



Sarı, Yavuz, “Arsin-Yanbolu Vadisi’nde Bulunan Tek Kemer Gözlü Taş Köprüler”, *Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 10/22, ss.265-295.
DOI: 10.31765/karen.1496975

Bu makale etik kurul izni ve/veya yasal/özel izin alınmasını gerektirmemektedir.

This article doesn't require ethical committee permission and/or legal/special permission.

* Araştırma Makalesi / *Research Article*

** Dr. Öğr. Üyesi,
Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi, İslami İlimler Fakültesi, İslam Tarihi ve Sanatları Bölümü, Tokat/TÜRKİYE
 yavuz.sari@gop.edu.tr

ORCID : 0000-0001-6847-2600

Anahtar Kelimeler: Trabzon, Arsin, Yanbolu Vadisi, Köprü, Taş

Keywords: Trabzon, Arsin, Yanbolu Valley, Bridge, Stone

ARSİN-YANBOLU VADİSİ’NDE BULUNAN TEK KEMER GÖZLÜ TAŞ KÖPRÜLER*

Yavuz SARI**

Öz: Köprü mimarisi ile ilgili çalışmalarını incelediğimizde gerek ülke genelinde gerekse Trabzon özelinde yetersiz olduğunu söyleyebiliriz. Söz konusu alana katkı sunmak amacıyla hazırlanmış olduğumuz bu çalışmada, Trabzon’un Arsin ilçesi sınırları içerisinde yer alan Yanbolu Vadisi’ndeki dokuz köprü tanıtılıp değerlendirilmiştir. Esasen vadiye hem derenin ana kolu hem de yan kolları üzerinde bulunan köprü sayısı çok daha fazladır. Ancak çalışma ana kol üzerinde inşa edilmiş köprülerle sınırlı tutulmuştur. 19. ve 20. yüzyıllara tarihlenen köprülerin beşi Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından restore edilmiş dördü ise oldukça bakımsız durumdadır. Saha çalışmasıyla yerinde incelediğimiz köprüler özellikle plan, mimari ve malzeme özellikleri açısından ele alınmıştır. İnşa edildikleri dere yatağının yapısına göre şekillenen köprüler tek kemer gözlü olup sivri veya yuvarlak kemerlidir. Bölgede ahşap malzemenin yaygın olmasına rağmen taşın daha dayanıklı olması hasebiyle köprülerde taş malzeme tercih edilmiştir. Bölge halkı tarafından kısıtlı imkânlarla inşa edilen köprülerde işlevsellik ön plana çıkarılmıştır. Mütevazı ölçülere sahip köprülerde süs öğelerine yer verilmemiştir. Köprüler, değerlendirme ve karşılaştırma bölümünde bölgede veya Anadolu’nun farklı noktalarında yer alan bazı köprü örnekleriyle karşılaştırılmıştır. Bu karşılaştırma neticesinde sahip oldukları özellikler açısından benzer oldukları görülmüştür.

SINGLE ARCH STONE BRIDGES IN THE ARSIN-YANBOLU VALLEY

Abstract: When we examine the studies on bridge architecture, we can say that they are inadequate both in the country and in Trabzon specifically. In this study, which we prepared to contribute to the field in question, nine bridges in the Yanbolu Valley, located within the borders of Arsin district of Trabzon, were introduced and evaluated. In fact, there are many more bridges in the valley, both on the main branch of the stream and on its side branches. However, the work was limited to bridges built on the main branch. Five of the bridges, dating back to the 19th and 20th centuries., were restored by the General Directorate of Highways, while four are in a very neglected state. The bridges we examined on site during field work were discussed especially in terms of plan-description and material properties. Shaped according to the structure of the stream bed on which they are built, the bridges have single arches and pointed or stone material was preferred for bridges in Anatolia. As a result of

Geliş Tarihi / Received Date: 06.06.2024

Kabul Tarihi / Accepted Date: 18.11.2024

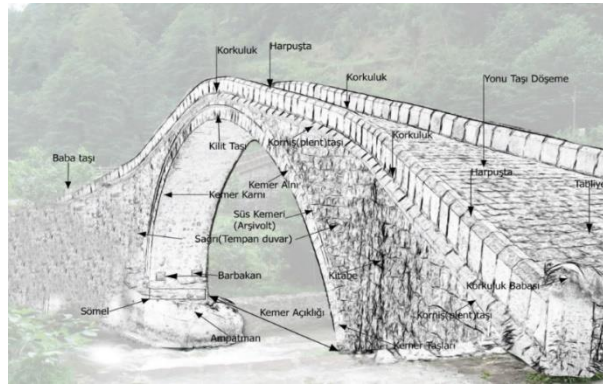
stone material was preferred for bridges because stone is more durable. Functionality is highlighted in the bridges built by the local people with limited resources. No ornamental elements are included in bridges with modest dimensions. In the evaluation and comparison

section, the bridges were compared with some bridge examples located in the region or at different points in Anatolia. As a result of this comparison, it was seen that they were similar in terms of their features.

Giriş

Köprü; su, kanyon, vadi, çukur gibi engelleri bulunan bir araziye aşmak, karşıdan karşıya geçmeyi mümkün kılmak veya kolaylaştırmak için bir arazinin iki yakasını üstten birbirine bağlayan ahşap, kâğır, asma veya ayaklı yapılara denir.¹ Önceleri doğanın ulaşımı engelleyen kısımlarını aşma amacından öte işlevi olmayan köprüler, toplumların gelişimine paralel, ticari, iktisadi, askerî, sosyal ve kültürel konulara hizmet eden yararlı yapılar olarak, zamanla kültür tarihinin tamamlayıcı birer unsuru haline gelmişlerdir.² Türkler de Orta Asya'dan gelip Anadolu'ya egemen olduktan sonra hakimiyetleri altındaki alanları imar etme çabasına girmişlerdir. Bölgelere göre coğrafi şartların değişiklik gösterdiği bu coğrafyada özellikle yolların kesintisiz ilerlemesi için akarsular üzerinde köprüler inşa etmişlerdir. Cevdet Çulpan "Türk Taş Köprüleri" adlı kitabında Anadolu Türk devri köprülerinin tipolojisini ortaya koymuştur.³ Söz konusu tipolojiyi Erol Altınsapan "Tek Kemer Gözlü Rize Köprüleri" adlı kitabında yeniden düzenleyip sadeleştirmiştir.⁴ Fügen İter ise "Osmanlılara Kadar Anadolu Türk Köprüleri" adlı kitabında -tipi doğuran en büyük etken, nehir yatağının derinliği ve genişliğidir- görüşünden hareketle köprüleri iki tipe ayırmıştır.⁵

Köprüler, ayak, kemer, üzerinde yürünen tabliye, akarsu debisi ve yatak genişliğine uygun olarak düzenlenen gözler, su basıncı karşısında zarar görmemesi için ayakların önüne eklenen mahmuzlar (sel yaran) ve güvenlik amacıyla oluşturulan korkuluklar köprülerin en önemli mimari elemanlarıdır. Bunların dışında kemer açıklığı, tempan duvarı, korkuluk babası, hafifletme gözü, topuk, üzengi taşı, kilit taşı, yaya sığınağı ve korniş gibi unsurlar da yine köprü terminolojisinde görülen diğer unsurlardır (Şekil 1).⁶



Şekil 1. Köprü Bölümleri (S. Başkan)

Anadolu'nun en eski köprüsü, Çorum Boğazköy'de M.Ö 13. yüzyılda inşa edilen Hitit köprüsüdür.⁷ Daha sonra Lidya kralı Kroisos zamanında (M.Ö 6. yy.) Kızılırmak üzerinde mevcut olduğu tartışılan köprü (bugünkü Çeşnigir Köprüsü), sonra ise Roma ve Bizans devri köprüleri

¹ Hasol, 2008: 280.

² İter, 1978: 11.

³ Çulpan, 2002: 6-7.

⁴ Ayrıntılı bilgi için bkz. Altınsapan, 2001: 114-115.; Ödekan, 2008: 1055.

⁵ Ayrıntılı bilgi için bkz. İter, 1978: 27.

⁶ Ayrıntılı bilgi için bkz. Kurt, 2016: 16-17-18.

⁷ Tali, 2019: 12. Ayrıca bkz. Çeçen, 2002: 253.

gelmektedir.⁸ Köprü inşasında mahir olan Romalılar hakimiyet altında tuttıkları yerlerde çok sayıda köprü inşa etmişlerdir.⁹ Anadolu Selçukluları ve Osmanlılar bu köprüleri zaman zaman onararak günümüze gelmelerine önemli katkı sunmuşlardır.

Anadolu'da Selçuklular, ilk ve ikinci Beylikler dönemi ile köprü inşası devam etmiştir. Osmanlıya gelindiğinde ise 14. ve 15. yüzyıllarda köprü mimarisinde önemli gelişmelerin olduğunu görüyoruz. 16. yüzyılda ise Mimar Sinan ile birlikte teknik açıdan doruk noktasına ulaşmıştır. Bu dönem sonrasında ise köprü inşasının yavaş yavaş azalmaya başladığını söyleyebiliriz.¹⁰

1. Çalışmanın Amacı

Deveboynu Tepesi (3081 m) eteğinden doğup tarihi Taşköprü ve Santa (Dumanlı) yerleşimlerinden geçerek 64 km sonra Yanbolu'dan Karadeniz'e dökülen Yanbolu Deresi ve kolları üzerinde birçok köprü inşa edilmiştir. Söz konusu köprülerin büyük çoğunluğu zaman içerisinde sel veya insan etkilerine bağlı olarak ya yıkılmış ya da büyük oranda tahrip olmuştur. Ayrıca bu etkilerin yanı sıra bazı köprülerin yerine veya üzerine betonarme köprülerin inşa edildiği de görülmektedir. Hazırladığımız "Arsin-Yanbolu Vadisi'nde Bulunan Tek Kemer Gözlü Taş Köprüler" başlıklı çalışmayla az sayıda kalan köprüyü detaylı bir şekilde inceleyip Türk köprü mimarisi içerisindeki yerlerini belirlemeyi amaçlıyoruz. Yapmış olduğumuz literatür taraması neticesinde, bahsi geçen köprülerin detaylı bir incelemeye tabi tutulmadığını sadece isim olarak kayıt altına alındığını tespit ettik.¹¹ Bu durum çalışmamızın önemini göstermektedir.

