



KORKUT ATA TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI DERGİSİ
Uluslararası Dil, Edebiyat, Kültür, Tarih, Sanat ve Eğitim Araştırmaları
Dergisi
The Journal of International Language, Literature, Culture, History, Art and
Education Research

Sayı/Issue 15 (Nisan/April 2024), s. 1541-1561.
Geliş Tarihi-Received: 18.03.2024
Kabul Tarihi-Accepted: 03.04.2024
Araştırma Makalesi-Research Article
ISSN: 2687-5675
DOI: 10.51531/korkutataturkiyat.1454641

Tarih ve Turizm Arasındaki Bağlantı: Köprüler*

Connected Between History and Tourism: Bridges

Deniz GÜÇLÜ**

Öz

İnsanlık için karşı kıyılara ulaşım, asırlardır hayati önem arz etmektedir. Bu ihtiyacı karşılamak amacıyla inşa edilen köprüler, küçük dere geçitlerinden büyük nehir aşımına ve hatta denizler üzerindeki etkileyici köprülere kadar uzanır. Köprüler, stratejik hedefler için inşa edilmiş olup, tarihsel süreç içerisinde yıkılmış yok edilmişlerdir. Fiziksel geçişi sağlama işlevinin ötesine geçen köprüler, aynı zamanda medeniyetlerin, krallıkların ve toplulukların birbirine bağlanmasında stratejik bir rol oynamıştır. Bu yapılar sadece fiziki olarak değil aynı zamanda ölümden sonraki yaşam tasarımlarında bile sembolik anlamlar kazanmıştır. Antik Roma'dan günümüze kadar farklı dönemlerde inşa edilen köprüler, tarihi bağlam içerisindeki evrimlerini sürdürerek kültürel bir miras oluşturmuştur. Turizmin önemli bir parçası olan bu mimari şaheserler, ziyaretçilere tarihsel bir yolculuk sunmanın yanı sıra, estetik ve mühendislik açısından da hayranlık uyandırır. Köprülerin turizmdeki rolü, geçmişten günümüze insanlığı birleştirici ve kültürel mirasını temsil etmelerinden kaynaklanmaktadır. Bu çalışma, köprüleri tarihsel bağlamda inşa edilme amaçları ve kullanılan teknikler açısından analiz ederek, bu mimari yapıların sanat eserlerinden günlük yaşamımıza olan etkilerinin turizme katkılarını ortaya koymayı hedeflemektedir.

Anahtar Kelimeler: Turizm, tarih, kültürel miras.

Abstract

Transportation to opposite shores has been of vital importance for humanity for centuries. Bridges built to meet this need range from small stream crossings to large river crossings and even impressive bridges over the seas. Bridges were built for strategic goals and have been destroyed throughout history. Going beyond their function of providing physical passage, bridges have also played a strategic role in connecting civilizations, kingdoms and communities. These structures have gained symbolic meaning not only physically but also in the designs of life after death. Bridges built in different periods from ancient Rome to the present have created a cultural heritage by continuing their evolution within the historical context. These architectural masterpieces, which are an important part of tourism, not only offer visitors a historical journey, but also arouse admiration in terms of aesthetics and engineering. The role of bridges in tourism stems from the fact that they represent the unifying and cultural heritage of humanity from past to present. This study aims to reveal the contribution of these architectural structures to tourism, from works of art to our daily lives,

* Bu çalışma 20-22 Ekim 2021 tarihlerinde düzenlenen The 4th International Congress on Tourism, Economic and Business Science (ICTEBS) de sözlü bildiri olarak sunulmuş çalışmanın genişletilmiş halidir.

** Öğr. Gör., Kocaeli Üniversitesi, Kartepe Turizm MYO, e-posta: deniz.beyaz@kocaeli.edu.tr, ORCID: 0000-0001-7040-4068.

by analyzing the bridges in terms of their purpose of construction in a historical context and the techniques used.

Keywords: Tourism, history, cultural heritage.

1. Giriş

Köprü, iki ayrı nokta arasındaki engelleri aşmak, yolculuğu veya ulaşımı kolaylaştırmak amacıyla inşa edilen yapılardır. Genellikle su, vadi, çukur veya diğer yolların üzerinden geçmek için kullanılırlar. Köprüler, kara, demiryolu, yaya ve hatta boru hatları gibi farklı ulaşım yöntemlerine hizmet ederler ve çeşitli malzemelerden, özellikle beton, çelik, ahşap ve taş gibi dayanıklı yapı malzemelerinden inşa edilirler. Tasarımları, yapıldıkları bölgenin coğrafi ve çevresel koşullarına, geçiş amacına ve taşıyacakları yük miktarına bağlı olarak değişiklik gösterebilir. Köprüler, inşa edildikleri dönemin teknik ve mühendislik kapasitesini yansıtan önemli yapılar olarak kabul edilir. Zaman içinde köprü inşası alanında yaşanan gelişmeler, mühendislik tekniklerindeki evrimi ve çeşitlenmeyi gösterir. Bu yapılar sadece mühendislik başarısı değil aynı zamanda estetik açıdan da önemli bir rol oynayarak sanat ve mimari, köprü tasarımlarında kendine özgü bir ifade bulmuş ve bu yapıları kullanım amacının ötesinde birer görsel şölene dönüştürmüştür.

Köprü yapımında sağlamlık ön planda olsa da kimi zaman talihsiz kazaların da yaşandığı bir gerçektir. Köprülerin yıkılması veya zarar görmesi, doğa afetler, teknik hatalar, savaşlar veya diğer olaylar sonucunda gerçekleşebilir. Mostar Köprüsü, Bosna-Hersek'in Mostar şehrinde bulunan tarihi bir köprüdür ve Balkanlar'daki en önemli simgelerden biridir. Köprü, Neretva Nehri üzerinde yer alır ve Osmanlı döneminde 1566 yılında inşa edilmiştir. Mostar Köprüsü, Osmanlı mimarisinin en önemli örneklerinden biri olarak kabul edilir. Mimari yapısı, köprünün yüksek kemerli ve tek kemerli olmasıyla dikkat çeker. Geleneksel Osmanlı mimarisinin etkileyici bir örneği olan köprü, taş işçiliği ve estetik açıdan önemli bir değere sahiptir. Köprünün ismi, Mostar şehrinde gelir ve bölgedeki iki yakayı birbirine bağlamasıyla toplumlar arasında bir köprü işlevi görür (Aruçi, 2020, s. 296-298). Bu nedenle, Mostar Köprüsü kültürel ve sosyal açıdan önemli bir sembol haline gelmiştir. Savaş nedeniyle yıkılan Mostar Köprüsü, Bosna-Hersek'in savaş sonrası yeniden yapılanma sürecinde önemli bir simge olarak restore edilmiştir. Günümüzde turistlerin yoğun ilgisini çeken ve Mostar'ın önemli bir cazibe merkezi olan köprü hem tarihî bir yapı olarak hem de kültürel bir sembol olarak büyük bir öneme sahiptir.¹

¹ "Stari Most" dalışı, yaz ortasında (genellikle Temmuz sonu) düzenlenen geleneksel bir dalış yarışmasıdır. Bu etkinlik, genç erkeklerin Mostar köprüsünden Neretva Nehri'ne atlayarak dalış yapmasını içerir ve yerel bir gelenek olarak kabul edilir. Ancak, bu atlayışlar ciddi bir risk taşır çünkü Neretva Nehri'nin suları oldukça soğuktur ve derinliği dikkate alındığında tehlikeli olabilir. Bu nedenle, bu dalışlar için özellikle beceri ve eğitim gereklidir. Resmi bir etkinlik olarak, "Stari Most" dalış yarışması 1968 yılında başlatılmış ve o zamandan beri her yaz düzenli olarak gerçekleştirilmektedir. Bu yarışma, genellikle yerel gençler arasında büyük bir ilgi görür ve Mostar'ın kültürel mirasının bir parçası olarak kabul edilir. Ancak son yıllarda turistler arasında da popülerlik kazanmış ve bazı turistler de bu geleneksel etkinliğe katılmaktadır. Bazı turistik platformlar, bu etkinliği tanıtarak turistlerin ilgisini çekmekte ve katılımlarını teşvik etmektedir. (<https://www.lonelyplanet.com/news/mostar-bridge-diving-bosnia-hercegovina>) [Erişim tarihi: 20.01.2024].



Görsel 1. Mostar Köprüsünden atlayış

ABD'nin Washington eyaletinde bulunan Tacoma Narrows Köprüsü, 1940 yılında açıldıktan sonra kısa bir süre sonra yıkılmıştır. Köprü'nün yıkılmasının temel nedeni, rüzgarın oluşturduğu rezonans etkisiydi. Yine ABD'nin Ohio eyaletinde bulunan Silver Bridge, 1967 yılında Ohio Nehri üzerine inşa edilmişti. Köprü, kötü bakım ve yapısal zayıflıklar nedeniyle trafiğin yoğun olduğu saatlerde çöktü ve 46 kişinin ölümüne neden oldu. Köprü'nün yapısal zayıflık nedeniyle yıkıldığı ortaya konsa da bu kaza gizemli bir doğaüstü yaratık Mothman (Güve Adam)² ile ilişkilendirilmiştir. ABD'nin Minnesota eyaletinde bulunan Minneapolis Köprüsü, 2007 yılında bir otoyol köprüsü olarak hizmet veriyordu. Köprü'nün bir kısmı çöktüğünde, sekiz araçla birlikte insanlar nehre düştü. Bu olayda 13 kişi hayatını kaybetti ve birçok kişi yaralandı. İtalya'nın Cenova kentinde bulunan Morandi Köprüsü'nün, 2018 yılında bir bölümü çöktü ve 43 kişi hayatını kaybetti. Köprü'nün çökmesinin nedeni, yapısal kusurlar ve bakım eksiklikleri olarak belirlendi. Bu köprülerin yıkılması hem maddi hem de insan kaybına neden olmuş ve köprü güvenliği konusundaki önemli sorunları gündeme getirmiştir. Bu tür olaylar, köprülerin tasarımı, bakımı ve inşasıyla ilgili standartların gözden geçirilmesini ve güçlendirilmesini gerektirmiştir.

