

## GEDİZ HAVZASINDA TARİHİ KÖPRÜLER VE FONKSİYONEL ÖZELLİKLERİ

Historical Bridges in the Gediz Basin and Their Functional Features

Doç. Dr. Mehmet Akif CEYLAN\*



### Özet

*Gediz Havzası, hemen her dönemde, ulaşım bakımından önemli bir güzergâhı teşkil etmiştir. Özellikle Ege kıyıları ve Batı Anadolu'yu İç ve Doğu Anadolu'ya ve hatta daha ötelere bağlayan ana yollar (Kral Yolu vd), bu havzadan geçmiştir. Büyük ölçüde coğrafyanın belirlediği nispeten sık dokulu doğal yollara sahip olan havza, her mevsimde nispeten kolay ve kesintisiz bir ulaşımının yapılabildiği önemli bir geçiş sahasını oluşturmaktadır.*

*İlkçağ'dan başlayarak günümüze kadar devam eden iskân tarihi boyunca havzada, önemli medeniyetler kurulmuş ve bu dönemlerde çok sayıda su yapıları ve köprüler inşa edilmiştir. Fakat yapıların büyük bir kısmı maalesef bugüne ulaşmamış, bir kısmı harabe durumuna gelmiş ve bir kısmı da eski işlevini halen sürdürmektedir. Havzanın iskânı çok eski olmakla birlikte, bugüne ulaşan ve makalede ele alınan tarihi köprülerin hemen tamamı Osmanlı dönemine ait yapılardan meydana gelmektedir.*

*Tarihi köprüler, havzadaki eski ulaşım güzergâhlarının belirlenmesinde ve ulaşımında fonksiyonel sürekliliğin ortaya konulmasında önemli kalıntılardır. Aynı mevkide tarihi bir köprüyle yeni bir köprü birlikte görülmekte ve ulaşım bakımından fonksiyonel sürekliliğe işaret etmektedir. Buna karşılık ana yollara uzak kalan köprüler de vardır ve bunlar zamanla ulaşım güzergâhının değiştiğini ortaya koymaktadır. Keza tarihi köprüler, turizm, yerleşme, ekonomik faaliyetler (özellikle ticaret), mimari, tarihi, edebiyat ve özellikle yerel kültürel değerler bakımından da büyük önem arz eden yapılar olarak dikkati çekmektedir.*

**Anahtar Kelimeler:** *Gediz Nehri, tarihi su yapıları, tarihi köprüler, ulaşım coğrafyası.*

\* Marmara Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü, E-posta: maceylan@marmara.edu.tr

### **Abstract**

*The Gediz Basin has always been an important route in terms of transportation in almost all periods of time. The main roads (the Royal Road and others) connecting particularly the Aegean coasts and Western Anatolia to the Central and the Eastern Anatolia, even farther, crossed this basin. With relatively dense textured natural roads defined largely by the geography, the basin constitutes an important passage area allowing relatively easy and uninterrupted access in all seasons.*

*Major civilizations have been established in the basin during the history of settlement since the Antiquity, and a large number of water structures and bridges were built in those periods. Unfortunately, however, a large portion of these structures have not survived to date, some have fallen into ruins, but some still serve their original purpose. Even though settlement in the basin dates back to very early times in history, almost all of the historical bridges that have survived to date and are dealt with in this paper consist particularly of the structures belonging to the Ottoman period.*

*Historical bridges are important remnants that determined the historic transport routes and ensured functional continuity in transportation in the basin. A historical bridge and a newly built bridge can be seen together in the same location, indicating a functional continuity in terms of transportation. On the other hand, there are bridges that remained away from the main roads, and these show that the transport routes have changed in the course of time. Likewise, bridges draw attention as very important structures also in terms of tourism, settlement, economic activities (particularly trading), architecture, history, literature and particularly local cultural values.*

**Key Words:** *Gediz River, historical water structures, historical bridges, transport geography.*

## GİRİŞ

Gediz<sup>1</sup> Havzası, yaklaşık 17.500 km<sup>2</sup> yüzölçümüyle Ege Bölgesi'nin ve ülkemizin önemli hidrografik havzalarından birini teşkil etmektedir. Havzayı oluşturan ve İç Batı Anadolu Bölümü'nde Murat Dağı'nın (2312 m) kuzey yamacından ilk tabilerini alan Gediz Nehri (401 km), Demirköprü Barajı'ndan itibaren tektonik kökenli verimli ova sahalarını (Salihli, Turgutlu, Manisa ve Menemen ovası) geçerek Foça güneyinde Ege Denizi'ne ulaşmaktadır. Gediz Nehri, yukarı ve orta çığırında Selendi, İlke, Demirci, Alaşehir, Kemalpaşa ve Gördes-Kumçayı gibi önemli kollar almaktadır.

İdari bakımdan Gediz Havzası, Manisa, İzmir, Uşak, Kütahya ve Denizli illerinin sınırları içine girmektedir. Fakat havza yüzölçümünün yaklaşık 2/3'ü ve ova sahalarının büyük bir kısmı Manisa ilinde yer almaktadır. Gediz Havzası'nda bulunan ilçe merkezleri; İzmir ilinden Menemen, Kemalpaşa, Manisa ilinden Saruhanlı, Turgutlu, Ahmetli, Akhisar, Gölarmara, Salihli, Gördes, Demirci, Kula, Selendi, Köprübaşı, Alaşehir ve Sarıgöl, Kütahya ilinden Gediz'dir. Böylelikle Gediz Havzası'nda bugünkü idari bölünüşe göre 1 il merkezi ve 16 ilçe merkezi mevcuttur.

Gediz Havzası'nda İlkçağ'dan beri birçok tarihi su yapısı inşa edilmiştir. Bunların başlıcaları; köprü, su kemeri, su yolu, sulama kanalı, su bendi/baraj, kaplıca, sarnıç, sebil, çeşme, hamam, değirmen, su terazisi, maksem, çimecek, kuyu, kerhiz ve karlık (kar kuyusu)'tır. Bu yapıların önemli bir kısmı günümüze ulaşmamıştır. Bunlar bakımsızlık veya doğal (deprem, sel vb) ve beşeri (savaş vb) afetlerden hasar görmüş, yıkılmış ve zamanla ortadan kalkmıştır. Buna karşılık bugün de esas işlevini sürdüren tarihi su yapılarına; özellikle köprü, çeşme ve hamamlara rastlanmaktadır.

Tarihi köprüler veya daha geniş bir ifadeyle tarihi su yapıları kavramı kuşkusuz çok farklı şekillerde değerlendirilebilir. Bir yapı hangi durumda "tarihi yapı" özelliği kazanabilir. Bu konuda mimarlık ve sanat tarihi gibi bilim dallarında eserin mimari tarzı ve inşa dönemi esas alınmaktadır. Doğanay ise bir dipnotta, "yapılış tarihi en az 50 yıl öncesine dayanan evlere, tarihi evler denir" şeklinde benzer bir konuda kısa bir açıklama kaydetmiştir (1997:28). Bu çalışmada ise Cumhuriyet döneminin başlangıcına (1923) kadar inşa edilen köprüler (hemen aynı plan uygulanan klasik demiryolu köprüleri dışında), tarihi köprüler olarak ele alınmıştır. Bugün mevcut bilgilere göre, Gediz Havzası'nda Lidya, Roma, Bizans, Selçuklu ve Beylikler döneminde inşa edilen köprüler varlığını koruyamamıştır.<sup>2</sup> Dolayısıyla makalede ele alınan tarihi köprülerin tamamı Osmanlı dönemine ait yapılardan oluşmaktadır.

Çalışmada ele alınan köprülerin inşasında genellikle yakın çevrede bulunan taş malzeme kullanılmıştır. Gediz Nehri'nin orta ve kısmen yukarı kesimi Menderes Masifi'nin yayılış sahasıyla örtüşmektedir. Masifi oluşturan kayalardan ve özellikle gnays ve şistlerden köprülerin inşasında büyük ölçüde yararlanılmıştır. Bundan başka mermer, kalker, volkanik kayalar (bazalt vd) ve tuğla da köprülerin inşasında kullanılan en yaygın malzemelerdir. Gördes Çayı üzerinde yer alan Hacıhıdır Köprüsü ile Demirköprü Barajı'nın batısında bulunan Kız Köprüsü, inşasında gnays ve şistlerin çokça kullanıldığı yapılara örnek teşkil etmektedir.

Köprülerin bir kısmı da ahşap malzemeyle yapılmıştır. Özellikle inşaata elverişli taş malzemenin bulunmadığı veya akarsuyun yatağını değiştirdiği ova ve taşkın sahalarındaki köprüler ahşap malzemeyle inşa edilmiştir. Ahşap köprüler, zamanla tahrip olmuş; ortadan kalkmış ya da taşkın sularıyla yıkılmıştır. Nitekim Manisa yakınında Gediz üzerinde inşa edilen ahşap köprüler buna örnek verilebilir. Buradaki ahşap köprüler, birçok kez yeniden inşa ve tamir edilmiştir. Bu konuyla ilgili birçok arşiv belgesine rastlanmıştır. Aynı durum Gördes Çayı üzerindeki ahşap Gördes Köprüsü için de söz konusudur. Havzadaki ahşap köprülerin hiçbiri günümüze ulaşmamıştır.<sup>3</sup>

Genellikle 19. ve 20. yüzyılın arasına rastlayan yaklaşık yarım asırlık dönemde yapılan bazı köprülerde demir-çelik malzeme kullanılmıştır. Bu köprülerin sayısı fazla değildir. Manisa yakınında Gediz Nehri üzerinde inşa edilen tarihi Gediz Köprüsü ile Salihli-Demirci Karayolu üzerinde yer alan ve baraj yapımı sırasında yıkılan ve baraja adını veren Demirköprü, bunlardan en büyük ve tanınmış örnekleri oluşturmaktadır.

Kültürümüzde köprü ve su yapılarına eskiden beri büyük bir önem verilmiştir. Bu durum bugün de devam etmektedir. Gediz Havzası'nda bulunan tarihi köprülerin büyük bir kısmı devlet veya yönetimde bulunan kişiler tarafından yaptırılmıştır. Bir kısmı da yöre halkından varlıklı hayırsever kişilerin yardımıyla veya vakıflar aracılığıyla inşa edilmiştir. Örneğin Kula yakınında Gediz Nehri üzerinde bulunan Hoca Seyfettin Köprüsü, yaptırılan hayırsever kişinin adını taşımaktadır. Yine mevcut köprülerin korunması, tamiri ve işlevini sürdürmesi konusuna da genellikle gereken önem verilmiştir.

Tarihi köprüler birçok bilim dalının konusunu teşkil ettiği gibi, köprünün özelliklerinden bazı bilimsel çalışmaları destekler nitelikte önemli bilgiler de elde edilmektedir. Örneğin ulaşım coğrafyasının birçok konusunun işlenişinde ve özellikle eski ulaşım güzergâhlarının belirlenmesinde tarihi köprülerden yararlanılmaktadır. Keza başka bir örnekte, jeomorfoloji ve hidrografya konularıyla ilgili verilebilir. Nitekim tarihi bir köprünün inşa yerinde akarsu yatağının özellikleri; zamanla yatağın genişlemesi, derinleşmesi, yeniden şekillenmesi, akarsu siltasyonu ve taşkınlar konusunda önemli bilgilere ulaşılmasında yardımcı olmaktadır.

Birçok bilim dalını ilgilendiren tarihi köprüler, bu çalışmada daha çok coğrafya bilim alanı yönünden ve bir sistematik dâhilinde ele alınmıştır. Bunun yanında, konuların işlenişinde diğer bilim alanlarını ilgilendiren çeşitli bilgilere yer verilmiş ve böylece Gediz Havzası'nda tarihi su yapılarıyla ilgili yapılacak olan bilimsel çalışmalara katkı sağlanması amaçlanmıştır.

Köprülerin stratejik önemi, teknolojik gelişmelere bağlı olarak bazı değişikliklere uğrasa bile günümüz de devam etmektedir. Çünkü Gediz ve bazı kolları özellikle kış ve ilkbahar aylarında debisinin yükselmesi nedeniyle geçit vermemekte ve bu nedenle köprüler o güzergâhta tek geçiş noktası haline gelmektedir. Özellikle askeri faaliyetlerde ve saha güvenliğinin sağlanmasında köprüler önemli güvenlik noktalarını teşkil etmektedir. Örneğin Yunanlılar 25 Mayıs 1919'da Manisa'yı işgal ettiklerinde Gediz Köprüsü'ne ve Manisa'ya gelen öteki yollara nöbetçiler yerleştirerek giriş ve çıkışları kontrol altına almışlardır (Su, 1982:22). Köprülerin, askeri ulaşım ve saha güvenliğinin yanında, idari

hizmetler, kültürel ilişkiler ile ekonomik ve özellikle ticari gelişmenin sağlanması bakımından da büyük önemleri vardır.

