

Sakarya İli Ali Fuat Paşa Köprüsü (II. Bayezid Köprüsü) Üzerinde Oluşan Yapısal Değişiklikler Üzerine Bir Araştırma

Nazlı Şükran MIHLADIZ¹, Emre SANCAK^{*2}

¹Süleyman Demirel Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yapı Eğitimi Anabilim Dalı, Batı Yerleşke, Isparta,

²Süleyman Demirel Üniversitesi, Teknoloji Fakültesi, İnşaat Mühendisliği, 32200, Isparta

(Alınış Tarihi: 21.06.2015, Kabul Tarihi: 14.09.2015)

Anahtar Kelimeler

Ali Fuat Paşa Köprüsü
Tarihi köprü
Restorasyon
Sakarya

Özet: Bu çalışmada Sakarya ili, Geyve ilçesi, Sakarya Nehri üzerinde yer alan Osmanlı Devleti padişahı II. Bayezid tarafından M.1495 (H.901) yılında yaptırılmış olan Ali Fuat Paşa (II. Bayezid) Köprüsü incelenmiştir. Köprü, yapıldığı yıllardan günümüze kadar tarihe tanıklık etmiş ve günümüze gelene kadar birçok onarım görmüştür. Bu onarım çalışmaları sürecinde gerek yıkılan parçasının yeniden yapılması olsun gerek bir bölümünün küçük müdahalelerle aslına uygun olarak yapılması olsun her yapılan çalışma tarihi bir köprünün varlığını sürdürmesi açısından önemli olmuştur. İnceleme sırasında edinilen izlenimlere göre yapılmış olan her müdahale ile kültürel ve tarihi bir varlık olan köprülerin korunmasına çalışılmaktadır. Bu araştırma kapsamında kültürel mirasımızda kayıtlı tarihi taş köprü olan Ali Fuat Paşa Köprüsü fotoğraflar yardımı ile incelenmiş ve köprü elemanları üzerinde ölçümler yapılarak tespit tabloları oluşturulmuştur. Bu tablolar yardımı ile köprü değerlendirilmiştir.

An Investigation on Structural Hazards Formed on Ali Fuat Pasha (or Bayezid II) Bridge in Sakarya Province

Keywords

Ali Fuat Pasha Bridge
Historical bridge
Restoration
Sakarya.

Abstract: In this study, Ali Fuat Pasha (or Bayezid the second) Bridge, which was built over the River Sakarya in the city of Geyve-Sakarya by Bayezid in 1495, has been examined. The bridge had witnessed many historical events since it was built and it had been repaired many times. During the process of all these repairs, both the state of its demolished pieces having been rebuilt and the state of its piece having been rebuilt with small repairs according to its original condition, has been important for the continuity of its survival. According to the observations which have been acquired during the examination, the bridges which have a big importance in terms of cultural and historical existence are tried to be protected with every single attempt. In the content of this study, the recorded historical stone bridge with name of Ali Fuat Pasha Bridge in our cultural heritage which has been examined by means of photos, and the charts of detection have been formed by doing the measurements upon the elements of bridges. The Bridge has stated to be examined with these charts.

1. Giriş

Köprüler; sefere çıkılırken ordunun geçtiği, posta ve haberleşme teşkilatının kullandığı, ticaret kervanlarının ve hac kabilelerinin yararlandığı geçitler olarak önem taşımakla birlikte, bazen de köprü görevlilerinin ve ulakların barınma amacıyla kullandıkları meskenlerdi. Ayrıca savaş döneminde savunmada karşı kuvvetlerin yararlanmasının istenmediği tesisler olarak da önemliydi. Yüzyıllar boyunca birçok medeniyetin gelişimine tanıklık eden Anadolu toprakları; toplumların

