AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
AKDENİZ UYGARLIKLARI ARAŞTIRMA ENSTİTÜSÜ

ANTALYA'DAKİ SELÇUKLU VE BEYLİKLER DEVRİ KÖPRÜLERİ

Korcan GÜLGÖNÜL

Danışman
Doç. Dr. Lokman TAY

Akdeniz Ortaçağ Araştırmaları Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2020

AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ

AKDENİZ UYGARLIKLARI ARAŞTIRMA ENSTİTÜSÜ

ANTALYA'DAKİ SELÇUKLU VE BEYLİKLER DEVRİ KÖPRÜLERİ

Korcan GÜLGÖNÜL

Danışman

Doç. Dr. Lokman TAY

Akdeniz Ortaçağ Araştırmaları Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2020

AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ

AKDENİZ UYGARLIKLARI ARAŞTIRMA ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE,

Korcan GÜLGÖNÜL'ün bu çalışması, jürimiz tarafından Akdeniz Ortaçağ Araştırmaları Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Programı tezi olarak oy birliği ☐ oy çokluğu ☐ ile kabul edilmiştir.

Başkan : (İmza)

Üye (Danışman) : (İmza)

Üye : (İmza)

Tez Başlığı:

Onay: Yukarıda imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Tez Savunma Tarihi: :

Mezuniyet Tarihi :

(İmza)

Prof. Dr. Tuncer DEMİR

Müdür

AKADEMİK BEYAN

T.C.
AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
AKDENİZ UYGARLIKLARI ARAŞTIRMA ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ;

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum "Antalya'daki Selçuklu ve Beylikler Devri Köprüleri" adlı bu çalışmanın, akademik kural ve etik değerlere uygun bir biçimde tarafımca yazıldığını, yararlandığım bütün eserlerin kaynakçada gösterildiğini ve çalışma içerisinde bu eserlere atıf yapıldığını beyan ederim.

(İmza)

Korcan GÜLGÖNÜL

İÇİNDEKİLER

HARİTALAR LİSTESİ iii
ÇİZİMLER LİSTESİ iv
FOTOĞRAFLAR LİSTESİ v
KISALTMALAR LİSTESİ ix
ÖZET x
ABSTRACT xi
THE BRIDGES OF SELJUKS STATE AND TURKISH PRINCIAPALITIES IN ANTALYA xi
ÖNSÖZ XIII
GİRİŞ 1
BİRİNCİ BÖLÜM 3
ANTALYA'NIN TARİHİ VE COĞRAFYASI 3
1.1. Antalya Tarihi 3
1.2.Antalya'nın Coğrafyası 6
İKİNCİ BÖLÜM 9
ANADOLU YOLLARI VE KÖPRÜ MİMARİSİNİN GELİŞİMİ 9
2.1. Anadolu Yolları 9
2.2. Antalya Yolları ve Ticaret Hayatı 12
2.3. Köprü Mimarisinin Gelişimi 17
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM 24
ANTALYA'DAKİ SELÇUKLU VE BEYLİKLER DEVRİ KÖPRÜLERİ 24
3.1. Ali Köprüsü 24
3.2. Belkıs Köprüsü 28
3.3.Bıçkıcı Köprüsü 47
3.4. Cırnık Köprüsü 51
3.5. Dim Çayı Köprüsü 56
3.6. Gülefşen Köprüsü 60
3.7. Kaşlıoğlu Köprüsü 62
3.8. Kemer Köprü 66
3.9. Naras Köprüsü 68
3.10. Soğucaksu Köprüsü 74
3.11. Üç Kemerli Köprü 78
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM 83
DEĞERLENDİRME 83
4.1. Tarihlendirme 84
4.2. Tipoloji 86

4.2.1. Üstü Düz Köprüler 86
4.2.1.1. Üstü Düz Çok Kemerli Köprüler 86
4.2.1.2. Üstü Düz Tek Kemerli Köprüler 89
4.2.2. Üstü Dik Köprüler 92
4.2.2.1. Üstü Dik Çok Kemerli Köprüler 92
4.2.2.2. Üstü Dik Tek Kemerli Köprüler 94
4.3. Yapı Elemanları 95
4.3.1. Kemerler 95
4.3.1.1. Sivri Kemerli Köprüler 96
4.3.1.2. Yuvarlak Kemerli Köprüler 96
4.3.1.3. Sivri, Yuvarlak ve Basık Kemerli Köprüler 97
4.3.2. Korkuluk 97
4.3.3. Boşaltma Gözü / Hafifletme Kemeri 99
4.3.4. Selyaran 99
4.5. Malzeme 100
4.5.1. Kesme Taş Malzeme 101
4.5.2. Kaba Yonu Taş Malzeme 101
4.5.3. Devşirme Malzeme 101
4.5.4. Ahşap Malzeme 101
4.6. Süsleme 101
SONUÇ 102
KAYNAKÇA 104
ÖZGEÇMİŞ 108

HARİTALAR LİSTESİ

Harita 1. 1 Antalya'nın Su Kaynakları

Harita 2. 1 Hitit Yolu, Kral Yolu ve İskender Yolunu Gösteren Harita

Harita 2. 2 Roma Yolları ve Bizans Yolları Haritası

Harita 2. 3 Anadolu Selçuklu Dönemi Yolları

Harita 4.1 Köprülerin Antalya İlindeki Konumları

ÇİZİMLER LİSTESİ

Çizim 2.1 Boğazköy Taş Köprü
Çizim 2. 2 Köprü Yapısının Kesiti
Çizim 3. 1 Ali Köprüsünün Tabliye Çizimi
Çizim 3. 2 Ali Köprüsü Memba Cephesi Çizimi
Çizim 3. 3 Belkıs Köprüsü'nün Tabliye Çizimi
Çizim 3. 4 Belkıs Köprüsü Memba Cephesi Çizimi
Çizim 3. 5 Bıçkıcı Köprüsü'nün Memba Cephesi Çizimi
Çizim 3. 6 Cırnık Köprüsü Tabliye Çizimi
Çizim 3. 7 Cırnık Köprüsü Memba Cephesi Çizimi
Çizim 3. 8 Dim Çayı Memba Cephesinden Çizimi
Çizim 3. 9 Gülefşen Köprüsü Çizimi
Çizim 3. 10 Kaşlıoğlu Köprüsü'nün Tabliye Çizimi
Çizim 3. 11 Kaşlıoğlu Köprüsü'nün Mansap Cephesi Çizimi
Çizim 3. 12 Kemer Köprüsü Çizimi
Çizim 3. 13 Naras Köprüsü Tabliye Çizimi
Çizim 3. 14 Naras Köprüsü Mansap Cephesinden Çizimi
Çizim 3. 15 Soğucaksu Köprüsü Memba Cephesi Çizimi
Çizim 3. 16 Üç Kemerli Köprü'nün Tabliye Çizimi
Çizim 3. 17 Üç Kemerli Köprü'nün Memba Cephesi Çizimi

FOTOĞRAFLAR LİSTESİ

Fotoğraf 3. 1 Ali Köprüsü Memba Cephesi
Fotoğraf 3. 2 Ali Köprüsü'nün Tabliyesi
Fotoğraf 3. 3 Ali Köprüsü Tabliyesinin Yol Uzantısı
Fotoğraf 3. 4 Ali Köprüsü'nün Mansap Cephesinden Görünüşü
Fotoğraf 3. 5 Belkıs Köprüsü'nün Selçuklu Kitabesi
Fotoğraf 3. 6 Belkıs Köprüsü'ndeki M.S. II. Yüzyıla Ait Kitabe
Fotoğraf 3. 7 Belkıs Köprüsü'nün 3. Kemerindeki Devşirme Kemer Taşı Kitabesi
Fotoğraf 3. 8 Belkıs Köprüsü'nün Batı Yakasındaki Roma Kemeri ve Tempan Duvarlarının Bir Kısmı
Fotoğraf 3. 9 Belkıs Köprüsü'nün Doğu Yakasındaki Roma Köprüsü Rampası
Fotoğraf 3. 10 Belkıs Köprüsü'nün Kırıklı Tabliyesi
Fotoğraf 3. 11 Belkıs Köprüsü'nün Korkuluk ve Tabliye Kısmı
Fotoğraf 3. 12 Belkıs Köprüsü'nün Korkuluk Tarafında Bulunan Kitabesi
Fotoğraf 3. 13 Belkıs Köprüsü'nün Memba Cephesinin Doğu Yakası
Fotoğraf 3. 14 Belkıs Köprüsü'nün Mansap Cephenin Doğu Yakası
Fotoğraf 3. 15 Belkıs Köprüsü'nün Mansap Cephesi Batı Yakasındaki İlk Kemer Ayağı ve Roma Köprüsü Kemer İzi
Fotoğraf 3. 16 Roma Köprüsü Temellerinden Kalma Demir Çubuklar
Fotoğraf 3. 17 Belkıs Köprüsü'nün Memba Cephesi Batı Yakası Selyaranı
Fotoğraf 3. 18 Belkıs Köprüsü'nün Köprünün Batı Yakasındaki İlk Kemer
Fotoğraf 3. 19 Belkıs Köprüsü'nün Memba Cephesindeki Külahlı Selyaran
Fotoğraf 3. 20 Belkıs Köprüsü'nün Mansap Cephesindeki Külahsız Selyaran
Fotoğraf 3. 21 Belkıs Köprüsü'nün Mansap Cephesindeki İnşa Kitabesi
Fotoğraf 3. 22 Mansap Cephesinden Belkıs Köprüsü'nün İkinci Kemeri
Fotoğraf 3. 23 Belkıs Köprüsü'nün Memba Cephesindeki Külahsız Selyaran
Fotoğraf 3. 24 Belkıs Köprüsü'nde Mansap Cephesinde Bulunan Topuk Kısmı
Fotoğraf 3. 25 Belkıs Köprüsü'nün Yön Değiştiren Tabliyenin Mansap Cephesi
Fotoğraf 3. 26 Belkıs Köprüsü'nde Yön Değiştiren Tabliyenin Memba Cephesi ve Kemer Dekoru
Fotoğraf 3. 27 Belkıs Köprüsü'nün Kemerinden Bir Görüntü
Fotoğraf 3. 28 Belkıs Köprüsü'nün Memba Cephesinde Bulunan Selyaranı
Fotoğraf 3. 29 Belkıs Köprüsü'nün Batı Taraftan Beşinci Sıradaki Kemerin Mansap Cephesi

Fotoğraf 3. 30 Belkıs Köprüsü'nün Batı Taraftan Beşinci Sıradaki Kemerin Memba Cephesinden Görünüşü
Fotoğraf 3. 31 Belkıs Köprüsü'nün Memba Cephenin Doğu Tarafındaki Topuk Kısmına Benzer Çıkıntı
Fotoğraf 3. 32 Belkıs Köprüsü'nün Mansap Cephesinde Karada Bulunan Kemer
Fotoğraf 3. 33 Belkıs Köprüsü'nün Memba Cephesinde Karada Bulunan Kemere Bir Bakış
Fotoğraf 3. 34 Belkıs Köprüsü'nün Doğu Yakasında Mansap Cephesinde Bulunan Roma Kalıntısı
Fotoğraf 3. 35 Belkıs Köprüsü'nün Doğu Yakasında Memba Cephesinden Yuvarlak Kemer
Fotoğraf 3. 36 Belkıs Köprüsü'nün Doğu Yakasındaki Son Kemere Mansap Cephesinden Bir Bakış
Fotoğraf 3. 37 Belkıs Köprüsü'nün Doğu Yakası
Fotoğraf 3. 38 Bıçkıcı Köprüsü'nün Yıkılmadan Önce Çekilmiş Bir Fotoğrafı
Fotoğraf 3. 39 Bıçkıcı Köprüsü'nün Tabliyesinin Eski Hali
Fotoğraf 3. 40 Bıçkıcı Köprüsü'nün Tabliyesi
Fotoğraf 3. 41 Bıçkıcı Köprüsü'nün Memba Cephesindeki Ayak ve Selyaran
Fotoğraf 3. 42 Bıçkıcı Köprüsü'nün Memba Cephesindeki Ayak ve Selyaran
Fotoğraf 3. 43 Bıçkıcı Köprüsü'nün Genel Görünümü
Fotoğraf 3. 44 Cırnık Köprüsü Tabliyesi
Fotoğraf 3. 45 Cırnık Köprüsü Tabliye Kıvrımı
Fotoğraf 3. 46 Cırnık Köprüsü Memba Cephesinden Bir Bakış
Fotoğraf 3. 47 Cırnık Köprüsü Mansap Cephesinden Bir Bakış
Fotoğraf 3. 48 Cırnık Köprüsü'nün En Doğusunda Bulunan Basık Kemer
Fotoğraf 3. 49 Cırnık Köprüsü'nün Üç Büyük Kemeri
Fotoğraf 3. 50 Cırnık Köprüsü'nün Batısındaki Yuvarlak Kemer
Fotoğraf 3. 51 Cırnık Köprüsü'nün Batısındaki Diğer Yuvarlak Kemer ve Sivri Kemer
Fotoğraf 3. 52 Cırnık Köprüsü'nün Memba Cephesi
Fotoğraf 3. 53 Cırnık Köprüsü Mansap Cephesi
Fotoğraf 3. 54 Dim Çayı Köprüsü Tabliye Kısmı
Fotoğraf 3. 55 Dim Çayı Köprüsü Memba Cephesi
Fotoğraf 3. 56 Dim Çayı Köprüsü Kemerinin Karın Kısmı
Fotoğraf 3. 57 Dim Çayı Köprüsü'nün Memba Cephesinde Bulunan Selyaran
Fotoğraf 3. 58 Dim Çayı'nın Tamamı Günümüze Ulaşamadığı Kemer
Fotoğraf 3. 59 Dim Çayı Köprüsü'nün Mansap Cephesi

