

ERKEN ve KLASİK DÖNEM (14.-17. YY) OSMANLI KÖPRÜLERİNİN TARİHSEL GELİŞİMLERİNİN ve YAPIM TEKNİKLERİNİN İNCELENMESİ: EDİRNE / UZUNKÖPRÜ ÖRNEĞİ

¹Mete Korhan ÖZKÖK, ²Gökben AZSÖZ, ³Şevket ERŞAN

¹Kırklareli Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü,
Şehir Planlama ABD. Kırklareli/ Türkiye
Tel: 0536 721 8227 E-mail: metekorhan-ozkok@hotmail.com

²Kırklareli Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Bina Bilgisi ABD. Kırklareli/ Türkiye
Tel: 0554 930 01 70 E-mail: gokben_pala@hotmail.com

³Kırklareli Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Restorasyon ABD. Kırklareli/Türkiye
Tel: 0536 233 7510 E-mail: sevketersan@hotmail.com

Özet

Yapısı gereği iki bölgeyi birbirine bağlayan köprüler, mimarlık ve mühendislik disiplinlerinin dengesiyle bir araya gelmiş yapılarıdır. Farklı uygarlıkların yurt edindiği coğrafyamızda tarihsel süreç içinde çeşitli nedenlerle pek çok sayıda köprü inşa edilmiştir. Osmanlı -Rumeli bölgesi özelinde- köprü teknolojisinin oluşumu ve gelişimi incelendiğinde; genel yapım nedeni olarak görülen yerleşimler arası erişimi sağlamanın dışında askeri ve ticari gerekçelerin de olduğu, ayrıca dönemler arası değişen ekonomik, kültürel ve politik yapı ile beraber köprü mimarisinde de bir takım farklılıkların oluştuğu görülmüştür. Buna göre metinde; Osmanlı erken ve klasik dönemlerinde, köprülerin yapım nedenleri, köprülerin mimari formları, malzeme ve yapım teknikleri Rumeli bölgesi özelinde incelenmiş, farklar ortaya konmuştur. Son bölümde ise Edirne/Uzunköprü bir örnek çalışma konusu olarak incelenmiştir.

Giriş

Eski çağlardan günümüze bölgeler arası geçişlerde doğal engeller kısıtlayıcı bir etmen olarak ön plana çıkmış, bu engeli aşmak için insanoğlu birçok çözüm geliştirmiştir. Köprü teknolojisi, mimarlık ve mühendislik disiplinlerinin dengesiyle bu tarihsel sürecin en önemli sonuçlarından biridir. Bölgeler arası geçişi sağlamak için geliştirilen çözümler incelenecek olursa; eski çağlarda insanların engelleri aşmak için doğal bağlantıları kullandıkları bilinmektedir. Çek Cumhuriyeti/Elbe Nehri Vadisi üzerinde bulunan Pravčická Brána (Bir diğer adı ile Prebischtor) adındaki doğal taş köprü bu konuya verilecek en iyi örneklerdendir (Çulpan, 1975). İlerleyen dönemlerde, yakalar arası belirlenen noktalara bağlanan ip, zincir gibi malzemelerle oluşturulan basit asma köprülerin; köprü teknolojisinin gelişiminin en önemli tetikleyicisi olduğunu söylemek mümkündür (Çulpan, 1975). Malzeme kullanım tekniklerinin gelişmesi ile beraber basit asma

köprülerin yerini ayaklı sabit köprüler almış, bunun sonucunda doğal engeller insanoğlunun bölgeler arası geçişlerinde bir engel olmaktan çıkmış, ulaşım ve erişim daha kolay bir hal almıştır. (Çulpan, 1975).

Osmanlı İmparatorluğu dönemi özelinde bakıldığında; fetih dönemleri sefer güzergâhları arası ve fetih sonrası bölgelere ulaşım ve erişimi kolaylaştırmak için ahşap köprüler yapılmış, daha sonraları bu köprüler taş malzeme kullanılarak yenilenmiş, sabit köprüler haline getirilmiştir (Çulpan, 1975).

Osmanlı dönemi yapılan köprü sayıları incelendiğinde (Tablo 1); köprü sayısının erken ve klasik dönemi ifade eden 14.yy-17.yy arası arttığı, 17. Yüzyıldan sonra ise azalmaya başladığı görülmektedir (Çulpan, 1975).

Tablo 1: Osmanlı Dönemi Yapılan Köprü Sayıları (Kaynak: Çulpan, 1975). (*)

OSMANLI DÖNEMİ YAPILAN KÖPRÜLER				
14.YY	15.YY	16.YY	17.YY	18.YY
22 ADET	32 ADET	64 ADET	30 ADET	23 ADET

(*)Yapılış tarihi kesin olarak belirlenemeyen Osmanlı köprüleri bu tabloya dâhil edilmemiştir.

Bugün köprülere ilişkin bilgiler, tekil köprü özelinde hazırlanan mimari ve tarihi çalışmalar; eski kayıtlarda, seyahatnamelerde köprülerle ilgili yapılan yazılı betimlemeler şeklinde mevcuttur (Tanyeli, 2002). Ancak günümüzde, Anadolu ve Rumeli'de Osmanlı dönemi yapılan köprülere ilişkin hazırlanan birkaç kaynak dışında; güncel kapsamlı bir çalışma bulunmamaktadır. Mevcut kaynaklarda da tarihsel bilgiler dışında kapsamlı anlatımların bulunmadığı görülmektedir (Çulpan, 1975; Tanyeli, 2002).