2. Tarihi Öğe Olarak Köprüler

En basit ve en eski köprü türleri, insanların suyu veya diğer engelleri aşmak için kullandıkları basamak taşlarıydı. Neolitik dönemde insanlar, bataklıkların üzerine bir tür tahta kaldırım inşa ettiler. Örnekler arasında İngiltere'deki yaklaşık 6000 yıllık Sweet Track ve Post Track bulunmaktadır (Brunning, 2001, s. 140). Eski insanlar ayrıca doğal olarak düşen veya kasıtlı olarak kesilen kütüklerden oluşan köprüler kullanırlardı. İlk insan yapımı köprülerden bazıları muhtemelen kasıtlı olarak kesilen ağaçlardan yapılmıştır. En eski ahşap köprülerden biri, İsviçre'deki Zürih Gölü'nün yukarısından geçen Holzbrücke Rapperswil-Hurden köprüsüdür ve MÖ 1523 yılına kadar uzanan tarih öncesi ahşap kazıklarla inşa edilmiştir. Ayrıca Zürih Gölü'nün üzerinden geçen ilk ahşap yaya köprüsü olduğu bilinmektedir³. Arkadiko Köprüsü, Yunanistan'ın Peloponez (Mora Yarımadası) bölgesinde yer alan tarihi bir yapıdır. MÖ 13. yüzyıla kadar uzanan tarihi ile bu köprü, taş mimarideki en eski örneklerden biri olarak kabul edilir. Antik Yunan döneminin izlerini taşıyan yapı, mimari açıdan önemlidir ve günümüze kadar ayakta kalmayı başarmış nadir eserlerden biridir. Köprü, kalker bloklardan inşa edilmiş olup, üç

² Mothman, Batı Virginia'daki Point Pleasant kasabası etrafındaki gizemli olaylarla ilişkilendirilen efsanevi bir varlıktır. Genellikle insan benzeri bir varlık olarak tasvir edilen Mothman, devasa kanatları ve kırmızı ışıldayan gözleriyle tanımlanır. Mothman'e dair ilk raporlar, 1966 yılında Point Pleasant çevresinde ortaya çıkmış ve zamanla bildirilen gözlemler artmıştır. Bazı kişiler Mothman'in gelecekteki felaketlerin habercisi olduğunu iddia etmiştir. Bu efsane ve olaylar, popüler kültürde de geniş bir yer bulmuş ve "The Mothman Prophecies" gibi filmlere konu olmuştur. 2002 yapımı bu film, parapsikolog John Keel'in aynı adlı kitabından uyarlanmıştır ve John Klein adlı bir muhabirin, Point Pleasant'taki gizemli olaylarla karşılaşmasını konu alır. Ayrıca bkz. Keel, J. (1975). The Mothman Prophecies. Saturday Review Press

³ <https://www.palafittes.org/fundstelle.html?sid=258> [Erişim tarihi: 20.01.2024].

büyük kemerden oluşmaktadır. Taş işçiliği ve mühendislik becerisi, köprünün inşaatında kullanılan antik dönem tekniklerinin başarısını yansıtmaktadır (Hope ve Hagel, 2006, s. 158).

Köprülerle ilgili en eski yazılı belge ise Yunanlı tarihçi Herodotos'un (MÖ 485-425) sözünü ettiği daha kalıcı bir yapıdır. MÖ 8. yüzyılda Babil'de, Fırat nehri üzerinde yer alan köprüyü Babil Kraliçesi Nitokris, kentteki ulaşımı kolaylaştırmak amacıyla inşa ettirmiştir. Nehrin kurduğu bir dönemde inşa edilmiş ve daha sonra suyun geri dönmesiyle kullanıma açılmıştır. Köprü, kentin iki yakasını birbirine bağlayarak, ulaşımı kolaylaştırmış ve kente yeni bir erişim noktası kazandırmıştır. Herodotos ayrıca güvenlik amacıyla geceleri hırsız, uğursuz takımı karanlıktan yararlanıp geçemesinler diye, köprünün tahtaların kaldırıldığından da bahsetmektedir (Herodotus, 1920, I, s. 186).

Pers Kralı I. Darius'un MÖ 512 yılında gerçekleştirdiği askeri sefer sırasında İstanbul Boğazı'na inşa ettirdiği köprü, tarihte önemli bir dönüm noktası olmuştur. Bu köprü, gemilerin yan yana dizilip birbirine bağlanmasıyla yapılmış ve iki kıtayı birbirine bağlayarak büyük bir mühendislik başarısı olarak kayda geçmiştir. Dareios, kendisini ve boğazı geçmekte olan orduyu gösterir bir resim yaptırarak üzerine bir de yazı yazdırmıştı:

Mandrokles bu sunguyu Here için ayırdı

Balıkları bol Bosphoros'da dalgalara hükmeden bir köprü

Bu değersiz tablo bu duvarlara asılsın

Zira Dareios'un planlarını uygulayan adam

Kendisinin ve Samos'un şerefini yükseltti. (Herodotus, 1920, IV, s. 88)

Darius'tan sonra Pers Kralı olan Kserkses, MÖ 484 yılında Yunanistan'a yönelik seferi sırasında bu defa Çanakkale Boğazı'na yeniden bir köprü inşa ettirmiştir. Ancak köprü çıkan bir fırtına nedeniyle zarar görmüş ve dağılmıştır. Kserkses bu olaya o kadar kızmıştır ki sinirinden denizi kırbaçlatmıştır. Herodotos bu olayı şöyle aktarır: "Hellespontos'a üç yüz sopa çekilmesini ve bir çift bukağı takılmasını emretti. Hatta bunu bile işittim: Cellatlar göndermiş, 'Hellespontos'u kızgın demirle dağılayın' demiş. Denizi döverlerken çılgın olduğu kadar bayağı küfürler de savuracaklardı: 'Deniz, deniz, sana bu cezayı efendin çektiriyor, çünkü ondan hiçbir kötülük görmediğin halde, sen ona kötülük ettin. İstesen de istemesen de Büyük Kral seni geçecek. Hiç kimsenin sana kurban kesmemesi haklı, çünkü sen suları pis ve acı bir dereden başka bir şey değilsin.' Denize uyguladığı cezalar bunlardı; köprü yapımı ile görevli olanlara gelince, onların da kafalarını kestirdi." (Herodotus, 1920, VII, s. 35).

MÖ VI. yüzyılda, Etrüskler Tiber Nehri'nin güney kıyısında stratejik bir konumda önemli bir köprü inşa etmişlerdir. Bu bölge, zaman içinde Campania'ya yerleşen Latinlerin bir parçası olan çeşitli küçük toplulukları içermekteydi ve ileride Roma şehrinin temellerini oluşturacaktı. Bu alan, kara ve su yollarının kesişim noktasında bulunuyordu. Tiber Nehri, burada bir köprü inşa etmek için yeterince derin olmasına rağmen, deniz taşıtlarının içeri girebilmesi için uygun derinliğe sahip değildi. Bu durum, bölgenin stratejik önemini artırmış ve bir köprü inşa edilmesini gerektirmiştir. (Roberts, 2015, s. 68).

Ahşap köprüler, hızlı bir şekilde inşa edilebilmeleri ve stratejik yerlerde kullanılabilmesi nedeniyle tercih edilmiştir. Bu tercihin en belirgin örneği, Julius Caesar'ın Galya seferi sırasında yerli kavimlerle savaşırken Rhen Nehri üzerine yaptırdığı ahşap köprüdür. Köprü muhtemelen Coblenz veya Andernach yakınlarındaydı. Her lejyonda, teknik bilgiye sahip çok sayıda asker bulunurdu ve bu askerler yeni katılanları eğitmekle görevliydi. Mühendislik veya ağır silah birlikleri olmamasına rağmen, bir köprü kurulması veya bir yerleşimin kuşatılması gerektiğinde, teknik becerilere sahip askerler hızla bir araya gelirlerdi. Bu dönemde, Roma ordusunun mühendislik yetenekleri

oldukça ileri düzeydeydi. Rhen Nehri kıyısına doğru ilerleyen Roma ordusu, MÖ 53 yılında daha önce kurup sonra yıktıkları köprüünün yakınlarında bir köprü daha kurdu. Caesar, köprü tasarımıyla ilgili detayları aktarmamış olsa da daha önce benzer işleri gerçekleştiren lejyon askerlerinin, köprüyü hızla inşa ettiğini belirtir (Goldsworthy, 2014, s. 213). Roma ordusunda görevli teknik işlerden ve inşaattan anlayan lejyon askerleri sayesinde, ikinci kez yapılan köprü inanılmaz bir hızla tamamlanmıştır (Caesar, 2016, XVIII, s. 1). Bu operasyonun amacı, nehrin Romalılar için bir engel oluşturmadığını ve Caesar'ın Germen anavatanına istediği zaman saldırabileceğini açıkça göstermekti.

Roma sanatı, mimarlık alanında dikkat çekici ve görkemli eserler ortaya koymuştur. Bu sanat, Etrüsk ve Yunan geleneğinden etkilenerek gelişmiş ve MS 1. yüzyıldan itibaren kendine özgü bir mimarlık anlayışı benimsemiştir. Roma mimarları, yeni taşıyıcı sistemler ve inşa teknikleri kullanarak daha büyük ve gösterişli yapılar inşa etmişlerdir. Kemer, tonoz ve kubbe gibi yapısal elemanlar, Roma mimarlığının belirgin özelliklerindedir. Ayrıca, dayanıklı inşa malzemeleri ve Roma çimentosu gibi yapı malzemeleri, geniş açıklıkların örtülmesi ve etkileyici iç mekânların oluşturulmasında önemli rol oynamıştır (Wheeler, 2004, s. 40).

Roma mimarlığının en önemli başarılarından biri, imparatorluk idaresi altında Roma kent planlamasını ve yapı tiplerini yaygınlaştırmasıdır. Vergiler, Roma tarzı yapıların inşası için harcanmış ve imparatorlar ile eyaletlerdeki idareciler bu inşaat faaliyetlerini desteklemiştir. Bu politika, günümüzde İngiltere'den Kuzey Afrika'ya, İspanya'dan Suriye'ye kadar geniş bir coğrafyada Roma mimarlığı izlerinin görülmesine olanak tanımıştır. Roma için yolların önemi büyüktür. Yol inşaatı titizlikle gerçekleştirilmiş ve merkezi otoritenin gücünü göstermek amacıyla imparatorluğa katılan bölgelere hızla bir yol ağı oluşturulmuştur. Yollar, Lejyonların hızlı bir şekilde müdahale etmesini sağlamak için hayati öneme sahipti. Bu sistemi en iyi örneklerden biri, Lykia bölgesinde görülmektedir. İmparator Claudius döneminde Lykia eyaletine yol ağları yapılmış ve Patara şehrine bir yol kılavuz anıtı dikilmiştir. *Stadiasmus Patarensis* adı verilen bu kılavuz anıt, Patara'dan diğer kentlere olan mesafeleri göstermektedir (Şahin ve Adak, 2007). Ancak sadece yollar inşa etmek yeterli değildi; vadileri aşmak ve nehirleri geçmek için uzun ömürlü köprüler ve su kemerleri inşa edildi. Bu şekilde, Roma mimarlığı, hem estetik hem de işlevsel açıdan önemli bir miras bıraktı. Romalılar, mühendislik harikası kabul edilen yapılar inşa ederek, önceki tasarımlarda görülen zorlukları aşacak tekniklerini geliştirdiler. Bazıları günümüzde dahi ayakta duran bu eserler, Romalıların mühendislik yeteneklerinin ve yapısal ustalıklarının önemli bir göstergesidir. Bu bağlamda, Tagus Nehri üzerinde inşa edilen Alcántara Köprüsü, Romalıların bu alandaki başarılarının dikkate değer bir örneğidir. Romalılar, yapılarının dayanıklılığını artırmak için çimento gibi inovatif malzemeler kullanmışlardır. Özellikle, puzolan adı verilen bir tür çimento, su, kireç, kum ve volkanik kaya gibi doğal maddelerin bir karışımından oluşurdu ve yapıların sağlamlığını artırmak için yaygın olarak kullanılmıştır. Ancak, çimento teknolojisinin kaybolması ve daha sonrasında yeniden keşfedilmesi, Roma döneminden sonra mimari yapıların ve köprülerin inşasında tuğla ve harç gibi farklı malzemelerin kullanılmasına yol açmıştır. Bu değişiklik, mimari yapıların ve köprülerin inşasında yeni yaklaşımların benimsenmesine ve geliştirilmesine olanak tanımıştır (Bennett, 2000, s. 4).

Anadolu'da, Roma dönemine ait birçok önemli köprü örneği bulunmaktadır. Bu köprülerden biri, Kocaeli'nin Körfez ilçesi Kutluca Köyü yakınlarında bulunan Taşköprü'dür. Yaklaşık 25 metre uzunluğundaki bu köprü, İmparator Claudius dönemine tarihlenmektedir (Dörner, 1941, s. 33). Köprü o kadar benimsenmiştir ki özellikle bölgede yapılan sünnet düğünlerinin davetiyelerinde köprüünün fotoğrafı kullanılmaktadır. Bu

durum, Anadolu'nun renkli ve zengin kültürel mozağini yansıtan bir örnek olarak dikkat çekmektedir⁴.

