40 para vergi alınması hususunun sadrazamlıkça kabul edildiği ve kararın, 19 Mart 1903'te onay için padişaha sunulduğu belirtilmektedir (BOA. DH. MKT.649.28/2). Dâhiliye Nezareti'nden İçel Mutasarrıflığı'na gönderilmek üzere 7 Nisan 1903 tarihinde imzalanmış yazıda, talebin Şurayı Devlet kararıyla kabul edildiği bildirilmektedir (BOA. DH. MKT.649.28/3).

Köprüden üç yıl süreyle alınmasına karar verilen geçiş vergisi ile şehrin kalkınması amacıyla bayındırlık tesisleri inşa edileceği vaat edilmektedir. Bunlardan hangilerinin gerçekleştirildiğine ilişkin bir yazı, 23 Eylül 1905 tarihinde Dâhiliye'den Sadaret'e sunulmuştur. Adana'dan gelen bilgiye göre, Silifke kasabasının uygun noktalarına su dağıtımını amacıyla Göksu Nehri üzerine inşa ettirilen dolap ve şehir çarşısındaki çeşmenin¹² padişah ismi verilerek resmi açılışına izin verilmesi talep edilmektedir (BOA. DH. MKT.1009.52). İkinci olarak, yapılanları ve daha nelerin yapılmak istendiğini, ayrıca ayrıntılı bir gelir gider dökümü verilen ve bu vergi tahsilatının birkaç yıl için yeniden uzatılmasını talep eden 29 Nisan 1906 tarihli İçel Sancak İdare Meclisi'nin raporundan görmekteyiz. Debbaghane, gazhane tesislerinin henüz vücuda getirilememiş olduğu; hükümet konağının tamirinin yaptırıldığı, kasabada yeni inşa edilen Hamidiye Camii'nin bundan sonraki ihtiyaçlarına gelir sağlanmak üzere hükümet konağı civarına çarşı (dükkânlar)¹³ yaptırıldığı belirtilir. Ayrıca, eski Adana Valisi Abidin Paşa'nın Maarif'e bağışladığı konağın okula çevrildiği, kasabaya su getirmek için yeni icat makineli demir su dolabıyla dolaptan kasaba içine su aktarmak için demir borular alındığı, bu suların akıtıldığı yeni çeşmeler inşa edildiği de raporda yer alan yatırım bilgilerindedir¹⁴. Bu arada,

¹⁰ Bu belgenin arka yüzünde de vilayet meclisinden çıkan talebin akıbetini gösteren ve talep edilen vergi alma süresinin üç yıl olarak geçerli olması kararının çıktığını gösteren 20 Ocak 1903 tarihli kararın bilgi yazısı yer alır. Yazıda, talebin Dâhiliye Nezareti'ne teklif edileceği de belirtilir (BOA. ŞD. 2132.8/2).

¹¹ Şurayı Devlet evrak biriminin, malum taleplerin Şurayı Devlet'te görüşülmesi için 11 Şubat 1903 tarihli üst yazı ile sunulduğu görülmektedir (BOA. ŞD. 2132.8/5).

¹² Silifke Müzesi bahçesinde, bu kapsamda yapılmış olabilecek bir çeşmeye ait olduğunu düşündüğümüz mermer hayrat kitabesi bulunmaktadır. Kitabede, "Vüzerayı saltanatiyeden Sofya'lı müteveffa (vefat etmiş) Osman Paşa hafidesi (evladı) ve İçil'in mutasarrıfı saadetlü Mehmet Nüzhet Paşa hazretlerinin halilesi (eşi) merhume Nuriye Hanımın hayratıdır. Fi sene 1323 (Hicri), fi sene 1321 (Rumi)" ifadesi yer almaktadır.

¹³ Bugün Çakmak (Taşucu) Caddesi üzerinde, Tapu Müdürlüğü'nün karşısında hâlâ ayakta olan dükkânlardan birinin üzerinde bulunan ve tarafımızdan okunan dört satırlık kitabede, Mehmet Nüzhet Paşa'nın adı geçmekte olup dükkânların inşa tarihi Hicri 16 Şaban 1322 (M. 26 Ekim 1904) olarak belirtilmiştir.