ulaşıma dayalı gereksinimlerinin sağlanması amacıyla bir uçtan bir uca yol ağları ile örülmüştür. Bu süreç içinde, ulaşım sisteminin parçası olan köprüler de; yukarıda sayılan görevleri yanında zamanla kültür tarihinin tamamlayıcı bir unsuru haline gelmişlerdir (Halifeoğlu, Sert ve Yılmaz, 2013). Bu çerçevede zengin kültür varlıklarına sahip bulunan ülkemizin de önemli sorumlulukları olduğu kuşkusuzdur (Sümerkan ve Okman, 1999; Ural, 2005). **Türkiye'deki tarihi köprüler**, Karayolları Genel Müdürlüğü Tarihi Köprüler Şubesi başkanlığı verilerine göre Aralık 2009'da 1420 adettir. Bu sayı

illere ait Kültür Yayınları, TBMM, Başbakanlık Devlet Arşivi, Türk Tarih Kurumu, Vakıflar Genel Müdürlüğü ve benzeri kurumların yayınlarının taranması ile gün geçtikçe artmaktadır.

Köprülerin en eskileri M.Ö. 13. yüzyıla ait Boğazköy'deki Hitit dönemine ait köprü ve Urartu döneminden kalan Muş'taki Kız Köprüsüdür (Anonim, 2015a).

Sakarya İli, Geyve ilçesi, Ali Fuatpaşa Beldesinde, Sakarya Nehri üzerinde bulunan Tarihi Ali Fuatpaşa Köprüsü M.1495 (H.901) yılında Sultan II. Bayezid tarafından yaptırılmıştır. Belde, adını Kurtuluş Savaşının komutanlarından Ali Fuat Paşa'dan almıştır. Ali Fuat Cebesoy'un köprüyü çok az bir kuvvetle bizzat savunması dolayısıyla, onun hatırasına binaen Geyve tren istasyonuna adı verilmiştir. İpekyolu üzerindeki köprü'nün depremlerden dolayı yıkılan iki kemeri önce ahşap üst yapı ile 1949 yılında ise hafif çelik üstyapı ile yeniden yapılmıştır. 2005 yılında yeniden restorasyonuna başlanılan köprü'nün onarımı 2008 yılında tamamlanmıştır (KGM, 2015).

İnşa edilen köprü'nün tamamı dekoratif bakımdan sade görünümlüdür. Köprülerde dikkati çeken insan veya hayvan figürleri ile süslemeler yoktur.

Tarihi köprüler, turizmin gelişmesine katkı sağlayabilecek önemli kaynaklardır. Aynı zamanda tarihi, coğrafi, mimari ve kültürel bir değer teşkil eden bu yapıların orijinal özelliklerini bozmadan; aslına uygun onarılması, korunması, açıklayıcı nitelikte levhaların konulması, tanıtım amacıyla hazırlanan çeşitli yayınlarda bunlara yer verilmesi ve haritalarda gösterilmesi de gerekmektedir (Ceylan, 2011).

Bu gerekçe ile bu çalışmada Sakarya ili Geyve ilçesinde bulunan ve koruma altında olan Ali Fuat Paşa Köprüsü'nün güncel durum değerlendirilmesi yapılmıştır.

İlgili köprü yerinde incelenmiş ve fotoğraf çekimleri yapılmıştır. Köprü'nün gerekli ölçüleri Bosh marka Lazer uzaklık ölçüm cihazı ile alınıp Autocad programı yardımıyla çizimleri yapılmıştır. Bu çizimler üzerinde köprü elemanı durum tabloları hazırlanmıştır. Bu tablo ile köprü elemanlarının hem boyutları hem de üzerinde meydana gelen hasarlar ve sorunlar ele alınmıştır. Bu çalışma çerçevesinde aynı zamanda Karayolları Genel Müdürlüğü, Sanat Yapıları Şube Müdürlüğü ile de irtibata geçilip gerekli bilgiler alınmıştır. Gerek belde halkından olan kişilerle görüşülmüş ve gerekse Ali Fuat Paşa Belediyesi'nden köprü hakkında gerekli bilgiler alınmıştır.

Bu çalışmada, ayrıca köprü'nün korunması ve sonraki kuşaklara aktarılmasının önemi vurgulanmıştır. Köprü'nün üzerinde oluşan hasarlar göz önüne

alınarak, köprü'nün korunması ile ilgili bazı önerilerde bulunulmuştur.

