



ÜSKÜP VARDAR KÖPRÜSÜ VE KÖPRÜYE İLİŞKİN KORUMA ÇALIŞMALARI

The Skopje Vardar Bridge and Conservation Works for the Bridge

Veysel ÖZBEY

Dr., Bağımsız Araştırmacı


veyselozbey@gmail.com

 <https://orcid.org/0000-0002-4454-2317>

Cite As/Atıf: Özbey, V.(2023). Üsküp Vardar Köprüsü ve köprüye ilişkin koruma çalışmaları. *Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 9(2), 301-316. <https://doi.org/10.31463/aicusbed.1340704>

ISSN: 2149-3006

e-ISSN: 2149-4053

Makale Türü- <i>Article Types</i> :	Araştırma Makalesi
Geliş Tarihi- <i>Received Date</i> :	10.08.2023
Kabul Tarihi- <i>Accepted Date</i> :	25.09.2023
Sorumlu Yazar- <i>Corresponding Author</i> :	Veysel ÖZBEY
Sayfa Aralığı- <i>Page Range</i> :	301-316
Doi Numarası-Doi Number:	 https://doi.org/10.31463/aicusbed.1340704



<http://dergipark.gov.tr/aicusbed>

This article was checked by

 iThenticate



ÜSKÜP VARDAR KÖPRÜSÜ VE KÖPRÜYE İLİŞKİN KORUMA ÇALIŞMALARI

The Skopje Vardar Bridge and Conservation Works for the Bridge

Veysel ÖZBEY

Öz

Osmanlı Devleti, Balkanlarda asırlar boyunca hüküm sürmüş ve bu süre içerisinde sayısız mimari eser üretmiştir. 19. yüzyılın sonlarında Osmanlı Devleti'nin Balkanlar'daki hâkimiyet alanını yitirmesinden sonra bölgedeki Osmanlı eserleri önemli ölçüde hasar görmüş ya da yok olmuştur. Ancak işlevlerine duyulan ihtiyaçtan dolayı köprüler nispeten daha iyi korunmuştur. Bu sebeple Balkanlar'da Osmanlı taşınmaz mirası içerisinde köprülerin ayrı bir özgünlüğü, ayrı bir yeri vardır. İmar faaliyetlerine önem verilen Osmanlı Balkan şehirlerinden birisi de Üsküp olmuştur. Vardar Nehri'nin iki yakasına kurulan şehirde ulaşımı sağlayan Vardar Köprüsü, iki çekirdekli kentin ana meydanlarını birbirine bağlarken kendisi de şehir merkezinin vazgeçilmez bir ögesi olmuştur. Çalışmada, Üsküp Vardar Köprüsü'nün yapımından günümüze kadar olan köprüye ilişkin onarım çalışmaları ve koruma çabaları incelenmiştir. Yapının özgünlük durumu tartışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Sanat tarihi, mimarî koruma, restorasyon, Balkanlar'da Osmanlı mirası, tarihî çok gözlü taş köprüler.

Abstract

The Ottoman Empire ruled the Balkans for several centuries and produced numerous architectural masterpieces during this period. After the Ottoman Empire lost its dominance in the Balkans at the end of the nineteenth century, Ottoman artifacts were damaged or destroyed. The bridges, however, are relatively better preserved due to their function. Because of this, bridges have a different authenticity and a special place in the Ottoman immovable heritage in the Balkans. Skopje was one of the Ottoman Balkan cities where urbanization activities were accorded prominence. Vardar Bridge, which connects the main squares of Skopje to the Vardar River, has become an indispensable element of the city center. In this study, the repair and conservation efforts of the bridge were scrutinized, starting from the construction of the Skopje Vardar Bridge and continuing until the present day. The condition authenticity of the edifice was examined.

Keywords: History of art, architectural conservation, restoration, Ottoman heritage in the Balkans, historical multi-arched stone bridges.

Giriş

Orta Asya'da Türklerin İslâmiyet'i kabulü ile birlikte geleneksel Türk mimarisinde önemli değişiklikler yaşanmıştır. Orta Asya'da Türkistan ile birlikte İran üzerinden Anadolu'ya geçiş sürecinde Abbasilerin zayıflamasının ardından İslâm önderliğini Selçuklular almış ve geliştirilen kültür, Anadolu'ya aktarılmıştır. Balkanlar'a Türk-İslâm mimarisinin erişmesi ise ancak Osmanlı Devleti'nin yükselmesi ile olmuştur. Orta Asya'dan başlayarak Balkanlar'a uzanan bu kültür yolculuğu esnasında mimari ürünlerin sanatsal ve teknik özellikleri de gelişim göstermiştir. Balkanlar, nispeten daha ileri tekniklerle üretilmiş kültürel mirasla donatılmıştır. Özellikle coğrafi koşulların zorluğu sebebi ile ulaşımaya ayrı bir önem verilmiş ve Balkanlar'ın aşılması güç akarsuları, ileri yapım tekniği ile üretilen köprülerle geçilmiştir.

Osmanlı Devleti'nin 20. yüzyılın başlarında Balkanlar'daki egemenliğini kaybetmesi ile birlikte bölgedeki Türk-İslâm sanat eserleri de bakımsız kalmış ve çevre koşullarına yönelik önemli ölçüde kırılganlaşmıştır. Günümüze ulaşmayı başaran eserler, nitelikleri ya da dayanımları nispeten üstün olan eserlerden oluşmaktadır. Balkanlar, Osmanlı Devleti'nden ayrılırken iki Balkan Savaşı, ayrıldıktan sonra iki Dünya Savaşı yaşamıştır. Yirminci yüzyılın sonunda ise Yugoslavya Sosyalist Federal Cumhuriyeti, çatışmalarla dağılmıştır. Balkanlar'ın ortasında yer alan Üsküp şehri de bu çatışma ortamından olumsuz etkilenmiştir. Tüm bu savaflara ek olarak Üsküp'te 1963 yılında büyük bir deprem yaşanmış ve deprem, şehirdeki yapı stokunun yaklaşık %80 'ini kullanılamaz hâle getirmiştir (BBC, 1963). Bu yıkıcı depremden, Üsküp'teki en önemli Osmanlı mimari mirası olan Vardar Köprüsü, az hasar alarak kurtulmuştur.