Gediz Havzası'nda bulunan tarihi köprüler, kültür turizminin gelişmesine katkıları sağlayacak önemli maddi kültür kalıntılarıdır. Özellikle turizme çeşitlilik sunması açısından ayrı bir değer oluşturmaktadır. Doğaner, bir çalışmada; Diyarbakır-Tatvan arasında Batman Çayı üzerindeki Malabadi Köprüsü (Artuklu), Erzurum-Sarıkamış arasında Aras Nehri üzerindeki Çobandede Köprüsü (İlhanlı) gibi Türkiye akarsularının tarihi köprülerinin kültür turizmi bakımından değerlendirilebileceğini ifade etmiştir (2001:95). Bu düşünce Gediz Havzası için de geçerlidir. Aynı şekilde yazılı ve sözlü yerel kültürel öğelerde bazı köprülerin önemli bir yeri vardır. Örneğin bir hikâyenin, masalın, şiirin ve türkünün temasında köprü yapısına sıklıkla rastlanır.

Gediz Havzası'nda köprülerin dağılımında, ana ulaşım güzergâhlarının yanı sıra, köprüünün inşa edildiği jeomorfolojik mevkinin de belirleyici bir rolü söz konusudur. Bazı mevkiler, coğrafi özellikleri nedeniyle "geçit yeri" olarak köprüleri kendine çekmektedir. Bazı köprülerin de birkaç güzergâhtan gelen yolların kavuştuğu bir mevkii olarak önemi artmaktadır. Bu nedenle jeomorfolojik ve güzergâh özellikleri farklılık arz ettiğinden, her köprü ayrı ayrı değerlendirme yapmayı gerektirmektedir.

Köprü bir dere, bir nehir, iki tarafı yüksek veya alçak bir vadi üzerinden geçmek için yapıldığından kemerin sayısı, kemerin büyüklüğü, genişliği, yüksekliği ve inşa tarzı akarsuyun aktığı maksimum su miktarı hesaplanarak belirlenmektedir. Dolayısıyla akarsu şebekesinin jeomorfolojik ve hidrografik özellikleri ile köprüünün boyutları arasında karşılıklı bir ilişki kurulmaktadır. Bu bağlamda Gediz Havzası'nda incelenen köprülerin her biri farklı karakterdeki vadilerde yer aldığından, özellikleri de farklılıklar arz etmektedir.

Yolların gelip dayandığı ve köprü inşa edilemeyen veya inşası çok masraflı olan derin ve geniş nehir sularından geçmek için gemicilerden yararlanılırdı. Nitekim Osmanlı döneminde, Belen Nahiyesi'nin Sinirli Köyü ile Yunddağı Nahiyesi'nin Eğri Köyü'nden Gediz Nehri'nin iki kıyısı arasında "keşti" adı verilen kayıklarla ulaşımı sağlayan ve geçimini bu faaliyetten sağlayan aileler vardı (Emecen, 1989:267).

Bazı köprülerle yerleşmelerin kuruluş mevkileri arasında da yakın bir ilişkinin olduğu tespit edilmektedir. Bu konuya dikkati çeken Göney'e göre; büyük ve yataklarında devamlı su geçiren nehirler, yolların istikametlerini değiştirmekte ve bu yolları yer yer inkitaya uğratmaktadır. Böylece nehirleri kolayca kat edebilen köprü mevkileri, tarihin en eski zamanlarından beri önem kazanmakta ve köprübaşı mevkii, şehirlerin coğrafi mevkii ile ilgili incelemelerinde fevkalade önemli bir unsur olarak ortaya çıkmaktadır. Köprübaşı mevkilerinin önemi, eskiye nazaran bir miktar gerilemiştir (1995:249,250). Aynı yazara göre; köprüler, yakınındaki şehirlere üstünlük sağlayan mevkilerdir. Köprüleri kontrol eden şehirler, ticaret faaliyetlerinde üstünlük kazanmaktadır (1995:266). Bu bağlamda Gediz Havzası'nda bulunan birçok köprüyle yerleşmenin kuruluşu ve gelişmesi arasında yakın bir ilişki görülür. Fakat bu farklı ve kapsamlı bir çalışmanın konusu olduğundan bu makalede ele alınmamıştır. Ayrıca Gediz Havzası'ndaki çok sayıda yerleşmenin ve mevkii adını tarihi bir köprüden veya su yapısından aldığı da görülmektedir.<sup>4</sup>

Çalışmada üzerinde önemle durulan konulardan biri de, tarihi köprülerin konumu, boyutları, inşa tarzı, kullanılan malzemenin cinsi ve geçirdiği tamiratlar gibi çeşitli özellikleridir. Bu konuda tarihi köprülerle ilgili önemli bilgilere yer verilmiştir. Fakat bazı konularda ise bilgiler yeterli değildir. Örneğin Değirmen ve Kız köprülerinin inşa tarihi ve kimin tarafından yaptırıldığı belirlenememiştir. Bu nedenle daha kapsamlı çalışmaların yapılmasına ve özellikle arşiv belgelerinin incelenmesine ihtiyaç vardır.

Geçmişte fonksiyonel bakımdan büyük önem taşıyan köprülerin bir kısmı (örneğin Kısmalı Köprüsü), günümüzde bu özelliklerini kaybetmişlerdir. Bununla birlikte tarihi köprüler, bir bölgedeki fonksiyonel sürekliliği veya değişmeyi ortaya koyması bakımından önem arz etmektedir. Aynı mevkide tarihi bir köprüyle yeni bir köprünün bulunması; ulaşım bakımından bu mevkideki fonksiyonel sürekliliğe işaret etmektedir.

Çalışmada ele alınan köprülerin fonksiyonel özellikleri ve sürekliliği de nispeten ayrıntılı bir şekilde açıklanmaya gayret edilmiştir. Özellikle köprülerin mevkileri ve güzergâhları ulaşım coğrafyası bakımından değerlendirilmiş; büyük bir kısmının eski önemini koruduğu sonucuna varılmıştır. Başka bir ifadeyle Gediz Havzası'nda yaklaşık bin yıllık Türk (Selçuklu, Beylikler ve Osmanlı) dönemi boyunca ulaşım bakımından birçok güzergâhın ve mevkiin önemini koruduğu; büyük bir değişikliğin meydana gelmediği görülmüştür. Dolayısıyla bu durum da, havzadaki mevcut yolların eskiden beri coğrafi şartların etkisi altında şekillendiğini ortaya koymaktadır.

Makalenin hazırlık aşamasında Osmanlı Arşivi ve İzmir İki Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Arşivi'nde bulunan çeşitli kaynaklar ile internetten ve havzayla ilgili birçok yayının incelenmesinden önemli bilgiler elde edilmiştir. Yine farklı tarihlerde basılan haritalar, yöre halkıyla yapılan söyleşiler ve uzun bir zamana yayılan arazi gözlemleri sonucunda elde edilen bilgiler de oldukça önemli bir yer tutmuştur.

Gediz Havzası'ndaki tarihi köprülerin nispeten çok sayıda bulunması nedeniyle konunun birkaç kısma ayrılarak ele alınması mümkün olmaktadır. Bu makalede Gediz Nehri'nin ana mecrası ve büyük kolları üzerinde, bir zamanlar trafik yükünün fazla olduğu ana yollardaki mevcut büyük taş köprülere yer verilmiştir. Daha sonraki çalışmalarda ise, küçük taş köprüler ile demir ve ahşap malzemeye yapılan ve bugün mevcut olmayan köprülerin ele alınması düşünülmektedir.

### **GEDİZ HAVZASI'NDA ÖNEMLİ ULAŞIM GÜZERGÂHLARI**

Gediz Havzası, geçmişten günümüze hemen her dönemde, ulaşım bakımından oldukça önemli bir güzergâhı oluşturmuştur. Özellikle Ege Denizi kıyılarını ve Batı Anadolu'yu İç ve Doğu Anadolu'ya ve hatta daha ötelere bağlayan ana yollar bu havzayı takip etmiştir. Örneğin bunların başında meşhur "Kral Yolu" gelmektedir. Herodotos'un (MÖ 490-425) nispeten geniş bir şekilde bahsettiği (1973:309,310) ve kervanların yaklaşık 93 günde kat ettiği bu yol, Pers döneminde doğuda Susa'dan<sup>5</sup> başlayarak batıda Lidya'nın başşehri Sart'a ve oradan önemli bir liman şehri olan Efes'e ulaşıyordu.

İlkçağ'dan itibaren havzada coğrafi şartlar altında şekillenmeye başlayan ana yollar, ülke sınırlarının değişmesi, şehirlerin dağılışı veya öneminin artması/azalması gibi çeşitli nedenlerle bazı güzergâh değişikliklerine uğrasa da, daha sonraki dönemlerde gelişen

yol şebekelerini büyük ölçüde etkilemiştir. Nitekim Roma, Bizans, Selçuklu, Beylikler ve Osmanlı gibi bölgede nispeten uzun süreli hâkimiyet kurmuş ve belirli bir refah düzeyine ulaşmış devletlerin döneminde gelişen yol şebekeleri birbirine benzer özelliklerdedir.

Gediz Havzası'ndaki yol şebekesinin gelişimi ve başlıca güzergâhlar, çalışmada ele alınan köprülerin inşa edildiği dönem göz önüne alınarak, Osmanlı döneminden başlayarak aşağıda kısaca açıklanmıştır. Osmanlı Devleti'nde ve özellikle son döneminde Gediz Havzası'nı kat eden karayollarının iki ana istikamette önem kazandığı görülür (Harita 1). Bunların birincisi; İzmir - Manisa - Akhisar - Balıkesir - Bursa - İzmit - İstanbul güzergâhıdır. Manisa - Akhisar arasında, havzanın batı kesiminden geçen bu güzergâh, bugün de önemi korumakta; ülkemizin büyük şehirlerini ve ekonomik bölgelerini birbirine bağlamaktadır. İkincisi ise; İzmir - Turgutlu - Salihli - Kula/Alaşehir - Uşak - Afyonkarahisar istikametindedir. Bu ana yol batı kesiminde; Turgutlu - Kemalpaşa - Bornova - İzmir, Turgutlu - Kemalpaşa - Torbalı - Selçuk (Efes), Turgutlu - Manisa - Menemen - Foça ve Turgutlu - Manisa - Menemen - Karşıyaka - İzmir tali kollarına ayrılmaktadır. Keza bu yol doğu tarafta da; Afyonkarahisar - Ankara, Afyonkarahisar - Konya istikameti gibi önemli ana kollara ayrıldığı görülür.

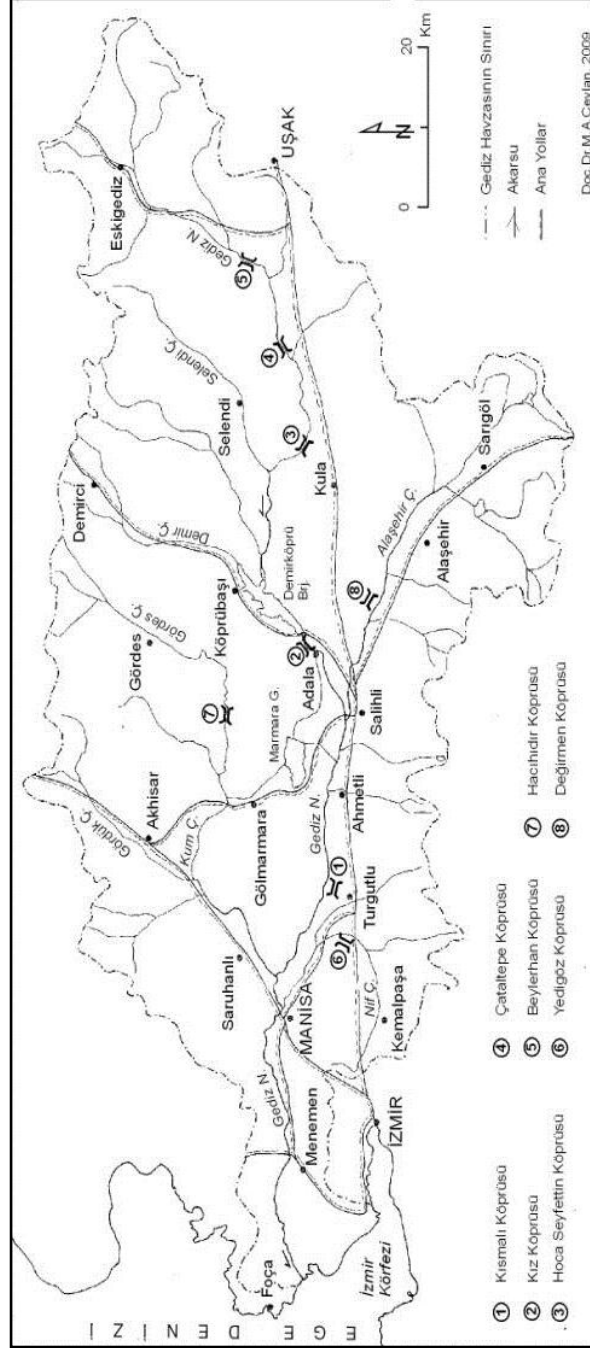
Havzadan geçen ana yollarla çeşitli kesimlerde bağlantı sağlayan ikinci derece yollar da vardır. Farklı yönlerde uzanan bu yolların başlıcaları arasında; Denizli - Buldan - Sarıgöl - Alaşehir - Salihli - Gölarmara - Akhisar - Kırkağaç - Soma - Bergama - Dikili ile Ödemiş - Salihli - Köprübaşı - Demirci - Simav sayılabilir. Denizli - Dikili arasında uzanan ve havzayı kabaca güneydoğu ve kuzeybatı istikametinde kat eden yol, esasında Ege Denizi ile Antalya üzerinden Akdeniz'e kadar geniş bir sahayı birbirine bağlamaktadır. Ödemiş - Simav arasında uzanan diğer yol ise, havzayı kabaca kuzeydoğu - güneybatı istikametinde kat eden, daha az işlek bir yoldur.

