

## Sivil Mimari'nin Sıradışı Örneklerinden: Arastalı Köprüler

### One Of The Exceptional Examples Of Civil Architecture: Market Bridges

Mehmet Mert Bayram 

Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler  
Enstitüsü, Sanat Tarihi Anabilim Dalı,  
Yüksek Lisans Öğrencisi, Sakarya,  
Türkiye, mertbayram@gmail.com



Geliş Tarihi/Received: 02.05.2024  
Kabul Tarihi/Accepted: 20.06.2024  
Yayımlanma Tarihi/ Available Online:  
27.06.2024

**Öz:** Köprü Mimarisi, kuşkusuz sivil mimari örnekleri arasında önem arz eden yapı grubu arasındadır. Köprüler; buldukları konumun özelliklerini yansıtmaktadırlar. Köprü mimarisi, hemen her medeniyette anıtsal yapıları gereği dikkat çekici örnekler barındırır. Söz konusu köprüler, halkın ihtiyaçlarına cevap veren işlevsel bir inşaat anlayışı ile ele alınmışlardır. Kimi örnekler, önemli ticaret yolları üzerinde konumlanırken kimileri ordu geçişleri, hac yolları gibi kilit noktalarda işlevlerini sürdürürler. Bunun yanı sıra geniş su yataklarının birbirinden ayırdığı yerleşim bölgelerini birbirini bağlama vazifesi görürler. Köprü mimarisi içinde görülen farklı plan tipleri arasında kuşkusuz arastalı (dükkanlı) köprüler dikkat çekicidir. Bünyelerinde buldukları dükkan yapıları ile birlikte plan tipleri arasında ayrılırlar. Dünyanın farklı noktalarında yer alan bu sayıca az örnekler, mimarlık tarihi açısından ayrıca önem arz eder. Söz konusu dükkanların kimi örnekler daha sonradan eklendiği ifade edilmektedir.

Makalede arastalı köprü örnekleri; mimari, tezyinat, malzeme ve teknik hususlar açısından incelenmiştir. Buldukları bölgede güzergâhların önemi üzerinde durulmuş ve bilgileri verilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Sivil mimari, Köprü mimarisi, Köprü, Arastalı köprüler, Tarihi yollar

**Abstract:** The architectural significance of bridges is indisputable within the realm of civil architecture. Bridges serve as tangible representations of their surroundings, boasting monumental structures that capture attention across civilizations. These structures are designed with a functional approach to meet the evolving need of society, spanning from facilitating trade routes to enabling strategic military and pilgrimage roads. Additionally, bridges serve as vital connectors, bridging communities separated by water. Notably, market bridges with integrated commercial spaces stand out for their unique design and historical importance. These structures, scattered worldwide, hold a distinct place in architectural history, with some commercial additions being later enhancements.

In this article, market bridges examples are examined comprehensively, encompassing architectural, decorative, material, and technical aspects. The emphasis is placed on the pivotal role of these bridges within their regional context, the construction purposes of the market bridges are mentioned. In the sections, information on the importance of the roads on which market bridges are located is given.

**Keywords:** Civil architecture, Bridge architecture, Bridge, Market bridges, Historic roads

## Extended Abstract

Bridge architecture, which is analysed within Civil Architecture, is important in terms of its monumental structures. Bridges are functional structures built by mankind to overcome natural or artificial obstacles throughout the ages. Bridges have been utilised sometimes to cross the rivers and valleys that form natural borders and sometimes to provide transportation. In the development of bridge architecture, we first come across primitive examples built by utilising tree branches and leaves. In time, stone material and arch form were used to increase the durability of bridges. The use of this form and material has diversified and continued to develop throughout the ages.

Bridges attract attention with their monumental structures in almost every civilisation. They also carry the characteristic features of their locations. In general, they are handled with a functional construction approach that responds to the needs of the public. They connect settlements, important trade routes, pilgrimage routes and military-strategic routes and link these important key points. Bridge architecture has been shaped with the understanding of construction, materials used, aesthetic concerns and changing needs and has reached to the present day.

Among the different plan types that emerged with the developments in bridge architecture, market bridges attract attention. This type, which harbours shop structures and creates a bazaar phenomenon, has been built in different parts of the world with unique examples.

In this study, examples of shop bridges built in different parts of the world were tried to be explained. The architectural forms, materials, techniques, important routes and ornaments of the market bridges were analysed in terms of historical process.

## 1. Giriş

Mimarlık tarihi içerisinde şüphesiz sivil mimari önem arz etmektedir. Sivil mimarının içerisinde yer alan köprüler, en yalın haliyle ulaşım sorunu yaratan su engelini ortadan kaldırmayı hedefler (Çulpan, 2002: 1). Bunun yanı sıra İslam toplumlarında hayır işlemek maksadı; gönül köprüsü ve sırat köprüsü deyimleri de köprünün manevi önemine ışık tutar (Çulpan, 2002: 11). Köprüler tarih öncesi çağlardan itibaren birçok farklı formda ele alınmış ve ulaşım sorunlarını çözmeyi hedeflemiştir. İlk çağda insanlar vadileri aşmak, akarsuları geçmek için primitif yöntemler kullanmışlardır (Tunç, 1978: 5). Çağların ilerleyişi ile birlikte ticari ve ekonomik gelişmeler, önemli stratejik noktalar ve hac yolları gibi unsurlar göz önünde bulundurularak inşa edilmişlerdir. Zaman içerisinde köprü inşasında; dayanıklılık, malzeme, estetik gibi parametreler üzerinde yoğunlaşmış ve yapılaş maksatlarına göre değişiklikler göstermiştir. İnşa edilen en erken örneklerin hemen hepsi ahşap veya kâgir köprülerden oluşmaktadır (Çeçen, 2002: 252). Ahşap malzemeden taş malzemeye geçilmesi köprü mimarisi için bir milat sayılabilir (Atak, 2008: 15).

Köprü mimari, günümüze değin birçok farklı medeniyet tarafından geliştirilmiştir. Bugüne değin plan şemaları ve mimari unsurlar açısından diğer yapı türlerine kıyasla pek az farklılık gösterir. Öyle ki işlevsel tutumu göz önünde bulundurularak yapılan eserler, diğer yapı gruplarında olduğu gibi, çeşitli kıyaslamalar dahilinde, belli sentezleri ortaya koymak güçtür (Atak, 2008: 15). Köprü mimarisinde kemer kullanılmaya başlanması ile birlikte paydaş benzerliklerin arttığı görülür.

Köprüleri yolların dışında ele almak doğru olmayacaktır. Hemen hemen tüm çağlar boyunca köprüler ve yollar arasında tabii bir ilişki bulunmaktadır (İlter, 1978: 11). Önemli güzergâhlar, ticaret yolları (Kral Yolu, İpek Yolu, Baharat Yolu...), hac yolları, ordugâh üzerinde ulaşımın aksamaması maksadıyla köprüler önem teşkil etmektedir. Bu hususta şüphesiz en öne çıkan Romalılar olmuştur. Roma köprüleri; iyi işçilik, kaliteli malzeme kullanımı ve teknik, kemer kullanımı ile birlikte taş malzemeden inşa ettikleri köprüler halen varlıklarını korumaktadır (O'Connor, 1993: 1).

Arapça' da köprü anlamını taşıyan "cısır" ve "kantara" kelimeleri kullanılır. Cısır, ahşap köprüleri ifade ederken; kantara daha çok taş malzemeli ve kemerli köprüleri anlatmak için kullanılır (Çeçen, 2002: 252-253). Köprü tipleri olarak; ahşap köprüler, asma köprüler, taş köprüler, kâgir köprüler, çelik köprüler, betonarme köprüler, demir köprüler ve münferit tipte (dükkânlı köprüler) olan köprüler sayılabilir (Çulpan, 2002: 1-15). Bu bağlamda dikkat çekici olan arastalı (dükkânlı) köprü yapıları diğer örneklerle ayrılmaktadır. Farsça'da, Ârâsten (sıraya koymak, tanzim etmek) manasına gelen kelime; Türkçe'de dükkânların düzenli bir sıra halinde olmasından çarşı şeklinde anıldığı düşünülür (Çam, 1991: 335-336). Bunun yanı sıra literatürde "çarşılı köprü" veya "kapalı çarşılı köprü" ifadeleri de söz konusu köprü yapılarını tanımlamak için kullanılmıştır. Köprü üzerinde dükkân yapıları barındıran

erken örnek; 13. yüzyılda Çin'in "Çeng-tu-fu" Şehri, "Kiang-sui Nehri" üzerinde yer alan dükkânlı köprülerdir (Önge, 1981: 434).

Arastalı köprü örnekleri, sivil mimari içinde karşımıza çıkan en nadir ve ünik örneklerdir. Dünyanın farklı noktalarında, farklı medeniyetler tarafından inşa edilen örnekler korunarak günümüze ulaşabilmiştir. Dükkânlı köprüler çağlar içinde sosyo-kültürel ve sosyo-ekonomik bakımdan halk ihtiyaçlarının şekillenmesini de gözler önüne sunmaktadır. Buldukları konuma değer katmış, etrafındaki ticari ve ekonomik faaliyetleri geliştirmişlerdir. Önemli güzergâhlar üzerinde yer almaları ile kilit rol oynamışlardır.

Malzeme yönüyle ve form bakımından farklılıklar görülebilen arastalı köprüler, genel bağlamda tabliye<sup>1</sup> üzerinde karşılıklı olarak yer alan sıralı bitişik dükkânlar olarak ele alınmıştır. Köprülerde ilgili durumlara karşılık (üzerinde bulunduğu güzergâh, yapı-dükkân topluluğu, plan, kemerler, orijinalite) detaylıca ele alınmaya gayret gösterilmiştir. Çalışmada Dünya'nın farklı noktalarında inşa edilen dükkânlı köprüler tanıtılmaya ve paydaş özellikleri hakkında tartışılmaya çalışılmıştır.

## 2. Krämerbrücke Köprüsü

Köprü; Almanya Thuringia Eyaleti'ne bağlı Erfurt şehrinde, Gera Nehri – Breitstrom kolu üzerinde inşa edilmiştir. Köprü, Wenigemarkt ve Benediktsplatz meydanlarını birbirine bağlar konumdadır. Köprü, Avrupa'nın en önemli geçiş güzergâhlarından biri olan "Via Regia Lusatiae" (Kraliyet Yolu) yol ağının içerisinde (Vockrodt, 2010: 213). Fransa'dan başlayarak Mainz, Frankfurt, Erfurt, Leipzig, Görlitz, Breslau, Radom-Krakau, Lublim-Lemberg, Schytomyr üzerinden Kiev'e ulaşan bu önemli güzergâhta rol oynamaktadır (Şek.1) (Steinfeld, 1990: 9-22). Bir ticaret, hac ve kraliyet posta yolu olarak kullanılan güzergâh, Frankfurt-Leipzig hattında Erfurt şehri ve Kramerbrücke konuma değer katmaktadır (Steinfeld, 1990: 9-22). Erfurt, orta çağ içinde balmumu ticareti ile ünlü bir şehir ve ticaret güzergâhlarının kesişim noktasıdır (Thirsk, 1997: 81,82,204). Bunu, şehrin içinde yer alan diğer köprü yapıları da destekler niteliktedir (Lehmansbrücke, Lange Brücke, Schölesserbrücke, Roßbrücke) (Vockrodt, 2010: 213-214).

Literatürde köprü için "*Pons rerum venalium*" (dükkânlı köprü) adı ile de söz edilmektedir. (Herz, 2015: 2-10; Tuleshkov, 2019: 88; Vockrodt, 2010: 212-214) Köprünün ilk inşasına dair kesin bir bilgi bulunmamaktadır. Orta çağda köprü başlarına kurulan kiliseler, köprüler hakkında bilgilere ulaşmak hususunda kaynaklık etmektedirler. Şehirde tarihleri 8. yüzyıla uzanan ahşap köprülerin varlığı bilinmektedir. Öte yandan Aziz Benedikt ve Aziz Agidien Kiliseleri de 12. yüzyılda köprü başı kiliseleri olarak hizmet vermekte idiler (Vockrodt, 2010: 213-214). Kramerbrücke'ye ait ilk yazılı belge 1117 yılına tarihlenmektedir (Vockrodt, 2010: 214). Orta çağda çıkan yangın felaketleri ile köprülerin tahrip olduğu bilinmektedir. Bu hususta köprüye ait belge, orta çağda yaşanan doğal afetlerin sonuçlarını ispatlar niteliktedir. Bunun yanı sıra köprü farklı tarihlerde birçok yangına daha uğraşmıştır (1175, 1178, 1213, 1222, 1265, 1293). Köprünün, 12. yüzyılda ahşap asma köprü formunda inşa edildiği muhtemeldir (Vockrodt 2010: 214; Tuleshkov, 2019: 89). Köprü, 1293 tarihi ile Erfurt şehir konseyi tarafından tüm hakları satın alınmıştır. Yapıya dair, Aziz Benedikt Tarikatı tarafından inşasının üzerinde durulmaktadır.<sup>2</sup> Köprüye ait inşa kitabesi mevcut değildir.

Erfurt, bölgesel olarak en büyük tahribi aldığı yangın ile birlikte şehir geniş çapta hasar görmüştür (1472). Mevcut durum doğrultusunda konsey köprü üzerinde '62' ahşap binanın kurulması emrini duyurmuştur (Vockrodt, 2010: 214; Tuleshkov, 2019: 89). Bu yapı topluluğu, iki-üç katlı ahşap formda

<sup>1</sup> Tabliye; üzerinden geçilen, köprünün korkuluklarını da içine alan genişliğidir. Basit ifade ile köprü üzerinde hareket edilen alandır (Atak, 2008: 170).

<sup>2</sup> 1100'lerde "fratres pontificies – köprü inşa eden kardeşler" adı altında Benedikt tarafından kurulan birliğin, birçok inşa faaliyetlerinin içinde yer almaları dikkat çekicidir. Söz konusu dönemde köprü başında kurulan kiliseler, hacılar ve ulaşım sorununu gidermek için ahşap köprüler inşa etmişlerdir. Detaylar için ilgili bölüm başlığına bkz. (Vockrodt 2010: 213)

kasaba nüfusunu rahatlatmaya yönelik bir adım olmuştur. İnşa ile birlikte köprü genişliği 26 m. düzeyine ulaşmıştır. Günümüzde üzerindeki yapıları barındıran haline 1486 yılında kavuşmuştur. 1510 tarihi itibarıyla Kramerbrücke (Tacirler Köprüsü) adını almıştır (Baumbach ve Vockrodt, 2000: 50-55; Vockrodt 2010: 214). 16. yüzyıl ile birlikte köprü üzerindeki yapılarda; oyuncakçılar, kürkçüler ve deri tabaklama atölyeleri hizmet vermeye başlamıştır. İlerleyen süreçte alınan kararlarla birlikte köprü üzerinde müzisyenlere resital sunabilmeleri için izin verilmiştir (1624) (Herz, 2015: 2-10).