2. Geyve Ali Fuat Paşa (II. Bayezid) Köprüsü

Sakarya İli, Geyve İlçesi Ali Fuat Paşa kasabasında Osmanlı kültürünün izlerini taşıyan ve Türk milletinin kurtuluş mücadelesine sahne olmuş tarihi bir beldenin en eski yapısı olan Ali Fuat Paşa Köprüsü, çok eskilere dayanan İstanbul-Bağdat İpek Kervan yolu üzerine kurulmuştur. Mimarı ve Mühendisi Abdullah Fakir'dir. Taşkın Sakarya Nehrini geçebilmek için yapılan taş köprü 14 ayak üzerine yapılmıştır. Tarihi köprü İstanbul-Ankara-Bağdat İpek yolu üzerindeki güzergâhta kurulmuş olduğu Yıldırım Bayezid'in ve Yavuz Sultan Selim'in doğuya savaşlara giderken bu yolu kullandıkları, Evliya Çelebi'nin Ali Fuat Paşa Köprüsü'nden geçip Geyve-Taraklı-Göynük-Mudurnu-Nallıhan-Beyazarı üzerinden yoluna devam ettiği Seyahatname'sinden anlaşılmaktadır (Tunç, 1978).

2.1. Köprü'nün konumu

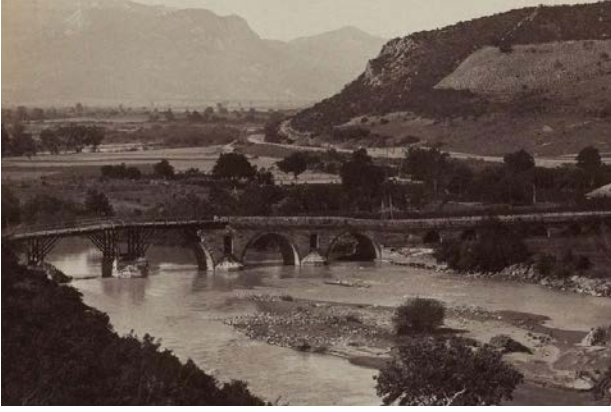
Sakarya-Geyve-Göynük yolu üzerinde bulunan Ali Fuat Paşa Köprüsü, Sakarya ilinde Sakarya nehrinin üstüne yapılmıştır. Ali Fuat Paşa veya Sakarya köprüsü olarak da bilinen bu köprü II. Bayezid tarafından yaptırılmıştır. Şekil 1'de köprüye ait bir fotoğraf sunulmuştur.



Şekil 1. Günümüzde suyun geçtiği gözler (Alan çalışması)

Ali Fuat Paşa Köprüsü'nün deprem nedeni ile yıkılan kemerlerinin ahşap malzeme ile yeniden yapımından sonra 1888 tarihinde çekildiği belirtilen fotoğrafı Şekil 2'de verilmiştir.

Birçok seyyahın seyahatnamelerine konu olan Geyve Ali Fuat Paşa köprüsü mimarisi ve kimliği ile döneminin özelliklerini yansıtan önemli bir eser olarak varlığını sürdürmektedir.



Şekil 2. Ali Fuat Paşa Köprüsü'nün yıkılan kemer kısmında ahşap eklentisi ile 1888 tarihli görünümü (Anonim, 2015b)

2.3. Köprü'nün Yapımı ve Teknik Özellikleri

Köprü'nün inşaatında devşirme malzeme çok az kullanılmıştır. Köprüde kemerlerin ve köprü'nün dış yüzeylerinin tamamında bölge civarında çıkarıldığından ve kolay işlenebilme özelliğinden dolayı kalker cinsi düzgün beyaz kesme taştan yapılmıştır.. Kullanılan taşların benzeri, köprü'nün 4 km. doğusundaki Akkaya köyü civarında mevcuttur. Taşların buradan getirilmiş olması kuvvetli bir ihtimal olarak görülmektedir. (Çulpan, 1975; Çetin,2006). Köprü'nün güney yönünde menbâ tarafında dışarı çıkma yapan mihraplı bir köşkü mevcuttur. Köşkün kuzey cephesi dıştan profillerle çerçevelenmiş olup ortasına yarım yuvarlak küçük bir mihrap nişi yerleştirilmiştir. Kaval bir silme ile belirlenmiş kas kemerli yaşmağın üzerinde etrafi profillerle çerçevelenmiş mermer kitabe yerleştirilmiştir (Çetin, 2006).