Bu çalışmada erken ve klasik dönemde Rumeli bölgesinde yapılan köprüler, yapılış amaçları ve mimari özellikleri özelinde karşılaştırmalı bir biçimde incelenecektir. Çalışma alanı olarak ise tarihi köprülerimizden olan Uzunköprü seçilmiştir. Bu seçimde etkisi olan nedenler şu şekildedir; köprü Osmanlı İmparatorluk Dönemi'nde Anadolu ile Balkanları birbirine bağlayan en önemli köprülerden biridir, köprü tarihsel süreçte kentin ihtiyaçları üzerine oluşmamış aksine bir kentin kurulmasının birebir nedeni olmuştur, köprü mimari form ve özellikleri bakımından dönemine dair önemli özellikler içermektedir. Ayrıca Uzunköprü bugün bile dünyanın en uzun taş köprüsü olma özelliğini taşımaktadır. Çalışmanın son bölümünde Uzunköprü, detaylı bir şekilde incelenecek ve ortaya konan bulgular sonuç bölümünde yorumlanacaktır.

Yöntem

Araştırmaya konu olan bölgeyi tanımlamak ve bu bölgede yapılmış köprüler hakkında bilgi toplamak için literatür taraması yapılmıştır. Tarama kapsamında elde edilen bilgiler doğrultusunda çalışma alanında yapılacak değerlendirmeler için gerekli dokümanlar toplanmış, alan gezileri yapılmış ve bu süreç sonucunda metin hazırlanmıştır.

Rumeli Bölgesinde Erken ve Klasik Dönem (14.yy-17.yy) Osmanlı Köprüleri

Çalışma Bölgesinin Tanımı

Çalışmada Rumeli bölgesi özelinde Osmanlı köprüleri incelenmeden önce Rumeli bölgesinin sınırı tanımlanacaktır. Rumeli bölgesi için verilen en eski sınır tanımlarından biri Katip Çelebi'ye aittir (Gökbilgin, 1956). Kâtip Çelebi, Rumeli bölgesi için bir sınır olarak İstanbul boğazından batı ve kuzeydeki fetih alanlarına kadarlık kısmı vermektedir. Osmanlı tarihi incelendiğinde, Rumeli bölgesinin 14. Yüzyılın ikinci yarısından sonra fetih hareketleri ile beraber önem kazandığı, 15. Yüzyılda büyük ölçüde başarıya uğrayan fetihlerle beraber bölgede idari bölümlerle yapılmaya başlandığı bilinmektedir (Gökbilgin, 1956). Rumeli bölgesinde bulunan sancak ve kazaları gösteren kayıtlarda farklar olmakla beraber, incelenen kaynaklardan yola çıkılarak Rumeli bölgesinde yaklaşık 27-29 arasında sancak olduğu belirtilmektedir. ⁴(Gökbilgin, 1956; Çakar, 2002). Bu kayıtlardan yola çıkılarak, Rumeli bölgesi sınırı olarak; Türkiye sınırları içinde Edirne, Kırklareli, Tekirdağ, Çanakkale, İstanbul (Avrupa Yakası), Türkiye sınırları dışında Bulgaristan, Yunanistan, Makedonya, Sırbistan, Bosna-Hersek, Kosova, Arnavutluk, Yugoslavya, Kırım, Karadağ ülkelerinden belirlenen yerleşimlerin oluşturduğu alan ele alınmıştır. Kaynak taramaları sonucunda, erken ve klasik dönemde Rumeli bölgesinde toplam 73 tane Osmanlı köprüsü (Tablo 2) tespit edilmiştir (Çulpan, 1975). Çalışmanın ilerleyen bölümlerinde bu bölgede yapılan köprüler ve genel özellikleri incelenecektir.

Tablo 2: Rumeli Bölgesinde Erken ve Klasik Dönem Osmanlı Köprülerinin Sayıları
(Kaynak: Çulpan, 1975). (*)

	14.YY	15.YY	16.YY	Toplam
	Türkiye Sınırları İçinde;			
Edirne	1	4	3	8
Kırklareli	0	0	2	2
İstanbul (Avrupa)	0	0	3	3
Tekirdağ	0	0	2	2
Çanakkale	0	0	0	0
	Türkiye Sınırları Dışında;			
Bulgaristan	2	2	2	6
Yunanistan	1	5	6	12
Yugoslavya	0	0	1	1
Sırbistan	0	1	3	4
Bosna-Hersek	0	4	18	22
Kosova	0	1	6	7
Arnavutluk	0	2	0	2
Makedonya	1	1	1	3
Kırım	0	0	0	0
Karadağ	0	0	1	1
Toplam	5	20	48	73

(*) Yapılış tarihi kesin olarak belirlenemeyen Osmanlı köprüleri bu tabloya dâhil edilmemiştir. Köprüler, günümüz konumlarına göre tabloya işlenmiştir.

⁴ İlgili sancak ve kazaların ayrıntılı listesi için Gökbilgin, 1956, syf.252-261 ve Çakar, 2002, syf.268-271 bakınız.

Erken ve Klasik Dönem Osmanlı Mimarisi

Erken Dönemin Genel Özellikleri

1299 yılında Osmanlı Devleti'nin Osman Gazi tarafından Söğüt'te kurulması ile 1453 yılında Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethetmesi arasındaki mimari dönemi kapsar. İstanbul'un fethine kadar olan süreçte gelişen Erken Osmanlı mimarisi özgün ve yaratıcı özellikleriyle Türk İslam mimarisinin Selçuklu etkisinden uzaklaşarak yeni bir yaratma sürecine girdiğini işaret etmektedir. Bu süreçte toplumun etnik, dinsel ve kültürel özellikleri yeni yapı programları ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Bu yapılar hem coğrafyası değişen etnik unsur için hem de demografik ve kültürel yapısı değişen Anadolu ve Rumeli Bölgesi için yeni yaratma parametreleri oluşturmuştur. Yıldırım Beyazıt'ın dönemiyle birlikte (1389-1402) yeni bir siyasi ve ekonomik sürece giren Osmanlı Devleti'nde Türklerin kitlesel yerleştirilme süreci hızlanır ve bütünleşmiş bir Osmanlı sistemi ve kentler ağı yaratılır. Bu dönüşüm mimarlığı da etkiler ve Osmanlı mimarlığı Selçuklu ve Beylikler mimarisinden uzaklaşarak özgün bir üslup oluşturmaya başlar. (Özaslan ve diğ., 2013).

