

Kocaeli'ndeki Osmanlı Dönemi Taş Köprüler

Erkan ATAK^{1*}

Yusuf ACIOĞLU^{2*}

Özet

Başiskele, Çayırova, Darıca, Derince, Dilovası, Gebze, Gölcük, İzmit, Kandıra, Karamürsel, Kartepe ve Körfez ilçelerini içine alan Kocaeli, stratejik konumuyla ilk çağlardan itibaren önemini koruyan merkezlerden birisidir. Kocaeli ve çevresi sırasıyla Bithynia Krallığı, Roma İmparatorluğu, Anadolu Selçuklu Devleti, Doğu Roma (Bizans) İmparatorluğu egemenliği altına girmiş ve 14. yüzyılın hemen başlarında Osmanlı topraklarına dâhil olmuştur. Bölgede gerek Türk dönemi öncesinde gerekse Osmanlı döneminde inşa edilmiş farklı türden birçok yapı yer almaktadır. Bunlar arasında Osmanlı dönemi köprüleri mimari unsurları ve anıtsal yapılarıyla dikkat çekerler. Bu köprülerden bazıları orduların, tacirlerin veyahut hacca gidenlerin yol güzergâhları üzerinde yer alırken bir kısmı iki köy ya da yerleşim yerini bağlamak amacıyla inşa edilmiştir. Bölgeye yolu düşen gezginler köprülerin çoğunluğunun ahşap malzemeli olduklarını ifade ederler. Ayrıca mevcut bilgiler bu ahşap köprülerin, Üsküdar-Gebze, Gebze-İzmit, İzmit-Sapanca ve İzmit-Gölcük arasında yer aldıklarını ve kimi zaman vuku bulan su taşkınları neticesinde harap oldukları göstermektedir. Osmanlı döneminde kâgır olarak inşa edilmiş köprülerden ise beşi günümüze ulaşmıştır.

Makalemizde Osmanlı döneminden günümüze ulaşabilen bu beş köprü mimari, süsleme, malzeme ve teknik özellikleri açısından incelenmiştir. Köprülerin yapılış amaçları üzerinde durulmuş ve gerekli olan bölümlerde buldukları güzergâhların önemi üzerine bilgiler verilmiştir. Ayrıca söz konusu köprülerin Osmanlı köprü mimarisi içerisindeki yerlerinin tespitine yönelik karşılaştırmalar yapılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Kocaeli, Köprü, Osmanlı, Mimari, Taş.

1 * Doç. Dr., Sakarya Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sanat Tarihi Bölümü, erkanatak@sakarya.edu.tr

2 * Dr. Öğr. Üyesi, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sanat Tarihi Bölümü, yacioglu@comu.edu.tr

Stone Bridges in the Ottoman Period in Kocaeli

Kocaeli, which includes the districts of Başiskele, Çayırova, Darıca, Derince, Dilovası, Gebze, Gölçük, İzmit, Kandıra, Karamürsel, Kartepe and Körfez, has been one of the centers that has preserved its importance since the early ages. Kocaeli and its surroundings came under the rule of Bithynia Kingdom, Roman Empire, Anatolian Seljuk State, Eastern Roman (Byzantine) Empire and was included in the Ottoman lands at the beginning of the 14th century. There are many different types of buildings in the region built both before the Turkish period and during the Ottoman period. Among these, Ottoman period bridges attract attention with their architectural elements and monumental structures. While some of these bridges are located on the road routes of armies, merchants or pilgrims, some were built to connect two villages or settlements. Travelers who visit the region state that most of the bridges are wooden. In addition, available information shows that these wooden bridges are located between Üsküdar-Gebze, Gebze-İzmit, İzmit-Sapanca and İzmit-Gölçük and that they were destroyed due to floods that occurred from time to time. Five stone bridges from the Ottoman period have survived to the present day.

In our article, these five bridges are examined in terms of their architectural, ornamental, material and technical properties. The construction purposes of the bridges are mentioned. In the necessary sections, information on the importance of the roads on which bridges are located is given. In addition, comparisons were made to determine the places of bridges within Ottoman bridges.

Keywords: Kocaeli, Bridge, Ottoman, Architecture, Stone.

Giriş

Başiskele, Çayırova, Darıca, Derince, Dilovası, Gebze, Gölcük, İzmit, Kandıra, Karamürsel, Kartepe ve Körfez ilçelerini içine alan Kocaeli, bulunduğu coğrafya itibarıyla tarih öncesi çağlardan itibaren önemli yol güzergâhlarından birisi olmuştur. Gerek Avrupa ile Asya'yı bağlayan geçiş güzergâhı üzerinde bulunması, gerekse yerleşime elverişli verimli toprakları, bölgenin her dönem önemini koruyabilmesine vesile olmuştur. Kocaeli yarımadası ilk çağlarda İstanbul, Anadolu yakasının büyük kısmı, Sakarya, Bursa, Bolu, Bilecik, Yalova ve Zonguldak illerinin içerisinde bulunduğu "Bithynia" adı verilen bölge içerisinde yer almıştır (Umar 1993: 167). Bu bölgede yerleşen toplulukların "Thrak" kökenli halklar oldukları görülmektedir (Strabon 2000: 15-16). M.Ö. 8. yüzyılda boğazlar üzerinden Anadolu'ya göç ettikleri kabul edilen Bithyn'lerin kendi isimlerini taşıdıkları coğrafyada bu tarihlerden itibaren hüküm sürdükleri anlaşılır. Megara'dan gelme göçmenlerce kurulan Astakos M.Ö. 6. yy ve Olbia kentleri Bithynia'nın önemli yerleşim yerleri arasında yer alırlar (Ulugün-Aksoy vd 2014: 81-91). Bölgede kurulan en önemli kentlerden birisi Astakos şehri karşısında, körfezin kuzeyinde yer alan Nikomedeia'dır. Günümüz İzmit'inin sınırlarını teşkil eden bu antik kent M.Ö. 264 yılında I. Nikomedes tarafından kurulmuş ve kurucusunun ismini almıştır (Strabon 2000: 55). Bithynia kralları daha sonraki dönemlerde Roma ve Bergama krallığı ile çeşitli savaşlar gerçekleştirmiştir. M.Ö. 1. yüzyılda Roma'nın, devlet üzerindeki baskısını iyiden iyiye arttırması neticesinde, IV. Nikomedes (M.Ö.91-74) Bithynia Krallığı'nı Roma İmparatorluğu'na miras olarak bırakmıştır (Ulugün-Aksoy vd 2014: 144). Bölge Roma İmparatorluğu'nun hâkimiyeti altına girince kentleşme anlamında büyük gelişmeler yaşanmış, mevcut kentlerde yoğun imar faaliyetleri gerçekleştirilmeye başlanmıştır (Sevin 2001: 29-42).

Roma İmparatorluğu'nun ikiye bölünmesinin ardından Doğu Roma sınırları içerisinde kalan bölge 11. yüzyılın sonunda Selçuklular tarafından ele geçirilmiştir. 1075'de İznik'i fethedip kendisine payitaht yapan Kutalmışoğlu Süleyman Şah bölgedeki diğer yerleşim yerlerini de Selçuklu topraklarına katmıştır (Turan 1999: 285-286). Ancak, Haçlı ordusunun 1096 Eylül'ünde kenti kuşatmasıyla İznik ve havâlisi, yirmibeş sene Selçuklu hâkimiyeti altında kaldıktan sonra tekrar Bizanslıların eline geçmiştir (Turan 1999: 290-291). Bölge 14. yüzyılın başlarına kadar Bizans elinde kalmış ve nihayet Akçakoca'nın gayretleriyle fethedilerek Osmanlı topraklarına dâhil olmuştur (Uzunçarşılı 1988: 117-123). Ankara Savaşı'ndan sonra Timur'un saldırısına uğrayan İzmit ve çevresinde bir dönem kargaşa hâkim olsa da Çelebi Mehmed bu durumu bertaraf etmiş ve İzmit'in imar edilmesi için çeşitli tedbirler almıştır (Bostan 2001: 536-537). Bölgenin fethedilmesinde büyük

hizmetleri olan Akçakoca'dan ötürü bu bölgeye Kocaeli ismi verilmiştir (Uzunçarşılı 1988: 551).

1. Kocaeli ve Çevresindeki Yol Ağı

Kocaeli bölgesi yolları Yunan devletleri dönemlerinden günümüze kadar önemini korumuştur. Söz konusu yol ağının Roma döneminde de mühim bir değişikliğe uğramadan kullanılmaya devam ettiği görülür. Avrupa ile Asya arasında önemli bir geçiş güzergâhı olan bu bölgedeki yol Nikomedeia (İzmit) ve Nikaia'dan (İznik), Claudiopolis (Bolu), Kratea (Gerde), Pompeiopolis (Taşköprü), Amnias Vadisi ve Vezirköprü üzerinden Amasya'ya ulaşmaktaydı (Ramsay 1960: 46). Nicomedia (İzmit)'in Diocletian tarafından Roma İmparatorluğu'nun başkenti ilan edilmesinden sonra bu coğrafyadaki yol önem kazanmaya başlamıştır. Bu durum Constantinople (İstanbul)'un 330'da başkent yapılmasından sonra iyiden iyiye kuvvetlenmiştir (Ramsay 1960: 77). Bizans askeri yol güzergâhında başkentten Kudüs'e uzanan güzergâhın ilk duraklarından birisi bu bölgedir. Avrupa'dan gelip Constantinople (İstanbul) üzerinden güneye inen hacılar, yüzyıllar boyunca bu yolları kullanmıştır. Bu nedenle Kocaeli bölgesindeki yollar, Doğu Roma-Bizans döneminde her zaman önemini korumuştur (Ramsay 1960: 216).