Döşeme uzunluğu 196.50 metre olan köprü 15 kemerden meydana gelmektedir. Bunlardan günümüzde 12 adet kemeri ayaktaadır. En büyük kemeri 5.50 m. ile 11 nolu sivri formda olan kemerdir. Eni 5.50 metre, en büyük kemer açıklığı da 12.50 metredir. Şekil 1'de görüldüğü gibi sivri olan kemerlerin 5 tanesinin altından su geçmektedir. Geri kalan Adapazarı tarafından itibaren 10 göz, seviyeyi yükseltmek için kuru zemin üzerine yapılmıştır. Kemerlerin etrafında hafifletici, ikinci ince bir kemer daha vardır. Kemerler birbirinden farklı büyüklüktedir. Geyve tarafından girişte köprü gözlerinden 1., 3. ve 4. gözler yıkıldığından çelik kafes kiriş yapılmıştır. Böylece geçiş sağlanmıştır. Yine Geyve yönünden girişte 5. ve 6. gözler arasında yuvarlak kemerli bir boşaltma gözü yer alır. Yıkılan kısmın dışında köprü'nün korkulukları da köprü tempan duvarı ile aynı karakterde kesme taş bloklardan meydana gelmiştir. Tabliye onarım sırasında asfalt dolgu olarak yapılmıştır. Köprü'nün memba tarafında taştan yapılmış üçgen selyaranlar yer almaktadır (Tunc, 1978).

3. Ali Fuat Paşa Köprüsündeki Fiziksel ve Yapısal Değişikliklerin İncelenmesi

Tarihi köprüler içerisinde yer alan Ali Fuat Paşa Köprüsü birçok seyyahın notlarına konu olmuştur. Sakarya Nehri'nin sıkça taşmasından dolayı köprü çoğu kez onarım geçirmiştir. Kanuni Sultan Süleyman döneminde köprü'nün onarımı için İzmit kadısına bir ferman gönderilmiştir (Çulpan, 1975; Çetin, 2006). Evliya Çelebi seyahatnamesinde IV. Murad döneminde Sakarya'nın taşıdığı ve kasabayı tahrip ettiğinden söz eder. Bu tarihte Geyve tarihinin bilinen en eski su baskınına uğradığını ve akıntının fazlaşması ile köprü'nün zarar gördüğü kaydedilmiştir (Konukçu, 2005; Çetin, 2006). II. Mahmut zamanında (1810-1811) elçilik görevi ile Tahran'a, Fetih Ali Şah Kaçar'a elçi olarak gönderilen Yasincizade Abdülvehhab Efendi'nin maiyetinde katip ve tercüman olarak görev yapan Bozuklu Osman Şakir Efendi 1810'daki gezisinde köprüyü görmüş, bakımsızlığı kendisini üzmüştür. Köprü'nün bir kemerinin yıkık olduğunu, hatta mevcut vakıflarının bu köprüye sarf edilmediğini, çeşitli ellerde yok olup gittiğini şikâyet etmektedir (Konukçu, 2005; Çetin, 2006). Köprü Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından en son 2008 yılında yapılan onarım çalışmasıyla birlikte varlığını sürdürmeye çalışmaktadır.