Klasik Dönemin Genel Özellikleri

Çalışma sürecinde; Klasik dönem mimarisinin etkin olduğu aralığın, incelenen kaynaklarda farklı tarih sınırları içerisinde verildiği görülmüştür. Ancak bu kaynaklar arasından, Özaslan ve diğ. (2013:14-23) kaynağındaki anlatımlar esas alınmıştır. Buna göre, 1453 yılında Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethetmesi ile 1579 yılında Sokullu Mehmet Paşa'nın ölümüyle Osmanlı İmparatorluğu'nun Duraklama Dönemi'ne girmesi arasındaki mimari dönemi kapsar. Anadolu ve Balkanlar'da egemen Osmanlı Devleti'nin Akdeniz bölgesine hâkim bir dünya imparatorluğu haline gelmesi mimarlık ve sanat alanında önemli gelişmeleri beraberinde getirmiştir. Fatih Sultan Mehmet ve

II. Beyazıt ile başlayan yoğun imar faaliyetleri, tüm klasik dönemde devam etmiştir. Osmanlı İmparatorluğunun askeri ve ekonomik olarak en güçlü, topraklarının en geniş olduğu bu dönemde imar faaliyetlerinin arkasındaki güçlü irade çok önemli bir etkidir. Bu dönem Osmanlı mimarlığının en önemli anıtsal yapılarının inşa edildiği, mimari arayışların üsluba dönüştüğü bir süreçtir.

Osmanlı İmparatorluğunun en güçlü olduğu 16. Yüzyıl mimarlık ve sanat alanlarında da büyük bir gelişmenin gerçekleştiği dönemdir. Bu gelişmede önemli olan etkenlerden biri vakıf sistemi ise diğeri de üslup bütünlüğü ve sürekliliğini sağlayan sanat ve mimarlık kurumlarıdır. İmparatorluk sınırları içindeki bütün araziler Sultan'a ait olduğundan özel mülk söz konusu olmadığından bu dönemde daha çok dini yapılar ve kamu yapıları inşa edilmiştir.

Erken ve Klasik Dönemde Rumeli Bölgesinde Yapılmış Köprüler

Köprülerin Yapım Nedenleri

Köprülerin genel yapım nedeni, yerleşimler arası bağlantılar kurulmasında doğal engelleri aşmaktır. Rumeli bölgesinde bulunan Osmanlı köprülerinin yapım nedenleri incelendiğinde; tanımlanan genel yapım nedeninin yanı sıra, sefer güzergâhları ve ticaret-kervan yolları arası bağlantıyı sağlama gibi nedenlerin olduğu görülmektedir.

Askeri amaçla yapılan köprülere örnek verilecek olursa; Edirne/Merkez'de bulunan Gazi Mihal köprüsü (1420), 15. yy Edirne Sancağı sınırları dışında Rumeli kervan ve

sefer güzergâhlarının Tunca Nehri üzerinden geçişini sağlamak için yapılmıştır (Eyice, 1996). Edirne/Uzunköprü'de bulunan Uzunköprü (1443), Sultan Murad Han dönemi, Edirne-Gelibolu sefer güzergâhlarının Ergene Nehri üzerinden geçişini sağlamak için yapılmıştır (Işıkpınar, 1965). Kırklareli/Merkez'de bulunan Sinanlı Köprüsü (16.yy) de, Sokullu Mehmet Paşa tarafından Rumeli sefer güzergâhlarının Ergene Nehri üzerinden geçişini sağlamak için yapılmış köprülerden biridir (Çulpan, 1975). İstanbul/Büyükçekmece'de bulunan Büyükçekmece Köprüsü (1567) ise Kanuni Sultan Süleyman dönemi, Zigetvar seferi geçişini kolaylaştırmak için yaptırılmıştır (Eyice, 1992). Ticari amaçla yapılan köprülere örnek verilecek olursa; Kırklareli/Lüleburgaz'da bulunan Sokullu Mehmet Paşa Köprüsü (1564) (bir diğer adı ile Taşköprü), Sokullu Mehmet Paşa külliyesinin devamı olarak kervanların geçişini sağlamak için yaptırılmıştır (Suat, 2011).

Rumeli bölgesinde mimari açıdan en önemli Osmanlı köprüleri askeri (sefer güzergâhları arası bağlantı), ticari (ticaret ve kervan yolları arası bağlantı) ve erişim (yerleşimler arası bağlantı) özelliklerine göre gruplanmış (Tablo 3), yapım nedenleri arası farklar ortaya konmuştur.