Vardar Köprüsü, Osmanlı Devleti'nin Balkanlar'da inşa ettiği ve günümüzde bilgilerine erişilebilen 241 adet köprüden (Karaman, 2018, s. 39) birisidir. Çalışmada, köprünün taşıdığı mimari özellikler tartışılarak Balkanlar'da ve Anadolu'da yer alan diğer Osmanlı köprüleri ile karşılaştırılmıştır. Yapımından günümüze kadar olan süreçte Üsküp Vardar Köprüsü'ne yönelik gerçekleştirilen koruma-onarım çalışmaları incelenmiş ve bu çalışmaların köprünün özgünlüğüne etkileri araştırılmıştır.

Balkanlar'da Osmanlı Köprüleri

Balkanlar'da Roma Dönemi'nden bu yana çeşitli karakteristikte yığma taş köprü yapılmıştır. Balkan coğrafyası bol yağış alır ve bu sebeple debisi yüksek olan birçok akarsuyu bünyesinde barındırır. Osmanlı

Dönemi'nden önce Balkanlar'da bu akarsuları aşabilmek için birçok ahşap köprü yapılmıştır (Gölen ve Temizer, 2017, s. 143). Özellikle önemli şehirlerin merkezlerindeki bu köprülerin yıkılmaları ya da yanmaları önemli problemler oluşturmuş ve erişimde aksaklıklara yol açmıştır. Osmanlı Dönemi'nde bu ahşap köprüler hakkında yerel halk tarafından yapılan şikâyetler sonucunda köprüler zamanla taş köprülere dönüştürülmüştür.

Üsküp'ten geçen Vardar Nehri'nde olduğu gibi geniş bir yatakta akan nehirlerin üzerinden geçiş için çok gözlü köprü çözümü kaçınılmazdır. Bu çözümde köprünün nehre basan noktalarındaki inşa faaliyetlerini gerçekleştirebilmek adına çalışma alanından nehir suyunun tahliyesi gerekir. Osmanlı mimarisi geleneksel köprü yapım tekniklerinde nehir suyu tahliyesi için üç ana yöntem kullanıldığı görülmektedir. Bu yöntemler;

- Hava sıcaklıklarının arttığı mevsimsel koşullarda nehir tabanından doğal yollarla açığa çıkan kuru zeminler için bahar ve yaz dönemini beklemek ve temel çalışmalarını bu mevsimlerde tamamlamak,
- Çalışma süresi boyunca köprü ayaklarının basacağı alanların kuru kalabilmesi için nehir yatağının yönünü değiştirmek,
- Köprü ayaklarının planlandığı alanlarda çalışma havuzları yaparak içerisinden nehir suyunu tahliye etmek (Tanyeli, 2018, s. 60-61).

Çok gözlü köprülerde köprü ayaklarının nehir yatağı tabanına bağlantısı genellikle birbirlerine bağlanan ahşap kazıklarla sağlanarak akarsuyun sebep olduğu yanal kuvvetlere karşı direnç oluşturulur. Kazıklarla sağlamaştırılan zemin üzerine taştan yüksekçe bir pabuç yapılı ve ayaklar bu pabucun üzerine oturtulur.

Köprü ayakları, köprünün nehir tabanına basmasını sağlarken ayaklar arasındaki gözler ise su geçişini sağlar. Bu sebeple köprü ayaklarının su ile temas ettiği bölümlerde su akışını kontrol etmek ve su akış gücünün köprü ayaklarına zarar vermesini önlemek üzere selyaranlar kurgulanır. Köprünün üzerinde yer aldığı akarsuyun karakteristiğine göre köprü ayaklarına memba ya da mensap yönüne ya da her iki yönde farklı özellikler gösteren selyaranlar oluşturulur. Köprü ayaklarının üst bölgelerinde, köprü gövdesi üzerinde boşaltma gözleri kullanılarak köprünün ağırlığı hafifletilir ve akarsu seviyesinin yükseldiği dönemler için su geçirgenliği artırılır.