Köprü ilk haliyle mevcut 15 gözden oluşmakta iken suyun geçtiği 12. ve 13. gözlerinin şiddetli deprem nedeni ile yıkıldığı belirtilmektedir. Oluşan bu hasar sonucunda köprü'nün yıkılan bölümleri ahşap malzeme ile onarılarak işlevsel duruma getirilmiştir. Daha sonra ihtiyacı karşılamayan ve zamanla tekrar tekrar onarım ihtiyacı oluşan köprüde metal malzeme kullanılarak dayanım açısından elverişli hale getirilmiştir. Ama bu durum, tarihi köprüde zaman-uyum çatışması olmasının önüne geçememiştir.

Ali Fuat Paşa köprüsü konumu itibarıyla çok işlek bir güzergah üzerindedir. Bu yüzden üzerinden araçların geçtiği hatta bazı zamanlarda ağır tonajlı araçlarında geçtiği görülmektedir. Bu durumdan dolayı köprü'nün ayaklarına ve temele olan yük gereğinden daha çok artmakta ve köprüye zarar vermektedir. Köprü üzerindeki yük dışında, köprü ayakları da sürekli olarak su kuvvetine maruz kalmaktadır. Köprü etrafında bulunan arazilerin kullanımı ve satışa sunulması mevcut kemerlerin işlevini yerine getirmemesine neden olmakta ve bu durum köprüye zarar vermektedir. Köprü kemerlerinin altından gerekenden fazla suyun geçmesi köprüyü önemli sorunlara maruz bırakmaktadır. Şu anda yıkılan kemerler ile birlikte ikisi kemerlerden diğer ikisi de metal konstrüksiyon bölümden olmak üzere toplam 4 gözden su geçmektedir. Köprü altından geçen suyun kemerlere paylaştırılıp akışının sağlanması gerekmektedir. Bu durumda gerekli önlemler acilen alınmalıdır.

Bu çalışmada, köprünün kemerleri durum tabloları olarak mansap taraftan ayrı ayrı incelenmiştir. Bu tablolarda köprü elemanı olan kemerlerin durumları

gözlem metodu ve dereceleme ölçeği kullanılarak tespit edilmeye çalışılmıştır. 6 Nolu Kemer Durum Tablosu Tablo 1'de sunulmuştur.

Tablo 1. 6 Nolu Kemer Durum Tablosu

KÖPRÜ ELEMANI	Fotoğraf	FİZİKSEL VE YAPISAL DURUM DEĞERLENDİRME								AÇIKLAMALAR	
		Yapısal Deformasyon	Eleman Kaybı	Yüzeyde Kayıp	Kabuklaşma	Derz Bozulmaları	Bitkilenme	Renk Değişimi	Erime		İnsan Eliyle Yapılan Müdahale
6 Nolu Kemer		-	-	1	-	1	1	2	-	2	Rutubete bağlı renk değişimi. Kemer altı zamanla doldurulmuş.

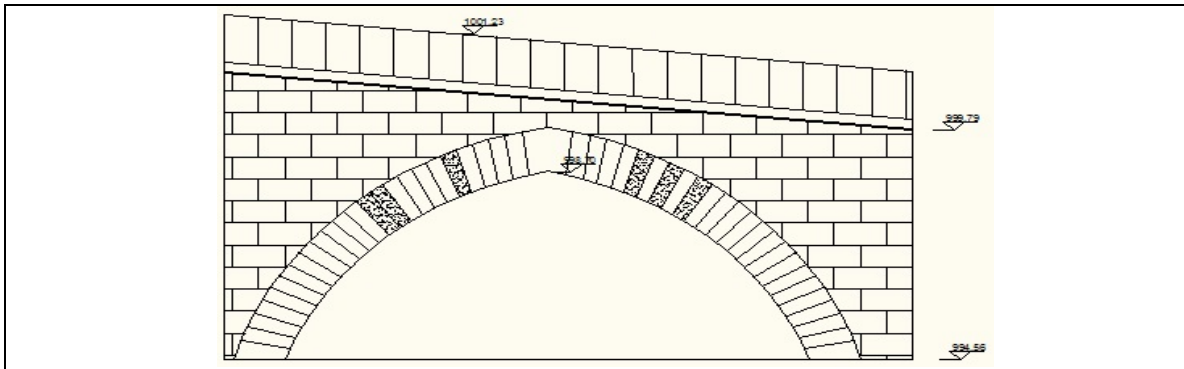
Dereceleme Ölçeği: 1: Az 2: Orta 3: Çok

6 nolu kemerin altından halen su akışı devam etmektedir. Köprünün bu bölümünde tepman duvarını oluşturan kesme taşlar arasında derz boşalmaları, yüzeyde dökülme nedeni ile kayıplar, az düzeyde meydana gelirken, rutubete bağlı olarak orta derecede renk değişimi olmuştur.