Sangarius Köprüsü veya Justinianus Köprüsü, Türkiye'deki önemli antik yapıtlardan biridir. Sakarya Nehri üzerinde bulunan bu yapı, Bizans İmparatoru I. Justinianus döneminde (MS 6. yüzyıl) inşa edilmiştir. Yaklaşık olarak 430 metre uzunluğunda olan köprü döneminin en uzun köprülerinden biri olarak kabul edilir. Nehir yatağının değişmesi nedeniyle şu anda Çark Deresi üzerinde yer almaktadır ve 2018 yılında dünya mirası geçici listesine alınmıştır. Köprü, Antik Çağ'dan Orta Çağ'a kadar stratejik bir öneme sahipti çünkü Boğaz'dan geçen askeri yolların ana geçiş noktasıydı ve Sasani İmparatorluğu'nun tehdidi altındaki Roma İmparatorluğu'nun doğu eyaletlerine ulaşımı sağlıyordu. Prokopius'a göre, taş köprü inşa edilmeden önce, nehrin ahşap dubalarla geçilmesi sırasında sık sık yaşanan taşkınlar, bu geçişlerde sıklıkla can kayıplarına yol açardı (Procopius, 1940, V.3.8-11). Taş köprü'nün inşaat süreci antik kaynaklarda sıklıkla bahsedilmiştir. Silentiary Paulus ve Agathias'ın 562 yılında tamamlanan köprüyü öven şiirleri, köprü'nün bitişini kutlar (Whitby, 1985, s. 136). Tarihçi Theophanes ise inşaatın Anno Mundi⁵ 6052'de başladığını belirtir⁶ ayrıca nehrin üzerinde daha önce bir ahşap köprü olduğunu ekler (Mango ve Scott, 1997, s. 344). Prokopius'un Justinianus'un inşaat projeleri üzerine yazdığı eserde (De Aedificiis) köprü'nün inşaat halinde olduğunu görülmektedir. Bu eser 560-561 yıllarında kaleme alındığı için köprü'nün 562'de tamamlandığı düşünülmektedir (Procopius, 1940, V. 3.10).

Oluk Köprü, Türkiye'nin güneyindeki Pisidia'da, Selge'nin yakınındaki Eurymedon Nehri (Köprüçay Nehri) üzerinde bulunan bir Roma köprüsüdür. Bu köprü, Pamphylia kıyı bölgesinden Pisidia iç kesimlerine doğru uzanan bir yolun bir parçasını oluşturur. Beşkonak köyünün 5 kilometre kuzeyinde, seyrek yerleşimli bir alanda konumlanmıştır ve vadi tabanından Eurymedon Nehri'ni geçmektedir. İyi şekilde korunmuş yapı, 14 metre uzunluğunda ve 3,5 metre genişliğindedir (2,5 metrelik bir yol ile). Tek kemerinin net açıklığı yaklaşık 7 metredir ve kemerlerin kalınlığı, harç kullanılmadan yerleştirilmiş olup 60 santimetre olarak ölçülmüştür. Yapım tekniği ve sağlam taş işçiliği, köprü'nün MS 2. yüzyılda inşa edildiğini ve Selge'nin en parlak dönemlerinden birine ait olduğunu göstermektedir (Bean, 1997, s. 124). Yine aynı nehir üzerinde yer alan Eurymedon Köprüsü, Roma dönemine ait başka bir köprüdür ve Anadolu'nun güneyinde, Pamphylia'da, Aspendos yakınlarında bulunmaktadır. Roma yapısının temelleri ve diğer taş blokları (spolia - devşirme malzeme), 13. yüzyılda Selçuklular tarafından inşa edilen ve günümüze kadar ayakta kalan bir köprü olan Köprüpazar Köprüsü'nün yapımında kullanılmıştır (Grewe, 1999, s. 7).

Limyra yakınlarındaki Köprü, "Kırkgöz Köprüsü" olarak bilinir. Bu köprü, Likya bölgesinde, modern güneybatı Türkiye'de bulunan bir Geç Roma dönemi köprüsüdür. Dünyanın en eski parçalı kemer köprülerinden biri olarak kabul edilir. Limyra antik kenti yakınlarında yer alan bu yapı, Alakır Çayı nehrini 360 metre uzunluğa ve 26 parçalı

⁴ Kişisel arşivimizde yer alan örnek davetiye fotoğrafı "Kişisel Verilerin Korunması Kanunu" kapsamında paylaşılacaktır.

⁵ "Anno Mundi" Latince bir terim olup "Dünya'nın Yılı" anlamına gelir. Bu terim, Hristiyan kronolojisinde dünyanın yaratılışının olduğu yılı ifade etmek için kullanılır. Bu kronolojik sistem, Eski Ahit'in yaratılış hikâyesine dayanır ve İsa'nın doğumunu takiben başlar. Anno Mundi takvimi, günümüz takvim sistemlerinden farklı olarak, İsa'nın doğumunu temel almak yerine, dünyanın yaratılışını referans alır. Bu nedenle, Anno Mundi tarihlemesi, Hristiyan geleneklerinde belirli olayların tarihini ifade etmek için kullanılan bir yöntemdir.

⁶ Cyril Mango ve Roger Scott tarafından çevrilen "The Chronicle of Theophanes Confessor" adlı eserde Theophanes'in Sangarios köprüsünden bahsettiği paragrafın başlığında [am 6052, ad 559/60] ibaresi yer almaktadır. Doğu Roma için Anno Mundi'nin genel olarak 5508-5509 yılında başladığı kabulüne göre hesaplandığında tarih yanlış çıkmaktadır.

kemere kadar uzanan, antik çağın en büyük inşaat mühendislik yapılarından biridir. Köprüdeki kemerlerin açıklık-yükseklik oranı 5,3:1'dir, bu da köprüye olağanüstü düz bir profil kazandırır ve Orta Çağ'ın sonlarına kadar mimari bir başarı olarak eşsizdi. Wolfgang Wurster ve Joachim Ganzert'in Alakır Çayı'nı geçen bu köprünün 4. veya 6. yüzyıla tarihlendirilebileceğini belirlemiştir (Wurster, 1978, s. 299). Günümüzde, yapı büyük ölçüde nehir çökeltileri tarafından gömülmüş ve etrafı seralarla çevrilmiştir. Benzersiz özelliklerine rağmen, köprü henüz geniş kitleler tarafından bilinmemektedir.



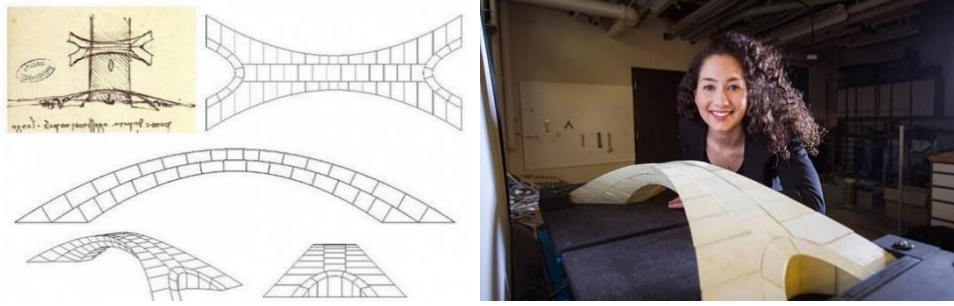
Görsel 2. Alakır Kırkgöz Köprüsü

Roma İmparatorluğu'nun mimari yetkinliği ve özellikle köprü inşaatındaki uzmanlığı, Orta Çağ Avrupası'nda uzun bir süre boyunca köprü inşaatında yenilikler yapma ihtiyacı hissetmeyi gereksiz kılmıştır. Bununla birlikte, dikkate değer bir şekilde gelişen toplumlarda, etkili bir ulaşım sisteminin önemini farkına varan kilise gibi kurumlar, köprü inşaatlarının öncülüğünü yapmışlardır. Fransa'da, "Freres du Pont" adlı bir rahip tarikatı, sağlam köprülerin tasarlanması ve inşası amacıyla kurulmuştur (Chisholm, 1911, s. 531). "Köprü Kardeşleri" anlamına gelen bu tarikat, özellikle Avignon civarında, Rhon Nehri üzerinde köprülerin inşası için faaliyet göstermiştir. Kilisenin toplumsal hizmetlerini yürütürken, Freres du Pont aynı zamanda ulaşımın gelişimine katkıda bulunmuş ve güvenli köprülerin inşasıyla topluma hizmet etmiştir. Tarikat, köprülerin inşası ve bakımı için gerekli finansmanı sağlamak amacıyla bağışlar ve yardımlar toplamıştır. Freres du Pont'un köprü inşaatlarında gösterdiği ustalık, toplumun ulaşım ihtiyaçlarını karşılamış ve Fransa'daki ulaşım altyapısının gelişimine katkıda bulunmuştur (C.H.M., 1924: s. 564). Tarikatın en önemli eserlerinden biri, 1171 yılında Rhon Nehri üzerine inşa edilen Pont d'Avignon'dur. (Thurston, 1913). Bu köprü, 21 kemerden oluşmakta olup, en uzunluğu 35 metredir.

Thames Nehri üzerine inşa edilen ilk köprü, zengin bir feribotçunun kızı tarafından yaptırılmıştır. Bu köprü de kız kardeşlerden oluşan St. Mary's Manastırı'nın rahibeleri tarafından inşa edilmiş ahşap bir köprüydü. Yapı, Danimarka'nın ilk istilalarında stratejik bir nokta olarak görülmüş ve 1008'de Norveç Prensi Olaf tarafından, Danimarkalıları mülksüzleştirmeye çalışırken neredeyse tamamen yok edilmiştir. Bir sel sırasında yıkılmış ve ardında da yangınla tahrip olmuştur. II. Henry döneminde, St. Mary Colechurch Kilisesi'nin papazı olan Peder Peter, Poultry bölgesinde biraz daha batıda, taş bir köprü inşa etmiştir (Walter, 1872, s. 10). Bu girişimler, kilise mensuplarının toplumun ulaşım ihtiyaçlarına duyarlılığını ve önemini göstermektedir.

Rönesans döneminde, köprü inşası konusunda belirgin bir ilerleme görülmemiş, ancak köprülerin süslenmesi ve estetik ön plana çıkmıştır. Bu dönemde özellikle Leonardo da Vinci'nin Haliç için tasarladığı köprü ilgi çekicidir. II. Beyazıt, Haliç'e bir köprü yapma isteğini dile getirmiş ve dönemin uzmanlarına danışmıştır. Bu girişim, Leonardo da Vinci'nin de dikkatini çekmiş ve 1500 yılında Galata için bir köprü tasarlamıştır (Vinci, 2014, s. 55). Üstelik da Vinci hem Galata'ya hem de Boğaz'a bir köprü yapmak istediğini belirtmiştir. Tasarladığı köprünün, Galata'ya kurulacak olanının

açılabilir bir yapıya sahip olacağını belirtmiştir. II. Beyazıt, köprünün inşası için çeşitli girişimlerde bulunmuştur ancak inşa edilememiştir. Da Vinci köprü tasarımlarıyla ilgili olarak şöyle yazmıştır: “Düşmanı kovalamak, bazen de düşmandan kaçmak için, çok hafif ve güçlü ve çok kolay taşınabilen köprüler ile sağlam ve yangın ya da savaştan etkilenmeyen, kaldırılması ve kurulması kolay ve rahat başka köprüler yapabilirim. Ayrıca, düşmanın köprülerini yakıp yok edecek tasarımlarım var.” (Vinci, 2014, s. 186). Yakın bir zamanda Massachusetts Teknoloji Enstitüsü (MIT) bünyesinde çalışan mühendisler, Leonardo da Vinci'nin köprü tasarımını bilgisayar ortamında yeniden modellendirmiş ve 3 boyutlu yazıcı kullanarak basmayı başarmışlardır. Daha önce eleştirilere maruz kalan ve stabil olmayacağı düşünülen köprü, bu modelin hayata geçmesiyle son derece stabil bir yapıya sahip olduğu uzmanlar tarafından doğrulanmıştır⁷.