2. Çalışmanın Yöntemi

Çalışmamıza konu olan köprüler 08.04.2024 tarihinde yerinde incelenmiştir. İnceleme esnasında gerekli fotoğraflama ve ölçü alma işlemi gerçekleştirilmiştir. Ayrıca bölgede yaşayan insanlardan köprüler hakkında bilgiler elde edilmiştir. Saha çalışmasında ve literatürdeki yayınlardan elde edilen bilgiler ışığında köprüler ayrıntılı şekilde tanıtılmıştır. Ayrıca bölgede ve Anadolu'nun çeşitli yerlerinde bulunan köprülerle karşılaştırılarak köprü mimarisi içerisindeki yerleri tespit edilmeye çalışılmıştır.

3. Sınırlılıklar

Trabzon coğrafyasında dağların denize paralel olarak uzanması sebebiyle iç kısımlara kuzey-güney doğrultuda uzanan vadiler vasıtasıyla ulaşılmaktadır. Vadilerde büyük ya da küçük birer akarsu yatağı bulunmaktadır. Yerleşmeler, vadilerin her iki yanında yükselen yamaçlara kurulmuştur. Dolayısıyla akarsuların gerek ana kolları gerekse yan kolları üzerinde çok sayıda köprü inşa edilmiştir. Bu çalışmada da Yanbolu Vadisi'ndeki Yanbolu Deresi'nin denizle buluştuğu nokta ile Santa Harabeleri'nin başlangıç noktası arasında, derenin ana kolu üzerinde yer alan ve özgünlüğünü büyük oranda koruyup günümüze ulaşan tek kemer gözlü köprüler konu edilmiştir. Ana kol üzerinde tespit edilen köprü sayısı sekizdir. Bu köprüler, sahile olan uzaklıklarına göre sırasıyla, Yeniköy Köprüsü (19. yy), Sincan Köprüsü (19. yy), Kaşıkçı Köprüsü (19. yy), Tandırlı Köprüsü (19. yy), Agrid Köprüsü, Goballı Köprüsü, Yamakoğun (Ayeni) Köprüsü (19. yy) ve Binatlı (Terzili, Cingalli) Köprüsü (19 yy)'dür. Bununla birlikte yan kol üzerinde bulunan Agrid (Çamlıyurt II) Köprüsü (20. yy)'nün ana kola uzaklığının yaklaşık 20 m olması nedeniyle bu köprüde çalışmaya dahil edilmiştir. Böylece toplamda dokuz köprü inceleme konusu yapılmıştır.

4. Bölge Coğrafyası ve Yanbolu Vadisi

Yanbolu Vadisi'ni de içinde barındıran Trabzon coğrafyasının topografyasını incelediğimizde düzenli yerleşime elverişli alanların oldukça az olduğunu görüyoruz. Dağların denize paralel

⁸ Çulpan, 2002: 13-14; Ayrıntılı bilgi için bkz. Alkan vd., 2011: 14; Tanyeli, 2002: 371-372.

⁹ Tali, 2019: 12.

¹⁰ Ayrıntılı bilgi için bkz. Tali, 2019: 112-113.

¹¹ Güler Erüz vd., 2019: 155-164., Ayrıca bkz. Sümerkan ve Okman, 1999: 139-140.

uzanması, denizle arasında oldukça eğimli yamaçların ve vadilerin oluşmasına sebebiyet vermektedir. Trabzon'un kırsal kesimlerinde, özellikle dağlık alanlarında topografik yapı ve iklimsel etkilerden dolayı kıyı ve iç kesimlerdeki kırsal yerleşmeler arasında yapısal farklılıklar bulunmaktadır. Bölgenin yerleşim alanları kıyıda ve kıyıdan içeriye doğru uzanan vadiler boyunca oluşmuştur. Söz konusu vadilerin tabanları, yamaçları veya sırtları en yaygın yerleşim alanlarıdır. Her vadiye küçük ya da büyük bir dere yatağı mevcut olup yerleşim alanlarına giden yollar genellikle bu dereleri takip etmektedir. Dağınık yerleşimlerden oluşan kırsal alanlarda kıyıdan yaklaşık 1500-1600 m yüksekliğe kadar kalıcı yerleşimler bulunmaktadır.

İnceleme alanımız olan Yanbolu Vadisi de yukarıda bahsi geçen bölge özelliklerini aynı şekilde yansıtmaktadır. Vadi boyunca uzanan Yanbolu Deresi'nin kaynağı Kalkanlı Dağları'nı oluşturan Çakırğöl ve Deveboynu doruklarından alır. Yaklaşık 64 km uzunluğa sahip Yanbolu Deresi doğrudan Karadeniz'e dökülmektedir. Boyunun kısa, akış hızının ve yatak eğiminin yüksek olması bulunduğu vadiyi derinlemesine aşındırmasına neden olmuştur. Bu durum vadi yamaçlarının da oldukça eğimli olmasına sebebiyet vermiştir. Genel olarak düzenli bir rejime sahip olan Yanbolu Deresi, yüksek kesimlerdeki karların da erimesiyle birlikte en fazla su taşıdığı aylar Nisan, Mayıs ve Hazirandır.¹²

5. Katalog

5.1. Yeniköy Köprüsü (19. yy.)

Yanbolu vadisinde yer alan köprü, sahilinden yaklaşık 8 km uzaklıkta olup Yeniköy Mahallesi sınırları içerisinde bulunur. Ana yola takriben 50 m uzaklıkta olan köprüye tali yoldan ulaşmaktadır. Köprü'nün kitabesi bulunmadığı için kesin inşa tarihi, banisi ve mimarı bilinmemektedir. Ancak 2010-2011 yılları arasında Karayolları 10. Bölge Müdürlüğü tarafından onarılan köprüye bilgi panosu eklenmiştir. Güney yönde yapıdan bağımsız olarak yerleştirilen panoya göre köprü 19. yüzyılda inşa edilmiştir (Foto. 1).¹³ Yeniköy Mahallesi'ni vadideki ana yola bağlayan köprü günümüzde sağlam olup sadece yaya kullanımına açıktır.



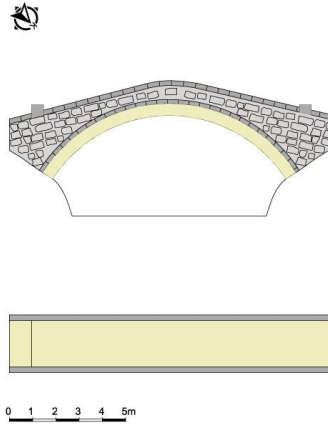
Foto. 1. Yeniköy Köprüsü Bilgi Panosu (2024)

¹² Doğanay ve Doğanay, 2016: 491.

¹³ Sümerkan ve Okman, 1999: 140.



Foto. 2. Yeniköy Köprüsü Güney Cephe Görünüm (2024)



Şekil 2. Yeniköy Köprüsü Cephe Çizimi ve Planı (<http://karadeniz.gov.tr/yenikoy-koprusu/>)

Doğu-batı yönde uzanan köprü tek gözlü ve sivri kemerli olup tipolojik olarak ortadaki geniş ve yüksek ana kemere doğru, her iki yandan çıkışla yükselen, dik köprüler grubuna girmektedir (Foto. 2, Şekil 2). Köprü uzunluğu 27.14 m, genişliği ise korkuluklarla birlikte 4.27 m'dir. Korkuluklar yaklaşık olarak 0.70-0.80 m yüksekliğindedir. Korkulukların doğu ve batı ucuna kare formlu birer baba taşı yerleştirilmiştir. Taşlardan doğu yönde olanları özgünken, batı yöndekiler restorasyon esnasında yenilenmiştir (Foto. 4). Baba taşlarının her bir yüzünde birer madalyon görülmektedir. Köprü'nün kemer açıklığı 17 m olup, kemerin en üst noktasıyla su yüzeyinin arasındaki yükseklik 7 m'dir.



Foto. 3. Yeniköy Köprüsü Kuzey Cephe Görünüm (2024)



Foto. 4. Yeniköy Köprüsü Baba Taşı Örneği (2024)

Üzerinde süsleme unsuru bulunmayan köprünün korkuluk bitimlerinde ve kemer kısmında kesme taş, diğer kısımlarında ise moloz taş kullanılmıştır. Köprü tabliyesinin batı yöndeki girişinde sekiz, doğu girişinde ise dört basamak mevcuttur. Tabliye üzerindeki suların tahliyesi için doğu ve batı girişe kuzey-güney doğrultuda uzanan kanal yerleştirilmiştir. Kanallarda biriken su birer oluk vasıtasıyla dışa akıtılmaktadır. Köprünün kemer ayakları dere yatağı üzerine oturmaktadır /Foto. 3-5).



Foto. 5. Yeniköy Köprüsü Tabliye Görünüm (2024)

Köprünün doğu girişinin hemen karşısında yapı kalıntıları bulunmaktadır. Kalıntılardan mevcut yapının bir ocağının olduğu anlaşılmaktadır (Foto. 6-7).¹⁴

¹⁴ Bölge halkından olan doksan yaşındaki Raif Sarı ile yapmış olduğumuz görüşmede, burada bir dükkânın olduğunu ve dayısının da bu dükkânı bir dönem işlettiğini bize ifade etti.

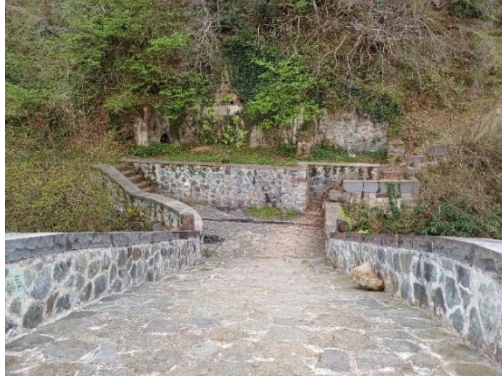


Foto. 6. Yeniköy Köprüsü Yanı Harabe Kalıntıları (2024)



Foto. 7. Yeniköy Köprüsü Yanı Ocak Kalıntısı (2024)

5.2. Sincan Köprüsü (19. yy.)

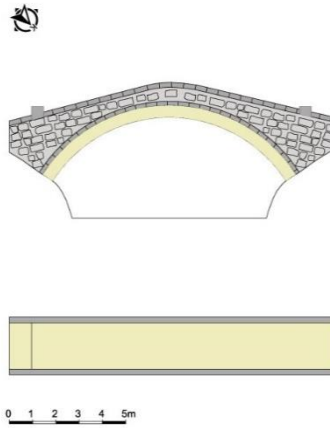
Yanbolu vadisinde bulunan köprü, sahile yaklaşık 22.2 km uzaklıktadır. Atayurt Mahallesi sınırları içerisinde yer alan köprü ana yolun hemen kenarındadır. Kitabesi mevcut olmayan köprünün kesin inşa tarihi, banisi ve mimarı bilinmemektedir. 2010-2011 yılları arasında Karayolları 10. Bölge Müdürlüğü tarafından onarılmıştır. Onarım sonrasında yapının güney yönüne bilgi panosu eklenmiştir. Bağımsız olarak yerleştirilen panosuna göre yapı 19. yüzyılda inşa edilmiştir (Foto. 8). Başdurak Mahallesi'ni vadideki anayola bağlayan köprü günümüzde ayakta olup yaya geçişine açıktır (Foto. 9).