10 Nolu Kemer Durum Tablosu, Tablo 2'de verilmiştir.

Kuru zemin üzerinde, köprüde yükseklik artışının sağlanması amacı ile yapılan bölümde kalan 10 nolu kemerde az derecede yapısal deformasyon söz konusudur. Köprünün bu bölümünde tepman duvarını oluşturan kesme taşlar arasında derz boşalmaları, yüzeyde dökülme ve erime nedeni ile kayıplar; az düzeyde meydana gelirken, rutubete bağlı olarak orta derecede renk değişimi ve bitkilenme olmuştur. Bu bölümde az derecede insan eliyle müdahalenin olduğu söylenebilir.

Tablo 2. 10 Nolu Kemer Durum Tablosu




Tablo 2. 10 Nolu Kemer Durum Tablosu (Devam)

KÖPRÜ ELEMANI	Fotoğraf	FİZİKSEL VE YAPISAL DURUM DEĞERLENDİRME									
		Yapısal Deformasyon	Eleman Kaybı	Yüzeyde Kayıp	Kabuklaşma	Derz Bozulmaları	Bitkilenme	Renk Değişimi	Erime	İnsan Eliyle Yapılan Müdahale	AÇIKLAMALAR
10 Nolu Kemer		1	-	1	1	1	2	2	1	1	Rutubete bağlı renk değişimi, taş yüzeyinde hafif erime.
Dereceleme Ölçeği: 1: Az 2: Orta 3: Çok											

11 Nolu Kemer Durum Tablosu Tablo 3.'de görülmektedir.

Tablo 3. 11 Nolu Kemer Durum Tablosu



KÖPRÜ ELEMANI	Fotoğraf	FİZİKSEL VE YAPISAL DURUM DEĞERLENDİRME									
		Yapısal Deformasyon	Eleman Kaybı	Yüzeyde Kayıp	Kabuklaşma	Derz Bozulmaları	Bitkilenme	Renk Değişimi	Erime	İnsan Eliyle Yapılan Müdahale	AÇIKLAMALAR
11 Nolu Kemer		1	-	-	1	1	3	2	1	1	Rutubete bağlı renk değişimi. Suyla temasından dolayı selyaranlarda daha fazla renk değişimi.
Dereceleme Ölçeği: 1: Az 2: Orta 3: Çok											

11 nolu kemerde az derecede yapısal deformasyon vardır. Köprü'nün bu bölümünde tempan duvarını oluşturan kesme taşlar arasında derz boşalmaları ve erime nedeni ile kayıplar; az düzeyde meydana gelirken, rutubete bağlı olarak orta derecede renk değişimi ve çok derecede bitkilenme olmuştur. Bu

bölümde az (1.) derecede insan eliyle müdahelenin olduğu söylenebilir.

Orta Bölüm Metal Konstrüksiyon Durum Tablosu Tablo 4.'de verilmiştir.

Tablo 4. Orta Bölüm Metal Konstrüksiyon Durum Tablosu

KÖPRÜ ELEMANI	Fotoğraf	FİZİKSEL VE YAPISAL DURUM DEĞERLENDİRME								AÇIKLAMALAR	
		Yapısal Deformasyon	Eleman Kaybı	Yüzeyde Kayıp	Kabuklaşma	Derz Bozulmaları	Bitkilenme	Renk Değişimi	Erime		İnsan Eliyle Yapılan Müdahale
Orta metal Konstrüksiyon		3	3	1	-	1	2	2	-	3	Rutubete bağlı renk değişimi. Yıkılan kemer gözlerinin yerine yapılan metal konstrüksiyon.
Beşgen Selyaran		-	-	-	1	-	3	3	-	-	Rutubete bağlı renk değişimi.