İzmit ve çevresi Türklerin eline geçtikten sonra da bu yolun kullanılmaya devam ettiği görülür. Osmanlı Devleti'nde başkenti Anadolu'ya bağlayan bu güzergâh özellikle ordular, kervanlar, hacca gidenler ve ticaretle uğraşanlar tarafından kullanılmıştır. İstanbul'un Osmanlı Devleti'nin başkenti olmasından sonra, İran ve Elcezîre yolları üzerinden başlıca konak yerlerinden birisi İzmit ve çevresi olmuştur (Darkot 1977: 1252). Osmanlı Devleti'nin yol ağına bakıldığında, başkenti Anadolu'ya bağlayan ana yolların üç kol halinde uzandığı görülür. Her üç kolun da önemli durakları arasında Kocaeli bölgesindeki yerleşim yerleri bulunur (Şek. 1). Üsküdar'dan başlayarak Diyarbakır'a kadar uzanan orta kol; Kars'a kadar uzanan sol kol ve Haleb'e ulaşan sağ kolun başlangıç noktalarından birisi Gebze'dir. Bu ana yolların dışında yine Üsküdar'dan başlayan ve Gebze, Dil İskelesi, Gemlik üzerinden devam eden yol ise 17.-18. yüzyıllarda önemli bir ticaret limanı olan Çeşme'ye bağlanmıştır (Miroğlu 1997: 241-242). Fatih Sultan Mehmed'in 1481'de Osmanlı ordusunu Üsküdar'dan hareket ettirdiği ve günümüzde Çayırova olarak geçen bölgede bir otağı kurduğu görülür (Hammer 1983: 199). Sultanın rahatsızlanarak vefat ettiği bu alan günümüzde "Hünkârçayırı" olarak anılmaktadır. 15. yüzyılda Osmanlı ordusu için önemli konaklama yerlerinden olan bölgenin ticari ve dini öneminin yanı sıra orduların geçişi için de stratejik bir öneme sahip olduğu görülmektedir. 16. yüzyılda İzmit, Anadolu'yu başkente bağlayan önemli bir menzil şehridir. Yavuz Sultan Selim

Çaldıran seferine çıktığında Osmanlı ordusu bu güzergâhı kullanmış ve Kocaeli bölgesinden geçerek Geyve-Taraklı istikametine devam etmiştir (Gündoğdu 1998: 225). Kanuni Sultan Süleyman döneminde yine Kocaeli bölgesini de içine alan İzmit-Sapanca-Adaköy-Akyazı-Hendek-Düzce yollarının kullanıldığı görülür (Yıldırım 2008: 44). Sultan'ın İran seferlerinde İzmit ordunun konaklamak için kullandığı duraklardan birisi olmuştur. Bu dönemde İzmit'e giden yolların bakımına önem verilmiş ve yolun iki araba geçecek şekilde genişletilmesi sağlanmıştır (Bostan 2001: 537). İzmit ve çevresinin orman bakımından çok zengin olması bu bölgenin 15. yüzyıldan itibaren kereste ticaretinin merkezlerinden birisi olmasını sağlamış ve bu vesileyle başkentten uzanan yol ağı her zaman canlı kalmıştır. Evliya Çelebi İzmit'in doğusundaki dağların ormanları için "ağaç deryası derler" şeklinde bir tanımlama yapmıştır. Ayrıca bu ormanlarda kereste kesimi yapıldığını belirtmiştir (Evliya Çelebi 2006a: 79-80). 1740'da İzmit'i ziyaret eden Richard Pococke ise kentte büyük tekneler inşa edildiğini ve önemli bir ağaç ticaretinin olduğunu söylemektedir (Ulugün 2008: 70). 19. yüzyıla kadar devam eden bu ticari faaliyetlerin daha sonraki dönemlerde gerilemeye başladığı görülmektedir.

Kocaeli coğrafyasındaki yerleşim yerleri stratejik konumlarından ötürü her zaman gezginlerin uğrak yerleri arasında yer almıştır. Osmanlı dönemi ve öncesinde başkentten yola çıkan seyyâhlar Gebze, Hereke, İzmit güzergâhını izleyerek Anadolu'nun içlerine doğru yolculuklar gerçekleştirmiş ve bu yolculuklarda uğradıkları merkezler ile yollar hakkında bilgiler vermişlerdir. M.Ö. 6. yüzyıldan başlayarak 20. yüzyıla değin bu coğrafyaya yolu düşen birçok seyyâhın varlığı bilinmekle beraber bunlar arasında bazılarının verdikleri bilgiler daha detaylıdır (Ulugün 2008: 12-336). 1555 yılında İstanbul'dan yola çıkarak yukarıda sözü edilen güzergâhı takip edip doğuya yolculuk yapan Dernschwam yolculuğu esnasında gördüğü yolların "dört koşu atının yan yana yürüyebileceği genişlikte" olduklarını ifade eder. Ayrıca Arnavut kaldırımı döşeli ve geniş yolların padişahın iki sene önce İran'a sefer yaparken açmış olduğunu ekler. Seyyâhın yollar üzerindeki köprülerle ilgili verdiği bilgilerde kıymetlidir. Kartal'dan yola çıktıktan sonra İzmit'e, İzmit körfezinin güneyinden Kazıklı'ya kadar süren yolculuklarında birçok tahta köprünün üzerinden geçmiş olduklarını söylemesi bu güzergâhtaki tahta köprülerin varlığına işaret eder (Ulugün 2008: 30-34). Seyyâhın bu coğrafyayı gezdiği yıllarda İzmit ile İznik arasında Yaş İskele adlı mevziden Hisar Deresi'ne kadar 15 adet ağaç köprünün mevcut olduğu görülür (Orhonlu 1984: 71). Evliya Çelebi H.1041/M.1631 yılında uğradığı Dil İskelesi için "Konya, Halep, Şam ve Mısır'a giden hacılar ile tüccar ve ziyaretçilerin tamamı bu iskelede at kayıklarına binip bir mil karşı tarafta bulunan Hersek diline geçerler" demekle bu güzergâhın 17. yüzyılda

hem ticari hem de hac yolu olarak kullanıldığını ortaya koyar (Evliya Çelebi 2006a: 75). Kâtip Çelebi “Cihannüma” eserinde Fatih Sultan Mehmed’in orduyla beraber konakladığı Gebze-Tekfur Çayırı’na Sultan Çayırı demek ve buraya ordugâhın kurulduğunu belirtmektedir. Ayrıca Hereke, İzmit ve Kazıklı’dan geçit yerleri olarak bahsetmektedir (Ulugün 2008: 46). 1800’de İstanbul’dan Mısır’a doğru yola çıkan William Martin Leake, Gebze’den sonra Dil yakınında denize kavuşan bir dere üzerinden güzel taş köprülerden geçtik demekle Kanuni Sultan Süleyman Köprüsü’nü kast ediyor olmalıdır. Bölgeye 18. ve 19. yüzyıllarda uğrayan seyyahların sayısı artmıştır. Çoğunlukla İzmit’teki kereste ticareti ve orman zenginliği üzerinde duran gezginlerin bir kısmı ise İzmit Körfezi ile Sapanca Gölü arasında tarih içerisinde kimi zaman girişimlerde bulunmuş kanal projesi hakkında kısa bilgiler vermiştir. Bazı seyyahlar ise yolların durumunun kötü olduğunu söylemektedir. Bakıma ihtiyaç duyulan yolların durumu hakkında 1779 tarihli bir belgede bölge halkının Hendek istikametindeki yol üzerinde bulunan ahşap köprülerin onarımını istediğine dair bilgiler bulunmaktadır (Yıldırım 2008: 54). Sultan Abdülaziz döneminde 1867 yılında İzmit-Ankara yolunun Sapanca ile Derbent arasındaki bölümde yer alan köprüler şiddetli yağışlardan ötürü zarar görmüştür (Çetin 2015: 1776). 1872 yılında İzmit iskelesi yolları ve aynı güzergâhtaki tahta köprülerin tamir edildiği ve bu icraatın nakliyat ve de gidiş-gelişi kolaylaştırdığı görülür. II. Abdülhamit’in saltanatının ilk yıllarında ise İzmit-Sapanca yolu ve bu güzergâhtaki 7 ahşap köprü onarılmıştır (Ünlü 2016: 885). 1878 tarihli bir belgede ise İzmit-Sapanca arasında bulunan köprülerin şiddetli yağmurlardan ötürü tahrip olduğundan ve tamir olmaları gerektiğinden bahsedilmektedir (Yıldırım 2008: 54, 63). 1887’de Selim Sırrı Paşa’nın gözetiminde gerçekleştirilen yol yapım çalışmalarında ise İzmit-Ankara yolunun İzmit Sancağı’na ait 107 kilometrelik kısmında 206 adet irili-ufaklı köprünün mevcut olduğu anlaşılmaktadır (Çetin 2015: 1777-1778) Görülüyor ki bölgede kullanılan yollarda çok sayıda ahşap köprü mevcuttur. Zamanla tahrip olan ve büyük bir çoğunluğu günümüze ulaşamayan bu ahşap köprülerin kullanım ömürleri hava koşullarından ötürü çok uzun olmamıştır. Buna karşın Osmanlı döneminde inşa edilen taş köprülerden beşi günümüze ulaşmıştır. Bunlardan Çayırova Hünkâr Çayırı Köprüsü, Gebze Kanuni Sultan Süleyman (Mimar Sinan) Köprüsü ve İzmit Kethüda Caferi Hatun (Kilezdere) Köprüsü 16. yüzyıl; Karamürsel Valide Sultan Köprüsü 17. yüzyıl ve Servetiye Köprüsü 19. yüzyılda inşa edilmiştir.