¹⁴ Silifke'de çeşmeler ve su dolabı kurulmasıyla kasabaya dağıtılan suyun, Göksu Nehri'nden alındığı anlaşılmaktadır. Bu girişim öncesi kasabada su ihtiyacının nasıl karşılandığını 1891 yılında kayıt görevlisi bir yaver yüzbaşı tarafından hazırlanan raporda görebiliyoruz. Rapor, Osmanlı arşivinde Hicri 12 Şevval 1314 (Miladi 16 Mart 1897) tarihiyle kayıtlıdır. Raporda, sadeleştirdiğimiz biçimiyle "Göksu gayet leziz ancak pek bulanık akmakta olduğundan Kıbrıs adasından gelmekte olan kupa tarzındaki testilerle hanelere nakil olunmaktadır. Her bir hanede bu testilerden yeteri kadarı bulunmakta olup bu testiler sıralanarak önce gelmiş olandan

bu yatırımlardan önce, Mutasarrıf Şahabettin Efendi devrinde bir su dolabı (Resim: 3) yaptırıldıysa da nehrin azgın sularından dolayı bu dolabın mahvolduğu da hatırlatılır¹⁵ (BOA. ŞD. 2135.3/5). Bu belgeden anlaşıldığı kadarıyla eski İçel Mutasarrıfı Şahabettin Bey ve yeni Mutasarrıf Mehmet Nüzhet Paşa devrinde¹⁶ köprü geçiş vergisi tahsilat yetkisi, belirli aralıklarla ihaleye çıkarılmakta ve ihaleyi alandan tahsil edilmektedir. Tahsil edilen tutardan, geçiş vergisi alımında görev yapan memurların maaş giderlerinin de düşüldüğü görülmektedir.



Resim 3: Göksu Nehri Üzerinde Bir Su Dolabı (1950'li Yıllar)

(<https://twitter.com/EskiMersin/status/1025720928737665024/photo/1>) Erişim Tarihi: 23.03.2021

Aslında İçel Sancak İdare Meclisi'nin köprüden alınan verginin toplanma süresinin bir kez daha uzatılması talebi olduğunu daha 29 Ekim 1905 tarihinde Adana vilayetine sunduğu

(durulmuşundan) itibaren binada yararlanılıp boşalan testiler dolup geldiği sıraların alt başına konulur." denilmektedir (BOA. Y. PRK. MYD. 18.50).

¹⁵ **Bu raporda vergi gelirleri:**

14 Mayıs 1903 ile 14 Nisan 1904 tarihleri arası köprü geçiş vergisi ihalesi geliri	: 25.211,10 kuruş
Mehmet Nüzhet Paşa devrine bakaya kalıp onun devrinde tahsil edilen kısım	: 15.452,20 kuruş
1320 (1902-1903) tarihinde liva idare meclisi kararıyla emanete alınan gelir	: 24.307,10 kuruş
14 Mayıs 1905-14 Nisan 1906 arası ihale bedelinden toplanan gelir	: 27.525 kuruş
Toplam Gelir	: 92.496 kuruş

Harcamalar:

Şahabettin Efendi tarafından yaptırılan ve nehrin azgın sularından dolayı mahvolan su dolabına harcanan	: 21.428 kuruş
Şahabettin Efendi devrinde hükümet konağı tamir masrafı	: 3.569 kuruş
Mehmet Nüzhet Paşa devri harcamalar:	
Abidin Paşa konağının okula çevrilme masrafı	: 8.489,30 kuruş
Köprü vergisinde görevlendirilen memurların maaşı	: 2.825 kuruş
Hamidiye Camii'ne gelir için hükümet konağı civarında yaptırılan çarşı inşasına.	: 28.455,25 kuruş
Kasabaya su getirmek için yaptırılan yeni icad makineli demir dolap, 7-8 cm çaplı 1050 metre demir boru, 13 cm çaplı 110 metre galvanizli boru, kubbeli ve yeniden inşa ettirilen elli (veya altı) adet çeşmenin inşa masrafı	: 27.737,30 kuruş

