

KÜÇÜK MENDERES NEHRİ ÜZERİNDE HÜSEYİN AĞA KÖPRÜSÜ HAKKINDA BİR DEĞERLENDİRME VE RESTİTÜSYON ÖNERİSİ*



AN EVALUATION AND A RESTITUTION PROPOSAL ON HUSSEIN AGA BRIDGE LOCATED ON KAYSTROS RIVER*

Ender ÖZBAY**

ÖZ

Bu çalışmada, Küçük Menderes Havzası'nın merkezlerinden biri olarak Orta Çağ'dan itibaren gelişim gösteren, 16-17. yy.'lara geldiğinde ticari yönden önemli bir odak, kentsel açıdan da gelişmiş bir şehir haline gelen Tire'nin yakınlarında izleri 175 m boyunca gözlemlenebilen büyük bir köprünün kalıntıları; bununla birlikte yaklaşık 220 metre boyunca izlenebilen taş döşeme eski bir kervan yolunun kalıntıları ele alınmaktadır. Yörede Hüseyin Ağa Köprüsü olarak bilinen ve bugüne yalnızca kalıntıları ulaşan köprü ve döşeme yol kalıntıları, çağlar boyunca önemini yitirmeyen bir merkez olan Tire'nin gelişkin bir yol sistemiyle ilişkisini sağlayan işlek bir yola dikkat çekmektedir. Söz konusu yol sistemi İstanbul, çevre yerleşimleri ve bölgeden geçen transit arterleri birbirine bağlayan büyük ve küçük, ana ve tali, askeri ve ticari çeşitli yollardan oluşmaktadır. Arşiv ve literatür taramalarımız ve röleve sonuçları değerlendirilerek yapının özgün durumu canlandırılmaya çalışılmıştır. 20. yy. ilk yarısına ait birkaç fotoğrafın da yardımıyla yapılan restitüsyonun detayları ve gerekçeleri açıklanmış, tartışılmıştır. Buna göre; Hüseyin Ağa Köprüsü 17. yy.'ın son çeyreğinde, dönemin âyanlarından Hüseyin Ağa'ya ithafen inşa edilmiş, birkaç kez büyük hasarlar alarak birçok onarım geçirmiş, estetik niteliklerini ve mimari inceliklerini yitirmiş olarak ayakta tutulduğu 20.yy. ortalarına kadar da işlek bir geçit olmayı sürdürmüştür. Son döneminde yapı, kâgır kalıntılarının iskeleler ve demir tabliye ile birleştirilmesiyle eğreti bir görünüm almıştır. Özgün durumunda, *ana gözlü - iki yöne hafif eğimli* tipte, yedi büyük gözden oluşan anıtsal bir yapı olduğu anlaşılmaktadır.

Anahtar Kelimeler: *Tire, taş köprü, Osmanlı köprü mimarisi, Küçük Menderes, güzergah, kervan yolları*

* Bu makale Dr. Öğretim Üyesi Ertan Daş danışmanlığında, Ege Üniv. Sosyal Bilimler Enstitüsü Sanat Tarihi Anabilim Dalı'nda, 2020 yılında tamamlanmış olan *Büyük Menderes, Küçük Menderes ve Gediz Havzalarındaki Türk Dönemi Köprüleri* başlıklı doktora tezinden türetilmiştir. Konu, yeni bulgu ve bilgilerle, buna bağlı olarak da yeni değerlendirmelerle geliştirilmiş, zenginleştirilmiştir.

Kısaltma ve simgeler: **G:** Göz, **A:** Ayak, **Kp.:** Köprü; ~ işaretli: *Yaklaşık*. **Bk.:** Bakınız. **Ör.:** Örneğin.

* This article is derived from the PhD thesis titled *Bridges of Turkish Era in Büyük Menderes (Maiandros), Küçük Menderes (Kaystros) and Gediz (Hermos) Basins*, which was completed in 2020 under the supervision of Dr. Ertan Daş, in the Ege University- Institute of Social Sciences - Department of Art History. The study has been developed and enriched with new findings and information and, accordingly, with new evaluations.

Abbreviations& symbols: ~: approx. **A:** pier. **Bk.:** see. **G:** arch-span. **K:** north. **Kp.:** bridge. **Ör.:** for example.

** Dr. Arş. Gör., Ege Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Sanat Tarihi Bölümü, İzmir.

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-3900-6752> ♦ E-mail: ender.ozbay@ege.edu.tr

ABSTRACT

In this article, I study and examine the remains of a great bridge of which traces can be observed for 175 m; as well as the remains of an old caravan route with a stone pavement that can be traced for approximately 220 meters. Both of these are located near the town of Tire, which had been developing since the Medieval Era as one of the trade centers and hub of the Küçük Menderes (Kaystros) Basin and became an important commercial focus and an urbanized developed city through the 16th and 17th centuries. The bridge known as Hussein Aga Bridge in the region and of which only few ruins have survived until today, and the stone-paved road remnants, draw attention to a busy route that linked Tire (which was a center that had not lost its importance for ages) with a developed road system. The road system in question consists of various large and small, main and secondary, military and commercial roads that connect the surrounding settlements, transit arteries passing through the region and the capital Istanbul with each others. A restitution drawing of the Hussein Aga Bridge's displaying the structure before the collapse, has been made by evaluating that three data groups: The results of my researches aimed at shedding light on the historical and cultural connections of the bridge; the observations notes and measurements from my survey on the remains of the bridge; and of course the research on historical texts containing data on it. The details and justifications of this restitution drawing, which was made with the support of a few photographs from the early 20th century, were explained and discussed. According to the results we have obtained; the Hussein Aga Bridge was built in the last quarter of the 17th century, as a dedication to Hussein Aga, one of a three siblings who are mentioned in the Evliya Çelebi's travel book as a benevolent feudal lords of the era. It was damaged several times and had been repeatedly repaired up until the early 20th century, losing its aesthetic and architectural qualities. In its last period, the bridge has a makeshift appearance with some masonry remains combined with various piers and iron decks. With the scratchy condition, it continued to be a busy passage until the last quarter of that century. In its original state, typologically, it is understood that it was a monumental structure consisting of a main span (the largest one) and six large spans, and it was a slightly inclined type in two directions. Main-span and sloping facade silhouette, flood splitters ("cutwaters") made of triangular prismatical masonry masses with pyramidal cones attached on the both upstream / downstream sides of the piers, small relieving arched spans on the body of the piers, and at the top point of the sloped deck the stone newel-post rising over the balustrade walls, all of these constitute the composition that has relations with the bridge architecture tradition of the Ottoman's Classical Period that matured and characterized in the capital and its surrounding regions.

Keywords: *Tire, stone-bridge, Ottoman bridge architecture, Kaystros, route, caravan routes*

Giriş

Antik adı Hellen dilinde *Kaystros*¹, Luvi dilinde ve Hitit belgelerinde *Astarpa*² olan Küçük Menderes Nehri, havzanın doğusunda Bozdağ (2159 m), Karadağ (1467 m) ve Gediktepe (1241 m) yükseltilerinden akan derelerin birleşimiyle Karakoyun Yaylası'nda oluşur. Kiraz ovasından güneye aktıktan sonra Beydağ kasabasından itibaren Ödemiş ovasını kuzeybatı yönünde kat eder; Tire ve Bayındır arasındaki düzlüklerden geçip Torbalı'nın 12 km güneyinde güneybatıya dönüp Alaman Dağı kütlesi önündeki eski Cellat Gölü bataklıklarında yayılır ve sonra Belevi - Ayasuluk (Selçuk) arasında uzanan 6 km'lik bir boğazdan ilerleyerek, Selçuk'un hemen kuzeybatısında, Pamucak'ta, ~140 km yol kat etmiş olarak Ege Denizi'ne ulaşır. Bütünü İzmir sınırları içinde kalan ırmağın, 3140 km² alana sahip Küçük Menderes Havzası'nın³ Selçuk, Torbalı, Bayındır, Tire, Ödemiş, Kiraz ve Beydağ gibi önemli yerleşimlerinin can damarı olagelmıştır⁴.

Yörede Roma egemenliğinin görüldüğü MÖ 129 - MS 395 sürecinde⁵ havzada *Ephesos* ve *Metropolis* (Torbalı) kentlerinden başka, MÖ 1. yy. - MS 3-4. yy. arasında iç kesimlerde de şehirleşmeler ve *-Thyaira* dahil- 50 civarı antik köy tespit edilebilmektedir⁶. Yöre, 5. yy.'dan itibaren bütün Batı Anadolu'da olduğu üzere, Doğu Roma (Bizans) hakimiyeti altındadır. *Kaystros* havzası 7-11. yy. arasında idari olarak *Thema Thrakesion*'a dahildir⁷. 1081'den itibaren, Komnenosların hakimiyet döneminde Batı Anadolu'da Türk varlığı hisedilmeye başlamıştır⁸. Ne var ki bölge yerleşimleri 15. yy.'da II. Murad dönemine kadar -Haçlılar da dahil- sürekli el değiştirdikleri bir savaş ortamında kalmışlardır. Aydın oğlu Mehmet Bey'in fetihleri havza tarihinde kalıcı etkisi olan Türk fetihleridir: 1308-1326 arasında Birgi, Ayasluğ, Tire, Sultanhisarı, Bodemya ve İzmir'i ele geçirmiştir.⁹ Küçük Menderes ovasına egemen olan bu beylik 1390'a kadar, sonra da 1402-1426 arasında var olmuştur¹⁰. Yıldırım (I.) Bayezid 1390'da Batı Anadolu hareketiyle Aydınoğulları'na da son verip Küçük Menderes Havzası'na hakim olmuş¹¹ ne var ki *Ankara Savaşı*'ndan sonra canlanan beylikler¹² ancak II. Murad (1421-1444 / 1446-

1 Başgelen, 2010, 24, 44.

2 Umar, 1993, 127, 411.

3 Darkot, 1978, 710.

4 Bk. Darkot, 1978, 710-711; Meriç, 1988, 202-203; Karayaman, 2008.

5 Bk. Doğer, 1998, 32-42.

6 Bk. Meriç, 1988, 206-207. Ayrıca bk. Meriç, 2009.

7 Bk. Güneş, 2018, 192-211; Keçiş & Güneş, 2018.

8 Hassan, 2009, 187.

9 Oğulları Hızır Bey'e Ayasuluk ve Sultanhisar'ı; Umur Bey'e İzmir'i; İbahim Bahadır Bey'e Bodemya'yı (Ödemiş'te), Süleyman Bey'e Tire'yi vermiştir. Bk. Hassan, 2009, 278; Pitcher, [2013], 56; Baykara, 1993, 1-5.

10 Hassan, 2009, 277; Pitcher, [2013], 56; Şeker, 1998, 266-267.

11 Pitcher, [2013], 56, 59, 77, 85-86.

12 Pitcher, [2013], 91-92..Bu süreçte ticari yollar İzmir'den Ayasuluğ, Balat ve Foça limanlarına

1451)¹³ döneminde tekrar Osmanlı egemenliği altında toplanmıştır¹⁴. Ortaçağ'dan itibaren Tire'nin, Küçük Menderes Havzası'nın odağı haline evrildiği; 16-17. yy. sürecinde gitgide gelişip büyüdüğü, kozmopolit nitelikte büyük bir ticaret merkezi haline geldiği, esnafın faaliyet gösterdiği çarşı/pazar sayısının 30'dan fazla olduğu, birçok ibadethane, medrese, zaviyenin yanı sıra kent kültürü ve bayındırlığın göstergesi birçok hamam, yüzlerle ifade edilen çok sayıda çeşme, ekonomik hacmin ve ticari hareketliliğin göstergesi olan darphane, bedesten ve Evliya Çelebi şehri ziyaret ettiğinde sayısı 27'e ulaşmış hanlar ve 2800 adet kubbeli dükkanlarla donanmış bir şehir olduğu anlaşılmaktadır¹⁵. Tarih seyrinde, Saruhan ve Aydın sancakları çevresinde 18. yy. ilk yarısından itibaren (dönemin önemli taşımacılık sektörü *deve/kervan işletmeciliğini* de elinde bulunduran) bir âyân ailesi Karaosmanoğulları'nın hakimiyetini de not etmek gerekmektedir¹⁶. 1856 Islahat Fermanı'nın ilanını takiben çıkarılan bir kanunla (1868) *yabancılara mülk edinme hakkı* tanınması ve Batılı sermayedarların yararına düzenlemeler¹⁷, 1857–1890 arasında bölgedeki demiryollarının tesis edilmesi (1860'ların başında hat, İzmir'den itibaren Torbalı'ya, Ayasuluğ'a, 1883'te Tire'ye ulaşmıştır)¹⁸ gibi olaylar neticesinde Küçük Menderes Ovası'nın olanca tarımsal-ticarî akışı İzmir Limanı'na yönelmiş, ticarî nakliyatta yerini alan demiryolu taşımacılığı yöredeki kara ticaret yollarının önemini görece azaltmış¹⁹; süreç içinde önemi azalan ya da kaybolan eski yollar üzerindeki anıtsal kâgir köprüler de önemsizleşmiş, giderek terk edilmiştir.

Yüzyıllar boyunca sosyo-ekonomik, kültürel ve politik açıdan bu denli önemli olmayı sürdürmüş bir yörenin tarihi ulaşım ağı, kervan yolları ve bu yollar üzerindeki köprü yapıları açısından da zengin olması, beklenecek bir sonuçtur. Ne var ki Tire çevresi ve genel olarak Küçük Menderes Havzası yakın geçmişe kadar köprü yapıları açısından bilimsel yöntemlere dayanan sistemli araştırma-inceleme ve yayınlara konu olmadığı için bu hususta bulgu, bilgi ve değerlendirme eksikleri bulunmaktadır.

kaymıştır (Pullukçuoğlu Yapucu & Özgün, 2011a, 68). Ne var ki; 1618'de Kuşadası'nda denize nazır inşa edilen Öküz Mehmet Paşa Kervansarayı; bir değişime daha; bu süreçte artık tarih sahnesini terk etmiş Efes limanına nispetle Kuşadası Limanı'nın önemine dikkat çekmektedir (Pullukçuoğlu Yapucu & Özgün, 2011a, 68-69; Yaşayacak & Daş, 2019, 236; Çobanoğlu, 2007).

13 Osmanlı Padişahları, 2019; Pitcher, [2013], 96.

14 Pitcher, [2013], 96; Kunt, 2009, 74.

15 Tire tarihinin ve mimari dokunun ana hatlarıyla özlü bir sunumu için bk. Mete, 2012, Karakaya, 2012; ayrıca İzmir Kültür Envanteri - Tire, 2001, İzmir Taşınmaz Kültür Varlıkları Envanteri, 2012, C.3, 305-541, Gür & Dönmez, 2017. Şehirdeki ticarî atmosfer, hanlar ve diğer ticarî yapılarla ilgili olarak bk. Pullukçuoğlu Yapucu, 2006, 196, Üstünes, Durmuşlar, & Sarıyıldız, 2018, Daş, 2019, Çakmak & Yalçın, 2018. Tire'nin kültür tarihi ile ilgili olarak bk. Daş, 2019, Şeker, 1994, Şeker & Taşcan, 2008.