Fotoğraf 3. 60 Gülefşen Köprüsü'nün Kemeri
Fotoğraf 3. 61 Gülefşen Köprüsü'nün Kemerinin Derinliği
Fotoğraf 3. 62 Gülefşen Köprüsü'nün Kemerinin Karın Kısmı
Fotoğraf 3. 63 Kaşlıoğlu Köprüsü'nün Batı Yakasından Tabliye
Fotoğraf 3. 64 Kaşlıoğlu Köprüsü'nün Doğu Yakasından Tabliye
Fotoğraf 3. 65 Kaşlıoğlu Köprüsü'nün Memba Cephesi
Fotoğraf 3. 66 Kaşlıoğlu Köprüsü'nün Boşaltma Kemeri
Fotoğraf 3. 67 Kemer Köprü Tabliyesi
Fotoğraf 3. 68 Kemer Köprünün Kemeri
Fotoğraf 3. 69 Kemer Köprü Genel Görünüş
Fotoğraf 3. 70 Naras Köprüsü Tabliyesinden Güneye Bakış
Fotoğraf 3. 71 Naras Köprüsü Tabliyesinden Kuzeye Bakış
Fotoğraf 3. 72 Naras Köprüsü'nün Memba Cephesi
Fotoğraf 3. 73 Naras Köprüsü Güney Yakasındaki Kemer
Fotoğraf 3. 74 Naras Köprüsü'nün Kuzey Yakasındaki Kemer
Fotoğraf 3. 75 Naras Köprüsü'nün Memba Cephesinden Görünüşü
Fotoğraf 3. 76 Naras Köprüsü'nün Güney Yakasındaki Kemer ve Tempan Bölümü
Fotoğraf 3. 77 Naras Köprüsü'nün Mansap Cephesindeki Dikdörtgen Formda Topuk Kısmı
Fotoğraf 3. 78 Naras Köprüsü'nün Mansap Cephesinde Üçgen Formda Topuk Kısmı ve Kule
Fotoğraf 3. 79 Naras Köprüsü'nün Mansap Cephesi
Fotoğraf 3. 80 Soğucaksu Köprüsü Tabliyesi
Fotoğraf 3. 81 Soğucaksu Köprüsü Memba Cephesi
Fotoğraf 3. 82 Soğucaksu Köprüsü Mansap Cephesi
Fotoğraf 3. 83 Soğucaksu Köprüsü'nde Mansap Cephenin Sağında Bulunan Kemerin Ayrıntısı
Fotoğraf 3. 84 Soğucaksu Köprüsü'nün Ortasında Bulunan Kemer
Fotoğraf 3. 85 Soğucaksu Köprüsü'nün Mansap Cephesinde Soldaki Kemer
Fotoğraf 3. 86 Üç Kemer Köprü'nün Genel Görünümü
Fotoğraf 3. 87 Üç Kemerli Köprü'nün Kemerinin Karın Kısmı
Fotoğraf 3. 88 Üç Kemerli Köprü'nün Tabliyesi
Fotoğraf 3. 89 Üç Kemerli Köprü'nün Memba Cephesi
Fotoğraf 3. 90 Üç Kemerli Köprü'nün Selyaran Detayı
Fotoğraf 3. 91 Üç Kemerli Köprü'nün Mansap Cephesi
Fotoğraf 4. 1 Dicle Köprüsü Mansap Cephesi

Fotoğraf 4. 2 Tokat Hıdırlık Köprüsü Memba Cephesi
Fotoğraf 4. 3 Harzem Köprüsü Mansap Cephesi
Fotoğraf 4. 4 Meram Kavak Köyü Köprüsü
Fotoğraf 4. 5 Ermenek Görmeli Köprüsü
Fotoğraf 4. 6 Mamadi Su Kemeri
Fotoğraf 4. 7 Kileci Köprüsü
Fotoğraf 4. 8 Arı Köprüsü
Fotoğraf 4. 9 Gravga Köprüsü
Fotoğraf 4. 10 Göksu (Kadı) Köprüsü
Fotoğraf 4. 11 Çarşamba Çarşı Köprüsü
Fotoğraf 4. 12 Şaban Köprüsü
Fotoğraf 4. 13 Keben Köprüsü
Fotoğraf 4. 14 Haburman Köprüsü Sivri Kemer Detayı
Fotoğraf 4. 15 Bıçakcı Köprüsü
Fotoğraf 4. 16 Belkıs Köprüsü Kitabesi
Fotoğraf 4. 17 Kesik Köprü Kitabesi
Fotoğraf 4. 18 Çeşnigir Köprüsü

KISALTMALAR LİSTESİ

Çev.	: Çeviren
Ed.	: Editör
K.G.M	: Karayolları Genel Müdürlüğü
Km.	: Kilometre
M.	: Metre
M.Ö.	: Milattan Önce
M.S.	: Milattan Sonra
Vd.	: Ve Diğerleri

ÖZET

Bu çalışmada Antalya ili sınırları içerisinde bulunan Anadolu Selçuklu ve Beylikler Devri köprüleri incelenmiştir. Yapılan kaynak taraması ve arazi çalışması sonucunda Antalya ilinde Anadolu Selçuklu ve Beylikler Dönemine tarihlendirilen toplam 11 adet köprü tespit edilmiştir. Tespit edilen köprülerin yedisi Anadolu Selçuklu dönemine, dördü ise Karamanoğulları dönemine tarihlendirilmektedir. Anadolu Selçuklu dönemine tarihlendirilen köprülerden ikisi Roma dönemine ait su kemerinin ayaklarının üzerine kurulmuştur.

Tarihi yollar üzerine kurulmuş olan köprüler, Akseki, Aksu, Gazipaşa, Manavgat, Muratpaşa ve Serik ilçelerinde birer adet, Gündoğmuş ilçesinde iki ve Alanya içesinde üç adet olmak üzere yedi farklı ilçede yer almaktadır.

Antalya'nın Gündoğmuş ilçesinde Ali Köprüsü ve Kemer Köprü, Serik ilçesinde Belkıs Köprüsü, Gazipaşa ilçesinde Bıçkıcı Köprüsü, Alanya ilçesinde üç köprü bulunmakta olup bunlar Dim Çayı Köprüsü, Kaşlıoğlu Köprüsü ve Gülefşen Köprüsü, Muratpaşa ilçesinde Cırnık Köprüsü, Manavgat İlçesi'nde Naras Köprüs, Aksu İlçesi'nde Soğucaksu Köprüsü, Akseki ilçesinde Üç Kemerli Köprü bulunmaktadır.

İncelemiş olduğumuz köprülerin tipolojilerine baktığımızda, 11 köprünün altısı düz köprüler, beşi dik köprüler grubuna girmektedir. Düz köprüler grubunda olanlar; Ali Köprüsü, Belkıs Köprüsü, Gülefşen Köprüsü, Kemer Köprü, Naras Köprüsü ve Soğucaksu Köprüsü'dür. Dik köprüler grubunda olanlar; Bıçkıcı Köprüsü, Cırnık Köprüsü, Dim Çayı Köprüsü, Üç Kemerli Köprü ve Kaşlıoğlu Köprüsü'dür. Bu köprüler de kemer sayıları dikkate alınarak, çok kemerli ve tek kemerli köprüler olmak üzere iki gruba ayrılmışlardır. Düz ve çok kemerli köprüler; Belkıs Köprüsü, Naras Köprüsü ve Soğucaksu Köprüsü'dür. Düz ve tek kemerli köprüler; Ali Köprüsü, Gülefşen Köprüsü ve Kemer Köprü'dür. Dik ve çok kemerli köprüler; Bıçkıcı Köprüsü, Cırnık Köprüsü, Dim Çayı Köprüsü ve Üç Kemerli Köprü'dür. Dik ve tek kemerli köprü grubunda ise yalnızca Kaşlıoğlu Köprüsü bulunmaktadır.

İncelediğimiz köprülerde kemer formlarında sivri kemer ve yuvarlak kemer formları kullanıldığı görülmektedir. Anadolu Selçuklu dönemi köprülerinde sivri kemer formu kullanılırken, Karamanoğulları dönemi köprülerinde yuvarlak kemer formu kullanılmıştır.

İncelenmiş olan köprülerde korkuluk, boşaltma gözü, selyaran ve kemer gibi yapı elemanları bulunmaktadır. Bu yapı elemanlarında genel olarak taş malzeme kullanılmıştır. Bununla beraber kaba yonu taş, devşirme ve ahşap malzeme kullanımı da görülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Antalya, Karamanoğulları, Köprü, Selçuklu, Tarihi Yollar.

ABSTRACT

THE BRIDGES OF SELJUKS STATE AND TURKISH PRINCIAPALITIES IN ANTALYA

In this study, Anatolian Seljuk and Principalities Period bridges within the borders of Antalya Province were examined. As a result of the literature review and field study, a total of 11 bridges dated to the Anatolian Seljuk and Principalities Period were identified in Antalya. Seven of the detected bridges are dated to the Anatolian Seljuk period and four to the Karamanoğulları period. Two of the bridges dating back to the Anatolian Seljuk period were built on the feet of the Roman aqueduct. The seven of the bridges discovered are from the era of Anatolian Seljuks. two of these seven bridges were structured on the feet of aqueducts which are the ruins from the times of Roman Empire, and they were aimed for different usage. The other four bridges are in the Antalya province and date back to the era of Karamanoğulları which is a state comes after the era of Anatolian Seljuks.

Bridges built on historical roads are located in seven different districts, one each in Akseki, Aksu, Gazipaşa, Manavgat, Muratpaşa and Serik, two in Gündoğmuş District and three in Alanya District.

There are Ali Bridge and Kemer Bridge in Gündoğmuş district of Antalya, Belkıs Bridge in Serik district, Bıçkıcı Bridge in Gazipaşa district, three bridges in Alanya district, these are Dim Çayı Bridge, Kaşlıoğlu Bridge and Gülefşen Bridge. There are Cırnık Bridge in Muratpaşa district, Naras Bridge in Manavgat district, Soğucaksu Bridge in Aksu district and Three Kemer Bridge in Akseki district.

When we look at the typologies of the bridges we have examined, six of the 11 bridges are in the group of straight bridges and five of them are vertical bridges. Those in the group of straight bridges; Ali Bridge, Belkis Bridge, Gülefşen Bridge, Kemer Bridge, Naras Bridge and Soğucaksu Bridge. Those in the group of steep bridges; Bıckıcı Bridge, Cırnık Bridge, Dim Streamlet Bridge, Three Arch Bridge and Kaşlıoğlu Bridge. These bridges are divided into two groups as multi-arched and single-arched bridges, taking into account the number of arches. Flat and multi-arched bridges; Belkis Bridge, Naras Bridge and Soğucaksu Bridge. Straight and single arched bridges; Ali Bridge, Gülefşen Bridge and Kemer Bridge. Steep and multi-arched bridges; Bickici Bridge, Cırnık Bridge, Dim Streamlet Bridge and Three Arches Bridge. In the vertical and single arch bridge group, only Kaşlıoğlu Bridge is included.

In the bridges we have examined, it is seen that pointed arch and circular arch forms are used in arch forms. While pointed arch form was used in Anatolian Seljuk period bridges, circular arch form was used in bridges of Karamanoğulları period.

There are structural elements such as railing, discharge spout, flood splitter and arch in the bridges that have been examined. Generally, stone material is used in these building elements. However, the use of pitch-faced stone, spolia and wood materials is also observed.
Key Words: Antalya, Bridge, Historic Roads, Karamanoğulları, Seljuks.

ÖNSÖZ

Bu çalışmada, Antalya sınırları içerisinde bulunan, Anadolu Selçuklu Devleti ve sonrasında kurulmuş olan Beylikler Devri köprüleri üzerine araştırmalar yapıldıktan sonra yerinde incelemeler yapılmış ve tez hazırlanmıştır.

Antalya, Anadolu Selçuklu Devleti için önemli bir ticari liman olmuştur. Bu ticaret akışını sağlamlaştırmak için ticari yollar üzerine kervansaraylar ve köprüler yapmıştır. Doğanın yaratmış olduğu engelleri aşarak yol ağlarında büyük kolaylıklar sağlamışlardır. Bu geleneği Beylikler de sürdürmüştür.