Foto. 8. Sincan Köprüsü Bilgi Panosu (2024)



Foto. 9. Sincan Köprüsü Kuzey Cephe Görünüm (2024)



Şekil 3. Sincan Köprüsü Cephe Çizimi ve Plan (<http://karadeniz.gov.tr/sincan-koprusu/>)

Doğu-batı doğrultuda uzanan köprü tek gözlü ve yuvarlak kemerli olup tipolojik olarak ortadaki geniş ve yüksek ana kemere doğru, her iki yandan çıkışla yükselen, dik köprüler grubuna girmektedir (Foto. 9, Şekil 3). 15.65 m uzunluğundaki köprünün genişliği korkuluklarla birlikte 3.10 m'dir. 0.63 m yüksekliğindeki korkulukların her iki ucuna yakın noktalarına kare formlu birer baba taşı yerleştirilmiştir. Köprünün kemer açıklığı 10.70 m olup en üst noktasının suya olan yüksekliği 5.20 m'dir.



Foto. 10. Sincan Köprüsü Güney Cephe Görünüm (2024)

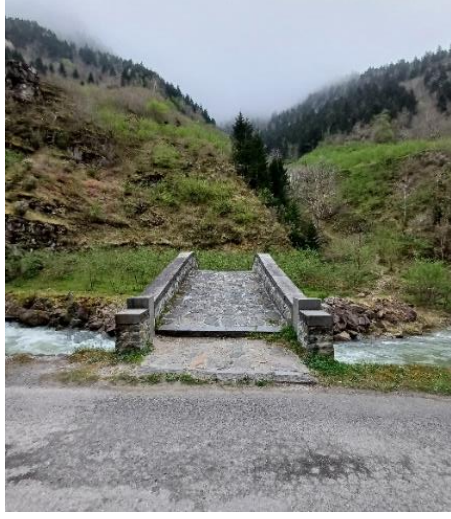


Foto. 11. Sincan Köprüsü Tabliye (2024)

Üzerinde süs ögesi olmayan köprünün korkuluk yüzeyleri kesme taş, kemeri ince yontu kesme taş, diğer bölümler ise moloz taş malzemedir. Köprü ayakları derenin her iki yanındaki doğal kayalar üzerine oturmaktadır (Foto. 12-13).



Foto. 12. Sincan Köprüsü Malzeme Detayı (2024)



Foto. 13. Sincan Köprüsü Ayak Detayı (2024)

5.3. Kaşıkçı Köprüsü (19. yy.)

Yanbolu vadisinde yer alan köprü sahile yaklaşık 24.5 km uzaklıktadır. Atayurt Mahallesi sınırları içerisinde bulunan köprü ana yolun kenarında olup güneydoğu-kuzeybatı doğrultuda inşa edilmiştir. Kitabesi mevcut olmadığı için inşa tarihi, banisi ve mimarı bilinmemektedir. 2010-2011 yılları

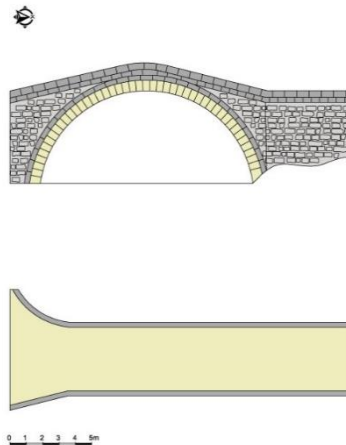
arasında Karayolları 10. Bölge Müdürlüğü tarafından onarılan yapının güney yönüne bilgi panosu yerleştirilmiştir. Bağımsız olarak yerleştirilen panoya göre köprü 19. yüzyılda inşa edilmiştir (Foto. 14). Günümüzde ayakta olan köprünün ana yolla bağlantısı bulunmaktadır (Foto. 15).



Foto. 14. Kaşıkçı Köprüsü Bilgi Panosu (2024)



Foto. 15. Kaşıkçı Köprüsü Kuzey Cephe Görünüm (2024)



Şekil 4. Kaşıkçı Köprüsü Cephe Çizimi ve Plan (<http://karadeniz.gov.tr/kasikci-koprusu/>)

Tek gözlü ve sivri kemerli köprü, tipolojik olarak ortadaki geniş ve yüksek ana kemere doğru, her iki yandan çıkışla yükselen, dik köprüler grubuna girmektedir (Foto. 15, Şekil 4). Köprünün

uzunluğu 23.30 m, genişliği ise korkuluklarla birlikte 3.40 m'dir. 0.57 m yüksekliğe sahip korkulukların her iki ucuna baba taşı yerleştirilmiştir. 12.60 m açıklığa sahip köprü kemerinin en üst noktası ile su yüzeyi arasındaki mesafe 6.80 m'dir.



Foto. 16. Kaşıkçı Köprüsü Güney Cephe Görünüm (2024)



Foto. 17. Kaşıkçı Köprüsü Tabliye Görünüm (2024)

Süsleme unsurlarından yoksun köprünün kemer kavsinde ince yontu taş, korkuluğun üst yüzeyinde düzgün kesme taş, diğer kısımlarda ise moloz taş kullanılmıştır. Köprü ayakları her iki yönde ana kaya üzerine oturmaktadır (Foto. 18).



Foto. 18. Kaşıkçı Köprüsü Malzeme Detayı (2024)



Foto. 19. Kaşıkçı Köprüsü Ayak Detayı (2024)

5.4. Tandırlı Köprüsü (19. yy.)

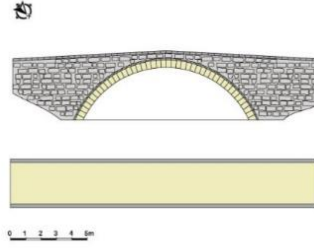
Yanbolu vadisinde bulunan köprünün sahile olan uzaklığı 25.7 km'dir. Yolaç Mahallesi sınırları içerisinde kalan köprünün ana yolla bağlantısı bulunmaktadır. Doğu-batı doğrultuda inşa edilen köprünün hemen güney yönünde araçların ve yayaların geçebileceği betonarme malzemeli yeni bir köprü inşa edilmiştir. Tarihi köprünün kitabesi bulunmadığı için kesin inşa tarihini, banisini ve mimarını bilemiyoruz. Ancak 2010-2011 yılları arasında Karayolları 10. Bölge Müdürlüğü tarafından yapılan onarım sonrasında köprünün kuzey yönüne yerleştirilen bilgi panosuna göre 19. yüzyılda inşa edilmiştir (Foto. 20).



Foto. 20. Tandırlı Köprüsü Bilgi Panosu (2024)



Foto. 21. Tandırlı Köprüsü Güney Cephe Görünüm (2024)



Şekil 5. Tandırlı Köprüsü Cephe Çizimi ve Plan (<http://karadeniz.gov.tr/tandirli-koprusu/>)

Tek gözlü ve yuvarlak kemerli köprü tipolojik olarak yükseklik ve genişlik bakımından büyük fark göstermeyen düz köprüler grubuna girmektedir. Ancak çıkışların eğimi oldukça azdır (Foto. 21, Şekil 5). 20.58 m uzunluğa sahip köprünün genişliği korkuluklarla birlikte 3.24 m boyutlarındadır. 0.69 m yüksekliğindeki korkulukların her iki ucuna birer baba taşı yerleştirilmiştir. Köprünün kemer açıklığı 11.20 m, kemerin en üst noktasının su yüzeyine olan yüksekliği ise 4.70 m'dir.



Foto. 22. Tandırlı Köprüsü Kuzey Cephe Görünüm (2024)



Foto. 23. Tandırlı Köprüsü Tabliye Görünüm (2024)

Köprünün kemerinde ve korkulukların üst kısmında ince yontu kesme taş, diğer kısımlarında ise moloz taş kullanılmıştır. Köprü tabliyesinin her iki ucunda kuzey güney doğrultuda uzan birer su kanalı vardır. Söz konusu kanalda biriken sular birer oluk vasıtasıyla dışarıya akıtılmaktadır. Süsleme unsurları açısından yoksun köprünün ayakları ana kaya üzerine oturmaktadır (Foto. 22-23-24).



Foto. 24. Tandırlı Köprüsü Malzeme Detayı (2024)



Foto. 25. Tandırlı Köprüsü Ayak Detayı (Y. Sarı, 2024)

5.5. Tarihi Agrid (Çamlıyurt II) Köprüsü (20. yy.)

Yanbolu vadisinde bulunan köprünün sahile uzaklığı 33 km'dir. Söz konusu köprü incelemiş olduğumuz diğer köprülerden farklı olarak ana dere yatağı üzerinde değil yan kol üzerinde inşa edilmiştir. Ana kol ile köprünün inşa edildiği noktanın birbirine olan uzaklığı yaklaşık 20 m dir. Ana yolla bağlantısı bulunmayan köprüye ilkel şekilde yapılmış basit bir ahşap köprüden ulaşılır. Köprünün kitabesi bulunmadığı için inşa tarihi, banisi ve mimarı bilinmemektedir. 2020 yılında Karayolları 10. Bölge Müdürlüğü tarafından onarılmıştır. Onarım sonrasında yapının kuzeyinde bir noktaya yerleştirilen bilgi panosuna göre 20. yüzyılda inşa edilmiştir (Foto. 26).