2. Kocaeli'ndeki Osmanlı Dönemi Taş Köprüler

2.1. Hünkâr Köprüsü

Köprü, İstanbul-Gebze arasında, Çayırova Kasabası'nda yer almaktadır. Yukarıda da işaret edildiği gibi Fatih Sultan Mehmed'in 1481'de Osmanlı ordusunun otağını köprünün bulunduğu alan üzerine kurduğunu ve sefer esnasında bu ordugâhta 4 Mayıs 1481'de vefat ettiği bilinmektedir (Uzunçarşılı 1988: 143-144; Hammer 1983: 199). Tekirçayırı ve Hünkârçayırı isimleriyle de anılan bölgede köprünün yanında Fatih'in anısını yaşatmak için yapılmış bir namazgâh-çeşme bulunmaktadır. Adını bulunduğu bölgeden alan köprünün inşa kitabesi mevcut değildir. Kanuni Sultan Süleyman tarafından Bağdat seferinde, ordunun geçişi için yaptırılmış olabileceği düşünülmektedir (Çetinor 1988: 20). Bu suretle 1530-1540 yılları arasına tarihlendirilir (Yavuzylmaz 2012: 221).

Sivri kemerli, tek gözlü köprü, en yüksek noktadan iki yana doğru eğimli bir yapıda inşa edilmiştir (Şek. 3). Doğu-batı doğrultulu köprünün yapımında kesme taş malzeme kullanılmıştır (Res. 2). 1.70 m. genişliğindeki köprü gözü, kemerin üzengi seviyesine kadar toprağa gömülü vaziyettedir. 3.40x5.00 m. ölçülerindeki tabliye kısmının iki yanında 0.80 m. yüksekliğinde korkuluklar bulunmaktadır. Köprünün kuzey cephesinde, yan tarafındaki çeşme ile aynı renkte kırmızı kesme taşlar kullanılmıştır. Günümüzde faal olan köprünün doğu ve batı uçlarında tabliyeyi sınırlandıran ikişer baba taşı yer almaktadır. Yapıda herhangi bir süsleme unsuru mevcut değildir.

Köprü, çevresindeki yapılarla beraber 2000 yılında Gebze Belediyesi tarafından restore edilmiştir (Yavuzylmaz 2012: 222).

2.2. Gebze Kanuni Sultan Süleyman (Mimar Sinan) Köprüsü

Gebze-İzmit arasında, İstanbul'u Bağdat'a bağlayan yolda, Dilderesi üzerine inşa edilmiştir. Üzerinde bulunduğu dereden ötürü "Diliskelesi Köprüsü" ismiyle de anılmaktadır (Tunç 1978: 176). İnşa kitabesi mevcut değildir. Buna karşın Tuhfetü'l mi'marîn'de "Ve Geğbüze (Gebze) yolunda Sultan Süleyman köprüleridir" bilgisi mevcuttur (Bozkurt 1952: 6).³ Bu suretle köprünün Kanuni Sultan Süleyman zamanında, Mimar Sinan tarafından inşa edildiği anlaşılmaktadır. Kazım Çeçen köprünün 1553-1554 tarihinde yapıldığını yazar (Çeçen 1988: 430). Köprünün, Kanuni Sultan Süleyman'ın İran-Tebriz (1553) ile İran-Nahçıvan (1548) seferleri

3 Gebze'deki Kanuni köprüsü Tuhfetü'l-Mimarîn'de geçmesine rağmen, Sinan'ın yaptığı eserlerin listesinin de verildiği Tezkireü'l-Ebniye'de yer almamaktadır. Bkz. Sâî Mustafa Çelebi, 2002: 116, 184.

öncesinde orduların geçeceği yolların düzene sokulması maksadıyla yapılmış olabileceği ifade edilir (Öziş 1991: 39).

Köprü, ortadaki büyük, iki yandakiler daha küçük olmak üzere sivri kemerli, üç gözlüdür (Şek. 4; Res. 5-6). Kaynaklarda köprünün 45.24x6.20 (Tunç 1978: 176) ile 65.00x6.05 m. (Çulpan 2002: 134; Öziş 1991: 40) şeklinde farklı ölçüleri mevcuttur. Günümüzdeki mevcut haliyle 49.00x6.00 m. dolaylarında bir ölçüye sahip olduğu görülmektedir. Köprü üzerindeki eğim %11 civarındadır (Çeçen 1988: 432). Doğu-batı doğrultulu inşa edilen köprüde ortadaki göz 9.30 m., yandakiler 6.30 m. genişliğindedir. Köprü ayaklarının memba tarafında üçgen sel yaranlar, mansap tarafında köşeli topuklar bulunmaktadır. Ayakların üzerinde kemerler arasında, 2.20x1.40 m. ölçülerinde, sivri kemerli boşaltma gözlerine yer verilmiştir. Ayrıca köprünün doğu ucunda güney cephesi açık, kuzey cephesi ise toprağa gömülü olan bir başka boşaltma gözü bulunmaktadır. Köprü ayaklarının temelleri üç kademe üzerine oturtularak dayanıksız olan bataklık zeminde sağlam bir temel meydana getirilmiştir (Çulpan 2002: 134).

Köprünün inşasında kesme taş malzeme kullanılmıştır. Korkulukların çoğu harap olduğundan sonradan betonarme olarak onarıldığı anlaşılır. Selyaranlar, topuklar ve ayaklarda kullanılan taşların köprünün diğer bölümlerindeki taşlardan daha büyük boyutlu olduğu görülür. Tabliye kısmının zemininde düzgün blok taşlar kullanılmıştır (Res. 7). Köprünün doğudan batıya büyük kemerin en tepe noktasına kadar olan ilk kısmı diğer bölüme göre daha uzun tutulmuştur. İkinci kısım küçük kemerin bitiminden itibaren güneye doğru hafif kırılma yapmaktadır. Sade tutulan köprüde bir süsleme unsuru görülmez. Büyük kemerin kilit taşında dışa taşıntı yapan konsol şeklindeki çıkıntılar ve her iki cephede tempan duvarının üst sınırını belirleyen yatay kornişlerin nispeten cephelere hareketlilik kazandırdığı görülür.

Köprünün eski fotoğraflarında selyaran, topuk ve korkuluklarının harap durumda olduğu görülmektedir (Şek. 5). Son yıllarda yapılan onarımlarla söz konusu bölümler aslına sadık kalınarak yenilenmiştir. Günümüzde araç trafiğine kapalı olan köprünün iki ucuna baba taşları yerleştirilmiştir.

Kanuni Sultan Süleyman (Mimar Sinan) Köprüsü abidevi yapısı ve önemli bir yol güzergâhı üzerinde bulunması hasebiyle 16. yüzyıldan günümüze sağlam olarak gelebilmiş önemli Osmanlı köprülerinden birisidir.

2.3. İzmit Kethüda Caferi Hatun (Kilezdere) Köprüsü

İzmit-İstanbul karayolunun 1 km. güneyinde, Oramiral Salim Dervişoğlu Caddesi kenarında, İzmit'in merkezinde, Kilezdere üzerinde yer almaktadır. Köprü, İzmit

Kent İçi Dört Hatlı Demiryolu İnşaatı” yapımı maksadıyla İstanbul 2 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu’nun 11.06.1998 tarihli kararı gereğince DLH Bölge Müdürlüğü tarafından yerinden sökülerek 2002 yılında 50 m. aşağıya taşınmıştır (Aksoy, 2011: 124; Avunduk Mimarlık: 2005).