16 Bk. Kuyulu, 1992.

17 Küçük, 1988.

18 Pullukçuoğlu Yapucu, 2006, 125-126, 128.

19 Pullukçuoğlu Yapucu & Özgün, 2011a, 69.

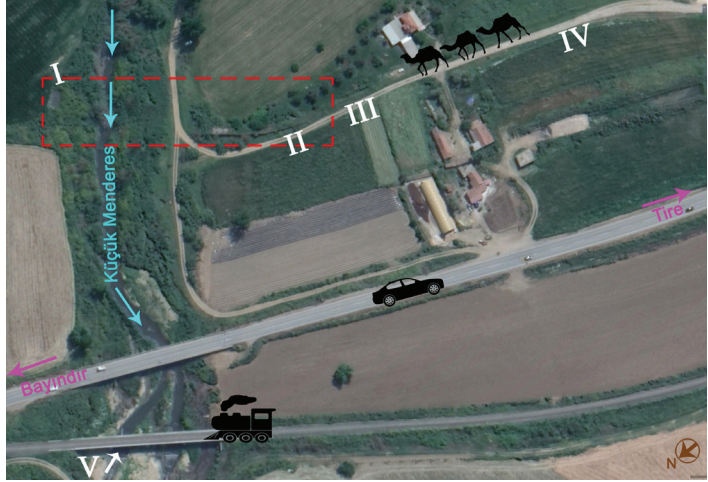
Bu çalışmamız, belirttiğimiz eksikliklerin tamamlanmasına katkı sağlamak amacıyla giriştiğimiz daha kapsamlı araştırma çalışmalarımız çerçevesinde Tire yakınlarında rastladığımız, araştırıp-incelediğimiz, anıtsal nitelikte ve büyük ölçülerde olduğu anlaşılan köprü kalıntısına ilişkin mimari ve tarihi bulgularımızı, bunlara dayanan restitüsyon önerimizi, yapının, yörenin kültür tarihi ve genel olarak sanat tarihi açısından yerine ve önemine ilişkin değerlendirmelerimizi literatüre kazandırma maksadı taşımaktadır.

Mimari Bulgular

Köprü, Tire'yi Küçük Menderes'in kuzeyindeki yerleşimlere ve yollara bağlayan eski döşeme yol doğrultusunun, demiryolunun 160 ve çağdaş D300 karayolunun 100m doğusunda kaldığı bir noktada, Tire kent merkezinin ~6 km kuzeyinde, Bayındır'ın ~11 km güneybatısında, Küçük Menderes Nehri üzerinde (Bk. Şek. 1) yer almaktadır.²⁰ Gözlenebilen kalıntıları baz alındığında yaklaşık 175 m uzunluğundadır. Bugün sadece güney kıyı kanadında ~55 m boyunca izlenebilen bir kısım ve nehrin kuzey yakasında ~5 m izlenebilen bir kütle²¹ mevcuttur (bk. Şek. 1). Güney kıyı tarafındaki kalıntılarda, uzunca bir yığma duvar bölümünün ortasında ve ucunda 2 göz görülmektedir (bk. Şek. 2 *G1* ve *G2*); bu gözlerden nehre yakın olanının (*G2*) kuzey dayanağı, selyaran ve mahmuz kalıntıları ve üst kesiminde küçük bir hafifletme gözü mevcut olan bir ayaktır (bk. Fot. 1, Fot. 2, Fot. 3).

Şek. 1:

Hüseyin Ağa Köprüsü kalıntılarının ve çevresinin uydudan görünümü; eski ve yeni yollar, demiryolu. (Google Earth Pro görüntüsü üzerine işleyen yazar.) [Numaralı noktaların görünümü için bk. **I**: Fot. 6; **II**: Fot. 1; **III**: Fot. 13; **IV**: Fot. 14; **V**: Fot. 12'in bakış açısı.]



Bu alt yapı öğelerinin üzerinde, çok fazla yenilenmiş ve günümüze betonarme döşeme ve korkuluklarıyla gelebilmiş tabliye (Fot. 4), güneyden kuzeye doğru bir yükselim göstermektedir. Tabliyenin *A1* ayağı üzerinde son bulunduğu kısmın ucunda, geç

²⁰ Koordinat: 38°8'20.65"K 27°43'1.21"D

²¹ Metrelerce yüksekliğe varan çok sık bitki örtüsü nedeniyle bu kalıntılar incelenememiştir. Bu işlem ancak ciddi bir çevre temizliği ve belki de kazı ile mümkün olabilir.

dönem onarım faaliyetleri çerçevesinde yapıyı işlevlendirmek üzere uygulanan, Fot. 8 ve Fot. 9'da görülen demir çatkı platformların kâgir bölüme sabitlenmesi için uygulanmış dişli kenar düzenlemesi dikkat çekmektedir (Fot. 5). Mevcut durumdaki tabliye genişliği 3,8 m'dir. Genişlik, ayak kotunda dıştan dışa 4,12 m'dir.

Köprü, nehrin, yatak kaymalarına, sel ve bataklık oluşumuna müsait geniş yataklı bir bölümünde inşa edilmiştir. Dolayısıyla, sadece su akışının gerçekleştiği ana yatağı değil, geniş sel yatağını da geçmeyi mümkün kılacak şekilde uzun inşa edilmiş, su akışı olmayan kıyı kesimlerinde, kemer dizileri yerine dolgulanmış-yükseltilmiş bir platform (geniş, yığma duvar) şeklinde sürdürülmüştür. Güney yakadaki kalıntılarda, büyük gözden sonra güneye ~40 m devam eden yığma duvar özelliğindeki bölümün ortasındaki gözün (Şek 1'de *GI*; Fot. 2) taşkın zamanlarında bu kesimde birikecek ve yıkıma yol açabilecek sulara karşı planlanmış bir önlem elemanı (tahliye gözü) olduğu aşikardır. Kanımızca ilk inşadan sonra gerçekleşen onarım/inşa faaliyetlerinden birinin eseri olabilecek bu gözün içi günümüzde kuru moloz taş örgü ile kapatılmış durumdadır²².

Kalıntıların genel durumundan, yapının birçok yıkım-onarım geçirdiği ve bugün kalıntılarının da büyük ölçüde alüvyal topraklar altında kaldığı anlaşılmaktadır.²³

İnşa malzemesi moloz ve kabayonu taştır. Düzensiz, farklı biçim ve ölçülerde ve farklı tekniklerde kullanılmış tuğlalara da rastlanmaktadır. Kemerlerin cephe yüzeyleri, çoğunlukla uzun-yassı formlarda kabayonu taşların kemer yayına dik açılı istifleriyle belirgin kılınmıştır. Güneye uzanan yığma duvar ortasındaki kemerde tuğla/taş dönüşümü ve nadiren çerçeve tekniğinden kalıntılar ve bu göz çevresinde nadiren, moloz taşın iki yanında üst üste istiflenmiş yatay tuğla parçalarının çerçeve oluşturduğu almaşıklık kalıntılarına rastlanabilmektedir (Fot. 2). Günümüzde, yığma duvar kütesinin dıştan yekpare olarak uzanıp gittiği izlenimine karşın, tabliyede meydana gelmiş çöküntülerin ele verdiği kadarıyla segmentlerden oluşan eklemli bir inşa yöntemi izlenmiştir.

Birçok onarımın izleri arasında, örgüde yer yer çimento harç içine tuğla kırıklarının gelişigüzel yerleştirilmiş olduğu sıvamalar da dikkat çekmektedir.

Kuzey yakadaki kalıntıların geç döneme ait düzgün kesme taş örgülü olduğu gözlemlenmiştir. Kanımızca bu kısım, yapının özgününden kalma olmayıp, sonradan yapılan düz atkı platformun dayandığı bir ayak olarak yeniden inşa edilmiş bir kısım olmalıdır (Fot. 6).

22 Bu rastgele bir yığın değil, özellikle uygulanmış bir örgü gibi görünmektedir. Yapının doğu (manba) tarafında doğu-batı uzanımlı iki duvar da bununla ilgili olmalıdır. Duvarlar, gözün kuzey hizasından itibaren kıyı ile nehir hattını birbirinden ayırmak niyetiyle yapılmış gibidir. Birbirine ~50 cm mesafede ve paralel olan duvarlardan kıyı tarafında olanı çağdaş tuğla malzeme ile günümüze yakın tarihlerde yapılmıştır; hafif eğrisel planda ve daha kısa olan diğeri ise köprüden geç, ama diğer duvardan daha erken tarihlidir. Duvarların etrafında alaturka kiremitler yığılıdır.

23 Yapıdan bahseden Gür & Dönmez de (2017, 231) benzer bir düşünce dile getirmektedirler.



Fot. 1: Hüseyin Ağa Köprüsü; güney yakadaki kalıntılar. Mansap cephesi. (Bk. Şek. 1'de *II*). (2018, E.Özbay)



Fot. 2: Hüseyin Ağa Köprüsü, güney yakadaki kalıntılarda uzun yığma duvar bölümü ortasındaki göz. Mansap cephesi. (Şek. 2'de *G1*) (2018, E.Özbay)



Fot. 3: Hüseyin Ağa Köprüsü; güney yakadaki kalıntılarda ayak bünyesindeki hafifletme gözü (Şek. 2'de *A1*) ve güneyindeki büyük göz (Şek. 2'de *G2*). Mansap cephesi. (2018, E.Özbay)



▲ **Fot. 4:** Hüseyin Ağa Köprüsü, güney yaka kalıntılarında tabliye ve korulukların günümüze ulaşan durumu. Kuzeyden bakış. (2018, E.Özbay)



◀ **Fot. 5:** Hüseyin Ağa Köprüsü, güney yaka kalıntılarında tabliyenin kuzey ucunda, yıkılan özgün bölümlerin yerine çatılmış olan demir platformun (bk. Fot. 8) oturtulmuş olduğu dişli kısım. (2018, E.Özbay)

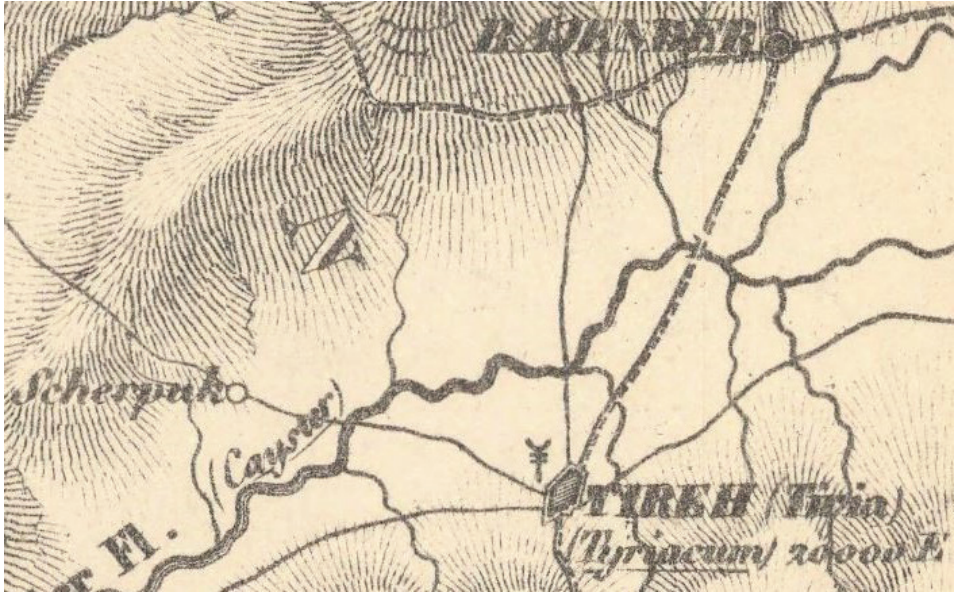
▼ **Fot. 6:** Hüseyin Ağa Köprüsü, kuzey yakada, yoğun bitki örtüsü ve bataklık oluşumu nedeniyle erişime imkanı bulunamayan kalıntılar. (Şek. 1'de I) (2018, E.Özbay)



Tarihi Bulgular

Jervis ve *Von Weiss*'in 1855 tarihli haritasında²⁴ (Harita 1), R. Kiepert'in 1905 ve 1911 basımı haritalarında (bk. Harita 2, Harita 3) Tire-Bayındır arasında uzanan yol üzerinde, kalıntıların bugünkü konumuyla uyumlu bir noktada köprü işaretlenmiştir²⁵. Buna karşılık, 1890/91 Aydın Vilayet Salnamesi (1037R - 1308H) eki olan harita²⁶, H. Kiepert'in 1890 tarihli haritası²⁷, Erkan-ı Harbiye-i Umumiye haritalarından 1927 tarihli İzmir paftası²⁸ gibi haritalarda Tire-Bayındır arasında demiryolu vurgulanmakla birlikte karayolu vurgulu değildir ve köprü gösterilmemiştir.

Tapu kadastro kayıtlarında, mevcut kalıntıların etrafındaki parsellerin “mevki” hanesinde “*Hüseyin Ağa Köprüsü*” yazılıdır.²⁹ Tire’de ve köprü yakın çevresinde de bilgi almak maksatlı görüşülen kimselerin de harabeleri bu isimle andıkları görülmüştür.



Harita 1: Tire – Bayındır arasında, Küçük Menderes Nehri üzerinde köprüünün işaretlenmiş olduğu 1855 tarihli haritadan detay. (Jervis & von Weiss, 1855.)

24 Bk. Jervis & von Weiss, 1855.

25 Bk. Kiepert R., 1911; Kiepert R., 1905.

26 Bk. İbrahim Cavid, [2010].

27 Bk. Kiepert H., 1890F.

28 Bk. Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Haritaları - İzmir (1:100000), 1927.

29 Ör. Bk.: TKGm, 2019: İzmir / Tire / Yeni Mah. / Pafta 29 / Ada 61 / Parsel 1, Parsel 2.



Harita 2:

R. Kiepert'in haritasında Tire – Bayındır arasındaki Hüseyin Ağa Köprüsü. (Kiepert R., 1911'den detay.)

Bölgeyi 1671 yılı içinde ziyaret etmiş olan Evliya Çelebi'nin, Tire'den Bayındır'a giderken Küçük Menderes'i bir köprü ile aştığını belirten bir değini³⁰ dikkatimizi çekmişse de bu konudaki birincil kaynak olan Seyahatname'de, Evliya Çelebi'nin "Tire şehrinden çıkup şimale ol sahra içre giderken nehr-i Menderes'i atlar ile ubur edüp iki sa'atde..."³¹ Bayındır'a ulaştığı yazılıdır ve bu noktada herhangi bir köprü bahsi geçmemektedir.³² Bu durum, o tarihte köprüünün henüz yapılmamış olduğu kanısı oluşturmaktadır.