Foto. 26. Tarihi Agrid (Çamlıyurt II) Köprüsü Bilgi Panosu (2024)



Foto. 27. Tarihi Agrid (Çamlıyurt II) Köprüsü Batı Cephe Görünüm (2024)

Kuzey-güney doğrultuda uzanan köprü tek gözlü ve yuvarlak kemerli olup tipolojik olarak ortadaki geniş ve yüksek ana kemere doğru, her iki yandan çıkışla yükselen, dik köprüler grubuna girmektedir (Foto. 29). Köprü'nün uzunluğu 10 m, genişliği ise korkuluklarla birlikte 2.52 m boyutlarına ulaşır. 0.43 m yüksekliğe sahip korkulukların her iki ucunda kare formlu birer baba taşı bulunmaktadır. Köprü'nün kemer açıklığı 4.40 m'dir. Kemerin en üst noktasının su yüzeyine olan yüksekliği ise 3.50 m'dir.



Foto. 28. Tarihi Agrid (Çamlıyurt II) Köprüsü Kemer Detayı (2024)

Köprü'nün kemerinde ve korkuluklarının üst kısmında ince yontu, diğer kısımlarda ise kaba yontu taş malzeme kullanılmıştır. Süsleme unsurları açısından yoksun köprü'nün ayakları ana kaya üzerine oturmaktadır (Foto. 29-30).



Foto. 29. Tarihi Agrid (Çamlıyurt II) Köprüsü Malzeme Detayı (2024)



Foto. 30. Tarihi Agrid (Çamlıyurt II) Köprüsü Ayak Detayı (2024)

Köprünün kuzey yönünde bugün harabe durumda olan iki bina bulunmaktadır (Foto. 31). Söz konusu binalardan birinin ev, diğerinin ise ağıl benzeri bir yapı olduğunu düşünüyoruz.



Foto. 31. Tarihi Agrid (Çamlıyurt II) Köprüsü Harabe Kalıntıları (2024)

5.6. Agrid Köprüsü (19. yy.)

Yanbolu vadisinde yer alan köprünün sahile olan uzaklığı 33.1 km'dir. Ana dere yatağının yan kolu üzerinde bulunan Agrid (Çamlıyurt II) köprüsünün yaklaşık 100 m uzağındadır. Köprünün kitabesi bulunmadığı için inşa tarihini, banisi ve mimarını bilmiyoruz. Ancak sahip olduğu özelliklerden hareketle 19. yüzyıla tarihlendirebiliriz. Çamlıyurt Mahallesi'ni vadideki ana yola bağlayan köprü günümüzde ayakta olup yaya geçişine açıktır (Foto. 32).



Foto. 32. Agrid Köprüsü Kuzey Cephe Görünüm (2024)

Doğu-batı doğrultuda uzanan köprünün uzunluğu yaklaşık olarak 8 m, genişliği ise 2.31 m'dir. Tek gözlü ve yuvarlak kemerli köprünün korkuluğu bulunmamaktadır. Köprü, tipolojik olarak

yükseklik ve genişlik bakımından büyük fark göstermeyen düz köprüler grubuna girmektedir. Kemerinin en üst noktası ile su yüzeyi arasında yaklaşık 3.20 m yükseklik vardır. Oldukça bakımsız olan köprünün tabliyesi zaman içerisinde toprak, ot ve ağaç fidanlarıyla kaplanmıştır (Foto. 33-34).



Foto. 33. Agrit Köprüsü Güney Cephe Görünüm (2024)



Foto. 34. Agrit Köprüsü Tabliye Genel Görünüm (2024)

Köprünün kemerinde ince yontu, diğer kısımlarında ise kaba yontu taş malzeme kullanılmıştır. Süsleme öğeleri bulunmayan köprünün ayakları ana kaya üzerine oturmaktadır. Söz konusu köprünün ana yolla bağlantısı bulunmaktadır (Foto. 32, 35). Ancak yaklaşık 10 m aşağısında Çamlıyurt mahallesine ulaşımı sağlayan betonarme malzemeli köprü inşa edilmiştir (Foto. 36).



Foto. 35. Agrit Köprüsü Ayak Detayı (2024)



Foto. 36. Agrid Köprüsü Yanı Yeni Köprü (2024)

5.7. Goballı Köprüsü

Yanbolu vadisinde bulunan köprünün sahile olan uzaklığı 34.1 km'dir. Doğu-batı doğrultuda inşa edilen köprünün inşa kitabesi bulunmadığı için kesin inşa tarihi, banisi ve mimarı bilinmemektedir. Ancak sahip olduğu özelliklerden hareketle köprüyü 19. yüzyıla tarihlendirebiliriz. Goballı Mahallesi'ni vadideki ana yola bağlayan köprü günümüzde ayakta olup yaya geçişine açıktır (Foto. 37).



Foto. 37. Goballı Köprüsü Güney Cephe Görünüm (2024)

12.30 m uzunluğa sahip köprünün genişliği 2.29 m'dir. Tek gözlü ve yuvarlak kemerli köprü tipolojik olarak yükseklik ve genişlik bakımından büyük fark göstermeyen düz köprüler grubuna girmektedir (Foto. 38). Korkuluğu bulunmayan köprü kemerinin en üst noktası ile su yüzeyi arasındaki yükseklik 6 m'dir. Zaman içerisinde kaderine terk edilen köprü oldukça bakımsızdır. Tabliyeyi, toprak, ot ve ağaç fidanları kaplamıştır. Tabliyenin alt yüzeyinde ve ayaklarının ana karayla birleştiği noktalarda ciddi hasarlar görülmektedir (Foto. 39).



Foto. 38. Goballı Köprüsü Kuzey Cephe Görünüm (2024)



Foto. 39. Goballı Köprüsü Zarar Görmüş Bölümleri (2024)



Foto. 40. Goballı Köprüsü Tabliye Görünüm (Y. Sarı, 2024)

Kaba yonu taş malzemeyle inşa edilen köprünün ayakları ana kaya üzerine oturmaktadır (Foto. 41). Köprüde herhangi bir süsleme ögesi bulunmamaktadır. Köprünün doğu ayağına yakın noktada ticarethane görülmektedir. Söz konusu ticarethanenin üst kısımları yakın dönemde eklenmiş olsa da temelleri eski yapılara aittir (Foto. 42). Köprünün batı yönünde de cami ve bir yapı daha mevcuttur (Foto. 40).



Foto. 41. Goballı Köprüsü Malzeme Detayı (2024)



Foto. 42. Goballı Köprüsü Yanı Ticarethane Yapısı (2024)

5.8. Yamakoğun (Ayeni) Köprüsü (19. yy.)

Yanbolu vadisinde yer alan köprü sahilden yaklaşık 41 km uzaklıktadır. Doğu-batı doğrultuda uzanan köprü'nün kitabesi yoktur. Dolayısıyla ismi, inşa tarihi, banisi ve mimarı hakkında bilgi sahibi değiliz.¹⁵ Sahip olduğu özelliklerinden hareketle köprüyü 19. yüzyıla tarihlendirebiliriz.



Foto. 43. Yamakoğun (Ayeni) Köprüsü Kuzey Cephe Görünüm (2024)

Tek kemer gözlü ve yuvarlak kemerli köprü tipolojik olarak yükseklik ve genişlik bakımından büyük fark göstermeyen düz köprüler grubuna girmektedir (Foto. 43). Köprü'nün uzunluğu 8.50 m, genişliği ise 2.90 m'dir. Köprü kemerinin en üst noktası ile su yüzeyi arasındaki yükselti 3.40 m'dir. Korkuluğu bulunmayan köprü oldukça bakımsız durumdadır. Ana yolla bağlantısı bulunan köprü'nün taşıt kullanımına uygun olabilmesi için yakın zamanlarda üzerine taş ve çakıl malzeme serilmiştir. Ancak gerek ayaklarına doğru gerekse örtü malzemesinde oluşan hasarlar sebebiyle araç kullanım imkanı ortadan kalkmıştır (Foto. 44-45).



Foto. 44. Yamakoğun (Ayeni) Köprüsü Güney Cephe Görünüm (2024)

¹⁵ Bölge halkından Santa muhtarı Hasan Aydın ve İsmail Uzunoğlu'nun verdiği bilgilere göre köprü Yamakoğun veya Ayeni ismiyle bilinmektedir.



Foto. 45. Yamakoğun (Ayeni) Köprüsü Tabliye Görünüm (2024)

Kemerinde ince yontu, diğer yerlerinde ise kaba yontu taş malzeme kullanılan köprüde süsleme unsuru bulunmamaktadır. Köprü ayakları her iki yönden ana kaya üzerine oturmaktadır (Foto. 45-46).



Foto. 46. Yamakoğun (Ayeni) Köprüsü Ayak Detayı (2024)

5.9. Binatlı (Terzili, Cingalli) Köprüsü (19. yy.)

Yanbolu vadisinde bulunan köprü, sahile yaklaşık 42.7 km uzaklıktadır. Kitabesi bulunmayan köprünün kesin ismi, inşa tarihi, banisi ve mimarı bilinmemektedir.¹⁶ Sahip olduğu özelliklerinden hareketle köprüyü 19. yüzyıla tarihlendirebiliriz.



Foto. 47. Binatlı (Terzili, Cingalli) Köprüsü Kuzey Cephe Görünüm (2024)

¹⁶ Bölge halkından Santa muhtarı Hasan Aydınlı ve İsmail Uzunoğlu ile yapmış olduğumuz görüşmeden köprünün Binatlı, Terzili veya Cingalli Köprüsü ismiyle bilindiğini öğrendik.



Foto. 48. Binatlı (Terzili, Cingalli) Köprüsü Güney Cephe Görünüm (2024)

Doğu-batı doğrultuda uzanan köprünün uzunluğu 16 m, genişliği ise 2.36 m'dir. Tek gözlü, yuvarlak kemerli köprü tipolojik olarak ortadaki geniş ve yüksek ana kemere doğru, her iki yandan çıkışla yükselen, dik köprüler grubuna girmektedir (Foto. 47-48). Köprünün kemer açıklığı 7.60 m, kemerin en üst noktası ile su yüzeyi arasındaki yükseklik ise 4.50 m'dir. Kemerinde ince yontu, diğer kısımlarında ise kaba yontu taş malzeme kullanılan köprünün korkuluk yüksekliği 0.44 m'dir (Foto. 49).