Silifke kasabasına Göksu Nehrinden su celbiyle çeşmeler inşası ve salhane ve debbağhane gibi bir takım tesisin inşası için üç sene müddetle Göksu Nehri üzerindeki köprüden geçecek yüklü hayvan ve arabadan geçiş vergisi alınması hakkında padişah iradesine dayanarak R. 3 Nisan 1319 (M. 16 Nisan 1903) tarih ve 29 numaralı nezaret emirnamesi gereğince R. 1319 (M. 1903) senesi mayıs başından R. 1320 (M. 1904) senesi nisan başına kadar geçiş vergisinden hazırlanan cetvelde 92.496 kuruş gelir sağlanmış; debbağhane, gazhane henüz vücuda getirilememiş olduğu gibi maarif alanında kızlara mahsus iptidai ve rüşdi mektepleri tesis ve açılışı için harcanmak üzere verginin üç sene daha uzatılmasına emir buyurulması (BOA. ŞD. 2135.3/5).

¹⁶ 27 Ekim 1903 tarihli belgeye göre İçel Sancağı Mutasarrıfı Şahabettin Beyefendi Süleymaniye'ye ve Mardin Mutasarrıfı Mehmet Nüzhet Paşa İçel Sancağı mutasarrıflıklarına tayin edilmiştir (BOA. BEO. 2204.165255).

kararında görmekteyiz. Bu kararda, Göksu Nehri üzerindeki ahalinin akçesiyle yaptırılmış olan bent, tamir edilen köprü ve köprünün temelleri üzerindeki gelirin yarısının Silifke Belediyesi'ne ve diğer yarısının da Silifke'de inşa ettirilecek olan kız mektebi masrafına karşılık olmak üzere bir değirmen inşasına kullanılmak için idari hiyerarşi içinde padişahlıktan onay talep edilir (BOA. ŞD. 2136/2). Talebin kabul edildiğini, yani üç yıl daha köprü geçiş vergisi alınmasına müsaade edildiğini Sadaret'ten Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen 18 Ekim 1906 tarihli yazıdan öğrenmekteyiz (BOA. BEO. 2932.219838). Bu durumda, söz konusu tesis ve yatırımlara parasal kaynak sağlamak için köprüden 1910 yılına kadar geçiş vergisi alınmaya devam edilecektir.

3.3. Taş Köprü'nün Tarımsal ve Sanayi Amaçlı Tesislerin İnşasındaki Katkısı

19. yüzyılın son çeyreğinde, köprünün onarımının öncesi ve sonrasında suyun, köprünün ayaklarının arasından sıkışarak akışından yararlanarak suyu daha kolay yönlendirebilmek imkânı olmasından dolayı bazı tesis inşa girişimleri olmuştur. Bu kapsamda ilk değerlendirmeler 1845 yılında başlar. Tanzimat rejiminin bir ürünü olarak oluşturulan Konya İmar Meclisi'nin 21 Kasım 1845'te hazırladığı İçel sancağının kalkındırılmasına ilişkin önerileri kapsayan bir rapor vardır (BOA. A. MKT. 30.76), Taş Köprü'nün ayaklarının hemen altındaki hark ve bentlerinin tamiri konusunda, raporda yer alan görüş ve öneriler Keleş'ten (Keleş, 2018: 503) şu biçimde özetlenmiştir:

Silifke'de tarıma uygun sulanabilir arazinin miktarı yaklaşık 500-600 dönümdür. Göksu Nehri sularının Silifke önlerinde birleşmesi nedeniyle yapılacak yeni bent ve harklarla sulanabilir arazi miktarının 1500 dönüme çıkarılması mümkündür. Silifke'de yerel kalkınma için gerekli imar faaliyeti olarak da dışarıdan usta ve amele getirilmeksizin 100.000 kuruş masrafla köprünün hemen aşağısında bulunan ve bazı kısımları henüz ayakta olan, tarım arazilerinin sulanmasında kullanılan, yıkılmış ve harap duruma gelen 8-10 kapılı bent ve harklar tamir edilebilir. Böylece ahalinin kasabadan göç etmesi ve nüfusun azalması sorunu ortadan kalkacaktır. Büyük bir kısmı mülk arazi statüsünde olan ancak yarısı sulanabilen arazinin geriye kalan kısmı su ve nüfus yetersizliğinden dolayı boş durumdadır. İmar Meclisi'ne göre bu bent ve harkların tamir edilmesi ve dışarıdan kasabaya 600-700 hane getirilmesi ve iskân edilmesi halinde bölgenin tarımsal üretimi ve geliri had safhaya ulaşabilir. Gereken 100.000 kuruş için sulanabilir hale gelecek devlet arazisinin dönümü tapu karşılığında ve on beşer kuruşa kiraya verilebilir ve yapılacak masrafın bir kısmı bu yolla karşılanabilir. Ayrıca devletle ve özel mülk arazi sahipleriyle yapılacak anlaşma karşılığında sulama ücreti olarak dönüm başına 40 para ücret alınması halinde de sulanabilir 1500 dönüm araziden senelik 6.000 kuruş daha gelir elde edilebilecektir.