Görsel 3. Leonardo da Vinci'nin tasarımı

Mimar Sinan, Osmanlı İmparatorluğu'nun en ünlü mimarlarından biridir ve birçok önemli yapıya imza atmıştır. Köprüler de Mimar Sinan'ın eserleri arasında yer alır. Mimar Sinan'ın en ünlü köprülerinden biri, İstanbul'da bulunan Büyükçekmece Köprüsü'dür. Bu köprü, Mimar Sinan'ın 16. yüzyılda inşa ettiği önemli eserlerden biridir. Bunun dışında; Meriç Nehri üzerindeki Edirne'deki Meriç Köprüsü, Tuna Nehri üzerindeki Vidin-Kale Köprüsü, Kosova'da Prizren'de bulunan ve hala ayakta olan Prizren Köprüsü Mimar Sinan'ın yaptığı başlıca eserlerdir (Turani, 2000, s. 406). Mimar Sinan'ın tasarladığı ve inşa ettiği köprüler, o dönemin mühendislik ve mimari başarılarını yansıtan önemli eserlerdir. Bu yapılar, sadece ulaşım için değil, aynı zamanda estetik ve mimari açıdan da önemli birer simge olarak kabul edilir.

1779'da İngiliz mühendisi John Witkinson, İngiltere'deki Coalbrookdale'deki Severn Nehri üzerinde “ironmad” olarak adlandırılan ilk demir köprüyü inşa etti. Bu köprü, Alman mimar Schinkel üzerinde büyük bir etki bıraktı ve onu şaşırtıcı ve güzel olarak nitelendirdi. Schinkel'in bu yeni estetiği “teknikğin güzelliği” olarak tanımlaması, geçmişte Gotik yapılarında gözlemlenen bir özelliğe dayanmaktadır, ancak bu kez taş yapı yerine demir kullanılmıştır (Turani, 2000; s. 528). Köprü, 31 metrelik bir açıklığı olan ve 23 metrelik çeyrek çember demirlerle yapılmıştır. Köprünün eğrileri döküm yoluyla oluşturulmuştur, bu da demirin taşıyıcı kapasitesini gösteren bir sonuç olarak kabul edilmiştir. Bu da demiryolu köprülerinin dayanıklılığını artırmak için en uygun tasarımın ya kemer ya da tek taraftan destekli dirsek biçimi olduğunu gösterdi (Cossons ve Trinder, 2002, s. 4-5). Bu tür tasarımlar, üzerlerine binen yükleri daha etkin bir şekilde dağıtarak yapıya daha fazla dayanıklılık kazandırmaktadır. James B. Eads (1820-87) tarafından 1874 yılında St. Louis'deki Mississippi Nehri üzerine inşa edilen kemer biçimindeki çelik köprü (Sellers, 1888, s. 64) bu türün ilk örneklerinden biridir.

19. yüzyıl boyunca köprü yapımında iki önemli buluş, köprü teknolojisinde devrim yarattı: Portland çimentosunun bulunması (Courland, 2011, s. 184) ve çeliğin büyük ölçekte üretilebilir hale gelmesi. Yüksek gerilime dayanıklı çelik halatlar, büyük

⁷ <https://www.ntv.com.tr> [Erişim tarihi: 20.01.2024].

asma köprülerin taşıma kapasitesini artırdı. Beton ve çelik, bir arada kullanılabilir hale geldi. Örneğin, beton yapıların sadece basınca dayanıklı olarak tasarlanması zorunlu değildi; çünkü çelik çubuklar gerilmeye karşı kullanılabilirdi. Betonarme yapılarda, çeliğin gerilim altında esnemesi ve çevreleyen betonu esnetmeye çalışarak çatlatma sorununu çözmek için Fransız mühendis Eugene Freyssinet (1879-1932), yüksek güçlere dayanıklı, önceden gerilmiş çelik çubuklar kullandı. Bu yöntemle Freyssinet, betonu “ön gerilmiş” hale getirerek, yapının inşasından sonra gerilmeye maruz kalmamasını sağladı (Billington, 1985, s. 194). Sonuç olarak, daha güçlü, hafif ve mimari açıdan doyurucu olan, oldukça kullanışlı bir malzeme ortaya çıktı.

20. yüzyılda uzun açıklıklar için asma köprülerin yaygınlaşması, kablo, kule ve ankraj olmak üzere üç ana bileşenden oluşan yapılarla tanımlanmıştır. Bu köprülerde kablolar, köprünün tabliyesini taşıyan yüksek mukavemetli çelik tellerden oluşur. Genellikle bu kablolar helisel şekildedir ve bu şekilde daha kolay üretilebilirler. Köprünün kulelerine bağlanan kablolar, köprünün tabliyesine destek sağlarlar. Bu kuleler genellikle çelik yapılar olsa da betonarme olabilirler (Whitney, 2003, s. 313). Kabloların bir ucu genellikle büyük bloklara bağlanır. Geniş açıklıkları aşmak için en uygun köprü tipi olan asma köprülerde, en uzun açıklığa sahip ilk köprü 1991 metrelik uzunluğuyla Akashi Kaikyo Köprüsü idi (1988, Kobe - Japonya). Onu sırasıyla 1.650 metrelik uzunluğuyla Xihoumen Köprüsü (2009, Çin - Zhejiang), 1.624 metrelik uzunluğuyla Østbroen (1998, Danimarka - Zealand ve Funen adaları), 1550 metrelik uzunluğuyla Osman Gazi Köprüsü (Kocaeli-Yalova - Türkiye) ve 1410 metrelik uzunluğuyla Humber Köprüsü (1981, Humber - İngiltere) izlemektedir. 18 Mart 2022’de hizmete giren Çanakkale 1915 Köprüsü 2.023 metre orta açıklık uzunluğu ile Japonya’daki Akashi Kaikyō Köprüsü’nü geçerek dünyanın en uzun orta açıklığına sahip asma köprüsü olmuştur.

Köprüler, geçmiş dönemlerden kalan tarihi ve kültürel değerlere sahiptir. Antik Roma’dan Orta Çağ’a ve modern çağa kadar uzanan farklı dönemlerde inşa edilen bu yapılar, o dönemin mimari tarzlarını ve tekniklerini yansıtır. Böylece turistlere tarihi bir yolculuk yapma fırsatı sunar. Ayrıca mimari ve mühendislik açısından büyük başarıları temsil eder. Özellikle uzun, yüksek veya benzersiz tasarımlara sahip köprüler, ziyaretçileri hayran bırakır ve fotoğrafçıların ilgisini çeker.

3. Kültürel Öge Olarak Köprüler

Köprüler, sadece fiziksel olarak iki noktayı birleştirmekle kalmaz, aynı zamanda simgesel ve dini anlamlar taşıyan önemli yapı öğeleridir. Farklı bölgeleri, toplulukları ve insanları bir araya getirme işlevi görürler. Sanat ve mühendisliğin muhteşem bir birleşimi olarak kabul edilen bu yapılar, bir kültürel miras olarak değerlendirilir ve turistler için cazibe merkezi olabilirler. Ayrıca iki ayrı noktayı birleştirerek uyum ve dayanışmayı temsil ederler. Dolayısıyla, genellikle barış, birlik ve toplumsal uyumun sembolleri olarak kabul edilirler. Örneğin, Anadolu’nun üç kıtayı birbirine bağlayan bir köprüye benzetilmesi, medeniyetler arasındaki bağlantıyı simgeleyen köprü sembolizminin güzel bir örneğidir. Köprüler, insanların bir yerden diğerine geçişini sağladıkları gibi sembolik olarak da dönüşümü, değişimi ve ilerlemeyi temsil ederler. Bu, yaşamın zorluklarını aşmak, yeni başlangıçlar yapmak ve ilerlemek için kullanılan bir araç olarak görülebilir. Bazı kültürlerde dönüşüm ve geçiş ritüellerinin önemli bir parçası olarak kabul edilir. Örneğin, evlilik, ölüm, geçiş törenleri gibi önemli yaşam olaylarında köprüler, kişinin bir aşamadan diğerine geçişini sembolize eder. Bazı kültürlerde ise mitolojik ve dini inançlarla ilişkilendirilerek, cennet ile dünya arasındaki bağlantıyı temsil eder. Bazı dinlerde, köprüler kutsal veya tanrısal mekânlardır ve ruhların ölümden sonraki yolculuğunda geçtiği yerler olarak kabul edilir. Örneğin, Hel, İskandinav mitolojisinde

yer alan bir yerdir ve ölümlerin ruhlarının yaşadığı yeraltı diyarıdır. Gillarbu Köprüsü de bu mitolojide önemli bir role sahip olan bir yapıdır. Gillarbu Köprüsü, Hel'e giden yolun kritik bir noktasında yer alır ve canlılar dünyasından ayrılan ruhların bu yol üzerinden Hel'e ulaştığına inanılır. Köprü, Gioll ırmağının üzerinde bulunur ve ölümlerin ruhlarının bu nehri geçerek Hel'e ulaştığına inanılır. Hel'e giden yolculuk, İskandinav mitolojisinde Hermod gibi tanrılar veya kahramanlar tarafından gerçekleştirilmiştir. Ancak, bu yolculuk tehlikelerle dolu, zorlu bir süreçtir. Gillarbu Köprüsü, bu yolculuğun önemli bir parçasıdır ve mitolojik hikâyelerde sıkça anlatılan bir simge olarak karşımıza çıkar (Page, 2003, s. 119)⁸. Köprüler, engellerin üstesinden gelme, sınırları aşma ve bir araya gelme konusunda bir sembol olabilirler. Bu, insanların zorluklarla başa çıkma ve birlikte güçlenme yeteneğini temsil eder. Bu simgesel ve dini anlamlar fiziksel bir yapıdan daha fazlası olduğunu gösterir ve insanların kültürel, dini ve ruhsal hayatında derin bir yer işgal ettiğini yansıtır.

Milvian Köprüsü Muharebesi, Roma İmparatorluğu'nun tarihinde kritik bir dönemeç olmanın yanı sıra efsanevi bir öneme de sahiptir. 28 Ekim 312 tarihinde gerçekleşen bu muharebe, Roma İmparatoru I. Constantinus ile rakibi Maxentius arasında yaşanan bir çatışma olup Roma İmparatorluğu'nun geleceğini belirleyen önemli olaylardan biridir. Muharebe, Maxentius'un Roma'daki iktidarını güçlendirmek için Constantinus'a karşı düzenlediği saldırıya bir yanıt olarak gerçekleşmiştir. Maxentius, Tiber Nehri üzerindeki Milvian Köprüsü'nü kontrol ederek Constantinus'un ilerleyişini engellemeyi amaçlamıştır. Constantinus'un, bu muharebeden önce bir rüyada Hristiyan sembolü olan haçın görüldüğüne inanması, savaşa girmeden önce haç sembolünü ordusuyla birlikte taşımasını sağlamıştır⁹. Geleneksel anlatıya göre, savaş sırasında Constantinus, kendisine yardım eden bir üstün güç tarafından desteklendiğini hissetmiş ve zafer elde etmiştir. Bu muharebe, Constantinus'un zaferiyle sonuçlanmış ve Maxentius savaşta ölmüştür (Lactantius, 1984, 44.5)¹⁰. Bu zafer, Constantinus'un Roma İmparatoru olmasını sağlamış ve Hristiyanlık açısından önemli bir dönüm noktası olmuştur. Constantinus'un zaferi, Hristiyanlığın Roma İmparatorluğu'nda kabul görmesine ve yayılmasına büyük ölçüde katkıda bulunmuştur. Constantinus, Hristiyanlık dinini serbest bırakmış ve sonraki yıllarda Roma İmparatorluğu'nda resmi din haline gelmesine yardımcı olmuştur.