Evliya Çelebi, *Seyahatname*'sinin Tire'yle ilgili bölümünde, bugün Hüseyin Ağa adlı kişinin kardeşleri olarak bilinen Hamza ve Bekir Ağalardan övgüyle bahseder. Kentten ayrılırken vedalaştığı (olasılıkla kendisini ağırlayan ve dostluk gösteren) kişileri sayarken de bu isimler geçer ve ayrıca bir *Hüseyin Ağa* ismi de zikredilir.³³ Evliya Çelebi'nin *a'yan* diye bahsettiği bu kardeşlerin yöre eşrafından, çok varlıklı kimseler oldukları anlaşılmaktadır. Hamza Ağa'nın M 1683/84 (H 1095) tarihinde Yeniceköy Camii'ni,

30 Bk. Erdoğan, 2016a, VI.

31 Bk. Evliya Çelebi, [2005], 92. Aslı Arapça olan ubür sözcüğü "aşmak – geçmek" anlamındadır.

32 Aydın'dan batıya 1 saat gidip sonra (İkizdere civarından olmalı) kuzeye saparak dağları aşip Tire'ye inen ve sonra Bayındır'a geçen Evliya Çelebi'nin bölgede, Evliya Çelebi, [2005], 8-111'de anlatılan seyahatinin yön ve duraklarının özeti için bk. Özbay, 2020, 137-138.

33 Bk. Evliya Çelebi, [2005], 90-92. (Burada zikredilen *Hüseyin Ağa*'nın başka bir Hüseyin olması kuvvetle muhtemeldir.)

Bekir Ağa'nın ise Tire çiftçilerinin zahire satışını bir yerde toplayan Zahire Loncası'nı yaptırdıkları kaydedilmiştir.³⁴ Tire'deki hayır işleri arasında 2-3 lüveli çeşmelerden biri olarak "*Hüseyin Ağa Çeşmesi*" adına ise yine Seyahatname'de rastlanmaktadır.³⁵ Fakat köprüyle alakalı bir değini, bir bilgi mevcut değildir.

C. Çulpan, F. Tokluoğlu'ndan "*Bu köprünün ilk yapılış tarihi ve banisinin adını taşıyan kitabe, bakımsızlık yüzünden okunamayacak derecede yıpranmıştır.*" şeklinde bir bilgi aktarmış ve köprünün inşa tarihi olarak -adı geçen Yeniceköy Camisi'nin de tarihi olan- M 1683/84 yılını önermiştir.³⁶ A. M. Armağan'ın ise bu konuda, "*Hüseyin Ağa (...)* köprüyü 1679 tarihinde yaptırarak..." şeklinde ve başka bir yerde de "*Gezginimiz diğer kardeş Hüseyin Ağa'dan söz etmemektedir. Büyük olasılıkla, ziyaret yılından önce ölmüş olmalıdır.*" şeklinde, farklı tarihleri işaret eden çelişkili ifadeleri vardır.³⁷

Evliya Çelebi bahsetmediğine göre, kardeşlerden Hüseyin Ağa'nın 1671'den önce ölmüş olduğu ihtiyatlı olarak kabul edilebilir. Bu durumda da köprünün bu yıldan sonra, Hüseyin Ağa'ya atfen ve olasılıkla onunla ilişkili bir vakıftan yaptırıldığı; netice olarak şu anki bilgilerle yapının 17. yüzyılın son çeyreğinde inşa edildiği söylenebilir.

Onarım Evreleri

Gerek kaynaklardan alınan bazı bilgiler gerekse eski fotoğraflarda ve kalıntılardaki mimari öğelerde izlenebilen bazı özellik ve uygulamalar köprünün birkaç defa harap olmuş ve onarılmış olduğunu göstermektedir. Bu konudaki ilk kayıt, bir sel felaketiyle harap olan köprünün H 1231 (M 1815)'te dönemin Aydın Valisi Mustafa Ağa ve halk yardımı ile tamir edildiği yönündedir. Bu tamire ilişkin, 1941'de kaybolan ancak elde metin kopyası kalan bir kitabeden söz edilmektedir³⁸. Verili kitabe metninden köprünün oldukça harap olduğu ve ardından eksiksiz bir şekilde onarıldığı çıkarsanabilmektedir.

34 Armağan, 2003, 245-246; Çulpan, [2002], 175; Tokluoğlu'ndan aktaran Başaran, 2008, 167; Ülker, 1994, 99.

35 Evliya Çelebi, [2005], 88. Ne var ki bugün çeşmenin de somut varlığından söz edememekteyiz. Tire'deki çeşmeler arasında anıtsal nitelikte olup Hüseyin Ağa ismiyle ilişkisi saptanmış bir çeşmeye rastlanmamıştır. Bk. Karakaya, 2012; İzmir Kültür Envanteri - Tire, 2001; İzmir Taşınmaz Kültür Varlıkları Envanteri, 2012, C.3, 305-541; Gür & Dönmez, 2017.

36 Çulpan, [2002], 175.

37 Armağan, 2003, 276, 246.

38 Aktarılan kitabe metni şöyledir: "*Bi-Hamdillah yine erdi bu cisre feyz-i Yezdani | Düzeltti zülf-i dilber-veş bu köprü-i perişani | Bir dil-âsâ harap iken bu cisr-i muteber birden | Erişti dest-i kudret çün bulup evvelki ol halî | Düşüp hâk-i mezellekte yaturken şöyle bî izzet | Esasından ref'etti binasın fadl-ı Rahmâni | Bu hayrat-ı cesimin mübdi'i ol ali himmet kim | Ki Vali Mustafa Ağa odur makbul-i Şahâni | Müebbed mansıb-ı âlî sezâdır zat-ı pâkine | Her emrinde karîn olsun ana tevfik-i Subhânî | İdiüp bir hüsn-ü tedbir halas etti bizi gamdan | Kadiminden kılıp ra'na kodu bir hoşça bünyani | Hususâ Tire ehline verildi gayret-i vâfir | Hulus-i tâm ile bezleyediler mal ile câni | Kamu teşmir-i sâk etti bunun tamirine birden | Metânet birle vaz'ında komadı nesne noksanı | Nahıfı mısra'ı âhir ki tarih Tire'nin ehli | Kemal-i lutf-i Hakk ile oluptur bani-sani | Sene: 1231 (M. 1815)" (Çulpan, [2002], 174-175.*



Fot. 7: Hüseyin Ağa Köprüsü, menba cephesinden görünüm. 1941'den önce.³⁹ (Aslından detay.)

A. M. Armağan'ın 1832 tarihini vererek “*Küçük Menderes köprüsünün ciddi yara aldığı*” ve köprü için “*11.927 kuruşluk bir onarım payının ayrıldığı*”na ilişkin aktarımları⁴⁰ ise ikinci bir onarım evresiyle ilgili olabilir. Ancak bu konuda, elde bir detay yoktur. Bu süreçte bir onarım yapıp yapılmadığı bilgisine ulaşabilmiş değiliz. Herhangi bir onarım yapıldıysa dahi ne zaman yapıldığı meçhuldür. Bu bağlamda düşünülmeğe değer bir husus Anadolu'daki fiili seyahat ve araştırmaları 1841-48 yılları arasında gerçekleşen fakat haritalarını ancak daha ileriki tarihlerde hazırlayıp yayımlayabilen Heinrich Kiepert'in Tire-Bayındır arasındaki yoldan bizzat geçmiş olmasına karşın neden köprü işaretlenmiş olduğudur (bk. Harita 3). Kanımızca, geçtiği tarihte köprünün harap ve kullanım dışı olması ihtimali dikkate şayandır.

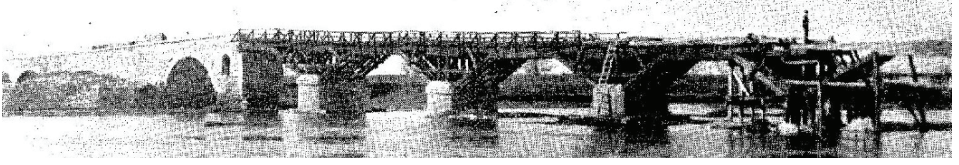
Üçüncü bir kayıt, köprünün H 1325 (M 1907)'de halk tarafından para yardımı da yapılarak tamir edildiği yönündedir ve dördüncü bir kayıt da 1941'de yine sel felaketinde köprünün tekrar harap olduğu ve tamir edildiği; bu olay sırasında 1815 tamirine ait kitabenin kaybolduğu yönündedir. Başaran'ın aktardığına göre Tire Halkevi Dergisi olan “*Küçük Menderes*”in 6. sayısında, s. 6-8 arasında F. Tokluoğlu, “*Tarihi Bir Eser Kaybettik*” başlıklı yazıyla, köprünün 3 Şubat 1941'de sürekli yağın yağmurlar sonucu yıkıldığı bilgisini vermiştir.⁴¹

Bu tarihten sonra, köprünün kalabilen kısımları elden geçirilmiş ve yıkılan orta bölümü Fot. 8 ve Fot. 9'de görüldüğü gibi, onarılmış eski ayaklara dayanan ve yer yer iskele şeklindeki öğelerle de desteklenmiş olan düz atkı şeklinde demir-çelik konstrüksiyonlu bir geçiş platformu (tabliye) olarak yenilenmiş, yapının bir süre daha işlevli kalması sağlanabilmiştir.

39 Kaynağı ve tarihi belirlenememiştir. Fotoğrafı dijital olarak benimle paylaşan EÜ Sanat Tarihi Bölümü öğretim üyesi sayın Dr. Ertan Daş'a çok teşekkür ederim. {Çulpan, [2002], Lev. CXXVIII'te ve Gür & Dönmez, 2017, 231'de de aynı cephenin hemen hemen yakın açılardan çekilmiş -pek iyi kalitede olmayan- fotoğrafları mevcuttur.}

40 Armağan, 2003, 40.

41 Çulpan, [2002], 174-175; Başaran, 2008, 167..



Fot. 8: Hüseyin Ağa Köprüsü, menba cephesi. Yıkılmış haldeki köprü'nün eğreti onarımından görünüm. 1941 veya biraz daha sonrası. {Çulpan, [2002], 445 | Lev. CXXIX.)



Fot. 9: Demiryolu köprüsünün ayağı ardında Hüseyin Ağa Köprüsü. Mansap. (Fot. 12'den detay.)

Restitüsyon Önerisi

Yapının esas hacmi düşünüldüğünde “az” sayılabilecek kalıntıları büyük ölçüde alüvyon ve bitki örtüsüyle kaplıdır ancak, rölövede elde ettiğimiz sonuçlar, tarihi veriler ve eski görseller birlikte değerlendirilerek bir restitüsyon geliştirmek mümkün olmuştur:

Yapının tipolojik açıdan *ana gözlü - iki yöne hafif eğimli*, doğrultu olarak eğrisel planlı ve 7 gözlü (ayaklar bünyesindeki 5 küçük hafifletme gözü de dahil edilirse toplam 12 gözlü) olduğu anlaşılmaktadır⁴². Ana akıntı üzerinde yer alan ana göz, ana gözün iki yanındaki birer boşaltma gözü ve küçük hafifletme gözlerinin tümü sivri, diğer 4 boşaltma gözü ise yuvarlak kemerlidir (Fot. 7, 10, 11; Şek. 2).

Selyaranları ve mahmuzları üçgen prizmal gövde üzerine basık ve öne doğru görece uzatılmış piramidal külahlıdır.

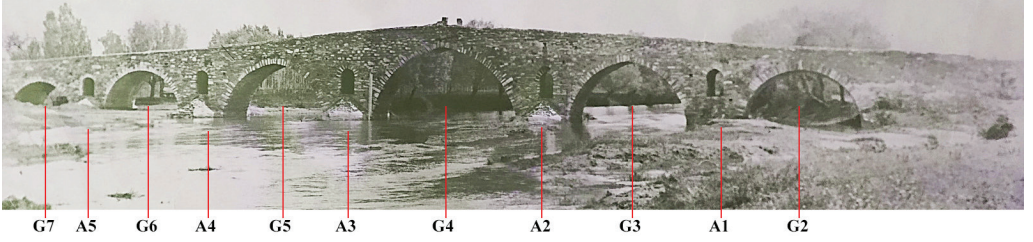
Mevcut kalıntılar ve eski fotoğraflar üzerindeki tespit, kıyas ve hesaplamalarla en büyük göz açıklığı tahminen ~11 m'dir. Tepe noktasında, korkuluklar üzerinde karşılıklı babalar bulunduğu yine eski görsellerde algılanmaktadır (Fot. 7, 10, 11).

Günümüzde, olasılıkla 60'lı yıllarda kullanıldığı son evrenin kalıntıları olan çimento kaplı tabliye ve beton korkuluklar, özgünde yapı bedeninde ve görsellerde izlenen geleneksel malzeme kullanımına uyumlu olarak moloz taş olsa gerektir. Tabliye döşemesinin, köprüden itibaren güneye doğru izlenebilen döşeme yol kalıntılarında görüldüğü gibi (Fot. 13) moloz taş döşeli olması uygun görünmektedir. Korkuluklar ise belirtilen görsellerde de okunabildiği üzere, tabliye hattını belirten ve dekoratif nitelik kazandıran herhangi bir korniş uygulaması olmaksızın, beden duvarının devamı gibi yükselen moloz örgü duvarlardır ve algılandığı kadarıyla üstleri yarım daire kavisli harpuşa şeklindedir.

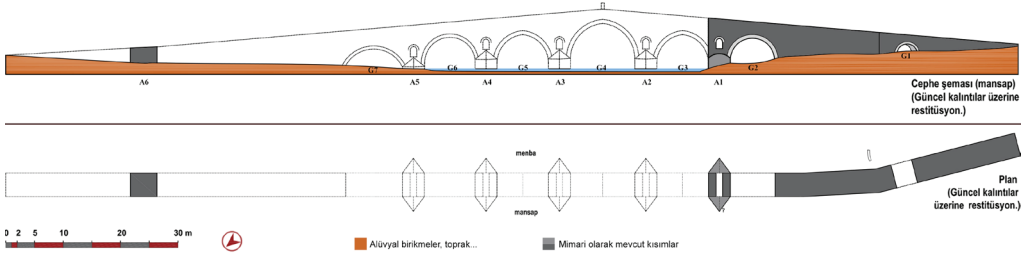
42 C. Çulpan, köprü'nün “sivri kemerli, ortada büyük, yanlarda daha küçük 5 gözlü” olduğu bilgisini aktarır. (Bk. Tire'nin eski Müze müdürlerinden Faik Tokluoğlu'nun kişisel notlarından ve Tokluoğlu, 1946, 22, 36 ile Tokluoğlu, 1937, 131-135'ten aktaran: Çulpan, [2002], 174.