Dereceleme Ölçeği: 1: Az 2: Orta 3: Çok

Orta metal konstrüksiyonda çok derecede yapısal deformasyon ve eleman kaybı vardır. Köprü'nün bu bölümünde ayak kısmındaki kesme taşlar arasında derz boşalmaları ve erime nedeni ile kayıplar; az düzeyde gerçekleşirken, rutubete bağlı olarak orta derecede renk değişimi ve bitkilenme olmuştur. Bu bölümde çok derecede insan eliyle müdahelenin olduğu söylenebilir. Beşgen Selyaranda az derecede kabuklaşma, rutubete bağlı olarak çok derecede renk değişimi ve bitkilenme meydana gelmiştir.



Traverten Kitabe Taraftan (Geyve) Durum Tablosu Tablo 5.'de verilmiştir. Traverten Kitabede az derecede yapısal deformasyon, orta derecede eleman kaybı, 3. derecede yüzeyde kayıp, orta derecede kabuklaşma, rutubete bağlı olarak 3. derecede renk değişimi ve erime meydana gelmiştir. Ayrıca az derecede derz bozulması ve bitkilenme olmuştur.

Traverten Kitabe Taraftan (Geyve) metal konstrüksiyonda çok derecede yapısal deformasyon ve orta derecede eleman kaybı vardır. Köprü'nün bu

bölümünde ayak kısmındaki kesme taşlar arasında yüzeyde kayıplar; az düzeyde gerçekleşirken, rutubete bağlı olarak orta derecede renk değişimi ve 3. derecede bitkilenme olmuştur.

Köprü'nün bu bölümünde 3. derecede insan eliyle müdahelenin olduğu söylenebilir. Traverten Kitabede az derecede yapısal deformasyon, orta derecede eleman kaybı kabuklaşma, rutubete bağlı olarak çok derecede renk değişimi ve bitkilenme meydana gelmiştir.

Tablo 5. Traverten Kitabe Taraftan (Geyve) Durum Tablosu

KÖPRÜ ELEMANI	Fotoğraf	FİZİKSEL VE YAPISAL DURUM DEĞERLENDİRME								AÇIKLAMALAR	
		Yapısal Deformasyon	Eleman Kaybı	Yüzeyde Kayıp	Kabuklaşma	Derz Bozulmaları	Bitkilenme	Renk Değişimi	Erime		İnsan Eliyle Yapılan Müdahale
Metal Konstrüksiyon		3	2	1	-	-	3	2	-	3	Erozyona uğramış alan.
Traverten Kitabe		1	2	3	2	1	1	3	3	2	Rutubete bağlı yoğun renk değişimi. Taşlar üzerinde dökülme.

Dereceleme Ölçeği: 1: Az 2: Orta 3: Çok

Genel olarak Tablo 1-5 değerlendirildiğinde Tablo 4 ve 5'ten de görüleceği üzere tarihi köprü'nün orta metal konstrüksiyon ve çelik konstrüksiyon (Geyve tarafı) olarak isimlendirilen bölümlerinin insan etmenli (3 ölçüğünde) ve diğer bölümlerinin çoğunlukla doğal olayların sonucunda meydana gelen tahribatlardan etkilendiği, bunun da köprüde

onarılması güç durumlara neden olduğu söylenebilir. Üzerinde yapılan yenileme çalışmaları sonucunda köprü'nün işlevini yerine getirmeye ve tarihini yansıtmaya devam etmesi için acilen önlem alınması ve ağır tonajlı araç trafiğine kapatılması yerinde olacaktır.