Köprü, 1293 tarihi ile birlikte yangınlar sebep gösterilerek kireç taşı, kesme taş ve yer yer kumtaşı malzeme ile yeniden inşa edilmiştir (Res.1) (Vockrodt, 2010: 213-214; Tuleskhov, 2019: 89). Bu inşa 1325 yılına değin sürmüş ve insanın ana yapısı taş malzeme haline evrilmiştir. Köprü, 125.00x26.00 m. boyutundadır. Altı adet beşik kemer tarafından taşınan köprü, boyutları 5.5 ve 7.8 m. gibi farklı genişliklerde kemer açıklıklarına sahiptir (Vockrodt, 2010: 215-217). Köprü tabanı 79 m. uzunluğunda taşıyıcı unsurları barındıran bölümde, '3-6.9 m.' farklı boyutlarda ayaklar bulunmaktadır (Baumbach ve Vockrodt, 2000: 50-55; Tuleskhov 2019: 89). Doğu-batı doğrultuda inşa edilen köprüde, batı bölümde ikinci kemer açıklığından doğu bölüme değin tüm kemerler meşe kalaslarla desteklenmiştir (Res.2-Şek.3). Bu destekler, 1486 tarihindeki yapıların inşası ve genişleyen köprü üzerinde yer alan yapıları desteklemek suretiyle eklenmiştir. Köprü ayakları üzerinde selyaran<sup>3</sup>, korkuluk gibi elemanlar görülmemektedir. Bunun yanı sıra mevcut vaziyet planında boşaltma gözlerine de rastlanmamaktadır. Batı yönünde; dördüncü, beşinci ve altıncı köprü ayakları üzerinde farklı boyutlarda bina giriş kapıları mevcuttur. Bu ayaklar kireçtaşı, kesme taş ve kumtaşı malzemelerden inşa edilmiştir. Su yatağı üzerine daha geniş ve masif bir formda görülen ayaklar, zeminde daha güçlü temelin oluşmasını sağlamıştır.

Tabliye bölümü, 26 m. genişliğe sahip 125 m. boyundadır. Karşılıklı bulunan dükkân yapıları tabliye üzerinde 5.5 m. genişlikte geçiş yolu oluşturmaktadır (Res.3). Tabliye bölümü, yol zemini modern mozaik taşlarla kaplanmış vaziyettedir. Kuzey-Güney cephelerde yer alan dükkân yapıları 2-3 kattan oluşan vaziyette olup, nispeten simetrik bir bütün oluşturmaktadır. Dükkânlar, 15.00-18.00 m. değişkenlik gösteren boyutlara sahiptir (Baumbach & Vockrodt, 2000: 50-55). Günümüzde köprü üzerinde 32 dükkân bulunmaktadır. Ahşap dükkânların cepheleri her biri farklı renkte boyalarla kaplı vaziyette olup cephelere hareketlilik kazandırmaktadır. Sade bir formda ele alınmış köprüde süsleme tezyinine rastlanmamaktadır. Mevcut vaziyeti içinde köprü kuzey cepheden nispeten daha ayrıntılı görülmektedir. Köprü taşıt trafiğine kapalı, yaya geçişine açık olarak günümüzde halen işlevini sürdürmektedir.

Köprü 19-20. yüzyıllarda birçok kez onarım geçirmiştir. 1945 yılında, İkinci Dünya Savaşı hava saldırısında dükkânlar büyük hasar görmüştür (Raßloff, 2015: 4,7). Alınan hasarlar ancak 1954 yılında rekonstrüksiyon edilmiştir (Raßloff, 2015: 7). Günümüze değin en kapsamlı restorasyon çalışması 1985-1986 yılları arasında Doğu Alman Hükümeti tarafından yaptırılmıştır (Şek.4). Bu restorasyon dükkânlar dahil olmak üzere tüm köprü yapısını ele almaktadır. 1990 yılında, Almanya'nın birleşmesi ile birlikte köprüye 1 milyon euro gibi ciddi bir ödenek ayrılarak ihya edilmiştir. 1996 yılında, Belediye Meclisi tarafından köprüye ait bir vakıf kurmuştur (Kramerbrücke Vakfı). Vakıf; köprü onarımı, tarihi, değerleri, dükkânların işleyişlerini idare etmektedir. Bunların yanı sıra köprü kendi adını taşıyan bir festivale ev sahipliği yapmaktadır. Kramerbrückenfest, 1975 yılından beri her yıl düzenlenen ve çok sayıda ziyaretçiye ev sahipliği yapan bir festival olarak öne çıkmaktadır.

### 3. High Bridge (Lincoln)

Köprü, İngiltere/Lincoln şehir merkezinde Witham Nehri üzerinde yer almaktadır (Harris & Pevsner, 1964: 65). Günümüze değin köprü High Bridge, Lincoln Bridge, Glory Hole gibi isimlerle anılmıştır. Kaynaklarda köprüye ait farklı tarihlendirmeler yer almaktadır. Ortak kanı olarak köprü 1160 yılına

<sup>3</sup> Selyaran: Köprü orta ayaklarında genellikle suyun kaynak yönünde yapılan dışa taşkın üçgen veya farklı formlarda yapılan suyun kemerlere akışını sağlayan mimari öğeler.

tarihlendirilmektedir (City of Lincoln Council; Hunt, 1991: 280; Labrum, 1994: 60)<sup>4</sup>. Yapıya ait herhangi bir inşa kitabesi mevcut değildir. High Bridge gerek mimari gerekse tezyini açıdan birkaç farklı dönem üzerinde ele alınmalıdır.

Köprünün, 1160 tarihli orijinal mimarisinde 10,06 m. yükseklik ve 6,7 m. kemer açıklığına sahip olduğu bilinmektedir. Köprü bu şekliyle tek gözden meydana gelmektedir. Göz, beşik kemer formundadır. Göz, üzerinde 1.2 m. boyutlarında çift kaburgalı tonoz, iç kısımda üç adet 0.9 m. ebatlarında yine kaburgalı tonozlarla desteklenmiştir (Labrum, 1994: 60; Barton, 2016: 99;). 1235 yılında Aziz Thomas Becket adına bir şapel köprü üzerine kurulmuştur. (Bkz. City of Lincoln Council) Şapelin üzerinde sağlam durabilmesi adına köprü, 8.5 m. civarında su seviyesi yönünde yükseltilmiştir. Yivli tonozlar vasıtasıyla köprü gözü güçlendirilmiştir. İlerleyen süreçte köprünün taşıyıcı elemanları tuğla malzemeye dönmüştür. (Labrum, 1994: 60-61) Bunun sebebinin köprünün yol seviyesinde ağırlığını düşürme ve/veya yolu alçaltma maksadıyla olduğu muhtemeldir. Köprü çevresinde ilk kez 1540-50'li yıllarda dükkân hüviyetinde yapılar görülmeye başlanmaktadır. İngiliz Reformasyonu etkisiyle köprü üzerindeki şapel yıkılmış; yine aynı dönemde köprü mansap<sup>5</sup> yönde genişletilmiştir. 6.1 m. boyutlarında bir kemer ile genişleyen köprü, muhtemelen üzerinde bulunan yapıları desteklemeyi amaçlar. (Barton, 2016: 99)

Witham Nehri, neredeyse 19. yüzyıla değin taşımacılıkta rotalardan biri olmuştur. Bu durum köprü için birtakım değişikliklere zorunluluk doğurmuştur. 1762'de mansap cepheye yapılan ek ile köprü 27 m.'ye uzatılmıştır. Ardından 1792-1795 yılları arasında köprü ayakları güçlendirilerek su yatağı alçaltılmıştır (Hunt, 1991: 278-280; Labrum, 1994: 61).

Köprü inşasında düzgün kesme taş malzeme kullanıldığı görülmektedir (Res.4). Beşik kemerden oluşan tek gözlü bir formdadır. Kemer içinde dışa taşkın vaziyette taş malzemedeki destek kemerleri yer almaktadır. Mevcut desteklerin arasında tuğla malzeme kullanımı görülür. Memba cephede kemer üzerinde zarif bir tahfif kemeri görülür. Kemer, düzgün sıralı taş dizisiyle kaplıdır. Memba cephede köprü başında dikdörtgen formunda baba taşları yer alır. Bu taşlar arasında dairesel formda ajur tekniğine benzer bir korkuluk bulunmaktadır. Bunun dışında oldukça sade tutulmuş bir köprü olarak süsleme barındırmamaktadır. Köprü günümüzde işlevini sürdürür vaziyettedir. 1971 yılında taşıt trafiğine kapatılmış olan köprü, yaya trafiğine açıktır. Günümüzde pastane, kafeterya gibi dükkânlar varlığını üzerinde sürdürmektedir (Res.5).

#### 4. Pont des Marchands (Tüccarlar Köprüsü)

Köprü, Orta Çağda önemli liman kentlerinden olan Narbonne şehrinde (Fransa); Aude Nehri, Robin Kanalı üzerinde yer almaktadır. Köprü, Narbonne şehrinin konumu itibarıyla antik dönemin önemli geçiş güzergâhlarından olan "Via Domitia" ve "Via Aquitania" (Şek.2) arasında yer almaktadır (Griffe, 1934: 27-28; Bourin & Puchal, 2016: 12; Sanchez vd., 2016: 219). Narbonne, M.Ö. 1. yüzyılda, Aude Nehri etrafında gelişmiştir. Bu dönemde şehirleri birbirinden ayıran en büyük unsur su kütleleridir. Söz konusu dönemde, şehirler arasındaki geçiş ihtiyacını Pont des Marchands karşılamaktadır.<sup>6</sup> Köprü, Orta çağda "Pons Vetus" adı ile bilinmektedir (Thiers, 1907: 66-67; laissez vous conter Narbonne, 2008: 7-8).

<sup>4</sup> Lincoln Şehir Konseyi'nin resmi internet sitesi üzerinde yayınlanan köprüye dair verilen bilgiler arasında yer almaktadır. Detaylar için bkz. (City of Lincoln Council, www.lincoln.gov.uk, High Bridge başlığı, orijinal yayın tarihi 27.09.2011. Erişim sağlanan internet kaynağı: Council Services - Culture and heritage - Heritage - Historic buildings in Lincoln - High Bridge - City of Lincoln Council (archive.org) Erişim Tarihi: 20.02.2024

<sup>5</sup> Mansap: En basit tabiri ile köprülerin suyun akış yönündeki cepheyi anlatmak için kullanılan terimdir.

<sup>6</sup> Pont des Marchands, adına herhangi bir kitabenin bulunmayışı tarihlendirme hususunda problem arz eder. Kaynaklarda bu tutum müelliflerce farklı görüşlere sebebiyet vermiştir. Aude Nehri'nin M.Ö. 1. yüzyılda 200 m. yatağa sahip olduğu belirtilmektedir (Sanchez vd.,2016: 219). Antik Dönemde bölgede bir köprü yapısının bulunduğu tahmin edilmektedir. Aynı dönemde, söz konusu köprünün üzerinde yeni bir köprü şekillenebileceği düşünülmektedir. Bu sebeple F. Riess, yapının 3. yüzyılda kurulmuş olabileceği görüşündedir. Bkz. (Narbonne and its Territory in Late Antiquity: From the Visigots to the Arabs, s.113).

Muhtemelen yukarıda ifade edilen güzergâhlar üzerinden geçen tüccarlar sebebiyle günümüzdeki adını almış olmalıdır. Köprünün inşa kitabesi mevcut değildir.

13. yüzyıl ile birlikte köprü ve kanal yapısında birtakım değişimler yaşanmıştır. Nehir geçişlerinin sıklaşması ile ahşap bir köprünün daha inşası başlamıştır (1275-1293). Köprü, ardından taş malzeme ile yenilenmiştir (1331) (Bourin ve Puchal, 2016: 15). Kanal üzerinde gelişen hadiseler, şehirleşme ve zaman gibi etmenlerle köprü gözleri toprak altında kalmıştır.

Köprünün orijinal mimarisi ve günümüz vaziyeti birbirinden farklıdır. Kaynaklarda köprü, orijinal inşasında 105x5,70 m. boyutlarında olduğu aktarılmaktadır (Perret, 1968: 49-51; Sanchez vd. 2016: 219-220). Köprü orta gözü nispeten daha geniş yedi beşik kemerli gözden meydana gelmektedir. Mevcut vaziyetinde yalnızca orta kemer gözü görülmektedir. Doğu-batı konumlu inşa edilen köprünün her iki yanda üçer kemer dizisi kanalın doldurulması ile toprak altında kalmıştır. Toprak altında kalan kemerler ise binaların mahzenleri konumunda kullanılmaktadır. Günümüze sağlam bir vaziyette ulaşan orta göz, 15 m. uzunlukta ve su seviyesinden 3,30 m. yükseklikindedir.

Köprü, düzgün kesme taş ve moloz taş malzemedden inşa edilmiştir (Res.6). Kemer, sıralı düzgün kesme taş malzemedendir. Köprü ayakları net bir şekilde görünmese de kullanılan malzemenin moloz taş olduğu anlaşılmaktadır. Tabliye üzerinde sıralı bitişik bina ve dükkân toplulukları yer almaktadır. Günümüzde hala işlevini sürdürün dükkân toplulukları betonarme binaların içinde yer almaktadır. Tabliye bölümünün, köprü ayaklarıyla kesiştiği noktada yer yer betonarme onarımlar geçirdiği anlaşılmaktadır. Dükkân yapılarını desteklemek amacıyla taş ve demir konsollar eklendiği görülmektedir. Yapılan eklemeler köprünün formunu bozmuş ve asimetrik bir görüntüye sebep vermiştir. Köprü, tezyini bakımdan oldukça sade bir görünüme sahiptir.