Fot. 10: Hüseyin Ağa Köprüsü, mansap cehnesi; ~1930'lu yıllar. Aslından detay.⁴³



Fot. 11: Hüseyin Ağa Köprüsü, mansap cehnesi; 1935-1941 arası. Arkası "Hamza Rüstem" damgalı foto-karttan detay.⁴⁴ (Tarafımızca yapılan harfli numaralandırma Şek. 2'dekiyle uyumludur.)



Şek. 2: Hüseyin Ağa Köprüsü, plan ve cephe restitüsyonu. (E. Özbay)

43 SALT Research "Fotoğraflar" Koleksiyonu'nda yer alan bu görsel ile ilgili yıl ve yer bilgisi verili değildir. Kanımızca Hüseyin Ağa Köprüsü'ne aittir. Buraya, çalışmamızdaki Fot. 11 ile uyumu gözetilerek ayna tersi alınarak yerleştirilmiştir. Bu görsellerin, negatiften agrandizör yardımıyla karta baskısı, oradan dijital taranması gibi süreçlerden birinde ters yansıtılmış olabilecekleri hesaba katılarak, cephe tespitinde yanıltıcı olabilecekleri not edilmelidir.

44 Fotoğraf uzmanı ve koleksiyoner sayın İpek CABADAK'ın ve Hamza Rüstem'in haleflerinden sayın Mert RÜSTEM'in verdikleri bilgiye göre fotoğrafın arkasındaki damga, Hamza Rüstem'in yaklaşık olarak 1935-1945 yılları arasında kullandığı bir damgadır. Fotoğraftan haberim olmasına ve dijital görüntüsünün elime geçmesine vesile olan Tire Kent Müzesi yöneticisi sayın Gülşen ÖZEK BİLİCİ'ye ve kişisel koleksiyonuna ait bu görseli kullanmamda sakınca görmeyen tarihçi sayın Ali ÖZÇELİK'e teşekkür ederim.

Değerlendirme

Ayakta olduğu dönemlerde *ana gözlü - iki yöne hafif eğimli* tipte anıtsal bir yapı olan Hüseyin Ağa Köprüsü, orta ayaklar bünyesindeki (estetik açıdan “motif” değeri de taşıyan) küçük hafifletme gözleri ve baba taşı gibi öge ve düzenlemelerle karakterize olan, örneklerine çoğunlukla Osmanlı Klasik Dönemi ve devamında, başkent ve çevresinde rastlanan bir kompozisyona sahiptir.

Varyantlar arz etmekle birlikte benzer öğelerle donanmış benzer tipte olan ancak devlet adamları tarafından, devlet imkan ve yetkileri ile başkent ve çevresinde yaptırılmış bazı örneklerdeki⁴⁵ kesme taş malzemeye ve son derece kalifiye uygulamalara nazaran Hüseyin Ağa Köprüsü’nde moloz taş yapı malzemesi “yerellik” izlenimi oluşturmaktadır. Ne var ki bu, zayıf nitelik olmaktan ziyade, Tire ve çevresinin çoğu anıtsal yapısında görülen, ekonomik olduğu kadar tüm yöre mimarisinin estetik dili olarak yorumlanabilecek bir özelliktir.

Osmanlı Klasik Dönemi ve sonrası anıtsal köprülerinde varlığı neredeyse standartlaşmış korniş uygulamaları ve kemer yüzeylerindeki içerlek düzenlemeler, kanımızca yapım malzemesi ve örgü tekniğinin de bir sonucu olarak, Hüseyin Ağa Köprüsü’nde görülmemektedir. Klasik Dönem ve sonrasına ait mimarlık alışkanlıklarına uyan genel kompozisyonuna karşın, korkuluklarının kornişle vurgulanmadan, beden duvarının devamı gibi yükselmesi ve kemer örgüleri, Hüseyin Ağa Köprüsü’nün Osmanlı öncesi köprü geleneğiyle bağını delalet olarak yorumlanmaya da müsaittir⁴⁶.

45 Hüseyin Ağa Köprüsü’nün tipolojik benzerliği olan bazı anıtsal yapılar: *Alpullu - Sinanlı (Sokullu Mehmet Paşa) Köprüsü* [~1564-1579, Kırklareli. Bk. Bozkurt, 1952, 71-80; Çeçen, 1988, 434; Çulpan, [2002], 140-142; Tunç, 1978, 172-173; Eyice, 1989]; *Fatih Sultan Mehmed (Hasbahçe) Köprüsü* [1452, Edirne. Bk. Çulpan, [2002], 109; Tunç, 1978, 77-78; Atak, 2008, 137-141; Bayatlı, 2015, 50-55]; *Dilovası, Kanuni Sultan Süleyman Köprüsü* [16. yy., Kocaeli. Bk. Bozkurt, 1952, 41-46; Çeçen, 1988, 431-432; Çulpan, [2002], 134; Tunç, 1978, 176; Karakaya, 2001]; *Meriç (Abdülmecit) Köprüsü* [1842-47, Edirne. Bk. Çulpan, [2002], 190-192; Tunç, 1978, 136-139; Bayatlı, 2015, 88-101] gibi başkent ve çevresi yapıları ve yakın coğrafyada ise *Ramazan Paşa Köprüsü*’dür [~1595, Aydın. Bk. Güler, 1998; Kürüm, 2012]; (Özbay, 2020, 404-413).

Yerel varyantlar bağlamında; iki yöne eğimliler grubunda olup ayak bünyesinde küçük hafifletme gözü barındıran ve (kesme taş olan kemerler hariç) moloz taş kullanımı açısından benzer anlayış arz eden yakın yöre örnekleri olarak *Çavuş Köprüsü* [18. yy., Aydın; bk. Özkan, 2012a; Aydın Kültür Envanteri, 2012, C.1, 83; Özbay, 2020, 303-311] ve *Çatma Köprü* [17-18. yy., Aydın; bk. Aydın Kültür Envanteri, 2012, C.1, 264; Özkan, 2012b; Özbay, 2020, 389-400] dikkate değerdir.

46 Korkuluk düzenlemesinde belirttiğimiz nitelikteki anlayış, Türkiye’de köprü mimarisi yazınındaki öncü araştırmacılarından biri olan F. İltar tarafından Osmanlı öncesi Anadolu Türk köprülerinin bir özelliği olarak vurgulanmış (İltar, 1978, 261), sonraki yazarlar tarafından da bu, genel olarak benimsenmiştir. Yine de, bu özelliğin mutlak olarak Osmanlı öncesi özelliği sayılıp kesin bir tarihlendirme ölçütü gibi görülmesi kanımızca pek sağlıklı değildir. Çünkü bu husus, bir yapının gerçek inşa tarihi ne olursa olsun, kullanılan malzemenin sağladığı olanaklar ve yanısıra getirdiği dezavantajlarla ilgilidir. Bahsi geçen tarzda, beden duvarından korkuluğa

Tabliyenin tepe noktasında karşılıklı duran birer baba taşına yer verilmesine, aynı köprü tipinin Klasik Dönem ve sonrası anıtsal birçok örneğinde rastlanmaktadır. Bu dekoratif baba motifinin, Hüseyin Ağa Köprüsü'nün en azından ikinci döneminde mevcut olduğu eski fotoğraflarda ayırt edilebilmektedir. Bu uygulamanın yakın çevrede tespit edebildiğimiz tek örneği ise Aydın-Söke yakınlarındaki *Ramazan Paşa (Sazlıbön) Köprüsü*'ndedir (~1595)⁴⁷. Bu iki köprüde baba taşları, sadece köprü ortasında, tabliye tepe noktalarında görülmektedir. Bu uygulama, Osmanlı Klasik Dönemi ve devamının gelişkin (bir bakıma “başkent üsluplu”) örneklerindeki anıtsal tarih köşkü (ve karşısında seyir köşkü) unsurunun⁴⁸ yerel-mütevazı bir varyasyonu olarak değerlendirilebilir⁴⁹. Ayak bünyesinde küçük hafifletme gözü barındırmaları açısından da benzerlik arz eden fakat öte yandan tabliye düzlemi üzerinde köprü orta aksını (tepe noktasını) vurgulayan baba taşı yerine balkon (seyir köşkü) taşıntısı ihtiva eden (üstelik Hüseyin Ağa Köprüsü'nün geçit verdiği tarihî yolun Tire güneyine devam ederek ulaştığı) *Çavuş Köprüsü* ve *Çatma Köprü* (referanslar için bk. dipnot 46) bu açıdan not edilmesi gereken örneklerdir.

kornişsiz ve belirtisiz olarak devam edilen moloz taş malzemeli yakın bölge örnekleri olarak; artık mevcut olmayan *Derviş Ağa Köprüsü* [14-15. yy., Birgi. Bk. Özbay, 2020, 766-768]; *Uzgun Köprüsü* [16-17. yy., Tire. Bk. Özbay, 2020, 401-403]; *Çavuş Köprüsü* [18. yy., Aydın. Bk. Özbay, 2020, 307] gibi yapılar bu bakımdan da dikkate değerdir. Köprülerde kolay tahrip olan elemanlardan biri olarak korkuluklar genellikle bugüne gelemediğinden örnek sayımız kısıtlıdır.

47 *Ramazan Paşa Köprüsü*'nde babalar -keza- tabliye tepe noktasında, orta ayak üzerinde ana aksı vurgular halde, karşılıklı yerleştirilmiş 180x80 cm ölçülerinde büyük, palmet biçimli taşlardır. (Bk. Güler, 1998; Kürüm, 2012; Özbay, 2020, 404-413.)

Baba uygulaması ihtiva eden bazı anıtsal örnekler şöyledir: Sadece köprü başlarında karşılıklı: *Yıldırım Köprüsü* [Erken ve klasik Osmanlı dönemleri sürekli onarılmış, Edirne. Bk. Tunç, 1978, 199-200; Bayatlı, 2015, 36-40/Res.19]; *Kapı Ağası Köprüsü* [16. yy., İstanbul. Bk. Bozkurt, 1952, 12-19; Çeçen, 1988, 435; Çulpan, [2002], 240]; Tunç, 1978, 51-52]; *Silivri Köprüsü* [16. yy., İstanbul. Bk. Bozkurt, 1952, 20-29]; *Büyükçekmece Köprüsü* [1567/68. İstanbul. Bk. Bozkurt, 1952, 52-70; Çeçen, 1988, 432-433; Çulpan, [2002], 142-147; Tunç, 1978, 39-42; Eyice, 1992]; *Alpullu - Sinanlı (Sokullu Mehmet Paşa) Köprüsü* [~1564-1579, Kırklareli. Bk. Bozkurt, 1952, 71-80; Çeçen, 1988, 434; Çulpan, [2002], 140-142; Tunç, 1978, 172-173; Eyice, 1989]. *Babalari* köprü başları ve tepe noktasının yanı sıra tabliye boyunca belirli aralıklarla yerleştirilmiş ör.: *Saray (Kanuni) Köprüsü* [1553-1560. Edirne. Bk. Bozkurt, 1952, 30-34; Çulpan, [2002], 139; Tunç, 1978, 105-107; Bayatlı, 2015, 62-66]; daha erken temeller üzerine geç dönem uygulamaları olarak da *Dokuzun Hanı (Şadiye) Köprüsü* ve *Sille-Taş Köprü* [Konya. Bk. Duran, Baş, & Özcan, 2016, 166-167, 172-173].

48 Ör.: *Ekmekçizâde Ahmed Paşa (Eski / Tunca) Köprüsü* [1607/8, Edirne. Bk. Çulpan, [2002], 170-171; Tunç, 1978, 189-191; Eyice, 1994b; Bayatlı, 2015, 77-87] ve *Meriç (Abdülmecit) Köprüsü* [1842-47, Edirne. Bk. Çulpan, [2002], 190-192; Tunç, 1978, 136-139; Bayatlı, 2015, 88-101]; *Drina (Sokullu Mehmed Paşa) Köprüsü* [1577/78, Vişegrad. Bk. Çulpan, [2002], 164-166; Çeçen, 1988, 434, Eyice, 1994a].

49 Köprü başlarına ve tabliye düzlemi üzerinde belirli noktalara yerleştirilen bu tür dekoratif, simgesel, bâniye dair bilgi veren, atribü niteliği taşıyan uygulamaların arketipleri aslında Roma Dönemi örneklerinde görülebilir. Ör. Bk.: *Cendere Köprüsü* [193-211, Adıyaman. Bk. Tunç, 1978, 43-45, O'Connor, 1993, 129, Tanyeli, 2000, 12).

Hüseyin Ağa Köprüsü, ana göz sivri olmak üzere, hem sivri hem yuvarlak kemer formlarını bünyesinde barındırmaktadır. Bu durum, tüm gözlerin aynı inşa evresine ait olmaması, bazı gözlerin farklı onarım aşamalarının ürünü olması bağlamındaki yorumlarla açıklanabilir ne var ki Anadolu’da, bünyesinde (kimisi onarım gerekçeli olmayan) farklı kemer tipleri ihtiva eden köprülerin de azımsanmayacak sayıda olduğunu belirtmekte yarar vardır⁵⁰.