Çalışmamda yardımlarını ve engin bilgilerini benden esirgemeyen saygıdeğer danışmanım Doç. Dr. Lokman TAY başta olmak üzere, lisans ve yüksek lisans öğrenciliğim sürecinde bana birçok katkısı olan değerli hocam Prof. Dr. Abdullah KARAÇAĞ'a, çalışmam sırasında bana yardımcı olan arkadaşlarımdan Dr. Öğr. Üyesi Ahmet ARI'ya ve Berkok Çevik'e, bölüm arkadaşım Ebubekir KOÇYİĞİT'e, çalışmamda ihtiyaç duyduğum belgeleri edinmemde bana yardımcı olan İbrahim CEYLAN ve Mesut DAĞGİBİ'ne, yüksek lisans öğrenciliğim sürecinde yardımlarını hiçbir zaman esirgemeyen Saygın ATAKAN'a ve M. Selman KESKİNKILINÇ'a, her zaman yanımda olan, desteklerini esirgemeyen kıymetli aileme sonsuz teşekkürlerimi sunmayı bir borç bilirim.

Korcan GÜLGÖNÜL

Antalya, 2020

GİRİŞ

"Antalya'daki Selçuklu ve Beylikler Devri Köprüleri" adlı bu çalışmada, Antalya ilinde bulunan, Anadolu Selçuklu ve Beylikler Devrinde yapılmış olan köprüler incelenmiştir.

Çalışma kapsamında, Antalya'da farklı ilçelerde ve yol güzergâhlarında Anadolu Selçuklu Devleti'ne ait olan yedi köprü, Karamanoğulları dönemine ait ise dört köprü bulunmaktadır. Antalya ilinin Aksu ilçesinde bir, Akseki ilçesinde bir, Alanya ilçesinde üç, Gazipaşa ilçesinde bir, Gündoğmuş ilçesinde iki, Manavgat ilçesinde bir, Muratpaşa ilçesinde bir ve Serik ilçesinde bir köprü incelenmiştir. Tez kapsamında toplam 11 köprü incelenmiştir.

Konu ile ilgili yapılan kaynak taramasında birçok kütüphaneden faydalanılmıştır. Bunlar, Akdeniz Üniversitesi Kütüphanesi, Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Merkezi (AKMED), Ulusal Tez Merkezi ve İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Kütüphanesi'dir. Arşiv belgeleri ve vakıf kayıtları hakkında bilgi edinmek için Antalya Vakıflar Bölge Müdürlüğü'ne gidilmiştir. Ancak burada herhangi bir belgeye ulaşılamamıştır. Karayolları 13. Bölge Müdürlüğü'nden tarihi köprüler ile ilgili bilgi ve belgeler araştırılmıştır. Burada bazı köprülerin restorasyon belgelerine ve çizimlerine ulaşılmıştır.

İncelenmeleri yapılacak olan 11 köprünün güncel durumlarını tespit etmek için saha çalışması yapılmıştır. Köprülerin bulundukları yerlere gidilmiş ve yerinde incelenmiştir. Köprülerin bölümleri olan tempan duvarlarının, tabliyelerin, kemerlerin, memba ve mansap cephelerin, var ise selyaranların ve topuk kısımlarının birçok açıdan fotoğrafları çekilmiş, ölçüleri alınmıştır.

Cevdet Çulpan'ın "Türk Taş Köprüleri, Ortaçağ'dan Osmanlı Devri Sonuna Kadar" (Çulpan, 1975) adlı kitabında köprüler hakkında genel bilgiler verilmiştir. Köprülerin tarihsel gelişimini, yapı elemanlarını ve tespit edilmiş olan köprüleri genel bilgiler ile anlatmıştır.

Giray Ercenk, Belleten Dergisinde yayınlanmış olan "Pamphylia Bölgesi ve Çevresi Eski Yol Sistemi" (Ercenk, 1992) adlı makalesinde, Antalya'da bulunan tarihi yolları ayrıntılı bir şekilde ele almıştır.

Fügen İlter'in "Osmanlılara Kadar Anadolu Türk Köprüleri" (İlter, 1978) adlı kitabında köprülerin mimari gelişimleri, köprülerin yapı elemanlarını tipolojik gruplandırılması ve köprülerin o tarihlerdeki genel durumları hakkında bilgiler verilmiştir.

Hasan Moğol'un "Antalya Tarihi" (Moğol, 1997) adlı kitabı "Giriş" ve "Sonuç" kısımları hariç, altı bölümden oluşmaktadır. Antalya Tarihi hakkında bilgi vermiş olduğu altı bölümün başlıkları sırasıyla şu şekildedir. "Abbasi Dönemi", "Selçuklular Dönemi", "Teke

Oğulları Dönemi", "Antalya'nın Türkleşmesi", "Osmanlı Dönemi" ve "Millî Mücadele Dönemi" şeklinde sıralanmıştır.

M. Kemal Özergin'in "Anadolu Selçukluları Çağında Anadolu Yolları" (Özergin, 1959) adlı tezi, "Giriş" ve "Sonuç" kısmı hariç dört bölümden oluşmaktadır. Birinci Bölümde, yollar ile alakalı kaynaklar hakkında genel bilgiler verilmiştir. İkinci Bölümde Anadolu Selçuklu Devri öncesindeki Anadolu yollarının gelişimini kronolojik olarak anlatmıştır. Üçüncü bölümde Ortaçağ Doğu Akdeniz'deki ticaret ve yolları anlatılmıştır. Dördüncü bölümde Selçuklu Devri Anadolu Yolları hakkında bilgiler verilmiştir.

Gülgün Tunç'un "Taş Köprülerimiz" (Tunç, 1978) adlı kitabında köprüler hakkında açıklamalar yapılmıştır. Eserde, köprüler hakkında genel bilgilerin yanında yapı elemanları hakkında da detaylı bilgiler yer almaktadır.

Tez, "Giriş" ve "Sonuç" başlıklarıyla birlikte beş bölümden oluşmaktadır. "Giriş" bölümünde, konunun tanımı, amacı, sınırları, yöntem ve kaynaklar hakkında bilgiler verilmiştir.

Birinci bölümde, Antalya'nın coğrafyası daha çok köprüleri ilgilendiren yönleri ile ele alınmıştır. Bununla birlikte Antalya tarihi hakkında genel hatlarıyla bilgi verilmiştir.

İkinci bölümde, Anadolu'da bulunan tarihi yollardan bahsedilmiştir. Bu tarihi yollar üzerinde aşılması gereken engeller için geçmişten bugüne çareler aranmıştır. Bu tarihsel süreci anlamamız için Anadolu'da köprülerin gelişimi ile ilgili bilgiler verilmiştir.

Üçüncü bölümde, "Antalya'daki Selçuklu ve Beylikler Devri Köprüleri" başlığı altında, tespit ettiğimiz köprüler tanıtılmıştır. Köprülerin nerede bulundukları, tarihleri ve mimari özellikleri görsellere dayandırılarak anlatılmıştır.

Dördüncü bölümde, katalog kısmında anlatılan köprülerin ayrıntılı olarak değerlendirilmesi yapılmıştır. Köprülerin tarihlendirilmesi, tipolojik özellikleri, yapı elemanları ve malzeme kullanımları hakkında bilgiler verilmiştir.

Elde edilen tüm veriler "Sonuç" bölümünde yorumlanmıştır. Tez yazarken faydalanılan kaynaklar "Kaynakça" bölümünde, yazar soyadlarına göre alfabetik sıralamaya uygun halde yazılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM
ANTALYA'NIN TARİHİ VE COĞRAFYASI

1.1. Antalya Tarihi

Yabancı kaynaklarda Attalia, yeni Avrupa dillerinde Adalia, Satalia, antik ismi Attaleia veya Olbia olan ve İslam kaynaklarında Adalya şeklinde zikredilen bu şehrin adını, ilk kurucusu sayılan Bergama Hükümdarı II. Attalos'tan (M.Ö. 159-138) almıştır (Moğol, 1997: 21).

Anadolu'nun en eski yerleşmelerinden biri olan Antalya yöresinin tarihi, insanlığın Anadolu'da görülmeye başladığı çağlara kadar uzanır (Moğol, 1997: 21). Korkuteli yolu üzerinde bulunan Karain Mağarası'nda yapılan arkeolojik kazılarda elde edilmiş olan malzemelerin tarihlendirmesi yapıldığında, yaklaşık 500.000 yıl kadar geriye, yani Alt Paleolitik Çağ'a kadar uzandığı görülmektedir (Tekeoğlu, 2010: 78).

İlk Çağ'da Antalya'nın içinde bulunduğu bölgeye Pamphylia denilmekteydi. Bölgenin kuzeyinde Psidia, batısında Lykia, doğusunda Dağlık Kilikya ve güneyinde de Akdeniz bulunmaktadır (Güçlü, 1994: 3). Pamphylia bölgesinde sırasıyla Prehistorik, Hititler, Lydialılar, Persler, Makedonyalılar, Ptolemaioslar, Selevkoslar, Bergamalılar, Roma Eyaleti-Kilikya, Amytas, Roma ve Bizans devirleri yaşanmıştır. Bölge kronolojisinden de anlaşıldığı gibi Pamphylia, çeşitli devletleri ve kültürleri topraklarında barındırmıştır (Güçlü, 1994: 4).

Roma-Suriye Kralı III. Antiokhos, Roma-Bergama ittifakıyla yaptığı mücadelede yenilgiye uğrayınca, Pamphylia bölgesinin batı kısmını Bergamalılara bırakmıştır. M.Ö.159-138 yılları arasında Bergama Kralı olan II. Attalos, Batı Akdeniz'in limanı olan Side Limanı'nı alamadığı için Pamphylia Körfezi'nin batı ucunda "Korykos" köyünün bulunduğu koyda Attalia adında yeni bir liman inşa ettirmiştir (Güçlü, 1994: 4).

M.Ö. I. yüzyıl başlarında Bergama Krallığı toprakları Roma'ya geçince Antalya ve civarındaki limanların çoğu korsanların hâkimiyeti altına girmiştir. Bölgeyi korsanlardan temizleyen Roma Konsülü P. Servilius, şehirde Roma hâkimiyetini sağlamış ve surları tahkim ettirmiştir. Roma idaresindeki Antalya giderek gelişmiş ve önemli bir ticaret merkezi haline gelmiştir. Bizans hâkimiyeti döneminde de Akdeniz'in faal bir limanı olma özelliğini sürdürmüştür. Bu özelliği sebebiyle VII. yüzyıldan itibaren Arap akınlarına maruz kalmıştır. 860 yılında Halife Mütevekkil'in donanma komutanı Fazl b. Kârin tarafından şehir ele geçirilmiştir. Ancak egemenliği uzun sürmemiştir (Emecen, 1991: 233). Arap akınları VIII. ve IX. yüzyıllarda da devam etmiştir. X. yüzyıla gelindiğinde saldırıların devamından endişe eden Bizans İmparatorluğu, yeni bir şehir surunun inşaatına başlamıştır. XI. yüzyılın

sonlarında Batı Anadolu bölgesinde Selçuklu Devleti'nin kurulması, Bizans'ı zorlamıştır (Çimrin, 2002: 56).

Anadolu'nun fethi 1015 senesinde Çağrı Bey'in Doğu Anadolu'ya düzenlediği keşif seferi ve fetih hareketi ile başlamıştır. Bu gelişmeden sonra Bizans ile sürekli mücadelelerde bulunulmuştur. Bu mücadeleler, özellikle Anadolu Selçuklu Devleti'nin kurulduğu 1075 yılında daha düzenli bir biçimde yoğunlaşmıştır (Moğol, 1997: 36).

Türkler'in Anadolu'da birliği sağladığı bu dönemde Süleyman Şah, Antalya'yı ele geçirdi ve şehir 1103'e kadar Selçuklu Devleti'nin hâkimiyetinde kaldı. 1103'te Bizans İmparatoru Alexis Komneneos'un kuvvetleri tarafından geri alınan şehir, Bizans ve Türkler arasında birkaç kez el değiştirdikten sonra, 1120 yılında Yoannis Komnenos Antalya'yı hâkimiyeti altına aldı. Bu dönemde şehir, önemli bir ithalat ve ihracat limanı olup, Avrupa ve Mısır ticaret gemilerinin uğrak noktası durumundaydı. Bu sebeple Antalya'da Bizans egemenliği döneminde de bir Müslüman tüccar kolonisi vardı. 1181 yılında II. Kılıç Arslan'ın bu önemli ticaret merkezini alma teşebbüsü başarılı olamadı. Latinler'in İstanbul'u zaptından sonra Bizans İmparatorluğu taksim edilince, bu sefer Aldobrandini adlı bir İtalyan'ın eline geçmiştir. Ardından I. Gıyaseddin Keyhüsrev kaleyi kuşatmış ve nihayet 5 Mart 1207 tarihinde Antalya fethi gerçekleşmiştir (Emecen, 1991: 233).

Mübarizüddin Ertokuş'u valiliğe ve subaşılığa getiren Gıyaseddin, Türk fetih geleneğine uygun olarak şehre bir kadı, imam, müezzin ve hatip tayin ederek camiler ve mescitler yaptırmış, kale ve surları tamir ettirmiş, şehri silah ve erzaklarla doldurarak Antalya şehrini bir İslam beldesi haline getirmiştir (Moğol, 1997: 40).