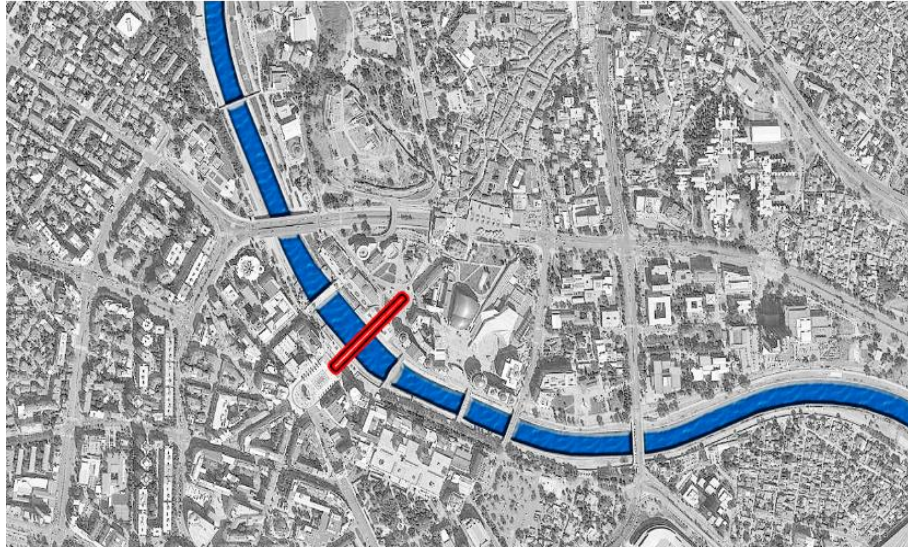
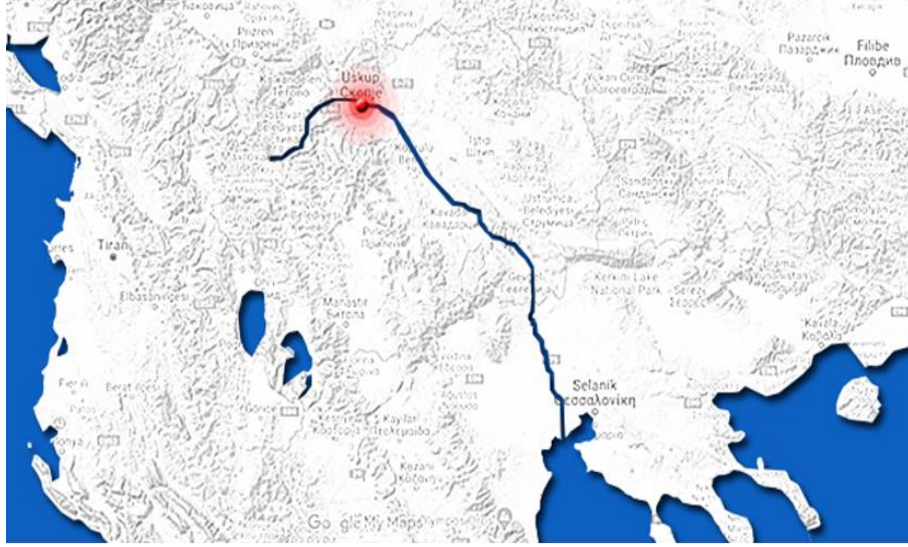
Osmanlı Devleti'nin Balkanlar'da çok gözlü köprü üretiminde yapım malzemesi olarak en çok kullandığı malzeme taştır. Roma köprülerinde

uygulandığı gibi, köprünün tempan duvarları, korkulukları, pabuçları ve geçişin gerçekleştiği köprü döşemesi, kısaca köprünün dış kabuğu kesme taş malzemeden üretilerek köprülerin içi genellikle harç ile bağlanan moloz taş malzeme kullanılarak doldurulmuştur. Köprü gövdesinin ağırlığını düşürmek adına gövde içerisinde farklı işlevlerle donatılan ek mahallerin kurgulandığı köprüler de bulunmaktadır. Bu tür köprüler, ender görülen özgün bir yapım tekniğinin ve farklı işlev kullanımının tarihsel kanıtlarını oluşturmaktadır. Bu sebeple mimari değerleri nispeten daha yüksektir. Bu mahaller genellikle, tarihsel süreç içerisinde ilk yapım aşamasındaki işlevlerini koruyamamış ve zamanın koşullarına göre işlevleri değiştirilerek kullanılmıştır.

Çok gözlü taş köprülerin yapımındaki bir diğer önemli konu, akarsuyun iki yakası arasındaki fiziksel koşul farklılıklarıdır. Bu farklılıklar arasında kod farkı problemi tüm köprülerde bulunur. Bundan başka köprü ayağının çıktığı noktalarda zeminin gevşekliği ya da mevsimsel farklılıklarda farklı karakteristik göstermesi (yağışlı mevsimlerde bir kıyının bataklığa dönüşmesi ya da toprak kaymasının bir tarafta daha sık yaşanması) gibi sebeplerden kaynaklı fiziksel farklılıklar da söz konusu olabilmektedir. Bu gibi durumlarda köprü gövdesi, gerekli durumlarda yön de değiştirilerek çıkışın uygun olduğu en yakın noktaya kadar uzatılmıştır.

Üsküp Vardar (Fatih Sultan Mehmet) Köprüsü

Vardar (Üsküp Fatih Sultan Mehmet) Köprüsü (Üsküp Taşköprü), Üsküp'ten geçen Vardar Nehri üzerinde (Şekil 1a), Üsküp Kalesi'nin 250 metre güneyinde yer alır (Şekil 1b). Kuzeydoğu-güneybatı hattı üzerinde II. Filip Meydanı ile Makedonya Meydanı'nı birbirine bağlar. II. Filip Meydanı kuzeydoğuda, Makedonya Meydanı ise güneybatıda konumlanır.



Şekil 1. a. Vardar Nehri Üzerinde Vardar Köprüsü'nün Konumu [Üste]; **b.** Üsküp Kent Merkezinde Vardar Köprüsü'nün konumu [Altta].

Genel kaniya göre köprü, 15. yüzyılın ikinci yarısında yaptırılmıştır. Köprü'nün yapım kitabesi günümüze ulaşamamıştır. Evliya Çelebi, köprü'nün yapımına Sultan II. Murat Dönemi'nde, 1444 yılında başladığını ve Fatih Sultan Mehmet Dönemi'nde, 1456 yılında tamamlandığını¹ kaydetmiştir

¹ Köprü'nün yapım ve onarım kitabeleri, arşiv kayıtları ve tarihî vesikalar ile ilgili ayrıntılı kaynakça için bkz. (İbrahimgil, 2012, s. 47).