Gediz Havzası, güneyde nispeten yüksek bir rölyef oluşturan Bozdağları (2157 m) aşan kestirme, dar ve eğimli yollarla Küçük Menderes Havzasıyla bağlantı sağlamaktadır. Bunlardan Alaşehir - Uluderbent - Kiraz - Ödemiş, Salihli - Bozdağ - Birgi - Ödemiş ve Kemalpaşa - Torbalı yolu en önemli olanlarıdır. Ayrıca Alaşehir - Eşme - Ulubey - Uşak, Akhisar - Gördes - Demirci - Simav ve Uşak - Gediz - Çavdarhisar gibi yollar da havzayı çeşitli doğrultularda kat etmektedir.

Kısaca Gediz Havzası, büyük ölçüde coğrafyanın belirlediği nispeten sık dokulu doğal yollarla çevresinde bulunan deniz, bölge ve yörelerle her mevsimde kolay ve devamlı bir ulaşımının yapılabildiği, Batı Anadolu'da önemli bir geçiş sahasını teşkil etmektedir.

### **BAŞLICA TARİHİ KÖPRÜLER VE FONKSİYONEL ÖZELLİKLERİ**

Havzada bulunan büyük köprüler, genellikle Gediz Nehri'nin ana mecrası üzerinde yer almaktadır. Nitekim bu çalışmada ele alınan büyük köprüler, mansaptan kaynağa doğru; Kısımalı Köprüsü, Kız Köprüsü, Hoca Seyfettin Köprüsü, Çataköprü ve Beylarhan Köprüsü Gediz Nehri'nin ana mecrası üzerine inşa edilmiştir (Harita 1). Bunlardan başka, nehrin büyük kollarından Kemalpaşa Çayı, Gördes Çayı ve Alaşehir Çayı üzerinde de önemli köprüler vardır ve çalışmada bu köprüler de ele alınmıştır.



**Harita 1.** Gediz Havzası'nda başlıca güzergâhlar ve tarihi köprülerin dağılışı.



## 1. Kısmalı Köprüsü

Bayezit ve Kız Köprüsü adı da verilen Kısmalı Köprüsü<sup>6</sup>, Turgutlu ilçesinin Kısmalı Mevkii'nde Gediz Nehri'nin eski bir yatağı üzerinde yer almaktadır. 1/25.000 ölçekli topografya haritasının ilgili paftasında (K19-d3) yapılan ölçümlere göre, köprünün uzaklığı Turgutlu'ya yaklaşık 3.5 km ve Gediz Nehri'nin şimdiki yatağına 1.5 km kadardır. Köprü, Turgutlu'dan Gediz Nehri'ne giden Kısmalı Yolu'nun doğu tarafında bulunur.

Osmanlı Devleti'nin gelişme döneminin büyük mimari eserlerinden olan Kısmalı Köprüsü'nün inşası konusunda bir kitabe<sup>7</sup>, arşiv belgesi veya detaylı bilgiler mevcut değildir. Fakat Çulpan, Sultan Bayezit'in 15. yüzyılda Mimar Hayrettin'e Gediz Nehri üzerinde 19 kemerli taş bir köprü yaptırdığını, ancak bunun hakkında fazla bir bilgi elde edilemediğini belirtir (1975:9,111). Gediz üzerinde, yatağın genişlemiş olduğu Adala ile Manisa arasında rastlayan depresyon tabanında, bu büyüklükte başka bir köprü olmadığına göre, Çulpan'ın bahsettiği yapının Kısmalı Köprüsü olduğu sonucuna ulaşılır.

Âşık Paşaoğlu Tarihi'nde, Cezeri Kasım Paşa'nın eserleri arasında, "Gediz Suyu'nda bir büyük köprü yaptırdı" şeklinde bir cümlelik kısa bir bilgiye rastlanır (1992:170). Fakat Uluçay, "Âşık Paşaoğlu eserinde, Kasım Paşa'nın Gediz üzerinde yaptırdığı bir köprüden bahseder ki; böyle bir köprünün mevcudiyetinden ne sicillerde, ne de Başvekalet Arşivi Tapu Defterleri'nde bahis kayıtlar yoktur" demektedir (1945:4).

Evliya Çelebi ise, Seyahatname'de Sultan II. Bayezit'in saltanatı döneminde (1481-1512) Saruhan Vilayeti'nde Gediz Nehri üzerinde 19 kemerli bir köprü yaptırdığını kaydeder (1985:102). Fakat detaylı bir bilgi vermez. Bu bilgilere göre, Âşık Paşaoğlu, Evliya Çelebi ve Çulpan'ın, II. Bayezit döneminde yaptırılan aynı köprüden bahsettikleri anlaşılır. Bayezit, ülkenin imarına büyük önem vermiş; birçok eserin yanında Edirne'de Tunca Nehri (Bayezit Köprüsü), Geyve'de Sakarya Nehri (Geyve Köprüsü) ve Osmancık'ta Kızılırmak üzerinde (Koyun Baba Köprüsü) büyük köprüler inşa ettirmiştir.

Köprünün çeşitli zamanlarda tamirat gördüğü bilinmektedir. Bu tamiratlardan biri 1793'te yapılmıştır. Nitekim İzmir İki Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Arşivi'nde bulunan Kısmalı Köprüsü Dosyası (dosya numarası yok)'nda; 240/104 Şeriye Sicili'ne kayıtlı 1793 tarihli Seyfzade Vakfıyesi'ne göre, köprünün 1793 yılının ramazan ayında tamir edildiği, daha öncede çeşitli tamirler gördüğü ve ayrıca vakfiyede "Bey Yolu'nun"<sup>8</sup> bu köprü üzerinden geçtiği belirtilmektedir. Bu bilgiler, Nagata'nın, vakıf kayıtlarına göre, Manisa ve çevresinin ayanı Karaosmanoğlu ailesinden Hacı Osman Ağa'nın 1793'te Manisa dışında bir köprü inşa ettirdiğini ve buna Kasaba (Turgutlu)'da bulunan bir taşınmazı vakfettiği şeklindeki ifadesiyle örtüşmektedir (2002:40).

Köprünün daha sonraları da bazı tamirler gördüğü anlaşılmaktadır. Nitekim köprünün iki kemerinde döşeme kısmın yıkılması nedeniyle yıkılan kısımlara uzun ve kalın demir-çelik tabliyelerin konulması dikkati çekmektedir. Demir-çelik tabliyeler, muhtemelen 19. yüzyılın ikinci yarısında yapılmış olup, köprünün bu dönemde de kullanıldığına işaret etmektedir. Ayrıca köprünün güney ve kuzey kısımları arasında görülen belirgin sıva farklılıkları; son tamiratın köprünün yalnızca kuzey kısmında yapıldığı ya da tamirat

çalışmalarının yarım bırakıldığını göstermektedir. Belki nehir yatağının değişmesi üzerine köprünün tamiratından vazgeçilmiş de olabilir.

Kısmalı Köprüsü boyutları itibariyle Gediz Havzası'nın en büyük tarihi su yapısını teşkil etmektedir. Yerinde yaptığımız ölçmelere göre köprünün uzunluğu 310 m'dir. Korkuluk duvarı bulunmayan köprünün genişliği 4 m, görünen yüksekliği 3 m kadardır (Fotoğraf 1). Fakat köprünün ayakları nehrin getirdiği malzemeler tarafından büyük ölçüde örtüldüğünden dolayı köprünün yüksekliğini tam olarak ölçmek mümkün olmamıştır. Bununla birlikte yapılacak bir kazı, detaylı bir inceleme ve ölçümlerle bunu belirlemek de mümkün görünmektedir.

Köprünün inşasında kalker, çeşitli metamorfik kayalar (şist, kuvarsit), tuğla, kesme ve moloz taşlar, akarsu çakılları (muhtemelen en yakın mesafedeki Irlamaz Çayı'ndan getirilmiş), harç ve devşirme malzeme kullanılmıştır. Köprü inşa edilirken malzeme sıkıntısının çekildiği anlaşılmaktadır. Çünkü köprü, geniş bir alüvyal ovanın ortasında olup, yapı malzemesi ancak güneyde ve kuzeyde yer alan yüksek rölyef sahasından, başka bir ifadeyle nispeten uzak bir mesafeden taşınmıştır. Ayrıca bu durum, köprünün inşa maliyetini arttırmış ve inşa süresinin de uzamasına yol açmış olmalıdır.



**Fotoğraf 1.** Gediz Nehri'nin eski bir yatağı üzerinde bulunan Kısmalı Köprüsü (2006).

Mevcut haliyle mimari bakımdan fazla gösterişli olmayan köprünün inşa tarzı, havzada bulunan diğer köprülerden önemli farklılıklar arz etmektedir (Fotoğraf 2). Kabaca kuzey-güney doğrultusunda konumlanan köprünün uzanışı düz olmayıp; akarsuyun hidrolik etkisini de azaltmak için uçlardan orta kısma, yani doğuya doğru kavisli bir şekilde inşa edilmiştir (Fotoğraf 3). Tarihi kaynaklardan 19 gözlü olduğu öğrenilen köprünün, bütün gözleri birbirine bitişik bir tarzda yan yana sıralı olmayıp; yan yana birkaç gözü takiben nispeten uzun bir duvar şeklinde tekrarlanan bir yapı tarzı uygulanmıştır. Ülkemizde örneklerine fazla rastlanmayan bu yapı tarzı, akarsuyun mecrada özellikleriyle yakından ilgili görünmektedir. Çünkü nispeten az eğimli büyük bir ovanın orta kesimini takip eden nehrin; birkaç kola ayrılan nispeten geniş ve sığ bir mecrada akması veya mecrada içinde adaların

varlığı; böyle bir yapılaşma tarzının tercih edilmesine neden olma ihtimali vardır. Başka bir ifadeyle akarsu, köprü sahasında derin, geniş ve tek bir mecra içinde değil de; gözlerin bulunduğu yerde tali mecalara, tali mecaların arasında veya ırmak adalarının üzerinde ise duvar şeklinde bir yapılaşma söz konusu olmuştur. Bugün ova saatinde ve köprünün etrafında eski Gediz mecrasına ait izlerin belirgin olmaması da, bu durumla ilgilidir.



**Fotoğraf 2.** Kismalı Köprüsü farklı bir mimari tarzda inşa edilmiştir (2009).



**Fotoğraf 3.** Kismalı Köprüsü'nün uydudan görünüşü (beyaz noktalı yerler köprüyü gösterir).

Köprü kemerleri birbirinden farklı büyüklükte ve kısmen farklı mimari tarzda inşa edilmiştir. Bazı kemerler, yapılan tamiratlar sırasında değişikliğe uğramıştır. Köprü ayaklarının doğuya bakan tarafında, suyun hidrolik etkisini azaltmak ve suyla taşınan çeşitli malzemenin gözleri tıkamasını önlemek amacıyla selyaranlar yapılmıştır. Selyaranlar,

köprü ayakları ve kemerler bazı yerlerde çatlamış ve yıkılmıştır. Köprü takriben ortasına rastlayan bir yerde, düşey atımlı bir faylanmadan etkilenmiş; 7-8 cm genişliğinde bir yarık ile birkaç santimetrelik düşey atım oluşmuştur. Ayrıca, köprünün döşeme kısmının her iki kenarında görülen bazı demir çubukların varlığı da dikkati çekmektedir.