Ertesi yıl, yani 1846'da Konya Vilayet Meclisi'nin talebi üzerine hazırlanan diğer bir raporda da Göksu'dan Silifke içindeki arazilere su getirecek hark ve bendin tamiri için 150.000 kuruş harcanması gerektiği belirtilir¹⁷. Böylece ziraatın gelişerek susam, çeltik, pamuk, kök boya, buğday, arpa, bahçe ürünleri üretiminin artacağı; bu sayede devlete daha fazla gelir sağlanacağı tekrar edilir (BOA. A. MKT. 57. 89). 23 Mart 1907 tarihli Şurayı Devlet kararının yer aldığı yazıda, Silifke kazası civarındaki arazinin sulanması için 1286 ve 1287 tarihlerinde hazine tahsis edilen 100.000 kuruş, ahalden bağışla toplanan (miktarı belirtilmeyen) para ve Menafi Sandığı'ndan alınan 46.000 kuruş borç para ile inşa olunan bendin bitişi sonrası su taşkını nedeniyle sudan istifade edilemediği belirtilir (BOA. İ. TNF.16.28/1). Bu durumda,

¹⁷ 1844-45 yılında (Cebel bölgesi köylerine tekabül eden kısımlar hariç) Silifke kazası ve köyleriyle kaza sınırları içindeki Yörük cemaatlerine tekabül eden vergi gelirlerinin 138.812,5 kuruş olduğu (Yalçın, 2004: 82) düşünüldüğünde 150.000 kuruşluk vergi gelirlerinin neredeyse tamamının bu yatırımın maliyetini karşılayabildiği görülmektedir.

(aşağıdaki fotoğrafta kalıntıları görülen) sulama amaçlı bendin tarımsal sulama için kullanılmadığı anlaşılmaktadır.



Resim 4: Taş Köprü'nün Alt Tarafındaki Su Bendi Kalıntısı (Taşucu Belediyesi Arşivi).

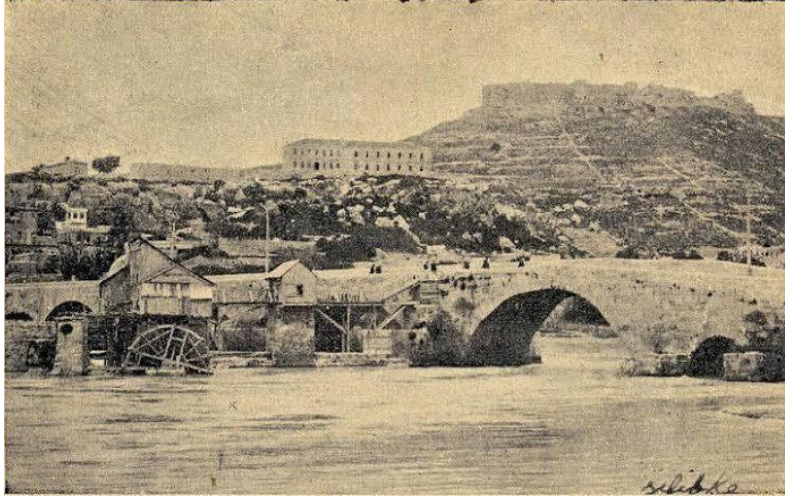
İçel Sancak İdare Meclisi, Taş Köprü üzerine, gelirinin yarısı Silifke Belediyesi'ne ve diğer yarısı Silifke'de inşa ettirilecek kız mektebine sürekli gelir olmak üzere bir değirmen yapılmasına padişahlık makamından izin verilmesini 29 Ekim 1905 tarihli meclis kararı ile talep etmektedir¹⁸ (BOA. ŞD. 2136/1). Bu inşaatın köprüye ve çevreye zararı olup olmadığı hakkında rapor talep eden Şurayı Devlet'ten, 1 Mart 1906 tarihinde Adana Vilayeti'ne yazı gönderilir. Bu yazı üzerine Adana vilayeti, 29 Mart 1906 tarihli üst yazıya raporu ekleyip göndermiştir¹⁹ (BOA. ŞD. 2136/6).