Tablo 3: Yapım Nedenlerine Göre Köprüler. (*)

Köprülerin Adı ve Konumları			Yapım Nedenleri		
Erken Dönem (1299-1453)	Konum	Köprüler	Askeri	Ticari	Erişim
		Edirne Merkez	Gazi Mihal Köprüsü		
	Filibe/Bulgaristan	Lala Şahin Paşa Köprüsü			
	Köprülü/Makedonya	Vardar Köprüsü			
	Uzunköprü/Edirne	Uzunköprü			
Klasik Dönem (1453-1579)	Köstendil/Bulgaristan	Koca İshak Paşa Köprüsü			
	Lüleburgaz/Kırklareli	S.Mehmet Paşa Köprüsü			
	Büyükçekmece/ İstanbul	Büyükçekmece Köprüsü			
	Kırklareli Merkez	Sinanlı Köprüsü			
	Svilengrad/Bulgaristan	Mustafa Paşa Köprüsü			
	Bosna-Hersek	Mostar Köprüsü			
	Visegrad/Bosna-Hersek	Drina Köprüsü			

(*) Bu tabloda verilen köprüler, Çulpan, 1975, syf.85 ve Tanyeli, 2002, syf.375-377 kaynaklarındaki anlatımlardan yola çıkılarak seçilmiştir. Tabloda bulunan köprüler, dönemlerinin mimari özelliklerini en iyi yansıtan yapılardır. Bölüm girişinde verilen yorumlar Rumeli bölgesi geneli için geçerli olmakla beraber, ayrıntılı anlatım bu köprüler üzerinden yapılmıştır.

Köprülerin Tarihsel Gelişimi ve Yapım Teknolojisi

Köprü mimarisinde işlevsel değerlerinin ön plana çıktığını, yapım teknolojisinin çok büyük önem taşıdığı görülmektedir. Hem orduların sefer yollarındaki önemi hem de bir kentin imarındaki rolü sebebiyle her dönemde yüksek yapım teknolojilerini barındıran bu yapıların kalıcılık değeri ön plana çıkmıştır. Osmanlı erken ve klasik dönemine baktığımızda da her türlü imar faaliyetinde hayır işleme, kalıcı bir eser bırakma amacı olduğu görülmektedir. Köprüler söz konusu olduğunda bunun da ötesinde bir zorunluk da içerdiğinin bilinmesi gerekmektedir. Bu açıdan; kalıcı olmanın zorunlu olduğu köprü imar faaliyetlerinde ciddi başarılar için kâgir yapım teknikleriyle inşa edilenlere bakmamız gerekmektedir.

Her mimari üretimde olduğu gibi köprü yapım teknolojisi bulunduğu coğrafyanın özelliklerini yansıtmakta, üzerine inşa edildiği akarsuların özelliklerine göre temel

tasarımı şekillenmektedir. Tek kemerli köprülerin daha çok dar yatağa sahip akarsular üzerinde görülmesine rağmen, Mostar köprüsü gibi derin yataklı ve suyun belli dönemlerde çok fazla yükseldiği akarsular üzerinde de tek gözlü köprüler görülebilmektedir. Geniş yataklı ve düşük debili akarsular üzerinde ise sıra kemerli uzun köprüler yapılmıştır.

Osmanlı'da yaygın olan bu tip sıra kemerli olanlardır. Geniş açıklıklı tek kemer çözümler enderdir ve bunlar ancak akarsunun zorunlu kılması durumunda uygulanmıştır. (Tanyeli,2002)

Geleneksel kâgir yapım sistemlerine bakıldığında kayda değer başarıların temelinde Roma teknolojisinin birikimi görülmektedir. Bu gelişim köprü sistemleri içinde geçerlidir. Bu birikimin coğrafyasına sahip olduğumuz düşünüldüğünde, oluşan birikimin Osmanlı'nın erken ve klasik döneminde de okuyabilmemiz kadar doğal bir şey olamaz. Bu birikimin Osmanlı mimarisinin erken dönem eserlerinden itibaren kendi bünyesinde barındırmış olduğu kültürel birikimin yansımaları olduğu görülmektedir. Bahsedilen kültürel birikimin Osmanlı Devleti'yle birlikte Selçuklular ve sonrasındaki beylikler dönemini içeren bir tarihi birikimden geldiğini belirtmemiz gerekmektedir. Bu birikimi erken Osmanlı mimarisi örneklerinden Uzunköprü'deki Selçuklu motiflerinde görmek mümkündür. Bu birikimde kemerlerin sivri kemer formunu aldığı, konsol biçiminde seyir ve dinlenme alanlarının oluşturulduğu, köprü üzerinde strüktürü hafifleten boşlukların çoğaldığı görülmektedir.

Osmanlı mimarisinin klasik döneminde ise; Mimar Sinan döneminin sınırlarını zorlayan mühendislik fikirlerini köprülerde de uygulamıştır. Örneğin; bataklık alanda inşa edilen Büyükçekmece köprüsü zorlu coğrafi şartlara rağmen o güne kadar görülmemiş parçalı bir sistemle çözülmüştür. Doğrudan su alanı içerisine setler (batardolar) yapılarak ayakların inşası tamamlanmıştır. Bataklık alanda kendi oluşturduğu mesnet noktalarına dört parçalı strüktürü birlikte kurgulamıştır. Mimar Sinan'ın anıtsallık ve azami sadelik anlayışını köprülerinde de görmemiz mümkündür. Sinan'ın yaratmış olduğu bu ekol ondan sonraki öğrencileri olan mimarları da etkilemiştir. Roma köprülerinde görülen masiflik gittikçe incelen kemer yapılarına, adeta kendi kendini taşıyan yapı biçimlerine evrilmiştir. Bunun da en güzel örneği Mimar Sinan'ın öğrencilerinden Mimar Hayrettin'in yaptığı Mostar köprüsünde görülmektedir.

Endüstri devrimiyle birlikte artık metalin yardımcı bir eleman olmaktan çıkıp bir taşıyıcı malzeme haline gelmesiyle kâgir yapım teknikleri yerini daha farklı sistemlere bırakmıştır. Endüstrileşme tarihine baktığımızda da metalin strüktürel bir eleman olarak ilk defa köprülerde uygulandığı görülmektedir. Bu bakımdan yukarıda bahsedilen köprülerin döneminin en yüksek yapım teknolojilerini barındırdığı tarihsel gelişimin hala günümüzde de devam ettiğini söylemek mümkündür.