Orta ayaklar bünyesindeki küçük hafifletme gözleri, altını çizmek gerekir ki köprü mimarisinde *mühendislik* bakımından bilgi, uzmanlık ve titizliğe; *olanaklar* açısından, kalifiye ve yeterli sayıda usta ve işçi istihdamına da delalet ederler. Köprü inşasında uygulamalar, diğer birçok yapı türünde olduğundan biraz farklı olarak, sadece yer çekimine karşı değil, aynı zamanda üstten (ör. binlerce yüklü deveden oluşan ve titreşim yaparak

50 Bu konuda ayrıca bk. Özbay, 2020, 831-32. Bir köprüde farklı kemer formlarının bir arada uygulanmış olması hususu Kutlay’ın da dikkatini çekmiştir (Bk. Kutlay, 2012). Gerekçesi her bir yapıda ayrıca tartışılabilir nedenlere dayanıyor olabileceği dikkate alınmak kaydıyla, farklı kemer tipi barındıran köprü örnekleri olarak; ana gözü basık sivri, 1 boşaltma gözü tam sivri, 1 boşaltma gözü ve küçük hafifletme gözleri ise yuvarlak kemerli olan *Beylerhan Köprüsü* [15-16. yy., Uşak. Bk. Acar, 2016, 27-28, Özbay, 2020, 536]; akarsu üzerindeki büyük gözleri sivri, diğerleri yuvarlak kemerli olan *Uzunköprü* [1443; Edirne. Bk. Çulpan, [2002], 98-105; Tunç, 1978, 192-195; Tanyeli, 2000, 16; Atak, 2008, 76-91; Akçıl, 2012]; sivri gözlerinin yanı sıra ayaklar üzerindeki küçük hafifletme gözleri yuvarlak kemerli olan *Fatih Sultan Mehmed (Hasbahçe / Cephanelik) Köprüsü* [1452, Edirne. Bk. Çulpan, [2002], 109; Tunç, 1978, 77-78; Atak, 2008, 137-141; Bayatlı, 2015, 50-55]; benzer düzenlemeyle *Dilovası, Kanuni Sultan Süleyman Köprüsü* [16. yy., Kocaeli. Bk. Bozkurt, 1952, 41-46; Çeçen, 1988, 431-432; Çulpan, [2002], 134; Tunç, 1978, 176; Karakaya, 2001]; sivri ve yuvarlak formların yanı sıra bursa kemeri de barındıran *Alpullu (Sokullu Mehmet Paşa) Köprüsü* (1564-1579, Kırklareli. Bk. Bozkurt, 1952, 71-80; Çeçen, 1988, 434; Çulpan, [2002], 140-142; Tunç, 1978, 172-173; Eyice, 1989); *Meriç (Abdülmecit) Köprüsü* (1842-1847, Edirne. Bk. Çulpan, [2002], 190-192; Tunç, 1978, 136-139; Bayatlı, 2015, 88-101; Acun, 2014, 5-6); akarsu esas yatağı üzerindeki büyük gözleri sivri, diğerleri yuvarlak olan *Çokgöz Köprüsü* (~13. yy., Kayseri. Bk. İlter, 1978, 129-132; Çulpan, [2002], 72-73; Tunç, 1978, 64-65; Gürbüz, 2012, 32-34]; *Düden (Cırnak) Köprüsü* [~13. yy.’ın ilk yarısı; 16. yy. onarımlı, Antalya. Bk. İlter, 1978, 137-140; Çulpan, [2002], 77; Tunç, 1978, 73; Büyük Selçuklu Mirası, 2017]; *Talazan Köprüsü* [1200-1220, Niksar. Bk. İlter, 1978, 141-144; Çulpan, [2002], 77; Atak, 2017, 341-352; Dibek, 2019]; *Kara Köprü* [~1208, Diyarbakır. Bk. İlter, 1978, 85-87; Tunç, 1978, 107; Kutlay, 2012, 55-58; Yeşilbaş, 2017, 44-46]; ana gözü sivri - yandaki tek boşaltma gözü yuvarlak kemerli olan *Tekgöz (Yalnız Göz) Köprüsü* [1203, Kayseri. Bk. İlter, 1978, 101-104; Çulpan, [2002], 55-58; Tunç, 1978, 185-188; Gürbüz, 2012, 13-15]; *Sinek (I) Çayı Köprüsü* [~1179-1200, Diyarbakır. Bk. İlter, 1978, 81-83; Tunç, 1978, 167; Yeşilbaş, 2017, 73-75]; *Başdeğirmen (Koçak I) Köprüsü* (16-17. yy./ Tamir: 18-19. yy.; Aydın. Bk. Özbay, 2020, 287-292); ana gözü yuvarlak - yandaki boşaltma gözü/gözleri sivri kemerli olan *Ala (Görmel) Köprü* [1378, Karaman. Bk. İlter, 1978, 201-206; Çulpan, [2002], 85-86; Tunç, 1978, 16-18; Baş & Duran, 2002, 146-147, Dülgerler, 2006, 230-231, Parlak, Kapar, & Kun, 2018]; *Gravga Köprüsü* [14. yy. Mut. Bk. İlter, 1978, 231-234; Tunç, 1978, 86-87; Dülgerler, 2006, 225-226, Dayar, 2017, 46-47]; *Kuyucular (Koçak II) Köprüsü* (17-18. yy. / tamir: 19. yy., Aydın. Bk. Özbay, 2020, 293-299) sıralanabilir.

geçen kervanlar, ordular, araçlardan) kaynaklanacak değişken ağırlıklara, ayrıca da yanal kuvvetlere yani akarsuyun değişken miktar, yükseklik ve hareketlerle yaptığı baskı ve aşındırmalara karşı koyabilecek özellikler taşımak zorundadır. Masif uygulamalar, her şeyden önce, inşa edilen kütlelerin kendi ağırlığı nedeniyle risklidir. Buna, taşkın halindeki bir akarsuyun baskısı eklendiğinde yıkım kaçınılmazdır. Orta ayaklar bünyesinde görülen -görece küçük- hafifletme gözleri bu olgularla ilgili çok yönlü bir mühendislik çözümü sağlamaktadır: Öncelikle, kendi kararsız ağırlığı dolayısıyla risk oluşturan masif kitle sorununu çözümlenmiş olmakta, bununla birlikte -kemerin olağan işlevi olarak- üstten gelen harici ağırlıklar dengeli dikmelere aktarılmış ve yapı direnci artırılmış olmakta, akarsu yapısı olarak en kritiği de taşkın olasılıklarında -sel tabliye düzeyine kadar bile yükselse- bu açıklıkların suyu tahliye etme işlevi sayesinde ayakların su baskısından ötürü yıkılma riski mümkün olan en düşük seviyeye indirilmektedir. Tüm bunların yanı sıra bu elemanlar, kütlelerin biçimsel kompozisyonunda estetik bir motif değeri kazanarak, yapıya dekoratif bir görevle de katkıda bulunmaktadır. Hüseyin Ağa Köprüsü, bu öğeleri ihtiva eden bir yapı olması açısından da dikkate değer ve önemli bir yapıdır.⁵¹

Yapı direncinin çok önemli elemanları olmanın yanı sıra köprüde estetik odakların başlıcaları arasında sayılması gereken selyaran (menba taraftakiler) ve mahmuzlar (mansap taraftakiler), Hüseyin Ağa Köprüsü'nde, bulgulardan anlaşılabilirdiği kadarıyla üçgen prizmal gövde üzerine piramidal külahlıdır. Tarihî köprü mimarisinde bu formlar, kuvvetle muhtemeldir ki işlevsellik açısından daha etkili olmalarından kaynaklı, oldukça yaygındır.

Hüseyin Ağa Köprüsü'nün tabliye genişliği -özgünü meçhul olup müdahale görmüş mevcut haliyle- korkuluklar arası 3,8 m'dir (dıştan dışa 4,12 m) ve yörede saptanmış diğer köprülere göre 50 ila 80 cm daha geniştir⁵². Bu durum, güzergahın işlek

51 Ayaklar bünyesindeki hafifletme gözlerine, çeşitli nüanslarla ayırt edilebilen varyatlar halinde rastlanan bazı köprüler: *Nasreddin Köprüsü* [12-13. yy.; zamanla birçok tamirat; Siirt. Bk. İltter, 1978, 149-154], *Alpullu - Sinanlı (Sokullu Mehmet Paşa) Köprüsü* [~1564-1579]; *Fatih Sultan Mehmed (Hasbahçe) Köprüsü* [1452]; *Dilovası, Kanuni Sultan Süleyman Köprüsü* [16. yy.]; *Meriç (Abdülmecit) Köprüsü* [1842-47] ve Hüseyin Ağa Köprüsü'ne görece yakın bölgelerde *Ramazan Paşa Köprüsü* [~1595]; *Çavuş Köprüsü* [18. yy.], *Çatma Köprü* [17-18. yy.]; *Güveli Köprüsü* [14-15. yy., ardından birçok onarım, Manisa. Bk. Acun vd., 2013, 31-35; Özbay, 2020, 583-589] ve yine Tire çevresinin bir yapısı olup kanımızca (çok daha küçük ölçekli bir yapı da olsa) Hüseyin Ağa Köprüsü'yle hemen hemen aynı mimarlık bilgi, gelenek ve olanaklarının hissedildiği *Rahmanlar Köprüsü*'dür [17-18. yy., İzmir. Bk. Özbay, 2020, 493-500].

52 Aynı havzadaki diğer bazı köprülerin dıştan dışa genişlik ölçüleri şöyledir: *Arappınarı Kp.*-6 2,3 m; *Kanlıdere Kp.* 3,3 m; *Rahmanlar Kp.* 3,3 m; *Ergenli-Kesik Köprü* 3,3 m; *Uludağ Köprüsü* ~3 m; *Çırpı Köprüsü* 3,3 m; *Dalyan Köprüsü* 3,5 m; kuzeyindeki komşu havza Gediz Havzası'nda örneğin *Beylerhan Kp.* 3,3 m; *Çataltepe Kp.* 3,1 m; fakat, güneyindeki komşu havza olan Büyük Menderes Havzası'nda örneğin *Ramazan Paşa Kp.* içten içe 3,6; *Çatma Kp.* içten içe 3 m. [Bk. Özbay, 2020, 389-400, 404, 462-534, 536-551; Acar, 2016, 27-28, 33; Ceylan, 2011, 119-121]. Karşılaştırma amaçlı bakıldığında, inşa edildikleri dönemde devletin kritik arterleri üzerindeki önemli köprülerden bazılarının tabliye genişlikleri (içten içe) şöyledir: *Cendere Kp.* ~5,5 m, *Iustinianus (Sangarius) Köprüsü* ~7,8 m, *Malabadi Kp.* ~5,5, *Çoban Dede Kp.* ~6 m [Bk. İltter,

bir ticaret yolu olması, köprünün de gerek ticarî gerekse resmî ve askerî ihtiyaçlara cevap verebilecek ölçülerde tasarlanmış olması çerçevesinde yorumlanabilir. Bu bağlamda, aynı yolun Güme Dağı ardında ulaştığı İncirliova-Dereağzı'ndaki *Çatma Köprü*'nün de nispeten daha geniş olması; yapının yakın coğrafyadaki tipolojik benzeri diyebileceğimiz, diğer bir ticari odak olan Büyük Menderes Ovası'nın batı bölümünün işlek bir hattı üzerindeki *Ramazan Paşa (Sazlıbön) Köprüsü*'nün de (özgünü meçhul; restore edilmiş haliyle) çok yakın genişlikte olması dikkate şayandır. Bundan hareketle, köprülerin ebatları, onlara anıtsal nitelik kazandıran mimari bazı uygulama ve de kompozisyonları bağlamında belirleyici olan faktörlerin *ana arter* üzerinde olup olmama, ön görülen *fonksiyon* ve *bani* (yani “statü” ve “ekonomik güç”) olduğu da anlaşılmaktadır.

Tarihi Yol

Aydınoğulları döneminden itibaren önemi giderek artmış olan ve belirttiğimiz gibi, 16-17. yy.'a geldiğinde ticari yönden işlek ve zengin, doğal olarak devletin de odak yerlerinden biri olan Tire'nin elbette, (ucu Bab-ı Ali'ye varan menzil hattı dahil olmak üzere) hem çevre yerleşimleriyle ve hem de Asya ve Ortadoğu'dan Batı Anadolu limanlarına yönelen transit arterlerle bağını kuran bir yol ağı içinde olması gerekmektedir. Nitekim, devletin resmi yol sisteminde (bk. menzil) *Anadolu Sağ Kolu*'na bağlı, İstanbul'dan Gediz Havzası'na uzanan ve buradaki Turgutlu (*Kasaba*) durağından Boz Dağlar'ı aşarak⁵³ Tire'ye varan, Aydın Dağları'nı aşip Aydın'a, nihayette de Bodrum'a ulaşan *İstanbul – Bodrum Güzergâhı* bilinmektedir⁵⁴. Yine, çeşitli tarihi kaynaklar ışığında, 1550-1850 tarih aralığı çerçeve alınarak durakları *Aydın ⇄ Tire ⇄ Bayındır ⇄ Torbalı ⇄ İzmir*⁵⁵; yahut Bayındır'dan sonra *Ödemiş ⇄ Birgi ⇄ Sard*⁵⁶ olarak saptanmış güzergahlardan söz etmek mümkündür.

1978, 191-199; Çulpan, [2002], 66-67; Tunç, 1978, 60-64, Eyice, 1993; Gündoğdu, 1995; Soylu, 1999], *Uzunköprü* ~5,2 m, *Büyükçekmece Kp.* ~6,5 m, *Kapu Ağası Kp.* ~6 m; *Drina Kp.* ~5,7 m, *Pozantı Ak Kp.* 5,4 m (şehsen ölçüm).

53 Bu aralıktaki izlek konusunda bk. Özbay, 2020, 954.

54 Osmanlı Devleti'nin askeri niteliği de bulunan ve resmi haberleşmenin de güzergâhları (menzil) niteliğindeki Anadolu yol sistemi ana hatlarıyla; Anadolu Sağ Kolu, Anadolu Orta Kolu, Anadolu Sol Kolu olarak ayrılmaktadır. Detay için bk. Halaçoğlu, 2014, 4. Anadolu Sağ Koluna bağlı kuzey-güney arterlerinden İstanbul – Bodrum Güzergâhı'nın menzil noktaları şöyledir: *Üsküdar ⇄ Gebze ⇄ Hersek ⇄ Pazarköy ⇄ Gemlik ⇄ Mudanya ⇄ Mihaliç ⇄ Balıkesir ⇄ Akhisar ⇄ Turgutlu ⇄ Bayındır ⇄ Tire ⇄* [bu arayla ilgili saptama ve öneriler için bk. Özbay, 2020, 973] *⇄ Güzelhisar-ı Aydın ⇄ Ahırköy ⇄ Bodrum*. Bk. Halaçoğlu, 2014, 64.

55 Luther, 1989, 21, 59-60, 101. İzmir yönü haricinde ayrıca Ayasuluk ve Kuşadası istikametlerine doğru ayrılan bir hattın varlığı da aşıkardır. Ör. Bk. Pullukçuoğlu Yapucu & Özgün, 2011a, 64.

56 Luther, 1989, 21, 85, 92. Luther ayrıca Tire'den doğuya, direkt Ödemiş'e (s.102) yahut Fata üzerinden Kiraz'a giden rotalar da belirtmiştir; yine, Tire'den Germencik'e (İneabat) giden (bk. Luther, 1989, 46; Pullukçuoğlu Yapucu & Özgün, 2011a, 64) Küçük Menderes'i aşmaksızın Tire'den direkt batıya yönelen (Ör. bk. Özbay, 2020, 954-957) izlekler de söz konusudur ancak bu detaylar konumuz bağlamında gerekli detaylar değildir.

Bunlar teorik olarak bilinmekle beraber, tarihi yolların arazideki özgün kalıntılarını saptayabilmek nadiren mümkün olabilmektedir. Bu bağlamda, kervansaraylar konusunda olduğu gibi, tarihî köprüleri de tarihî güzergah göstergesi/kanıtı sayarak köprü bulguları ışığında tarihî rota saptama ve değerlendirmeleri yapmak, alan yazınında kayda değer genişlikte yer tutan yayınların da⁵⁷ gösterdiği üzere, makul, yararlı, verimli bir yöntemdir. Hüseyin Ağa Köprüsü de yörede varlığı çeşitli tarihi kaynaklar yardımıyla tanıtlanabilen tarihî güzergahın somut bir göstergesi olması açısından ayrıca bir değer taşımaktadır. Ancak bu araştırmanın tarihî güzergahlar / yol ağı literatürüne katkısı, somut bir döşeme yol kalıntısı bulgusuyla da ayrı bir değer kazanmaktadır.