İnşa kitabesi mevcut olmayan köprü ismini üzerinde bulunduğu dere den almaktadır. Yapı ile ilgili kaynaklarda ve bilgilendirme panosunda 16. yüzyılda inşa edildiği yazar. Köprünün Kethüda Canfeda Hatun’un hayır eseri olduğu son yıllarda yayımlanan arşiv belgeleriyle ortaya konulmuştur (Karademir 2018: 101). Canfeda Hatun’a III. Murad’ın annesi Nurbanu Sultan “kethüda kadın” ünvanını vermiş ve haremde önemli bir sorumluluk almasını sağlamıştır. Canfeda Hatun’un bu göreviyle birlikte nüfuzunu arttırdığı ve servetini genişlettiği anlaşılmaktadır. Gelirlerinin bir kısmını hayır işlerinde kullanan Canfeda Hatun’un İstanbul ve İzmit’te çok sayıda eseri bulunmaktadır. İzmit’te inşa ettirdiği bu köprünün dışında on dört çeşme yaptırdığı ancak bunlardan sadece “Büyük Çeşme’nin günümüze ulaşabildiği görülür. Osmanlı Arşivleri’nde Canfeda Hatun’a ait bir belgede İzmit’te Kullar karyesi Kilas Nehri üzerinde Kız Köprüsü’nü yaptırdığı yazmaktadır. Belgede ayrıca köprünün 1800 yılında yıkık ve tamire muhtaç olduğu belirtilmektedir (Karademir 2018: 101). Canfeda Hatun’un hayır eserlerine bakıldığında 1584 ile 1594 yılları arasında inşa edildikleri görülür. Bu suretle köprünün de bu tarihler arasında (1584-1594) inşa edilmiş olması muhtemeldir. Matrakçı Nasuh’un 1533-1536 yılları arasındaki İran Seferini konu alan Beyân-ı Menâzil-i Sefer-i Irâkeyn adlı eserinde yer alan İzmit minyatüründeki 9 gözlü köprü ise İzmit’te o yıllarda mevcut olan ancak günümüze ulaşamayan başka bir köprüye ait olmalıdır (Nasuhü’s-Silâhi (Matrakçı) 1976: r.13b).

Köprü günümüzdeki haliyle kuzey-güney doğrultulu, üç gözlü bir yapıya sahiptir (Şek. 6; Res. 9-10). Bütünüyle düzgün kesme taş malzemeden inşa edilmiştir. Gözlerin genişlikleri ve yükseklikleri farklılık gösterir. Güneydeki göz yaklaşık 7.65 m. genişliğe, 5.00 m. yüksekliğiyle sahiptir. Diğer iki göz daha küçüktür. Ortadaki göz 5.00 m. genişliğinde ve 3.60 m. yüksekliğindedir. Kuzeydeki göz ise 3.40x3.60 m. dolaylarında ölçülere sahiptir. Köprü seviyesi kuzeyden güneye üçüncü gözün tepe noktasına kadar hafif meyille yükselmekte, bu noktadan sonra daha keskin bir açıyla aşağı doğru düşmektedir. Gözler sivri kemerlidir. Ayakların önünde selyaran ya da topuklar bulunmamaktadır.

Tabliye kısmı yaklaşık olarak 57.30 m. uzunluğunda, 5.30 m. genişliğindedir. Taş döşeli bu bölüm iki yanda korkuluklarla sınırlandırılmıştır (Res. 11). Günümüzde araç trafiğine kapalı, insan geçişine açık olan köprünün iki ucunda baba taşları bulunur.

Köprü süsleme açısından sade bir görünüme sahip olmakla birlikte her iki cephede kemerlerin arasında bulunan oyuk şeklindeki kuş evleri cephelere hareketlilik kazandırmıştır.

Köprüye ait arşiv kayıtlarında 1800 yılında yıkık olduğu ancak mütevellisinden tamirine memur olacak kimsenin olmadığı yazılıdır. 1910 yılına ait bir fotoğrafta köprünün harap olmasına karşın üstünden yolcuların geçtiği görülür. 2000’li yılların başına kadar bu vaziyette gelen köprü, 2002 yılında eski yerinden 50 m. aşağı taşınmış, bu esnada onarılmıştır.

2.4. Karamürsel Valide Sultan Köprüsü

Köprü, Karamürsel-İznik yolu üzerinde, Karamürsel’in 24 km. güneyinde, Hayriye ile Yalacdere köyleri arasında yer almaktadır. İsmi yanındaki köye vermiştir. Köprünün yapıldığı güzergâh Osmanlı döneminin yol ağı içerisinde önemli bir yere sahiptir. Üsküdar’dan başlayarak Kartal, Gebze, Hersek, İznik, Eskişehir üzerinden aşağıya devam eden ve nihayetinde Halep’e ulaşan sağ kol üzerinde Hersek-İznik arasındaki bu güzergâhta bulunur. Hac yolu içerisinde yer alan bu güzergâh Osmanlı döneminde seyyâhlar ve tüccarlar tarafından da kullanılmıştır. Evliya Çelebi 1648’de İznik’e geçerken uğradığı Hersek Kasabası ve Derbent Köyü hakkında bilgi verirken köprüden bahsetmez. Aslında Evliya Çelebi’nin izlediği güzergâh köprünün inşa edildiği yolu da içine almaktadır. Derbent Köyü hakkında “kırkgeçit derelerini kırk kere geçenler kılavuz olup yolları temizlemekle görevli reâlardır” diyerek bu bölgenin yolları ve dereleri hakkında bilgi verir (Evliya Çelebi 2006b: 2-3). Günümüzde de Hersek ile İznik arasında bu güzergâh kullanılmaktadır. Evliya Çelebi’nin Derbent dediği köy günümüzde aynı güzergâh üzerinde bulunan Kızderbent Köyü’dür. Üsküdar’dan başlayarak Halep’e kadar uzanan yol ağının Hersek-İznik arasındaki bölümünde Hayriye-Yalacdere-Derbent güzergâhının yer alması bu bölgenin her mevsim su ihtiyacını karşılayabilecek kaynaklara sahip olmasının etkisi olsa gerekir (Çulpan 2002: 176-177). Söz konusu güzergâh günümüzde de kullanılmaktadır.

Valide Sultan Köprüsü olarak bilinen köprünün inşa kitabesi mevcut değildir. İsmi aldığı valide sultanın Kösem Valide Mâhpeyker Sultan olduğu üzerinde durulur.⁴ I. Ahmed’in eşi, IV. Murad’ın validesi olan Kösem Valide Sultan’ın (1589-1651) gelirleri ve servetiyle birçok hayır işi yaptığı bilinmektedir. Üsküdar Çinili Camii’nin (1640) banisidir. Bu cami haricinde mektep, çeşme, dârü’l-hâdis, hamam ve sebil inşa

4 Cevdet Çulpan, Mâhpeyker Valide Sultân’ın hac yolu hayırlarını ve Yunanistan Ezdin’de 17. yüzyılda yaptırmış olduğu 7 gözülü taş köprüyü dikkate alarak bu köprünün de banisi olabileceğini belirtmiştir. Bununla IV. Mehmed’in validesi Hatice Turhan Sultan’ın Çanakkale ve İstanbul’daki hayır eserleri ile Şam’dan itibaren hac yolu üzerindeki hayratlarını göz önüne alındığında köprünün banisinin Hatice Turhan Sultan olması ihtimali üzerinde de durulur (Çulpan 2002: 178).

ettirmiştir. Hayır eserlerinin yanı sıra her yıl hac yolunda iki kişiyi görevlendirerek su ve şerbet dağıttıran Mâhpeyker Sultan'ın İstanbul'da ve Haremeyn'de hayratları bulunmaktadır.⁵ Söz konusu bilgiler Valide Sultan'ın hac yoluna önem verdiğini ve bu yol üzerinde bir takım hayır işleri ve hayratlar meydana getirdiğini gösterir. O halde hac yolu üzerinde bulunan bu köprü'nün de bu hayır işlerinin bir parçası olması muhtemeldir. Evliya Çelebi 1648'de geçtiği bu güzergâhta köprüden bahsetmemektedir. Bununla birlikte Kösem Valide Mâhpeyker Sultan'ın 1651'de vefat ettiği göz önüne alındığında köprü'nün 1648-1651 yılları arasında inşa edilmiş olduğu söylenebilir.

Valide Sultan Köprüsü kuzey-güney doğrultulu, üç gözlü bir kuruluşa sahiptir (Şek. 7; Res. 12-13). Gözler sivri kemerlidir. Orta göz diğer iki gözden daha geniş ve yüksek tutulmuştur. Bütünüyle düzgün kesme taştan inşa edilmiştir. Köprü iki yandan büyük kemere doğru keskin bir açıyla yükselmektedir. Köprü ayaklarının önünde memba tarafında üçgen selyaranlar, mansap tarafında köşeli topuklar yer almaktadır. Köprü'nün orta gözü 12.00 m. genişliğinde, 7.40 m. yüksekliğindedir. Yan gözler ise 8.30 m. genişliğe, 5.50 m. yüksekliğe sahiptir. Köprü'nün her iki cephesinde, uçlara rıhtımlar (destek duvarları) eklenmiştir. Olası su taşkınlarında köprü'nün sağlamlığını arttırmak adına yapılan bu duvarlarda düzgün kesme taşlar kullanılmıştır.

Tabliye kısmı yaklaşık olarak 72.50x4.80 m. ölçülerindedir. İki yandan 0.80 m. yüksekliğinde korkuluklarla sınırlandırılmıştır (Res. 14). Çok fazla olan köprü tabliyesinin eğimi, son zamanlarda yapılan onarımlarla azaltılmış ve tabliye yanlara doğru doldurulmuştur (Tunç 1978: 196).

Köprüde süsleme unsuru olarak, batı cephede büyük kemerin kilit taşındaki gülbezek dikkat çekmektedir. Ayrıca doğu cephede yine büyük kemerin tepe noktası üzerinde üç adet dış bükey konsol yer almaktadır. Bu konsolların köprü üzerindeki bir balkona ya da tarih köşküne ait olması ihtimal dâhilindedir.