(Evliya Çelebi, 1978, s. 558). Köprü yapılırken Üsküp kazasının birçok köyüne, yardımlarından dolayı dokuz yıllık bir vergi muafiyeti sağlanmıştır (Kumbaradži-Bogoević, 1998, s. 205-206; Sokoloski, 1977, s. 81-87).

Köprü'nün tempan duvarları, köprü üzerindeki geçiş yolu ve kemerleri kesme taştan yapılmıştır. Köprü'nün uzunluğu yaklaşık olarak 220 metre, genişliği ise 6,3 metre kadardır. Ancak Vardar Nehri'nin kıyıları zamanla doldurulduğu ve köprü, dönem dönem yıkılıp onarıldığı için farklı kaynaklarda farklı köprü ve köprü gözü boyutlarına rastlanmaktadır. Kuzeydoğu yönünde, köprü'nün, Vardar Nehri kıyı çizgisi ile bulunduğu noktada, mensap yönünde ² bir namazgâh bulunmaktadır (Şekil 2). Namazgâhın karşısında, memba yönünde ise aynı genişlikte bir balkon yer alır. Köprü ayaklarından birisinin içinde, tahminen köprü bekçilerinin kalması için yapılan boş bir mahal yer alır (Aruçi, 2011, s. 155).



Şekil 2. Vardar Köprüsü Namazgâhına Köprü'nün Güneydoğusundan Bakış (Veysel Özbey Arşivi, 2016)

Mukarnaslı mihrabın üzerinde yer alan ve yapının Sultan III. Murat döneminde onarımdan geçirildiğini aktaran kitabe, 1930 yılındaki onarım esnasında yerinden sökülmüştür (Katanić ve Gojković, 1961'den akt: Aruçi, 2011, s. 155). Sökülen kitabede şu yazı yer almıştır;

² Vardar Köprüsü için köprü'nün güneydoğu cephesi.

تعمیرینی کورنلر بو جسر بی نظیرک
 تحسین ایدوب دیدیلر چوق اولکندن اعلا
 تعمیر اولتمق ایله یاپیلدی کوکلی خلقک
 اولدی هلالی تاریخ «ترمیم جسر باله»
 (Ayverdi, 1956, s. 161).

Yazının transkripsiyonu ise şu şekildedir;

Ta'mîrini görenler bu cîsr-i bî-nazîrin
 Tahsîn edip dediler çok evvelkiden a'lâ
 Ta'mîr olunmak ile yapıldı gönü halkın
 Oldu hilâlî târîh 'termîm-i cîsr-i bâlâ'
 987 (M. 1579) (Ayverdi, 2000, s. 302).

Köprü'nün yuvarlak kemerli 14-15 gözü vardır. Ortalarına doğru yükselen köprü'nün ortadaki dört gözü büyüktür. Bu dört ana köprü gözünün oturduğu beş köprü ayağı arasında köprü döşemesi yere paraleldir. Her iki yönden Vardar Nehri kıyılarına, bu ayaklardan itibaren birer rampa şeklinde döşeme kırılıp alçaltılarak kod farkları ayarlanmıştır (Şekil 3). Kuzeydoğu ucundaki kırılma, namazgâhtan hemen sonra başlar. Uçlara doğru kemer gözleri gittikçe küçülür. Mevcut durumda memba tarafındaki selyaranların üzerleri kare tabanlı yarım piramitlerle bir çatı gibi örtülmüş ve selyaranlar yükseltilmiştir. Mensap yönündeki selyaranlar birbirlerinden oldukça farklılık gösterdiklerinden özgünlüklerini koruyamadıkları söylenebilir.



Şekil 3. Vardar Köprüsü Güneydoğu Yönünde Kuzeybatıya Doğru Bakış (Veysel Özbey Arşivi, 2016)

Osmanlı inde Vardar Köprüsü'nde Gerçekleştirilen Onarım Çalışmaları

Üsküp'te 1555 yılında meydana gelen büyük depremde köprü'nün dört ayağı hasar görmüştür (Smilevski, 2008, s. 13). Kanunî Sultan Süleyman Dönemi'nde, 1566 yılında ve III. Murat Dönemi'nde, 1579 yılında köprü üzerinde kapsamlı onarım çalışmaları yürütülmüştür (Aruçi, 2011, s. 155). Avusturyalılar tarafından 1688 yılında köprü'nün bir bölümü yıkılmış, tarihî köşkü ve kitabesi tahrip edilmiştir (Salih Âsım, 1932). Köprü, 1817-1818 ve 1869 yıllarında da onarım görmüştür (Ayverdi, 2000, s. 302). Mimari eser, 1888 yılında Üsküp mutasarrıfı Hafız Mehmet Paşa tarafından da onarılmıştır (Çulpan, 2002, s. 127). Bu onarım esnasında kuzeydoğu ucundaki dört köprü kemeri, tuğla malzeme ile tamamlanarak onarım gerçekleştirilmiştir (Aruçi, 2011, s. 155). Ayrıca Sultan Reşat tarafından 1896-1897 yılları arasında ve 1905 yılında onarım çalışmaları yürütülmüştür. Daha sonra 1909 yılında da onarım gören (Ayverdi, 2000, s. 302) köprü'nün kitabe köşküne (namazgâhına) bir tamir kitabesi eklenmiştir. Bu kitabenin transkripsiyonu şöyledir;

Sultan Murad-ı sâni - Eyledi bu cısr-i evvel
Tevsi'ini etti ferman - Sultan Reşad-ı âdil
İmar olundu köprü - Hakkâki pek mükemmel
Unvanına denilse - Şâyân-ı cısr-i ekmele
Görüp tevsi' cısr-i - Sevildi cevher gibi tarih
'Mehmet Han Hamistir - Veren bu cisre âbadi'. (Kumbaradži-Bogoević, 1998, s. 124).