Tabliye üzerinde yer alan dükkân topluluklarının günümüze değin çok sayıda onarım gördüğü anlaşılmaktadır. Tabliye zemini, modern taş dizileri ile kaplanmıştır. Dükkân topluluğunun ilk olarak ne zaman yapıya eklendiklerine dair net bir bilgi bulunmamaktadır. Kaynaklarda, şehir ve köprüye değin farklı dönemlerde seyyahların aktardıkları bilgiler bulunmaktadır. Öyle ki Alman seyyah Thomas Münzer, "*aralarında malların ticaretinin yapıldığı gezilebilir bir nehirle ayrılmış iki şehir*" (1494) gördüğünü aktarmıştır. Bununla birlikte İsviçreli yazar Thomas Platter ise "*şehrin içinde bulunan köprü asfaltlanmış ve en zengin tüccarlara ait evlerle kaplıdır*" (1596) ifadelerini kullanmıştır (Bourin ve Puchal, 2016: 20). Bu ifadelerden yola çıkılarak, 15. yüzyılın sonunda veya 16. yüzyılın hemen başlarında binaların dükkân hüviyetine çevrilmiş olabileceği düşünülebilir. Köprü; günümüzde yaya trafiğine açık, taşıt trafiğine ise kapalı olarak işlevini sürdürmeye devam etmektedir. 2023 Nisan ayında, köprü ve üzerindeki binaların çökme tehlikesi dolayısıyla onarım faaliyetleri başlatılmıştır.

## 5. Pont de Rohan

Köprü, Finistere (Landerneau Komünü/Fransa) içinde Elorn Nehri üzerine inşa edilmiştir. Bulunduğu konum itibarıyla köprü Landerneau adıyla da anılmıştır. Buna karşılık köprü Vikont Jean II de Rohan ile özdeşleşmesi sebebiyle Rohan Köprüsü adı ile anılmaktadır. Köprünün orijinal mimarisine değin herhangi bir kitabe bulunmamaktadır. *Fransa Kültür Bakanlığı*; 24 Ocak 2023 yılında, söz konusu Rohan Köprüsü'nün de yer aldığı bölgede eski bir köprünün varlığına dair işaretler bulunduğunu aktarmıştır. Bakanlık; Aziz George'a adanan bir hastaneye (1336) ait arşivde "*köprünün başında*" ibaresine dikkat çekmiştir.<sup>7</sup>

Rohan Köprüsü'ne dair bulunan en sağlıklı kaynak, 1510 tarihinde köprünün Vikont Jean II de Rohan tarafından ihya edildiğine dair kitabedir.<sup>8</sup> (Res.8) Köprünün doğu duvarında yer alan iki kemer

<sup>7</sup> Köprüye ilişkin yapılan açıklamanın detayları için bkz. "<https://www.culture.gouv.fr/en/Regions/DRAC-Bretagne/Actualites/Official-classification-of-the-Rohan-bridge-in-Landerneau>" Erişim Tarihi: 26.02.2024

<sup>8</sup> Fransa Kültür Bakanlığı'nca (1992) "*Tarihi Anıtlar*", yapıya ilişkin Bildiri Broşürünün detayları için bkz. "<https://www.pop.culture.gouv.fr/notice/merimee/PA00090032>" Erişim Tarihi: 26.02.2024

yenilenmiştir. İhya edilen köprü söz konusu dönemde, 2 dükkân, 1 değirmen ve 1 hapisneden meydana gelmektedir. Köprünün bakım masraflarının karşılanması adına Kont, geçiş ücreti uygulamasını devreye sokmuştur. Bu uygulama 18. yüzyıla değin kullanılmaya devam etmiştir. Köprü üzerine ilk defa 17. yüzyıl itibari ile ahşap evler yapılmaya başlanmıştır. 1664-1770 tarihleri ile birlikte köprüyü destekleme ve genişletme çalışmaları yapılmıştır. Öyle ki başta korkuluk bölümü eklenmiş (1664) daha sonra evlerin ardına bir kemer daha eklenmiştir (1770). 1825 yılında köprüde yer alan dükkânların birinde çıkan yangın yapıyı tahrip etmiştir. Aynı tarihte değirmen yapısı yıkılmış ve 1897 tarihinde yeniden inşası gerçekleşmiştir. (Bazin: 1962, 27-89-93; Prade: 1988, 168-169,419)

Köprü, düzgün kesme taş malzeme ile inşa edilmiştir (Res.7). Masif ayaklarla taşınan köprü, üzerinde yer alan binalar sebebiyle nispeten görünür vaziyettedir. Köprü, farklı dönemlerde eklenen (yenilenen), farklı boyutlarda "6" kemer dizisinden meydana gelmektedir (Res.7-12). Köprü ölçüleri, kaynaklarda 66,50x22,50 m. (Prade, 1988: 168); 70.00x22.50m. şeklinde geçmektedir. Kuzey bölümdeki üç dar kemerden meydana gelen ayaklar, yapının en erken parçalardır. Bu bölümde ortadaki uzun ve dar, iki yanda daha geniş ve farklı boyutlarda beşik kemerli, üç gözden meydana gelmektedir. Bu bölümde köprünün mansap cephe ayaklarında üçgen selyaranlar korkuluk seviyesine değin ulaşır. Süslemeden oldukça uzak masif bir formdadır (Res. 9-12). 17. yüzyılda eklenen bölümde, mansap cephede ortadaki küçük iki yanda daha büyük ayaklı beşik kemerli üç gözlü bölüm bulunmaktadır. Sonradan eklenen bu bölüm memba<sup>9</sup> cephedeki, beşik kemerden oluşan iki ana gözü gizler niteliktedir. Bu bölüm iki ince ayak üzerinde genişletilen tabliye bölümünde, sıra-boşluk örüntüsü gözetken taş malzeme bir korkulukla sınırlandırılmıştır (1664). Güney yönde eklenen yola bitişik küçük beşik kemerli bir göz yapıyı tamamlamaktadır (1770). Yapı üzerinde gerçekleşen genişletme çalışmaları bilhassa memba cephe formunda asimetrik bir görüntü ortaya koymaktadır. Memba cephede dışa taşkın yer alan dükkânlar, demir kazıklar vasıtasıyla desteklenmiştir. Mansap cephe nispeten dönemin karakteristik özelliklerine daha uygun vaziyettedir (Res.13). Köprü, 1958 yılından itibaren taşıt trafiğine kapalı, yaya trafiğine açık şekilde işlevini sürdürmektedir. Yapı, 28 Kasım 2022 tarihi itibari ile 'tarihi anıt' statüsüne kavuşmuştur. Rohan Köprüsü gerek üzerinde barındırdığı yapı topluluklarıyla gerekse eklemelerle oluşan dönemleri dokusunda muhafaza edebilmesi hasebiyle dikkat çekicidir. Fransa'da bulunan günümüze nispeten sağlam bir şekilde ulaşan dükkânlı iki köprü yapısından biri olarak önemli köprülerden biridir.

## 6. Ponte Vecchio

Köprü, İtalya/Floransa sınırları içinde Arno Nehri üzerinde inşa edilmiştir. İki yakayı birbirinden ayıran Arno Nehri üzerindeki en eski köprüdür. Kendisinden sonra inşa edilen üç köprü (Santa Trinita, Nuovo ve Rubaconte) yapısından daha eski olduğundan ayırt edilmesi için Vecchio (eski) olarak anılmıştır (1218) (Dupre, 2017: 20-21). Köprünün, geçmişe dönük 1077 yılında varlığından söz edilmektedir (Brown 1993: 30). Floransa halkı, nehrin sularını şehir surlarının içine çekmek istemesiyle köprü 1177 yılında çökmüştür (Brown, 1993: 30). Taş ve ahşap malzemenin kullanıldığı ilk köprü, sel felaketinde yıkılışının ardından tamamen taş malzemeye dönülmüştür. Ardından 1333'te tekrar yaşanan sel felaketi ile köprü iki nehir tabanı ayakta kalır vaziyette yıkılmıştır. Yaşanan doğal afetlerin ardından yeni bir köprü için inşa çalışmaları başlamış ve bu yeni köprü 1345 yılında tamamlanmıştır (Brown, 1993: 30-31; Dupre 2017: 20-21; Tuleshkov 2019: 89). Sir Banister ise yapıyı 1362 yılına tarihlendirmektedir (Banister, 1905: 411). Köprünün mimarı olarak farklı görüşler mevcuttur. Giorgio Vasari (1511-1574), yapıyı "*Taddeo Gaddi'ye*" atfederken (Brown, 1993: 30-31; Dupre, 2017: 20-21) diğer bir görüş ise "*Neri di Fioravanti*" olarak söylenegelmıştır. Gaddi'nin, Fioravanti ile ortak olduğu iddiası da mevcuttur (Tuleshkov, 2019: 89). Köprü, "*Via Por Santa Maria*" ile "*Via de Guicciardini'yi*" birbirine bağlamaktadır.

<sup>9</sup> Memba: En basit tabiri ile köprülerde suyun akış sağladığı kaynak cephesini tanımlamak için kullanılan terim.

Bahsi geçen yolların tarihi Roma devrine dayanır. Yollar; şehrin iktisadi, dini, ticari ve sosyal hayat için merkez bir konum olarak görülür.

Köprü, ortadaki büyük, yandakiler nispeten daha küçük olmak kaydıyla sığ kemerli, üç gözlüdür (Şek.5-Res.14). Köprü, yaklaşık olarak 95x32 m. boyutlarındadır. Kuzey ve güney uçlarda yer alan gözler '26.5 m.' ana kemer ise yaklaşık '28.85-35.15 m.' boyutlarındadır (Chiarugi ve Foraboschi, 1995: 1481). Tabliye kısmı yaklaşık 30-32 m. genişliğe sahiptir. İki kıyıda toprağa oturan ayaklar ile masif ana ayaklar, tüm kütleli taşımaktadır. Köprü ayakları üzerinde her iki cephede üzengi seviyesine değin üçgen masif selyaranlar bulunmaktadır. Bu masif selyaranlar yaklaşık 6.30 m. genişliğe sahiptir (Chiarugi ve Foraboschi, 1995: 1481-1483). Köprü boyutu, akıntıya karşı direnç ve Arno Nehri'nin periyodik taşkınları göz önüne alınarak ayak ve selyaranların geniş tutulduğu muhtemeldir. Buna karşılık köprüde herhangi bir boşaltma gözü bulunmamaktadır.

Köprü inşasında düzgün kesme taş malzeme kullanılmıştır. Tabliye bölümünde, merkezdeki kemerin üzerinde sütunlardan oluşan üç kemerli bir seyirlik bulunmaktadır. Seyirlik bölümü masif bir korkulukla sınırlandırılmıştır. Açıklığın kuzey-güney yönlerinde dükkân ve binalar yapışik nizam yer almaktadır. Dükkân ve binaları desteklemek amacıyla köprü ayaklarına, üzengi seviyesine ve kemerlere değin ahşap-demir destekler atılmıştır. Bu durum nispeten asimetrik bir görüntü oluşturmaktadır. Sade tutulan köprüde süsleme unsuru görülmez. Tabliye üzerinde yer alan binalar batı ve doğu cephede tabliye bölümünden dışa taşkın şekilde inşa edilmiştir. Farklı kat sayıları ve formları ve cephe renkleri ile düzensiz bir görüntü oluşturmaktadır.

Köprü tabliye kısmında, karşılıklı olarak dizilen dükkân yapıları 1345'te orijinal inşasında da yer aldığı muhtemeldir. Tuleshkov'a göre, Francesco di Lorenzo Rosselli'nin çizdiği "perspektif haritaları" (1470) ve Batlamyus'un "Coğrafya" (1471) kitabındaki minyatürlerle durumun kanıtlar nitelikte olduğunu belirtmiştir (2019: s. 89-90). Dükkân yapıları iki katlı bir planda yapılmıştır. Zaman içerisinde köprü üzerindeki dükkânlar sürekli büyümüştür. Ayrıca dükkânların üzerine bir galeri bölümü inşa edilmiştir (Res.15) (Chiarugi ve Foraboschi, 1995: 1482). Üst galeri Pitti ve Uffizi Sarayı'nı birbirini bağlarken, alt katta çift sıra kuyumcu dükkânları ile çevrilidir (Brown, 1993: 31). Söz konusu galeri bölümü 1564-1565 yıllarında eklenmiştir. Floransa Dükü, Cosimo I Medici tarafından şehrin yenilenmesi için mimar Giorgio Vasari görevlendirilmiştir (Flanigan 2008: 1; Dupre, 2017: 20-21; Tuleshkov 2019: 90). Bu galeri, Vasari Koridoru olarak tanımlanır ve kemerler üzerinde, üst örtü kiremitle kaplı bir çatı ile Uffizi Sarayına ulaşır. Kasaplar, deri tabakçıları ve çiftçiler burada hem mallarını satmakta hem de ödedikleri kiralarla yeni imar faaliyetlerini finanse etmişlerdir (Dupre, 2017: 20-21). Ardından 1593 yılında Dük I. Francesco tarafından kasaplar köprüden kaldırılmış ve pis koku nedeniyle et satışı yasaklanmıştır (Haegen & Strasser 2013: 216).

Vecchio Köprüsü, II. Dünya Savaşı sırasında (3 Ağustos 1944) Floransa'da büyük zarar görmeyen tek köprüdür. Dupre, bunun Hitler'in direkt olarak kendi emriyle olduğunu aktarmaktadır (Dupre, 2017: 20-21). 1966 yılında Arno Nehri'nin taşması ile köprü ve şehir büyük yıkıma uğramıştır (Flanigan, 2008: 1).

Köprü ve dükkânlar, günümüzde yaya trafiğine açık şekilde işlevlerini halen sürdürmektedir.

## 7. Irgandı Köprüsü

Irgandı Köprüsü, Bursa merkezde yer alan Gökdere Nehri üzerinde inşa edilmiştir. Aynı hat üzerinde inşa edilen diğer köprü yapıları (Setbaşı, Boyacıkuşluğu, Meydancık (diğer adı Geredeli), Tatarcık ve Demirtaş Köprüsü) ile bir bütün oluşturmaktadır. Anadolu topraklarında yer alan ve günümüze ulaşabilmiş bilinen tek arastalı köprü örneğidir. Köprü, Bursa'nın fethinden sonra genişleyen Kayhan ve Yıldırım Mahallelerini birbirine bağlamaktadır. Köprü hakkında; devrinin önemli seyyahları, müellifleri ve tarihçileri tarafından bilgi verilmiştir.

Evliya Çelebi, köprü hakkında şu bilgileri aktarmaktadır.