Valide Sultan Köprüsü günümüzde araç trafiğine kapalı, yaya geçişine açıktır. Köprüye ait eski fotoğraflarda korkulukların taş bloklar arasında demir gergilerle

5 Ayvansarayî Hüseyin Efendi Hadikatü'l-Cevâmi' de "Mâhpeyker Sultân'ın yaptırdığı eserleri sıralar. Ayrıca "Ve beher sene hüccâc-ı müslimîn için teberdârân zümresinden küçük saka ve büyük saka ta'bîrleriyle iki kimesne ta'yîn olunub, yollarda su ve ba'zî mahallerde şeker şerbetleri ile atşân-ı hüccâse tesbîl ve ikrâm ettirmek ve İstanbul'dan surre çıktığı gün, cevâmî'i-i selâtin e'imme ve hutebâsi huzur-ı pâdişâhîde Kur'ân-ı azimü's-şândan birer âyet kırâ'at etmek, vâlide-i müşârün-ileyhanın âsarındandır. Ve ahâli-i Haremeyn-i şerifeyn için surre-i vâfiyeler ta'yîn eylemiştir..." demektedir (Ayvansarayî Hüseyin Efendi 2001: 590-591). Hac zamanı yaptığı bu hayır işleri için Eğriboz adasındaki sekiz köyün gelirini vakfetmiştir. Mücteva İlgürel'in yayımladığı vakfiyede Mâhpeyker Sultân'ın gelirlerini tahsis ettiği hayır işleri sıralanmıştır (İlgürel 1966: 83-94).

oluşturulduğu ve selyaranların külâhlarının yıkıldığı görülmektedir. Karayolları 14. Bölge Müdürlüğü tarafından 2012 yılında yapılan onarımlar sırasında korkuluklar yenilenmiş, selyaranların külâhları tamir edilmiş ve köprünün iki ucuna taş babalar eklenmiştir.

2.5.Servetiye Karşı Köyü Köprüsü

Başiskele'nin 4 km. kuzeyinde, Yuvacık Barajı bitiminde, Kiraz Deresi üzerine inşa edilmiştir. Köprü ana güzergâh üzerinde yer almayıp Servetiye Cami Köyü ile Servetiye Karşı Köyü'nü birbirine bağlamak amacıyla inşa edilmiştir. Bu bölgede, Kirazlı Deresi üzerinde derenin iki yakasını birbirine bağlayan ahşap köprülerin varlığı bilinmektedir. Osmanlı'nın geç dönemlerinde kullanılan bu ahşap köprüler zaman zaman gerçekleşen su taşkınlarıyla tahrip olmuş ya da yıkılmışlardır. Yakın zamanlara kadar kullanılan bu köprüler Yuvacık Barajı'nın inşasıyla birlikte su altında kalmıştır (Üzmez 2008: 113). Bu köprülerin arasında yer alan Servetiye Köprüsü zaman içerisinde tahrip olsa da orijinal dokusunu büyük ölçüde koruyarak günümüze gelebilmiştir. Köprünün inşa kitabesi mevcut değildir. Doğu cephenin kuzeyinde, korkuluğun hemen altındaki boş kitabelik, köprünün bir inşa kitabesinin olduğunu göstermektedir. Yapının genel görünümü, cephe ve malzeme özellikleri 19. yüzyıl içerisinde yapıldığına işaret etmektedir.

Tek gözlü köprü, en yüksek noktadan iki yana doğru eğimli bir yapıda inşa edilmiştir (Şek. 8; Res. 15-16). Kuzey-güney doğrultulu köprünün tempan duvarlarında kaba yonu taş, kemerinde, ayaklarında ve korkuluklarında kesme taş malzeme kullanılmıştır. Köprü yaklaşık olarak 22.00 m. uzunluğunda, 2.50 m. genişliğindedir. Köprü ayaklarının önünde 6.00x2.00 m. ölçülerinde destek duvarları bulunmaktadır. Yuvarlak kemerli köprü gözü 11.00 m. genişliğinde, 4.50 m. yüksekliğindedir.

İki yandan 0,50 m. yüksekliğinde korkuluklarla sınırlandırılan tabliye kısmının zemini kaba yonu taş döşelidir (Res. 17). Köprü araç trafiğine kapalı, yaya geçişine açıktır. Köprü üzerinde herhangi bir süs unsuru bulunmamaktadır. Servetiye Köprüsü, 2016 yılında Karayolları 1. Bölge Müdürlüğü tarafından restore edilmiştir.

3. Değerlendirme ve Sonuç

Kocaeli bölgesi stratejik konumuyla ilk çağlardan itibaren ana yol güzergâhlarının en önemli duraklarından birisi olmuştur. Bölgedeki yollar Bithynia Krallığı, Roma İmparatorluğu, Anadolu Selçuklu Devleti ve Doğu Roma (Bizans) dönemlerinde çok fazla değişikliğe uğramamıştır. Bu sürekliliğin ana etmeni Kocaeli'nin Avrupa ile Asya'yı bağlayan ana arterin üzerinde yer almasıdır. Osmanlı döneminde ise orduların, tacirlerin veyahut hacca gidenlerin bu yolları kullanmaya devam ettikleri

görülmektedir. Söz konusu güzergâhın tamamlayıcı unsurlarından olan köprüler bu amaçlara hizmet etmek adına dere, nehir gibi su kaynaklarının üzerine inşa edilmiştir. Bu köprülerin çoğunluğunu ahşap köprüler oluşturmaktadır. Üsküdar-Gebze, Gebze-İzmit, İzmit-Sapanca ve İzmit-Gölcük arasında çok sayıda ahşap köprüünün yer aldığı ve bu köprülerin kimi zaman vuku bulan su taşkınları neticesinde harap oldukları bölgeye yolu düşmüş gezginlerin verdikleri bilgiler arasındadır. Bunların yanı sıra Osmanlı döneminde kâgir olarak inşa edilmiş köprülerden beş tanesi günümüze ulaşmıştır. 16.-19. yüzyıllar arasında inşa edilen bu köprüler anıtsal mimarileri ve fonksiyonları bakımından önemli bir yere sahiptirler.

Üsküdar-Gebze arasında, günümüzde Çayırova olarak geçen bölgede inşa edilen Hünkâr Köprüsü, tek gözlü, orta noktadan iki yana hafif meyilli yapısıyla düz köprüler grubunda değerlendirebileceğimiz bir kuruluş sergilemektedir. Çoğunlukla iki ya da daha fazla sayıda kemerli köprülerin bu grupta inşa edildiği görülse de Hünkâr Köprüsü gibi tabliyenin hemen hemen düz olduğu köprüler de bu gruba dâhil edilebilir. Köprü, Fatih Sultan Mehmed döneminde ordunun otağını kurduğu alanda inşa edilmesi bakımından Osmanlı tarihi içerisinde önemli bir yere sahiptir.

Mimar Sinan tarafından Gebze'de Dilderesi üzerine inşa edilen Kanuni Sultan Süleyman Köprüsü anıtsal mimarisiyle 16. yüzyılın en dikkat çekici köprülerinden birisidir. Köprü, yapısı itibarıyla iki yandan ortaya doğru yükselen dik köprüler grubunda yer almaktadır. Türk köprü mimarisinde erken örneklerden itibaren bu şemada inşa edilen köprülerle karşılaşmak mümkündür (İlter 1978: 27). Mimar Sinan inşa ettiği köprülerin⁶ çoğunda bu tekniği kullanmıştır. Sinan'a ait olduğu tezkerelerden anlaşılan köprülerden Alpullu (Sinanlı) Mehmet Paşa Köprüsü (16. yy) ve Haramidere Kapuağası Köprüsü (16. yy) göz sayıları ve yapısal özellikleriyle Gebze Kanuni Sultan Süleyman Köprüsü'yle benzerlikler gösterirler. Sinan öncesi köprülerinden Edirne Fatih Sultan Mehmed (Sarayıçi) Köprüsü (1452), Köstendil Koca İshak Paşa Köprüsü (1469-70), Kastamonu Nasrullah Köprüsü (1506), Bostancıbaşı Köprüsü (1523-24), Tekirdağ İncecik Köprüsü (16. yy başı), Sinan

6 Tezkiretü'l-bünyan, Tezkiretü'l-ebniye ve Tuhfetü'l-mimari'ye göre Mimar Sinan'ın inşa ettiği köprüler şunlardır: 1. Sivilingrad Çoban Mustafa Paşa Köprüsü (1528-29), 2.Halkalı Odabaşı Köprüsü (1529-30), 3. Gebze Kanuni Sultan Süleyman Köprüsü (1553-54), 4. Lüleburgaz Sokullu Mehmed Paşa Köprüsü (1565), 5. Büyükçekcece Köprüleri (1567), 6. Silivri Sokullu Mehmed Paşa Köprüsü (1568), 7. Vişegrad Sokullu Mehmed Paşa (Drina) Köprüsü (1577-78), 8. Alpullu (Sinanlı) Sokullu Mehmed Paşa Köprüsü (16. yy), 9. Haramidere Kapuağası Köprüsü (16. yy). Bkz. (Bozkurt 1952; Çeçen 1988: 429-438; Çulpan 2002: 132-167; Sâi Mustafa Çelebi 2003: 105; Öziş- Özdemir vd 1997: 1145-1160) ; Araştırmacıların tarafından Mimar Sinan'a atfedilen köprüler ise şunlardır: Bolvadin Kırkgöz Köprüsü (o.1550), Edirne Kanuni Sultan Süleyman (Sarayıçi) Köprüsü (1553-54), Edirne Yalınzöz Köprüsü (1567), Porsuk Kalburcu Köprüsü (16. yy) ve Lüleburgaz Sokullu Mehmed Paşa Köprüsü'nün (1565). Bkz. (Çeçen 1988: 429-438; Çulpan 2002: 132-167; Öziş- Özdemir vd 1997: 1145-1160).