4. Sonuçlar ve Öneriler

Tarihi bir köprü olan Ali Fuat Paşa yapıldığı tarihten itibaren pek çok değişime maruz kalmıştır. İnsan etmenli ve doğal olayların sonucunda meydana gelen tahribatlar köprüde onarılması güç durumlara neden olmuştur. Üzerinde yapılan yenileme çalışmaları sonucunda köprü işlevini yerine getirmeye ve tarihini yansıtmaya devam etmek için ayakta durmaya devam etmektedir. Koruma altına alınan köprü üzerinde meydana gelen hasarlar, yıkıntılar, restore çalışmalarına olan ihtiyacı arttırmaktadır. Bu yüzden yapılan her çalışma sonrasında geleneksel malzemelere ve özgün şeklinin korunmasına yönelik uygulamalı teknik özömlere gereksinim duyulmaktadır. Onarımın yapıldığı 2008 yılında bu zamana kadar insan etmenli ve doğal olayların sonucu oluşan tahribatlara karşı gerekli önlemlerin alınmaması tarihi varlıklarımızdan olan bu taş köprünün ömrünü kısaltmaktadır. Bu ve bunun gibi tarihi değeri olan eserlerden; köprülerin koruma altına alınarak, bakım ve yenilemelerinin yapılması ve yaya trafiği dışında trafiğe kapatılmaları yerinde olacaktır. Korunarak gelecek nesillere sağlam olarak miras bırakılacak tarihi yapıların, tarihe yapacağı şahitliğin yanında turizme de katkı sağlaması, ekonomik gelişmişliğe yardımcı olacaktır.

Teşekkür

Bu araştırma, 3330-YL1-12 kodlu araştırma projesi kapsamında SDÜ BAP Birimi'nce desteklenmiştir.

Kaynaklar

Anonim, 2015a. https://tr.wikipedia.org/wiki/T%C3%BCrkiye%27deki_tarihi_k%C3%B6pr%C3%BCler (Erişim tarihi: 09.09.2015)

Anonim, 2015b. <http://geyveyoresi.com/wp-content/uploads/2013/03/Alifuatpa%C5%9Fa-K%C3%B6pr%C3%BCs%C3%BC-Geyve-1888-2.jpg> (Erişim tarihi: 09.09.2015)

Ceylan, M.A., 2011. Gediz Havzasında Tarihi Köprüler ve Fonksiyonel Özellikleri. Doğü Coęrafya Dergisi, 16(25) 103-132.

etin, T., 2001. Köprülerin Malzeme, Strüktür ve Form Açısından Sistematik İncelenmesi, Dokuz Eylül Üniversitesi. Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.

etin, Y., 2006. Sakarya ve İlçelerinde Türk Dönemi Sivil Mimari Eserler. Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 345s, Erzurum.

ulpan, C., 1975. Türk Taş Köprüleri. Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.

Halifeoğlu, F.M., Sert H. ve Yılmaz, S., 2013. Tarihi kurt köprüsü (Mihraplı Köprü, Vezirköprü) restorasyonu proje ve uygulama alışmaları. METU JFA, 30(2) 81-104.

KGM, 2015, <http://www.kgm.gov.tr/SiteCollection/Documents/KGMdocuments/MerkezBirimler/SanatYapilariDairesiBaskanligi/Calismalar/Tarihik%C3%B6pr%C3%BClercalismalar.pdf> (Erişim tarihi: 09.09.2015)

Konukçu, E., 2005. Sakarya Yolları, Karayolu ve Demiryolu Ulaşımı. Sakarya İli Tarihi, C.II,595-631, Sakarya.

Konukçu, E., 2005. Sakarya ve Gezginler. Sakarya İli Tarihi, C-I, 111-168, Sakarya.

Sümerkan, M.R. ve Okman, İ., 1999. Kültür Varlıklarıyla Trabzon-Cilt 1:İlçeler ve Köyler. T.C.Trabzon Valilięi İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, Trabzon.

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

Ural A., 2005. Tarihî Kemer Köprülerin Sonlu Eleman Metoduyla Analizi. Deprem Sempozyumu, 408-413, 23-25 Mart, Kocaeli.

Üste, C., 2011. Sakarya ili Beşköprü (Sangarios, Justinianus Köprüsü)'nün Koruma ve Restorasyon Önerisi. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, 481s, Ankara.