*“Evsaf-ı cîsr-i İrgandi- Bursa'nın bir çarşısı da Gökdere'deki İrgandi Köprüsü üzerindedir ki yemin ve yesar iki yüz kadar hallac dükkanlarıdır. Hücrelerin penceleri zir-ü pâylerinden cereyan eden Gökdere'ye nazırdır. Ve bu cîsr dükkanlarının üzeri cümle tonoz kemerler ile mebni olub kurşun ile mesturdur. Bu cîsrin iki başında kâl-a kapuları gibi temir kapular üzere mazgal delikleri vardır. Kapular seddedilirse başka bir yerden zafer mümkün değildir. Cîsrin bir tarafı boştur. Han gibi misafirhane olub at bağlanır. (...)” (Evliya Çelebi II: 19)*

Köprünün inşa kitabesi mevcut değildir. Buna ek arşiv kayıtları ve devrinin müellifleri tarafından aktarılan bilgiler doğrultusunda 1442-1443 yılları arasında inşa edildiği kuvvetle muhtemeldir. Cevdet Çulpan, Ayvansarayî'nin yapıya ilişkin vermiş olduğu tarihlendirme bilgisini Mecmûa-i Tevârih'ten şu şekilde aktarmaktadır.

*“Hoca Hacı Muslihiddin Hak ana olsun mu'in Köprü yaptı Gökdere'nin üstüne sarfetti mâl Yer direndi cihan ırgandı bu ırganmadı Bu bina-ı âliye hiç irmez zevâl Sanki vadi üzre bir şehir oldu işbu kantara Di bunun şanında tarih oldu cîsr-i bî-misâl” H.846 (M.1442/43)” (2002: 106).*

Kazım Baykal tarafından aktarılan köprüye ait vakfiyede şu bilgiler yer alır.

### 7.1. Arşiv, A/12/13 Sayfa 3.

*(Miras Kalıntıları-Tereke) listesi başındaki notlar:*

*-İrgandı Ali oğlu Hoca Muslihuddin-Bilecik yolunda şehit edilmiş, Veled-i Habib mahallesinde otururlar-Selçuk, iki oğlu Ahmed ve Kasım, kızı Mesleme-Kararın yazılış tarihi mübarek ramazan sonları, sene 902 (1497 Mayıs)-Köprünün yapılış tarihi 846 (1442) (1990: 16)*

Arşiv kaydından ve Ayvansarayî aktarımından anlaşıldığı üzere köprüye ait net bir inşa tarihi mevcuttur. Söz konusu dönemde “tüccar” kelimesinin karşılığı olarak “hoca-hâce” kelimesi kullanılırken bu yönü ile köprüyü Bursa'nın varlıklı tüccarlarından birinin inşa ettirdiğini düşünmek mümkündür (Eyice, 1999: 122-124). Aynı zamanda arşiv belgesinden anlaşıldığı üzere köprünün banisi net olarak İrgandı Ali oğlu Hoca Muslihuddin'dir.

Köprünün adının geldiği yer olarak “ırgalamak, sallamak, sarısmak” anlamıyla ilişkisine dair farklı görüşler mevcuttur. Köprünün banisi olan Hoca Muslihiddin'in babasının (İrgandı) adında bir yerden olduğu görüşü bulunmaktadır. Aynı zamanda Evliya Çelebi de Seyahatname eserinde zorlama bazı menkıbeler vasıtasıyla “ırgandı” kelimesini ilgili nokta olarak gösterir (Eyice, 1999: 122-124). Bu sebeple köprünün adının anlamı, nereden geldiği konusu pek sağlıklı değildir.

Köprüye dair yabancı seyyahlar da Bursa'da buldukları dönemlerde bilgiler aktarmıştır. Önge'nin ve Eyice'nin aktarımıyla; Reinhold Lubenau, 16. Yüzyıl sonlarında Bursa'da bulunmuş ve yüksek, güzel ve sanatsal bir köprü olup, tek göz kemerli olduğundan, köprü üzerinde çeşitli dükkânların varlığı ve boyutunun 300 m. olduğu ifadelerini kullandığını aktarmıştır. Yine İngiliz gezgin Miss Pardoe, Bursa'ya yolu düştüğünde (1836), köprüyü Roma devri eseri olarak ele alıp; dere üzerinden geçen bir sokak benzetmesi ifadelerini kullandığını aktarmaktadır (Önge, 1981: 426; Eyice, 1999: 122-124).

Vakfiyelerden anlaşıldığı üzere, orijinal inşasında 31 dükkân olduğu anlaşılmaktadır. Köprünün kuzey cephesinde yer alan 5 dükkândan biri mescid haline getirilmiştir. (Baykal 1990: 16; Eyice 1999: 122-124 Arşiv-Sicil A/66/72; Atak 2008: 105-126). Köprü üzerindeki dükkân yapılarının eklenmesi hakkında birkaç görüş bulunmaktadır. Ayverdi, köprünün ilk inşasından yaklaşık bir asır sonra eklendiğini savunurken (Eyice 1999: 122-124); Önge, dükkân ve köprü yapılarının bir bütün olarak ele alındığını ve aynı zamanda yapıldığını ileri sürmektedir (Önge 1981: 433).

Köprü, taş malzeme kullanılarak inşa edilmiştir (Şek.6-Res.17). Gökdere vadisinin iki tarafındaki kayalıklarda inşa edilen ayaklara bağlanmış, 15-16 m. açıklığında sivri kemere sahiptir. Köprü tabliyesinde 31 dükkân yapısı olup biri mescit hüviyetindedir (Res. 18). Kemerin her iki yanında depo

görevi gören ve ahır formunda kullanıldığı bilinen tonozlu iç mekânlar yer almaktadır. İç mekânlara giriş sağlamak amacıyla her iki cephede kemerli birer kapıyla geçiş sağlanır. Köprünün orijinal inşasında yaklaşık 62.50x11.40 m. olduğu bilinmektedir (Res.16) (Önge 1981: 428-447; Atak 2008: 121). Köprünün döşeme hizasında cephede dizi halindeki taş konsollar çift sıra halindeki dışa taşkın dükkân cephelerini taşımaktadır (Eyice 1999: 122-124). Özgün duvarlarında kâgir olarak inşa edilen Irgandı Köprüsü'nün tabliyede yer alan dükkânların çatıları ahşap malzeme ve lök ile cilalanmıştır. Yapıların üzeri kurşunla kaplanmıştır. 17. yüzyıl itibarıyla ile kiremit döşenmiştir (Atak 2008: 121). Köprü genel olarak sade tutulmuştur, herhangi bir süsleme unsuru görülmemektedir.

1855 yılında vuku bulan deprem Bursa'yı harap etmiştir ve Irgandı Köprüsü dahil olmak üzere farklı bazı yapılara daha büyük zarar vermiştir (Önge, 1981: 427; Eyice, 1999: 122-124). Bu konu bağlamında köprüye dair dikkat çekici bir bilgi Cevdet Paşa'nın Tezâkir'inde yer almaktadır. Önge'nin aktarımıyla, 1855 yılında vuku bulan depremin köprü üzerindeki etkisine binaen Cevdet Paşa, Tezâkir adlı eserin şunları paylaşmaktadır: (Önge, 1981: 425-447)

*"Mahmud Nedim Paşa'nın ber-vech-i bâlâ Sayda valisi olduğu gün tesadüfat-ı garibeden olarak bir hareket-i arz vuku'buldu..... Meğer mesai bin büyüğü Bursa'da vuku'bulmuş.... Sultan Osman ve Sultan Orhan türbeleri takımıyla ve Sultan Murad'ı sani ve Yıldırım Bayezid Han cami-i şeriflerin minareleri ve Ulu cami'in yedi aded kubbesiyle iki minaresi ve sair cami'lerin dahi minareleri hep münhedim olmuş ve Sultan Murad-ı evvelin inşâ-kerdesi olan Urgandı köprüsü'nün bazı mahalleri sakatlanmış ve Su-başı köprüsü üzerinden mürur ve ubur mümkün olmayacak merteye yarılmış.... Recebin yirmi üçüncü gününün akşamı yani yirmi dördüncü Perşembe gecesi saat biri on dakika geçerek bir gühercile buharı peyda olup beş dakika sürmüş. Neden hasıl olduğu ve olacağı bilinemeyip herkes havf-ü dehşet üzere iken birdenbire bir zelzele-i şedîde zuhura gelmiş.... Dört yüz elli seneden beri kaim ve metanet ile meşhur olan Su-başı ve Urgandı köprüleri kâmilten yıkılmış. Gökdere suyu vakti feyazında Keşiş dağından yirmi otuz kıyyelik kayaları sürükliyerek getirip bu köprülere çarpar olduğu halde bu kadar yüzyıllardan beri bir yerleri sakatlanmamış iken iki dakika zarfında bu köprülerin bütün-bütün münhedim olu vermelerinden zelzelenin derece-i şiddeti istidlâl olunabilir." (1981: 427)*

Verilen bilgilere bakıldığında Cevdet Paşa'nın mübalağa yaptığı anlaşılır vaziyettedir. Lakin depremin etkisinin Irgandı Köprüsü ve Bursa'nın çeşitli noktalarında ne denli görüldüğünü ve fazlasıyla zarar verdiği anlaşılmaktadır. Köprü üzerinde yer alan kâgir dükkânların depremde aldıkları hasar ile yapılar tamamen kaldırılmak yerine ahşap dükkânlardan üzeri açık bir çarşı yapıldığı söylenilebilir (Atak 2008: 119). Millî Mücadele yıllarında, Yunanlıların Bursa'dan çekilişi esnasında köprü tahrip edilmiş, yakılmıştır. (1922) (Eyice, 1999: 122-124; Atak, 2008: 120).

Köprü günümüzde yaya trafiğine açık olarak halen işlevini sürdürmektedir. 2002 yılında Osmangazi Belediyesi tarafından restoresine başlanmış ve 17 Mart 2004 yılında tamamlanmıştır. Proje kapsamınca, tabliye üzerinde 22 dükkân yapısı, 3.60 m. genişliğinde yaya yolu ve 10 m. genişliğe sahip bir şekilde tamamlanmıştır (Atak, 2008: 119).

## 8. Ponte di Rialto

Köprü; Venedik, Büyük Kanal (*Canal Grande*) üzerinde yer almaktadır (Calabi ve Morachiello 1988: 453; Bernabei vd. 2018: 1; Tuleshkov, 2019: 90-91). Kanal üzerinde yer alan kendisi dahil dört köprü yapısı ile bir bütünlük oluşturmaktadır. San Marco ve San Polo meydanlarını birbirine bağlar vaziyettedir. Adını, Venedik'in eski yerleşim bölgelerinden biri olan ve içinde bulunduğu Rialto'dan almaktadır. Büyük Kanal üzerinde Rialto'dan evvelce bir ahşap köprü olduğu bilinmektedir. 12. yy. ikinci yarısında Nicolò Barattiero tarafından ahşap direkli bir köprü inşa edilmiştir (Molmenti, 1906: 35; Bernabei vd.,

2018: 1). Söz konusu dönemde bu köprü “Ponte della Moneta” (Para Köprüsü) olarak anılmıştır.<sup>10</sup> Rialto çevresinde yer alan pazarlar bilhassa köprü trafiği bakımından sorunlar teşkil etmiştir. İlerleyen süreçte 13. yy. ile birlikte ahşap köprüde ilk defa değişime gidilmiştir. Çift kanatlı hareketli bir rampa sistemi kullanılarak yeni bir ahşap köprü inşa edilmiştir. Köprünün ilk değişiminin kısa bir süre ardından hükümet karşıtı ayaklanmada köprü ateşe verilmiş ve büyük hasar almıştır (1310). Söz konusu durumların ardından Ferrera Markisi’nin düğününü (1444) izlemek için yoğun bir kalabalık köprüde toplanmıştır (Bernabei vd., 2018: 1-2). Kalabalığın ağırlığına dayanamayan ahşap köprü yıkılmıştır. Yaşanan durumların ardından yeni ve taş bir köprünün inşa tartışmaları oluşmuştur. Köprüde ilk olarak 15. yy. ilk yarısında dükkân yapıları inşa edilmeye başlanmış ve devlet hazinesi tarafından toplanan kiralar, köprünün bakımı için kullanılmıştır (Lorenzetti, 1956: 459). Taş malzemedeki inşası tartışılan köprü için ilk adım 1503 tarihinde sunulan proje olmuştur. Köprü, 1514 tarihinde Fra Giovanni Giocondo tarafından içerisinde pazarın da yeniden ele alınacağı bir proje geliştirilmiştir (Tuleshkov 2019: 91). Söz konusu projeler devam ederken köprü 1514’te çıkan yangınla pazar tahrip olmuş (Calabi & Morachiello, 1988: 453) ve 1524’te ise köprü ikinci bir çöküş yaşamıştır (Bernabei vd., 2018: 2).

1551 yılı itibariyle köprünün yeniden inşası için Venedik otoritesi özel bir komisyon görevlendirmiştir. 16. yy. sonlarına gelindiğinde “*Venedik Dükü Pasquale Cicogna*” köprü projeleri adına yarışma organize etmiştir. Bu dönemde öne çıkan “*Andre Palladio, Giacomo Barozzi da Vignola, Jacopo Sansovino*” gibi önemli mimarlar projeler sunmuştur (Rondelet 1841: 13). Rönesans devrinin en büyük sanatçılarından Michelangelo’nun da proje hazırladığı söylenmektedir (Rondelet, 1841: 8)<sup>11</sup>. Sunulan projelerin hemen hepsi çok kemerli bir şemada olması sebebiyle kanal trafiğine olumsuz etkisi sebebiyle reddedilmiştir. Andre Palladio verdiği iki proje önerisinde (Şek.7-9) (1551-1569), abidevi bir görünüme sahip Palladien mimarinin en güzel örneğini sunmuştur. Sunulan proje üzerinde köprünün her iki başında dükkân yapıları yer almaktaydı. İlk proje örneği (1551) merkezde yer alan diğerlerine nispeten daha büyük olan 5 kemerli bir formdadır. Her iki uçta rampalı bir vaziyette kıyılara uzanan merdiven formu yer almaktadır. Merkezde yer alan kemerin üzerinde memba ve mansap cepheden görünen sütunlu ve üçgen alınlıklı Antik Yunan-Roma tapınakları hüviyetinde bir yapı oluşturmuştur. Bu yapı elemanı herhangi bir dükkân ile alakası olmaksızın seyirlik bir bölüm olduğu düşüncesi muhtemeldir. Palladio’nun ikinci projesi (Şek.9) (1569) ise ilk projenin neredeyse çok benzeri bir formda ve ortadaki büyük olan 3 kemerli bir şemadır. Tabliye bölümünde yine rampalı bir geçiş yolu, ana kemer üzerinde abidevi seyirlik, üzeri düz çatı ile örtülü ve revaklı bir şema şeklindedir.