Diğer önemli bir konu da, Gediz mecrasının 19. yüzyıla rastlayan bir dönemde, yaklaşık 1.5 km kadar kuzeye doğru yer değiştirmesi olayıdır. Bu yer değiştirmeden önce Gediz Nehri muhtemelen, yaklaşık 5 km doğuda, Karaçalı Çayı'nın kavuşum noktasından Kısmalı Köprüsü'ne doğru akış gösteriyordu. Kısmalı Köprüsü'nden geçen Gediz Nehri, Döşemebaşı Mevkii'nin batısından itibaren Irlamaz Çayı ile birleşerek bu çayın bugünkü mecrasını takip ediyordu. Gediz Nehri'nin bu eski akış doğrultusu köprünün konumuyla örtüşmektedir. Kiepert Haritası (1911) ile 1328 tarihli 1/250.000 ölçekli diğer bir haritada bugünküne benzer bir akış doğrultusu ayırt edilmektedir. Gediz Nehri bir taşkın sırasında muhtemelen güneyden gelen çayların da etkisiyle mecrasını kuzeye doğru değiştirmiş; başka bir ifade ile bugünkü mecrasını takip etmeye başlamıştır. Kiepert Haritası'nda, Kısmalı Köprüsü'nün kuzeyinden geçen Gediz Nehri'nin kenarına fahre (araba vapuru, feribot) işaretinin konulması da dikkati çekmektedir. Dolayısıyla bu dönemde, yatağını değiştirmiş olan nehirde bir araçla geçildiği öğrenilmektedir.

Köprü ayaklarının ve kısmen kemerlerin alüvyon malzemeye örtülmesinden dolayı köprü inşa edildikten sonra geçen yaklaşık 500 yıllık dönemde, alüvyon kalınlığının en azından 3-4 m yükseldiği sonucuna ulaşılır. Bu da nehrin Demirköprü Barajı yapılmadan önce taşımış olduğu malzemenin fazlalığı konusunda önemli bilgiler vermektedir.

Gediz Havzası'nın orta kesiminde yer alan ve Gediz Nehri'nin ana mecrası üzerindeki mevcut 5 kâgir köprüden en büyüğünü teşkil eden Kısmalı Köprüsü, yapıldığı dönemde Turgutlu-Akhisar güzergâhında ulaşım bakımından önemli bir fonksiyona sahip olduğu anlaşılmaktadır. Keza köprünün büyüklüğü, Manisa-Adala arasında kâgir tek köprü oluşu, ulaşım bakımından önemini ortaya koymaya yeterlidir. Bugün köprünün mevkii, ulaşım bakımından bu özelliğini kaybetmiş; yalnızca yerel bir fonksiyon üstlenmiştir.

Kısmalı Köprüsü ile Turgutlu'nun kuruluş mevkii arasında da yakın bir ilişki bulunmaktadır. Özellikle Turgutlu'nun 15. yüzyılda daha küçük bir köy iken, sonra nispeten hızlı bir şekilde gelişmesinde, Gediz Nehri üzerine Sultan II. Bayezit devrinde inşa edilen ve kışın da nehri geçmeye imkân veren Kısmalı Köprüsü'nün önemli bir rolü olmuştur. Yaklaşık 3.5 km kuzeyde yer alan bu büyük köprü nedeniyle Turgutlu uzun bir süre fonksiyonel anlamda "köprübaşı yerleşmesi" özelliği kazanmıştı. Gediz Nehri'nin aşağı kesiminde böyle başka büyük bir taş köprünün olmaması; mevkii ulaşım yönünden önemini artırıyor, Turgutlu'ya büyük avantajlar sağlıyordu.

İzmir İki Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından 9.10.2002 tarih ve 10426 numaralı kararı ile koruma altına alınan köprünün her taraftan 10 metrelik koruma alanının bırakılması uygun bulunmuştur. Ancak 16 Ağustos 2006 ve 29 Kasım 2009 tarihlerinde yaptığımız gözlemlerde, maalesef köprünün her taraftan tarım bitkileri tarafından tamamen örtüldüğü, tarlaların sulanması yüzünden zeminin çamur olduğu ve köprünün kaderine bırakıldığı izlenimi edinilmiştir. Oysa bu köprü, Turgutlu'da mevcut olan en büyük Osmanlı dönemi yapılarının başında gelmektedir. Köprüye, yerel



yönetimlerin ve sivil toplum kuruluşlarının sahip çıkması gerektirir. Öte yandan 1980'li yıllarda köprünün orta kesiminde yaklaşık 20 m'lik bir yeri yıkılarak kurutma kanalının geçirilmesi; eşine az rastlanan tam bir sorumsuzluk örneğidir.

## **2. Kız Köprüsü**

Salihli ilçesinde, Adala'nın yaklaşık 3 km kuzeydoğusunda ve Demirköprü Barajı seddinin yaklaşık 1 km güneybatısında yer alan Kız Köprüsü, Gediz vadisinin daraldığı, geriye aşınım dalgasının ulaştığı bir noktanın yakınında, vadinin iki tarafında uzanan taraça düzlüklerini birleştirecek şekilde inşa edilmiştir. Kız Köprüsü, jeomorfolojik bakımdan Gediz Nehri'nin dağlık ve engebeli sahalardan ova ve düz sahalara inmeden önce, akarsu yatağının istikrar kazandığı bir yerde bulunur. Dolayısıyla köprünün inşası için en elverişli yer şeklinin yanı sıra yerli kayadan oluşan oldukça sağlam bir zemin seçilmiştir. Hatta Kız Köprüsü'nün varlığını bugüne kadar sürdürmesinde, sözü edilen özellikler önemli bir rol oynamıştır. Keza köprünün hemen yakınında Demirköprü Barajı'nın yapılması (1954-1960), topografik mevkiin isabetli seçimini doğrular niteliktedir.

Kabaca kuzeybatı-güneydoğu istikametinde bulunan köprü, yaptığımız ölçümlere göre; 97.5 m uzunluğunda, talvegden 11.5 m yüksekliğinde ve 3.4 m genişliğindedir. Köprünün korkulukları arası genişliği yaklaşık 2.7 m'dir. 6 gözlü olan köprünün 1 gözü büyük, 5 gözü farklı boyutlarda, daha küçük ve yuvarlak kemerlidir (Fotoğraf 4). Büyük gözün güneydoğu tarafında 3, kuzeybatı tarafında 2 göz vardır. Köprü, büyük kemerin kilit taşından iki tarafa doğru hafifçe eğimli bir şekilde alçalmaktadır. Bu durum Kız Köprüsü'nün dik köprüler planında veya ana kemerli bir köprü tarzında inşa edilmesiyle ilgilidir (Fotoğraf 5). Köprünün büyük kemerin ortasında yer alan kilit taşından güneydoğu tarafa kalan kesimi yaklaşık 54.5 m, kuzeybatı taraftaki kesimi ise 43 m'dir. Bu değerlere göre Kız Köprüsü asimetrik bir tarza yapılmıştır. Köprünün bu şekilde yapılması da topografya ile ilgilidir. Çünkü Gediz vadisi bu kesimde, litolojik farklılık ve eski lav akıntısından dolayı asimetrik bir şekil arz eder.



**Fotoğraf 4.** Gediz Havzası'nda görünümüyle dikkati çeken Kız Köprüsü (2003).



**Fotoğraf 5.** Gediz mecrası ve Kız Köprüsü'nün ana kemeri (2009).

Köprü'nün yaklaşık 40'ar cm genişliğinde olan korkuluk duvarları ve tabliye kısmı moloz taşlarla yapılmış, kemerlerin iç kısımlarında kesme taşlar kullanılmıştır. Köprü ayakları ve kemerlerinin alt kısımları gnays, şist ve mikaşist türü kayalardan, üst kısımlarında daha çok volkanik kayalardan (genellikle bazalt) ve harçla inşa edilmiştir. İnşa tarzı ve kullanılan malzemede dikkati çeken farklılıklar; köprü'nün birkaç kez tamir edildiğini göstermektedir. Yakın bir zamanda ve esaslı bir şekilde yapılan tamiratların birinde, köprü'nün tabliye kısmının yeniden inşa edildiğine dair belirgin işaretler vardır.

Büyük gözde kilit taşının üstüne rastlayan yerde bir kitabe boşluğu vardır. Yaklaşık 60x30 cm ebatlarında nispeten küçük olan bu kitabe, büyük bir ihtimalle köprü'nün tamirine ait olmalıdır. Kitabeye veya bugüne kadar bir belgeye ulaşılmadığı için köprü'nün ne zaman ve kimin tarafından inşa veya tamir ettirildiği kesin olarak bilinmemektedir. Bununla birlikte bu konuda farklı görüşler vardır. Çiçek, Şemsettin Sami'nin *Kamus-ul Âlâm* adlı eserinin 4. cildinde [?], Adala'nın Lidyalılara ait bir kasaba, kenarından geçen çayın Kız Çayı ve bu çay üzerine yapılan köprü'nün de Krazüs'ün kızına ait olduğu ve bundan dolayı Kız Köprüsü denildiğini ifade etmektedir (1985:189).

Çiçek'in verdiği başka bir bilgiye göre, Atatürk Üniversitesi Tarih Bölümü'nden Prof. Dr. Enver Konukçu 1984'te Salihli'ye geldiğinde bu köprüyü yerinde incelemiş ve yapı tarzına göre köprü'nün Osmanlı'nın ilk dönem eserlerinden olduğu teşhisini yapmıştır (1985:189). Keza Gazi Üniversitesi Sanat Tarihi Bölümü'nden Prof. Dr. Hakkı Acun da, 1999'da köprüyü yerinde incelemiş ve köprü'nün Osmanlı'nın ilk dönemi eserlerinden olduğu sonucuna varmıştır (Çiçek ve Çetin, 2001:48). Böylece herhangi bir bilgi ve belgeye dayanmadan köprü'nün Osmanlı'nın ilk dönem eserlerinden olduğu görüşü ağırlık kazanmıştır. İltar, köprülerin ana gözlerinde dairesel kemer kullanılması modasının Beylikler devrinde başladığını ileri sürmektedir (1978:277). Bu özellik de dikkate alınırsa, köprü'nün Beylikler döneminden ve bu bağlamda yöreye uzun bir süre egemen olan ve birçok eserler yaptıran Saruhanoğulları'ndan kalma ihtimali ortaya çıkmaktadır.

Diğer taraftan Osmanlı Arşivi'nde bulunan 18 Temmuz 1580 tarihli bir belgeden, Adala içinde şimdiki regülatör köprüsünün kuzey yanında, Sultan III. Murat'ın saltanat döneminin (1574-1595) Harem-i Hümayun Ağalarından Nasuh Ağa'nın inşa ettirdiği eski bir köprü'nün olduğu ve bunun daha sonra yıkıldığı öğrenilmektedir. Söz konusu belge şöyledir: "Atala ve Saru kadılarına hüküm ki: Hala harem-i hümayunum hüddamından Nasuh Ağa dame mecduhunun bina olunan köprüsü mühimmatı için kifayet mikdarı benna ve neccar tedarük olunmak emr idüp buyurdum ki vusul buldukta bu babda her biriniz gereği gibi mukayyed olup zıkr olunan alat ve mühimmatı için taht-ı kazanızdan kifayet mikdarı benna ve neccar tedarük idüp lazım olan alat ve esbab ile irsal eyleyesiz ki varup zıkr olunan köprü tamirinde ücretleriyle hizmet edip zıkr olunan köprü binası itmama erişmeyince aher benna mübaşeret ettirmeyip ücretleri dahi istekleri üzere verdirüp hilaf-ı emr iş olunmaktan hazer eyleyesiz (A.DVN.MHM., DN.043, HN.158). Nasuh Ağa'nın inşa ettirdiği bu köprü'nün bir köşesi kırık Osmanlıca kitabesi<sup>9</sup>, halen Adala'da Saruhanoğulları zamanında inşa edilen Hızır Paşa (1402-1410) Camii'nin ön duvarında yer almaktadır. Kitabe cami duvarına muhtemelen esaslı bir onarım sırasında konulmuştur. Yakın konumda bulunan bu iki büyük köprü birlikte değerlendirildiğinde; Kız Köprüsü'nün 1580'lerde inşa edilen ve ne zaman yıkıldığı bilinmeyen Nasuh Ağa Köprüsü'nden sonra yaptırılması ihtimali de kuvvetli bir şekilde söz konusudur.