Antalya'daki ilk Selçuklu hâkimiyeti oldukça kısa sürmüştür. Denizden yardım alabilecek bir şehirle ilgili deneyimleri olmayan Selçuklu, bir cuma namazı vakti, Hıristiyanların Türklerin üzerine saldırıp, büyük çoğunluğunu katletmesiyle şehir kaybedilmiştir (Baykara, 2010: 106). 1216 yılında Selçuklu Sultanı olan İzzeddin Keykavus, yeniden büyük bir sefere girişmiş ve şehri yeniden fethetmiştir. Yeniden fethedilen şehre valilik görevi ikinci kez Ertokuş'a verilmiştir (Emecen, 1991: 233).

Fetih ile beraber Antalya'ya yapılan iskân faaliyetleri hızlandırılmış ve Teke Türkmenleri bölgeye iskân edilmiştir (Moğol, 1997: 42). Türklerin güvenliğini sağlamak üzere, şehrin ikamet sahasını ikiye bölen bir koruyucu sur inşa edilmiştir. İnşa edilen bu sur duvarının batı kısmında Türk-Müslüman halk, doğu kısmında Hıristiyan-Yerli halk yaşamaktaydı (Baykara, 2010: 106).

Sultan Alâeddin Keykubad döneminde Akdeniz'de Antalya'nın yanında ikinci bir ticaret limanı ve askeri üs oluşturmak amacıyla Rumların Kolonoros dedikleri ve Rum Kyr

Vart'ın hâkim olduğu Alanya'yı, ordusu ve Ertokuş'un kumandasındaki donanma ile iki ay süren bir kuşatma sonucu 1223 yılında fethetmiştir (Moğol, 1997: 42).

Alanya'nın de alınmasıyla Selçukluların Akdeniz'de bir deniz birliği ve filosu kurmaları gerekmiş ve burada bir tersane kurdurup, donanma oluşturmuştur. Şehri birkaç yılda yeni baştan inşa etmiş, Sultan'ın adına izafeten şehre Alaiye/Alanya adı verilmiştir (Moğol, 1997: 42).

Keykubad, Alanya'dan Antalya'ya gidiş yolu üzerinde bulunan Alara Kalesi'ni de teslim almış ve böylece bölge hâkimiyetini daha da pekiştirmiştir (Moğol, 1997: 42).

Keykubad döneminde ciddi imar faaliyetlerinin yürütüldüğü Antalya'nın ekonomik ve siyasi önemi artmıştır. Selçuklu Devleti siyasi anlamda ortadan kalkıncaya kadar da Antalya, Selçukluların elinde kalmıştır (Demir, 2017: 25).

Selçuklu Devleti'nin son senelerinde İlhanlılar'ın nüfuzu altına girip, hükmünün kalmaması sonucu, batı ucundaki uç beyleri toplanarak beylikler kurmaya başlamışlardır. XIII. yüzyıl başlarında Selçuklu Devleti tarafından Yalvaç, Borlu ve Eğirdir taraflarına yerleştirilmiş olan Teke aşiretinin başında bulunan Hamid Bey'in torunu İlyas Bey'in oğlu Feleküddin Dündar Bey Hamitoğulları Beyliği'ni kurmuştur. Kuruluşundan hemen sonra güneye doğru yönelerek Antalya'yı 1301 tarihinde zaptetmiştir (Moğol, 1997: 47). Dündar Bey, daha sonra kardeşi Yunus Bey'e Antalya'yı vermiş ve böylece Hamitoğulları'nın Teke kolu ortaya çıkmıştır. Yunus Bey'den sonra oğlu Mahmud Bey Antalya'da hüküm sürmeye başladı. Mahmud Bey, 1324 yılında İlhanlılar'ın Anadolu valisi Demirtaş'tan kaçan ve Antalya'ya sığınan amcası Dündar Bey'i Moğollar'a teslim ederek amcasının ölümüne sebep olmuştur. Ancak üç yıl sonra Demirtaş, Mısır'a iltica edince, Mahmud'da Memlük Sultanlığı'na sığınmak zorunda kalmıştır. Mahmud'un yerine de kardeşi olan Korkut-eli Emiri Hızır Bey geçmiştir. Daha sonraki yıllarda Antalya'nın hâkimiyetini elinde bulunduran Mübarizüddin Mehmet Bey, Kıbrıslı Latinler ile bir mücadele yaşamıştır. Bu mücadele sonucunda Kıbrıs Kralı Pierre 24 Ağustos 1361 tarihinde şehri ele geçirerek Teke Beyliği'ni geriye çekilmeye mecbur bırakmıştır. Mehmet Bey'in Antalya'yı geri alma mücadeleleri uzun sürmüştür (Emecen, 1991: 233). 14 Mayıs 1373 yılında Kıbrıs Haçlıları'ndan Antalya'yı kurtaran Mehmet Bey, vermiş olduğu bu mücadele sırasında Antalya'nın küçük liman ağzındaki kuleler arasına gerilmiş olan zincirleri kırmasından dolayı Mehmet Bey'e "Zincir Kıran" lakabı verilmiştir (Moğol, 1997: 52).

Zincir Kıran Mehmet Bey'den sonra yerine oğlu Osman Çelebi geçmiştir. Ancak, Teke Beyliği'nin eski öneminin kalmaması ve Osman Çelebi'nin sürekli Korkuteli'nde oturması sürecinde, Osmanlı Sultanı I. Yıldırım Beyazıd, 1390 yılında Osman Çelebi'nin oğlu

Mustafa Bey'in elinde bulunan Antalya'ya doğru yürümesi ve Mustafa Bey'in Mısır'a kaçması sonucu şehir Beyazıd tarafından ele geçirilmiştir. Muhafızlarından Firuz Bey'e buranın yönetimini vermiş ve önce oğlu İsa Çelebi'ye sonra da diğer oğlu Mustafa Çelebi'ye sancak olarak vermiştir (Moğol, 1997: 53).

1402 Ankara Savaşı'ndan sonra Antalya'nın eski hâkimi olan Mehmet Bey'in oğlu Osman Çelebi, Karamanoğulları'nın yardımıyla şehri tekrar ele geçirmiştir. Ancak, Osmanlılar'ın Teke Karahisarı Subaşısı Hamza tarafından Osman Çelebi öldürülmüştür. Bundan sonra Antalya ve merkezinde Osmanlı egemenliği kesinlik kazanmıştır (Emecen,1991: 234).

Osmanlı idaresi altındayken Antalya'da 1511 yılında ortaya çıkan Şahkulu İsyanı, XVI. yüzyıldaki Suhte ayaklanmaları ve Kör Bey isyanı hariç önemli bir olayla karşılaşılmamıştır (Baykara, 2010: 118).

Antalya, Osmanlılar döneminde de ticari önemini korumaya devam etmiştir. Antalya Limanı, Mısır ve Suriye'den gelen ticaret mallarını Bursa'ya ileten yolun üzerinde önemli bir merkez olma özelliğini XVI. yüzyılın sonlarına kadar sürdürmüştür. İskenderiye ve Trablusşam limanlarına gelen Hint malları, buralardan Antalya'ya yollanır, buradan da Batı Anadolu ve İç Anadolu'yu kat ederek Bursa'ya ulaştırılırdı. Aynı şekilde Anadolu malları da yine bu yollarla Mısır ve Suriye'ye, hatta Avrupa ülkelerine gönderiliyordu. Ancak XVI. yüzyılın sonlarında Osmanlı Devleti'nin dünya ticaret yollarının dışında kalması ile Antalya eski önemini kaybetmiştir. XVII. yüzyılda Antalya, büyük kısmı surlar dışına taşmış büyük bir şehir durumuna gelmişti. Evliya Çelebi burayı, kale içinde dört, dışında ise 24 mahallesi bulunan büyük bir şehir olarak tanıtmıştır. Şehir halkının ticaretle uğraştığını ve limon, turunç gibi narenciye mahsullerinin çok meşhur olduğunu, limanının 200 küçük gemi alabilecek kapasitede olduğunu belirtmiştir (Emecen,1991: 235).

XVI. yüzyılda altı kaza sayısından oluşan Teke Sancağı, XVII. yüzyılda sekiz kazaya çıkmış, XVIII. yüzyılda da bu sayı değişmemiştir. XIX. yüzyılda ise beş kazası bulunan Teke Sancağı, Konya Vilayeti'ne bağlanmıştır (Batur, 2019: 10).

1.2.Antalya'nın Coğrafyası

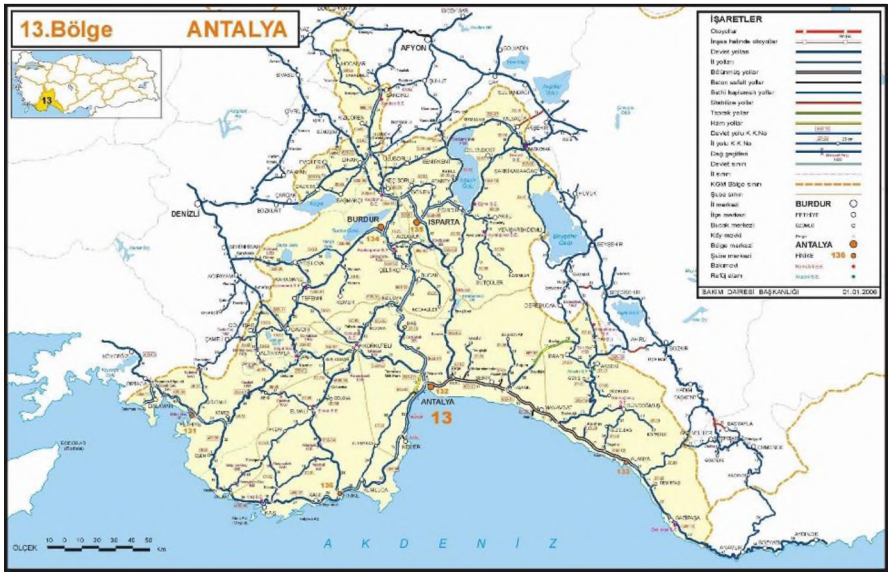
Antalya, Türkiye'nin güneybatısında 29° 20'-32° 35' doğu boylamları ile 36° 07'-37° 29' kuzey enlemleri arasındadır. Güneyinde Akdeniz, kuzeyinde denize paralel uzanan Toroslar, doğusunda Mersin, Konya ve Karaman, kuzeyinde Isparta ve Burdur, batısında Muğla ile komşudur (Sarı ve Koçak, 2010: 47).

Antalya, %77.8'i dağlık, %10.2'si ova, %12'si ise engebeli bir topografyaya Dağları sahiptir. Akarsular ve faylar tarafından derin bir biçimde yarılmış olan Toros ve üksek platolar geniş yayılım alanları oluşturmuştur (Sarı ve Koçak, 2010: 47).

Antalya Havzası'nın doğusunda Geyik Dağları, batısında Bey Dağları, Antalya Körfezi'nin bitiminde Antalya Ovası, Antalya Körfezi ile ova arasında Tekeli Platosu, Antalya Körfezi ile Mersin il sınırı arasındaki bölgede ise Taşeli Platosu yer almaktadır (Doğu, 2009: 7).

Antalya'da sayıları 29'u bulan akarsu vardır. Bunlardan 25'i denize, dördü içerdeki göllere dökülür. Bu akarsuların rejimleri, diğer Akdeniz illerinde olduğu gibi düzensizdir. Debileri mevsimlere göre büyük değişiklikler gösterir (Sarı ve Koçak, 2010: 71).

Harita 1. 1 Antalya'nın Su Kaynakları



Kaynak: Erişim Adresi: https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Bolgeler/13Bolge/Harita.aspx (erişim tarihi: 30.10.2020).

Antalya il sınırları içerisinde akan bazı akarsular şunlardır;

Aksu Çayı; Antik devirdeki adı Kestros olan Aksu Çayı (Doğu, 2009: 7), güneydoğu doğrultusunda akar, Kovada Gölü'ne dökülüp yeraltı sularına karışarak ilerleyip, Eğirdir Gölü'nün sularıyla birleşir. Güneye doğru akıp kendisinden daha büyük olan Göksu Deresi ile birleşerek Aksu Ovası'nı suladıktan sonra denize dökülür (Sarı ve Koçak, 2010: 72).

Alara Çayı; Kaynağını Akdağ ve Kuşak Dağları'ndan alan Alara Çayı, Manavgat ve Alanya ilçeleri arasında 62 km. boyunca aktıktan sonra denize dökülmektedir (Sarı ve Koçak, 2010: 73).

Bıçkı Çayı; Kaynağı Gölcük Dağı olan Bıçkı Çayı, 24 km. aktıktan sonra Delice Çayı'nın denize aktığı yerin yakınlarında denize dökülür (Sarı ve Koçak, 2010: 73).

Dim Çayı; Kirazlı Dağı'ndan kaynağını alan Dim Çayı, 41 km. boyunca aktıktan sonra Oba Mevkii yakınlarında denize dökülmektedir (Sarı ve Koçak, 2010: 73).

Düden Çayı; Antik devirdeki adı Katarraktes olan Düden Çayı, Düdenbaşı ve Kırkgöz kaynaklarından beslenmektedir. "Yedi Arıklar" denilen kanallar vasıtasıyla Antalya kentinin içinden geçerek falezlerden denize dökülür (Doğu, 2009: 9).