Andre Palladio’nun ürettiği projeler gerek ihtiyaçlar gerekse işlevsellik ve mimari üslup bakımından en ideal projelerdir. Abidevi görüntü, dükkânlar, sütunlu revaklı bölüm, ayaklarda selyaranlar, boşaltma gözlerinde ve üst örtüde yer alan heykellerle birlikte projenin çok maliyetli olması da kabul edilmeyişinde etkilidir (Tuleshkov, 2019: 92).

Mimar Vincenzo Scamozzi, yürütülen projelerin 1587-1588 yıllarında yeniden yarışmaya açılmasıyla öneride bulunmuştur (Bernabei vd. 2018: 2). Scamozzi, Palladio’nun projelerinden esinlenmiştir (Şek.8) (Tuleshkov, 2019: 91). Bu şekilde kendisinin sunduğu plan, 3 kemerden meydana gelen masraflı bir plan olması sebebiyle uygun görülmemiştir. Aynı yıllar içinde Antonio da Ponte’nin günümüze ulaşan köprünün tek kemerli formdaki projesi uygun görülmüştür (Tuleshkov, 2019: 93-94). Literatürde Scamozzi ve Antonio’nun ortak bir proje tasarımı sunduğu (Bernabei 2018: 2), öte yandan Ponte’nin tek başına projesinin geçerli sayıldığı ve torunlarının inşa ekibine katıldığı aktarılmaktadır (Rondelet, 1841:

<sup>10</sup> Venedik’te eski Şehir Darphanesi o dönemde köprü yapısının doğu bölümünde yer almaktaydı. Muhtemelen bu dönemde köprüye Para Köprüsü adı verilmesinin sebebi bu olmalıdır. Detaylar için bkz. (Bernabei, Macchioni... 2018: 1; Molmenti 1906: 35; Rondelet 1841: 4; Tuleshkov 2019: 91)

<sup>11</sup> Michelangelo’nun köprü için kesin olarak bir proje hazırlayıp hazırlamadığı tartışmalar ve söylentileri beraberinde getirmiştir. Rondelet, “*Bazıları bunun Dük’ün daveti üzerine bazıları ise Michelangelo’nun, Prens ve Signoria’dan aldığı hediyelere karşı bir minnet duygusunu göstermek*” olduğu belirtmektedir. Detaylar için bkz. (Rondelet 1841: 8-10)

13, 18; Tuleshkov, 2019: 93-94). 1588 yılının haziran ayı itibariyle başlayan inşa çalışmaları 1591 yılı temmuz ayında sona ermiştir.

Köprü mermer ve kesme taş malzeme ile inşa edilmiştir. (Res.19) Köprü, büyük bir beşik kemerden oluşan tek gözlü vaziyettir. Boyut itibariyle 48.00x22.00 m. civarındadır. Beşik kemerden meydana gelen tek göz yaklaşık olarak 28.80 m. genişliğindedir. Köprü, kesme taş malzeme ve köprü ağırlığının taşınması için temelde kıyı tabanında 6000 ahşap kazık ile desteklenmiştir. Tabliye kısmına iki kıyı bölümden merdivenlerle geçiş sağlanmaktadır. Köprü üzerinde herhangi bir boşaltma gözü veya selyaran görülmemektedir. Köprü ayakları iki kıyıda toprak altında sağlam bir zemin oluşturmaktadır.

Tabliye üzerinde yer alan karşılıklı dükkân yapıları doğu-batı doğrultuda eğim üzerindedir. Her iki kıyı cepheden geniş merdivenler vasıtasıyla dükkânların bulunduğu bölüme geçiş sağlanmaktadır. Dükkânlar yuvarlak kemerlerden meydana gelen üzerleri beşik tonoz örtülü sütunlu revak dizilerinden meydana gelmektedir. Merkezde diğer dükkânlardan yüksek tutulmuş yuvarlak kemerli, kapalı üst örtüye sahip üçgen alınlıktan oluşan iki cepheyi görebilen seyirlik bölümü yer alır. Tabliye bölümü iki yandan korkuluklarla sınırlandırılmıştır.

Köprü üzerinde süsleme unsuru olarak dikkat çekici öğeler yer almaktadır. Köprü kemerinde dışa taşkın bir biçimde iki tahfif kemeri ile hareket sağlanmıştır. Kıyı ile bitişik ayaklarda kuzey cephede bölümde şehrin figürü olan “bir aslan üzerinde St. Mark ve St. Theodore” rölyefleri yer almaktadır (Res.20-21). Güney cephede ise “Baş melek Gabriel ve Meryem Ana” rölyefleri yer almaktadır. Rölyeflerin her iki yanında dikdörtgen bordürlerle çerçevelenmiş kitabeler yer almaktadır. Kitabelerin üzerinde yüksek kabartma rozetler içlerinde hayvan figürleri ile bezenmiştir. Köprü kemerinin merkezinde her iki cephede yüksek kabartma aslan başı figürü yer almaktadır. Tabliye merkezinde yer alan Antik Roma tapınaklarını andıran sütunlu bölümünde, kilit taşı yüksek kabartma insan başı figürü ile süslüdür. Tabliyede yer alan üstü örtülü dükkân kemerlerinde kilit taşları dışa taşkın formda olup hareket sağlanmıştır. Beşik tonozlu üst örtüde saçaklarda dışa taşkın konsollar yer almaktadır. Her iki cephede dışa taşkın korkulukların altında yine dışa taşkın konsollar mevcuttur. Köprü günümüzde halen işlevine devam etmektedir. Yaya trafiğine açık araç trafiğine kapalı olarak kullanılmaktadır. Köprü üzerinde günümüzde 24 dükkân bulunmaktadır. Bu dükkânlar halen hizmet vermeye devam etmektedir.

## 9. Pulteney Köprüsü

İngiltere, Bath şehir merkezinde Bristol Kanalı'na değin ulaşan Avon Nehri üzerine inşa edilmiştir (Codrington, 1919: 215). 1769 yılında inşasına başlanan köprünün yapımı 5 yıl sürmüş 1774'te tamamlanmıştır (Buchanan, 1990: 6). Yapıya ait herhangi bir inşa kitabesine rastlanmamaktadır. 18. yüzyılın ikinci yarısında mimar Robert Adams tarafından tasarlanıp inşa edildiği kuvvetle muhtemel olmakla birlikte dükkân fikrinin kime ait olduğu konusu net değildir (Şek.10) (Buchanan, 1990: 6; Manco, 1995: 130).

Köprü, adını İngiliz aristokrasisinin önemli isimlerinden Pulteney Ailesi'nden almaktadır. Pulteney ailesi üyelerinden Frances Pulteney, babasının kuzeni General Henry Pulteney'in ölümü ve vasiyetindeki mirasın sahibi olmuştur. Generalin çocuğunun olmayışı ile Frances Pulteney; Bathwick Malikânesi ve kırsalı gibi büyük bir servete sahip olmuştur. Söz konusu dönemde Bath şehrinde kırsala ulaşım feribotlar vasıtası ile sağlanmakta idi. Avon nehri kırsal ile şehir merkezini birbirinden ayırırken miras yoluyla elde edilen topraklar ve malikâne, kırsalda yer almakta idi. 1767 yılında, elde edilen mirası genişletme güdüsü ile Bath şehrinin planlanması ve bir köprü kurulması için William Pulteney (Johnstone), Bath Şehir Konseyi'ne öneride bulunmuştur. (Manco, 1995: 129-131)

1767-1769 yılları şehir planlama hususundaki yasal durumlar (kiradaki araziler, satın alım, finansörlük) süreci olarak geçmiştir. 1769 yılında William Pulteney, basit köprü planları için yerel ve Bath dışında ustalara ulaşmıştır, finansörlük adına fiyatlar alınmıştır. Maliyetlerin değişken olmaları fikir ayrılıklarına yol açmıştır. 1770 yılında Pulteney, kendi gibi İskoç olan dostları Robert ve James

Adam ile planlama işleri üzerine anlaşmışlardır (Tuleshkov, 2019: 98-99). Her iki kardeş köprü inşası için para alıp çalışmalarda yer almışlardır. Kardeşler daha önce İtalya'da, Venedik ve Floransa'yı gördükleri için orada yer alan köprü yapılarına da hâkim idiler. Bu sebeple köprü inşasında dükkân fikri muhtemelen görmüş oldukları Vecchio ve Rialto Köprülerinden gelmiş olmalıdır. (Manco, 1995: 130-135)

Köprü üç eşit gözlü bir yapıya sahiptir (Res.22). Yapı lokal olarak Bath taşı adı verilen düzgün kesme taş malzemeden inşa edilmiştir (Buchanan: 1990, 10-14). Eşit gözler yuvarlak kemerlidir. Köprü ayaklarında hem memba hem mansap cephede üçgen selyaranlar yer almaktadır. Selyaranlar üzengi seviyesinde birer külahla sonlanmaktadır (Res.23). Köprü tabliye bölümü yaklaşık olarak 45x18 m. boyutlarındadır. Palladyan mimari tarzında inşa edilen müzikhol ve dükkânlar tabliyeyi iki yandan çevrelemektedir. Orijinal halinde karşılıklı on bir dükkân yapısı bulunmaktaydı. Günümüzde, yapı üzerindeki onarımlar sebebiyle bu sayı değişkenlik göstermektedir.<sup>12</sup> (Res.24)

Köprü üzerindeki süsleme unsurları menşeyini Palladyan tarzdan almaktadır. Güney cephe merkezinde yer alan alınlık bölümü ve cephe başlarında yer alan köşk tipli yapılarla, Antik Roma tapınaklarını hatırlatmaktadır. Merkez alınlığın iki yanında küçük alınlıklarla desteklenmiş dışa taşkın plaster cepheye hareket katmaktadır. Dükkânların güney cepheye bakan bölümlerinde Venedik tarzında uzun pencere açıklıkları yer almaktadır. Kuzey cephe ise yapılan genişletme çalışmaları ile asimetrik bir biçimde ve sanatsal değerini kaybetmiştir (Res.24). Cephe başlarında yer alan köşk yapılarının üzeri kubbe ile örtülüdür. Köprü ayaklarında yer alan selyaranlar üzerinde dairesel pencere açıklıkları bulunmaktadır.

Köprü günümüzde halen işlevini sürdürmekte olup, yaya ve taşıt trafiğine açık vaziyette kullanılmaktadır.

## 10. Osma Köprüsü

Köprü, Bulgaristan Lovech (Lofça) şehri yakınlarında Osam (Osma) Nehri üzerinde inşa edilmiştir. Balkan topraklarında en bilinen arastalı köprü konumundadır. Köprü Osmanlı'nın Balkan toprakları üzerindeki önemli geçiş güzergâhlarından biri üzerine konumlanmıştır. İstanbul – Tırnova – Vidin güzergâhı boyunca uzanan posta yolu; köprünün işlevine ayrıca değer katmaktadır (Tuleshkov, 2019: 110). Kuzey-güney doğrultulu köprü Mustafa ve Dolna (Aşağı Krai) mahallelerini birbirine bağlar. Literatürde köprü adına ilişkin olarak "Osma", "Osam" ve "Kapalı Köprü" ifadeleri kullanılmıştır. Üzerinde bulunmuş olduğu nehir dolayısıyla bu adı almıştır. Öte yandan tabliyede yer alan ahşap örtü ile kaplanmış arasta yapıları sebebiyle "Kapalı Köprü" şeklinde anıldığı düşünülmektedir. Yapının inşa kitabesi mevcut değildir. Buna karşılık; Tuleshkov tarafından aktarılan Osmanlı arşivinden üç belge yapının '1873-1874' yıllarında inşa edildiğini muhtemel kılmaktadır. Belgeler ışığında köprünün ilk olarak usta "Kolyu Fitscheto (Nikola Fishev)" tarafından ahşap bir köprü olarak yapıldığı anlaşılmaktadır.

Tuleshkov tarafından aktarılan arşiv belgelerinde köprüye dair şu ifadeler yer almaktadır.

Lofça halkı tarafından büyük bir köprü isteği üzerine, Lofça Kaymakamı'na gönderilen **20 Temmuz 1874** tarihli mektup:

*"Oradan (Loveç -B.A.) Tırnova'ya dönen Kolyu ustaya, Loveç'teki büyük köprü için malzemelerin hazırlanıp hazırlanmadığı (yani projeler ve faturalar) ... taştan olup olamayacağı ile ilgili olarak, kendisi*

<sup>12</sup>Köprü tabliye bölümü ilk inşasında 15m. genişliğe sahip ve karşılıklı müzikhol ve dükkânlardan meydana gelmekte idi (Buchanan: 1990, 6; Manco: 1995, 132-142). Ardından sırasıyla; 1792 yılında dükkân genişletme çalışmaları, 1799'da yaşanan sel, 1800'de yaşanan fırtına ile birlikte hasar alıp yeniden inşa edilmiştir. Günümüze değin yapılan restorasyonlar sonucunda (1903,1951,1960'lar,1975) tabliye bölümü uzunluğu 45m. genişliği 18m. şekline gelmiştir.

*tarafından gönderilen yazılı hesabın ekteki kopyasına göre ... değeri 73.800 Groschen artırılacaktır".*  
(Tuleshkov, 2019: s.109)

**11 Kasım 1876** tarihli bir diğer belgede köprüye ilişkin:

*"... geçen yıl (1875) tamamen nehir geldiğinde yok oldu".* (Tuleshkov, 2019: s.109)

Yapıya ilişkin bu ifadeler, evvelde aynı noktada nispeten daha küçük ve ahşap bir köprü olduğu bilgisini gösterir niteliktedir. Bunun yanı sıra köprü yapısı muhtemelen 1875 yılında yıkılmış, yerine yarı ahşap yarı taş malzemeden oluşan bir köprü inşa edilmiş olmalıdır.

Köprü esasen bir vakıf yapısı olarak karşımıza çıkmaktadır. Mütevelli tarafından kontrol edilen köprüde herhangi bir devlet desteği kullanılmamıştır. Bunun yerine köprü bağışlar ve yapılan yardımlar vesilesiyle 500.000 Groschen gibi bir miktara 1875'teki haline ulaşmıştır. Tuleshkov'un aktardığı ilk belgenin devamında; tamamlanan haliyle dükkânlar 170.000 Groschen civarında gelir elde ediyordu. Buradan elde edilen gelirler vasıtasıyla civardaki okullar, çeşmeler, camiler ve köprü gibi yapıların masraflarını ve onarımlarını üstlenmekteydi. (Tuleshkov 2019: 109-111).