Yolların birleştiği köprü mevkiinin, önemli bir konumu vardır. Köprü inşa edildiği dönemden itibaren havza içinde Sart, Salihli, Alaşehir, Demirci, Gördes, Kula, Adala ve Dibeğ Dağı çevresinin yanı sıra havza dışına uzanan ana yollar üzerinde bulunan birçok yerleşmeyle de ulaşımının her mevsimde kesintisiz ve güvenli bir şekilde sağlanabildiği yegâne kavşak noktasını teşkil etmiştir. Bugün Kız Köprüsü'nün mevki, ulaşım bakımından bölgesel nitelikteki fonksiyonel önemini sürdürmektedir. Nitekim Kız Köprüsü'nün 1.5 km kadar kuzeydoğusunda, Salihli-Demirci Karayolu'nun Gediz Nehri üzerine, II. Abdülhamit devrinde (1876-1908), kenar ve orta ayakları kagir ve tabliyesi demir-çelik olan 113.4 m uzunluğunda (Manisa Vilayeti, 1932:63,64), muhtemelen yabancıların yardımıyla büyük bir köprü yaptırılmıştır. Demirköprü adı verilen ve daha sonra barajın adına esin kaynağı olan bu köprü, baraj seddinin inşası (1954-1960) sırasında yıktırılmıştır. Bundan sonrada Salihli-Demirci Karayolu (D 585) baraj seddinin üzerinden geçirilmiştir.

Kız Köprüsü ise tarla, bahçe ve damlarına gitmek isteyen birçok kişi tarafından kullanılmakta, üzerinden traktör ve otomobil gibi araçlar geçmektedir. Ayrıca Demirköprü Baraj Gölü rekreasyon alanı içinde bulunan köprü, dar ve derin Gediz vadisi, hidroelektrik santrali (Su Uçtu Mevkii) ile çevredeki volkan rölyefi ve Çakallar volkan konisi yanındaki Prehistorik döneme ait "insan ayak izlerinin" varlığı ile birlikte çok sayıda ziyaretçinin ilgisini çekmektedir.

### **3. Hoca Seyfettin Köprüsü**

Kula'nın 13 km kadar kuzeydoğusunda, Değirmenler Mevkii'nde, Köprü Tepe'nin (462 m) güneybatısında Gediz Nehri üzerinde yer almaktadır. Gediz, Boğaz, Burgaz ve Bahas adı da verilen köprü, Kula'da Divlit Tepe (862 m)'den çıkan lavların kuzeydoğu istikametinde akarak Gediz Nehri'ne ulaştığı bir yerde, nehir akışının istikrar kazandığı dar

ve derin bir vadide yerli kaya üzerine inşa edilmiştir. Kula Maden Suyu, Emir Kaplıcaları ve Selendi'ye giden karayolunun güzergâhında bulunan ve yakın yıllara kadar kullanılan köprünün batı tarafında betonarme yeni bir köprü inşa edilmiştir.

Köprü, Hoca Seyfettin İbni El-Hac Saruhan tarafından 15. yüzyılın sonu ile 16. yüzyılın başına rastlayan bir dönemde yaptırılmıştır. Kula'da kitabesinden anlaşıldığı üzere Kurşunlu Camii (1496)'nin de banisi olan Hoca Seyfettin (Uluçay,1940:IX,X), halk arasındaki bir söylentiye göre köprünün inşaatında bizzat bulunmuş ve mimarlığını da yapmıştır.<sup>10</sup> Köprü ve caminin dışında muallimhane, zaviye ve kervansaray da inşa ettirmiş ve bu eserlerine birçok vakıflar bırakmış olan Hoca Seyfettin, Kula'nın imarında rol oynayan önemli tarihi şahsiyetlerden biridir. Kula'da, 1520 ve daha sonraki yıllarda kendi adını taşıyan bir mahallenin (Cami-i Seyfeddin) varlığı da (Gökçe, 2001:8-37), bir bakıma bu önemi yansıtan bir örnektir.

Kuzeydoğu-güneybatı istikametinde, dar, derin ve simetrik yamaçlı bir vadi kesitinde döşemesi düz bir şekilde yapılan köprü, yaklaşık 50 m uzunluğunda ve 4.15 m genişliğindedir. 4 gözlü olan köprünün ikisi büyük, güney yakasında ikisi küçük; tamiratlar nedeniyle kısmen kapatılmış boşaltma gözleri mevcuttur. Gözlerin hepsi sivri kemerlidir. Büyük gözler düzgün kesme taş, duvarlar ve küçük gözler moloz taş örgüye sahiptir. Köprünün inşasında çoğunlukla kalker ve volkanik kayalar kullanılmıştır (Fotoğraf 6).

Duvar örgüsünden büyük bir tamirat geçirdiği anlaşılan köprünün iki büyük gözü arasındaki selyaranın üstünde 1910 (H.1328) yılına ait tamir kitabesi görülür (Fotoğraf 7). Yerinden çıkarılmaya çalışılırken kısmen tahrip edilen kitabenin okunabilir kısmı şöyledir: "Birinci Hürriyet padişahı Sultan Mehmed Reşad ibn-i Mahmud Han ibnü's-sultan Gazi Abdülmecid Han [...] sene-i devriyesinde sene 1328 [...] olunmuştur".



**Fotoğraf 6.** Gediz Nehri üzerinde yer alan Hoca Seyfettin Köprüsü (2006).

Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde bulunan bir belgede (DH.ID.,DN.186, GN.60), H.1326 yılında köprü tamiratında kullanılan kesme taşın bedelinden hareketle "Kula kazası Burgaz Köprüsü masarîf-ı inşaiyesi için taş müteahhidi Mihail'in matlubu olan senedin



meclis-i idare-i heyet-i sabıkına eski tarih verilerek tasdik edildiğinden bahisle icab edenler hakkında muamele-i kanuniyenin icrası”ndan bahsedilmesi; bu büyük tamiratla ilgili detaya ait bazı bilgiler vermektedir. Aynı cephede boşaltma gözleriyle büyük gözlerin arasında kırılmış; kalan parçası tahrip olmuş ve muhtemelen daha önce yapılan bir tamiratı konu edinen başka bir kitabe vardır. Ancak bu kitabenin kalan parçasını okumak mümkün olmamıştır (Bozer, 1990:16).



**Fotoğraf 7.** Hoca Seyfettin Köprüsü'nün tamir kitabesi (Sene 1910).

Köprü'nün mimari özellikleri, çevredeki volkan rölyefi, Gediz yatağından çıkan termal ve maden suyu kaynakları dikkate alındığında; yöre turistik çekicilikler bakımından önemli bir potansiyel taşımaktadır. İzmir İki Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 27.08.2003 tarih ve 11961 numaralı kararı ile köprü koruma altına alınmıştır. Yeni köprü tarafı hariç diğer taraflardan 50'er m koruma alanı belirlenmiştir.

Mimari bakımdan güzel bir görünüme sahip olan Hoca Seyfettin Köprüsü, yakın zamanda yapılan özensiz tamirat ve güçlendirme çalışmaları ve bunlarda beton kullanılması, köprü'nün tarihi görünümüne zarar vermiştir. Aynı şekilde yeni köprü'nün çok yakın mesafede inşa edilmesi, vadinin güney tarafında yapılan bazı hafriyatlar da tarihi köprü'nün görünümünü olumsuz yönde etkilemiştir.

#### **4. Çataltepe Köprüsü**

Uşak ili Merkez ilçesine bağlı Ulucak Köyü'nün Çay Mahallesi yakınında (250 m kadar) Gediz üzerine inşa edilmiştir. Köprüye yerel olarak Çatal Köprü, Kemer Köprüsü ve Yenişehir Köprüsü adı da verilir. Fakat köprü, bugün yaygın olarak bilinen ismini, yaklaşık 2 km kuzeydoğuda bulunan ve birbirine yakın yükselti değerlerine sahip olan Çatal Tepe (900 m) ve Küçük Çatal Tepe (890 m)'den almıştır. Türkiye Karayolları Genel Müdürlüğü Karayolları Haritası'nda, Çatal Tepe'nin kuzey yamacını takip eden İzmir-Ankara Karayolu (D300) üzerinde Çatal Tepe Geçidi (650 m) işaretlenmiştir. Keza köprü'nün kuzeybatısında bulunan yükseltiye de Köprü Tepe (540 m) adı verilmiştir.

Çataltepe Köprüsü, Gediz vadisinin elverişli bir kesiminde yerli kaya üzerine inşa edilmiştir. Köprü kalker ve yörede yaygın olarak yüzeyleyen şist, mikaşist, gnays kökenli kesme ve kayrak taşlardan yapılmış ve yüzeyi daha sonra muhtemelen tamirat sırasında harçla sıvanmıştır (Fotoğraf 8). Kitabesi yerinde olmayan, ne zaman ve kimin tarafından yaptırıldığı bilinmeyen köprü, Osmanlı mimari tarzında inşa edilmiştir (Uşak'93, 1993:23). Tunç, kaynak belirtmeksizin köprünün Selçuklular devrinden kaldığını sanıldığını ifade etmektedir (1978:51). Yuvarlak kemerli ve birbirinden farklı genişlikte üç gözden oluşan köprü korkuluk duvarlarıyla birlikte 3.10 m genişliğindedir (korkuluk arası genişliği 2.40 m). Büyük gözün su seviyesinden yüksekliği 7.5 m ve döşeme uzunluğu 53 m'dir.



**Fotoğraf 8.** Gediz Nehri üzerinde yer alan Çataltepe Köprüsü (2006).

Köprü ortada büyük, her iki yanda daha küçük birer kemerden oluşur. Büyük kemerin kilit taşından her iki tarafa doğru köprü döşemesi asimetrik bir şekilde alçalır. Bu durum, Gediz Nehri'nin nispeten genişlemiş olan vadisinin kuzey tarafından akması nedeniyle köprünün de vadinin bu yamacına bitişik bir tarzda yapılmasından ileri gelir. Kabaca güneydoğu-kuzeybatı istikametinde uzanan köprünün orta ayaklarının her ikisinde selyaranlar yer alır.

Köprüde yarısı kırık ve kaybolmuş bir kitabe vardır. Bu kitabe tamirata aittir. Çünkü köprü 1900'de tamamen yıkılmış, yalnız temelleri kalmıştır. Yine aynı tarihlerde Ulucak Köyü'nden Hacı Mustafa Oğlu Ahmet Ağa tarafından onartılmıştır. Onarım bir yıl sürmüştür (Tunç, 1978:51). Fakat bu onarıma rağmen genişliği fazla olan orta kemerin tavan kısmı çatlamış ve kemerin dayanırlığını artırmak için, bugün mevcut olan iki yerde demir çember yaptırılmıştır.

Ege kıyılarını İç Anadolu'ya bağlayan eski bir kervan yolunun güzergâhında yer alan köprü güzel bir görünüme sahiptir. Ulaşımındaki önemini kaybetmekle birlikte bugün de kullanılabilir durumdadır ve yerel olarak hizmet vermektedir. Köprü, İzmir İki Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından 22.12.2005 tarih ve 1685 numaralı kararı

ile koruma altına alınmıştır. İzmir-Ankara Karayolu kenarına, bu köprünün özelliklerini belirten bir levha konulmalıdır.

### **5. Beylerhan Köprüsü**

Köprü, Uşak ili Merkez ilçesine bağlı Beylerhan Köyü sınırları içinde, Gediz üzerinde yer almaktadır. Köprübaşı, Sarıkız, Beynihan ve Güre gibi adlarda verilen köprü, esas adını Beylerhan Köyü'nden almıştır. Köy adında yer alan han kelimesi, ulaşım ile ilgili bir yapı olup, burada vaktiyle bir hanın bulunduğunu ve köprüden geçen kervanların konakladığını hatırlatır. Beylerhan Köprüsü'nün doğu ucu alüvyal bir taraça üzerine, batı ucu vadinin dik yamacına (çarpak tarafına) inşa edilmiştir (Fotoğraf 9). Köprünün inşasında yakın çevrede yaygın olarak mostra veren ve işlenmesi kolay olan Neojen yaşlı kalker kesme taşlar kullanılmıştır. Aynı şekilde yörede bulunan kır yerleşmelerinin konut ve eklentilerinde de bu kayacın yaygın bir şekilde kullanıldığı görülür.