Köprüçay; Antik dönemdeki adı Eurymedon olan bu çayın uzunluğu 184 km.'dir. Eğirdir Gölü yakınlarındaki Sarı İdris Dağı'ndan kaynağını alıp, birçok su kaynağını bünyesine aldıktan sonra dik ve derin bir vadiden büyük bir hızla güneye doğru akar. Bu ırmak, ovaya gelince Aspendos Antik Kenti'nin önünden geçerek denize dökülür (Sarı ve Koçak, 2010: 73).

Manavgat Irmağı; Antik devirdeki adı Melas olan ırmak, Eski Pamfilya bölgesinin doğu sınırlarını çizmiştir. Batı Toroslar'a bağlı Şeytan Dağı'ndan kaynağını alıp güneybatıya doğru yönelir. Dağlık ve ormanlık alanlardan geçerek denize dökülür. Antalya bölgesindeki akarsuların en büyüğüdür (Sarı ve Koçak, 2010: 73).

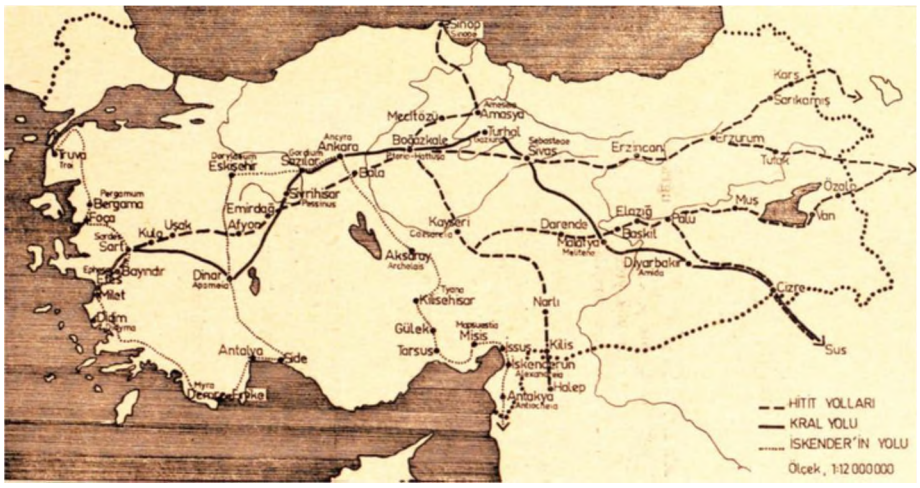
Sedir Çayı; Gölcük Dağı'ndan kaynağını alıp 23 km. aktıktan sonra Alanya'nın Demirtaş Mevkii yakınlarından geçerek denize dökülür (Sarı ve Koçak, 2010: 73).

İKİNCİ BÖLÜM
ANADOLU YOLLARI VE KÖPRÜ MİMARİSİNİN GELİŞİMİ

2.1. Anadolu Yolları

Yüzyıllar boyunca iki kıta arasında doğal köprü durumunda olan Anadolu, birçok göçlere, istilalara sahne olmuş ve birçok millete vatan olmuştur (Özergin, 1959: 27). Tarihin en erken yerleşimlerinin yer aldığı Anadolu'da, zaman içinde gelişmiş ve çok işlek hale gelmiş deniz, kara ve nehir yollarından oluşan bir yol sistemi ve ağı bulunmaktaydı. Bunlar arasında Hitit-Asur ticaret kolonilerinin yollarını, Pers Kral Yolunu, Roma Askeri Yolunu ve bunun devamı mahiyetindeki, daha sonra "İpek Yolu" olarak bilinen Bizans'ın askerî ve ticaret yolu ile mil taşlarını kaydetmek mümkündür (Demirci, 2014: 101; Ramsay, 1960: 27; Özergin, 1959: 27-278).

Harita 2. 1 Hitit Yolu, Kral Yolu ve İskender Yolunu Gösteren Harita



Kaynak: (Koşay, 1974: 68).

Harita 2. 2 Roma Yolları ve Bizans Yolları Haritası



Kaynak: (Koşay, 1974: 69).

XI. yüzyılın başlarından itibaren çeşitli kollardan Anadolu'ya gelen Türkler, 1071 Malazgirt Savaşı zaferiyle kısa bir sürede geniş alanlara yayılmışlardır. Anadolu bölgesinde yoğunlaşan Türklerin önemli hedeflerinden biri karayolu ticaretini geliştirmekti. Bu hedef doğrultusunda Anadolu'da önemli ticari kentleri ele geçirmişlerdir. Bu fetihler, Anadolu Selçukluların siyasi iktidarı sağlamasının yanı sıra, Doğu – Batı ve Kuzey – Güney yönünde uzanan ticaret yollarının ele geçirilmesine yönelik fetihlerdir. Roma ve Bizans döneminde kullanılmış olan bu yol ağlarına Anadolu Selçukluları, başkent olan Konya'yı kavşak haline getiren yeni yol ağları oluşturmuşlardır (Doğan, 1996: 381-382).

Anadolu Selçukluları döneminde kullanılan yollar; doğu ile batıyı bağlayan yollar, kuzey ile güneyi bağlayan yollar ve güneydoğu ile kuzeybatıyı bağlayan yollar olmak üzere üç ana yol hatlarına ayrılmaktadır. Doğu – Batı yönlü yollar; Tebriz kentini Ayas'a ve Karadeniz sahillerinden İstanbul'a ulaştırmaktadır. Kuzey – Güney yönlü yollar; Sinop – Antalya – Alanya ve Samsun – Aksaray – Ayas güzergâhlarıyla Akdeniz ve Karadeniz limanları arasındaki ulaşımı sağlamaktadır. Güneydoğu – Kuzeybatı yönlü güzergâhlar genellikle Bağdat, Halep ve Şam'dan İstanbul'a giden yollardır (Eskikurt, 2014: 24).

Anadolu Selçukluları döneminde Doğuyu Batıya bağlayan güzergâhlar;

A. Tebriz – Ayas Yolu: Türkistan ve İran'dan Tebriz'e gelen bu yol, Aras Nehri boyunca gider ve Erciş'e ulaşır, buradan da Doğubeyazıt ve Iğdır'dan geçerek Erzurum'a ulaşır. Farklı kollara ayrılarak ilerleyen yol, Erzurum'dan Sivas'a gelir, Sivas – Kayseri, Kayseri – Konya, Konya – Ayas ve Sivas – Ayas istikametinde gider (Kaya, 2004: 118).

B. Tebriz – Antalya/Alanya Yolu: Tebriz'den Erzurum'a ulaşan yol, buradan Sivas, Kayseri, Aksaray ve Konya üzerinden Alanya Limanı ile Akdeniz'e ulaşmaktadır (Kaya, 2004: 118).

C. Tebriz – Trabzon Yolu: Tebriz ile Trabzon arasındaki ticaret yolu, asırlar boyunca İran bölgesini Karadeniz'e bağlamış bir yoldur. Tebriz'den Trabzon'a giderken iki güzergâh kullanılmıştır. Birisinde Erzurum – Trabzon kısmı Bayburt üzerinden giderken, diğeri Anadolu'daki siyasi elverişsizlikler sebebiyle Erzincan üzerinden gidilmiştir (Özergin, 1959: 89).

D. Tebriz – Samsun – Sinop Yolu: Tebriz, Erzurum, Erzincan, Zara, Sivas, Tokat, Amasya üzerinden Samsun ve Sinop'a ulaşan bu yolun Tebriz – Trabzon yolundan daha az kullanılmıştır (Kaya, 2004: 119).

E. Tebriz – Ege Limanlar Yolu: XI. – XIV. yüzyıllar boyunca Anadolu'nun Ege Denizi sahillerinde üç liman bulunmaktaydı. Bunlar; Foça, İzmir ve Efes limanlarıydı.

Selçuklu döneminde Ege limanları, Akdeniz ve Karadeniz limanları kadar faal değildi (Özergin, 1959: 93).

F. Tebriz – İstanbul Yolu: Selçuklular döneminde Tebriz'den Sivas'a, Sivas'tan da Ankara üzerinden geçiş yapıldığı düşünülmektedir. Osmanlı döneminde ise bir anayol olarak Kastamonu veya Tosya üzerinden iki farklı güzergâh olduğu bilinmektedir (Özergin, 1959: 94).

Anadolu Selçukluları döneminde Kuzeyi Güneye bağlayan güzergâhlar;

A. Sinop – Antalya Yolu: Karadeniz limanlarını Akdeniz limanlarına bağlayan bu yolun güzergâhı Sinop-Ankara-Konya-Antalya-Alanya istikametindedir (Kaya, 2004: 119).

B. Samsun – Ayas Yolu: Samsun'dan başlayan bu yol, Amasya'ya gelince iki farklı güzergâh üzerinden yola devam etmektedir. Birisi; Amasya-Tokat-Sivas üzerinden Erzurum-Sivas-Kayseri-Aksaray yoluna bağlanmaktadır. Aksaray üzerinden de Ayas limanına ulaşır. Diğeri; Amasya-Yozgat-Kırşehir-Aksaray-Konya üzerinden Ayas'a varmaktadır (Kaya, 2004: 119).

C. Karadeniz Limanlarını Ege Limanlarına Bağlayan Yollar: Karadeniz limanlarını (Trabzon, Samsun, Sinop) Ege limanlarına (Foça, İzmir, Efes) bağlayan yollar Orta Anadolu üzerinden geçmektedir. Bu yolların Orta Anadolu'daki kavşak merkezi Konya'dır (Özergin, 1959: 121). Konya'dan çıkarak Burdur'a ulaşan iki yol bulunmaktadır. Bunlardan birisinin güzergâhı; Gelendost-Eğirdir-Isparta-Burdur iken, diğer yol; Konya-Beyşehir-Burdur istikametindedir. Burdur'a varan bu yollar, Burdur'dan sonra; Denizli ve Akşehir'e uğrayarak İzmir, Foça ve Efes limanlarıyla Ege Denizi'ne ulaşırlardı (Kaya, 2004: 119).

D. Sinop, Samsun – Bağdat, Halep Yolu: Sinop ve Samsun'dan; Amasya-Vezirköprü-Sivas-Malatya'ya gelen yol ikiye ayrılmaktadır. İki koldan birisi Bağdat'a, diğeri ise Halep'e uzanır (Kaya, 2004: 120).

E. Antalya, Alanya – İstanbul Yolu: Burdur veya Denizli üzerinden, Dinar-Afyon-Kütahya'dan İstanbul'a doğru devam eder (Kaya, 2004: 120).

Anadolu Selçukluları döneminde Güneydoğuyu Kuzeybatıya bağlayan güzergâhlar;

A. Bağdat – İstanbul Yolu: Bağdat'tan başlayan bu yol, Musul-Mardin-Diyarbakır-Harput-Malatya-Sivas-Kayseri-Kırşehir-Ankara-Esişehir-İzmit üzerinden İstanbul'a ulaşmaktadır (Kaya, 2004: 120).

B. Halep – İstanbul Yolu: Halep'ten başlayan yol, Antep-Göynük-Elbistan-Kayseri-Hacıbektaş-Kırşehir-Lalahan-Ankara-Afyon-Kütahya üzerinden İstanbul'a gitmektedir (Kaya, 2004: 120).

C. Şam – İstanbul Yolu: Şam ve Antakya Limanı'ndan başlayan bu yol, Gülek Boğazı'ndan geçerek Konya'ya, oradan da İstanbul'a doğru yol alır (Kaya, 2004: 120).

Harita 2. 3 Anadolu Selçuklu Dönemi Yolları



Kaynak: (Koşay, 1974: 70).

2.2. Antalya Yolları ve Ticaret Hayatı

Uzun mesafeli ticarette önemli bir yeri olan Anadolu Selçukluları; kuzey-güney eksenindeki ticari yol hattının giriş-çıkış kapıları olan Sinop ve Alanya gibi önemli liman kentlerini Konya'yı merkez alarak, ticari ve askeri yollar vasıtasıyla birleştirmiştir. Bu yolların üzerine hem güvenliği sağlamak hem de ticareti canlı tutmak amacıyla konak, han, menzil ve köprü gibi askeri ve sosyal-ekonomik yönleri olan yapılar inşa ettirmişlerdir. Selçuklular, Roma ve Doğu Roma İmparatorluğu dönemlerinde açılan yolları kullanmakla birlikte merkezi Konya ve çevresine odaklanmış olan yeni yollar da açmışlardır. Böylece, bölgede altyapı oluşturulmuş ve güvenlik sağlanmıştır (Bozkuş, 2016: 217).

Selçuklu hâkimiyeti, Anadolu tarihinde önemli bir dönüm noktasıdır. Anadolu, Türk nüfusun iskânına sahne olurken, Türk-İslam sentezinin biçimlendirdiği medeniyet anlayışı da kalıcı bir tesir meydana getirmiştir. Devletin kalkınması ve insanların refahına yönelik politikaların izlendiği, bilimin değer bulduğu ve türlü imar hareketlerinin görüldüğü bu dönemde, ulaşım ve ulaşımla alakalı faaliyetler de gelişme göstermiştir (Eskikurt, 2014: 21).

Konya ile Antalya'yı bağlayan Konya – Beyşehir – Antalya yolu;

Anadolu Selçuklu döneminde, Başkent Konya'dan, önemli liman kentlerinden olan Antalya ve Alanya'ya ulaşım, Beyşehir ve Seydişehir olmak üzere iki ayrı merkez üzerinden sağlanmaktaydı (Dursun ve Duran, 2018: 135).