Rumeli Köprülerine Dair Bir Alan Çalışması: Uzunköprü

Uzunköprü'nün Konumu ve Tarihi

Uzunköprü; Edirne ili Uzunköprü ilçe sınırları içerisinde yer almaktadır. Edirne- Çanakkale karayolu güzergâhında bulunan köprü günümüzde ulaşım açıktır. Köprü'nün bulunduğu coğrafya, ova içerisinde Ergene nehri, Şoldrak ve Kırkkavak dereleri üzerinde yer almaktadır (Şekil 1).



Şekil 1: Uzunköprü'nün Konumu (Kaynak: Balkas, 1958-31)

Kuzeyde Ergene Vadisi'ne doğru hafif meyilli bir yamaçta bulunmakla beraber, köprü'nün bulunduğu zemin kil, kumlu kil, kumtaşı ve kumlu tüflerden oluşan bir yapıya sahiptir. Köprü'nün kuzey ve güneyinde farklı yükseltiler bulunmakla beraber, köprü'nün yüksekliği ortalama 14 metredir (Gündüz, 2008). Konumu verilen Uzunköprü ilçesinin ve ilçe ile aynı ada sahip olan köprü'nün tarihine dair çok fazla bilimsel kaynak bulunmamaktadır. Bununla beraber seyyahların Edirne ve çevresine dair kayıtları incelendiğinde de Uzunköprü yerleşimine ve tarihi köprüye dair çok fazla bilgiye rastlanamamıştır (Ertuğrul, 2011). Bu durumun, Osmanlı dönemine kadar bölgenin yerleşim için uygun olmaması ve bölgedeki ilk yerleşimcilerin Uzunköprü'de değil daha yukarı bölgelerde ikamet etmesi gibi nedenlerden ötürü olduğu düşünülmektedir (Ertuğrul, 2011).

Uzunköprü ilçesine adını veren tarihi köprü, Sultan Murad döneminde Mimar Muslihuddin ile Usta Mehmed tarafından, Âşıkpaşazâde'ye ve ondan naklen Hoca Sâdeddin Efendi'nin Tâcüt-tevârih'ine göre 829 (1426), Ravzatü'l-ibrâr'a göre ise 831'de (1427-28) yapımına başlanmış ve 847'de (1443) tamamlanmıştır (Akçıl, 2012). Osmanlı dönemi Rumeli yakasında seferlerin yapılmasında Ergene nehri ve diğer güçlü nehirlerde belli dönemlerde taşkınların oluşması gibi doğal engellerle karşılaşmıştır. Rumeli yakasındaki önemli sefer güzergâhlarından biri olan Edirne-Gelibolu hattında, Ergene nehriindeki taşkınlar ve taşkınların biriktiği malzemeler sonucunda geçişler yapılamamış, bu geçişleri sağlamak üzere Uzunköprü kurulmuştur (Balkas,

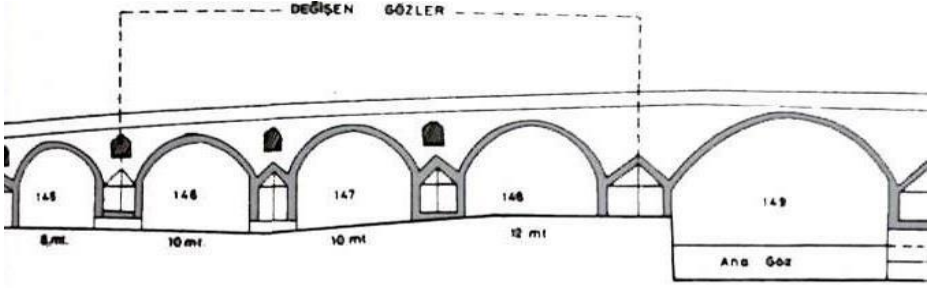
1958; Işıkpınar, 1965; Çulpan, 1975). Dolayısıyla, Uzunköprü'nün askeri bir nedenle yapıldığını söylemek mümkündür.

Uzunköprü'nün yapım süreci ve yarattığı etkiler, Âşıkpaşazâde'nin Osmanoğullarının Tarihi ve Ahmed Bâdî Efendi'nin Riyâz-ı Belde-i Edirne kaynaklarına göre şu şekilde açıklanmaktadır. Her iki kaynaktaki anlatımlara göre; Uzunköprü'nün bulunduğu alan, önceki dönemlerde ormanlık, bataklık bir haldedir. Köprü yapım kararı ile beraber Sultan Murad alanı inşa için uygun hale getirmiş ve inşaatı başlatmıştır. Köprü inşasından sonra ise köprü'nün bir başına cami, imaret, hamam ve pazarlar yaptırmıştır. Bununla beraber bugünkü Uzunköprü yerleşimi, köprü'nün diğer ucuna ise Yayalar köyünü imar ettirmiştir. Bu duruma ek olarak Ertuğrul (2011:129), kentin kurulmasından sonra Malkara ve civar köylerden insanların bu kente yerleşmek üzere getirildiğini aktarmaktadır. Sonuç olarak; Uzunköprü tarihi ve etkileri incelendiğinde, köprü'nün bir kentin ihtiyaçları üzerine kurulmadığı, köprü'nün bir kentin imar edilmesinin nedeni olduğu görülmektedir. Kentin kurulmasında özellikle köprü'nün güvenliğini ve hizmetlerin devamlılığını sağlama amaçlarının etkili olduğunu söylemek mümkündür. Uzunköprü bu özellikleri ve etkileri bakımından diğer köprülere göre büyük farklılıklar göstermektedir. Uzunköprü'nün mimari özellikleri bir sonraki başlıkta aktarılacaktır.