Foto. 49. Binatlı (Terzili, Cingalli) Köprüsü Kemer Detayı (2024)

Yol çalışmaları sebebiyle köprünün ana yolla bağlantısı günümüzde bulunmamaktadır (Foto. 49). Ayakları her iki yönden ana kayaya oturan köprüde süsleme unsuru görülmemektedir (Foto. 50). Oldukça bakımsız olan köprünün tabliyesi toprak, ağaç fidanı ve otlarla kaplanmış olup, batı yönden de yavaş yavaş yıkılmaların başladığını söyleyebiliriz. Ayrıca korkuluğu da büyük oranda tahrip olmuştur (Foto. 51).



Foto. 50. Binatlı (Terzili, Cingalli) Köprüsü Ayak Detayı (2024)



Foto. 51. Binatlı (Terzili, Cingalli) Köprüsü Yıkık Bölümleri (2024)

Değerlendirme-Karşılaştırma

İki yakayı birbirine bağlayarak yolun devamını sağlayan köprüler, şekillerine göre kiriş, kemer, asma, askılı, açılıp kapanan; yapıldıkları malzemeye göre ahşap, betonarme, metal veya bunların birkaçının birlikte kullanıldığı karışık malzemeli; yapı elemanlarına göre dolu gövde, kafes-kiriş, asma, askılı, yüzer, açılıp kapanan; statik yönlerine göre hiperstatik, izostatik, mafsallı, ankastre, bir veya çok açıklıklı; yapılaş amaçlarına göre yayaların, kara ulaşım araçlarının, trenlerin, boruların ve su galerilerinin geçmesi için yapılan köprüler olmak üzere çeşitli tiplere ayrılır.¹⁷

Binlerce yıllık süre içerisinde farklı medeniyetler tarafından inşa edilen Anadolu'daki köprülerle ilgili önemli çalışmalar yapılmıştır. Bu çalışmalar arasında köprülerle ilgili en genel bilgilere Cevdet Çulpan'ın "Türk Taş Köprüleri (Ortaçağdan Osmanlı Devri Sonuna Kadar)", Fügen İlter'in "Osmanlılara Kadar Anadolu Türk Köprüleri", yine Fügen İlter'in "Anadolu'nun Erken Devir Türk Köprüleri ile İran Köprü Mimarlığı İlişkileri", Gülsün Tanyeli'nin "Türkiye Köprüleri" ve Gülgün Tunç'un "Taş Köprülerimiz", başlıklı eserinden ulaşabiliriz. Bu çalışmaların dışında kapsamı daha dar olan çalışmalar da bulunmaktadır. Erol Altınsapan'ın "Tek Kemer Gözlü Rize Köprüleri, Şerife Tali'nin "Ordu İli Tarihi Su Yapıları", K. Kübra Aktürk ve Gökhan Kürklü'nün "Afyonkarahisar Tarihi Taş Köprüleri", Ayşe Levent'in "Arapgir Tarihi Taş Köprüleri", Orhan Bozkurt'un "Koca Sinan'ın Köprüleri", Nuran Canbil'in "Trakya'da Türk Köprüleri", Muzaffer Erdoğan'ın "Edirne Köprüleri", İsmet İlter'in "Köprüleriyle Mimar Sinan", Erkan Atak ve Yusuf Acıoğlu'nun "Kocaeli'ndeki Osmanlı Dönemi Taş Köprüler" ve Şengül Yalçınkaya Erol'un Trabzon Kent İçi Ulaşımında Tarihi Köprüler" isimli çalışması bunlardan sadece birkaçıdır.

Fonksiyonellik göz önünde bulundurulduğunda köprüler, önemli birer unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak sahip oldukları mimari elemanların diğer yapılara kıyasla daha fakir olması dönemsel özellikleri belirlemeyi veya kıyaslamayı zorlaştırmaktadır. İncelemiş olduğumuz köprülerin ayrıca kitabelerinin de olmayışı kesin inşa tarihi, banisi veya mimarı gibi bilgilerden bizleri mahrum bırakmaktadır. Söz konusu bilgilerin eksikliği, köprüleri kıyaslama ve diğer faktörlerle değerlendirme olanağımızı da zorlaştırmaktadır.

Bölge coğrafyasına baktığımızda oldukça dağlık olduğunu görüyoruz. Topografyayı, kıyı şeridi ve alüvyon düzlükler, derin vadilerden oluşan dağlık alanlar ve yüksek dağlık alanlar olarak tanımlayabiliriz. Derin vadilerin her birinde büyük ya da küçük birer dere yatağı mevcuttur. Dere boylarının küçüklüğü debilerinin yüksek olmasına ve vadilerin iyice derin olmasına sebebiyet vermiştir. Yanbolu vadisinde yer alan köyler, vadiden doğu-batı doğrultuda yükselen

¹⁷ Bektaşoğlu, 2013: 103.

yamaçlara kurulmuştur. Gerek köyler gerekse köylerdeki evlerin birbirine uzak şekilde konumlandıklarını görüyoruz. Günümüzde köylere ulaşım vadi boyunca uzanan ana yollardan dağ yamaçlarına doğru çıkan yan yollarla sağlanmaktadır. Ancak incelemiş olduğumuz köprülerin inşa edildiği tarihlerde söz konusu yolların hiçbiri yoktu. Dolayısıyla insanlar hem vadi boyunca uzayan hem de vadiden yamaçlara doğru giden patikaları kullanmaktaydı. Bu durum bölgede çok sayıda köprünün inşasını zorunlu kılmıştır. Köprüler dönemin şartlarına göre insan ve hayvan geçişi için inşa edilmiştir.

Çok sayıda köprü inşasını sadece dağınık yerleşimlerle açıklayamayız. Bunun yanında bölgenin ekonomik durumu da önemli bir etken olarak görülmektedir. Geçmiş dönemlere baktığımızda vadi boyunca yaşayan insanların geçim kaynağının temelini tarım (özellikle fındık) ve hayvancılığın oluşturduğunu görüyoruz. İnsanlar hem arazilerine hem de hayvanlarını otatabilecekleri uygun yerlere ulaşabilmek için de köprülere ihtiyaç duymuşlardır. Bu ihtiyaçtan hareketle bölge halkı kendi imkanlarında köprüler inşa ettirmiştir. Nitekim köprüler kısıtlı imkanlar doğrultusunda inşa edildikleri için mütevazı boyutlardadır. İncelemiş olduğumuz köprülerin uzunlukları 8 m ile 27.14 m arasında, genişlikleri ise 2.29 m ile 4.27 m arasında değişkenlik göstermektedir. Kısıtlı imkanlarla sadece insan ve hayvan geçişi amacı doğrultusunda yapılan köprüler için daha büyük boyutlu inşa edilmeleri anlamsız olurdu.

Herhangi bir bölgede inşa edilen köprünün türünü belirleyen temel etmen vadi veya akarsuyun derinliği, genişliği ve akarsuyun debisidir. Vadi yatağının geniş olduğu alanlarda geniş ve çok gözlü köprülere ihtiyaç duyulmaktadır. Ancak inceleme sahamız olan Yanbolu vadisinde dere boyunun kısa, debinin ise yüksek olması vadinin derinlemesine aşınmasına sebebiyet vermiştir. Bu durum inşa edilen köprülerin tek gözlü olmasına olanak sağlamıştır. Tek kemer gözlü köprü örneklerine hem bölgede hem de Anadolu'nun farklı noktalarında çokça rastlıyoruz. Trabzon-Akçaabat Derecik Oğulkaya Mahallesi Köprüsü,¹⁸ Trabzon-Araklı Pervane Köyü Köprüsü,¹⁹ Trabzon-Beşikdüzü Şahmelik Mahallesi Köprüsü,²⁰ Trabzon-Düzköy Çayırbağı Mahallesi Köprüsü,²¹ Trabzon-Hayrat Dereyurt Mahallesi 1. Köprü,²² Trabzon-Köprübaşı Arpalı Mahallesi Köprüsü,²³ Trabzon-Maçka Bağışlı Mahallesi Köprüsü,²⁴ Trabzon-Of Aşağı Sugeldi Mahallesi Köprüsü,²⁵ Trabzon-Sürmene Güneyköy Mahallesi Köprüsü,²⁶ Trabzon-Şalpazarı Simenli Mahallesi Köprüsü,²⁷ Trabzon-Tonya Hoşarlı Mahallesi Köprüsü,²⁸ Trabzon-Yomra İkisü Mahallesi Köprüsü,²⁹ Rize Ambarlı Köprüsü,³⁰ Rize-Çamlıhemşin Çat Köprüsü,³¹ Rize-Çayeli Kaptanpaşa Köprüsü,³² Rize-Fındıklı Aslandere Köprüsü,³³ Rize-İkizdere Cımil Köprüsü,³⁴ Gümüşhane Süleymaniye Mahallesi Ulu Cami (Süleymaniye) Köprüsü,³⁵ Harşit Çayı Köprüsü,³⁶ Giresun-Yağlıdere Çakrak Yaylası Köprüsü,³⁷ Giresun-Yağlıdere Ağa Köprüsü,³⁸ Artvin-Arhavi

¹⁸ Sümerkan ve Okman, 1999: 135.

¹⁹ Başkan, 2019: 508.

²⁰ Sümerkan ve Okman, 1999: 141.

²¹ Sümerkan ve Okman, 1999: 142.

²² Sümerkan ve Okman, 1999: 142.

²³ Sümerkan ve Okman, 1999: 143.

²⁴ Sümerkan ve Okman, 1999: 144.

²⁵ Sümerkan ve Okman, 1999: 144.

²⁶ Sümerkan ve Okman, 1999: 149.

²⁷ Sümerkan ve Okman, 1999: 152.

²⁸ Sümerkan ve Okman, 1999: 154.

²⁹ Sümerkan ve Okman, 1999: 155.

³⁰ Altınsapan, 2001: 43.

³¹ Altınsapan, 2001: 50.

³² Altınsapan, 2001: 70.

³³ Altınsapan, 2001: 74.

³⁴ Altınsapan, 2001: 96.

³⁵ Düzgün ve Çalık, 2017: 130.

³⁶ Özkan ve Yurttaş, 2012: 78.

³⁷ Başkan, 2019: 498.

³⁸ Başkan, 2019: 500.