*Dede Korkut Kitabı'*nda yer alan Deli Dumrul'un hikâyesi, köprü temasını beklenmedik bir şekilde ele alır ve derin bir simgeselliğe dönüşür. Kuru bir çayın üzerine inşa ettiği köprü, Deli Dumrul'un gücünü ve otoritesini simgeler. Bu köprü, insanların geçmek zorunda olduğu bir engel haline gelir ve Deli Dumrul, geçmek isteyenlerden para talep ederek onları kontrol altında tutar. Ancak hikâyenin ilerleyen bölümlerinde, köprü motifi daha derin anlamlar kazanır. Deli Dumrul'un köprüsünün yanında bulunan obada

⁸ Başka inançlarda da köprü sıklıkla karşımıza çıkmaktadır. "Sırat Köprüsü", İslam inancında ölüm sonrası ruhun karşılaştığı bir metafordur. İslam inancına göre, kıyamet gününde insanların mahşer alanında toplanacakları ve hesap vermek için bekleyecekleri bir zaman olacaktır. Bu sürecin bir parçası olarak, herkes Sırat Köprüsü üzerinden geçmek zorundadır. Sırat Köprüsü, cennete ulaşmak için geçilmesi gereken dar ve keskin bir köprü olarak tasvir edilir. Zerdüştlük inancında "Çinvat Köprüsü", kişinin ölümünden sonra ruhunun karşılaştığı bir metafor olarak kabul edilir. Zerdüştlükte ölüm sonrası inançlara göre, ruh öbür dünyaya geçerken Çinvat Köprüsü üzerinden geçer. Bu köprü, ruhun iyi ve kötü eylemlerinin hesap verildiği bir yerdir.

⁹ Constantinus'un askerlerinin kalkanlarının üzerine "P" (Labarum) işareti çizdirmiştir. Bu işaret Hz. İsa'nın (Christus) ismini simgeleyen Khi (X) ve Rho (P) harflerinin iç içe geçmesi ile oluşturulmuş erken dönem Hristiyanlık simgelerindedir.

¹⁰ "Commonitus est in quiete Constantinus, ut caeleste signum dei notaret in scutis atque ita proelium committeret. Facit ut iussus est et transversa X littera, summo capite circumflexo, Christum in scutis notat. Quo signo armatus exercitus capit ferrum" (Lactantius, 44.5)

ölen birinin varlığı, onun için beklenmedik bir dönüm noktası olur. Bu noktadan itibaren, Deli Dumrul'un hikâyesi sadece maddi güç ve kontrol hırsıyla değil, aynı zamanda insanın kaderiyle ve ölümle mücadelesiyle de şekillenir. Azrail'in varlığı, Deli Dumrul'un bilinçaltında bir korkuyu ve kaçınılmaz olanla yüzleşme gerekliliğini temsil eder. Artık Deli Dumrul, karşısında sadece maddi güçle değil, ölümün ve kaderin güçlü sembolüyle de mücadele etmek zorundadır. Bu şekilde, köprü motifi sadece fiziksel bir engel olarak değil, aynı zamanda insanın içsel yolculuğunu ve ölümle yüzleşme sürecini de sembolize eder. Deli Dumrul'un köprüdeki egemenliği, onun kendi iç dünyasındaki karanlık ve kaçınılmaz gerçeklerle yüzleşme çabasının bir yansıması haline gelir (Dede Korkut Oğuznameleri, 2012, s. 115).

Avrupa'daki "şeytan köprüsü", genellikle ürkütücü veya mitolojik hikâyelerle ilişkilendirilen eski köprüleri ifade etmek için kullanılan bir terimdir. Bu köprüler genellikle eski yapıları ve bazen de doğal güzellikleriyle tanınırlar. İsimlerini genellikle yerel efsaneler ve folklorla ilişkilendirilen hikâyelerden alırlar. Birçok şeytan köprüsü, antik dönemlerden veya Orta Çağ'dan kalan yapılar olup, zaman içinde efsaneleşmiş ve çeşitli mitolojik veya doğaüstü hikâyelerle ilişkilendirilmiştir. Örneğin, Almanya'da Rakotzbrücke (Rakotz Köprüsü), bu köprülerden biri olarak bilinir. Rakotzbrücke, 19. yüzyılda gotik tarzda inşa edilmiş bir köprüdür ve efsanelere göre, köprüyü geçmek, belirli koşullarda bir dileği yerine getirmek için bir şeytanla anlaşma yapmayı gerektirir. Benzer şekilde, İngiltere'deki Overtoun Köprüsü de "şeytan köprüsü" olarak bilinir. Overtoun Köprüsü, 19. yüzyılda inşa edilmiş bir köprüdür ve buradan geçen köpeklerin intihar ettiği veya tuhaf davranışlar sergilediği iddialarıyla ünlüdür. Şeytan Köprüsü olarak anılan köprüler, sayıca oldukça fazladır ve bu köprüler hakkındaki efsaneler, Aarne-Thompson masal sınıflandırma sisteminde özel bir kategori oluşturur. (Aarne ve Thompson, 1961, s. 372). Bu köprüler, genellikle tarihi, mimarisi ve etrafındaki gizemli hikâyelerle birlikte, yerel folklorun önemli unsurlarından birini oluştururlar. Ancak, bu efsaneler genellikle gerçek tarih ve olaylarla karışır, bu yüzden bunlar sadece folklorik hikâyeler olarak kabul edilmektedir.

Aşk kilidi geleneği, birçok kültürde aşkın ölümsüzlüğünü simgeleyen romantik bir ritüel olarak kabul edilir. Bu eylem, genellikle iki aşkın isimlerini bir asma kilit üzerine yazıp, kilidi bir köprüye veya belirli bir yere asarak anahtarını atması şeklinde gerçekleşir. Bu hareketin amacı, âşıkların sonsuza kadar birlikte olacaklarına ve aşklarının kalıcı olduğuna olan inançlarını sembolize etmektir. Ancak, bu gelenek çoğu zaman şehir efsanelerine dayanır ve köprülerin ağırlığını artırarak hasara yol açabilir¹¹. Örneğin, Milvio Köprüsü'ndeki aşk kilitleri, köprü'nün yapısal bütünlüğünü tehdit ettiği için Roma yetkilileri tarafından çıkarılmıştır. Benzer şekilde, dünyanın çeşitli yerlerindeki diğer köprülerde de benzer sorunlar yaşanmış ve bu nedenle bazı yerlerde aşk kilidi geleneği yasaklanmıştır. Aşk kilidi geleneğinin yayılması, popüler kültürün etkisiyle başlamış olup Federico Moccia'nın "Ho voglia di te" (Seni İstiyorum) romanının etkisiyle ivme kazanmıştır. Kitap, Milvio Köprüsü'nde aşk kilidi asan genç bir çiftin hikâyesini anlatır ve bu nedenle birçok insan bu ritüeli taklit etmeye başlamıştır. Ancak, aşk kilidi geleneği tartışmalıdır çünkü romantik bir jest olarak görülse de çevresel etkilere ve yapısal hasara yol açabilir. Bu nedenle, bazı yerlerde bu geleneğin denetlenmesi veya yasaklanması gerektiği düşünülmektedir¹².

¹¹ https://www.nytimes.com/2014/04/28/world/europe/on-bridges-in-paris-clanking-with-love.html?_r=0 [Erişim tarihi: 20.01.2024].

¹² Geleneksel aşk kilitleriyle ilgili artan çevresel ve yapısal kaygılara yanıt olarak, modern ve çevre dostu alternatifler geliştirilmiştir. Bu alternatiflerden biri olan iLoveLock, kullanıcılara dijital aşk kilitleri sunarak geleneği çevreye zarar vermeden sürdürmelerine olanak tanır. iLoveLock platformu, kullanıcıların sanal olarak aşk kilitleri oluşturmasına ve paylaşmasına imkân verir. Kullanıcılar, dijital kilitlerini kişisel mesajlarla



Görsel 4. Aşk Kilitleri (Paris)

Köprüler, Türk halk kültüründe önemli bir yer işgal eder ve birçok türküde önemli bir tema olarak karşımıza çıkar. Türkülerde köprüler hem fiziksel bir yapı olarak hem de sembolik anlamlarla sıkça işlenir.

- 1- İstanbul'a ait segâh anonim şarkı "Karam" da sevgilinin yanına geçmek için inşa edilen hayali köprüler görülür. Sevdiğine kavuşma arzusuyla dolu olan kişinin umut dolu bir ifadesidir.

*"Köprüler yaptırdım gelip geçmeye
Çeşmeler yaptırdım suyun içmeye karam
İçmeye karam"*

- 2- "Drama Köprüsü" türküsü, Türk halk müziğinde oldukça bilinen ve sevilen bir eserdir. Bu türkü, Drama Köprüsü olarak bilinen ve Edirne ilinde yer alan bir köprü'nün adını taşır.

*"Drama köprüsü Hasan, dardır geçilmez bre Hasan
Dardır geçilmez
Soğuktur suları Hasan bir tas içilmez
Soğuktur suları Hasan bir tas içilmez"*

- 3- "Malabadi Köprüsü" türküsü, Türk halk müziğinde popüler olan ve Malabadi Köprüsü'nün adını taşıyan bir eserdir. Malabadi Köprüsü, Mardin ilinin Hasankeyf ilçesinde yer alan tarihi bir köprüdür ve Fırat Nehri üzerinde bulunur. Türkü, bu köprü'nün hikâyesini ve çevresinin güzelliklerini anlatır.

*"Malabadi Köprüsü, Malabadi Köprüsü
Orda başladı bitti, şu garibin öyküsü
Karşiki aşiretten bir kıza gönül verdi
Aşkı uğruna her gün o köprüye giderdi"*

özelleştirebilir ve belirledikleri sanal konumlara yerleştirebilirler. Bu sayede, fiziksel yapılar üzerine yerleştirilen metal kilitlerin neden olduğu potansiyel zararları önlerken, geleneğin manevi değerini korur. Dijital aşk kilitleri, kullanıcıların coğrafi olarak farklı bölgelerden gelmelerine rağmen, aşkı simgeleme geleneğine katılmalarını sağlar. Bu sayede, kullanıcılar aşklarını simgelerken karbon emisyonlarına katkıda bulunmadan küresel bir erişim sağlarlar. (<https://www.ilovelockusa.com/login>) [Erişim tarihi: 20.01.2024].

- 4- “Kömürhan Köprüsü” türküsü, Türk halk müziğinde yer alan ve Kömürhan Köprüsü’nün hikâyesini anlatan bir eserdir. Kömürhan Köprüsü, Malatya ilinin Darende ilçesinde bulunan tarihi bir köprüdür ve Tohma Çayı üzerinde yer alır. Köprü, tarihi dokusuyla ve manzarasıyla ünlüdür.

“Kömürhan köprüsü Harput’a bakar

Suyu serin olur Fırat’tan akar

Ayrılık hasrettir yüreğim yakar

Bir yârim var Harput içinde saklar”

Bu örneklerden de anlaşılacağı üzere, Türkülerde köprüler hem fiziksel bir yapı olarak hem de duygusal, sembolik anlamlarla sıkça karşımıza çıkar ve genellikle insan ilişkileri, aşk, özlem gibi temaların işlenmesinde önemli bir rol oynar.