Köprüde 1909-1910 yılında yapılan onarım çalışmaları esnasında yaya kaldırımı, köprü'nün her iki yanından dışa taşmalar yapılarak genişletilmiştir (Ayverdi, 1956, s. 161). Bu dönemde köprü'nün kuzeydoğu ucu güneydoğu cephesinde, nehir kıyısında bir değirmen bulunmaktadır. Yine bu dönemde çekilen fotoğraflarda şehir elektrik şebekesi, köprü'nün güneydoğu cephesi boyunca geçerek şehrin iki yakasına hizmet vermektedir. Köprü'nün kuzeybatı cephe hattı boyunca ise köprü aydınlatma elemanları dikkat çekmektedir.

Osmanlı Sonrası Dönemde Vardar Köprüsü'nde Gerçekleştirilen Koruma-Onarım Çalışmaları

Osmanlı Devleti topraklarından en son kopan şehirlerden birisi Üsküp'tür. Osmanlı sonrası dönemde köprü 1930 yılında bir onarım görmüştür (Ayverdi, 2000, s. 302). Köprü'nün güneybatı ucuna, köprü ile meydanın birleştiği noktada, her iki yanına konulan yüksek kaideler üzerine,

dönemin ünlü Hırvat heykeltıraşı Antun Augustinčić tarafından Zagreb’de yapılan ve her ikisi de at üzerinde temsil edilen “Kurtarıcı Kral” I. Petar Karacorveviç ve oğlu “Birleştirici Kral” I. Aleksandar Karacorveviç’in heykelleri, 1937 sonbaharında Üsküp’e getirilerek, sırtları Vardar Nehri’ne, yüzleri Makedonya Meydanı’na bakar vaziyette yerleştirilmiştir. Bu heykeller daha sonra II. Dünya Savaşı sırasında kaldırılmıştır. İkinci Dünya Savaşı’nda köprü ayaklarına şehir işgal eden güçler tarafından 1944 yılında dinamitler yerleştirilmiş, ancak şehir tekrar alınca patlama gerçekleşmemiştir (Smilevski, 2008, s. 13).

Vardar Köprüsü, bir tarihî eser olarak, Makedonya Kültürel Eserleri Koruma Kurulu’nun 10 Mart 1952 tarih ve 32 sayılı kararı ile tescil edilmiştir (İbrahimgil, 2012, s. 47). Tescilden sonra 1963 yılında meydana gelen büyük Üsküp depreminden sonra Vardar Köprüsü üzerinde onarım çalışmaları yürütülmüştür (Ayverdi, 2000, s. 302). Ancak yine de şehirdeki yıkımdan en az hasarla kurtulan birkaç yapıdan birisi olmuştur (Smilevski, 2008, s. 13). Depremin Üsküp’teki yıkıcı etkisinden sonra 1965 yılında, Birleşmiş Milletler tarafından Üsküp şehrinin ortak bir konsept çerçevesinde yeniden yapılması için bir master plan yarışması düzenlenmiştir. Şehrin yenilenmesine yine Vardar Köprüsü’nden başlanmış ve köprünün her iki ucunda Vardar Nehri kıyı hatları değiştirilmiş ve bu hatlarda peyzaj düzenlemesi yapılmıştır. Günümüzde var olan köprü ayakları kıyı peyzajlarının alt yapısı bu dönemden kalmıştır.

Depremin Üsküp’te yol açtığı büyük yıkımın ardından modern kentleşmenin hız kazanması ile 1970’li yılların başında Üsküp’ün çehresi değişmeye başlamıştır. Daha büyük ölçekli yapılar ve daha geniş yollar, artan nüfusun bir ihtiyacı olarak ortaya çıkmıştır. Bu dönemde Vardar Nehri üzerine 1971 yılında Goce Delçev Köprüsü yapılmış ve Vardar Köprüsü araç trafiğine kapatılarak yaya ulaşımına tahsis edilmiştir (Aruçi, 2011, s. 154).

Cumhuriyet Döneminde Vardar Köprüsü’nde Gerçekleştirilen Koruma-Onarım ve Yenileme Çalışmaları

Yugoslavya Sosyalist Federal Cumhuriyeti’nden bağımsızlığını 17 Eylül 1991 günü yapılan referandumla ilan eden Makedonya Cumhuriyeti, Vardar Köprüsü üzerinde yapısal onarım çalışmalarına 1992 yılından itibaren başlamış ve aralıklı olarak devam etmiştir (Smilevski, 2008, s. 13). Köprünün aslına uygun koruma-onarım çalışmalarına ise 1994 yılında başlanmış ve köprünün namazgâhı hariç 2005 yılına kadar sürdürülmüştür. Bu esnada ilk yapılan müdahalelerden birisi memba yönündeki

selyaranlardan alçak olanların yükseltilmesi ve mensap yönündeki köprü ayaklarına selyaranlar eklenmesi olmuştur. Böylece tüm selyaranlar yaklaşık olarak aynı yüksekliğe getirilmiştir. Sonradan müdahale edilen ya da eklenen selyaranların üzerleri düz bırakılmış ve fark edilebilir olmaları sağlanmıştır. Namazgâhın bulunduğu ayakta, namazgâhın alt bölümünde, günümüzde bir selyaran bulunmamaktadır. Köprünün aynı yüzünde, güneybatıdaki kod farkının başladığı diğer ayakta ise yarım sekizgene yakın bir planda yüksekçe bir selyaran bulunur. Üzerinde piramidal olarak başlayan fakat fazla yükselmeden sonlanan bir daralma görülür. Ancak bu koruma-onarım çalışmaları kapsamında bahsi geçen ara köprü ayaklarının her iki yönünde benzer yükseklikte ve benzer karakteristikte üçgen planlı ve bitimleri düz selyaranlar eklenmesi, köprüye Osmanlı köprülerinde pek rastlanılmayan ve köprünün özgün durumundan farklı bir görüntü kazandırmıştır.