Beylerhan Köprüsü üç büyük, üç küçük olmak üzere farklı büyüklükte altı gözden meydana gelmektedir. Ortada iki büyük, doğu uçta üç, batı uçta bir küçük göz vardır. Düz olmayıp; hafif bir yay şeklinde uzanan köprünün ayaklarında hidrolik basıncı azaltmak ve suyla gelen bitki, çöp vb. unsurların birikmesini önlemek için suyun geldiği yöne (membra) doğru selyaranlar yapılmıştır. Büyük gözden her iki tarafa doğru hafifçe alçalan köprü, asimetric bir tarzda inşa edilmiştir. Köprünün döşeme uzunluğu 60 m, genişliği 3.5 m, büyük gözün ortalama su seviyesinden yüksekliği 7.5 m ve en büyük kemer açıklığı 10 m'dir (Tunç, 1978:32). Kesme taştan yapılan köprünün kemerleri kasnak şeklindedir. Köprünün, eski bir kitabe yoksa da, Germiyanogulları ya da Osmanlı'nın ilk dönemine ait olduğu tahmin edilmektedir. Bazı eserlerde kaynak gösterilmeden Miladi 1350'de inşa edildiği kaydedilmiştir (Uşak, 1967:205).



**Fotoğraf 9.** Gediz Nehri üzerinde yer alan Beylerhan Köprüsü (2006).

Köprü çeşitli zamanlarda tamir edilmiştir. Nitekim köprünün üst kısmında bulunan küçük bir kitabe 1891/1892 (H.1309)'deki tamire aittir. Bu tamiri Beylerhan Köyü'nden

Mıdıkoğlu Sabit Ağa adında hayırsever ve nüfuzlu bir zat yaptırmıştır. Söylendiğine göre bu zatın dedesi Osmanlı yönetiminde Beylerbeyi rütbesine kadar yükselmiştir (Tümer, 1971:217). Bu köyde aynı aileden Medik oğlu Ahmet Bey de bir cami yaptırmıştır.

Ülkemizde trafik yoğunluğu oldukça yüksek olan Ankara-İzmir Karayolu (D 300), köprünün 4-5 km kadar güneyinden geçmektedir. Dolayısıyla köprü, bugünkü ana yola çok yakın bir mesafede yer almaktadır. Uşak ilinde bugünkü idari bölünüşe göre Beylerhan ve Köprübaşı (ismini köprüden almış) köyleri arasında bulunan köprünün üzerinden yaya olarak geçilmekte ve yerel ölçülerde ulaşım katkı sağlamaya devam etmektedir. Beylerhan Köprüsü'nün hemen güney kesiminde yapılan yeni bir betonarme köprü; bu mevkide yerel ölçülerde fonksiyonel özelliğin devam ettiğini ortaya koymaktadır. Ayrıca köprünün mimari görünümü dikkat çekici olup, turizm bakımından görülmeye değer niteliktedir.

İzmir İki Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından 26.2.1999 tarih ve 8351 numaralı kararla koruma altına alınmış köprünün, her yönden 100 m koruma alanı belirlenmiştir. Yakın yıllarda esaslı bir tamiratın yapılmadığı köprünün ayaklarında ve taşıyıcı kemerlerinde tahribat izleri görülür. Özellikle köprünün büyük kemerindeki çatlaklar tehlike arz etmektedir. Köy muhtarının verdiği bilgiye göre, köprüde en fazla hasar 27 Haziran 2001'de meydana gelmiş ve büyük kemerden bazı kesme taşlar Gediz yatağına düşmüştür.

## **6. Hacıdır (Bezirgân) Köprüsü**

Köprü, Salihli-Gördes Karayolu'nda, Gediz Nehri'nin önemli kollarından Gördes Çayı üzerinde, Hacıdır Değirmeni Mevkii'ndedir. Gediz Havzası'nı kabaca kuzey-güney ekseninde kat eden tali bir karayolu üzerinde bulunan köprü, bugün yaygın olarak kullanılan adını, yaklaşık 5 km güneyde, Salihli ilçesinin Hacıdır Köyü'nden almıştır. Fakat 1326 (1910/1911) tarihli 1/200.000 ölçekli bir haritada Bezirgân Köprüsü adıyla geçmektedir. Bezirgân; ticaretle uğraşan kimse, tüccar veya kısaltılmış şekliyle eşya gezdirip satan gezginci esnafa denilmektedir. Keza 1962 yılına ait 1/25.000 ölçekli haritada (İzmir K20-a3 Paftası) da Bezirgân Köprüsü adıyla kaydedilmiştir.

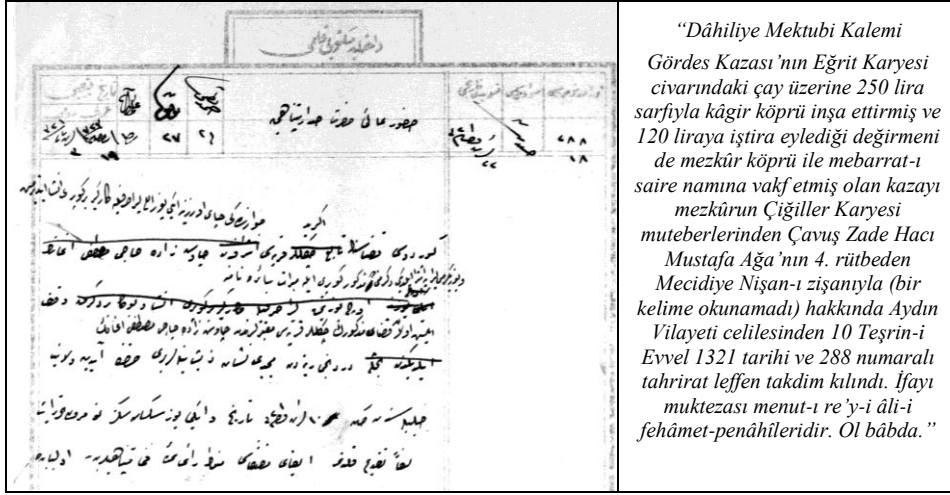
Köprü, kabaca kuzey güney doğrultusunda olup, uzunluğu yaklaşık 87 m, genişliği 2.85 m ve yüksekliği talveg çizgisinden 8 m kadardır. Köprü birbirinden farklı genişlikte 6+1 gözden meydana gelmektedir. Güney tarafta küçük bir göz, köprüye sonradan ilave edilmiştir. Talveg çizgisi üzerinde yer alan büyük gözün kuzey tarafında 2, güney tarafında 4 göz yer almaktadır. Buna göre köprü asimetrik bir tarzda inşa edilmiştir. Bu durum akarsuyun menderes yaptığı bir yerde, yatağın enine profiliyle ilgilidir. Başka bir ifadeyle köprünün yapıldığı vadinin kuzey tarafı çarpak, güney tarafı yığınak şeklindedir.

Köprünün inşasında, yakın çevrede bulunan gnays, şist ve mikaşist türü kayalar ve harç kullanılmıştır (Fotoğraf 10). Köprünün döşemesi büyük gözden itibaren her iki tarafa doğru hafifçe alçalmakta, uzanışı da hafif eğrilikler oluşturmaktadır. Gösterişsiz bir mimari tarzda inşa edilen köprü bir kaç kez tamir edilmiştir. Kamyon gibi büyük ve geniş araçların geçmesi için köprünün taştan yapılan korkuluk duvarları yıkılmıştır.

Kitabesi olmayan Hacıdır Köprüsü, Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde bulunan bir belgeden (DH.MKT.,DN.1026,GN.1) öğrenildiğine göre, Gördes kazasının Çiğiller Karyesi



muteberlerinden Çavuş Zade Hacı Mustafa Ağa tarafından yaptırılmıştır (Belge 1). Belgenin üzerinde Hicri 19 N 1323 (Miladi 16.11.1905 Perşembe) tarihi yer almaktadır.



**Belge 1.** Hacıhıdır Köprüsü'nü yaptıran Gördes'in Çiğiller Köyü'nden Çavuş Zade Hacı Mustafa Ağa'ya 4. rütbeden Mecidiye Nişan-ı verilmesiyle ilgili belge (Sene 1905).

Çavuş Zade Hacı Mustafa Ağa, köprü'nün yanında, geliri köprü'nün bakımında kullanılmak üzere bir de değirmen yaptırarak vakfetmiştir. Çayın akış gösterdiği devrede çalışan ve 1950'lere kadar geniş bir alana hizmet veren değirmene, yöre halkı tarafından Hacıhıdır Değirmeni adı verilmiştir.



**Fotoğraf 10.** Gördes Çayı üzerinde bulunan Hacıhıdır Köprüsü (2010).

Köprü mevkiinde Salihli-Gördes ilçe sınırını da oluşturan Gördes Çayı, Paleozoik yaşlı dirençli kayalar içinde menderli bir tarzda uzanan nispeten dar ve derin bir vadi

açmıştır. Köprü vadinin geçişi elverişli olduğu bir yerde, ayakları yerli kaya üzerinde ve dolayısıyla sağlam bir zemin üzerinde inşa edilmiştir. Şüphesiz bu özellik, köprünün şiddetli sellere karşı direnç göstermesinin başlıca nedenleri arasında yer almıştır. Örneğin 1906'da yaşanan şiddetli bir sel olayında, sular köprünün üzerinden aşmasına karşılık, köprü hasar görmemiştir. Fakat motorlu araçların geçmesi için, eski ulaşım araçlarına göre inşa edilen korkuluk duvarlarının yıkılması; köprünün görünümünde değişikliğe neden olmuştur.

Hacıhıdır Köprüsü'nün 150 m kadar güneybatısında, 1990'lı yıllarda inşa edilen yeni bir betonarme köprüyle bu güzergâhta ulaşım devam etmektedir. Ayrıca, eski köprünün yanında (güneydoğu kesiminde) bazı dinlenme tesisleri yapılmış ve böylece burası ulaşımın yanı sıra rekreasyonel bir özellik de kazanmıştır.

### **7. Yedigöz Köprüsü**

İzmir-Ankara Karayolu'nun (D 300) 250 m kuzeyinde, Kemalpaşa ilçesinin Çambel Köyü'nün sınırları içinde, Kemalpaşa (Nif) Çayı'nın eski bir yatağı üzerinde yer almaktadır. Köprü için yaygın olarak kullanılan Yedigöz'den başka Kemer Köprü adına da rastlanılır. Örneğin köprü, 1/25.000 ölçekli topografya haritasının ilgili paftasında (İzmir L 19 a1) bu adla kaydedilmiştir. Adından anlaşılacağı gibi yedi göz olan köprünün günümüze harap bir şekilde dört kemer gözü ulaşabilmiştir (Fotoğraf 11). 6. ve 7. gözler arasındaki ayak izinin bir kısmı mevcuttur. İzmir İki Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Arşivi'ndeki Yedigöz Köprüsü Dosyası (No:35.09/133)'nda verilen bilgilere göre; köprünün görünen uzunluğu 55 m, en dar kemer açıklığı 9.10 m, en geniş kemer açıklığı 13.10 m, genişliği 5.90 m ve yüksekliği 5 m kadardır. 4. kemer gözü en yüksek ve en geniş kemer aralığına sahiptir. Köprünün doğu tarafta yıkılan gözlerle birlikte toplam uzunluğu 100 m'den fazladır. Bugün için inşasına dair bir belge ve kitabenin olmadığı köprünün korkulukları hakkında fikir verecek herhangi bir işaret gözlenmemiştir.

Bölgeden 1832'de geçen Texier, Kemalpaşa ile Turgutlu arasında, yarısı harap altı gözlü bir köprü bulunduğunu, Müslümanların olan bu eserin hiç şüphesiz Manisa'nın sultanlar ailesine ikametgâh olduğu zamanlarda yapıldığını belirtmektedir (2002: 72). Bazı yayınlarda ise köprünün 16. yüzyıl başında yapıldığı konusunda tahminlere rastlanılır ([www.kemalpaşa.gov.tr/turizm.htm](http://www.kemalpaşa.gov.tr/turizm.htm)). Öte taraftan Yedigöz Köprüsü Dosyası'nda da; 1531 tarihli Tapu Tahrir Defteri'nden Hacı Ahmet Bin İsa isimli bir kişinin Manisa ile Kemalpaşa arasında, Kemalpaşa Çayı üzerinde altı gözlü bir köprü yaptırdığı ve muhtemelen adı geçen eserin bu köprü olduğu ileri sürülmektedir. Kiepert'in 1911 tarihli haritasında ise, isim belirtilmeden bu köprüyü gösterir bir işaret konulmuştur.

İzmir-Ankara Karayolu'ndan görülebilen ve güneydoğu-kuzeybatı doğrultusunda uzanan köprü, yakın çevrede yaygın olarak gözlenen genellikle beyaz ve gri renkli kalker kesme taşlardan inşa edilmiştir. Duvar örgüleri ve kemerlerinde büyük taşın yanı sıra tuğla ve moloz taşlar da kullanılmıştır.