Köprüler, sinema dünyasında sıklıkla kullanılan ve derin anlamlar içeren önemli mekânlardan biridir. Çeşitli filmlerde karakterlerin hikâyelerinin önemli bir parçasını oluşturur ve genellikle dramatik olayların merkezinde yer alır. Bazı filmlerde köprülerin kullanıldığı örnekler:

- 1- “Köprü”: 1975 yapımı bu Türk filmi, Fırat Nehri üzerinde bir köprü inşa etmek isteyen Ahmet’in hikâyesini anlatır. Aile baskısına rağmen Ahmet, ideallerinden vazgeçmeyerek köprüyü tamamlar¹³.
- 2- “Kwai Köprüsü”: 1957 yapımı bu film, Japon işgali altındaki bir esir kampında İngiliz esirlerin, Kwai Nehri üzerinde bir köprü yapma çabalarını konu alır. İnşaat sırasında yaşanan zorluklar ve köprüyü imha etmek için gönderilen komando birliğinin mücadelesi filmde dramatik bir şekilde işlenir¹⁴.
- 3- “Terabithia Köprüsü”: 2007 yapımı bu film, iki çocuğun, Jess ve Leslie’nin, evlerinin yakınındaki ormanda Terabithia adında bir hayal krallığı kurmalarını konu alır. Köprü, bu hayali krallığa giden bir geçidi simgeler¹⁵.
- 4- “Şahane Hayat”: Bu klasik filmde, başkarakter George Bailey, köprüde intihar etmeyi düşündüğünde meleklerin yardımıyla hayatının değerini yeniden keşfeder. Köprü, karakterin içsel dönüşümünü ve hayatın anlamını sorguladığı önemli bir mekândır¹⁶.



Görsel 5. It’s a Wonderful Life (Şahane Hayat) Filmi

Bu filmlerde köprüler, sadece fiziksel birer yapıdan daha fazlasını temsil eder. Aynı zamanda karakterlerin içsel yolculuklarını, zorluklarla başa çıkma çabalarını ve

¹³ https://www.imdb.com/title/tt0273724/?ref=fn_al_tt_5 [Erişim tarihi: 20.01.2024].

¹⁴ https://www.imdb.com/title/tt0050212/?ref=fn_al_tt_1 [Erişim tarihi: 20.01.2024].

¹⁵ https://www.imdb.com/title/tt0398808/?ref=fn_al_tt_1 [Erişim tarihi: 20.01.2024].

¹⁶ https://www.imdb.com/title/tt0038650/?ref=fn_al_tt_1 [Erişim tarihi: 20.01.2024].

hayatın anlamını arayışlarını simgeler. Köprüler, film yapımcıları tarafından derin bir sembolizmle kullanılarak, izleyicilere unutulmaz deneyimler sunar.

Buster Keaton'ın 1926 yapımı "General" adlı sessiz filminde, Buster Keaton tarafından Amerikan İç Savaşı sırasında tren makinisti Johnny Gray'in macerası anlatılmaktadır. Filmde, Johnny'nin treniyle bir köprüyü geçerken, köprü birdenbire yıkılır. 1968 yapımı bilim kurgu filmi, "Maymunlar Gezegeni" filmi dünyanın sona ermesini konu alır. Filmde, Golden Gate Köprüsü'nün simgesel bir şekilde yıkılması ve kargaşa içinde bir dünyada gösterilen sahneler vardır. 1984 yılı yapımı "Indiana Jones - Kamçılı Adam" filminde, Indiana Jones karakteri, köprüyü bağlayan ipi keserek düşmanlarına engel olur. 2009 yapımı "Canavarlar ve Uzaylılar" animasyon filmde, uzaylılar dünyayı istila etmeye başlar. Filmde, Golden Gate Köprüsü'nün bir sahnesinde, uzaylıların saldırısı ve köprü'nün tahrip olması gösterilir¹⁷. Daha pek çok filmde köprü sahneleri, genellikle dramatik bir etki yaratmak ve izleyicilere heyecan verici anlar sunmak için de kullanılmaktadır. Köprülerin yıkılması veya zarar görmesi, karakterlerin zorlu mücadelelerini ve kaçışlarını göstererek filmlere gerilim ve aksiyon katmaktadır.

Resim sanatında köprüler, tarih boyunca birçok sanatçı için önemli bir konu olmuştur ve çeşitli nedenlerle resmedilmiştir. Bazı köprüler, mimari ve mühendislik açısından olağanüstü yapılar olarak kabul edilir. Sanatçılar, bu yapıların karmaşıklığını ve estetik değerini resimlerinde vurgulayarak onları harika eserler olarak gösterirler. Köprüler, birçok resimde manzara ve doğal çevre unsurları olarak yer alır. Özellikle nehirler, göller veya dağlarla birleşen köprüler, doğal güzellikleri çerçeveler ve resimlere derinlik katar. Sanatçılar, köprülerin mimari detaylarını, perspektifleri ve ışığı ustalıkla resmederek teknik becerilerini sergileyebilirler. Bu, izleyicilere sanatçının yeteneklerini ve ustalığını gösterme fırsatı sunar. Bu yapılar aynı zamanda simgesel ve metaforik anlamlar taşır. İnsanların geçmişiyile geleceği arasındaki bağlantıyı, geçişi, dönüşümü veya iletişimi sembolize edebilirler. Bu nedenle, sanatta derin anlamlar taşıyabilirler. Genel olarak, köprüler resim sanatında çeşitli şekillerde kullanılır ve birçok farklı anlama gelecek şekilde yorumlanabilirler. Mimari, toplumsal, doğal ve simgesel açılardan zenginlik katarak, resimlere derinlik ve anlam katmalarıyla bilinirler. Örneğin:

- 1- Claude Monet - "Waterloo Köprüsü": Fransız izlenimci ressam Claude Monet, Thames Nehri üzerinde bulunan Londra'nın Waterloo Köprüsü'nü birçok kez resmetmiştir. Bu resimler, Monet'nin izlenimci tarzını ve ışığın su üzerindeki yansımalarını ustalıkla yansıtır.
- 2- Vincent van Gogh - "Langlois Köprüsü": Ünlü Hollandalı ressam Vincent van Gogh, 1888 yılında Arles'deki Langlois Köprüsü'nü resmetmiştir. Bu resimde, van Gogh'un karakteristik dışavurumcu tarzı ve renk kullanımı belirgindir.
- 3- Canaletto - "Rialto Köprüsü": Venedik'in ünlü ressamı Canaletto, 18. yüzyılda şehrin simgelerinden biri olan Rialto Köprüsü'nü pek çok eserinde resmetmiştir. Bu resimler, Venedik'in kanalları ve mimarisiyle birlikte köprüyü detaylı bir şekilde gösterir.
- 4- Camille Pissarro - "Westminster Köprüsü": Impresyonist ressam Camille Pissarro, Thames Nehri üzerindeki Londra'nın Westminster Köprüsü'nü farklı açılardan resmetmiştir. Bu resimlerde, Pissarro'nun izlenimci tarzı ve şehrin yaşamı canlı bir şekilde yansıtılmıştır.

¹⁷ https://www.imdb.com/?ref=mv_home [Erişim tarihi: 20.01.2024].

- 5- Gustave Caillebotte - "Pont de l'Europe": Gustave Caillebotte, Paris'teki Avrupa Köprüsü'nü resmettiği "Pont de l'Europe" adlı tablosunda modern şehir yaşamını ve demiryolu ulaşımını betimlemiştir.
- 6- J.M.W. Turner - "Rain, Steam, and Speed - The Great Western Railway": İngiliz ressam J.M.W. Turner, "Rain, Steam, and Speed - The Great Western Railway" adlı tablosunda Thames Nehri üzerindeki bir köprüyü, demiryoluyla birleşen sanayi devrimini ve doğanın gücünü resmetmiştir¹⁸.

Sanat tarihinde köprü sözcüğü önemli bir oluşuma adını vermiştir. 1900'lü yılların başında Almanya'da köklü bir değişim arayışı sık sık ifade ediliyordu. 1906 yılında, bir grup Alman ressam, "Die Brücke" (Köprü) adını verdikleri bir dernek kurdu. Amacı, geçmişle olan bağları tamamen koparmak ve yeni bir gelecek için mücadele etmektir. Bu hareket, geleneksel sanat anlayışına meydan okuyarak, daha radikal ve yenilikçi bir sanat akımı yaratmayı hedefliyordu. "Köprü" adı, atılımcı ve yenilikçi sanatçılar arasında bir köprü kurmak ve geçmişin getirdiği sınırlamalardan kurtulmayı simgeliyordu. Bu hareket, modern sanatın gelişimine önemli katkılarda bulunmuş ve Avrupa'da ve dünya çapında etkili olmuştur (Gombrich, 1998, s. 567). Bu örnekler, köprülerin resim sanatındaki çeşitli yönlerini ve sanatçıların farklı tarzlarını yansıtmaktadır. Köprüler, ressamlar için mimari yapılar, ulaşım hatları ve manzara unsurları olarak çekici bir konu olmuştur.

4. Yaşam ve Ticaret Mekânı Olarak Köprüler

Köprüler, yaşam ve ticaretin vazgeçilmez bir parçası olarak tarih boyunca önemli bir rol oynamıştır. Bu yapılar, sadece fiziksel olarak iki noktayı birleştirmekle kalmaz, aynı zamanda sosyal, ekonomik ve kültürel anlamda da önemli işlevlere sahiptir. Öncelikle, köprüler toplumların ve toplulukların bir araya gelmesini sağlar. Farklı bölgeler arasında bağlantı kurarak insanların etkileşimini artırır ve farklı kültürlerin birbiriyle temasını kolaylaştırır. Bu da toplumsal ilişkilerin güçlenmesine ve kültürel alışverişin artmasına katkı sağlar. Ayrıca, köprüler ticaretin ve ekonominin gelişiminde kritik bir rol oynar. Coğrafi engelleri aşarak mal ve hizmetlerin kolayca taşınmasını sağlarlar, böylece ticaretin canlanmasına ve ekonomik büyümenin desteklenmesine yardımcı olurlar. Ticaret yollarının üzerinde stratejik konumlandırılan köprüler, ticaretin merkezleri haline gelir ve çevredeki şehirlerin gelişimini teşvik eder. Köprüler aynı zamanda toplumun günlük yaşamında önemli bir rol oynar. İnsanların işe gitmesi, alışveriş yapması, okula gitmesi gibi günlük aktiviteler için vazgeçilmez bir geçiş noktası olarak hizmet verirler. Ulaşımı kolaylaştırarak insanların hayatını kolaylaştırırlar ve şehirlerin iç ulaşım ağını güçlendirirler. Bu nedenlerle, köprüler yaşamın ve ticaretin vazgeçilmez bir parçasıdır. Tarih boyunca medeniyetlerin gelişimine katkı sağlamış, kültürel ve ekonomik alışverişini teşvik etmiş ve insanların günlük yaşamını kolaylaştırmıştır. Köprüler, tarih boyunca yaşam ve alışveriş mekânı olarak önemli bir rol oynamıştır, özellikle Avrupa'da bu kullanım şekli oldukça yaygındır. Fransa, üzerinde konut bulunan 35 köprüsü ile bu konuda öne çıkan bir ülkedir.