Köprü'nün Mimari Özellikleri ve Gördüğü Müdahaleler

Köprü 1392 m. boyunda, 5.50 m. genişliğinde ve 174 kemerlidir. Köprü, Ergene nehrinin taşkın mevsimlerinde kapladığı geniş ve bataklık sahadan bile rahatlıkla geçilmesini sağlamak için Sultan Murad'ın emrinde uzun ve sağlam bir yapı olarak tasarlanmıştır (Barlas, 1958). Köprü genel görünüşü ile boşaltma gözleri ve selyaranlardan oluşmaktadır. Ergene nehri kesimine rastlayan büyük gözlerin sağ ve solunda boşaltma gözleri vardır. Bu nedenle köprü'nün en çok bu kesiminde taşkınların görüldüğü düşünülmektedir (Çulpan, 1975; Gündüz, 2008).

1823 yılında depremler ve seller dolayısıyla köprüdeki dörtlü kemer grubu yıkılmış, 2.Mahmut'un emriyle yerlerine daha büyük boyutlu üç kemer inşa edilmiştir. 19. yüzyılın sonlarına doğru, Trakya ve İstanbul yöresinde sık sık depremler olmuş, bu depremler sonucunda, Kırkkavak deresi ve Ergene nehrinin taşkın sularının geçtiği Soldurak kolunda, köprü'nün üç gözü 1901 yılında büyük bir sel baskını sonucu yıkılmıştır. Yerine daha geniş iki kemer yapılması karar verilmiş, onarım 1904 de tamamlanmıştır. (Kazım,1928) Tüm bu onarımlarla beraber kemer sayısı 172'ye düşmüş, günümüzde ise sekiz kemer kapalı durumda olduğundan kemer sayısı 164 olmuştur (Şekil 2).



Şekil 2: Onarım sırasında değiştirilen gözler (Kaynak: Atak, 2008:296)

Köprü inşaatında yol kısmı yontulmuş büyük taş malzemeler döşenerek yapılmış, günümüzde ise bu yol kısmı Karayolları Genel Müdürlüğü çalışmaları ile asfalt ve beton malzeme ile onarılmıştır. Ayrıca korkuluklar yanlara taşınarak döşeme genişliği artırılmıştır (Çulpan, 1975; Gündüz, 2008).

Köprü üç parça halinde incelenebilir:

- Sol kanat: Ergene üzerinde suyun akıntısına dikey durumda boyu 204 m.'dir.
- Orta kısım: Ergene nehrinin taşkın sahası üzerindedir. Boyu 1056 m.'dir.
- Sağ kanat: Fazla suları karşılamak ve hem de bu civarda yatan Gazi Mahmut Baba'nın manevi himayesi amacı ile eklenmiş, 100 m.'lik bir rıhtım-yoldan ibarettir. Bu kanatta bulunan korkuluk taşlarının bir kısmının 1908 sıralarında belediyece söktürüldüğü ve şehir içindeki çeşmelerin inşaatında kullanıldığı, ayrıca sağ tarafta bulunan 25 m.'lik diğer bir kısmında 1957 de doldurularak araba ve oto parkı haline getirildiği söylenmektedir (Çulpan, 1975). Geri kalan 75 m.'lik kısmın ise, belediye binasının ön duvarını oluşturduğu belirtilmektedir (Çulpan, 1975). Dolayısıyla, köprüde yıllar boyunca köprü mimarisini etkileyecek çok sayıda müdahalenin yapıldığını söylemek mümkündür.

Uzunköprü'nün bulunduğu alanda büyük engel olarak Ergene nehri, küçük engeller olarak da Şoldrak ve Kırkkavak dereleriyle su taşkınlarının meydana getirdiği diğer derecikler vardır. Sulara serbest akış sağlamak için bu kısımlardaki gözler büyükçe tutulmuş, dolayısı ile bu topoğrafik ve teknik durum gereği köprü döşemesi de büyük gözlere doğru inişli ve çıkışlı bir şekil almıştır (Gündüz, 2008) (Foto 1 ve 2). Günümüzde köprü'nün Ergene nehri üzerinde bulunan kısmı eski durumunu muhafaza etmiş, diğer kısımlarda ise eski mimariye ait özellikler zamanla kaybolmuştur.



Foto 1: 1940lı yıllarda taşkına ait
Uzunköprü fotoğrafı
(www.wowturkey.com.tr/den)

Foto 2: Günümüzde Uzunköprü
(Kaynak: Alan Çalışması)

Tarihi Köprü İnşa Tipi ve Malzeme Özellikleri

Tarihi Uzunköprü inşa özellikleri bakımından bir taş köprüdür. Köprünün taşları, Yağmurca, Eskiköy ve halen Meriç ırmağı karşısında Yunanistan'da kalan Hasırcı Arnavut köyleri taşocaklarından sağlanarak, Kesme taş köprü olarak yapılmıştır. (Çulpan, 1975). Yapımda Horasan harcı kullanılmıştır, horasan harcı sönmüş kireçle pişmiş tuğla kırıntıları karıştırılarak yapılan bir harç çeşididir. Taşları, açık havada, günümüzdeki çimento gibi birbirine bağlayan bir özelliğe sahip olan harç açık hava ile temas ettiğinde sert bir yapı almaktadır dolayısıyla horasan harcı ile yapılan inşaat, ne kadar çok açık havada kalırsa o kadar sertleşmektedir. Kaynaklarda Uzunköprü'nün temeli inşaatı bittiğinde, horasanın sertleşmesi için iki yıl kadar beklenildiği aktarılmaktadır. Bu süre içinde ise köprünün taşlarının yontulması, kesilmesi hazırlıkları yapılmış ve bundan sonra üst inşaatla başlamıştır.