Köprünün güney yaka kalıntılarında, tabliyeden güneye (Tire'ye) devam eden eski döşeme taş yolun kalıntıları (bk. Şek. 1, Fot. 13, 14) yer yer tahribatlarla küçük kesintilere uğramakla birlikte ~220 m boyunca izlenebilmiştir. Bu yol, Fot. 10 ve 12'de ayırt edilebildiği üzere deve kervanlarının yürüdüğü, (bir kervan ya da yolcu tarafından en son kullanıldığı güne -kuşkusuz- yüzyıllar boyunca sürekli onarım görek ulaşmış olsa da) en geç -köprüyle yaşıt olacağı- 17. yy.'a tarihlenebilecek bir yoldur ve günümüze gelebilen bir "numune" değeri taşımaktadır.

İçeriği itibarıyla günümüzde artık sembolik-imgesel yorumlara elverişli⁵⁸ bir özellik kazanmış olan Fot. 12, köprünün ve bu yolun -demiryoluna rağmen-⁵⁹ geç tarihlere kadar kervan ticaretinde önemini ve işlekliliğini⁶⁰ koruduğuna dair belge niteliğindedir.

57 Bu bağlamda bk. ör.: Baş, 2001, Tüfekçioğlu, 2002, Tuncer, 2007, Duran, Baş, & Özcan, 2014, Duran, Baş, & Özcan, 2016, 15-25; Dursun & Duran, 2018; Yılmazçelik & Erdem, 2013; Özbay, 2020, 933-976, 1042 / Harita 51.

58 Fotoğrafi imgesel yönüyle yorumlarsak: Ön planda yeni bir çağın, teknoloji ve zenginliğin simge ulaşım aracı, hızlı-güçlü-heybetli "tren katarı", yepyeni ve güçlü beton ayaklarla taşınan sağlam demiryolu köprüsü üzerinde Bayındır ve İzmir istikametine gitmekte; arka planda ise eski çağın bir simgesi, (trenin aksine) sınırlı güçte, daha az kapasiteli ve yavaş olan "deve katarı", bir kısmı yıkılmış ve eğreti demir eklentilerle ayakta tutulmaya çalışılan, eski, köhne taş köprü üzerinden trenin tersi yönünde hareket etmektedir; bu bağlamda bir sembolik / imgesel okumayla bu fotoğrafta adeta yeni'nin eski'ye "galebe çalması", modern çağın gelişi ve (eski köhne yol/ köprü üzerinde trenin tersi yönünde ilerleyen deve kervanının sembolize ettiği üzere) bir önceki çağın kapanması izlenmektedir. Öyle ki, İ. Cabadak'ın da aynı yönde kanaat bildirdiği üzere, bu, bir mizansen dahi olabilir. Ancak öyle bile olsa fotoğraf değerinden bir şey kaybetmemektedir.

59 Bu konuyla ilgili dikkate değer bir tespit olarak Olcay Pullukçu Yapucu'nun kaydettiğine göre, trenler ticari nakliyatın yeni hakimi olmakla birlikte, ürünlerin tren istasyonlarına ulaştırılması da perde arkasındaki bir sorun idi; nitekim, çağın bu modern teknolojisiyle çatışır gibi görüne de kervan taşımacılığı yeni ulaşım sistemiyle -bu ihtiyacı karşılamak üzere- entegre olup bir süre daha varlık göstermiştir. Bk. Pullukçuoğlu Yapucu, 2006, 194.)

60 H. Kiepert'in 1890 tarihli haritasında Tire-Bayındır arasındaki -aslında kısa bir mesafe sayılabilecek- bu yol üzerinde iki farklı "kahve" gösterilmiş olması, buradaki yolun çok işlek olduğuna delalet eder (bk. Harita 3). Geç Osmanlı Dönemi'nde Batı Anadolu'da yolculuk etmiş Arundell [2016], Hamilton (1842), Michaud & Poujoulat (2015) gibi birçok seyyahın notlarında sıklıkla bahsi geçen, Kiepertlerin haritalarında da daima gösterilmiş olan "kahve"ler (bu konuda

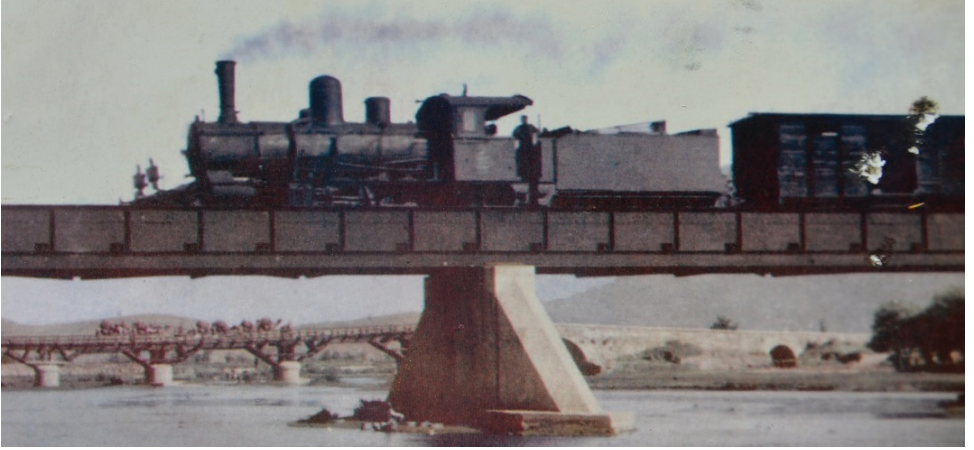
1941 ile 1956 yılları arasına ait olduğunu⁶¹ düşündüğümüz bu fotoğrafta⁶², geri planda kalan Hüseyin Ağa Köprüsü'nün batı yakadaki kâgir kalıntıları ve yıkılmış kemerler yerine kalıntılara entegre edilmiş düz atkı şeklinde metal tabliye görülmektedir. Bu uygulama 1941 yıkımı sonrasında yörenin bu kesiminde kara ulaşımının sekteye

ayrıca bk. Pullukçuoğlu Yapucu & Özgün, 2011a, 63), transit seyahatların hâlâ deve ve atlarla yahut yaya olarak gerçekleştiği 18-19. yy. sürecinde popüler “dinlenme tesisleri” mahiyetindedir. Kimi zaman (*derbent* gibi) güvenlik işlevi de gördükleri anlaşılmaktadır.

- 61 Fotoğrafı tarihleme çabamız üç ana koldan ilerlemiştir: Öncelikle *fotoğraf tarihi* alanına başvurulduğunda, *renkli fotoğrafın* Türkiye'deki tarihçesine bakılması gerekmiştir. Dünyada 1932, 1934, 1935, 1936, 1937, 1942, 1950 ve 1963'te (pozitif yöntem yani slayt dahil) çeşitli gelişme dönümleri bilinirken (Bayhan, 1997, 604.) Türkiye'deki durum şimdilik biraz muğlak kalmaktadır; internette “Türkiye’de ilk renkli fotoğraf 1970’li yıllarda Osep Minasoğlu tarafından çekildi” şeklinde magazinellerde bulunmasına karşın, Şinasi Barutçu'nun 1955'te ilk renkli sergiyi açtığı (Bayhan, 1997, 611); 1968 yılında ‘Eczacıbaşı Renkli Fotoğraf Yıllıkları’nın yayınlanmaya başladığı (Sezer & Demircan, 2016, 43) gibi bilgiler fotoğrafın çekilmiş olabileceği tarih eşliğini 50-60’lı yıllara çekmektedir. O dönemde pahalı olması icap eden bu gelişmeler, halk kesimlerinden ziyade ancak fotoğrafı meslek olarak icra edenlerin eline geçmiş olsa gerektir. Nitekim, bu fotoğrafın aynı ölçü ve nitelikte, Kaplan Köyü - Kaplan Restaurant'taki açıcıbaşının kişisel arşivinde de yer aldığı tesadüfen, şahıslardan öğrendik. Bu durum, fotoğrafın, meslekten biri tarafından maddazara fotoğrafı olarak çekilip, belki de renklendirilip, çoğaltılmış ve satışı yapılmış bir ürün olduğu, yerel bir stüdyonun işi olabileceği kanısını güçlendirmiştir. Nitekim, görüşlerine başvurduğumuz sayın İpek CABADAK, Prof. Dr. Simber ATAY ve Prof. Dr. Zuhâl SAĞLAMTİMUR'un kişisel görüşleri de bu kanıyı desteklemiş; ama eldeki verilerle “renkli fotoğraf tarihi”nden hareket etmenin sağlıklı olmayabileceğini de göstermiştir. Diğer bir koldan, lokomotifin modeli ve hizmet yılları konusunda başvurduğumuz TCDD İzmir - Alsancak Gar Müdürü Sayın Mehmet ÖZALP ve Demiryolu Bakım Servis Müdürü sayın Murat Özgür GÜR-BÜZ, Selçuk-Çamlık Buharlı Lokomotif Müzesi'yle de iletişime geçerek söz konusu lokomotif hakkında bilgi elde etmeye çalışmışlar, şimdilik bir netliğe ulaşamamakla birlikte 1960'lar olabileceği kanısını belirtmişlerdir. TCDD – Adana'da Mühendis ve Makinist Özgür CAN'ın yardımlarıyla ulaşılan Dr. Fehmi İNEL, fotoğrafta görülen lokomotifin Ottoman Railway Company'ye ait olup 1883'de Kasaba (Turgutlu) hattında hizmete girdiği, 1900-1910 arası satın alındığı, 1934 kamulaştırmayla birlikte 35001-35009 numarasıyla TCDD'ye geçip, 1956 yılında hurdaya ayrıldığı bilgisini vermiş; İstanbul'da TCDD Baş Reparatörü Tugay KARTAL da -diğerinden bhaber olarak- lokomotifin 1956'da ıskat tarihini belirten bilgi iletmıştır. Her iki kişinin de konuyla ilgili belirli bir kaynaktan yararlandıkları anlaşılacakla birlikte bu konuda bize bir açıklama yapılmamıştır. Bunlarla çok tutarlı bir yorum, DEÜ öğretim üyesi Beyhan ÖZDEMİR aracılığıyla ulaşılan, Tire çevresiyle ilgili araştırmaları bulunan yazar Yılmaz GÖÇMEN'den gelmiştir: Göçmen fotoğraftaki görünümün 1955-56 yıllarını yansıttığı olmasından dolayı belirtmiştir. Gelinek noktasında, fotoğrafın, daha sonraki yıllarda röprodüksiyonla çoğaltılıp satılmış olan ve köprünün büyük tahribat gördüğü 1941 ile lokomotifin hurdaya ayrıldığı 1956 yılları arasında çekilmiş bir orijinale dayandığı kanısına varmış bulunuyoruz. (İsimleri geçen değerli araştırmacı, akademisyen ve TCDD mensuplarına şükranlarımı sunuyorum.)

- 62 Köprü yakınındaki hanede ikamet eden, kalıntıları incelediğimiz sırada yanımıza gelerek bize bu fotoğrafı gösteren ve görüntüsünü almamıza izin veren Raşit Özen'e bu duyarlılığı ve yardımı için teşekkür ederim.

uğramaması gayesine; demir tabliye üzerinde seçilebilen deve katarı ise (bu ulaşım ve taşımacılık yönteminin geçerliğini hala yitirmediğinin göstergesi olarak) bu gayenin gerekçesine delalet etmektedir.



Fot. 12: Hüseyin Ağa Köprüsü üzerinde deve katarı ve yeni demiryolu köprüsü üzerinde tren katarı. Tahminen 1950’li yıllar. Materyal: 24x15,5 cm renkli baskı foto-kart. Aslından detay. (Fotoğrafın çekildiği açı konusunda bk. Şek. 1 - I)



Fot. 13: Hüseyin Ağa Köprüsü’ne varan döşeme yol kalıntıları. (Bk. Şek. 1 - III). (2018, E.Özbay)



Fot. 14:

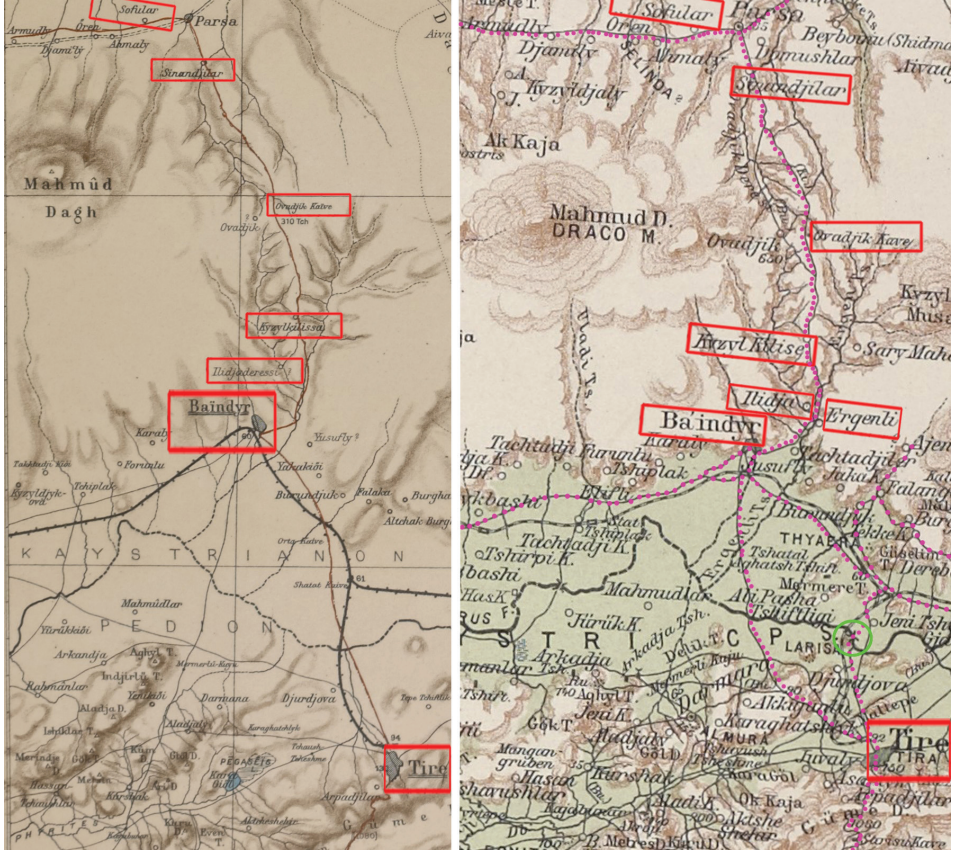
Hüseyin Ağa Köprüsü'nden güneye devam eden döşeme yol kalıntıları. (Bk. Şek. 1'de IV). (2018, E.Özbay)

Sonuç

İyi bilinen tarihî önemine karşın yöre, bugüne değin tarihî köprü mimarisi bakımından yeterince araştırılmamıştır. Alan yazınında, bu bölge ölçeğinde, sanat tarihi yöntem ve yaklaşımlarıyla gerçekleştirilen bilimsel, sistemli incelemeler ve yayımlar bakımından önemli eksikler bulunmaktadır. Bu eksikliği gidermeye yönelik gerçekleştirdiğimiz çalışmaların kayda değer bulgularından biri Hüseyin Ağa Köprüsü'dür.