Londra Köprüsü, uzun tarihinde çeşitli dönemlerde farklı amaçlar için kullanılmış ve birçok değişikliğe uğramıştır. Köprü, tarih boyunca birkaç kez inşa edilmiş ve yeniden yapılmıştır. İlk olarak MS 80 civarında inşa edilen köprü, daha sonra çeşitli felaketler nedeniyle birkaç kez yıkılıp yeniden yapılmıştır. 1209 yılında, üzerinde evler bulunan bir versiyonu inşa edilmiş ve bu evler kiraya verilmiştir. 1666 yılında yaşanan büyük yangından sonra, köprü modern blok evlerle yeniden inşa edilmiş ve üzerine çatı

¹⁸ <https://www.wga.hu/index.html> [Erişim tarihi: 20.01.2024].

bahçeleri eklenmiştir. Ancak, 1763 yılında tamamen yıkılarak, köprü birkaç kez daha inşa edilmiş ve bu kez üzerine evler eklenmemiştir. Londra Köprüsü, bu tarihi süreç boyunca şehrin yaşamına ve gelişimine önemli katkılarda bulunmuş ve bir sembol haline gelmiştir. Günümüzde ise Londra'nın önemli bir simgesi olarak ayakta durmaktadır, ancak artık sadece ulaşım amacıyla kullanılmaktadır¹⁹. Boris Johnson'ın Londra Belediye Başkanı olduğu dönemde, şehirdeki altyapı ve turizmi geliştirmek amacıyla çeşitli projeler üzerinde çalışılmıştır. Bu projelerden biri, Londra Köprüsü üzerine modern bir yaşam ve alışveriş merkezi inşa etmek için düşünülen 80 milyon £'luk bir yatırımdı. Bu proje, köprü'nün sadece bir geçiş noktası olmanın ötesine geçerek, şehrin cazibe merkezlerinden biri haline gelmesini amaçlıyordu. Ancak, bu proje tartışmalı bir şekilde iptal edilmiş ve bu süreçte bile 53 milyon £ gibi büyük bir meblağın harcandığı ortaya çıkmıştır. Projenin iptali, çeşitli nedenlere dayanmaktadır; bunlar arasında maliyet artışları, yerel halkın ve çevrecilerin tepkileri, planlama ve altyapı zorlukları gibi faktörler yer almaktadır²⁰.



Görsel 6. Claes Visscher'in 1616'daki Eski Londra Köprüsü'nü gösteren gravürü

İngiltere'nin Bath şehrinde bulunan Pulteney Köprüsü, Britanya'da son yaşanabilir köprü olarak nitelendirilir. Ünlü mimar Robert Adam tarafından 1773 yılında inşa edilen bu köprü, mimari açıdan önemli bir yapıdır ve Ponte di Rialto ve Ponte Vecchio gibi köprülerden ilham almıştır. Tarihi boyunca çeşitli hasarlar gören ve yeniden inşa edilen köprü, 20. yüzyılda orijinal formuna sadık kalınarak restore edilmiştir. 2009 yılında alınan bir kararla köprüye araç trafiği yasaklanmıştır (Manco, 1995, s. 130). Bu adım, köprü'nün tarihi ve mimari dokusunu korumak için atılmış önemli bir adımdır. Araç trafiğinin yasaklanması, köprü'nün daha iyi korunmasını sağlamış ve tarihi ve mimari değerlerinin muhafaza edilmesine katkıda bulunmuştur. Pulteney Köprüsü, günümüzde Bath şehrinin sembollerinden biri olarak kabul edilir ve turistlerin ilgisini çeken önemli bir cazibe merkezidir. Mimari zarafeti ve tarihi önemiyle ziyaretçilerin ilgisini çeken bu köprü, Bath'ın karakteristik özelliklerinden biri olarak öne çıkmaktadır.

Almanya'nın Erfurt şehrinde bulunan Krämerbrücke, neredeyse beş yüzyıldır sürekli olarak kullanılan bir köprü olmuştur. Köprü'nün tarihi boyunca sadece yaya trafiğine açık olmaması, aynı zamanda çeşitli alışverişlerin yapıldığı bir pazar alanı olarak da hizmet vermesi dikkat çekicidir. Köprü üzerindeki evlerin büyük çoğunluğu belediyeye aittir ve ticari amaçlarla kullanılmaktadır. Krämerbrücke'nin uzun tarih boyunca sürdürdüğü mimari önem, sürekliliğinin ve korunmasının sağlanması için gerekli çalışmaların yapılmasına olanak sağlamıştır. Modern dönemde gerçekleştirilen tamirat ve güçlendirme çalışmaları, köprü'nün günümüzde araç trafiğini bile taşıyabilecek durumda olmasını sağlamıştır. Bu sayede, Krämerbrücke hem tarihi bir miras olarak korunmuş hem de günlük yaşamın bir parçası olarak işlevselliğini sürdürmüştür. Köprü'nün sağladığı alışveriş imkânları ve tarihi dokusu hem yerel halkın hem de

¹⁹ <https://www.youtube.com/watch?v=eikxJmofoiQ>. [Erişim tarihi: 20.01.2024].

²⁰ <https://www.bbc.com/news/uk-england-london-47228698> [Erişim tarihi: 20.01.2024].

ziyaretçilerin ilgisini çekmektedir. Erfurt şehrinin simgelerinden biri haline gelen Krämerbrücke, geçmişle günümüz arasında köprü kurarak yaşayan bir tarih mirasıdır²¹.



Görsel 7. Krämerbrücke

Floransa'daki Arno Nehri üzerinde yer alan ve "Eski Köprü" olarak bilinen Ponte Vecchio'nun zengin bir tarihi geçmişi vardır, 996 yılına kadar uzanır. Diğer eski köprüler gibi, Ponte Vecchio da birkaç kez yıkılmış ve yeniden inşa edilmiştir²². Günümüzdeki köprü tamamen taştan yapılmış olup, hala üzerinde mağazalar bulunan nadir köprülerden biridir. Ponte Vecchio'daki yapılar her zaman tüccarlara ayrılmıştır ve günümüzde çeşitli mağazalara ev sahipliği yapmaktadır. Bu mağazaların çoğu, sanat eserleri satıcıları, kuyumcular ve hediyelik eşya satıcıları gibi çeşitli ticaretlerle uğraşmaktadır. Köprü, 2. Dünya Savaşı sırasında, Hitler'in talimatıyla Floransa'daki diğer tüm köprülerin aksine yıkılmamış ve korunmuştur. Bu durum, Ponte Vecchio'nun tarihi ve mimari öneminin farkında olanların çabalarıyla gerçekleşmiştir. İtalya'nın bir diğer önemli köprüsü olan Ponte di Rialto (Rialto Köprüsü), Venedik'teki Büyük Kanal üzerinde yer alır ve birçok dükkânı barındırır. Birçok çatışma ve yangın sonrasında, köprü 1589-1591 yılları arasında tamamen taştan yeniden inşa edilmiştir (De Miranda, vd., 2010, s. 4). Cesur ve etkileyici yapısıyla, günümüze kadar ayakta kalan Rialto Köprüsü, Venedik'in en gözde turistik yerlerinden biridir. Tarihi ve kültürel önemiyle zenginleşen bu köprüler, ziyaretçilere benzersiz bir deneyim sunar ve İtalya'nın tarihini ve mimarisini yansıtan önemli yapılar arasında yer alır.

Paris'in en eski köprülerinden biri olarak kabul edilen Pont Notre Dame, tarih boyunca defalarca yıkılmış ve yeniden inşa edilmiştir. Bugün daha düz ve sade bir görünüme sahip olsa da geçmişte 60 büyük evle kaplıydı. 1406'daki sel felaketi köprüye zarar vermiş, bunun üzerine 1412'de VI. Charles'ın emriyle yeniden inşa edilmiştir. Ancak, 7 yıllık inşaat sürecinin ardından ahşap köprü, iki yanında bulunan 30'ar evle birlikte 1499 yılına kadar ayakta kalmış, ancak evlerin ağırlığına dayanamayarak tamamen çökmüştür. Bu başarısızlık sonrasında Paris, köprüyü bu kez taştan yeniden inşa etmiştir. Yeni köprü ve evler 1507 yılında tamamlanmış, ancak evler hem sağlık hem de köprü'nün korunması açısından 1788 yılında yıkılmıştır (Galignani, 1825, s. 139-149). Pont Notre Dame, Paris'in tarihi ve kültürel mirasının önemli bir parçası olmaya devam ederken, yaşadığı bu tarihi dönüşümlerle birlikte şehrin geçmişine ve mimarisine ışık tutmaktadır.

Bulgaristan'ın kuzeyinde yer alan Lofça kentinde Osma Nehri üzerine inşa edilen ve adını nehrinden alan Osma Köprüsü, mimarisiyle öne çıkar (Arslan, 2014, s. 142). İlk olarak 1874 yılında ahşap olarak yapılan bu köprü, 1925 yılında bir yangın sonucunda tamamen yanmıştır. 1931'de yeniden inşa edilen Osma Köprüsü bu sefer betonarme olarak yapılmıştır. Ancak, bölge halkının talepleri üzerine köprü 1981'de yeniden orijinal

²¹ <https://www.erfurt-tourismus.de/sehenswertes/kraemerbruecke> [Erişim tarihi: 12.02.2024].

²² <https://www.britannica.com/topic/Ponte-Vecchio-Florence-Italy> [Erişim tarihi: 12.02.2024].

ahşap şekline getirilmiştir. Günümüzde Osma Köprüsü, hala bu orijinal ahşap görünümünü korumaktadır ve üzerinde birçok dükkân bulunmaktadır.

Bursa'nın tarihi ve kültürel dokusunu yansıtan önemli bir yapı olan Irgandı Köprüsü, şehrin simgelerinden biridir. 1442 yılında Irgandı Ali'nin oğlu Hacı Muslihiddin tarafından inşa edilmiştir. Bu köprü, zanaatkârların geleneksel el sanatlarını icra ettiği bir merkez olarak da hizmet vermiştir. Ancak, tarih boyunca çeşitli doğal afetler ve savaşlar nedeniyle zarar görmüş ve yeniden inşa edilmiştir. 1854 yılında meydana gelen Büyük Bursa Depremi'nde hasar gören köprü, aynı zamanda Türk Kurtuluş Savaşı sırasında Yunan ordusu tarafından da bombalanmıştır. Ancak, bu tarihi yapıya verilen değer ve önem sayesinde, Irgandı Köprüsü 2004 yılında Osmangazi Belediyesi tarafından yenilenmiş ve tekrar kullanıma açılmıştır (Çalığışu, 2009, s. 599). Bu yeniden yapılanma ve restorasyon çalışmaları, köprü'nün sadece bir geçiş noktası olmaktan öteye geçerek, Bursa'nın kültürel mirasını ve tarihini yaşatma ve koruma çabasının bir parçası olmuştur. Irgandı Köprüsü, bugün hala zanaatkârların ve yerel halkın buluşma noktası olarak önemini korumakta ve Bursa'nın tarihi dokusuna katkı sağlamaktadır.