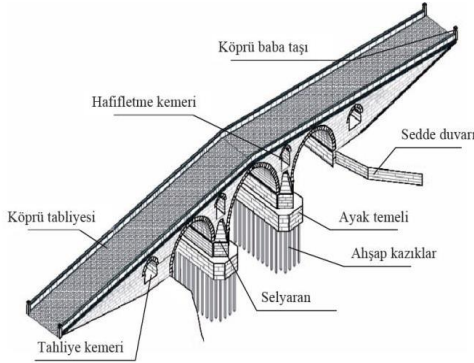
(Kaynak: <http://www.uzunkoprunostalji.com/koprumuz/yapim>)

Yapı altta doğal kireç taşından kesme taşları ince bir bağlayıcı harç ve birleştirilerek inşa edildiği temel, üzerinde ayaklar, ayakları bağlayan kemerler gurubu ve tüm ayakları yol kotunda bağlayan döşemeden oluşmuştur (Gündüz, 2008).

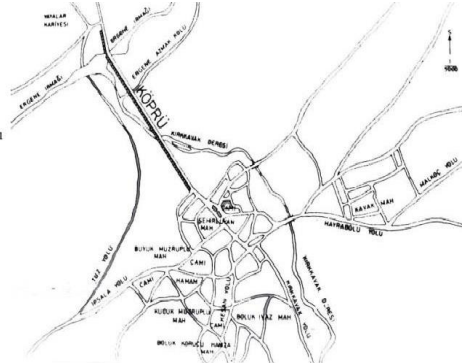
Köprü açıklıklarının mesnet noktalarını oluşturan ayakların akarsu yatağı içinde bulunduğu durumlarda ayakların özel olarak desteklenmesi gerekir. Bu amaçla, ayağa ırmağın akış yönüne karşı doğrudan selyaranlar, akış yönünde de mahmuzlar eklenmiştir. Her iki elemanın görevi de akışın ve bu akışla birlikte taşınan çeşitli ağır maddelerin ayağı ve ayak temelini tahrip etmesini önlemektir. (Tanyeli,2002) Uzunköprü özelinde de farklı boyutlarda suyun akış kuvvetine göre bu elemanları görülmektedir. Köprü ayaklarının oturması gereken noktalarda şayet kaya vb. bir sağlam zemin bulunmuyorsa kazıklı sistemler kullanılmaktadır. Osmanlılarda Romalılar gibi kısa, ama sık aralıklı olarak çakılmış temel kazıkları kullanmayı yeğlemişlerdir. (Tanyeli,2002) Uzunköprü'nün yapıldığı bataklık alanda da bu sistem kullanılmış olmalıdır (Şekil 3).

Batardolar, köprü ayağını inşa edebilmek amacıyla, içine suyun girmeyeceği geçici bir çalışma alanı oluşturmaktadır. Köprü yapım sırasında batardo yapım tekniğinin uygulandığına dair ifade bulunmamaktadır. Kullanılmamasının sebebi, yapımının genellikle kuru mevsimlerin olduğu ve akıntının az olduğu zamanlarda yapılması olarak açıklanabilmektedir. Kaynaklarda birçok köprünün inşası sırasında nehrin akış yönünün değiştirildiği de bilinmektedir.

Köprü ayağının temel inşaatı bitirildikten sonra ayakların örülmesi başlar. Asıl sorun ayakları birbirine bağlayan kemerlerin örülmesi sırasında yaşanmaktadır. Kuru mevsimlerde ya da kuru bir yatak üzerinde bu işlem kemerin ahşap kalıbı doğrudan doğruya doğal zemine oturtularak kolayca çözülürken, akarsunun akışının devam ettiği durumlardaysa, kemer kalıbı ayak üzerinde bırakılan özel yuvalara oturtulmaktadır. Bu her anlamda geleneksel köprü yapımının en zor kesimini oluşturur (Tanyeli,2002). Uzunköprü bünyesinde bulunan çok farklı kemer boyutları düşünüldüğünde, kemer inşasında bu yapım tekniğinin kullanılmasının, inşaatın 16 yıl boyunca sürmesinin nedenlerinden biri olduğunu söylemek mümkündür (Şekil 4).



Şekil 3: Köprü elemanları
(Kaynak: Alaboz, 2008:14)



Şekil 4: Uzunköprü'nün üzerine kurulduğu havzayı ve suollarını gösteren vaziyet planı (Kaynak: Atak, 2008:295)

Köprünün Diğer Özellikleri

1.Kemerler: Sivri ve yuvarlak olmak üzere iki çeşittir. Kent tarafından başlamak üzere şöyle sıralanır. 1-33 sivri, 34-81 yuvarlak, 82-113 sivri, 114-153 yuvarlak, 154-162 sivri, 163-172 yuvarlak kemerlerdir.

2.Sel Yaranlar: Hızla akan nehrin sel durumunda su akıntısına kapılan parçalarının köprüye zarar vermemesi için köprü ayaklarına yapılan sivri ve yuvarlak çıkıntılardır. Ergene nehrini aynı yönden akmasına rağmen diğer yönde de sel yaranlar vardır, bunun sebebi mimari olarak köprü dengesini sağlamaktır. 55 ve 56. kemerlerin bastığı ayakta sel yaranlar başlar, 168. ayakta sona erer.

3.Balkonlar: 235. metrede, 40 ve 41. kemerleri üzerinde 3.40x0.40 boyutunda ve 680. metrede 102 ve 103. kemerlerin üzerinde de 9.40x0.40 m. boyutunda iki balkon vardır.