sonrasından ise Debre Kaçanıklı Mehmed Paşa Köprüsü (17. yy başı), Karamürsel Valide Sultan Köprüsü (1648-1651) ve Milas Kadızâde Köprüsü (1878) söz konusu köprüyle aynı özelliklere sahip yapılar arasında yer alırlar. Kanuni Sultan Süleyman Köprüsü yapısal özelliklerinin yanı sıra bulunduğu konum itibarıyla önemli bir yere sahiptir. Zira Osmanlı ordusunun seferlerde kullandığı güzergâhın en önemli duraklarından birisi Gebze'dir. Bu suretle Kanuni Sultan Süleyman İran seferlerinde ordunun geçişi için bu köprüyü inşa ettirmiştir.

İzmit Kilezdere Köprüsü yapı itibarıyla dik köprüler grubunda yer almaktadır. Yukarıda da ifade edildiği gibi Türk köprü mimarisinde erken dönemlerden itibaren karşılaşılan bu gruptaki köprüler Osmanlı devrinde 14.-19. yüzyıllar arasında çok sayıda inşa edilmiştir. Göz sayıları, inşa malzemeleri gibi hususlarda birtakım farklılıklar olsa da bu tarz köprülerin, akarsuyun yapısı dikkate alınarak en sağlam ve kullanışlı şekilde tasarlandıkları görülmektedir. Son yıllara kadar kimin tarafından ve hangi tarihte inşa edildiği bilinmeyen Kilezdere Köprüsü'nün Kethüda Canfeda Hatun'un hayır eseri olduğunun ortaya çıkması oldukça önemlidir. Köprü'nün günümüzdeki durumunda her iki cephesinde yer alan oyuk şeklindeki kuş evleri dikkat çekicidir. Osmanlı devrinde başta cami ve türbeler olmak üzere han, hamam, çeşme ve köprü gibi farklı türden birçok yapının cephelerinde inşa edilen kuş evlerinin erken örnekleri Kilezdere Köprüsü'nde de olduğu gibi kovuk biçimindedir. 18. yüzyıldan sonra ise bir yapı maketi gibi, eklenti şeklinde kuş evlerinin yapıldıkları görülmektedir (Barışta 1999: 476). Kilezdere Köprüsü'ndeki kuş evleri gibi kesme taşın bir köşesinde düzgün delikler meydana getirmek suretiyle şekillendirilen kuş evi örneklerinin benzerleri Kastamonu İbn Neccar Camii (1353), Süleymaniye Camii ve Medresesi (1550-57), Nişancı Mehmed Paşa Camii (1584-89), Tokat Ali Paşa Camii ve Türbesi (16. yy), Ekmekçizade Ahmet Paşa Medresesi ve Türbesi (17. yy) ve Beypazarı Kurşunlu Camii (17. yy)'de karşımıza çıkmaktadır (Atak 2017: 330). Ayrıca, Mimar Sinan tarafından inşa edilen Büyükçekmece Köprüsü (1567) cephelerinde Kilezdere Köprüsü'ndekilere benzer kuş evlerinin yer aldığı görülmektedir.

Karamürsel-İzmit yolu üzerindeki Valide Sultan Köprüsü, 17. yüzyılın en anıtsal köprülerinden birisi olarak karşımıza çıkmaktadır. Mâhpeyker Valide (Kösem) Sultan'ın hac yolu hayır eserlerinden birisi olduğu kabul edilen köprü, dik köprüler grubunda inşa edilmiş yapılardandır. Sivri kemerli, üç gözlü köprü Edirne Fatih Köprüsü (1452), Kastamonu Nasrullah Köprüsü (1506), Alpullu (Sinanlı) Mehmet Paşa Köprüsü (16. yy), Haramidere Kapuağası Köprüsü (16. yy) ve Gebze Kanuni Sultan Süleyman Köprüsü gibi örneklerini çoğaltabileceğimiz köprülerle benzer özelliklere sahiptir. Yalnız Valide Sultan Köprüsü'nde diğer yapılardan farklı olarak

boşaltma gözlerine yer verilmemiştir. Köprünün doğu cephesinde ana kemerin hemen üzerinde bir balkona ya da tarih köşküne ait olması muhtemel konsollar yer alır. Aynı yüzyılda inşa edilen Bostancıbaşı Köprüsü (1523-24)'nün tarih köşkünün üç konsol üzerine oturtulduğu göz önüne alınırsa bu köprüde de orijinalde benzer bir tarih köşkünün mevcut olduğu söylenebilir.

Başiskele'de Servetiye Camii Köyü ile Servetiye Karşı Köyü arasındaki geçişi sağlamak maksadıyla Kiraz Deresi üzerine inşa edilen Servetiye Köprüsü, tek gözlü, dik köprü şemasında inşa edilmiştir. 19. yüzyıl içerisinde inşa edilmiş olması muhtemel köprünün Anadolu'nun farklı merkezlerinde çok sayıda benzer örneği bulunmaktadır. Yoğunlukla dar akarsuların geçişi için inşa edilen bu tarz köprülerin bir kısmı şehir merkezlerinde bir kısmı ise iki merkezi birbirine bağlayan yol güzergâhlarında yer alırlar. Şehir merkezlerinde inşa edilen tek gözlü köprülere Niksar Çanakçı Deresi üzerindeki Leylekli Köprü (13. yy), Seymenli Köprü (19. yy), Çilhane Köprüsü (19. yy) (Atak 2017: 342-344); Bursa'da Yıldırım ve Yeşil semtlerinin arasından geçen Gökdere üzerindeki Irgandı Köprüsü (1442), Set Baş Köprüsü (15. yy) ve Boyacıkulluğu Köprüsü (15. yy) örnek olarak verilebilir (Önge 1992: 425-447; Tunç 1978: 165; Baykal 1950: 122; Atak 2008: 99-129). Servetiye Köprüsü gibi iki merkezi birbirine bağlayan tek gözlü köprülerin benzerleri ise Rize, Konya, Karaman, Uşak ve Mut gibi sayılarını çoğaltabileceğimiz farklı coğrafyalarda karşımıza çıkmaktadır (Altınsapan 2001: 43-113; Duran-Baş vd 2016: 27-199; Baş-Duran 2002: 137-160; Acar: 2016: 23-45; Sözlü 2017: 241-266).

Sonuç olarak; Kocaeli yöresi günümüzde de canlılığını devam ettiren merkezlerden birisidir. İstanbul gibi önemli bir başkente yakın konumu ve verimli toprakları, Kocaeli'nin tarih boyunca cazibe merkezlerinden birisi olmasını sağlamıştır. Osmanlı devrinde başkentle Anadolu'yu bağlayan güzergâhların ilk duraklarından olan Kocaeli her daim canlı ve hareketli bir yapıya sahip olmuştur. Bu durumla bağlantılı olarak bölgedeki imar faaliyetlerinde de yoğunluk göze çarpar. Osmanlı dönemi köprüleri bu faaliyetlerin bir bölümünü teşkil eder. Kocaeli'nde Türkler'in hâkimiyeti öncesine ait az sayıda olsa da köprüler mevcuttur. Anadolu Selçuklu Devleti'nin bu yöreye çok kısa bir süre egemen olmaları kalıcı eserler ortaya koyamamalarına neden olmuştur. Bölge de 15. yüzyıldan itibaren ahşap ve kâgir olmak üzere çok sayıda köprünün inşa edildiği görülmektedir. Ahşap köprüler günümüze gelememiştir. Hâlihazırda mevcut kâgir köprüler ise yapıldıkları dönemin en anıtsal örnekleri arasında yer alırlar. Kocaeli bölgesinde inşa edilen köprüler Osmanlı Devleti'nin egemenliği altındaki diğer bölgelerde olduğu gibi gerek bir ordu, haç kafilesi ya da ticari yolda ulaşımı sağlamak gerekse bölge içerisindeki iki yerleşim yerini bağlamak gibi farklı amaçlara cevap verebilmek gayesiyle inşa edilmişlerdir. Söz konusu

köprülerin her biri inşa edildikleri akarsuyun yapısı doğrultusunda şekillenen ve yapıldığı dönemin mimari ve malzeme özelliklerini aksettiren anıtsal yapılardır.