Konya'dan Beyşehir'e uzanan yol üzerinde tarihi bilinen en erken yapı, 1201-02 tarihli Altunapa Hanı'dır. Bu tarihte Eğirdir, Antalya ve Alanya gibi kentler Anadolu Selçuklu Devleti sınırları içerisinde değildir. III. Kılıç Arslan döneminde (1204-05) Isparta'nın fethedilmesiyle yolun önemi artmış, Akdeniz'de deniz ticaretinde etkin olmak için I. Gıyaseddin Keyhüsrev tarafından 1207 yılında Antalya'nın fethiyle de daha üst seviyeye ulaşmıştır. I. Alâeddin Keykubad'ın 1221-1222 yılında Akdeniz'de bir diğer liman kenti Alanya'yı fethetmesiyle yolun önemi daha da artarak Anadolu Selçuklu dönemi kervan yolları içerisinde 1. derece olan anayollar içerisine dâhil olmuştur. Karamanoğulları döneminde bu güzergâhta Hoca Cihan Hanı'nın (XIV. yy) inşa edilmiş olması Beylikler döneminde de yolun önemini muhafaza ettiğini göstermektedir (Dursun ve Duran, 2018: 135).

Yolun ilk menzil yeri, Konya şehir merkezine 3 km. uzaklıktaki Köle Hasan Hanı'dır. Bu menzilden sonra yol, Konya'nın Akyokuş Mevkii'nden Beyşehir'e doğru uzanmaktadır. Yol, Kızılören'den geçtikten sonra Yunuslar köyüne varmaktadır. Yunuslar köyü, Eğirdir ve Beyşehir yol ayrımının olduğu bir kavşak noktasıdır. Yolun kuzeybatıya uzanan kolu Kıreli kasabasından geçerek Beyşehir Gölü'nün kuzeyinden Eğirdir'e doğru devam etmektedir. Yolun diğer kolu ise güneybatı istikametine yönelerek, Küçük Afşar köyü üzerinden Beyşehir'e ulaşmaktadır. Beyşehir'de güneye doğru yönelen yol, Bayavşar kasabasından Yenice Çiftliği Han'a, oradan da Derebucak üzerinden Antalya-Alanya istikametinde ilerlemektedir (Dursun ve Duran, 2018: 135).

Konya ile Antalya'yı bağlayan diğer yol, Konya- Seydişehir- Antalya Yolu;

Seydişehir, başkent Konya ile Selçukluların Akdeniz'deki önemli liman kenti Antalya'yı birbirine bağlayan bir ara merkezdir. Avrupalı denizciler Mısır'dan getirdiği malları Antalya limanlarında indirerek, Seydişehir üzerinden Selçuklu topraklarına (Konya) girerek İstanbul'a taşımışlardır. Denizcilerin mallarını gemilerle İstanbul'a götürmek yerine, Antalya'da indirerek karayoluyla taşımaları, Selçukluların yollarını devlet içi ticaretin yanı sıra, diğer devletlerle olan ticaretin de işlemesi için geliştirdiğini göstermektedir. Konya'dan Seydişehir'e ulaşım üç farklı tarihi yol ile sağlanmaktadır (Dursun ve Duran, 2018: 137).

1.Yol: Bu yol Beyşehir üzerinden Seydişehir'e bağlanmaktadır. Konya – Beyşehir – Antalya Yolu'nun istikameti izlenerek önce Beyşehir'e, Beyşehir'den de güneye yönelerek Seydişehir'e ulaşılmaktadır. Seydişehir'den sonra Taraşcı, Durak ve Gencek köylerinden geçen yol, Derebucak'a bağlanarak güneyde Antalya sınırına girmektedir.

Beyşehir-Seydişehir arasında Osmanlı Geç Dönemine ait olduğu düşünülen Bayafşar Hanı dışında, Selçuklu zamanından kalma bir hana veya kalıntısına rastlanılmamıştır (Dursun ve Duran, 2018: 137).

2.Yol: Seydişehir'e uzanan 2. Yol, Konya'dan itibaren güneybatı istikametinde Hatunsaray kasabası ve Kavak köyden geçerek Akören ilçesi yakınlarında batıya yönelmekte ve Akkise köyü içerisinden ilerleyerek Suğla Gölü'nün kuzeyinden Seydişehir'e varmaktadır. Seydişehir'den sonra Antalya'ya devam eden yol, 1. yolda belirtilen güzergâhla aynıdır (Dursun ve Duran, 2018: 137).

3.Yol: Günümüz Konya-Seydişehir karayolunun 44. km'sinde Erenkaya köyü yakınlarında Yıkık Han olarak isimlendirilen bir han kalıntısı bulunmaktadır. Plan özelliklerinden ve yakınındaki kitabeden dolayı Selçuklu dönemine ait olduğu düşünülen bu yapı dışında, Seydişehir-Konya karayolu üzerinde başka bir hana rastlanılmamıştır. Bu nedenle yolun güzergâhını tam olarak ortaya koymak mümkün görülmemektedir (Dursun ve Duran, 2018: 137).

Konya ile Alanya'yı bağlayan yol, Konya- Bozkır- Alanya Yolu;

Bozkır, Anadolu Selçukluları döneminde İç Anadolu'yu Akdeniz'e bağlayan seçenekli yolların geçtiği bir merkezdir. Antik dönemden itibaren süregelen bu kullanım, Selçuklu sonrasında da devam etmiştir. Selçuklu döneminde Konya'dan Alanya ve Antalya'ya ulaşım için genelde Beyşehir üzerinden geçen yol güzergâhı kullanılmıştır. Bozkır üzerinden Alanya'ya ulaşan yollar ise, Konya'dan doğrudan Alanya'ya gidenlerin değil Bozkır'la ilişkili yolculuk yapanların kullandıkları güzergâhlardır. Bundan dolayı bu yollar, Konya-Alanya arasındaki ulaşımda alternatiflerdendir (Dursun ve Duran, 2018: 141).

1.Yol: Konya-Hatunsaray üzerinden Akören, Karahüyük ve Avdan'ı takip ederek Bozkır'a ulaştığı söylenebilir. Bozkır'ın 13 km. güneybatısında Sorkun Köyü'nden itibaren irtifa kazanmaya başlayan yol Bazar Boğazı ve Çataloluk Ören Yeri'nden geçerek, Sarıot Yaylası'nda, yolun hemen kenarında, küçük bir vadi içinde kalan ve bölgedeki göçerlerin "han yıkığı" diye adlandırdıkları Sarıot Hanı'na ulaşmaktadır. Sarıot Hanı'ndan güneye doğru devam eden yol yaklaşık 15 km. sonra Susam Beli ve Merdivenli Yaylası üzerinden alçalarak, Antalya'nın Gündoğmuş İlçesine bağlı Gelesandra Yaylası'na varmaktadır. Sarıot Hanı'ndan 25 km. sonra ikinci menzil Gelesandara Yaylası girişinde, şimdiki taşıt yoluna bitişik vaziyette yer alan Gelesandra Hanı'dır (Bozkurt ve Wimmer, 2016: 1493). Akseki-Gündoğmuş üzerinden Alanya sınırlarına girmektedir (Dursun ve Duran, 2018: 141).

2.Yol: Bozkır'dan güneye inen bu yol, Bozkır Çarşamba Köprüsü'nden başlayarak Küçük Hisarlık ve Dereiçi kasabalarının arasındaki vadide, Göksu'nun bir kolu üzerinde kurulmuş olan Şaban Köprüsü'nden geçerek, Hadim'i kat ettikten sonra, Taşkent'in doğusundan Alanya sınırlarına girmektedir (Dursun ve Duran, 2018: 142).

Alanya ile Konya'yı bağlayan diğer yol, Alanya – Konya Yolu;

Alanya'yı kuzeybatısındaki Pamphylia'ya ve kuzeyindeki Konya'ya bağlayan bu yoldaki ilk durak, kentin 15 km. kadar batısında bulunan Şarapsa Han'dır. Yol, Şarapsa Han'ın yakınlarında ikiye ayrılmaktadır. Bu ayrımda batıya doğru gidildiğinde Alara Han'a ulaşır. Orada, günümüze ulaşmayan bir köprü aracılığıyla Alara Çayı'nın karşısına geçer. Oradan da Pamphylia'ya ulaşır. Kuzeye doğru giden yol ise; Güzelbağ Mevkii'ni geçtikten sonra, Gündoğmuş'a yaklaşık 20 km. kadar uzaklıktaki Kemer Köprü aracılığıyla Alara Çayı'nın batısına geçer ve Narağacı Mevkii'ne ulaşır. Pembelik Yolu üzerinden de Gelesendra Yaylası'na uzanır. Buradan Boğaz Han ve Baş Han güzergâhı üzerinden Susam Beli'ne varır. Burada ikiye ayrılan yolda, kuzeye devam eden bir kol Demir Kapı geçidini aşarak Gücen Boğazı yolu ile Bozkır ilçesi üzerinden Konya'ya ulaşmaktadır (Ercenk, 1992: 363).

Side'yi İç Anadolu'ya bağlayan yol, Kesik Beli Yolu;

Side'yi İç Anadolu'ya bağlayan bu yol, Manavgat Irmağı'na batıdan kavuşan Naras Suyu üzerinden Naras Köprüsü'nü geçerek Şıhlar köyü ve Sırt köyü geçerek At İzi Mevkii'nde Aspendos Erymna hattı ile birleşir. Bu yöreye At İzi denmesinin sebebi ise, geçişi zor olan bu yola hayvanların rahatça yürüyebilmesi için birbirini takip eden küçük çukurların açılmasından dolayıdır (Ercenk, 1992: 364).

At İzi'nden geçtikten sonra Çaltılı'dan geçerek Ali Kesiği'ne ulaşılır. Buradan Akdağ ile aynı uzantıdaki bir tepenin doğu yamacından gidilerek Eynif Ovası'na inilir. Ovanın güneydoğu tarafında bulunan Tol Han'a ulaşılır. Buradan de Gembos Ovası üzerinden Beyşehir Gölü'nün güney ucuna varılır (Ercenk, 1992: 364).

Side – Aspendos – Selge Yolu;

Side'den başlayan yol, doğu sahilini takip ederek Sağarin köyü, Başkonak köyü üzerinden giderek, Roma dönemine ait olan Oluk Köprü aracılığıyla ırmağın batı yakasına geçilir (Ercenk, 1992: 365).

Irmağın batı sahilinden gelen yol ise, Karabük köyünün kuzeyinden geçerek, yine Roma dönemine ait olan Böğrüm Köprü'den geçilir. Bu iki yol birleşerek Selge'ye doğru yol alır (Ercenk, 1992: 365).

Perge – Adada- Yalvaç Yolu;

Perge'yi Yalvaç bölgesine en kısa sürede ulaştıran yoldur. Yol, Perge'den kuzeye doğru uzandıktan yaklaşık 20 km. sonra Aksu'nun doğu sahiline geçmekteydi. Bugünkü adı Çatallar köyü olan yerin 15 km. kuzeyindeki Roma dönemi köprüsü olan Zindan Köprü'den geçerek vadi boyunca kuzeye doğru devam eder. Isparta'nın Sütçüler ilçesi yakınlarındaki bir köprüden geçerek, antik adı Adada olan Karabavlu kentine ulaşır. Adada'dan sonra Kovada

Gölü'nün kuzeydoğu ucuna, buradan da Eğirdir Gölü'nün güney ucundan devam ederek Gelendost ilçesi yakınlarından geçerek Yalvaç'a varılır (Ercenk, 1992: 365).

Antalya – Döşeme Derbendi – Kremna Yolu;

Antalya'nın kuzeydoğusundaki Varsak Köyü'nden kuzeye çıkarak Kepez Üstü'ne ulaşan ve kuzeye devam eden bu hattın Döşemealtı düzlüğündeki bölümlerin tespitinde bulunulurken sarnıç yapıları etkili olmuştur. Varsak Sarnıcı'ndan sonra ilk yol izi Başköy'ün 3 km. kuzeyinde bulunmuştur. Yöre insanının Nal Döken dediği bu mevkideki yol genişliği yer yer 2 metreyi bulmaktadır. Nal Döken Mevkii'nden sonra yol, Kovanlık Köyü'nün 3 km. kuzeyinde Döşeme Ağzı'na varır. Burada, Perge – Adada- Konya yolunda olduğu gibi Çatallar'a, aradan da batıya uzanarak Karataş, Kirişçiler ve Kızıl köylerinden geçen hat ile birleşir. Yol, Döşeme Ağzı'ndan sonra Döşeme Derbenti'ni aşarak Döşeme Boğazı'na girer. Bu noktadan sonra Döşeme Orta Ovası denilen düzlük bir alandan geçer. Bu istikamette ilerleyen yol, Dağ Bucağı'nın Çevrik Mevkii'nde ikiye ayrılmaktadır. Batıya uzanan kolu antik kent Ariassos'a giderken, kuzeye dönen kol, Susuz Han yakınlarından geçip Burdur'un Bucak ilçesindeki antik kent Kremna'ya gider (Ercenk, 1992: 369).