4.Tahliye Gözleri: Köprüde yedi tane boşaltma (tahliye) gözleri vardır. Bunlar yuvarlak kemerler biçiminde 145-154. ayaklar üzerindedir. Taşkınlarla suların boşaltma gözlerinden kolayca boşaltılmasını ve köprünün yıkılmamasını sağlarlar.

5.Korkuluklar: Köprünün nehir tarafının batı kenarında korkuluklar bulunmaktadır. 28 tane olduğu belirtilen bu korkuluklar hakkında farklı yorumlar bulunmaktadır.

6.Kabartmalar: Kemerlerde bulunan kilit taşları üzerindeki kabartma desenler, köprü o kemelerin yapan usta ve işçi guruplarının sorumluluk alanlarını belirlemek için yapılmıştır. İki desen arasında yapan ekip son kemerin kilit taşına armasını işlemiştir. Toplam da 18 ayrı kilit taşı kabartması bulunması nedeniyle köprünün on sekiz ayrı gurutarafından yapıldığını varsayılmaktadır (Kaynak: <http://www.uzunkoprunistalji.com/koprumuz/yapim>).

Sonuç

Osmanlı'nın erken ve klasik dönemlerindeki Rumeli köprülerini incelediğimizde bölgedeki köprülerin askeri, ticari ya da erişim nedenleriyle yapıldığı görülmektedir. Sağlık ve kalıcılık değerlerinin ön planda olması nedeniyle yapım tekniği olarak zamanlarının en yüksek teknolojileri ile inşa edilmişlerdir. Öyle ki zaman zaman dönemlerinin sınırlarını zorlayan mühendislik fikirleri de köprülerde uygulamıştır. Ayrıca buldukları coğrafyanın özelliklerine göre dönemlerinin yapım tekniği olan kâgir sistemle tek ya da sıra kemerli çözümlere gidilmiş ve üzerine inşa edildikleri akarsuların özelliklerine göre de tasarımları şekillenmiştir.

Kaynaklar

1. Ahmed Bâdi Efendi, Riyâz-ı Belde-i Edirne 20. Yüzyıla Kadar Osmanlı Edirne'si (Cilt 3), haz. N. Adıgüzel ve R. Gündoğdu (2014), Trakya Üniversitesi Yayını, İstanbul, 1959-1963.
2. Akçıl, N. Ç., (2012) Uzunköprü, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi (Cilt 42) içinde (s.266-267), Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, Ankara.
3. Alaboz, M., (2008) Mimar Sinan Köprülerinin Güncel Durum Değerlendirmesi ve Kapuağası Köprüsü Restorasyon Projesi, yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
4. Âşıkpaşazâde, Osmanoğullarının Tarihi, haz. K. Yavuz ve M. A. Y. Saraç (2003), K Kitaplığı, İstanbul, 187-188.
5. Atak, E., (2008) Erken Osmanlı Köprüleri, yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale On Sekiz Mart Üniversitesi, Çanakkale.
6. Balkas, İ. H., (1958) Tarihte Ergene ve Uzunköprü, Yeni Matbaa, Edirne.

7. Bozkurt, O., (1952) Koca Sinan'ın Köprüleri : XVI. Asır Osmanlı Medeniyeti İçinde Sinan, Köprülerin Mimari Bakımdan Tetkiki, Silüet ve Abide Kıymetleri, İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Yayını, İstanbul.
8. Çakar, E., (2002) Kanuni Sultan Süleyman Kanun-Nâmesine Göre 1522 Yılında Osmanlı İmparatorluğu'nun İdarî Taksimatı, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi 12(1), 268-271.
9. Çulpan, C., (1975) Türk Taş Köprüleri (Ortaçağdan Osmanlı Devri Sonuna Kadar), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.
10. Ertuğrul, Ö., (2011) Edirne-Uzunköprü İoannes Prodromos Manastırı ve Restorasyon Projesi, Vakıf Restorasyon Yıllığı (2), 127-141.
11. Eyice, S., (1992) Büyükçekmece Köprüsü, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi (Cilt 6) içinde (s.520-521), Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul.
12. Eyice, S., (1996) Gazi Mihal Köprüsü, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi (Cilt 13) içinde (s.461-462), Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul.
13. Eyüce, Ö., (1998) Köprüler, İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü Yayınları, İzmir, 36-39.
14. Gökbilgin, T., (1956) Kanuni Sultan Süleyman Devri Başlarında Rumeli Eyaleti, Livaları, Şehir ve Kasabaları, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 252-261.
15. Gündüz, M., (2008) Tarihi Uzunköprü'nün Geoteknik Yaklaşım ile Performans Kontrolü ve Rehabilitasyon Önerileri, yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Kültür Üniversitesi, İstanbul.
16. Işıkpınar, H. H., (1965) Uzunköprü, Türkiye Mühendislik Haberleri (123), 13-15.
17. Kazım, M. (1928, 5 Haziran) Uzunköprü, Vakıf Gazetesi.
18. Özaslan, N., Karasözen, R., Aksoylu, S., Koca, G. ve diğ., (2013) Mimarlık Tarihi, Açıköğretim Fakültesi Yayını, Eskişehir.
19. Suat, O., (2011) Lüleburgaz Tavil Mehmed Paşa (Sokollu) Menzil Külliyesi, 21. Lüleburgaz Özel Medikent Hastanesi Yayını (3), İstanbul.
20. Tanyeli, G., (2002) Türkiye Köprüleri, Türkler (Cilt 12) içinde (s.368-388), Yeni Türkiye Yayınları, Ankara.
21. www.wowturkey.com.tr, Erişim Tarihi: 18.03.2015
22. http://www.uzunkoprunostalji.com/koprumuz/yapim, Erişim Tarihi: 18.03.2015

Anahtar Sözcükler: Erken ve Klasik Dönem, Osmanlı köprüleri, Rumeli, Uzunköprü