Köprü, mevcut vaziyeti ile orijinal inşa formunu yansıtmamaktadır. Yapının, eski fotoğraflarından ve rekonstrüksiyon planlarından bu durum açıkça anlaşılmaktadır. Merkezde 'beş' masif ayakla taşınan köprüye ek '2' ayağı kuzey-güney uçlarda zemine bitişiktir. Ayaklar taş malzeme ile inşa edilmiştir. Her biri nispeten eşit '6' beşik kemerden meydana gelmektedir (Partov vd., 2016: 124-125). Köprünün orijinal inşasının boyutu 86.00x12.50 m.'dir. Günümüzdeki vaziyet planı 106x15 m. civarında bir boyuta sahiptir. Eski fotoğraflardan anlaşıldığı kadarı ile köprünün doğu cephe ayaklarında üzenge seviyesine değin üçgen selyaranlar bulunmaktadır. Her bir selyaran üzerinde içleri dolu vaziyette sivri kemerli boşaltma gözleri yer almaktadır (Res.27). Bu ayaklar düzgün kesme taş malzeme ile inşa edilmiştir. Mevcut vaziyetinde bu durum ne yazık ki görülememektedir.

Tabliye üzerinde Kuzey-güney doğrultuda karşılıklı şekilde yerleşen dükkân yapıları yer almaktadır. Bu yapılar ahşap malzeme ile inşa edilmişlerdir. Yapılar üçgen çatılı bir üst örtü ile kapatılmış ve üst örtüde '14' adet üçgen formda açıklık yer almaktadır. Tabliye kısmı zemininde ise blok taşlar kullanılmıştır. Orijinal inşasında 46 dükkân yapısının olduğu bilinmektedir. Günümüzde 14 dükkân halen işlevini sürdürmeye devam etmektedir. Köprü merkezinde yer alan dükkânlar, karşılıklı iki cephede cumbalı bir formda dışa taşkın şekilde inşa edilmiştir. Dükkân cephelerinde 1 veya 2 pencere açıklığı bulunmaktadır. Dükkânlar 2.5x2.5 m. ve 2.5x5.0 m. boyutları arasında değişkenlik göstermektedir (Partov vd., 2016: 124-125). Bu durum esasen köprü üzerinde bulunan dükkânlarda katlı bir planı anımsatmaktadır. Genel olarak sade tutulan köprüde selyaranlar üzerinde yer alan sivri kemerli gözler ve merkezde yer alan cumba dışında bir hareketlilik görülmemektedir. Herhangi bir süsleme unsuru da yansıtmamaktadır. Bununla birlikte Tuleshkov ve Partov yapı üzerinde, dört adet heykel figürü olduğundan bahsetmektedir.<sup>13</sup>

Köprü günümüze değin birçok restorasyon ve rekonstrüksiyon geçirmiştir. 1874-1876 tarihleri arasında ilk defa ahşap ve taş malzeme bir arada kullanılmaya başlanmış ve dükkân yapıları eklenmiştir. Ardından büyük bir yangın felaketi ile tekrar tahrip olduğu bilinmektedir (1925). Mimar Emil Momirov köprüye dair nispeten kapsamlı bir onarım planı çizerek orijinal inşaya yakın olmayı hedeflemiştir (Tuleshkov, 2019: 111). Köprü, 1931'de araç trafiğine açık şekilde dükkânların bulunduğu formda ve orijinal mimarisinden uzaktadır (Dimitrova, Ivanov, Maşlak, Partov, Petkov ve Sergeev, 2016: 130). 1981-1982 yılları arasında yapılan restorasyon ile günümüz vaziyetine ulaşmıştır. Köprünün geçirdiği

<sup>13</sup> Bu heykeller; aslan, çift başlı kartal, çiçeklerle bezeli bir kadın figürü ve bir topuzdan meydana gelmektedir. Yüksek olasılıkla aslan figürü Bulgaristan'ı, çift başlı kartal Rusya'yı, kadın figürü doğurganlık ve topuz ise gücü temsil etmelidir. Söz konusu heykellerden yalnızca aslan figürü nispeten sağlam şekilde ulaşmıştır. Üstü kapalı tabliyede sütunlardan birinde elinde sopa tutan bir figür oyulmuş ve 1874 tarihini işaret ettiği aktarılmıştır. Detaylar için ayrıca bkz. (Partov 2016: 125; Tuleshkov 2016: 112)

onarım lar kalem işi süsleme ile üst örtüye yazılmıştır. Günümüzde araç trafiğine kapalı, yaya trafiğine açık olarak işlevini sürdürmektedir. Köprünün dükkânları halen hizmet vermeye devam etmektedir. On dört dükkân yapısının; üçü atölye, dokuzu dükkân, ikisi ise pastane olarak kullanılmaktadır.

## 11. Değerlendirme ve Sonuç

Arastalı köprüler, dünyanın farklı noktalarında buldukları konuma ticari, ekonomik, sosyal ve kültürel önem katmışlardır. Avrupa, Balkanlar ve Osmanlı topraklarında bulunan bu köprüler, önemli arterler üzerinde yer almaktadırlar. Her dönemde tüccarların, hac yolcularının, orduların bu yollar üzerinden ulaşım sağladıkları anlaşılmaktadır. Köprülerin genel bütünü geniş su yatakları üzerine kurulmuş evvelde ahşap daha sonra taş malzeme kullanılarak inşa edildikleri görülmektedir. Köprülerin belli bazı örneklerinde ise Roma devrinden günümüze değin ayakta kalabilmiş örneklerin zaman içerisinde eklemelerle günümüz hallerine evrildikleri anlaşılmaktadır. Bunların yanı sıra saptayabildiğimiz dokuz kâgir köprü yapısı günümüze ulaşmıştır. Paydaş özellikler gösterebilecek, üzerinde herhangi bir bina yapısı yahut köprü çevresinde oluşan çarşı yapıları bu örneklerle bir tutulmamalıdır. Orijinal inşaları bilgi veya belgelere dayanarak 12.-19. yüzyıllar arasında geniş bir aralıkta inşa edilen arastalı köprüler, abidevî formlar ve işlevsel özellikleriyle önem arz etmektedirler.

Via Domitia-Via Aquitania üzerinde yer alan Pont de Marchands (1331) örneği “orijinal inşasında 7 gözlü” ve düz köprüler grubunda değerlendirilebilecek bir form göstermektedir. Genel olarak iki ya da fazla kemer sayısına sahip köprüler düz köprüler grubunda inşa edildiği görülür. Bunun yanı sıra Kramerbrücke (1510), High Bridge (12-16 yy) gibi tabliye bölümünün düz olduğu örnekler de bu gruba dahil edilebilir.

Bir diğer husus ise Via Regia (Kraliyet Yolu) güzergâhı üzerine kurulan Kramerbrücke, abidevî görüntüsü ve yine 6 gözlü yapısı ile dikkat çekicidir. Düz köprüler grubunda değerlendirebileceğimiz köprü, paydaş özellikler gösterdiği diğer eserlere bakıldığında en erken yazılı bir belgeye sahip oluşu (1117) Paydaş özellik gösteren emsallerinden, kendisini ayırmaktadır. Orta çağda köprülere ait bilgilere, köprü başlarında kurulan kiliseler ve onlara ait belgelerle ulaşıldığından köprünün çok daha erken bir tarihe, tarihlendirilebileceği de düşünülür. Doğal ya da suni bir biçimde yaşamış olduğu yangınlar (1175, 1178, 1213, 1222, 1265, 1293), köprünün sürekli bir biçimde kullanıldığını da göstermektedir. Bu durum Kraliyet Yolu gibi bir ana arter üzerinde yer alması ile de savunulabilir.

Fransa’da yer alan bir diğer örnek olan Rohan Köprüsü, köprü başında yer alan hastaneye ait belgenin (1336) bulunması ile yapının daha erken bir süreçte var olduğu anlaşılmaktadır. Bu yönüyle orta çağ köprü başı kiliselerinden alınan bilgi örneklerine benzetmek mümkündür. Geniş su yatağı üzerinde 6 gözlü bir yapıda olan köprü farklı dönemlerde yapılan eklemelerle günümüzdeki şekline ulaşmıştır. Bu yönüyle eklektik bir form göstermiş olması ayrıca dikkat çekicidir. Bu durum köprü üzerinde farklı dönemleri görmeyi mümkün kılmıştır. Ayrıca bir Vikont tarafından ihya edilmiş olması (1510) ve kitabesinin bulunması yönüyle arastalı köprüler arasında önem teşkil etmektedir. Üzerinde yer alan hapisane ve değirmen yapısı da daha önce benzer örneklerde karşılaşılmayan yapı formlarıdır. Eklemeler sonucunda aldığı vaziyete binaen düz köprüler grubu içerisinde incelenebilir.

İtalya’da yer alan örneklerden Vecchio ve Rialto, inşa formları ve süsleme tezyinatları ile diğer örneklerden ayrılmaktadır. Via Por Santa Maria ve Via de Guicciardini yollarını birbirine bağlayan Vecchio Köprüsü (1345), çevresinde tabii bir sosyal alan yarattığı söylenebilir. Roma devrine dayanan bu yollar da şehrin ticari, sosyal, dini merkezi konumundadır. Lorenzo Rosselli’nin haritaları (1470) ve Batlamyus’un Coğrafya (1471) kitabından üzerindeki dükkân yapılarının erken devirlerde de bulunmasının kanıtı oluşu önem arz eder. Vecchio, Rönesans’ın erken ayaklarının yaşandığı Floransa’da, Medici Ailesi’nin de etkisiyle gelişimini sürdürdüğü görülmektedir. Bu etki tıpkı Rohan Köprüsü’nde olduğu gibi soylu kimseler ya da kralların eserler üzerindeki yararlı gelişimine örnek verilebilir. Ayrıca iki saray yapısını birbirine bağlar durumda karşımıza çıkan köprü, bu yönüyle diğer

dükkânlı köprülerden ayrılmaktadır. Üç gözlü, sığ kemerli bir formda karşımıza çıkan köprü düz köprüler grubunda değerlendirilebilir.

Rialto Köprüsü (1591) ise Venedik'in büyük ve önemli iki meydanını birbirine bağlar (San Marco-San Polo). Rialto, Venedik içerisinde en eski yerleşim bölgelerinden biri oluşu ve sürekli bir köprü ihtiyacı olduğunun da aynı zamanda göstergesidir. Palladien tarzda mimarisi ile Rönesans ve Neoklasik etkiyi bünyesinde barındırmaktadır. Bu yönüyle İngiltere'de yer alan ortak özelliklere sahip Pulteney Köprüsü ile aynı mimari üslupta inşa edilmiştir. Andrea Palladio'nun ünik projeleri sayesinde etkilenen mimarlar köprünün günümüz formunda inşa edilmesine olanak sağlamıştır. Antonio da Ponte'nin projesinin, Palladio etkisinde kalmadığını söylemek pek mantığa sığmayacaktır. Aradaki bazı farklar ile (kemer sayısının teke indirilmesi, tabliye üzerinde daha az abidevî görüntü, daha zarif ve sade işçilik) gerek maliyeti düşürmüş gerek nehir trafiği için daha rahat alan sağlayan proje, Ponte'nin geliştirdiği köprü projesi olmuştur. Bununla birlikte Rialto Köprüsü, Palladien mimarinin ünik örneklerinden biri olarak varlığını sürdürmektedir. Rialto Köprüsü, tek gözlü, mermer ve taş malzemededen inşa edilmiş, merkezden iki yana yükselen meyilli yapısıyla dik köprüler grubunda değerlendirilebilir. Rialto Köprüsü'nün cephelerinde yer alan yüksek kabartma süsleme unsurları dikkat çekicidir. Emsallerinde görünmeyen bu durum Rialto Köprüsü'nün her iki cephesinde yer almaktadır. Kuzey cephede yer alan St. Mark ve St. Theodore, güney cephede Baş melek Gabriel ve Meryem ana kabartmaları döneminin olgun örneklerindedir. Yine rozetlerle desteklenen bu süslemeler Rönesans ve Neoklasik etkiyi diğer paydaş örneklerle nazaran net bir biçimde gösteren köprü konumundadır. Aynı zamanda kıyıya yakın ayaklar üzerinde dikdörtgen bordürler arasındaki yarışma<sup>14</sup> detayını gösteren yazı kitabe hüviyeti olarak düşünülebilir.

Anadolu toprakları üzerinde yer alan iki mahalleyi birbirine bağlar konumunda olan Irgandı Köprüsü, Türk köprü mimarisinde görülen tek dükkânlı köprü örneğidir. Erken Osmanlı Devri içinde inşa edilen yapı; tek gözlü, sivri kemerli düz köprüler grubunda değerlendirilebilir. Yıldırım ve Kayhan Mahallelerini birbirine bağlayan Irgandı, inşa edildiği dönemde iki semti birbirine bağlaması hasebiyle önemlidir. Bu durum çevresinde tabii bir sosyal, ticari ve ekonomik bir merkez oluşturmuştur. Hakkında çok fazla arşiv kaydı ve döneminin ünlü gezginlerinin yazıları vasıtasıyla, net bir tarihlendirme ve inşa geçmişi hakkında konuşma imkânı verebilmektedir. Irgandı Ali oğlu Hoca Muslihiddin tarafından inşa ettirildiği anlaşılmaktadır. Bu yönüyle Irgandı Köprüsü'nün (1442), bir hayır yapısı olarak inşa ettirildiği anlaşılmaktadır. Ortak hemen hiçbir örnekte tacir biri tarafından bir köprü yapısının kendi cebinden karşılanarak inşa edildiği bilgisine rastlanmamıştır. Bunun sebeplerinden birisi Anadolu topraklarında İslam inançlarına sahip bir yapının oluşu, inşaatta hayır işlemek, hayrı gözetmek ve yine bu "dünya köprüsünden" geçerek; "Sırat köprüsüne" varma durumu olduğu da düşünülebilir. Köprü ve dükkânların aynı tarihte inşa edildiğine dair kuvvetli sebepleri açıklayan Önge, inşadan bir asır sonra dükkânların eklendiği iddiasını savunan Ayverdi ile tezat görüştedir. Köprü ayaklarında yer alan iç mekânlar, depo ve ahır formunda mekânların, köprü ve dükkân inşa ilişkisinden ayrı düşünülemeyeceği anlaşılır.