Kaynakça

- ACAR, Türkan (2016). "Uşak'taki Türk Dönemi Taş Köprüleri", Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 25: 23-45.
- AKSOY, Taner (2011). Kocaeli Kültür Envanteri, Kocaeli: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları.
- ALTINSAPAN, Erol (2001). Tek Gözlü Rize Köprüleri, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- ATAK, Erkan (2017). "Niksar'daki Taş Köprüler", Current Debates in History&Politics, (ed. Oya Gözel Durmaz, Abidin Çevik, Günay Gönüllü), London: Ijopec Publication, 6:339-358.
- ATAK, Erkan (2008). Erken Osmanlı Köprüleri, Çanakkale: Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi).
- ATAK, Erkan (2017). "Tokat Tarihi Yapılarındaki Kuşevleri", Jasss International Journal of Social Science, 59:323-342.
- AYVANSARÂÛÎ HÜSEYİN EFENDİ (2001). Hadîkatü'l-cevâmi', (hzl. Ahmet Nezih Galitekin) İstanbul: İşaret Yayınları.
- BARIŞTA, H. Ö. (1999). "Osmanlı İmparatorluk Döneminden Kuş Evleri", Osmanlı, (ed. G. Eren) Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 10:476-479.
- BAŞ, Ali -Remzi Duran (2002). "Karaman Çevresi Yüzey Araştırmaları (Köprüler)", VI. Ortaçağ ve Türk Dönemi Kazı Sonuçları ve Sanat Tarihi Sempozyumu, 08-10 Nisan 2002, (ed. M. Denктаş, Y. Özbek, A. Sağıroğlu Arslan), Kayseri, 137-160.
- BAYKAL, Kazım (1950). Bursa ve Anıtları. Bursa: Bursa Aysan Basımevi.
- BOSTAN, İdris (2001). "İzmit", TDV İslam Ansiklopedisi, 23:536-541.
- BOZKURT, Orhan (1952). Koca Sinan'ın Köprüleri, İstanbul: İTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları.
- ÇEÇEN, Kazım (1988). "Sinan'ın Yaptırdığı Köprüler", Mimarbaşı Koca Sinan Yaşadığı Çağ ve Eserleri, (ed. Sadi Bayram), İstanbul: Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları, 429-438.
- ÇETİN, Emrah (2015). "Tanzimat'tan II. Meşrutiyet'e İzmit Mutasarrıflığı'nda Karayolu Yapım Çalışmaları", Uluslararası Gazi Akçakoca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri, 02-04 Mayıs 2014, (ed. Haluk Selvi, Bilal Çelik) Kocaeli, 1773-1784.
- ÇETİNOR, Bülent (1988). "Fatih Sultan Mehmet'in Otağ Yeri ve Hünkâr Çeşmesi", İlgı, 22, (53): 18-20.
- ÇULPAN, Cevdet (2002). Türk Taş Köprüleri-Ortaçağdan Osmanlı Devri Sonuna Kadar-, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- DARKOT, Besim (1977). "İzmit", MEB İslam Ansiklopedisi, İstanbul: Milli Eğitim Basımevi, 5/2: 536-541.
- DURAN, Remzi- Ali Baş, Ruhi Özcan (2016). Tarihi Konya Köprüleri, Konya: Konya

- Büyükşehir Belediyesi Yayınları.
- EVLİYA ÇELEBİ SEYEHATNAMESİ (2006). Cilt:2/1, 2. Baskı, (hzl. Seyit Ali Kahraman ve Yücel Dağlı), İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- EVLİYA ÇELEBİ SEYEHATNAMESİ (2006). Cilt:3/1, (hzl. Seyit Ali Kahraman ve Yücel Dağlı), İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- GÜNDOĞDU, Hamza (1999). “XIV. Yüzyıl Osmanlı Devrinde Geyve-Mudurnu Güzergahı ve Samsa Çavuş Külliyesi”, I. Sakarya ve Çevresi Tarih ve Kültür Sempozyumu, 22-23 Haziran 1998, Adapazarı, 221-226.
- HAMMER, Joseph Von (1983). Büyük Osmanlı Tarihi, Cilt: 3, (hzl. Mümin Çevik-Erol Kılıç), İstanbul: Üçdal Neşriyat.
- İLGÜREL, Mücteba (1966). Kösem Sultan’ın Bir Vakfiyesi, İstanbul Üniversitesi Tarih Dergisi, XVI (21): 83-94.
- İLTER, Fügen (1978). Osmanlılara Kadar Anadolu Türk Köprüleri, Ankara: Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası.
- KARADEMİR, Ayşenur (2018). “Harem-i Hümayun Kethüdası Canfeda Hatun’un Serveti ve Vakıfları”, Vakıflar Dergisi, 50: 85-116.
- MİROĞLU, İsmet (1997). “Osmanlı Yol Sistemine Dair”, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Enstitüsü Dergisi, 15:241-252.
- NARİN, Resül (2017). “Osmanlı Dönemi Haritalarında Kocaeli’ne Dair Tespitler”, Uluslararası Gazi Süleyman Paşa ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri, 25-27 Mart 2016, (ed. Tahir Büyükkakım) Kocaeli, 1553-1578.
- NASÜHÜ’S-SİLAHİ (MATRAKÇI) (1976). Beyan-ı Menazil-i Sefer-i Irakeyn-i Sultan Süleyman Han, (hzl. Hüseyin G. Yurdaydın), Ankara: Türk Tarih Kurum Yayınları.
- ÖNGE, Y. (1992). “Bursa’da Irgandı Köprüsü’nün Orijinal Mimarisi”, Vakıflar Dergisi, 13: 425-447.
- ORHUNLU, Cengiz (1984). Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar, (der. Salih Özbaran), İzmir: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları.
- ÖZİŞ, Ünal (1991). “Mimar Sinan’ın Köprüleri”, Ege Mimarlık Dergisi, İzmir, 2: 38-41.
- ÖZİŞ, Ünal - Yalçın Özdemir - Ayhan Atalay (1997). “Sinan Dönemi Taş Köprüleri”, Türkiye İnşaat Mühendisliği 14. Teknik Kongresi, İzmir, 1145-1160.
- RAMSAY, W.M. (1960). Anadolu’nun Tarihi Coğrafyası, (çev. Mihri Pektaş), İstanbul: Milli Eğitim Basımevi.
- SÂÎ MUSTAFA ÇELEBİ (2003). Tezkiretü’l-Bünyan-Tezkiretü’l-Ebniye, (hzl. Hayati Develi), İstanbul: Koç Kitaplığı.
- SÂÎ MUSTAFA ÇELEBİ (2002). Yapılar Kitabı/ Tezkiretü’l-Bünyan ve Tezkiretü’l-Ebniye (Mimar Sinan’ın Anıları), hzl. H. Develi-S. Rıfat), İstanbul: Koç Kültür Sanat ve Tanıtım Hizmetleri A.Ş.

- SEVİN, Veli (2001). Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası I, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- SÖZLÜ, Halil (2017). "Mu'taki Tarihi Köprüler", *USAD*, 6:241-266.
- STRABON (2000). Antik Anadolu Coğrafyası (Geographika: XII-XII-XIV), (çev. Adnan Pekman), İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.
- TUNÇ, Gülgün (1978). Taş Köprülerimiz, Ankara: Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası.
- TURAN, Osman (1999). Tarihi ve Türk-İslam Medeniyeti, İstanbul: Boğaziçi Yayınları, 8. Baskı.
- ULUGÜN, F, Yavuz - Taner Aksoy - Muhittin Bakan - İlker Tepeköy (2004). Kocaeli ve Çevresi Tarihi -Tarih Öncesi&Helenistik Dönem Bithynia, Kocaeli: Kocaeli Yüksek Öğrenim Derneği Tarih Yayınları.
- ULUGÜN, F. Yavuz (2008). Seyahatnamelerle Kocaeli ve Çevresi, İzmit: İzmit Rotary Kulübü Kültür Yayınları.
- UMAR, Bilge (1993). Türkiye'deki Tarihi Adlar, İstanbul: İnkılap Yayınevi.
- UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı (1988). Osmanlı Tarihi, Cilt: 1, Baskı:5, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- ÜNLÜ, Mucize (2016). "II. Abdülhamit Döneminde İzmit'te İmar Faaliyetleri", Uluslararası Kara Mürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu II Bildirileri, 03-05 Nisan 2015, Kocaeli, 1: 877-891.
- ÜZMEZ, Ali (2008). Her Yönüyle Başiskele İlçesi-Kocaeli, İzmit: Kocaeli İl Özel İdaresi.
- YAVUZYILMAZ, Ahmet (2012). Gebze ve Çevresindeki Türk-İslam Devri Yapıları, Erzurum: Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi).
- YILDIRIM, Fahri (2008). Sakarya Köprüleri, Adapazarı: Sakarya Büyükşehir Belediyesi Yayınları.
- <http://www.avundukmimarlik.com.tr/tr/kocaeli-izmit-kilezdere-tarihi-koprusu-rekonstruksiyonu-ve-cevre-duzenlemesi-2044/> (erişim tarihi:23.07.2020)
- <https://www.alamy.com/stock-photo-bridge-at-kileze-izmit-turkey-date-circa-1910-105339802.html> (erişim tarihi: 23.07.2020)