Kemalpaşa Çayı'nın nispeten geniş ve eski bir yatağı üzerinde inşa edilen köprü, şimdiki yatağın yaklaşık 150 m doğusunda kalmıştır. Bu itibarla köprü, Kemalpaşa Çayı'nın siltasyon etkisinin ve yatağını değiştirmiş olduğunun da önemli bir kanıtıdır.

Texier'in 1832 yılına ait gözlemleri dikkate alındığında; Kemalpaşa Çayı'nın en azından 170 yıldan beri şimdiki mecrasında aktığı ve köprünün de o zamandan beri yıkık olduğu öğrenilmektedir.



**Fotoğraf 11.** Kemalpaşa Çayı'nın eski yatağında yer alan Yedigöz Köprüsü (2009).

Köprünün mevkii, günümüzde ulaşım bakımından önemini artırmıştır. Nitekim İzmir-Ankara Karayolu'nun Kemalpaşa Çayı üzerindeki yeni betonarme köprüleri aynı mevkide yapılmıştır. Ayrıca güneyde Bozdağların eteğinde yer alan bazı köy ve kasabalara (Armutlu, Bağyurdu) ulaşan yollar da bu mevkii ile bağlantı sağlamaktadır.

Mevcut haliyle de dikkati çeken Yedigöz Köprüsü, İzmir İki Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından 19.2.2003 tarih ve 11392 numaralı kararı ile koruma altına alınmıştır. Bugün üzüm bağları içinde kalan köprü, daha fazla yıkılmadan, biran önce restore edilmeli ve ülkemiz turizme kazandırılmalıdır. Karayolu kenarına bilgilendirici bir levha konulmalı ve köprüye daha rahat ulaşılabilir bir yol yapılmalıdır.

### **8. Değirmen Köprüsü**

Köprü, Salihli ilçesinde Hacılar Köyü'nün 500 m kadar batısında, Alaşehir Çayı'nın menderesli akış gösterdiği eski bir yatağı üzerinde yer almaktadır. Kız Köprüsü adı da verilir. Değirmen Köprüsü, Alaşehir Çayı'nın Gediz Nehri'ne boşalmadan önce, ovanın kuzey kesiminde akışın kısmen istikrar kazandığı, topografya bakımından elverişli bir yerde inşa edilmiştir.

Kuzey-güney doğrultusunda uzanan köprünün en az dört gözlü olduğu söylenebilir. İki gözü sağlam ve bir gözü kısmen yıkılmış olan köprü taş malzemeyle inşa edilmiştir (Fotoğraf 12). Korkuluk duvarları bulunmayan köprünün inşasında kalker, kuvarsit, kumtaşı, şist, tuğla ve kısmen de devşirme taşlar kullanılmıştır. Mevcut haliyle yaklaşık 45-50 m uzunluğunda ve 2 m genişliğinde olan köprünün ayakları, Alaşehir Çayı'nın getirdiği detritik malzeme ile kısmen örtülmüş ve bu yüzden köprünün yüksekliğini ölçmek mümkün olmamıştır. Ancak görünen yüksekliği 1.5 m kadardır. İslah

edilen Alaşehir Çayı, nispeten geniş ve derin bir kanala alınmış, bugün köprünün yaklaşık 200 m güneyinden geçmektedir.



**Fotoğraf 12.** Alaşehir Çayı'nın eski yatağı üzerinde yer alan Değirmen Köprüsü (2005).

Değirmen Köprüsü, konum bakımından Kemaliye, Adala, Borlu, Gördes, Demirci, Alaşehir, Buldan ve Denizli ile İzmir, Salihli, Kula, Uşak ve Afyonkarahisar arasına rastlayan ulaşım güzergâhlarının üzerinde yer almaktadır. Yine köprü, Alaşehir ilçesinin Kavaklıdere kasabasını takiben Bozdağlar üzerindeki Kiraz Yaylası'na ve oradan Kiraz'a tali bir yolla bağlantı sağlayan güzergâhta bulunmaktadır.

Bir kitabe olmadığı gibi, köprünün ne zaman ve kimin tarafından yaptırıldığı konusunda henüz bir belgeye ve bilgiye rastlanmamıştır. Fakat köprünün Kemaliye ve Adala'da birçok vakıf eserleri bulunan Saruhanoğulları Beyliği döneminde veya Osmanlı döneminde inşa edilmesi ihtimal dâhilindedir. Mevcut durumdan Değirmen Köprüsü'nün çok uzun bir zamandan beri ulaşımda kullanılmadığı ve tamir edilmediği anlaşılmaktadır.

### **SONUÇ VE ÖNERİLER**

Gediz Havzası'nın iskân tarihi İlkçağ'dan başlayarak bugüne kadar kesintisiz bir şekilde devam etmiştir. Bu uzun süreçte havzada önemli medeniyetler kurulmuş ve bunlar çok sayıda su yapıları ve köprüler inşa etmiştir. Fakat yapıların bir kısmı maalesef bugüne ulaşmamış, bir kısmı harabe durumuna gelmiş ve bir kısmı da eski işlevini sürdürmektedir. Havzanın iskân tarihi çok uzun olmakla birlikte, bugün mevcut olan ve makalede ele alınan tarihi köprülerin hemen tamamı Osmanlı dönemine ait yapılardan oluşmaktadır.

Havzada inşa edilen köprülerin tamamı dekoratif bakımdan sade görünümlüdür. Köprülerde dikkati çeken insan veya hayvan figürleri ile süslemeler yoktur. Devşirme malzeme çok az kullanılmıştır. Köprülerde genellikle kemerin iç kısmında kesme taş veya kenarları hafif düzeltilmiş taşlar ve yapının diğer kısımlarında moloz taşlar kullanılmıştır. Köprüler biçimlerini, genellikle mevkiin topografik özelliklerinin etkisi altında almıştır. İncelenen sahada ana form bakımından iki tip köprü ayırt edilmektedir. Birincisi, ana gözlü



ve iki yana eğimli köprüler. Bunlarda gözlerin büyüklüğü de farklıdır. İkincisi hemen hemen eş büyüklükte açıklıkların oluşturduğu, üstü düz ya da az eğimli köprülerdir.

Tarihi köprüler, Gediz Havzası'nda eski ulaşım güzergâhlarının belirlenmesinde, ulaşım da fonksiyonel sürekliliğin veya süreksizliğin ortaya konulması bağlamında önemli maddi ve kültürel kalıntılardır. Örneğin aynı mevkide tarihi bir köprüyle yeni bir köprü birlikte görülmekte ve ulaşım bakımından fonksiyonel sürekliliğe işaret etmektedir. Buna karşılık bugün ana yollara uzak kalan köprüler de vardır ve bunlar zamanla ulaşım güzergâhının değiştiğini ortaya koymaktadır.

Havzada bulunan tarihi köprüler, turizmin gelişmesine katkı sağlayabilecek önemli turistik kaynaklardır. Bunlar, turizme çeşitlilik sunması açısından ayrı bir değer taşımaktadır. 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.

Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu'nun 19.4.1996 tarih ve 430 numaralı ilke kararında; eski fonksiyonlarını kaybetmiş ve bu nedenle terk edilen köprülerin bakımı ve onarımı yapılırken mimari karakterlerini bozmadan orijinal durumlarının araştırılarak buna uygun rölöve ve restorasyon projelerinin hazırlanması gerektiği ifade edilmiştir. Çok yerinde olan bu ilke kararı gereğince tarihi köprülerin aslına uygun bir şekilde tamir edilmesi gerekir. Çünkü gelişigüzel yapılan tamiratlar, tarihi köprülere büyük zarar vermektedir. Ayrıca yeni köprülerin, tarihi köprü'nün genel görünümünü etkilemeyecek şekilde ve belirli bir mesafede yapılması gerekmektedir.

İncelenen sahanın büyük bir kısmı İzmir İki Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun yetki sahasına girmektedir. Bu kurul tarafından tescil edilen köprülerin koruma alanı ve sınırları belirlenmektedir. Hemen her köprü'nün boyutlarına göre bu alan farklılık arz etmektedir. Fakat koruma alanlarında yeterli denetim yapılmamaktadır. Örneğin 2009 ve 2010'da Kısmalı Köprüsü koruma alanı içinde; tarım faaliyetlerinin köprü'nün ayaklarına kadar yapıldığı gözlenmiştir. Keza Yedigöz Köprüsü ve Değirmen Köprüsü de aynı durumdadır. Dolayısıyla tescil edilen eserlerin korunması, daha ciddi bir şekilde yapılmalı ve kontrol edilmelidir. Bu konuda yerel yönetimlere ve gönüllü kuruluşlara da daha fazla görev verilmelidir.

Makalede ele alınan bazı köprülerin ne zaman ve kimin tarafından inşa ve tamir ettirildiği konusunda yeterli bilgi ve belgeye ulaşılamamıştır. Bu köprülerle ilgili daha detaylı çalışmalara ihtiyaç vardır. Osmanlı Arşivi'nde özellikle vakıflar ve tapu kayıtlarıyla ilgili belgelerin gözden geçirilmesi önemli bilgiler sağlayabilir. Bundan başka, köprülerin boyutlarının yeniden ölçülerek doğru değerlerin elde edilmesi; çeşitli yayınlarda görülen farklılıkların ve hataların ortadan kaldırılmasında faydalı olabilir.

Bu makale hazırlanırken, ülkemizdeki büyük küçük bütün tarihi köprülerle ilgili detaylı bir envanter çalışmasına ihtiyaç olduğu görülmüştür. Bazı tarihi köprülerle ilgili Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından bir dosya hazırlanmadığı veya hazırlanan dosya bilgilerinin çok yetersiz ve genel bilgiler olduğu anlaşılmıştır. Şüphesiz bu

konuda daha kapsamlı çalışmalara ihtiyaç vardır. Bu çalışmalar, resmi kurumlar veya sivil toplum öncülüğünde farklı bilim dalı mensuplarından oluşturulan bir ekip tarafından yapılmalıdır.

#### **KAYNAKÇA**

- Acun, H., 1999, Manisa'da Türk Devri Yapıları, Türk Tarih Kurumu Yayını, VI. Dizi, Sayı 56, Ankara.
- Akşit, O., 1983, Manisa Tarihi (Başlangıçtan MS 395 Yılına Kadar), İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları No.3104, İstanbul.
- Âşık Paşaoğlu Tarihi (Çev. Atsız), 1992, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları Tarih Dizisi No. 1, İstanbul.
- Bayındırlıkta 60. Yıl, Bayındırlık Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası, Ankara, 1983.
- 1/200.000 Ölçekli Harita, Soma Paftası (S 3), Erkânı Harbiye Umumiye Matbaası, 1326.
- 1/250.000 Ölçekli Harita, Manisa Paftası, Erkânı Harbiye-i Umumiye Matbaası, İstanbul, 1328.
- Bozer, R., 1990, Kula'da Türk Mimarisi, Kültür Bakanlığı Yayınları Tanıtma Eserleri No.30, Ankara.
- Cumhuriyetin 50. Yılında Uşak (İl Yıllığı), Uşak Valiliği Yayını, 1973.
- Çiçek, İ., 1985, Her Yönüyle İlçemiz Salihli, Çiçek Matbaası, Salihli.
- Çiçek, İ., 1999, Borlu (Tarih, Coğrafya ve Kültür Hayatı), Ay Yayınları, Salihli.
- Çiçek, İ., Çetin, Ş., 2001, Tarih İçinde Adala ve Köyleri (Dünü-Bugünü), Adala Belediyesi Kültür Yayınları No.1, Salihli.
- Çulpan, C., 1975, Türk Taş Köprüleri (Ortaçağdan Osmanlı Devri Sonuna Kadar), Türk Tarih Kurumu Yayınlarından VI. Dizi, Sayı 16, Ankara.
- Doğanay, H., 1997, Türkiye Beşeri Coğrafyası, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları Bilim ve Kültür Eserleri Dizisi 877, İstanbul.
- Doğaner, S., 2001, Türkiye Turizm Coğrafyası, Çantay Kitabevi, İstanbul.
- DSİ, 1981, Tarihi Su Yapıları, Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü İşletme ve Bakım Dairesi Başkanlığı Yayını (Teksir), Ankara.
- Emecen, F.M., 1989, XVI. Asırda Manisa Vilayeti, AKDITYK Türk Tarih Kurumu Yayını Dizi XIV, Sayı 6, Ankara.
- Evliya Çelebi, 1985, Seyahatname, Üçdal Neşriyat, Cilt 1-2, İstanbul.
- Gökçe, T., 2001, XVI. Yüzyılda Kula, Manisa Araştırmaları, Cilt 1, Manisa, s.1-38.