Görsel 8. Irgandı Köprüsü (Bursa)

Sonuç

Köprüler tarih boyunca medeniyetlerin, krallıkların ve devletlerin birbirine bağlanmasında kilit bir rol oynamıştır. Antik Roma'dan Orta Çağ'a, Rönesans döneminden modern çağa kadar, köprüler sadece fiziksel bağlantı sağlamakla kalmayıp aynı zamanda kültürel ve ekonomik değişimlere de öncülük etmiştir. Roma İmparatorluk döneminde inşa edilen muazzam taş köprüler, günümüzde hala ayakta duran antik mühendislik harikalarıdır. Bu köprüler, ticaret yollarını açmak, orduları taşımak ve farklı kültürleri birbirine bağlamak için kullanılmıştır. Aynı zamanda Orta Çağ'da inşa edilen köprüler, sadece stratejik önem taşımakla kalmayıp aynı zamanda mimari açıdan da büyük birer sanat eseri olmuşlardır. Tarihi köprüler, turistler için cazip destinasyonlar haline gelmiştir. Bir şehirdeki ünlü bir köprü, sadece mimari bir şaheser olarak değil, aynı zamanda o şehrin tarihini ve kültürünü de temsil eder. Örneğin, Paris'teki Seine Nehri üzerindeki Eiffel Kulesi'nin gölgesinde yükselen "Pont Alexandre III," zarif tasarımıyla sadece bir köprü değil, aynı zamanda romantizmin sembolüdür. Bu tür köprüler, turistlere geçmiş keşfetme ve bir şehrin karakterini anlama fırsatı sunar. Birçok köprü, etkileyici manzaralara sahip olduğu için turistlerin ilgisini çeker. Nehirler, vadiler veya denizler üzerinde yer alan köprüler, muhteşem manzaralar sunar ve ziyaretçiler için popüler fotoğraf çekme noktaları haline gelir.

Köprüler şehirler ve bölgeler arasında bir çekim merkezi haline gelmiştir. Turistler, sadece köprüleri ziyaret etmekle kalmayıp, aynı zamanda bu yapıların bulunduğu şehirlerde konaklamak, yerel kültürü deneyimlemek ve bölgesel lezzetleri tatmak için seyahat etmektedirler. Bu durum, turizm ekonomisine büyük bir katkı sağlamakta ve köprülerin bulunduğu şehirleri popüler destinasyonlar haline getirmektedir. Ancak, köprülerin tarihsel ve turistik değerinin ötesinde, çevresel ve

toplumsal etkileri de göz ardı edilemez. Köprüler, ulaşımın kolaylaşması, ticaretin gelişmesi ve kültürler arası etkileşimin artması gibi olumlu etkiler sağlamaktadır. Aynı zamanda, bu yapılar trafik, çevresel planlama ve koruma gibi konularda önemli zorluklar da yaratmaktadır.

Köprüler, sadece iki kıyıyı birbirine bağlayan fiziksel yapılar değildir; aynı zamanda geçmişi günümüze taşıyan ve turistlere kültürel bir hazine sunan önemli simgelerdir. Tarihi köprüler, bir toplumun evrimini yansıtarak ziyaretçilere eşsiz bir deneyim sunarken, modern köprüler ise şehirleri birbirine bağlayarak turizmi desteklemekte ve kültürel alışverişi teşvik etmektedir. Köprüler, geçmiş ve gelecek arasında bir bağlantı noktası olarak tarih ve turizmde önemli bir rol oynamaya devam etmektedir.

Kaynakça

- Aarne, A. & Thompson, S. (1961). *The Types of the Folktale*. Helsinki: Academia Scientarum Fennica.
- Arslan, A. S. (2014). Erken Dönem Osmanlı Sanatında Latin Etkileri. *Zeitschrift Für Die Welt Der Türken*, 6(2), 131-155.
- Aruçi, M. (2020). Mostar Köprüsü. *TDV İslâm Ansiklopedisi* (C. 30, s. 296-298). İstanbul: TDV Yayınları.
- Bean, G. (1997). *Eskiçağda Güney Kıyılar*. İstanbul: Arion Yayınevi.
- Bennett, D. (2000). The History and Aesthetic Development of Bridges. *The Manual of Bridge Engineering* (p. 1-34). London: Thomas Telford.
- Billington, D. (1985). *The Tower and the Bridge*. Princeton: Princeton University Press.
- Brunning, R. (2001). The Somerset Levels. *Current Archaeology*, XV (4)172, 139-143.
- Caesar, G. J. (2016). *Gallia Savaşı*. İstanbul: Alfa Yayınları.
- C. H. M. (1924). The Fratres Pontifices and the Community at Altopasio. *The Catholic Historical Review*, 9(4), 563-566.
- Chisholm, H., ed. (1911). Bridgebuilding Brotherhood. *Encyclopædia Britannica*, Vol. 4 (11th ed., p. 531). Cambridge: Cambridge University Press.
- Cossons, N. & Trinder, B.S. (2002). *The Iron Bridge: Symbol of the Industrial Revolution*. West Sussex: Phillimore & Co. Ltd.
- Courland, R. (2011). *Concrete Planet: The Strange and Fascinating Story of The World's Most Common Man-Made Material*. Amherst, New York: Prometheus Books.
- Çalığıuşu, E. (2009). Bursa İrgandı Köprüsü. *Türk Dünyası Araştırmaları*, (183), 599-610.
- Da Vinci, L. (2014). *Yazılar*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Dede Korkut Oğuznameleri (2012). *Dede Korkut Oğuznameleri*, (Haz. S. Tezcan ve H. Boeschoten). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- de Miranda, M. ; Pogacnik, M. & Skansi, L. (2010). Bridges in Venice - Architectural and Structural Engineering aspects. *IABSE Symposium: Large Structures and Infrastructures for Environmentally Constrained and Urbanised Areas*, 22-24 September 2010, Venice, Italy, 812-813
- Dörner, F. K. (1941). *Inchriften und Denkmäler aus Bithynien, İstanbuler Forschungen Vol. 14*. Berlin: Archäolog. Inst. d. Dt. Reiches.

- Galignani A. & W. (1825). *The History of Paris from the Earliest Period to the Present Day*. Paris: Geo. B. Whittaker, Ave - Maria - Lane.
- Goldsworthy, A. (2014). *Caesar*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları.
- Gombrich, E.H. (1998). *Sanatın Öyküsü*. İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Grewe, K., Kessener, P., & Piras, S. (1999). der Technik X: Im Zickzack-Kurs über den Fluß: Die römisch/seldschukische Eurymedon-Brücke von Aspendos (Türkei). *Antike Welt*, 30(1), 1-12.
- Herodotus (1920). *Herodotus*, (translation by A. D. Godley). Cambridge: Harvard University Press.
- Hope S. & D. K. Hagel, R. (2006). *Mycenaean Fortifications, Highways, Dams and Canals*. Sävedalen: Paul Åströms Förlag
- Keel, J. (1975). *The Mothman Prophecies*. United States: Saturday Review Press.
- Lactantius (1984). *De Mortibus Persecutorum*, (ed. and translated J. L. Creed). Oxford: Clarendon Press.
- Manco, J. (1995). Pulteney Bridge. *Architectural History*, 38, 129-145.
- Mango, C. & Scott, R. (1997). *The Chronicle of Theophanes Confessor*. Oxford: Clarendon Press.
- Page, R. I. (2003). *İskandinav Mitleri*. Ankara: Phoenix Yayınları.
- Procopius (1940). *On Buildings*, (Translated by H. B. Dewing, Glanville Downey). Cambridge, MA: Loeb Classical Library 343, Harvard University Press.
- Roberts, J.M. (2015). *Avrupa Tarihi*. İstanbul: İnkılap Yayınevi.
- Sellers, W. (1888). Memoir of James Buchanan Eads. *National Academy of Sciences Biographical Memoir* (Vol. III, 59-80). Washington City: The Academy
- Şahin, S. & Adak, M. (2007). *Stadiasmus Patarensis: Itinera Romana Provinciae Lyciae*. İstanbul: Ege Yayınları.
- Thurston, H. (1913). The Bridge-Building Brotherhood, (ed. C. Herbermann). *Catholic Encyclopedia* (Vol.II, 2028-2029). New York: Robert Appleton Company.
- Thornbury, W. (1872). *Old and New London*. London: British Library, Historical Print Editions
- Wheeler, M. (2004). *Roma Sanatı ve Mimarlığı*. İstanbul: Homer Kitabevi.
- Whitby, M. (1985). Justinian's Bridge over the Sangarius and the Date of Procopius' de Aedificiis. *The Journal of Hellenic Studies*, 105, p. 129-148.
- Whitney, C. S. (2003). *Bridges of the World: Their Design and Construction*. Mineola, New York: Dover Publications.
- Wurster, W.W. - J. Ganzert, (1978). Eine Brücke bei Limyra in Lykien (mit einem Beitrag von K. Strähle), *Archäologischer Anzeiger*, 1978, 288-307. Berlin: Deutsches Archäologisches Institut.

İnternet Kaynakları

<https://www.palafittes.org/fundstelle.html?sid=258> [Erişim tarihi: 20.01.2024].

<https://www.ntv.com.tr> [Erişim tarihi: 20.01.2024].

https://www.nytimes.com/2014/04/28/world/europe/on-bridges-in-paris-clanking-with-love.html?_r=0 [Erişim tarihi: 20.01.2024].

https://www.imdb.com/title/tt0273724/?ref=fn_al_tt_5 [Erişim tarihi: 20.01.2024].

https://www.imdb.com/title/tt0050212/?ref=fn_al_tt_1 [Erişim tarihi: 20.01.2024].

https://www.imdb.com/title/tt0398808/?ref=fn_al_tt_1 [Erişim tarihi: 20.01.2024].

https://www.imdb.com/title/tt0038650/?ref=fn_al_tt_1 [Erişim tarihi: 20.01.2024].

https://www.imdb.com/?ref=mv_home [Erişim tarihi: 20.01.2024].

<https://www.wga.hu/index.html> [Erişim tarihi: 20.01.2024].

<https://www.youtube.com/watch?v=eikxjmofoiQ>. [Erişim tarihi: 20.01.2024].

<https://www.bbc.com/news/uk-england-london-47228698> [Erişim tarihi: 20.01.2024].

<https://www.erfurt-tourismus.de/sehenswertes/kraemerbruecke> [Erişim tarihi: 12.02.2024].

<https://www.britannica.com/topic/Ponte-Vecchio-Florence-Italy> [Erişim tarihi: 12.02.2024].

<https://www.lonelyplanet.com/news/mostar-bridge-diving-bosnia-hercegovina> [Erişim tarihi: 12.02.2024].

<https://www.ilovelockusa.com/login> [Erişim tarihi: 20.01.2024].

Görsel Kaynaklar

Görsel 1: <https://sarajevotimes.com/wp-content/uploads/2020/06/jump-old-bridge.jpg> (Erişim Tarihi: 27.01.2024).

Görsel 2: <https://maps.app.goo.gl/BPoeZr84XVwwHPht6> (Erişim Tarihi: 27.01.2024).

Görsel 3: <https://www.ntv.com.tr/galeri/teknoloji/leonardo-da-vincininistanbul-icin-tasarladigi-proje-5-yuzyil-sonra-hayata-gecti,qD7cj5KVb0GL5NNK2NI8RQ/SW7z6Hi56Eu9Un1k4mcf-g> (Erişim Tarihi: 27.01.2024).

Görsel 4:

<https://image.hurimg.com/i/hurriyet/75/750x422/55ea2449f018fbb8f86dbf22.jpg> (Erişim Tarihi: 27.01.2024).

Görsel 5: <https://www.ozan.com/wp-content/uploads/2023/05/klasiklesmis-fantastik-filmler-sahane-hayat.jpg> (Erişim Tarihi: 27.01.2024).

Görsel 6: <https://assets.bwbx.io/images/users/iqjWHBFdfxIU/ifswwtHb9wDI/v0/-1x-1.png> (Erişim Tarihi: 27.01.2024).

Görsel 7:

https://www.erfurt-tourismus.de/fileadmin/_processed_/7/d/csm_3927_Kraemerbruecke_04639a4ec2.jpg (Erişim Tarihi: 27.01.2024).

Görsel 8: <https://www.kulturportali.gov.tr/contents/images/%c4%b1rgand%c4%b1.jpg> (Erişim Tarihi: 27.01.2024).