İngiltere'de bulunan örneklerde High Bridge (12-16. yüzyıllar arasında) farklı değişikliklere uğrayarak günümüz vaziyetine ulaşmış; mütevazı yapısıyla tek gözlü, beşik kemerli formda düz köprüler grubunda değerlendirilebilir vaziyettedir. Genel itibarıyla sade bir biçimde ele alınmış küçük bir köprü olarak karşılaşılmaktadır. 19. yüzyıla değin altından geçiş sağlanan bir denizcilik rotası üzerinde inşa edilmesi bakımından Lincoln şehri tarihi içinde önemli bir yere sahiptir.

<sup>14</sup> Burada bahsedilen yarışmadan kasıt, 16. yüzyılın ikinci yarısında Venedik Dükü Pasquale Cicogna tarafından; Rialto Köprüsü'nün bulunduğu alanda yeni bir köprü inşası için açılan ihaledir. Köprünün kuzeybatı ayağında yer alan bordürler içerisinde; Dük Pasquale Cicogna tarafından, 1591 tarihinde inşa ettirildiğini gösteren levhalar yer almaktadır.



Pulteney Köprüsü, 18. yüzyılın en abidevi eserlerinden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Nispeten üç eşit gözlü, yuvarlak kemerli formda düz köprüler grubunda değerlendirilir. İngiliz Palladien mimarisinin olgun örneklerinden olan köprü biçim bakımından Rialto Köprüsü ile karşılaştırılabilir. İngiliz Neoklasik dönem üslubunu olgun şekilde göstermektedir. Merkezde yer alan dükkân yapısının Antik Yunan-Antik Roma tapınaklarına benzerliği ile birlikte; uzun Venedik tarzı pencere açıklıkları, doğu-batı cephelerin başlarında yer alan köşk tipli yapılarıyla Palladien mimarinin net şekilde hissedilebildiği bir formdadır. Yapının inşasında görevli olan Robert ve James Adam, evvelde Venedik ve Floransa'yı gördüklerinden ötürü köprülerine de hâkimdiler. Köprü inşası ve dükkân fikrini kombine etmelerinin en büyük sebebi kuvvetle muhtemel bu durumdur (Manco 1995: 130-135).

Balkan topraklarında inşa edilen Osma Köprüsü (1872-1874), 19. yüzyılda geç dönemin son dükkânlı köprü yapısı olarak karşımıza çıkmaktadır. İstanbul-Tırnova-Vidin güzergâhınca uzanan posta yolu üzerinde inşa edilen köprüyü, orijinal inşasında altı gözlü, beşik kemerli formda düz köprüler grubunda değerlendirmek mümkündür. Genel itibarıyla taş masif ayakların üzerine oturan düz ve üzeri bir çatı ile örtülü dükkân topluluklarından oluşmaktadır. Diğer örneklerden farklı olarak her cepheden kapalı ve üzeri örtülü formdadır. Selyaranlar üzerinde sivri kemerli boşaltma gözleri içleri dolu vaziyettedir. Muhtemelen bu tutum masif görüntünün azaltılması sebebiyledir. Palladien mimari örneklerinden farklı olarak merkezde yer alan dükkân yapısı her iki cephede dışa taşkın cumbavari bir görünüm oluşturmaktadır.

İran/Tebriz'de yer alan fakat çalışma içerisine dahil edilmeyen "Pol-Bazaar Köprüsü" (Çarşı Köprü, 1502), Avrupa ve Anadolu coğrafyası dışında karşılaştığımız örneklerdendir. Köprü, 12. yüzyılda büyük önem arz eden ticaret aksı (İstanbul-Konya-Tebriz) üzerinde kurulmuştur (Mikaeili, 2023: 82-83). Kuzey'den güneye uzanan köprü, 43x14 m. boyutundadır (Rostamzadehshabestari & Özer, 2017: 579-589). İran coğrafyasında yer alan köprü gerek inşa tarihi gerekse doğu-batı arasındaki ticaret güzergâhı üzerinde yer alması ile son derece dikkat çekicidir (Res.28-29).

Sonuç olarak; arastalı köprüler günümüzde halen işlevlerine devam eder vaziyette canlı merkezlerdendir. Dünyanın farklı noktaları üzerinde inşa edilen bu köprüler buldukları konumun sosyal ve ekonomik hayatında önemli rol oynamışlardır. Önemli güzergâhlar, ana arterler üzerinde kurulan bu yapılar, kuşkusuz bir bilinç etrafında inşa edilip şekillendirilmiştir. Ana güzergâhlar üzere yer alan köprülerin genel olarak büyük ve abidevî formları önlerinde duran su varlıklarıyla da doğrudan ilişkilidir. Via Domitia, Via Aquitania, Via Regia gibi önemli ana hatlar İspanya'dan-Rusya'ya (Via Regia), İtalya ve Galya'yı Narbonne üzerinden bağlayan (Via Domitia), Galya'da Narbonne'dan başlayarak Toulouse ve Bordeaux üzerinden Atlantik Okyanusu'na (Via Aquitania), Avrupa'nın önemli Roma devri yollarıdır. Bilhassa birçok örneğin bu güzergâhlar üzerinde inşa edilmiş olmaları pek tabiidir. Bu güzergâhlar ve farklı konumlarda yer alan köprüler bölgede temel ulaşım ihtiyacını sağlamak, hac yolcularına, postalara, ordulara ve ticareti canlandırmak emelleriyle inşa edilmişlerdir. Köprüler inşa edildikleri bölgelerde su varlığının yapısı, doğal afetler, insan elinden çıkan zararlar gibi etmenlerle şekillenen dönemin özelliklerini gösteren abidevî yapılarıdır.

## Kaynakça

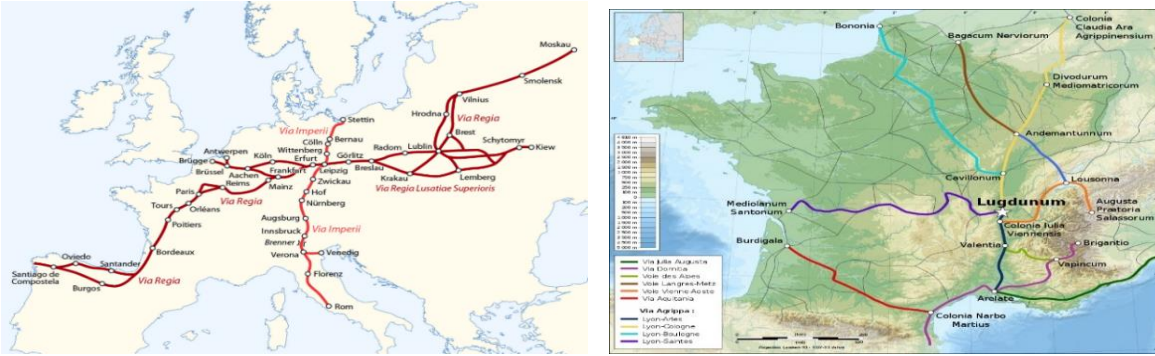
- Atak, E. (2008). *Erken Osmanlı Köprüleri*, [Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Banister, F. (1905). *A History of Architecture on The Comparative Method*, Batsford.
- Barton, B. (2016). *Civil Engineering Heritage: East Midlands*, Ruddocks Publishing.
- Baumbach, D. & Vockrodt, H. J. (2000). *Historische Bogen und Gewölbebrücken der Stadt Erfurt*, Habel.
- Baykal, K. (1950). *Bursa ve Anıtları*, Aysan Basımevi.
- Baykal, K. (1993). *Bursa ve Anıtları*, TAÇ Vakfı, Hakimiyet Tesisleri.
- Bazin, J. (1962). *Landerneau, ancienne capitale de la principauté de Léon: notes d'histoire et d'archeologie*, Presse liberale du Finistere.
- Bernabei, M., Calcagnile, L., Fiorentino, L., Lazzeri, S., Macchioni, Pecoraro, E., N., Pizzo, B., Sozzi, L. & Quarta, G. (2018). "The Wooden Foundations of Rialto Bridge (Ponte di Rialto) in Venice: Technological characterisation and dating". *Journal of Cultural Heritage*, 1-9, <https://doi.org/10.1016/j.culher.2018.07.015>.
- Bourin, M. & Puchal, G. (Eds.). (2016). *Plafonds peints de Narbonne*, Patrimoine protege, Direction regionales des affaires culturelles de Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées, Ministère de la Culture et de la Communication.
- Brown, D. J. (1993). *Bridges*, MacMillan Publishing Company.
- Buchanan, R. A. (1990). The Bridges of Bath. *Bath History Volume III*.
- Calabi, D. & Morachiello, P. (1988). Le pont du Rialto: un chantier public à Venise à la fin du XVIe siècle, *Annales*, (43), 453-476.
- Chiarugi, A. & Foraboschi, P. (1995). Maintenance of the Ponte Vecchio Historical Bridge in Florence. *Extending the Lifespan of Structures, vol.2, IABSE Symposium Report*, 1479-1484.
- Codrington, T. (1919). *Roman roads in Britain*, Macmillan Company.
- Çam, N. (1991). Arasta, *TDV İslam Ansiklopedisi*, (3), 335-336.
- Çeçen, K. (2002). Köprü, *TDV İslam Ansiklopedisi*, (26), 252-255.
- Çulpan, C. (2002). *Türk Taş Köprüleri*, Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Dağlı, Y. & Kahraman, A. (Haz.) (2005). *Evliya Çelebi Seyahatnamesi II*, Yapı Kredi Yayınları.
- Dupre, J. (2017). *Bridges: A History of the World's Most Spectacular Spans*, Black Dog & Leventhal Publishers Inc.
- Flanigan, T. (2008). The Ponte Vecchio and the Art of Urban Planning in Late Medieval Florence, *Gesta*, vol. (47), 1-15, The University of Chicago Press, <https://doi.org/10.2307/20648957>.

- Griffe, E. (1934). Les origines chretiennes de Narbonne. *Revue d'histoire de l'Eglise de France*, 20(86), 27-36.
- Haegen, A. M. & Strasser, R. F. (2013). *Art & Architecture: Tuscany*, H.F. Ullman Publishing.
- Harris, P. & Pevsner, N. (1964). *The Buildings of England: Lincolnshire*, Penguin Books.
- Herz, A. (2015). *Stadtgucker Erfurt, Kramerbrücke*, Herzformat.
- Hunt, W. M. (1991). White, H. P. (Ed.), The Lincoln 'High Bridge' Scheme, *Journal of the Railway and Canal Historical Society*, Hobbs the Printers of Southhampton, 30(149), 270-281.
- İlter, F. (1978). *Osmanlılara Kadar Anadolu Türk Köprüleri*, Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası.
- Labrum, E. A. (1994). *Civil Engineering Heritage Eastern and Central England*.
- Lepage J., Colombier J. M. & Dellong, E. (2008). *laissez-vous conter Narbonne*, Narbonne, Ville d'art et d'histoire.
- Lorenzetti, G. (1956). *Venezia e il suo estuario: guida storico-artistica*, California University.
- Manco, J. (1995). Pulteney Bridge, *Architectural History*, (38), 129-145., <https://doi.org/10.2307/1568625>
- Mikaeili, M. (2023). Kent İmgesi: Tarihi kapalı çarşılı köprüler. *Kesit Akademi Dergisi*, 9(34), 72-91.
- Molmenti, P. (1906). *Venice: Its Individual Growth from the Earliest Beginnings to the Fall of the Republic*, (H. F. Brown, çev.), (1), A.C. McClurg & Company.
- O'Connor, C. (1993). *Roman Bridges*, Cambridge University Press.
- Önge, Y. (1981). Bursa'da Irgandi Köprüsü'nün Orijinal Mimarisi. *Vakıflar Dergisi*, (13), 425-447.
- Partov, D., Maslak, M., Ivanov, R., Petkov, M., Sergeev, D. & Dimitrova, A. (2016). A Covered Wooden Bridge Over the Osam River In the Bulgarian Town of Lovech: Its History and the Present Day. *Technical Transactions- Civil Engineering*, (2-B).
- Perret, V. (1968). Le Pons Vetus (Pont des Marchands) Narbonne. *Bulletin de la Commission archéologique de Narbonne*, (30), 49-66.
- Prade, M. (1988). *Les Ponts, Monuments historiques: inventaire, description, histoire des ponts et ponts-aqueducs de France, proteges au titre des monuments historiques*, (2), Collection Art & Patrimoine.
- Raßloff, S. (2015). *Blaetterbuch Kramerbrücke*, Stiftung Kramerbrücke.
- Riess, F. (2013). *Narbonne and its Territory in Late Antiquity: From the Visigoths of the Arabs*, Burlington, Ashgate.
- Rondelet, A. (1841). *Saggio Storico sul Ponte di Rialto in Venezia*, Negretti.

- Rostamzadehshabestari D. & Özer, S. Y. (2017). Tabriz's Pol Bazaar As a Memory Place. *Iconarch In International Congress Of Architecture, Memory Of Place In Architecture And Planning Congress*, 579-589.
- Sanchez, C., Caverro, J., Jezegou, M. P. & Pages, G. (2011-16). Narbonne: la ville et ses ports, (Pasqualini, M. Ed.), Fréjus romaine, la ville et son territoire. *Les agglomérations de Narbonnaise, des Alpes-Maritimes et de Cisalpine à travers la recherche archéologique, édition APDCA*, 221-225, <https://shs.hal.science/halshs-00670713>
- Steinfeld, L. (1990). *Chronik einer Straße: Die alte Straße von Frankfurt nach Leipzig. Geschichte – Ereignisse – Reiseberichte*, Geiger.
- Thiers, M. (1907). Delesques, H. (ed.), "Narbonne: Monuments Romains", *Congres Archeologique de France, session LXXIII*.
- Thirsk, J. (1997). *Alternative Agriculture: A History: From the Black Death to the Present Day*, Oxford University Press.
- Tuleshkov, N. (2019). Market Bridges in Europe and Ottoman Empire, *Bulgarian Academy of Sciences and Arts, International Scientific Conference Preservation of Cultural Heritage BASA*, 87-112.
- Tunç, G. (1978). *Taş Köprülerimiz*, Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası.
- Vockrodt, H. J. (2010). Kramerbrücke in Erfurt-Bauwerksgeschichte und Instandsetzung der Gewölbeträgkonstruktion in den Jahren 1985/86, *Bautechnik*, (87)4.