Şurayı Devlet'te onaylanıp gönderilen 23 Mart 1907 tarihli yazıya göre, Silifke Köprüsü'nün mansab cephesine bitişik olan su seddi temelleri üzerinde, gelirinin yarısı Silifke Belediyesi'ne ve diğer yarısı da Silifke'de inşa ettirilecek olan kız mektebinin masrafına karşılık olmak üzere yapılacak olan değirmenin yeri belediyeye ait olacaktır (BOA. ŞD. 2136/2). Değirmeni, Fotoğrafçı Andon adlı kimse inşa edecektir (BOA. İ. TNF. 16.28/1). Sadrazam imzalı 13 Nisan 1907 tarihli yazıda, değirmen inşa ederek bundan yararlanan Fotoğrafçı Andon adlı kimsenin her sene Ziraat Bankası'na 30 adet Osmanlı altını verilmek şartıyla 46.000 kuruş harcadığı hatırlatılır. Harcanan 46.000 kuruşun, inşaya karşılık olan 38.000 kuruşa bir misli faiz ilavesiyle 76.000 kuruşa bir taksit senet alınmış olduğu vurgulanır. Ancak Andon'un memleketinde vefat etmiş olmasından bu değirmenin kirasından önceden alınmış olan 5.000 küsur kuruşa el konulmasından sonra şimdi bakaya talep olan 70.923,5 kuruşun terekeye kaydı hususunun adı geçen nezarete havalesine lüzum görülmüş olduğu belirtilmektedir (BOA. İ. TNF.16.28/2). Bu iki belgeden anlaşıldığı kadarıyla, 1907 yılına gelindiğinde, değirmen çoktan inşa edilmiş, hatta değirmenden kira bedeli bile alınmıştır. Aşağıdaki fotoğraf, köprü ve bitişğinde inşa edilen değirmenin 20. yüzyılın ilk yarısındaki durumunu göstermektedir²⁰.

¹⁸ Hiyerarşi gereği Adana vilayetine gönderilen bu talepler, 5 Kasım 1905 tarihli yazı ile vilayetten Dâhiliye Nezareti'ne gönderilmiştir (BOA. ŞD. 2136/2). Talep, Babialı Dâhiliye Mektubî Kalemi'nden 7 Aralık 1905 tarihli üst yazı ile Sadrazamlık'a sunulmuştur (BOA. ŞD. 2136/3). Sadrazamlık'tan Şurayı Devlet Evrak Odası'na gelen yazı, Şurayı Devlet Evrak Odası'nın 12 Aralık 1905 tarihli ilişik yazısı ile Şurayı Devlet'e görüşülmek üzere sunulmuştur.

¹⁹ 22 Mart 1906 tarihli ve arşivde (BOA. ŞD.2136/5) biçiminde kayıtlı bu raporda, İçel Bayındırlık Mühendisi, değirmen ve su çarkı inşasının köprü ve çevre arazilere zarar vermeyeceğini beyan etmektedir.

²⁰ Bu değirmen, 1960'lı yıllara kadar ayakta kalmış ve bu yıllarda "köprü'nün ayaklarına zarar verdiği" gerekçesiyle yıkılmıştır.



Resim 5: Taş Köprü'nün Ayağındaki Değirmen
(<https://www.pinterest.com/pin/337277459574522426>). Erişim Tarihi: 23.03.2021.