Ortacalar Çifte Köprüler,³⁹ Artvin-Arhavi Derecik Köyü Köprüsü,⁴⁰ Ordu-Altınordu Selimiye Bülbül Deresi Köprüsü,⁴¹ Ordu-Gülyalı Kestane Mahallesi Dayınlı Köprüsü,⁴² Samsun-Kavak Koca Köprü,⁴³ Samsun-Ondokuzmayıs Kalaba Köprüsü,⁴⁴ Denizli-Çal Bayıralan Köprüsü,⁴⁵ Muş-Malazgirt (Hanım, Hatun) Köprüsü,⁴⁶ Ağrı-Doğubayazıt Alacalı Köprüsü,⁴⁷ Sivas-Akdeğirmen Taş Köprü,⁴⁸ Kocaeli-Başışkele Servetiye Karşı Köyü Köprüsü⁴⁹ ve Edirne Kazan Köprüsü'nü⁵⁰ söz konusu köprü örnekleri arasında sayabiliriz.

Cevdet Çulpan "Türk Taş Köprüleri Ortaçağdan Osmanlı Devri sonuna Kadar" isimli kitabında köprü tipolojisini, biçimlerine göre köprüler (a- Yatay (ufki) şekilliler (düz köprüler), b- Her iki kıyıdan itibaren büyük kemere doğru çıkışlı ve inişli (tek, çift veya daha çok hörgüçlü) şekilliler (dik köprüler), c- Her iki kıyıdan itibaren hafif meyille başlayıp sonra yatay şekil alanlar), açıklıklarının sayısına göre köprüler (a- Tek ve geniş açılı kırık şekilliler, b- Çok gözlü köprüler), planına göre köprüler (a- Tek ve geniş açılı kırık şekilliler, b- Birkaç geniş açılı, zikzak şekilliler), inşa edildiği arazinin topografyasına göre yapılan kesik köprüler, üzerinde veya bazı ayakları içinde ev, dükkan veya odacıklar bulunan köprüler, kemer biçimlerine göre köprüler (a- Yuvarlak kemerli köprüler, b- Sivri kemerli köprüler, selyaran (payanda) biçimlerine göre köprüler (a- Üçgen payandaları olan köprüler, b- Çokgen payandaları olan köprüler, c- Yuvarlak payandaları olan köprüler, d- Merdiven basamağı gibi kademeli yapılmış payandaları olan köprüler) ve döşeme kısmı, merdiven basamakları gibi kademeli şekilde yapılmış olan köprüler olmak üzere sekiz ana grupta ele almıştır.⁵¹ Fügen İlder ise "Osmanlılara Kadar Anadolu Türk Köprüleri" isimli kitabında köprüleri akarsu yatağının derinliği ve genişliğine bağlı olarak değişen biçimlerine göre daha dar kapsamlı iki gruba ayırmıştır. Bunlar; ortadaki geniş ve yüksek ana kemere doğru, her iki yandan güçlü bir çıkışla yükselen, dik köprüler ve İki veya çok sayıdaki kemerler arasında, yükseklik ve genişlik bakımından, büyük fark göstermeyen, köprü yolunun düz veya hemen hemen düz olduğu, düz köprülerdir.⁵² Fügen İlder'in tipolojisine göre incelemiş olduğumuz köprülerden Yeniköy Köprüsü, Sincan Köprüsü, Tarihi Agrit (Çamlıyurt II) Köprüsü, Binatlı (Terzili) Köprüsü ve Kaşıkçı Köprüsü ortadaki geniş ve yüksek ana kemere doğru, her iki yandan güçlü bir çıkışla yükselen, dik köprüler grubuna girerken, Tandırlı Köprüsü, Agrit Köprüsü, Yamakoğun (Ayeni) Köprüsü ve Goballı Köprüsü yükseklik ve genişlik bakımından büyük fark göstermeyen düz köprüler grubuna girmektedir. Köprüleri Cevdet Çulpan'ın tipolojisine göre değerlendirdiğimizde ise biçim olarak Yeniköy Köprüsü, Sincan Köprüsü, Tarihi Agrit (Çamlıyurt II) Köprüsü, Binatlı (Terzili) Köprüsü ve Kaşıkçı Köprüsü her iki kıyıdan itibaren büyük kemere doğru çıkışlı ve inişli (tek, çift veya daha çok hörgüçlü) şekilliler (dik köprüler) grubuna girerken, Tandırlı Köprüsü, Agrit Köprüsü, Yamakoğun (Ayeni) Köprüsü ve Goballı Köprüsü her iki kıyıdan itibaren hafif meyille başlayıp sonra yatay şekil alanlar) grubuna girer. Açıklık sayısına göre tek ve geniş açılı kırık köprüler grubuna giren köprüler, kemer biçimlerine göre ise Yeniköy Köprüsü ve Kaşıkçı Köprüsü sivri kemerli köprüler grubuna girerken Sincan Köprüsü, Tandırlı Köprüsü, Tarihi Agrit (Çamlıyurt II)

³⁹ Akyol vd., 2014: 263.

⁴⁰ Akyol vd., 2014: 264.

⁴¹ Tali, 2019: 177.

⁴² Tali, 2019, 187.

⁴³ Bayraktar, 2005: 263.

⁴⁴ Bayraktar, 2005: 265.

⁴⁵ Demirci, 2020: 115.

⁴⁶ Şen, 2019: 539.

⁴⁷ Öztürk, 2007: 427-428.

⁴⁸ Şahankaya Polat, 2023: 144.

⁴⁹ Atak ve Acioğlu, 2020: 66.

⁵⁰ Bayatlı, 2015: 107-108.

⁵¹ Altınsapan, 2001: 114-115.

⁵² Altınsapan, 2001: 115.

Köprüsü, Agrid Köprüsü, Goballı Köprüsü, Yamakoğun (Ayeni) Köprüsü ve Binatlı (Terzili, Cingalli) Köprüsü yuvarlak kemerli köprüler grubuna girmektedir.

Çalışmamızda yer alan köprüleri incelediğimizde yuvarlak ve sivri olmak üzere iki farklı kemer formunun olduğunu görüyoruz. Esasen erken tarihlerden itibaren de gerek zaman gerekse mekân fark etmeksizin bu iki formun tercih edildiğini biliyoruz. Söz konusu formların tercih edilmesindeki temel sebep, köprünün fevkani yapıda olması ve sel suları karşısında su altında kalmamasını sağlamaktır. Özetle temel faktörün işlevsellik olduğunu anlıyoruz. Yeniköy Köprüsü ve Kaşıkçı Köprüsü sivri kemerliyken, Sincan Köprüsü, Tandırılı Köprüsü, Tarihi Agrid (Çamlıyurt II) Köprüsü, Agrid Köprüsü, Goballı Köprüsü, Yamakoğun (Ayeni) Köprüsü ve Binatlı (Terzili, Cingalli) Köprüsü yuvarlak kemerlidir. Köprülerin rakamsal verilerini incelediğimizde sivri kemerli köprülerin, yuvarlak kemerli köprülere oranla daha uzun olduğunu görüyoruz. Ayrıca kemerlerin en üst noktası ile su yüzeyi arasındaki yükselti de daha fazladır. Bu bilgiler dere yatağının genişlik veya darlık durumunun tercih edilecek kemer formunu ve yüksekliğini belirlediğini bize gösteriyor. Yuvarlak veya sivri kemerli köprü örneklerini Anadolu'nun hemen her noktasında görmek mümkündür. Yuvarlak kemerli köprülere, İkizdere Köprübaşı Köprüsü,⁵³ Çayeli Kaptanpaşa Köprüsü,⁵⁴ Altınordu Selimiye Bülbül Köprüsü,⁵⁵ Gülyalı Kestane Mahallesi Dayınlı Köprüsü,⁵⁶ Arapgir Pacalı (Bacalı) Köprüsü,⁵⁷ Arapgir Kozluk Köprüsü,⁵⁸ Kocaeli-Beşişkele Servetiye Karşı Köyü Köprüsü,⁵⁹ Bitlis Hersan Köprüsü,⁶⁰ Diyarbakır Devegeçidi Köprüsü'nü,⁶¹ sivri kemerli köprülere ise İkizdere Çamlık Köprüsü,⁶² Ahlat Bayındır Köprüsü,⁶³ Hizan As Köprü,⁶⁴ Çemişgezek Yusuf Paşa Köprüsü,⁶⁵ Gülyalı Kestane Mahallesi Hasanlı Köprüsü,⁶⁶ Uşak Çanlı Köprü,⁶⁷ Tekgöz Köprü,⁶⁸ Arapgir Abdülmennan Köprüsü'nü⁶⁹ örnek verebiliriz.

Köprü mimarisinde kemer açıklığı ve yüksekliği arasında bir oran vardır. Açıklığın büyümesine paralel olarak yükseklikte büyümektedir. Yükseltinin büyüdüğü yapılarda tabliyenin her iki tarafında yokuş oluşmaktadır. Bu yokuşun eğimini azaltmak için köprü başlarının içerilere doğru uzatıldığını biliyoruz. Çalışmamızda yer alan ve yükseltisi fazla olan Yeniköy Köprüsü'nde ve Kaşıkçı Köprüsü'nde de bu uygulamanın yapıldığını görüyoruz. Rize Çamlıhemşin Çat Köprüsü,⁷⁰ Çamlıhemşin Mikrun Köprüsü,⁷¹ Bitlis Kasrik Köprüsü⁷² ve Giresun-Yağlıdere Ağa Köprüsü'nde⁷³ de eğimi azaltmak için köprü başları içerilere doğru uzatılmıştır.

İncelemiş olduğumuz köprülerin genişliği 2.29-4.27 m arasında değişkenlik göstermektedir. Karayollarının verilerine göre köy yolları veya üçüncü sınıf yollarda şerit genişlikleri aşağı yukarı 3 m civarındadır. Buradan köprü genişliklerinin araç trafiği için uygun olduğunu

⁵³ Altınsapan, 2001: 51.

⁵⁴ Altınsapan, 2001: 25.

⁵⁵ Tali, 2019: 175.

⁵⁶ Tali, 2019: 188.

⁵⁷ Levent ve Levent, 2021: 2009.

⁵⁸ Levent ve Levent, 2021: 2006.

⁵⁹ Atak ve Acioğlu, 2020: 77.

⁶⁰ Öztürk, 2004: 98.

⁶¹ Tunç, 1978: 66-67.

⁶² Altınsapan, 2001: 97.

⁶³ Öztürk, 2004: 97.

⁶⁴ Öztürk, 2004: 97.

⁶⁵ Çulpan, 2002: 189-190.

⁶⁶ Tali, 2019: 297.

⁶⁷ Acar, 2016: 29-30.

⁶⁸ İlter, 1978: 103.

⁶⁹ Levent ve Levent, 2021: 2007.