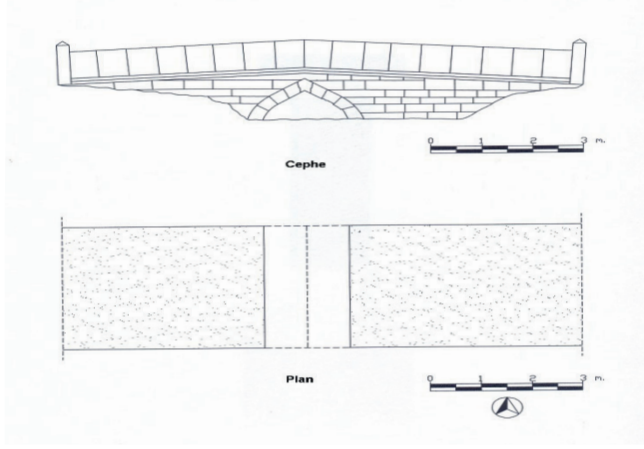


Şek. 1: Kocaeli İli Sınırlarını Gösteren Harita
(<https://rehber.kocaeli.bel.tr/>)

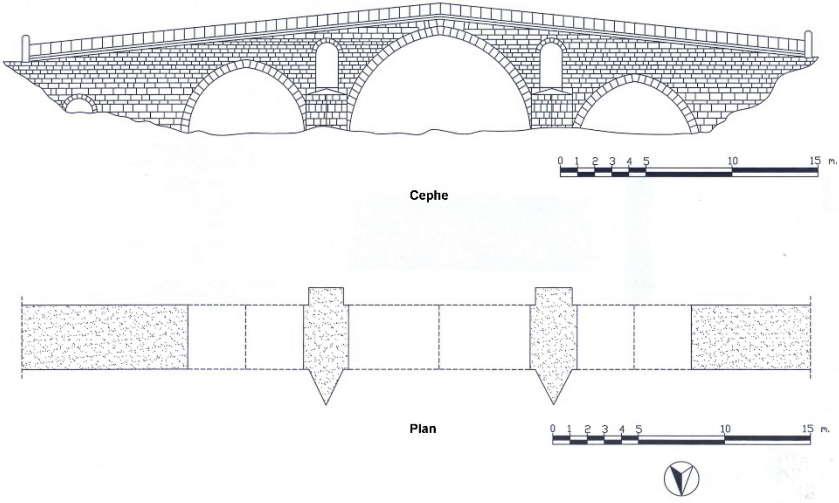


1. Çayırova Hünkâr Köprüsü
2. Gebze Kanuni Sultan Süleyman (Mimar Sinan) Köprüsü
3. İzmit Caferi Hatun (Kilezdere) Köprüsü
4. Başiskele Servetiye Köprüsü
5. Karamürsel Valide Sultan Köprüsü

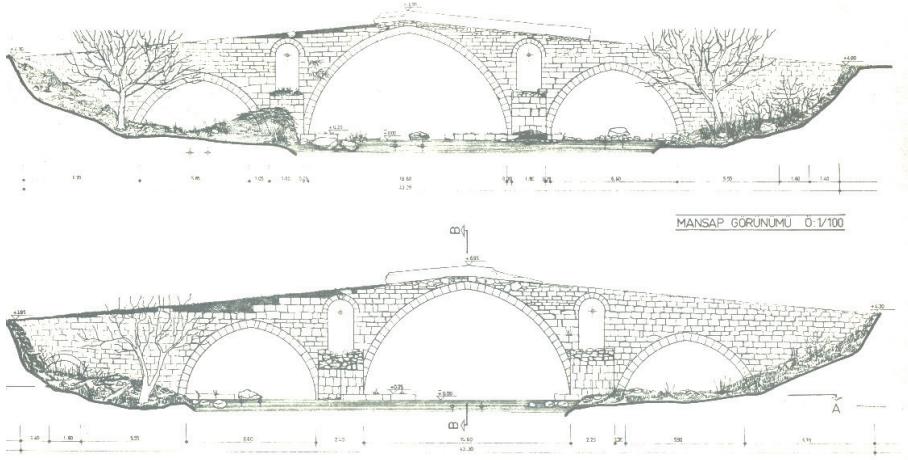
Şek. 2: 1887 İzmit Mutasarrıflığı Haritası (Resul Narin'den İşlenerek)



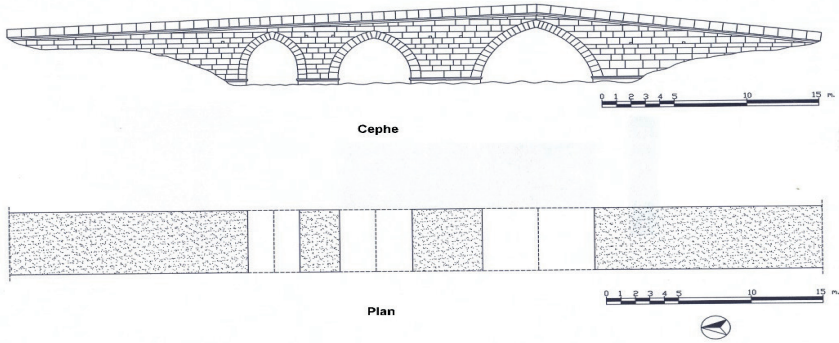
Şek. 3: Çayırova Hünkâr Köprüsü



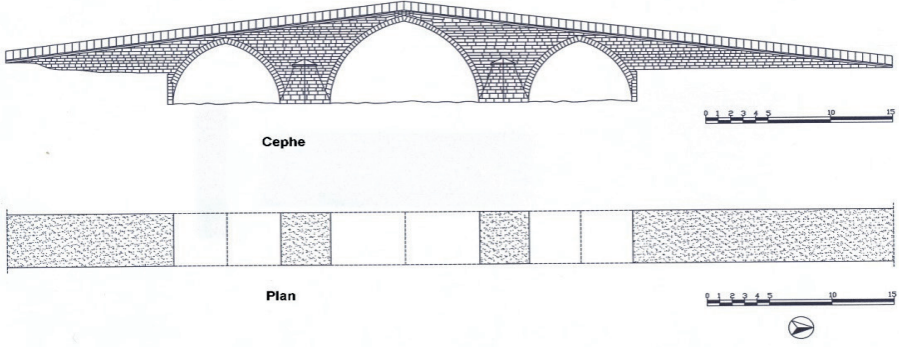
Şek. 4: Gebze Kanuni Sultan Süleyman (Mimar Sinan) Köprüsü
(Restorasyon Sonrası)



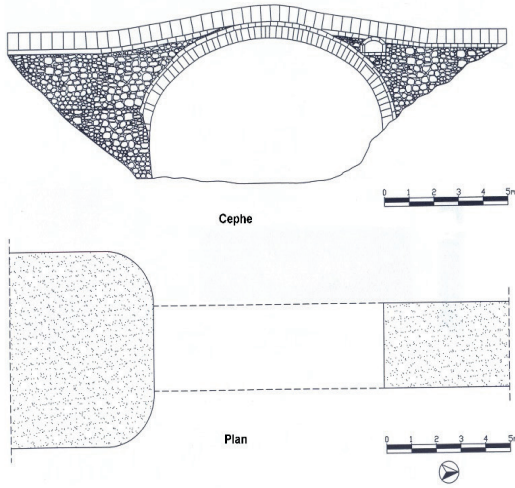
Şek. 5: Gebze Kanuni Sultan Süleyman (Mimar Sinan) Köprüsü (Restorasyon Öncesi) (Gülğün Tunç'tan)



Şek. 6: İzmit Kethüda Caferi Hatun (Kilezdere) Köprüsü



Şek. 7: Karamürsel Valide Sultan Köprüsü



Şek. 8: Başiskele Servetiye Köprüsü



Res. 1: Çayırova Hünkâr Köprüsü ve Çeşmesi



Res. 2: Hünkâr Köprüsü Güney Cephe



Res. 3: Hünkâr Köprüsü Kuzey Cephe



Res. 4: Hünkâr Köprüsü Tabliye



Res. 5: Gebze Kanuni Sultan Süleyman (Mimar Sinan) Köprüsü Kuzey Cephe



Res. 6: Gebze Kanuni Sultan Süleyman (Mimar Sinan) Köprüsü Güney Cephe



Res. 7: Gebze Kanuni Sultan Süleyman (Mimar Sinan) Köprüsü Tabliye



Res. 8: İzmit Kethüda Caferi Hatun (Kilezdere) Köprüsü (1910) (<https://www.alamy.com/stock-photo-bridge-at-kileze-izmit-turkey-date-circa-1910-105339802.html> (erişim tarihi:23.07.2020))



Res. 9: İzmit Kethüda Caferi Hatun (Kilezdere) Köprüsü Batı Cephe



Res. 10: İzmit Kethüda Caferi Hatun (Kilezdere) Köprüsü Doğu Cephe



Res. 11: İzmit Kethüda Caferi Hatun (Kilezdere) Köprüsü Tabliye



Res. 12: Karamürsel Valide Sultan Köprüsü Doğu Cephe



Res. 13: Karamürsel Valide Sultan Köprüsü Batı Cephe



Res. 14: Karamürsel Valide Sultan Köprüsü Tabliye



Res. 15: Başiskele Servetiye Köprüsü Doğu Cephe



Res. 16: Başiskele Servetiye Köprüsü Batı Cephe



Res. 17: Başiskele Servetiye Köprüsü Tabliye