Makedonya Cumhuriyeti tarafından Vardar Köprüsü'ne yönelik, 2000 yılında bir başka koruma-onarım çalışması M.C. Üsküp Büyükşehir Belediyesince başlatılmıştır (Aruçi, 2010, s. 308). Çalışmalarda köprü ayağındaki bekçi mahalline ait iki giriş kısmı kapatılmıştır (Aruçi, 2011, s. 155). Köprü gövdesine saplanan demir desteklere tutturulan ve köprünün estetik görünümünü bozan demir korkuluklar, bu dönemde kaldırılmış ve taş malzemedeki yeni korkuluklar yapılmıştır.

Koruma-onarım çalışmaları esnasında köprü namazgâhının mihrabı, 4 Temmuz 2002 tarihinde “işçilerin dikkatsizliği” sonucunda yıkılarak Vardar Nehri'ne düşmüş ve parçalanmıştır (Aruçi, 2010, s. 308; Aruçi, 2011, s. 155; İbrahimgil, 2012, s. 50). Üsküp'teki Müslüman-Türk halkın yoğun tepkisi, Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin gayretleri ve konunun UNESCO'ya kadar taşınması sonucunda restorasyon çalışmaları durdurulmuştur. Aynı yılın eylül ayında gerçekleştirilen seçimin ardından iktidarın el değiştirmesi sonucunda köprüdeki koruma-onarım çalışmaları yeniden başlatılmıştır (Aruçi, 2011, s. 155; İbrahimgil, 2012, s. 50). Köprü üzerinde uygulanan koruma-onarım çalışmalarını yerinde incelemek üzere Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nden teknik bir heyet³ 12-16 Temmuz 2004 tarihleri arasında alana bir ziyaret gerçekleştirmiştir (İbrahimgil, 2012, s. 49). Köprünün açılışı 26 Temmuz 2004 tarihinde yapılmıştır (Aruçi, 2011, s. 155). Köprünün namazgâhı ise 2008 yılında yeniden yerine konmuştur. Ancak onarım kitabesinin bulunduğu yere, yeni bir metal levha konmuş ve

³ Başkanlığını Doç. Dr. Mehmet Zeki İbrahimgil'in yürüttüğü ekipte Prof. Dr. Hakkı Acun, Prof. Dr. Halit Çal ve Neval Konuk da yer almıştır (İbrahimgil, 2012, s. 49).

üzerine Makedonca ve İngilizce olarak siyah yazılarla kısa bir tarihçe verilmiştir. İngilizce metin şöyledir;

Monument Of Culture
Stone Bridge – Skopje
Reconstructed In 1421 – 1451 During Sultan Murad Ii On 6th C. Foundations.
Renovations Were Carried Out In 1555, 18th C., 19th C. And At The Beginning
Of The 20th C. The Last Reconstruction Began In 1994.
The Watch – Tower Shaping A Mihrab Was Reconstructed In 2008.

Metinde verilen bilgilerin kaynağının neye dayandığı ayrı bir tartışma konusudur. Ancak kısaca açıklamak gerekirse bazı Makedon kaynaklar, “arkeolojik kanıtların” köprü temel yapım tarihini M.S. 518 yılında yaşanan depremden sonra, I. Justinian Dönemi’ne kadar geriye götürdüğünü söylemektedir (Katanić ve Gojković, 1961, s. 117, 120-121; Iljov, 1983’den akt: Aruçi, 2011, s. 154; Djekic, 1986, s. 35-37; Smilevski, 2008, s. 13). Bu sebeple köprü yapım tarihi olan 15. yüzyıl, kısa bilgi metninde yeniden yapım tarihi olarak verilmiştir. Ancak Vardar Köprüsü’nün temellerinde Üsküp Şehri Kültür Anıtlarını Koruma Enstitüsü tarafından 23 Kasım 1972 - 12 Mart 1973 tarihleri arasında gerçekleştirilen arkeolojik çalışmalarda Osmanlı Dönemi öncesi bir buluntuya rastlanmadığı bilinmektedir (Kumbaradži-Bogoević, 1980, s. 166).

Tartışma ve Sonuç

Vardar Köprüsü, Balkan coğrafyasında uygulanan birçok Osmanlı köprüsü ile ortak mimari özellikler gösterir. Üsküp Vardar Köprüsü, Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye’nin Balkanlar’da inşa ettiği bir 15. yüzyıl köprüsü olarak Elbasan Vezir Köprü, Tırnova Gazi Firuz Bey Köprüsü, Köstendil Koca İshak Paşa Köprüsü, Karlıova Köprüleri, Saray-Bosna Hünkâr Köprüsü, Narda Faik Paşa Köprüsü ve Yenişehir (Larisa) Tempe Vadisi Köprüsü ile aynı dönem yapısıdır. Ancak Bosna-Hersek’te bulunan Vişegrad Sokullu Mehmet Paşa Köprüsü ve Konjiç Karagöz Mehmet Bey Köprüsü gibi Balkanlar’da 16. yüzyılda inşa edilen Osmanlı köprüleri ile daha benzer bir görüntü sergiler. Bu köprülerden boyut ve biçim olarak Vişegrad Sokullu Mehmet Paşa Köprüsü, Üsküp Vardar Köprüsü’ne daha çok benzemektedir. Üzerinde namazgâhı bulunan Vardar Köprüsü, bu özgün mimari bileşeni ile Balkanlarda bulunan çok gözlü Türk taş köprülerinden Edirne Ekmekçizade Ahmet Paşa (Tunca) Köprüsü, Edirne Mecidiye (Meriç) Köprüsü ve Konjiç Karagöz Mehmet Bey Köprüsü ile benzerlik gösterir.