Orta Çağ'dan itibaren Küçük Menderes Havzası'nın merkezlerinden biri olarak gelişim gösteren, 16-17. yy.'lara gelindiğinde bölgede ticari yönden önemli bir odak, kentsel açıdan da gelişmiş ve kozmopolit bir şehir haline gelen Tire yakınlarındaki Hüseyin Ağa Köprüsü, kentin devlet merkeziyle, çevre yerleşimleriyle ve uzak ülkelerin Batı Anadolu limanlarına ulandığı transit arterlerle bağıni kuran işlek bir yol sisteminin kaydadeğer bir elemanı ve bir göstergesidir. Köprü'nün hemen güneyinde ~220 m boyunca tespit edilen özgün döşeme kervan yolu kalıntısı da, tarihsel süreç boyunca sürdürdüğü aşikar olan ticari işleyişin ve olanca yol sisteminin somut bir kanıtı olması açısından korunmaya ve literatürde yer almaya değer bulgu olarak değerlendirilmiştir.

Köprü'den bugüne az sayılabilecek kalıntılar ulaşabilmiştir. Ancak rölöve verileri, tarihi bilgiler ve eski görsel materyaller birlikte değerlendirilerek yapıya ilişkin bir restitüsyon hazırlanabilmiştir. Önerdiğimiz restitüsyonun ilk inşanın özgün durumunu ne kadar yansıttığı, eldeki verilerle cevabı muğlak kalacak bir sorudur ancak 1815 tarihli kapsamlı onarımlar sonrasındaki ikinci dönemini yansıttığı düşüncesindeyiz. İkinci dönemin ise özgün yapının tipolojik özelliklerine sadık kalınarak meydana getirildiği kuvvetle muhtemeldir. Zira eski görsellerle de desteklenmiş olarak gerçekleştirdiğimiz restitüsyonda önerilen tip ve özellikler, tarihleme çerçevesinde önerdiğimiz dönem olan 17. yy.'ın son çeyreği için uygundur.



Harita 3: Kiepert haritalarında Tire – Bayındır çevresi. Sağda: Kiepert R., 1911. Solda: Kiepert H., 1890F). H. Kiepert’in bizzat geçtiği yol kahverengi bir hat olarak verilidir. [Yollar, yerleşimler, tesisler renkli işaretlemelerle tarafımızca vurgulanmıştır.]

Buna göre köprü, *ana gözlü - iki yöne hafif eğimli* tipte, yaklaşık 175 m uzunlukta, eğrisel planlı ve 7 büyük gözlü anıtsal bir yapıdır. İki yana eğimli ve ana gözlü silüet, üçgen prizmal gövde üzerine piramidal külahlı selyaran ve mahmuzlar, ayaklar bünyesinde küçük hafifletme gözleri ve tepe noktasında korkuluklar üzerinden yükselen karşılıklı *baba* taşlarından oluşan anıtsal kompozisyonu ile, Osmanlı Klasik Dönemi’nde başkent ve çevresinde olgunlaşmış karakterize olmuş bir köprü geleneğinin malzeme açısından yöresel versiyonu niteliğindedir. Yapının, Tire yöresi, Küçük Menderes Havzası ve Batı Anadolu kültür havzası ölçeğinde dikkate şayan bir sanat ve kültür varlığı olarak alan yazınına girmesi kadar, kalıntılarının -döşeme yol kalıntılarıyla birlikte- koruma altına alınması ve rekonstrüksiyon olanaklarının araştırılması da büyük önem taşımaktadır.

KAYNAKÇA

- Acar, T. (2016). Uşak'ta Türk Dönemi Taş Köprüleri. *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*(25), 23-45. <http://dergipark.gov.tr/sbe/issue/27211/291199> adresinden alındı
- Acun, H. (2014). Anadolu'daki Namazgâhlı Köprüler. *XVI. Ortaçağ-Türk Dönemi Kazıları ve Sanat Tarihi Araştırmaları Sempozyumu (18-20 Ekim 2012) Bildirileri* (C.1, s.1-14), Ed.: M. Acara Eser, E. Bilget Fataha, & G. Koyun. Sivas: Cumhuriyet Üniversitesi Yayınları.
- Acun, H. - Özkul Fındık, N. - Müderrisoğlu, F. - Görür, M. - Çerkez, M. - Çetin, H., & Keskin, C. (2013). *Türk Kültür Varlıkları Envanteri: Manisa ilçeleri 45*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Akçıl, N. Ç. (2012). Uzunköprü - Ergene Nehri Üzerinde XV. Yüzyılın Ortalarına Doğru İnşa Edilen Köprü. *TDV İslam Ansiklopedisi* (C.42, s.266-267). İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi. URL: <https://islamansiklopedisi.org.tr/uzunkopru--ergene>
- Armağan, A. M. (2003). *Devlet Arşivlerinde Tire*. İzmir: Bilkar Bilge Karınca Matbaacılık.
- Armağan, A. M. (2018). *Bayındır Tarihi (Köyler - Boylar ve Öncü Kimlikler)*. İzmir: Bayındır Belediyesi Kültür Yay.
- Arundell, F. V. [2016]. *Küçük Asya'da Keşifler (Cilt I - II)*. (D. Dereli, Çev.) İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.
- Atak, E. (2008). *Erken Osmanlı Köprüleri*. Çanakkale: Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sanat Tarihi Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi.
- Atak, E. (2017). Niksar'daki Taş Köprüler. *Current Debates In History & Politics - Volume 6* (s. 339-358). London: IJOPEC Publication.
- Aydın Kültür Envanteri*. (2012). Ankara: T.C. Aydın Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü.
- Ayönü, Y. (2009). İzmir'de Türk Hakimiyeti'nin Başlaması. *Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi*, *LX*(1), 1-8.
- Baş, A. (2001). Karaman-Bucakkısla-Ermenek Kervan Yolu. *V. Ortaçağ ve Türk Dönemi Kazı ve Araştırmaları Sempozyumu (Ankara, Nisan 2001) - Bildiriler* (s. 57-72). Ankara: Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Sanat Tarihi Bölümü.
- Baş, A., & Duran, R. (2002). Karaman Çevresi Yüzev Araştırmaları (Köprüler). *VI. Ortaçağ ve Türk Dönemi Kazı Sonuçları ve Sanat Tarihi Sempozyumu (8-10 Nisan 2002) - Bildiriler* (s. 137-160). Kayseri: Erciyes Üniv. Fen-Edb. Fak. Sanat Tarihi Bölümü.

- Başaran, M. (2008). Tire Halkevi Dergisi Küçük Menderes (İnceleme Bibliyografya). *Türk Kültüründe Tire - II (Sempozyum Bildirileri) (17-19 Kasım 2006)* (s. 163-174). İzmir.
- Başaranbilek, E. (Ed.). (2010). *Küçük Menderes Araştırmaları -Makaleler- Küçük Menderes Havzasında Coğrafi Yaklaşımla Doğa ve Kültür*. İzmir: ÇEKÜL Vakfı / Küçük Menderes Araştırmaları Merkezi.
- Başgelen, N. (2010). *Türkiye'nin Tarihi Coğrafyası - Akarsular* (3 b.). İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.
- Bayatlı, A. (2015). *Edirne Taş Köprüleri*. Edirne: Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sanat Tarihi Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi.
- Bayhan, M. (1997). Fotoğrafçılık. *Eczacıbaşı Sanat Ansiklopedisi* (Cilt 1, s. 602-612). İstanbul: YEM (Yapı-Endüstri Merkezi) Yayınları.
- Baykara, T. (1993). Gazi Umur Bey ve Batı Anadolu Ticareti. *İpek Yolları (UNESCO Deniz Araştırma Gezisi Konferansları, EÜ Edebiyat Fakültesi, 30.10.1990)* (s. 1-8). Ankara: T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Bozkurt, O. (1952). *Koca Sinan'ın Köprüleri*. İstanbul: İTÜ Mimarlık Fak. Doçentlik Çalışması / Pulhan Matbaası .
- Büyük Selçuklu Mirası*. (2017). (Selçuklu Belediyesi, Konya). URL: <http://www.selcuklumirasi.com/architectural-buildings>
- Ceylan, M. (2011). Gediz Havzası'nda Tarihi Köprüler ve Fonksiyonel Özellikleri. *Atatürk Üniversitesi Doğu Coğrafya Dergisi*, 16(25), 103-132. URL: <http://e-dergi.atauni.edu.tr/ataunidcd/article/view/1021007375>
- Çakmak, Ş., & Yalçın, G. (2018). Yeni Bulgular Işığında Tire Bedesteni. *TÜBA-KED*(17), 11-24. doi:<http://dx.doi.org/10.22520/tubaked.2018.17.001>
- Çeçen, K. (1988). Sinan'ın Yaptığı Köprüler. *Mimarbaşı Koca Sinan, Yaşadığı Çağ ve Eserleri* (Cilt 1, s. 429-438). İstanbul: T.C. Başbakanlık Vakıflar Genel Müdürlüğü.
- Çobanoğlu, A. V. (2007). Oküz Mehmed Paşa Külliyesi. *TDV İslam Ansiklopedisi* (Cilt 34, s. 26-27). İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi. URL: <https://islamansiklopedisi.org.tr/okuz-mehmed-pasa-kulliyesi--aydin>
- Çulpan, C. [2002]. *Türk Taş Köprüleri – Ortaçağdan Osmanlı Devri Sonuna Kadar* [2.b. (İlk Basım 1975)]. Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Darkot, B. (1978). Küçük Menderes. *MEB İslam Ansiklopedisi* (Cilt 7, s. 710-711). İstanbul: Milli Eğitim Basımevi.
- Daş, E. (2019). *Tire'nin Trenleri / Kayıp Zaman, Kayıp Mekan, Kayıp İnsan*. İstanbul: Heyamola Yayınları.

- Daş, E. (2019). Yeni Bulgular Işığında Tire Kutu Han . *Akdeniz Sanat [Özel Sayı: 21. Uluslararası Ortaçağ ve Türk Dönemi Kazıları ve Sanat Tarihi Araştırmaları Sempozyumu (Ekim 2017 / Antalya) Bildirileri]*, 13(23), 295-309. URL: <https://dergipark.org.tr/tr/pub/akdenizsanat/issue/49183>
- Dayar, M. (2017). *Mersin - Mut'taki Mimari Eserler*. Van: Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sanat Tarihi Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi.
- Dibek, U. (2019). Niksar/Talazan Köprüsü Drone Çekimi Videosu. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=KPfqnd0Bemg> (E.T.: 16.06.2019)
- Doğer, E. (1998). *İlk İskanlardan Yunan İşgaline Kadar Menemen ya da Tarhanıyat Tarihi*. İzmir: Sergi Yayınevi.
- Duran, R. - Baş, A., & Özcan, R. (2014). Tarihi Köprüler Aracılığıyla Konya'nın Tarihi Ulaşım Ağı Üzerine Değerlendirmeler. *XVI. Ortaçağ-Türk Dönemi Kazıları ve Sanat Tarihi Araştırmaları Sempozyumu (Sivas, 2012) Bildiriler* (Cilt 1, s. 297-308). Sivas: Cumhuriyet Üniversitesi Yayınları.
- Duran, R. - Baş, A., & Özcan, R. (2016). *Tarihi Konya Köprüleri*. Konya: Konya Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları.
- Dursun, Ş., & Duran, R. (2018). Anadolu Selçukluları Dönemi Konya Ticaret Yolları. *Konya Kitabı, XVI* (127-146). Konya.
- Dülgerler, O. N. (2006). *Karamanoğulları Dönemi Mimarisi*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Erdoğan, M. A. (Ed.). (2016a). Editörden. *İzmir Araştırmaları Dergisi* (4), V-VII.
- Erdoğan, M. A. (2016b). Batı Anadolu'da Bir Osmanlı Yerleşimi: İzmir-Bayındır İlçesi. *İzmir Araştırmaları Dergisi* (4), 117-123.
- Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Haritaları - İzmir (1:100000). (1927). Müdafaa-i Milliye Vekaleti Harita Müdüriyyet-i Umumiyesi Matbaası. URL: <https://acikerisim.tbmm.gov.tr/xmlui/handle/11543/2011>
- Evliya Çelebi. [2005]. *Evliya Çelebi Seyahatnamesi 9. Kitap - Topkapı Sarayı Kütüphanesi Bağdat 306, Süleymaniye Kütüphanesi Pertev Paşa 462, Süleymaniye Kütüphanesi Hacı Beşir Ağa 452 Numaralı Yazmalarının Mukayeseli Transkripsiyonu-Dizini* (1 b.). (Haz.: Y. Dağlı, S. A. Kahraman, & R. Dankoff). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Eyice, S. (1989). Alpullu Köprüsü. *TDV İslam Ansiklopedisi*, 2, (530). İstanbul: TDV İslam Araştırmaları Merkezi. URL: <https://islamansiklopedisi.org.tr/alpullu-koprusu> (E.T.: 16.04.2019)

- Eyice, S. (1992). Büyükçekmece Köprüsü. *TDV İslam Ansiklopedisi* 6 (520-521). İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi. URL: <https://islamansiklopedisi.org.tr/buyukcekmece-koprusu> (E.T.: 07.04.2019)
- Eyice, S. (1993). Çoban Köprüsü. *TDV İslam Ansiklopedisi* 8, (350-351). İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi. URL: <https://islamansiklopedisi.org.tr/coban-koprusu> (E.T.: 16.06.2019)
- Eyice, S. (1994a). Drina Köprüsü. *TDV İslam Ansiklopedisi* 9, (528-529). İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi. URL: <https://islamansiklopedisi.org.tr/drina-koprusu>
- Eyice, S. (1994b). Ekmekçizâde Ahmed Paşa Köprüsü. *TDV İslam Ansiklopedisi* 10 (547). İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi. URL: <https://islamansiklopedisi.org.tr/ekmekcizade-ahmed-pasa-koprusu>
- Güler, F. (1998). Sazlıbön Köprüsü. *Milet Müzesi Yıllığı* (2), 30-34.
- Gündoğdu, H. (1995). Erzurum ve Çevresinden Bazı Köprüler II: Çobandede Köprüsü. *Atatürk Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü Dergisi* (2), 43-67.
- Güneş, C. (2018). *Bizans Anadolu'sunda Askerî ve İdarî Bir Sistem: Thema Sistemi (VII. Yüzyıldan XI Yüzyıla Kadar)*. Muğla: Muğla Sıtkı Koçma Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi.
- Gür, G., & Dönmez, O. O. (2017). *Tire Kültür Varlıkları Envanteri*. İstanbul: Tire Belediyesi Kültür Yayınları.
- Gürbüz, S. M. (2012). *Kayseri Taş Köprüleri*. Kayseri: Yüksek Lisans Tezi, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sanat Tarihi Anabilim Dalı.
- Halaçoğlu, Y. (2014). *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*. İstanbul: İlgi Kültür Sanat Yayınları.
- Hamilton, W. (1842). *Researches In Asia Minor, Pontus, and Armenia* (Vol 1). London: John Murray, Albemarle Street.
- Hassan, Ü. (2009). Siyasal Tarih – Açıklamalı Bir Kronoloji. *Türkiye Tarihi – I (Osmanlı Devletine Kadar Türkler)* (Ed.: Sina Akşin) (10. b., s. 137-281). İstanbul: Cem Yayınevi.
- İbrahim Cavid. ([2010]). *Aydın Vilâyet Sâlnâmesi R.1307 / H. 1308*. (Ed.: M. Babuçoğlu, C. Eroğlu, & A. Şahin,) Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- İlter, F. (1978). *Osmanlılara Kadar Anadolu Türk Köprüleri*. Ankara: Karayolları Genel Müdürlüğü Yayınları.
- İzmir Kültür Envanteri - Bayındır*. (2001). İzmir: T.C. İzmir Valiliği İl Kültür Müdürlüğü.
- İzmir Kültür Envanteri - Tire*. (2001). İzmir: TC İzmir Valiliği İl Kültür Müdürlüğü.