- Gökçen, İ., 1946, Manisa Tarihinde Vakıflar ve Hayırlar (H. 954-1060), Manisa Halkevi Yayını Sayı 18, İstanbul.
- Göney, S., 1995, Şehir Coğrafyası, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayın No. 2274, İstanbul.
- Gürsoy, C.R., 1975, Türkiye'nin Tabii Yolları, Türk Coğrafya Dergisi, Sayı 26, İstanbul, s.24-33.
- Herodotos, 1973, Herodot Tarihi (Çev. M. Ökmen, Yunanca Aslıyla Karşılaştıran ve Sunan A. Erhat), Remzi Kitabevi Büyük Fikir Kitapları Dizisi 19, İstanbul.
- [Http://www.kemalpasa.gov.tr/turizm.htm](http://www.kemalpasa.gov.tr/turizm.htm)
- İlter, F., 1978, Osmanlılara Kadar Anadolu Türk Köprüleri, Bayındırlık Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Yayın No.244, Ankara.
- İlter, F., 1978, Anadolu'nun Erken Devir Türk Köprüleri ile İran Köprü Mimarlığı İlişkileri, Atatürk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Araştırma Dergisi (In Memoriam Prof. Dr. Albert Louis Gabriel) Özel Sayı 9, Ankara, s.275-320.
- Kiepert, H., 1855, General Karte Des Türkischen Reiches In Europa Und Asien (1/3000 000), Verlag Von Dietrich Reimer, Berlin.
- Kiepert, H., 1867, Carte Generale De L'Empire Ottoman En Europe Et En Asie (1/3000 000), Verlag Von Dietrich Reimer, Berlin.
- Kiepert, R., 1911, Karte von Kleinasien (Smyrna, 1/400.000), Dietrich Reimer, Berlin.
- Manisa Vilayeti Hakkında Tabii Coğrafi, Tarihi, İdari İktisadi, İçtimai, Malumatı Cami Mecmuadır, Manisa Vilayet Hususi İdaresi, 1932.
- Nagata, Y., 2002, Türkiye'de Tanzimat Öncesi Dönemde Ayanların Bölgesel Gelişimdeki Rolü: Karaosmanoğlu Ailesi Hakkında Bir Çalışma (Çev. İ. Külbilge), Manisa Araştırmaları, Cilt 2, Manisa, s.27-42.
- Orhonlu, C., 1984, Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar (Derl. S. Özbaran), Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları No.31, İzmir.
- Önge, M.Y., 1997, Türk Mimarisinde Selçuklu ve Osmanlı Dönemlerinde Su Yapıları, Türk Tarih Kurumu Yayınları, VI. Dizi-Sayı 48, Ankara.
- Öziş, Ü., 1984, Su Mühendisliği Tarihi Açısından Türkiye'deki Eski Su Yapıları, Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü Teknoloji Dairesi Başkanlığı Yayını, Ankara.
- Öziş, Ü., 1987, Su Mühendisliği Tarihi Açısından Anadolu'daki Eski Su Yapıları, Dokuz Eylül Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Yayın No.73, İzmir.
- Pekuz, M., 1984, Türkiye'de Tarihi Su Yapıları, Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü İşletme ve Bakım Dairesi Başkanlığı Yayını (Teksir), Ankara.

- Ramsay, W.M., 1960, Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası (Çev. M. Pektaş), Milli Eğitim Bakanlığı Yayını, İstanbul.
- Selen, H.S., 1943, Türkiye'nin Yol Sistemi, Türk Coğrafya Dergisi, Sayı 3-4, Ankara, s.352-371.
- Su, K., 1982, Manisa ve Yöresinde İşgal Acıları, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayını Kültür Eserleri Dizisi No.21, Ankara.
- Suveren, N., 1959, Türkiye'deki Eski Su Eserleri ve Tesisleri, Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Neşriyatı, Sayı 53, Cilt 1, 2, Ankara.
- Telci, C., 2002, Turgutlu Voyvodası Es-Seyid El Hac İbrahim Ağa'nın 1809 Yılında Zabt Edilen Muhallefatı, Manisa Araştırmaları, Cilt 2, Manisa, s.43-76.
- Texier, C., 2002, Küçük Asya Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi (Çev. Ali Suat, Latin Harflerine Aktaran K. Y. Kopruman, Sadeleştiren M. Yıldız), Enformasyon ve Dökümantasyon Hizmetleri Vakfı Yayını, Cilt 2, Ankara.
- Tunç, G., 1978, Taş Köprülerimiz, Bayındırlık Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Yayın No.237, Ankara.
- Tümer, H., 1971, Uşak Tarihi, Uşak Halk Eğitimine Yardım Derneği Kültür Yayınları No.14, İstanbul.
- Uluçay, M.Ç., 1940, Saruhanoğulları ve Eserlerine Dair Vesikalar (H.773-1220), Manisa Halkevi Yayınlarından Sayı 6, Resimli Ay Matbaası, İstanbul.
- Uluçay, M.Ç., 1945, Cizri Zade Kasım Paşa, Gediz, Sayı 87, Manisa, s.4-6.
- Uluçay, M.Ç., 1946, Saruhanoğulları ve Eserlerine Dair Vesikalar, Manisa Halkevi Yayınlarından Sayı XVII, Marifet Basımevi, İstanbul.
- Uşak (İl Yıllığı), Uşak Valiliği Yayını, 1967.
- Uşak'93, Uşak Tanıtım Kültür ve Turizm Yayınları, İzmir, 1993.

#### **NOTLAR**

<sup>1</sup>Akarsu ve özellikle aşağı kesimi, daha önceleri Sarabat adıyla da anılmıştır. Nitekim birçok yerli ve yabancı eserde bu adla kaydedildiği görülür. Örneğin Kiepert, 1855 tarihli Osmanlı Devleti'ni gösteren bir haritasında nehri, "Sarabat ou Gediz Ts" adıyla, 1867 tarihli başka bir haritasında "R. Sarabat ou Guédoz Tchai (Hermus)" şeklinde kaydetmiştir. Fakat 19. ve 20. yüzyıllarda Gediz adı daha çok kullanılmaya başlanılmış ve Sarabat adı zamanla unutulmuştur. Ayrıca Manisa'da banisi bilinmeyen Sarabat Camii, Sarabat Caddesi, Uşak ili Banaz ilçesi Ahat Köyü'nde Sarabat Mevkii, Denizli ili Tavas ilçesinde Sarabat/Sarıabat Köyü gibi bu adı taşıyan birçok yer vardır. Keza Sarabat soyadı da oldukça yaygındır. Nehre antik dönemde ise Hermos adı verilmiştir.

<sup>2</sup> Texier, Kula'nın yaklaşık 15 km kuzeydoğusunda, Gediz Nehri'ne 2 km mesafede, Şehitoğlu Köyü'nün sınırları içinde yer alan Emir Hamamı'nın yanında eski bir köprünün varlığına değinmektedir. 19. yüzyılın ortasında buradan geçen Texier'e göre, Emir Hamamı'nda "duvarın kuzeyinde, kemer kalıntısı ve nehrin üzerinde, yarısı harap ve Bizans zamanına ait görünen bir köprü vardır ( 2002: 94). Texier, eserinin aynı sayfasının (s.94), başka

bir yerinde, “Emir Hamamı’nda Gediz üzerine yapılmış olan bir köprü” şeklinde söz etmektedir. Oysa Emir Hamamı, Gediz Nehri kıyısında değil; yaklaşık 2 km doğuda, Geren Çayı kenarındadır. Dolayısıyla Texier, aynı köprü için iki ayrı konum vermektedir.

Aynı sahadan geçen Ramsay da, Kula’da Gediz Nehri üzerine yapılmış iki adet Roma devri köprüsünün olduğunu kaydetmiştir. Ramsay, Satala (Sandal) ile Temenothyrai (Güre yakınında) arasında geçişin gayet çetin olduğunu, lakin burada 1881’de Sir C. Wilson’la beraber Gediz Nehri üzerinde iki Roma köprüsü gördüklerini; biri, yeni yolun Kula’dan ayrıldıktan sonra Gediz ile birleştiği noktanın biraz yukarısında ve tamamıyla harap bir halde, çok daha ilerde olan ikincisinin hala kullanıldığını ve sonradan yapılan tamirlerin köprünün Romalı esasını tamamıyla saklayamadığını ifade etmiştir (1960:82).

<sup>3</sup> Örneğin 1932’de Manisa ilinde kullanılan toplam açıklığı 10 m’den fazla 42 köprüden 7’si ahşap malzemeyle inşa edilmiştir. Diğer köprülerin 23’ü betonarme, 11’i demir ve 1’i de kâgirdir (Manisa Vilayeti, 1932:63-66). Bugün ise ilin ilçe ve köy yollarında kullanılan ahşap köprü mevcut değildir.

<sup>4</sup> Bu konuda; Manisa ilindeki Sancaklıçesme, Çınarlıkuyu (Merkez), Akçeşme, Sarnıçköy (Akhisar), Gürçeşme (Demirci), Tatlıçesme, Sarnıçköy (Kula), Çamurhamamı (Salihli), Çatalköprü, Karaoluk (Turgutlu) ve Köprübaşı köy ve ilçe merkezi statüsünde olan yerleşmelerle ilgili başlıca örneklerdir. Uluderbent kasabasının Köprübaşı adında bir mahallesi vardır. Ayrıca Uşak ilinde Merkez ilçeye bağlı Köprübaşı Köyü, İzmir ilinin Kemalpaşa ilçesinde Taşköprü Mevkileri dikkati çekmektedir.

<sup>5</sup> Susa, İran’ın Huzistan Bölgesi’nde, Basra Körfezi’ne yaklaşık 100 km uzaklıkta oldukça eski bir yerleşmedir. Şehir, Dareios zamanında Pers İmparatorluğu’nun başkentliğini yapmıştır.

<sup>6</sup> Kısmalı Köprüsü’nün adını acı bir olaydan aldığına inanılır. Söylenceye göre Turgutlu’da yaşayan bir ağanın oğlu ile Sinirli Köyü’nde oturan bir ağanın kızı arasında söz kesilir. Kısa bir süre sonra düğün hazırlıklarına başlanır. Gelin kız bir gün uykusunda kötü bir rüya görür ve bunu yakınlarına anlatır. Aynen rüyasında olduğu gibi, kızın düğünü yapılır, çeyizi develere yüklenir ve düğün kervanı Gediz Nehri’nden geçerken gelinin atı ürker ve gelin attan düşerek suda boğulur. Bu olaydan sonra gelinin çeyiz parasıyla bu köprü yaptırılır. Bundan dolayı köprünün adının da “Kız-Malı”ndan Kısmalı’ya dönüştüğü anlatılır.

<sup>7</sup> Köprü’de 1x1.5 m ebatlarında bir kitabenin bulunduğu, bu kitabenin 1985-1990 yıllarında resmi görevliler tarafından alınıp-götürüldüğü söylenmektedir (?). Şimdi nerede olduğu bilinmeyen bu kitabe büyük bir ihtimalle tamiratlarla ait olmalıdır (?). Bu bağlamda konuyu Manisa Müzesi Müdürlüğü yetkililerine sordüğümüzda; kayıtlarında herhangi bir köprü kitabesinin olmadığı ifade edilmiştir.

<sup>8</sup> Turgutlu civarında Ova Yolu, Gencerpınarı Yolu, Yassıgeçit Yolu, Dağdelen Yolu gibi bağ, bahçe, tarla ve çevredeki yerleşmelere giden yollar vardır. Bey Yolu, Kısmalı Köprüsü’nden Urganlı’ya doğru giden yola denilir.

<sup>9</sup> “Nahmedullah yekun Sultan Murat devri adlinde Nasuh  
Nazarın gör mümkün serv eyleyeler kule-i Şami. Bina eyle...(kırık kısım)  
Fi sene tis’a. Göreler...”

Bu köprüye ait üzerinde kurşun kalıntıları ve delikleri olan 10 kadar büyük kesme taşlar (kalker), regülâtörün yanında nehir yatağının temizlenmesi sırasında ortaya çıkarılmış ve halen (2009) nehrin doğu kıyısında görülmektedir.

### **Katkı Belirtme**

Osmanlıca köprü kitabelerini ve belgelerini okuyan Osmanlı Arşivi’nden Fuat Recep’e ve Marmara Üniversitesi’nden Dr. Yüksel Çelik’e çok teşekkür ederim.

*Gediz Havzasında Tarihi Köprüler ve Fonksiyonel Özellikleri*

---