Üsküp Vardar Köprüsü, Balkanlar'da yapılan köprülere benzer şekilde Anadolu'daki Osmanlı Dönemi köprüleri ile de ortak özellikler sergiler. Anadolu'da namazgâhı bulunan Diyarbakır Dicle Köprüsü, Sivas Eğri Köprü, Kayseri Karaözü Kasabası Şahruh Köprüsü ve gövdesinin içerisinde farklı işlevli mahaller bulunan Bursa Irgandı Köprüsü, Erzurum Çoban (Çobandede) Köprüsü ve Malabadi Köprüsü ile benzerlik gösterir.

Osmanlı Devleti'nin yükselme döneminde yaşanan mimarî gelişim çerçevesinde Erken Dönem Osmanlı Mimarîsi ile Klasik Dönem Osmanlı Mimarîsi arasındaki geçiş dönemi eserlerinden olan Üsküp Vardar Köprüsü, günümüze kadar birçok onarım görmüş ve tarihî Üsküp merkezinde, özgünlüğü en çok korunan Osmanlı eserlerinden birisi olmuştur. Köprü üzerinde 2000'li yıllarda yürütülen koruma-onarım çalışmaları esnasında köprünün bir Osmanlı mimari eseri olduğuna ilişkin göstergelere zarar verilmiş, köprünün en özgün kısımlarından olan namazgâh, Vardar Nehri'ne düşürülmüş ve köprüye dair bir onarım kitabesi ortadan kaybolmuştur. Üsküp'te yaşayan Türk topluluğunun esere sahip çıkması ve Türkiye Cumhuriyeti Devleti yetkililerinin girişimi ile namazgâh, ait olduğu yere tekrar yerleştirilmiştir.

Vardar Köprüsü, aradan geçen yarım bin yıllık zamana, yıkımlara, doğal afetlere, zorlu doğa koşullarına, değişimlere ve politik kararlara rağmen ayakta kalmayı ve Üsküp tarihî kent merkezinin en vazgeçilmez ögesi olmayı başarmıştır. Bu durumun en temel nedenlerinin başında, tarihî kentlerin içerisinde yer alan köprülerin işlevsel zorunluluğudur. Tarihî kent merkezlerinde kentlerin iki yakasını bir araya getiren tarihî köprüler, değişime karşı en dirençli yapıların başında gelir ve Vardar Köprüsü bu özelliği ile özgünlüğünü büyük ölçüde korumayı başarmıştır.

Araştırmanın Etik Yönü

Yapılan çalışmada “Yükseköğretim Kurumları Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Yönergesi” kapsamında uyulması belirtilen tüm kurallara uyulmuştur. Yönergenin ikinci bölümü olan “Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiğine Aykırı Eylemler” başlığı altında belirtilen eylemlerden hiçbiri gerçekleştirilmemiştir.

Araştırma, etik kurul izni gerektirmeyen çalışmalar arasındadır.

Çıkar Çatışması Beyanı

Makalenin hazırlanmasında herhangi bir çıkar çatışması bulunmamaktadır.

Katkı Oranı Beyanı

Çalışmanın tüm aşamaları yazar tarafından tasarlanmış ve hazırlanmıştır.

Kaynakça

- Aruçi, M. (2010). Makedonya'da Osmanlı Dönemi'ne ait olan tarihî eserler; varoluş veya yok oluş. *Balkanlar'da İslâm medeniyeti dördüncü milletlerarası kongre bildirileri* (Haz. H. Eren) içinde (s. 299-337). İstanbul: IRCICA.
- Aruçi, M. (2011). "Taşköprü". *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm ansiklopedisi* içinde (Cilt 40, s. 154-156). İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Ayverdi, E. H. (1956). Yugoslavya'da Türk âbideleri ve vakıfları. *Vakıflar Dergisi*, (3), 151-224.
- Ayverdi, E. H. (2000). *Avrupa'da Osmanlı mimâri eserleri 3: Yugoslavya* (2. Baskı). İstanbul: İstanbul Fetih Cemiyeti.
- BBC (t.y.). "1963: Thousands killed in Yugoslav earthquake". *On This Day* - 26 July içinde. http://news.bbc.co.uk/onthisday/hi/dates/stories/july/26/newsid_2721000/2721635.stm.
- Çulpan, C. (2002). *Türk taş köprüleri: Ortaçağdan Osmanlı devri sonuna kadar* (2. baskı). Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Djekic, O. (1986). *Skopje i negovata okolina: Biblioteka na mali turistički monografii / No: 64*. Zagreb: Turistički sojuz na Skopje - Turistkomerc.
- Evliya Çelebi (1978). *Evliya Çelebi seyahatnamesi V-VI* (Ed. T. Temelkuran ve N. Aktaş). İstanbul: Üçdal Neşriyat.
- Gölen, Z., & Temizer, A. (2017). *Osmanlı dönemi Balkan şehirleri 1*. Ankara: Gece Kitaplığı.
- Iljov, V. (1983). Kameniot most vo svetlinata na najnovite proučuvanja. *Zbornik na Arheoloski Muzej na Makedonija* içinde (X-XI, s. 155-163). Skopje: Arheoloski Muzej na Makedonija.
- İbrahimgil, M. Z. (2012). Üsküp Fatih Sultan Mehmet Köprüsü-Taş Köprü/Vardar Köprüsü. *Motif Akademi Halkbilimi Dergisi*, (Balkan Özel Sayısı-I), 46-54.