SONUÇ

İçel Sancağı, 19. yüzyıl ortalarında Konya vilayetine, 1870'ten itibaren de Adana vilayetine bağlıdır. Bu durumda, Tanzimat Dönemi'nde İçel'de başlayan yerel kalkınma girişimleri önce Konya vilayetinin, sonra da Adana vilayetinin yatırım çabalarının bir parçası olmuştur. Bu genel çerçeve içinde Konya-Karaman civarının, öncelikle ticari mal sevkiyatının ve tabii ki idari kontrolünün kolaylaştırılması için Konya-Silifke arasında yol, iskele yapım çalışmalarına başlanılmıştır. Silifke kasabası içindeki Taş Köprü de bu yolun bir parçası olduğu için 1848'den itibaren köprünün tamiratı düşüncesi dillendirilmiştir. Bu amaçla defalarca yapılan ve her defasında farklı maliyetler çıkarılan keşifler sonrasında, nihayet 1873'lerden itibaren tamirata başlanmıştır. Üzerinde mutabık kalınan tamirat maliyeti, 147.000 kuruştur.

Tamirat sonrası, 19. yüzyılın son çeyreğinde devlet hazinesinin içinde bulunduğu yetersizliklerin de etkisiyle, sancak merkezi olan Silifke'de farklı mali kaynaklar yaratarak çeşitli bayındırlık yatırımlarına girişilmiştir. Hedeflenenlerin belli başlıları, Silifke içinde kaldırımlar döşenmesi, hükümet konağı tamiratı, yeni çarşı (dükkânlar) ve mektep açılması, ırmak üzerine su dolabı kurularak borular vasıtasıyla şehir içine su ulaştırılıp kurulan çeşmelerden akıtılması girişimleridir. Köprü geçiş vergisinin alınma süresinin uzatılması için hazırlanan rapordan anlaşıldığı üzere bu yatırım çalışmalarında başarıya ulaşılmıştır. Ayrıca, yapılan harcamayla Abidin Paşa Konağı da okula dönüştürülmüştür. Uzatma talebi kabul edilirse, sağlanacak mali kaynakla debbağhane ve salhane inşası da başarılabilecektir.

Yapılmak istenen ve yukarıda sıralanan girişimler için bulunan mali kaynak ise, "tüccarlar ve yerel ahalinin de mutabakatıyla" köprüden geçecek ticari yük taşıyan araba ve hayvanlardan 10-40 para arasında değişen "müruriye" adıyla üç yıllığına vergi alınmasıdır. Köprüden alınacak geçiş vergisi, anlaşıldığı kadarıyla ihale usulüyle bunu tahsil edenlerden alınacaktır. Yani ihaleyi alanlar, ödedikleri parayı, haliyle geçiş vergisi ödeyecek tüccarlardan üstüne kâr ekleyerek tahsil edecektir. Bu biçimde gelir sağlanarak bundan büyük yarar sağlandığı kanaatine varılmış olmalı ki yapılması düşünülen ve yerel belediyenin yapabilecek mali imkânı olmaması nedeniyle yapılamayan bu tür tesis ve yatırımlar için köprüden geçiş vergisi alınması uygulamasının 1906'dan sonra üç yıl daha devam ettirilmesi talep edilmiştir.

Taşucu İskelesi'nin de vasıtasıyla Akdeniz'den Konya'ya kadar ticari meta taşınmasında ve insan gidiş gelişinde Taş Köprü'yü kullanarak mali kaynak elde etmek dışında bir yarar daha sağlanmıştır. Köprünün kemerleri aracılığıyla sıkıştırılan su gücünden ve

köprünün ayaklarının güvenli ve sağlam destek noktası olması niteliğinden yararlanarak inşa edilmiş eski su bendi ve sulama harklarının onarımı yoluna gidilmiştir. Böylece, Silifke kasabasının kuzeyinde yer alan ovalık alanda tarımsal sulama yapılarak üretim artırılabilir ve kasabada daha fazla nüfus iskânı sağlanabilecektir. Ancak bu bent, su taşkını nedeniyle yıkılmıştır. Bu durumda, su arkı ve bendi inşasından beklenen fayda sağlanamamıştır.