⁷⁰ Altınsapan, 2001: 53.

⁷¹ Bektaşoğlu, 2013: 105.

⁷² Öztürk, 2004: 298.

⁷³ Başkan, 2019: 500.

anlıyoruz. Ancak genişlik araç geçişi için başlı başına yeterli bir ölçüt olmadığı için hepsi araç trafiğine kapalıdır. Çünkü köprülerin inşa edildiği tarihlerde araç yolu bulunmuyordu. Dolayısıyla yaya veya hayvan geçişine uygun şekilde inşa edilmişlerdi. Zaman içerisinde araç yollarının açılmasıyla birlikte araçlar için ya farklı noktalarda ya da tarihi köprülerin yanında yeni köprüler inşa edilmiştir. Rize Kalkandere Köprüsü,⁷⁴ İkizdere Güneyce Köprüsü,⁷⁵ Hemşin Çanava (Nurluca) Köprüsü,⁷⁶ Batman-Kozluk Pira Kurt (Kısa Köprü) Köprüsü⁷⁷ ve Malabadi Köprüsü⁷⁸ trafiğe kapatılıp yanına yeni köprü inşa edilen köprülerden bazılarıdır.

Bölgesel iklime bağlı olarak Arsin ilçesi yazları serin, kışları ise ılıktır. Yıllık ortalama yağış miktarı 1000-1100 mm arasındadır. Özellikle İlkbahar aylarında karların erimesiyle birlikte akarsuların rejiminde hareketlilikler gözlenmektedir. Akarsu yataklarının dar olması da bu hareketliliğe katkı sağlamaktadır. Bu durum bölgede yaşayan insanların inşa etmiş oldukları köprülerin sağlam ve gerektiğinde sel suları altında kalmayacak şekilde inşa etmeye zorlamıştır. Bölgedeki geleneksel mimaride kullanılan malzemeye baktığımızda ahşap, taş veya ahşap-taş malzemenin bir arada kullanıldığını görüyoruz. Ahşabın taşla oranla daha az dayanıklı olması konu edindiğimiz köprülerde taşın tercih edilmesine sebebiyet vermiştir. Yapmış olduğumuz araştırmalarda da bölgedeki köprülerde genel olarak taşın tercih edildiğini görüyoruz. Köprülerin ana açıklıklarında veya suya karşı direnç sağlayan bölümlerinde daha sağlam ve kaliteli taş kullanılırken tempan duvarında veya tabliye döşemesinde genellikle moloz taş tercih edilmiştir. Bölgede taş köprülerin yanı sıra ahşap malzemeyle inşa edilen köprülerde mevcuttur. Bu durum esasında ilk köprülerin ahşap olabileceğini ve ilerleyen zamanlarda da güzergâhın önemine binaen kâgir olarak yeniden inşa edildiğini düşündürmektedir. Ahşap köprülerin genel olarak daha sakin güzergâhlar üzerinde inşa edilmiş olması bu düşüncemizi desteklemektedir. Bölgede ahşap köprülere örnek olarak; Trabzon-Dernekpazarı Hazaba (Küçük Kalanas Eski, Ahşap, Tahta) Köprüsü,⁷⁹ Trabzon-Çaykara Eğridere Köyü Kiremitli Köprü,⁸⁰ Rize-Çayeli Buzlupınar Köprüsü,⁸¹ Artvin Düzenli Köyü Baltacılar Köprüsü⁸² ve Artvin Camili Köyü Malakmiyeti Köprüsü'nü⁸³ verebiliriz.

64 km uzunluğa sahip Yanbolu Deresi kısa boyuyla ve hızlı akışıyla oldukça dar bir vadi meydana getirmiştir.⁸⁴ Doğrudan denize dökülen Yanbolu deresinin ana kaynakları Çakırgöl ve Deveboynu doruklarıdır. Ancak bunun yanında vadi boyunca yamaçlardan gelen çok sayıda yan kol da mevcuttur. Yanbolu deresi ve yan kollarının meydana getirdiği geniş ağ bölgede yaşayan insanlar için önemli bir engel teşkil etmektedir. Bu engeli aşmak için gerek ana dere kaynağı gerekse yan kollar üzerinde çok sayıda köprü inşa edilmiştir. Çalışmamızda yer alan Tarihi Agrid (Çamlıyurt II) Köprüsü de yan kollar üzerinde inşa edilen köprülerden sadece biridir.

Özellikle büyük boyutlu köprüleri incelediğimizde bazı örneklerin geçenlerin denetlendiği ve vergi alındığı kapılara ve yolcuların, nöbetçilerin veya memurların barınması için köprü ayaklarına inşa edilmiş odacıklara sahip olduklarını görüyoruz. Bursa Irgandı Köprüsü bu yapıların en güzel örneklerinden biridir.⁸⁵ İncelemiş olduğumuz yapılarda bu unsurlar bulunmamaktadır. Ancak Tarihi Yeniköy Köprüsü, Goballı Köprüsü ve Tarihi Agrid (Çamlıyurt II) Köprüsü'nün hemen yanında bazı yapılar mevcuttur. Tarihi Yeniköy Köprüsü'nün doğu ayağının yanında yer

⁷⁴ Altınsapan, 2001: 54.

⁷⁵ Altınsapan, 2001: 50.

⁷⁶ Altınsapan, 2001: 36.

⁷⁷ Tokat ve Güngör, 2017: 74.

⁷⁸ Çetin, 2023: 92.

⁷⁹ Bayraktar, 2018c: 206.

⁸⁰ Bayraktar, 2018b: 59.

⁸¹ Çabuk vd., 2015: 226.

⁸² Bayraktar, 2018a: 1186.

⁸³ Bayraktar, 2018a: 1182.

⁸⁴ Celep, 2009: 5.

⁸⁵ Çulpan, 2002: 8.

alan yapıdan günümüze sadece bazı kalıntılar kalmıştır. Kalıntılarda bir ocak nişi açık şekilde görülmektedir. Goballı Köprüsü'nün de doğu ayağının hafif güneyinde kuzey-güney doğrultuda uzayan dikdörtgen formlu ve üç katlı bir yapı vardır. Üstteki iki katın yakın dönemlerde yapıldığı görülüyor. Ancak alt katın moloz taş duvarından daha eski tarihlere ait olduğunu anlıyoruz. Tarihi Agrit (Çamlıyurt II) Köprüsü'nün ise kuzey ayağına yakın bir noktada birbirine bitişik iki yapı vardır. Yapmış olduğumuz görüşmelerden hareketle söz konusu köprülerin yanında bulunan yapıların genel olarak ticari amaçla kullanıldığını anlıyoruz. Ticari yapıların daha çok insan sirkülasyonunun fazla olduğu noktalarda inşa edildiği bilgisinden hareketle bahsi geçen köprülerin konumunun vadi içerisindeki ana ulaşım noktaları arasında yer aldığını söyleyebiliriz.

İncelemiş olduğumuz köprülerin inşa kitabesi bulunmamaktadır. Bu durum kesin inşa tarihlerini belirlememizi zorlaştırmaktadır. Bunun yanı sıra bani ve usta isimlerini de bilemiyoruz. Ancak köprülerin bölge halkı tarafından ihtiyaçları doğrultusunda inşa ettirildiğini söyleyebiliriz. Usta isimlerini bilmesek de vadinin güney ucunda yer alan Santa bölgesinde yaşayan Rumların taş ustalığı, duvarcılık ve inşaat işlerinde ustalaştığını biliyoruz.⁸⁶ Dolayısıyla bu ustaların incelemiş olduğumuz köprüleri inşa etmiş olmaları ihtimaller arasındadır. Köprüler sahip oldukları özelliklerden hareketle aynı ustalar tarafından veya usta-çırak ilişkisi neticesinde inşa edildiklerini düşünüyoruz. Köprülerin yer aldığı vadideki dini ve sivil mimari örneklerle baktığımızda geleneksel bir çizginin varlığı görülüyor. Konu edindiğimiz köprüler de kendi içlerinde benzer unsurlara sahip olması söz konusu geleneğin köprüler özelinde de devam ettiğini bize göstermektedir.

Sonuç

Anadolu coğrafyasında inşa edilmiş kemer köprülerle ilgili önemli yayınlar bulunmaktadır. Ancak Trabzon özelinde bunu söylemek mümkün değildir. Şehir merkezinde yer alan Değirmendere, Zağnos Paşa ve Tabakhane köprüleri çeşitli çalışmalara konu olsa da birçok köprüye sadece isim olarak değinilmiştir. Bu durum incelemiş olduğumuz köprülerin buldukları bölgedeki diğer köprülerle olan benzer veya farklı yönlerini ortaya koymayı zorlaştırmıştır.

İncelemiş olduğumuz köprüler bölge halkının ihtiyacına binaen kendi imkânlarınca kısıtlı imkanlarla inşa edilmiştir. Bu sebeple işlevsellik ön plana çıkmıştır. Köprülerin sahip olduğu form, inşa edildikleri yerin ve dere yatağının koşullarına göre şekillenmiştir. Yer seçiminde dere yatağının daha dar olduğu ve köprü ayaklarının ana kayaya doğrudan oturabileceği noktalar tercih edilerek inşa sürecindeki zaman ve maddi kayıp en aza indirilmiştir. Malzeme tercihi de gerek uzun ömürlü gerekse su karşısındaki dayanıklılığı sebebiyle taştan yana olmuştur.

Bölgedeki kamusal nitelikli yapılara baktığımızda dönem özelliklerinin yanı sıra yerel özellikleri de bünyesinde barındırdıklarını görüyoruz. Ancak köprülerde bu yerelliği maalesef göremiyoruz. İncelemiş olduğumuz köprülerin Anadolu'nun herhangi bir noktasındaki köprü örneğinden farklı bir yanı yoktur.

Çalışmamızda yer alan köprülerin hiçbirinde süsleme unsuru bulunmamaktadır. Bölgedeki gerek dinî gerekse sivil mimari örneklerin büyük çoğunluğu köprülerin aksine tezyini açıdan oldukça zengindir. Buradan hareketle köprülerdeki tezyini zayıflığın usta eksikliği veya maddi yetersizliklerden kaynaklı olduğunu söyleyemeyiz. Bizim düşüncemiz işlevselliğin ön plana çıktığı köprülerde tezyinatta gerek duyulmadığıdır.