## Ekler

Şek.1-2 Via Regia ve Via Imperi Güzergâhı; Via Domatia- Via Aquitania ve diğer Güzergâhların Rotaları



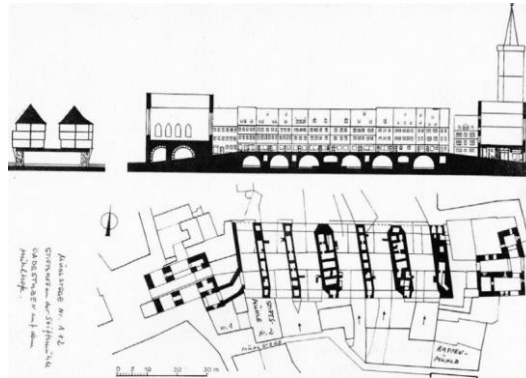
Kaynak: ([https://en.wikipedia.org/wiki/Via\\_Regia](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Regia); [https://en.wikipedia.org/wiki/Via\\_Aquitania](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Aquitania))

Şek.3 Kramerbrücke, Cephe Kesitinden Numaralanmış Onarım Gören Kemerler (Vockrodt'tan İşlenerek)



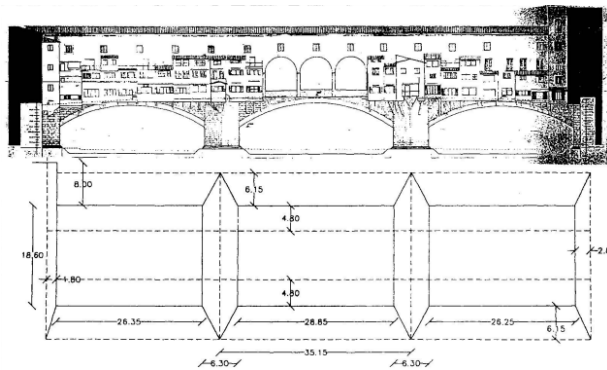
Kaynak: (Vockrodt, 2010, s. 215)

Şek.4 Kramerbrücke, 1985-1986 Yılları Arasında Restorasyon Planı (Raßloff'tan İşlenerek)



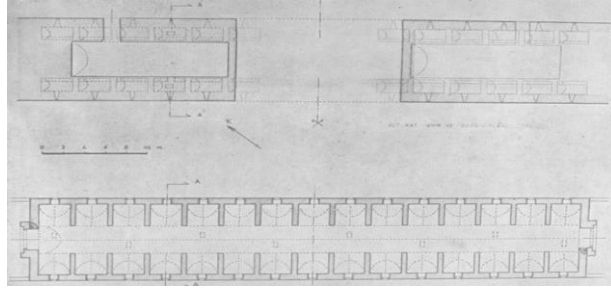
Kaynak: (Raßloff, 2015)

Şek.5 Ponte Vecchio, Mimari İncelemesi – Plan



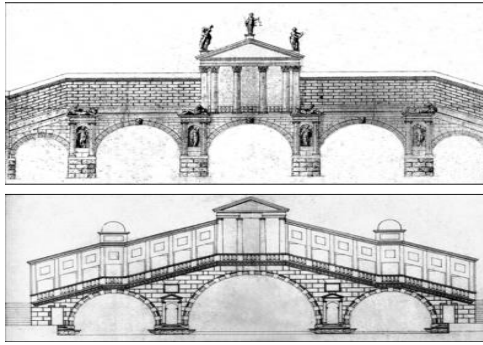
Kaynak: (Chiarugi & Foraboschi, 1995, s. 1481)

**Şek.6** Irgandı Köprüsü, Plan Restitüsyonu



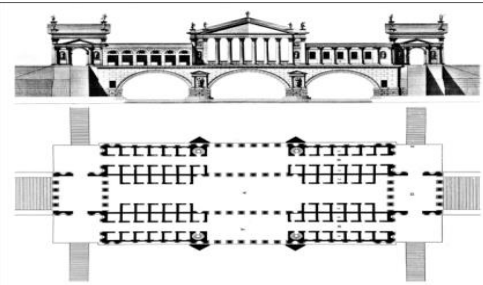
**Kaynak:** (Yılmaz Önge, 1981, s. 447)

**Şek.7-Şek.8** Andrea Palladio'nun İlk Sunduğu Köprü Projesi (üst) (1551), Vincenzo Scamozzi'nin Yarışma Projesi (alt) (1588)



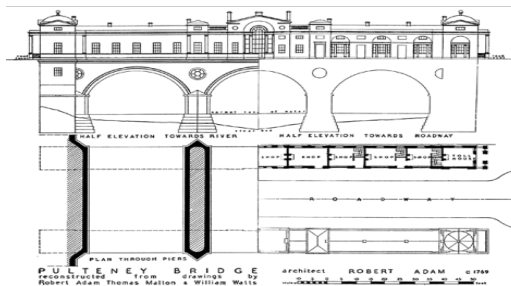
**Kaynak:** (Tuleskhov, 2019, s. 91)

**Şek.9** Andre Palladio'nun İkinci Projesi (1569)



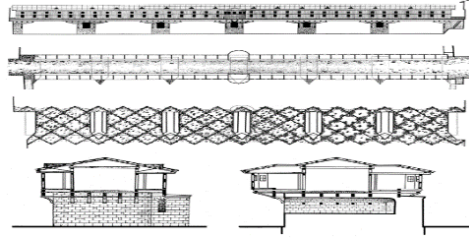
**Kaynak:** (Tuleskhov, 2019, s. 92)

**Şek.10** Pulteney Köprüsü, Robert Adam tarafından çizilen projenin rekonstrüktif görünümü, (1769-1773)



**Kaynak:** (Tuleskhov, 2019, s. 98)

**Şek.11** Osma Köprüsü, Mimar Momirov Tarafından Köprü'nün Yeniden İnşasının Planı



**Kaynak:** (Tuleskhov, 2019, s. 111)

**Res.1** Kramerbrücke (Tacirler Köprüsü), Kuşbakışı Görünüm



**Kaynak:** (Vockrodt, 2010, s. 218)

**Res.2-3** Kramerbrücke, Kuzey Cepheden Meşe Kalaslarla Desteklenen Kemerler, Kramerbrücke, Tabliye ve Dükân Görünümü Batı Cephe



**Kaynak:** (<https://en.wikipedia.org/wiki/Kramerbrücke>,  
<https://en.wikipedia.org/wiki/Kramerbrücke>)

**Res.4-Res.5:** High Bridge, Tek Gözlü Kemer, Korkuluklar ve Köprü Üzerinde Yer Alan Dükânlar



**Kaynak:** (<https://www.atlasobscura.com/places/high-bridge-glory-hole>,  
<https://www.atlasobscura.com/places/high-bridge-glory-hole>,)

**Res.6:** Pont des Marchands Memba Cepheden Üzerinde Dükkân ve Binalarla Birlikte



**Kaynak:** ([https://en.wikipedia.org/wiki/Pont\\_des\\_Marchands](https://en.wikipedia.org/wiki/Pont_des_Marchands))

**Res.7:** Pont de Rohan, Kuşbakışı Görünüm



**Kaynak:** (<https://www.landerneau.bzh/actualites/pont-de-rohan-classe-au-titre-des-monuments-historiques/>)

**Res.8:** Pont de Rohan, 1510 Yılında Vikont Jean II de Rohan Tarafından İhya Edildiğini Gösteren Kitabe



**Kaynak:** (<https://www.landerneau.bzh/actualites/pont-de-rohan-classe-au-titre-des-monuments-historiques/>)

**Res.9-10-11-12:** Pont de Rohan, Sırasıyla Dışa Taşkın Binalar, Köprü Merkezde Yer Alan Göz, Malzeme ve Destek Kazıklar



**Kaynak:** (<http://cocomagnanville.over-blog.com/2017/06/carte-postale-de-bretagne-le-pont-de-rohan-a-landerneau.html>)



**Res.13:** Pont de Rohan Memba Cephe Dışa Taşkın Dükkân Yapıları ve Destek Kazıklar



**Kaynak:** (<http://cocomagnanville.over-blog.com/2017/06/carte-postale-de-bretagne-le-pont-de-rohan-a-landerneau.html>)

**Res.14:** Ponte Vecchio Genel Görünümü



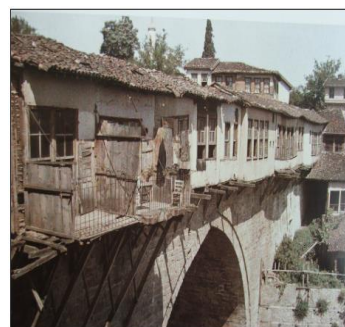
**Kaynak:** ([https://en.wikipedia.org/wiki/Ponte\\_Vecchio](https://en.wikipedia.org/wiki/Ponte_Vecchio))

**Res.15:** Ponte Vecchio, Vasari Koridoru ve Güney Cephe Görünüm



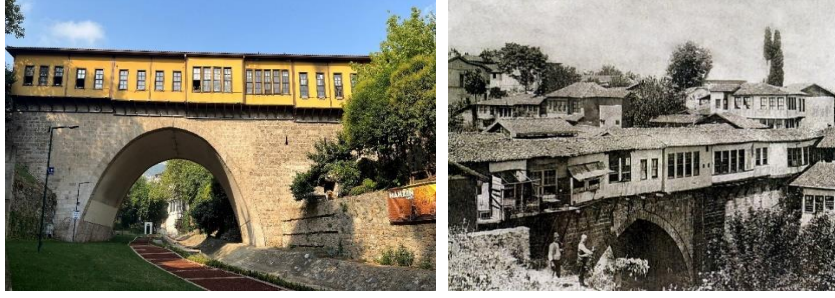
**Kaynak:** (Haegen & Strasser, 2013, s.216)

**Res.16:** Irgandı Köprüsü Günümüz ve 1855 Depremi Sonrası Vaziyeti, Batı Cepheden Dükkânlar ve İç Mekâna Açılan Kapı



**Kaynak:** (Atak, 2008: 243)

**Res.17:** Irgandı Köprüsü, Günümüz ve 19. Yüzyıl Sonrası Vaziyeti, Güney Cephe'den Ana Kemer Gözü,



**Kaynak:** (Semavi Eyice Arşivi)

**Res.18:** Irgandı Köprüsü, Günümüz Tabliye Kısımından Görünüm



**Res.19:** Rialto Köprüsü, Kuzey Cepheden Görünüm



**Kaynak:** (Dupre, 2017, s.30)

**Res.20-21:** Rialto Köprüsü, Kuzey Ayakta Yer Alan St. Mark Kabartması, Rozet ve Yazı Kuşağı ve Güney Cephe, Meryem Ana ve Baş melek Gabriel Kabartması



**Kaynak:** (Dupre, 2017, s.31; [https://en.wikipedia.org/wiki/Rialto\\_Bridge](https://en.wikipedia.org/wiki/Rialto_Bridge))

**Res.22:** Pulteney Köprüsü, Güney Cepheden Köprü Ayakları, Selyaran, Dairesel Pencere Açıklıkları ve Palladyan Mimari Görünümü.



**Kaynak:** (<https://www.atlasobscura.com/places/pulteney-weir-and-bridge>)

**Res.23:** Pulteney Köprüsü, 1976 Yılında Caddenin Güney Cehesindeki Çalışmalar



**Kaynak:** (Manco, 1995, s.143)

**Res.24:** Pulteney Köprüsü, Kuzey Cephe'de Dışa Taşkın İnşa Edilmiş Düzensiz Dükkan Vaziyeti



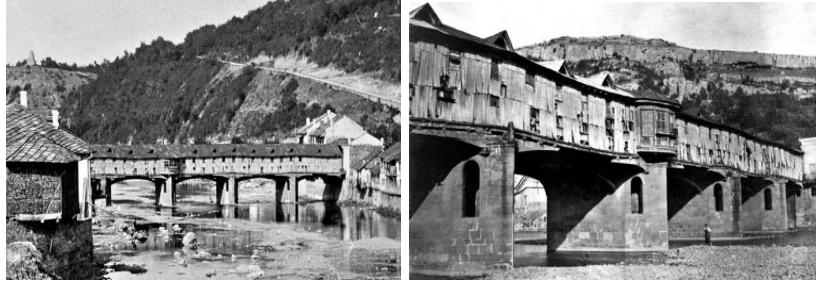
**Kaynak:** (<https://www.atlasobscura.com/places/pulteney-weir-and-bridge>)

**Res.25:** Osma Köprüsü, Günümüzdeki Rekonstrüksiyon Görmüş Vaziyeti (2013)



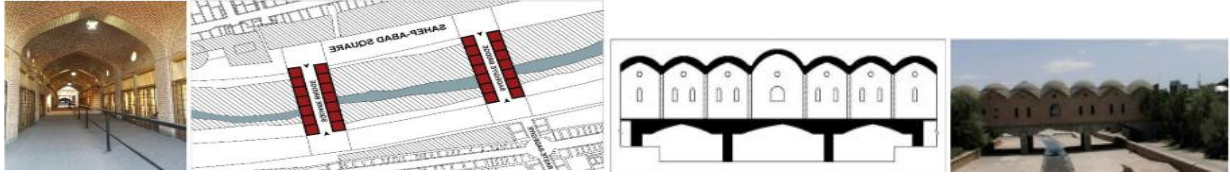
**Kaynak:** (Partov vd., 2013: s.126)

**Res.26-27:** Osma Köprüsü, Genel Görünüm 19. Yüzyıl İkinci Yarısı (N. Tuleskhov'dan İşlenerek)



**Kaynak:** (Tuleskhov, 2019, s. 110)

**Res.28-29:** Pol Bazaar Köprüsü Genel Görüntüsü, Zemin Planı ve İç Mekânı



**Kaynak:** (Rostamzadehshabestari & Özer, 2017, s. 587)

## Makale Bilgi Formu

**Yazar Onayı:** Makale tek yazarlıdır. Yazar, makalenin son halini okuyup onaylamıştır.

**Çıkar Çatışması Bildirimi:** Yazar tarafından potansiyel çıkar çatışması bildirilmemiştir.

**Telif Beyanı:** Yazar dergide yayınlanan çalışmasının telif hakkına sahiptir. Bu çalışma CC BY-NC 4.0 lisansı altında yayımlanmaktadır.

**Destek/Destekleyen Kuruluşlar:** Bu araştırma için herhangi bir kamu kuruluşundan, özel veya kâr amacı gütmeyen sektörlerden hibe alınmamıştır.

**Etik Onay ve Katılımcı Rızası:** Bu çalışmanın hazırlanma sürecinde bilimsel ve etik ilkelere uyulduğu ve yararlanılan tüm çalışmaların kaynakçada belirtildiği beyan olunmaktadır.

**İntihal Beyanı:** Bu makale intihal.net tarafından taranmıştır.