Taş Köprü ve ayakları ile buna bitişik su bendinin temelleri üzerine 1907’de inşa edilen değirmen ile kasaba içinde un üretimi sağlayacak küçük ölçekli bir tarımsal sanayi girişimi başlamış olacaktır. Bu değirmenin inşa edilmesinde temel gerekçe, Silifke’de yapılması düşünülen kız mektebine ve dolayısıyla maarifin gelişmesine kaynak sağlamaktır. Sonuç olarak, 19. yüzyıl sonlarında ortaya çıkan bu tür yerel kalkınma girişimlerinin İçel sancağının merkezi olan Silifke’nin kalkınmasında o zamanki koşullar içinde hatırı sayılır bir katkısı olduğu görülmektedir.

KAYNAKÇA

Adana Vilayet Salnamesi (H. 1287, 1289, 1308-1320).

Aydinoğlu, Ü. (ed), (2007). *Mersin Arkeolojik Kültür Envanteri*, Mersin.

BOA. BEO. 2204.165255

BOA. BEO. 2932.219838

BOA. A. } MKT. 30. 76

BOA. A. } MKT. 57. 89

BOA. A. } MKT. MHM. 461.20

BOA. A. } MKT. MVL. 17. 98

BOA. A. } MKT. NZD. 420 .32

BOA. A. } MKT. UM. 351.22

BOA. A. } MKT. UM.543.65

BOA. DH. MKT. 649. 28

BOA. DH. MKT. 1009.52

BOA. HR. MKT. 678. 57

BOA. İ. DH. 655.45560

BOA. İ. MVL. 227.7737

BOA. İ. ŞD. 20.867

BOA. İ. TNF. 16.28

BOA. MVL. 17.98

BOA. MVL. 504.60

BOA. MVL. 509.53

BOA. MVL. 533.63

BOA. MVL. 616.75

BOA. ŞD. 1702.38

BOA. ŞD. 2114.37

BOA. ŞD. 2116. 26

BOA. ŞD. 2117. 9

BOA. ŞD. 2122. 10

BOA. ŞD. 2132. 8

BOA. ŞD. 2135.3

BOA. ŞD. 2136.2

BOA. ŞD. 2856. 30

BOA. Y. PRK. MYD. 18.50

Balcı, E. (2004). 1868 tarihli bir bayındırlık layihası: Konya-Silifke yolunun şoseye çevrilmesi ve bölgedeki zeytin ormanlarının ıslahı projesi, *Türk Dünyası Araştırmaları*, 150, 107-144.

Çadırcı, M. (1991). *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapıları*, Ankara: (Türk Tarih Kurumu Yayınları).

Çulpan, C. (1975). *Türk Taş Köprüleri*, Ankara: (Türk Tarih Kurumu Yayınları).

Gazel, A. A. (2016). İçel sancağının yönetim merkezi olmak için kazalar arasında yaşanan mücadele, *A. Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 56, 1215-1253.

<https://www.pinterest.com/pin/337277459574522426>). Erişim Tarihi: 23.03.2021.

<https://twitter.com/EskiMersin/status/1025720928737665024/photo/1>). Erişim Tarihi: 23.03.2021.

Keil, J, Wilhelm, A. (1931). *Monumenta Asiae Minoris Antiqua (MAMA) III*, Menchester.

Koç, Ö. (2007). *Göksu Deltasının Jeolojik Evrimi*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi) Mersin Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mersin.

Keleş, E. (2018). İçil Sancağı'nın sosyo-ekonomik ve coğrafi durumu (imar meclisi raporuna göre /1845), *Türk Tarihine Dair Yazılar III*, 485-508.

Langlois, V. (1861). *Voyage Dans la Cilicie*, Paris.

Stark, F. (1977). *Alexander's Path from Cairo to Cilicia*, (3. Baskı), London.

Strabon, (2015). *Geographika*, (çev. Adnan Pekman), İstanbul: (Arkeoloji ve Sanat Yayınları).

Tuğlacı, P. (1985). *Osmanlı Şehirleri*, İstanbul: (Milliyet Yayınları).

Yalçın, A. (2004). Temettuat defterlerine göre 19. yüzyıl ortalarında Silifke kazasının sosyal ve ekonomik yapısı, *Ankara Üniversitesi, Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 15, 13-87.

Yeşilbaş, E. (2016). Silifke Taş Köprü'nün rölöve tespitleri ve tarihi dönem analizi, *Akdeniz Sanat Dergisi*, 19, 92-123.