Köprü kitabelerinin olmayışı usta, bani ve inşa tarihi gibi hususlarda kesin bir şey söyleyebilmemizi olanaksız kılmıştır. Vadi boyunca hareketli usta gruplarının varlığını biliyoruz. Özellikle vadinin yukarı kısmında bulunan Santa yerleşkesinde taş işçiliğinde mahir ustalar

⁸⁶ Tutkun, 2015: 10; Ayrıca bkz. Doğanay ve Doğanay, 2016: 496.

mevcuttur. Vadideki bazı camilerde bu ustaların çalıştığını kanıtlayan belgeler vardır. Dolayısıyla söz konusu ustaların köprülerin inşasında da çalışmış olma ihtimali oldukça yüksektir.

Köprüler, Yanbolu Deresi'nin ana kolu üzerinde yer alması nedeniyle gün içerisinde çok sayıda insan tarafından kullanılmıştır. İnsan hareketliliğinin yoğun olduğu noktalarda ticari hayat hep canlı olmuştur. İncelemiş olduğumuz Yeniköy Köprüsü, Agrit (Çamlıyurt 2) Köprüsü ve Goballı Köprüsü örneklerinin de yanı başında özellikle ticari amaçlı yapıların inşa edilmiş olması bu durumun köprüler özelinde de sürdürüldüğünü bize gösteriyor.

Günümüzde aktif olarak kullanılmayan bu köprüler zaman içerisinde doğal koşullar veya bakımsızlıktan ötürü yıkılmayla karşı karşıyadır. Yeniköy Köprüsü, Tandırlı Köprüsü, Sincan Köprüsü, Kaşıkçı Köprüsü ve Agrit (Çamlıyurt 2) Köprüsü Karayolları Genel Müdürlüğüne restore edilerek bu yıkımdan kurtulmuşlardır. Ancak Goballı Köprüsü, Agrit Köprüsü, Yamaçoğun (Ayeni) Köprüsü ve Binatlı (Terzili, Cingalli) Köprüsü için aynı şeyi söyleyemiyoruz. Bünyelerinde ciddi hasarlar görülmektedir. En kısa sürede söz konusu köprülerin de restorasyonu yapılmalıdır. Aksi takdirde atalarımızdan bize miras kalan bu güzide eserler yok olacaktır.

KAYNAKÇA

Acar, Türkan (2016), "Uşak'ta Türk Dönemi Taş Köprüleri", *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 25, 23-45.

Akyol, Ceyhan, Güner, Sinan, Oğan, Yener, Aydın, Ekrem, Yüce, Rahime ve Uluyurt, Tuncay (2014), "Kırsal Alanların Turizm Potansiyelinin Belirlenmesi - Artvin İli Arhavi İlçesi Örneği", *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 18/1, 249-271.

Alkan, Ahmet, Baykan, Orhan, Atalay, Ayhan, Baykan, Nesrin ve Öziş, Ünal (2011), "Su Yapısı Olarak Anadolu'daki Taş Köprüler", *II. Su Yapıları Sempozyumu, 16-18 Eylül 2011*, Diyarbakır: TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yayınları, 13-24.

Altınsapan, Erol (2001), *Tek Kemer Gözlü Rize Köprüleri*, Eskişehir: T.C. Anadolu Üniversitesi Yayınları.

Atak, Erkan ve Acıoğlu, Yusuf (2020), "Kocaeli'ndeki Osmanlı Dönemi Taş Köprüler", *Çanakale Araştırmaları Türk Yılığ*, 29, 55-86.

Başkan, Seyfi (2019), "Fetihten 19. Yüzyılın Sonuna Kadar Yol-Köprü Hizmeti Veren Doğu Karadeniz Zaviye ve Derbendleri ile Günümüze Ulaşan Tek Açıklıklı Kemer Köprüler", *Sanat Tarihi Dergisi*, 28/2, 483-519. <https://doi.org/10.29135/std.598914>

Bayatlı, Altay (2015), *Edirne Taş Köprüleri*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Edirne: Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Bayraktar, Mehmet Sami (2005), *Samsun ve İlçelerinde Türk Mimari Eserleri*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum: Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

_____ (2018a), "Artvin Borçka Camili ve Düzenli Köylerinde Geleneksel İki Ahşap Köprü", *Hitit Sosyal Bilimler Dergisi*, 11/2, 1177-1202.

_____ (2018b), "Tarihî Ahşap Bir Köprü: Çaykara-Eğridere Köyü Kiremitli Köprü", *Sanat Tarihi Dergisi*, 27/1, 53-81. <https://doi.org/10.29135/std.391404>

_____ (2018c), "Trabzon Dernekpazarı Yenice Köyü'nde Tarihi Ahşap Bir Köprü", *SDÜ Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 44, 201-219.

Bektaşoğlu, Mustafa (2013), *Anadolu Şehrinin Su Yapıları*, Ankara: ASKİ Genel Müdürlüğü Yayınları.

Celep, Seçil (2009), *Trabzon İli Yeraltı ve Yerüstü Sularının Hidrojeolojik, Hidrojeokimyasal İncelenmesi ve Su Kalitesinin İzlenmesi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Trabzon: Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Çabuk, Ezgi, Şahin Güçhan, Neriman ve Türer, Ahmet (2015), “Tarihi Ahşap Buzlupınar Köprüsü’nün Yeniden Yapımı Üzerine Çalışmalar”, *Ahşap Yapılarda Koruma ve Onarım Sempozyumu 3, 24-25 Mart 2015*, İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür Varlıkları Daire Başkanlığı, 225-245.

Çeçen, Kazım (2002), “Köprü”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 26, Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 252-255.

Çetin, Abdullah (2023), *Tarihi Malabadi Köprüsünün İncelenmesi ve Yapısal Analizinin Değerlendirilmesi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Batman: Batman Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü.

Çulpan, Cevdet (2002), *Türk Taş Köprüleri (Ortaçağdan Osmanlı Devri Sonuna Kadar)*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Demirci, Hakan (2020), *Batı Anadolu Büyük Menderes Havzası ve Çevresindeki Roma ve Türk Dönemi Köprü Mimarisinin Gelişimi ve Tipolojisi (2. yy. - 15. yy. Arası)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Doğanay, Serkan ve Doğanay, Gülşah (2016), “Doğu Karadeniz’in Kültürel Miras Kaynaklarına Yeni Bir Örnek: Santa”, *TÜCAUM Uluslararası Coğrafya Sempozyumu, 13-14 Ekim 2016*, Ankara: Ankara Üniversitesi Yayınları, 487-498.

Düzgün, Ertuğrul ve Çalık, İsmail (2017), “Gümüşhane İli Süleymaniye Mahallesiindeki Tarihi Yapıların Sürdürülebilir Turizm Bağlamında Değerlendirilmesi”, *Erzincan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 4, 125-136.

Erüz, Güler, Türkmen, Sedat, Demirkır, Leyla, İnce, Muhittin ve Yıldırım, Zehra Nur (2019), “Arsin İlçesi Nitelikli Kamusal Yapıları”, *Arsin Tarih, Kültür ve Doğal Değerler*, Ankara: Artı6 Medya Tanıtım Reklam Matbaa, 22-68.

Hasol, Doğan (2008), *Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü*, İstanbul: Yem Yayınları.

İlter, Fügen (1978), *Osmanlılara Kadar Anadolu Türk Köprüleri*, Ankara: Karayolları Genel Müdürlüğü Yayınları.

_____ (2007), “Anadolu'nun Erken Devir Türk Köprüleri ile İran Köprü Mimarlığı İlişkileri”, *Atatürk Üniversitesi-Edebiyat Fakültesi Araştırma Dergisi*, 275-320.

Kurt, Maksut (2016), *Tarihi Taş Kemer Köprülerin Dinamik Davranışlarının Deneysel ve Sonlu Elemanlar Yöntemiyle Belirlenmesi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Samsun: Ondokuz Mayıs Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Levent, Ayşe ve Levent, Cumali (2021), “Arapgir Tarihi Taş Köprüleri”, *Journal Of Social, Humanities and Administrative Sciences*, 7(45), 1995-2014.

Ödekan, Ayla (1977), “Köprü”, *Eczacıbaşı Sanat Ansiklopedisi*, 2, İstanbul: YEM Yayınları, 1055-1056.

Özkan, Haldun ve Yurttaş, Hüseyin (2012), *Tarih, Arkeoloji ve Sanat Tarihi Araştırmaları II Orta Çağ'dan Günümüze Gümüşhane*, İstanbul: Gümüşhane Valiliği Yayınları.

Öztürk, Şehabettin (2004), *Bitlis Su Mimarisi*, Malatya: Bitlis Valiliği Kültür Yayınları.

Öztürk, Şahabettin (2007), "Alacalı ve Doğubayazıt Bölgesi Taş Köprüleri", *I. Uluslararası Ağrı Dağı ve Nuh'un Gemisi Sempozyumu*, (ed. Oktay Belli), İstanbul: Doğubayazıt Kaymakamlığı Kültür Yayınları, 423-430.

Sümerkan, M. Reşat ve Okman, İbrahim (1999), *Kültür Varlıklarıyla Trabzon - Cilt 1: İlçeler ve Köyler*, Trabzon: Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları.

Kaya Polat, Elmas (2023), "Tarihi Sivas Köprüleri", *Palmet Dergisi*, 4, 131-150.

Şen, Korkmaz (2019), "Osmanlı Arşiv Belgelerinde Muş Köprüleri", *Türkiyat Mecmuası*, 29/2, 525-552. <https://doi.org/10.26650/iuturkiyat.636824>

Tali, Şerife (2019), *Ordu İli Tarihi Su Yapıları (Hamam-Çeşme-Kâgir ve Ahşap Köprüler)*, Ankara: Akademisyen Kitabevi.

Tanyeli, Gülsün (2002), "Türkiye Köprüleri", *Türkler*, Cilt 12, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 231- 241.

Tokat, Muhammet Erşad ve Güngör, Akarcan (2017), "Batman İli Köprülerinin Mimari Açından Değerlendirmesi ve Ticaret Yollarıyla İlişkisi", *Batman Üniversitesi Yaşam Bilimleri Dergisi*, 7/2/1, 71-82.

Tunç, Gülgün (1978), *Taş Köprülerimiz*, Ankara: Bayındırlık Bakanlığı Yayınları.

Tutkun, Murat (2015), "Kimlik/Kültür/Mekân Üçgeninde Tarihi Merkez: Sürdürülebilirlik Bağlamında Santa Harabeleri", *Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 1/1, 1-34.