Phaselis – Olbia – Antalya Yolu;

Lykia'yı Pamohlia'ya sahil yolundan bağlayan bu güzergâhta eski ve yeni yollar hemen hemen aynı hattan sağlanmaktaydı. Yol, Sıçan Adası'nın karşısından Konyaaltı'nda Olbia Kenti'nin güneyinde ikiye ayrılmaktadır. Doğu'ya yönelen kolu, Konyaaltı sahili üzerinden Antalya'ya varır. Diğer kolu ise kuzeye yönelip Ahatlı'ya, oradan da Yenice, Çubuk ve Döşeme Boğazı'nı geçip Psidia bölgesine ulaşır (Ercenk, 1992: 370).

Antalya'nın Selçuklular tarafından fethi, bölgenin iktisadi ve ticari bakımdan gelişmesinde önemli rol oynamıştır. Antalya ve Alanya'nın alınmasıyla birlikte Selçuklular, Akdeniz ticaretinin gelişmesi için Kıbrıs Kralı Hugue ve Venediklilerle ticari anlaşmalar yapmışlardır. Sultan I.Gıyaseddin Keyhüsrev, Anadolu üzerinde yoğunlaşan transit ticaret yollarının önemini kavramış ve seferlerini de buna göre bir politika ile yapmıştır (Keleş, 2001: 26).

Ticareti geliştirebilmek için Sultan I.Alâeddin Keykubad zamanında Alanya'da yapılan tersane sayesinde Antalya ve Alanya'da bir donanma oluşturarak buraları ticari ve askeri bakımdan birer üs durumuna getirmiştir (Keleş, 2001: 26).

Anadolu Selçuklu Devleti'nin ilk ticari anlaşması Kıbrıs Krallığı ile olmuştur. Lusignan Kralı I.Hugues (1205-1218)'ün, I.İzzeddin Keykavus'a yazdığı Ocak 1214 yılındaki mektubunda, taraflar arasında "altı yıldan beri yeminle pekiştirilmiş dostluk" bulunduğunu belirtmesinden dolayı ilk dostluk anlaşmasının 1207-1208'de yapıldığı anlaşılmaktadır

(Turan, 2000: 166). I.İzzeddin Keykavus'un Kıbrıs Kralı'na gönderdiği mektupta Kıbrıs tüccarlarına önemli imtiyazlar verilmiştir. Sultan Keykavus, Kıbrıs Kralı'nın taahhütlerini aynen kabul etmiş ve karşılıklı olarak Kıbrıslı tüccarların alışılagelen gümrük vergisini (%2 veya %3) ödemek şartıyla Selçuklu ülkesine serbestçe girip çıkabilmelerini ve mallarının korunacağını taahhüt etmiştir. Böylelikle ilk kez bir çeşit "Devlet Sigortası" gerçekleştirilmiştir (Keleş, 2001: 28).

Kıbrıs Krallığı ile yapılan anlaşmadan sonra başka bir Hıristiyan devleti olan Venedikliler ile daha geniş kapsamları olan bir ticaret anlaşması yapılmıştır. Venediklilerin de Selçuklu ülkesinde ticaret serbestliğini, Kıbrıs Krallığı gibi Antalya'nın fethinden sonra I.Gıyaseddin Keyhüsrev döneminde elde ettikleri anlaşılmaktadır (Turan, 2000: 168).

Selçuklu Devleti sadece Kıbrıs ve Venedikli tüccarlara kolaylık sağlamakla kalmamış, İzzeddin Keykavus döneminde Horasanlı ve Iraklı tüccarlara, Antalya'da soyuldukları için tüccarların ticari gümrük ödemelerini kaldırmıştır. Anadolu'yu dünya ticaretine açmak için bütün dünya tüccarlarına birtakım kolaylıklar sağlamışlardır. Bu sayede Antalya ve Alanya limanlarında canlı bir ticari hareketlilik oluşturmuştu (Keleş, 2001: 29).

2.3. Köprü Mimarisinin Gelişimi

Köprülerin öncelikli fonksiyonu ulaşımı sağlamaktır. Bu ana görev, köprüyü yolun bir parçası yapmaktadır. Böylelikle köprü, istenilen menziller arasında yapıldıktan sonra çeşitli görevler yüklenmekte ve topluma çok yönlü yararlar sağlamaktadır (İlter, 1978: 275). Köprüler, toplumların ekonomik ve ticari gelişimine yarayacak olan kervan ve posta yolları üzerinde kurulduğu gibi orduların stratejik durumlarını da dikkate alarak yapılmışlardır (İlter, 1978: 5).

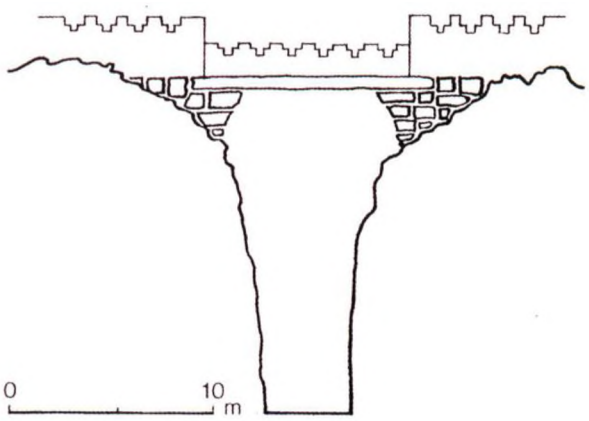
Su engellerini aşmak için insanoğlunun ilk aldığı örnekleri doğa vermiştir. Elbe Nehri'nde ve Dicle Nehri üzerinde bulunan Kaya Köprüler bunlara güzel örneklerdir. Bu örneklerden yola çıkarak su engellerini geçmek için birçok yol izlemişlerdir. Kelekler ve sallar kullanarak, her iki kıyıdaki sağlam noktalara bağlanan ip ve zincir gibi sağlam araçlarla asma köprüler yaparak, kayık ve gemi gibi araçları birbirlerine bağlayıp yüzer köprüler yaparak, ahşap, kâgir, demir ve betonarme gibi pek çok farklı malzemelerle köprüler yaparak iki yakayı bir araya getirip engelleri aşmışlardır (Çulpan, 1975: 1).

Anadolu'nun coğrafi ve doğa şartlarına ve suya bağlı olarak kullanılan pek çok malzemenin yanı sıra, köprü yapımında zamana karşı dayanıklılığı sebebiyle en fazla taş malzeme tercih edilmiştir (Gürbüz, 2012: 6). Köprü yapımında taş malzemeye geçilmesi bir milat sayılabilmektedir. Malzemenin dayanıklılığı, zorlu doğa koşullarına dayanabilmesi

gereken bir yapı için oldukça önemlidir. Bu nedenle taş malzemeyle yapılan köprüler yüzyıllar boyunca ayakta kalabilmişlerdir (Ceylan, 2013: 4).

Taş köprülerin en eski örneği, bugün Türkiye sınırları içerisinde yer alan Hititlerin başkenti olan Boğazköy'de bulunmaktadır. M.Ö. XIII. yüzyılda yapılmış olan bu köprü Hitit surları arasından geçen bir akarsu üzerinde, su seviyesinden 16,62 m. yükseklikte kurulmuş ve yalnızca bir geçit sağlamak için değil, aynı zamanda surların savunmasını zayıflatan bu noktayı kuvvetlendirmek amacıyla yapılmıştır (Çulpan, 1975: 1). Merdiven şeklinde oyulan kayalara, birbiri üzerine bindirilen taşlarla tabanda 8.50 m. olan açıklık, üstte 6.50 m. olacak şekilde düzenlenmiş ve üzerini de ahşap bir malzemeyle örtmüşlerdir (Ceylan, 2013: 5).

Çizim 2. 1 Boğazköy Taş Köprü



Kaynak: (Mcqueen. 2013: 73).

Taş köprü gelişimini etkileyen en önemli gelişme köprülerde kemer kullanımı ile gerçekleşmiştir. Bu sayede kemere gelen bütün kuvvet, üzengiler aracılığıyla kemerin dayanaklarına iletilmesini sağlamıştır. Kemer kullanımı ile akarsularda büyük açıklıkları kolaylıkla aşabilecek köprüler yapılmasına imkân sağlamıştır. Bu sebeple köprü yapımının vazgeçilmez unsuru haline gelmiştir (Gürbüz, 2012: 6).

Köprü ve yol yapımında Romalıların çok bilgi sahibi oldukları bilinmektedir. Kemerli ilk köprüler Romalılar döneminde yapılmıştır. Romalıların köprü ve kemer yapımını Asya'dan gelen Etrüsklerden ve Sümer ile Hititlerden gördükleri eserlerden öğrendikleri düşünülmektedir (Tunç, 1978: 5). Mimari eserlerinde beton döküm yöntemini uygulamış olsalar da köprülerde kesme taş bloklarla örgü yöntemini kullanmışlardır. Kenetli örgü sistemi Roma köprüleri için bir standart olmuştur. Tuna Nehri üzerindeki Trajan Köprüsü gibi gösterişli köprülere rastlansa da Anadolu'daki Roma örnekleri yalın strüktüreldir. Tek veya sıralı kemerli ve yuvarlak kemerli uygulamalar, Romalılar için her yerde olduğu gibi Anadolu'da da değişmeden kullanılmıştır. Roma döneminden beri Dargeçit türü vadi oluşumlarında Selge yolu üzerinde Köprülü Kanyon'daki Roma köprüsü örneğinde olduğu

gibi tek kemerli köprü örnekleri de görülür. Anadolu'daki Roma köprülerinin en tanınmışı, Kahta'da bulunan II. yüzyıla ait olan Cendere Köprüsü'dür. Tek kemerli olup, kemer açıklığı 34.20 m.'dir (Tanyeli, 2000: 12).

Bizanslılar, köprü yapımında Romalılar kadar ileri seviyeye ulaşamamışlardır. Bu dönemde yapılan köprülerin özellikleri de Roma dönemi köprü mimarisinin devamı niteliğindedir. Bizans köprü yapımında en az emek ve malzeme kullanımıyla inşa etme kaygısı ön plandadır. Kemerleri, Romalılar gibi yuvarlak kemer formundadır. Anadolu'daki en bilindik Bizans köprüsü, Sakarya Nehri üzerindeki Sangarius Köprüsü'dür (Atak, 2008: 29).

Türkler, yurt edinip egemenlik kurdukları bölgelerin coğrafi koşulları karşısında köprü mimarisini de geliştirmiştir. Orduların stratejik ve halkın ulaşım ihtiyaçlarını sağlamak amacıyla birçok eser meydana getirmişlerdir (Çulpan, 1975: 5).

1071'den sonra Türklere açılan Anadolu'da hem Büyük Selçuklu plan ve formlarını hem de Zengiler ve Azerbaycan Atabeklerinin geliştirdiği biçimleri, taş malzemeyle kuvvetli bir sentez halinde kaynaştırarak başarılı örnekler ortaya koydukları bir dönem görülür. XIII. yüzyılın başlarından itibaren Anadolu Selçuklu Devleti'nin Anadolu Türk birliğini sağlaması, Anadolu'da mimari anlamda yeniden bir Rönesans yaratılmasına temel olmuştur (Atak, 2008: 31).

Erken devir Türk köprülerinde hâkim olan kemer şekli sivri kemerdir. Sivri kemerin yanı sıra ikinci derecedeki boşaltma gözlerinin yuvarlak formda yapıldığı görülmektedir. Sivri kemerin yanında yuvarlak kemerlerin kullanımı çeşitlendirme arzusu olarak yapıldığı düşünülmektedir (İlter, 1978: 256).

Tarihi günümüze bağlayan köprüler, yaşantılarını sürdürüp giderlerken kendilerini meydana getiren elemanlar şunlardır (Tunç, 1978: 6);

Ayak: Köprü kemerinin ve tabliyenin taşıma gücünü yüklenen taş, tuğla veya ağaçtan yapılan mesnet, dayanaktır (Tunç, 1978: 6).

Kemer: İki duvar veya ayak arasındaki bir açıtın üstünü örtmek için, birer ucu ayaklara oturtularak, yuvarlak şekilde yapılan ahşap veya kâgir inşaata denir. Meydana gelen boşluğa da köprü gözü veya kantara denmektedir (Tunç, 1978: 6).

Kemer Açıklığı: Bir kemerin bindiği iki duvar, iki ayak veya sütun arasındaki mesafedir (Tunç, 1978: 6).

Çevre Taşları: Kemer formunu belirleyen, kemerin en iyi şekilde görülmesini sağlayan bölümdür. Bu taşların en tepesindeki taşa da kilit taşı denmektedir (Tunç, 1978: 6).

Tempan Duvar: Çevre taşlarının üzerine yapılan veya köprü gözünü kıyıya bağlayan duvardır (Gürbüz, 2012: 10).

Tabliye: Ayaklar (mesnet) arasındaki döşemeye denir. Araçların ve insanların gelip geçtiği kısımdır (Tunç, 1978: 6).

Selyaran: Ayakların su içine giren kısımlarında bulunan selyaranlar, suyun ayaklara fazla zarar vermeden gözlerin içinden geçmesini sağlar. Bir çeşit destek görevi görür. Suyun akış yönündekiler (memba) su ile gelen çöplerden birikinti olmaması için genellikle yuvarlak olarak yapılırken, suyun gidiş yönündekiler (mansap) ise girdaptan dolayı sivri olarak yapılır. Bu sivri kısma da mahmuz denmektedir (Tunç, 1978: 6).