- Karaman, F. (2018). Osmanlı Devleti'nin Balkanlar'daki mirası. *İ.Ü. İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 9(2), 21-47.
- Katanić, N., & Gojković, M. (1961). *Grada za prouđavanje starih kamenih mostova i akvedukata u Srbiji, Makedoniji i Crnoj Gori*. Belgrad: Savezni Institut za Zaštitu Spomenika Culture; Jugoslovenski Institut za Zaštitu Spomenika Kulture.
- Kumbaradži-Bogoević, L. (1980). Kameniot most vo Skopje. *Glasnik na Institutot za Nacionalna Istorija*, 24(3), 165-183.
- Kumbaradži-Bogoević, L. (1998). *Osmanliski spomenici vo Skopje*. Skopje: Islamska Zajednica vo RM, Sektor za Nauka i Islamska Kultura.
- Salih Âsım Bey (1932). *Üsküp tarihi ve civarı* [Yazma]. Topkapı Sarayı, Sultan Reşad, No. 616.
- Smilevski, T. (2008). Kameniot most – Čuvar na Dušata na Skopje. *Ckonje* (Skopje), 1(1), 13.
- Sokoloski, M. (1977). *Vakaři i vakafski imoti vo Skopje i Skopsko vo XV i XVI vek* (Prilozi VIII/2). Skopje: Makedonska Akademija na Nauki i Umetnosti.
- Tanyeli, G. (2018). Türkiye köprüleri. *Mühendislik Mimarlık Öyküleri VIII* (Yay. Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliđi) içinde (s. 53-83). Ankara: Patika Ajans.

The Skopje Vardar Bridge and Conservation Works for the Bridge

Extended Abstract

As a result of the acceptance of Islam by the Turks in Central Asia, significant modifications were wrought in the traditional Turkish architecture. Turkish-Islamic architecture continued to develop in an area starting from Central Asia and extending to Anatolia with the Seljuks and the Balkans with the Ottomans. During this process, the Balkans were furnished with Ottoman cultural heritage that was produced using relatively more sophisticated techniques. Especially due to the difficult geographical conditions, special importance was given to transportation and bridges produced with advanced construction techniques were built to cross the difficult rivers of the Balkans. As the Ottoman Empire lost its sovereignty in the Balkans in the early 20th century, the Turkish-Islamic artifacts in the region were neglected and subsequently fragile due to environmental conditions. The works that have survived to the present day consist of works with superior qualities or durability.

The Balkans remained in conflict throughout the 20th century, during the Balkan Wars, the World Wars, and the dissolution of the Socialist Federal Republic of Yugoslavia. Skopje, located in the center of the Balkans, was also negatively affected by this conflict environment. Furthermore, a major earthquake occurred in Skopje in 1963, which rendered approximately 80% of the cities building stock unusable. The Vardar Bridge, the most important Ottoman architectural heritage in Skopje, survived this devastating earthquake with minimal damage. It is one of the 241 bridges whose information is still accessible today, built by the Ottoman Empire in the Balkans.

Since the construction inscription of the Vardar Bridge has not survived to the present day, it is not known exactly when the bridge was built. However, it is widely accepted that it was built in the second half of the 15th century. The tempene walls of the bridge, the passageway and the arches on the bridge are constructed from cut stone. The length of the bridge is approximately 220 meters, while its width is approximately 6.3 meters. There exists a prayer area situated on the southeast facing façade of the northeastern side of the bridge. There is a balcony that is the same width as the prayer area on the northwest side. One of the bridge piers has an empty space, presumably built for the accommodation of bridge guards.

During the Ottoman period, the Vardar Bridge was extensively repaired in 1566 (period of Suleiman the Magnificent) and 1579 (period of Murat III). Furthermore, repairs were executed on the bridge in the years 1817-1818, 1869, 1888, 1896-1897, 1905, and 1909. In the post-Ottoman period until the establishment of the republic, the bridge was repaired in 1930 and 1963-1965. Moreover, landscaping was executed in the vicinity of the bridge in 1937 and 1965, and in 1971, the bridge was closed to vehicular traffic and pedestrianized. During the republican era, structural strengthening works on the bridge were initiated in 1992, and restoration works were initiated in 1994. The restoration works continued until 2005, with the exception of the prayer area located on the bridge. During the restoration works, the altar of the bridge prayer area fell into the Vardar River on July 4, 2002 and was destroyed. With the response of the Muslim-Turkish community in Skopje and the efforts of the authorities of the Republic of Türkiye, the altar was restored in 2008.

In this study, the architectural features of the Vardar Bridge are discussed and compared with other Ottoman bridges in the Balkans and Anatolia. In this study, the architectural features of the Vardar Bridge are discussed and compared with other Ottoman bridges in the Balkans and Anatolia. Moreover, an examination was conducted on the conservation-repair operations undertaken for the Skopje Vardar Bridge, spanning its construction to the present day, and the impact of these works on the authenticity of the bridge was examined. The information presented in the literature was interpreted by comparing it with the observations made during the visit to the architectural work.

It has been concluded that the Vardar Bridge has largely preserved its originality despite half a thousand years of time, all the destructions, natural disasters, difficult natural conditions, changes and political decisions. The primary explanation for this circumstance has been posited as the functional necessity of bridges in historical towns. It has been claimed that historical bridges located in historical city centers are among the most resistant structures against change.