- İzmir Taşınmaz Kültür Varlıkları Envanteri. (2012). İzmir: T.C. İzmir Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü.
- Jervis, T. B., & von Weiss, F. (1855). *Topographical Map Greece, Turkey in Europe, the Archipelago and Part of Asia Minor (Southeast Sheet)*. London: John Petheram. David Rumsey Historical Map Collection. URL: https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~325348~90094296:-Southeast-Sheet--Topographical-Map?sort=pub_list_no_initialsort%2Cpub_list_no_initialsort%2Cpub_date%2Cpub_date
- Karakaya, E. (2001). Kanûnî Köprüsü. *TDV İslam Ansiklopedisi* (Cilt 24, s. 332). İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi. URL: <https://islamansiklopedisi.org.tr/kanuni-koprusu>
- Karakaya, E. (2012). Tire (Mimari). *TDV İslam Ansiklopedisi* (Cilt 41, s. 197-199). İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi. URL: <https://islamansiklopedisi.org.tr/tire#2-mimari>
- Karayaman, M. (2008). Cellât Gölü'nden Sağlık Ovası'na. *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 24(72), 693-708. URL: <https://dergipark.org.tr/pub/aamd/issue/52917>
- Keçiş, M., & Güneş, C. (2018). Bizans'ın Anadolu'daki Yeni Düzeni: Thema Sistemi'nin Ortaya Çıkışı ve Problemler. *Sosyal ve Beşeri Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 19 (43) (Sitki Koçman'ın Anısına Armağan), 95-107. URL: <https://dergipark.org.tr/sobbiad/issue/39955/504160>
- Kiepert, H. (1890F). Westliches Klein Asien - Sheet 8 (VIII) (1:250,000). *Specialkarte vom Westlichen Kleinasien*. Berlin, Germany: Dietrich Reimer Verlag. The New York Public Library - Digital Collections: Lionel Pincus and Princess Firyal Map Division. URL: <https://digitalcollections.nypl.org/items/95d525da-59e6-96a8-e040-e00a18066a71>
- Kiepert, R. (1905). C1. Smyrna. *Karte von Kleinasien in 24 Blatt. Massstab 1:400,000 (1902 - 1916), 1st Edition*. Berlin: Dietrich Reimer (Ernst Vohsen). The New York Public Library - Digital Collections: Lionel Pincus and Princess Firyal Map Division. URL: <https://digitalcollections.nypl.org/items/95d1a99c-80e3-c2f1-e040-e00a18064f41>
- Kiepert, R. (1911). C1. Smyrna. *Karte von Kleinasien - Massstab 1:400000, in 24 Blatt [1908-1914], 2nd Edition*. Berlin: Dietrich Reimer (Ernst Vohsen). The New York Public Library - Digital Collections: Lionel Pincus and Princess Firyal Map Division. URL: <https://digitalcollections.nypl.org/items/95d04112-04fa-4164-e040-e00a18067503>
- Kunt, M. (2009). Siyasal Tarih. *Türkiye Tarihi - 2 (Osmanlı Devleti -1300-1600) (Ed.: Sina Akşin)* (10. b., s. 21-144). İstanbul: Cem Yayınevi.

- Kutlay, Ş. (2012). *Diyarbakır İli Köprüleri*. Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sanat Tarihi Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi.
- Kuyulu, İ. (1992). *Kara Osman-Oğlu Alilesine Ait Mimari Eserler*. Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Küçük, C. (1988). Abdülaziz. *TDV İslam Ansiklopedisi 1* (179-185). İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi. URL: <https://islamansiklopedisi.org.tr/abdulaziz>
- Kürüm, M. (2012). Sazlıköy Ramazan Paşa Köprüsü. *Aydın İl Tarihi* (309). Ankara: T.C. Aydın Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları.
- Luther, U. M. (1989). *Historical Route Network Of Anatolia (Istanbul – İzmir – Konya) 1550's to 1850's: A Methodological Study*. Ankara: Atatürk Supreme Council for Culture (AKM), Language and History Publications of Turkish Historical Society.
- Meriç, R. (1988). Antik Dönemde Küçük Menderes Havzasının Tarihsel Coğrafyasına Genel Bir Bakış. *Ege Coğrafya Dergisi*, 4(1), 202-213. URL: <https://dergipark.org.tr/pub/ecd/issue/4890/67092>
- Meriç, R. (2009). *Das Hinterland Von Ephesos - Archäologisch-topographische Forschungen im Kaystros-Tal*. Wien: Österreichisches Archäologisches Institut.
- Mete, Z. (2012). Tire (Tarih). *TDV İslam Ansiklopedisi 41* (195-197). İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi. <https://islamansiklopedisi.org.tr/tire>
- Michaud, J. F., & Poujoulat, J. F. (2015). *İzmir'den İstanbul'a Batı Anadolu 1830*. İstanbul: Say Yayınları.
- O'Connor, C. (1993). *Roman Bridges*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Osmanlı Padişahları*. (2019). Türk Tarih Kurumu. URL: <http://www.ttk.gov.tr/tarihveegitim/osmanli-padisahlari/> (E.T.: 16.02.2019)
- Özbay, E. (2020). *Büyük Mendere, Küçük Menderes ve Gediz Havzalarındaki Türk Dönemi Köprüleri*. İzmir: Ege Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi.
- Özkan, M. K. (2012a). Çavuş Köprüsü. *Aydın İl Tarihi* (s. 274). Ankara: T.C. Aydın Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları.
- Özkan, M. K. (2012b). Çatma Köprü. *Aydın İl Tarihi* (288). Ankara: T.C. Aydın Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları.
- Parlak, S., Kapan, M. A., & Kun, H. İ. (2018). Ermenek'te Baraj Suları Altında Kalan Bir Eser. *Ermenek Araştırmaları - 1* (8-35). Konya: Palet Yayınları.

- Pitcher, D. E. [2013]. *Osmanlı İmparatorluğu'nun Tarihsel Coğrafyası (Başlangıcından 16. Yüzyılın Sonuna Kadar)* (4 b.). (B. Tırnakçı, Çev.) İstanbul: YKY.
- Pullukçuoğlu Yapucu, O. (2006). *Aydın Sancağı 1845-1914 (Sosyal, Ekonomik, İdari, Kültürel Durum)*. İzmir: Ege Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı Doktora Tezi.
- Pullukçuoğlu Yapucu, O. (2017). Trade Roads and Commercial Places In The Hinterland of İzmir. *Geçmişten Günümüze İzmir: Beşeri ve Kültürel Etkileşimler | İzmir From Past to Present: Human and Cultural Interactions* - Uluslararası Sempozyum (4-7.11.2015) Bildirileri (s. 362-372), (Ed.: M. Espagne, R. G. Gürtekin Demir, S. Verger, & P. Aydemir). İzmir: İzmir Büyükşehir Şehir Belediyesi.
- Pullukçuoğlu Yapucu, O., & Özgün, C. (2011a). Batı Anadolu'nun Yol Ağı: Araştırmalar – II (Kuşadası Limanı ve Kervanyolları). *Tarih Okulu | The International Journal of the History School*(X (Mayıs-Ağustos)), 59-71.
- Pullukçuoğlu Yapucu, O., & Özgün, C. (2011b). Batı Anadolu'nun Yol Ağı Araştırmaları – III (İzmir'in Ardalanında Kervan Yolları). *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXVI(2 / Aralık), 527-549.
- Ramsay, W. M. ([1960]). *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*. (M. Pektaş, Çev.) İstanbul: MEB Milli Eğitim Basımevi.
- SALT Research “Fotoğraflar” Koleksiyonu. (tarih yok). *Köprü - Bridge*. SALT Research, Ülgen Ailesi Arşivi'nden, İstanbul. URL: <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/72061?mode=simple>
- Sarıbey Haykırın, A. (2013). *Aydın Vilayeti'nde Çiftlikler (1839-1918)*. İzmir: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Doktora Tezi.
- Sarıbey Haykırın, A., & Can Tunalı, A. (2012). XIX. Yüzyılda Aydın. *Aydın İl Tarihi* (s. 125-129). Ankara: T.C. Aydın Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları.
- Sevin, E. İ. (2005). *Bayındır'da Türk Dönemi Yapıları*. İzmir: Ege Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türk-İslam Sanatı Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi.
- Sezen, T. (2017). *Osmanlı Yer Adları* (2 b.). (Ed.: A. Torun, M. Şener, & S. Dutoğlu) Ankara: T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü. URL: https://www.devletarsivleri.gov.tr/varliklar/dosyalar/eskisiteden/yayinlar/genel-mudurluk-yayinlar/osmanli_yer_adlari.pdf
- Sezer, I., & Demircan, Ö. (2016). Türk Fotoğrafında Yeni Bir Soluk: Deneysel/Kurgu Fotoğraf. *Yedi: Sanat Tasarım ve Bilim Dergisi* (15), 41-52. URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/203788>

- Soylu, H. (1999). Çobandede Köprüsü'nün Coğrafi Konumu ve Önemi. *Atatürk Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü Dergisi* (5), 141-150.
- Sürgevil, S. (2000). *Kemalpaşa (Nif) ve Çevresinin Tarihi*. İzmir: Kemalpaşa Kaymakamlığı Köylere Hizmet Götürme Birliği Yayınları.
- Şeker, M. (Ed.). (1994). *Türk Kültüründe Tire (Eylül 1993 Tarihli Sempozyum Bildirileri)*. Ankara: Türkiye'de Diyanet Vakfı Yayınları.
- Şeker, M. (1998). Aydınöğulları Beyliği ve Ayasuluğ. *Birinci Uluslararası Geçmişten Günümüze Selçuk Sempozyumu (4-6 Eylül 1997) / Bildiriler* (265-274). İzmir: Selçuk Belediyesi Kültür Yayınları.
- Şeker, M., & Taşcan, A. (Ed.). (2008). *Türk Kültüründe Tire II (17-19 Kasım 2006 Tarihli Sempozyum Bildirileri)*. İzmir: Tire Belediyesi.
- Tanyeli, G. (2000). Türkiye Köprüleri. *Türkiye'nin Köprüleri* (10-23). İstanbul: Koç Allianz Hayat Sigorta A.Ş.
- TKGM. (2019). Tapu ve Kadastro Genel Müdürlüğü Parsel Sorgulama Uygulaması: URL: <https://parselsorgu.tkgm.gov.tr/>
- Tokluoğlu, F. (1937). *Tire Çevre İncelemeleri*.
- Tokluoğlu, F. (1946). *Tire*.
- Tuncer, O. C. (2007). *Anadolu Kervan Yolları*. Ankara: Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları.
- Tunç, G. (1978). *Taş Köprülerimiz*. Ankara: T.C. Bayındırlık Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü.
- Tüfekçioğlu, A. (2002). Bursa-Çanakale Yolu Üzerindeki Köprüler ve Hanlar. *Uluslararası Sanat Tarihi Sempozyumu - Prof. Dr. Gönül Öney'e Armağan (10-13 Ekim 2001) Bildiriler* (555-565). İzmir: Ege Üniversitesi.
- Umar, B. (1993). *Türkiye'deki Tarihsel Adlar*. İstanbul: İnkılâp Kitabevi.
- Ülker, N. (1994). Tire'de Osmanlı Dönemi Türk Kitabeleri. *Türk Kültüründe Tire* (s. 97-112). Ankara: Türkiye'de Diyanet Vakfı Yayınları.
- Üstünes, Y., Durmuşlar, F., & Sarıyıldız, S. (2018). Tire'nin Tarihi Ticari Yapıları: Bedesten, Hanlar, Arasta ve Çarşı. *Uluslararası Küçük Menderes Araştırmaları ve Tire Tarihi Sempozyumu (Tire, Mayıs 2018) - Bildiriler. 2* (299-311). Ankara: Tire Belediyesi Kültür Yayınları. URL: https://www.researchgate.net/publication/332407294_Tire'nin_Tarihi_Ticari_Yapilari_Bedesten_Hanlar_Arasta_ve_Carsi
- Yalçın, G. (2018). *Tire'de Erken Dönem Osmanlı Mimarisinin Analizi*. İzmir: Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sanat Tarihi Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi.

- Yaşayacak, İ., & Daş, E. (2019). Kuşadası Öküz Mehmet Paşa Külliyesi. *Kuşadası'nın Banisi Öküz Mehmet Paşa [Kuşadası Öküz Mehmet Paşa Sempozyumu (1-3 Kasım 2019) Bildiriler]* (225-239) (Ed.: M. A. Erdoğan, & M. Ökçesiz). Aydın: Kuşadası Kültürel ve Tarihi Mirası Koruma Derneği.
- Yeşilbaş, E. (2017). *Diyarbakır Köprüleri*. Ankara: Bilgin Kültür Sanat Yayınları.
- Yılmazçelik, İ., & Erdem, S. (2013). XIX. Yüzyılın Sonlarında Harput'tan Geçen Karayolu Güzergahları ve Harputtaki Köprüler. *Geçmişten Geleceğe Harput Sempozyumu*. Elazığ: Fırat Üniversitesi Harput Uygulama ve Araştırma Merkezi.

Ege Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi

Sanat Tarihi Dergisi

ISSN 1300-5707

Cilt: 30, Sayı: 1 Nisan 2021

Ege University, Faculty of Letters

Journal of Art History

e-ISSN 2636-8064

Volume: 30, Issue: 1 April 2021

İnternet Sayfası (Acık Erisim)

Internet Page (Open Access)

DergiPark
AKADEMİK

<https://dergipark.org.tr/std>

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

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

Clarivate
Analytics
ESCI
Emerging Sources Citation Index

ULAKBİM
TR DİZİN

DOAJ

Crossref

EBSCO

ERIH PLUS
EUROPEAN REFERENCE INDEX FOR THE
HUMANITIES AND SOCIAL SCIENCES

Academic
Resource
Index
ResearchBID

SÖBIAD