Tabliye ve Hafifletme Gözleri: Kemerler arasında ve ayaklar arasındaki küçük gözler ile ana gözlerin yanında bulunan ufak gözlerdir. Bunlar, taşkınlarda fazla suyu boşaltarak köprünün zarar görmesini engellediği gibi köprüye hareketlilik sağlamaktadır. Sivri ve yuvarlak formlarına rastlanır (Tunç, 1978: 6).

Korkuluk: Dört yüzü yontulmuş, dikey olarak yan yana getirilip bağlanmış, geçenler için köprü kenarlarını emniyette bulunduran taşlardır. Genel olarak korkulukların yukarı yüzleri düz iken bazı köprülerin korkuluklarında çatı veya yarım daire formları da görülmektedir (Çulpan, 1975: 8).

Korniş: Köprünün her iki tarafında tempan duvarı ile korkuluğu ayıran, boydan boya giden düz veya profilli çıkıntıdır (Ceylan, 2013: 10).

Baba Taşları: Köprü başlarına ve korkuluğun başlangıç kısımlarına konulan dikey taşlardır. Bunların düz, sade veya devlet ileri gelenlerinin kavuklarına benzer şekilde başlıklı olanları da vardır (Tunç, 1978: 6).

Emniyet ve Kontrol Tesisleri: Köprüler üzerinde, muhafız ve gümrük memurları tarafından kontrol edilen kapılardır. Tempan duvarlarının içinde memurlar için odacıklara rastlanır. (Malabadi ve Çobandere) Ayrıca savunma açısından Hasankeyf köprüsünde olduğu gibi tabliye ahşap yapılmak suretiyle köprüden geçiş kaldırılarak düşmandan korunulurdu (Tunç, 1978: 6).

Dinlenme Yerleri (Balkon): Türk köprülerinde orduların stratejik durumu ve halkın ekonomik ve sosyal ulaştırma ihtiyaçları göz önünde bulundurularak balkon şeklinde dinlenme yerleri yapılmıştır (Tunç, 1978: 6).

Çörten: Köprü döşemelerinin üstüne gelen kar ve yağmur sularını köprüden uzaklaştırmak için yapılmış ve tempan duvarından dışa doğru uzanan oluktur (Ceylan, 2013: 10).

Üzengi Taşı: Kemer yayının başladığı ve ayağa oturduğu ilk taştır (Ceylan, 2013: 10).

Kemer Alnı: Kemere cephesinden bakıldığında görünen taş dizisidir (Ceylan, 2013: 10).

Kemer Karnı: Kemerin iç yüzey alanıdır (Ceylan, 2013: 10).

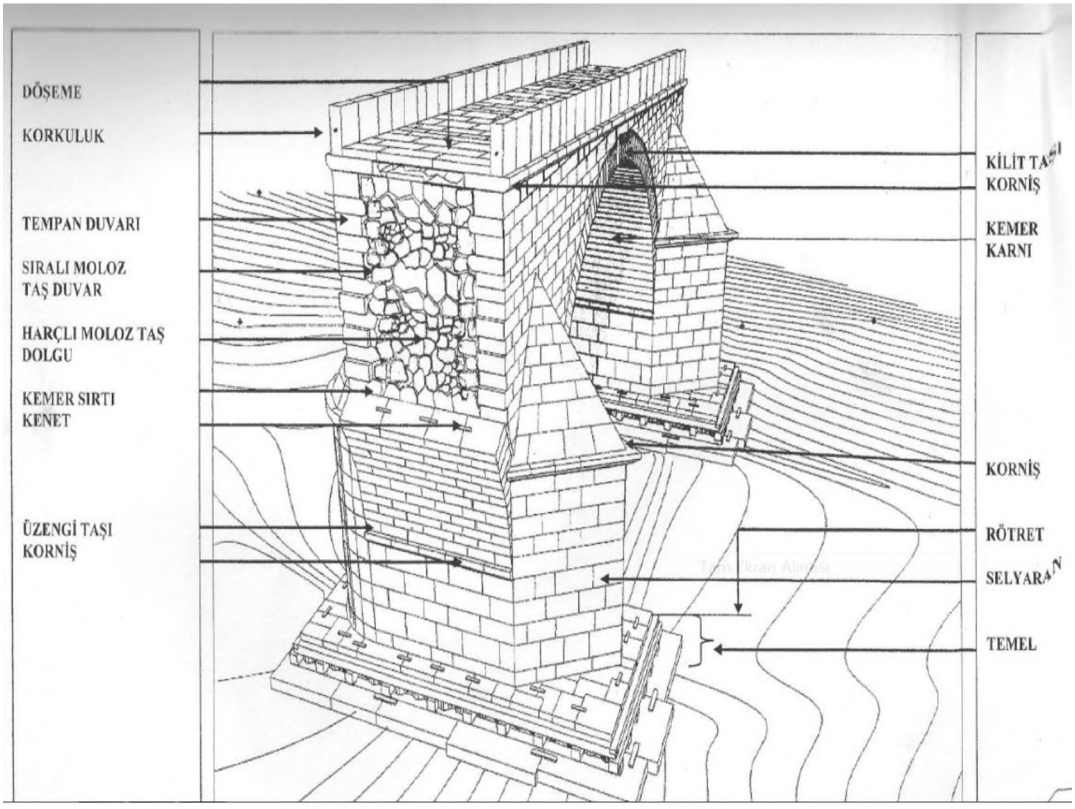
Kemer Sırtı: Kemerin dış yüzey alanıdır (Ceylan, 2013: 10).

Rötret: Temel ile zemin üstünde kalan yapı kısmını ayıran düzlemdir (Ceylan, 2013: 11).

Kenet: İki taş bloğu birbirine bağlamak için kullanılan iki ucu kıvrık maden parçasıdır (Ceylan, 2013: 11).

Heykel, Yazı ve Resim: Köprüler üzerinde bu tür unsurlara da rastlanmaktadır. Cendere Köprüsü'nün iki başına dört sütun dikildiği ve üzerlerine de imparator heykeli konduğu bilinmektedir. Bunlardan yalnızca üç sütun günümüze ulaşmıştır. Cizre Köprüsü'nün üzerinde burçları temsil eden şekiller ve kûfi yazılar olup, Malabadi Köprüsü'nde de insan figürü yer almaktadır (Tunç, 1978: 7).

Çizim 2. 2 Köprü Yapısının Kesiti



Kaynak: (Ceylan, 2013: 10).

Anadolu'da bulunan Türk dönemi köprülerinin tipolojisi üzerine çalışmalar yapan Fügen İlter'in (1978: 27) yapmış olduğu tipoloji şu şekildedir;

1.Dik Köprüler: Ortadaki geniş ve yüksek ana kemere doğru, her iki yandan güçlü bir çıkışla yükselmektedir.

2.Düz Köprüler: İki veya çok sayıdaki kemerler arasında, yükseklik ve genişlik bakımından büyük fark göstermeyen, köprü yolunun düz veya hemen hemen düz olduğu köprülerdir.

Köprülerde bu tipolojiyi oluştururken göz önünde bulundurulan en önemli etken nehir yatağının durumudur. Geniş bir nehir yatağında yüksek ve geniş açıklıklara gereksinim duyulmamaktadır. Aksine, birbirine yakın kemer gözleri kullanılır. Nehir yatağının geniş bir yayılım alanı varsa, bu durumda köprü boyunun uzamasına, köprüde göz sayısının artmasına ve köprü tabliyesinin düz bir tipte yapılmasına sebep olacaktır (İlter, 1978: 27).

Derin bir nehir yatağında köprünün ayaklarını nehrin derin yatağına oturtmak çok zordur. Bu sebeple, zemini yükseldiği sığ uçlara yerleştirilen ayakların arası, geniş ve yüksek bir kemerle bağlanır. Böylece kurulan ana göz ve etrafında kurulan küçük gözlerle, her iki sahile doğru eğimli bir şekilde ilerleyen dik köprüleri oluşturur. (İlter, 1978: 27).

Türk köprüleri hakkında araştırmalar yapan Cevdet Çulpan, köprüleri 11 ana tipe ayırmıştır. Bu tipler de şunlardır;

1.Yatay (ufkî) şekiller.

2.Her iki kıyıdan itibaren büyük kemere doğru çıkış ve inişli (tek, çift veya çok hörgüçlü) şekiller.

3.Her iki kıyıdan itibaren hafif meyille başlayıp sonra yatay şekil alanlar.

4.Tek gözlü, ayaksız (bir kıyıdan diğerine uzatılmış) köprüler.

5.Çok gözlü köprüler.

6.Eğri Köprüler: Köprü ayaklarının nehir tabanında sağlam zemini izlemesi veya nehrin akıntı kitlesinin köprü gövdesine yapacağı ana basıncı dağıtmak için farklı şekiller meydana getirmiştir. Bunlar;

a. Tek ve geniş açılı kırık şekil. (Sivas'ın 3 km. güneyindeki Eğri Köprü gibi)

b. Zikzak şekilliler. (Malabadi Köprüsü, Çoban Köprü, Murat Köprüsü gibi)

7.Kesik Köprüler: (Sivas'ın 10 km. güneybatısındaki Kesik Köprü ve Mimar Sinan'ın yaptığı, dört dalga halinde uzanan Büyükçekmece Köprüsü gibi)

8.Köprü üzerinde ev, dükkân veya odacıklar olan köprüler. (Bursa-Irgandı Köprüsü, Diyarbakır-Malabadi Köprüsü, Erzurum-Çoban Köprüsü gibi)

9.Yuvarlak veya sivri kemerli köprüler. (Türk devri yapılarında genellikle sivri kemer kullanılmıştır.)

10.Ayaklı köprülerde, ayağın memba ve mansap taraflarında bulunan selyaranlar farklı formlarda kullanılmaktadır. Üçgen, çokgen veya yuvarlak olmak üzere çeşitli şekilleri mevcuttur. Bunlardan farklı olarak merdiven basamağı gibi kademelendirilmiş olanları da

vardır. (Adana-Seyhan Köprüsü, Üsküp-Vardar Köprüsü ve Tesalya-Yenişehir'deki Hasan Bey Köprüsü gibi) Bazı selyaranlar da köprü kemerlerinin üst seviyelerine kadar yükselmektedir. (Erzurum-Çoban Köprüsü, Kayseri-Çokgöz Köprü, Vişegrad-Sokullu Mehmet Paşa Köprüsü gibi)

11.Bazı köprülerin döşeme kısmı merdiven basamakları gibi kademeli şekilde yapılmıştır. Basamakla çıkılmakta ve basamakla inilmektedir. Bunlardan tekerli araçlar geçmemektedir (Ahlat-Harabeşehir Köprüsü gibi) (Çulpan, 1975: 7).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
ANTALYA'DAKİ SELÇUKLU VE BEYLİKLER DEVRİ KÖPRÜLERİ

3.1. Ali Köprüsü

3.1.1. Yeri:

Ali Köprüsü, Antalya ilinin Gündoğmuş ilçesinin 30 km. batısında, Güneycik köyü yakınlarında, Alara Çayı üzerinde, 36.754359, 31.774360 koordinatlarında bulunmaktadır.

3.1.2. Tarihi:

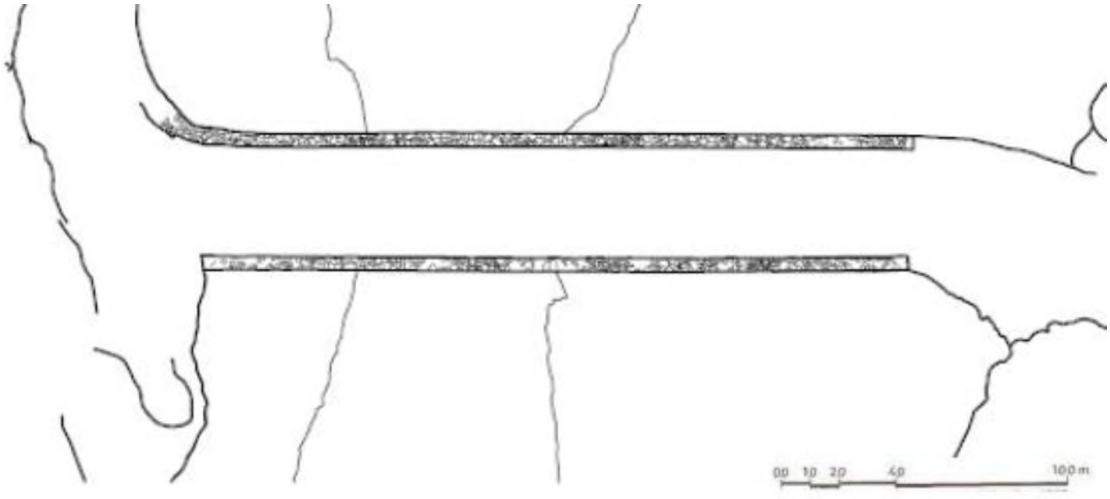
Köprüye ait herhangi bir vakfiye, inşa ya da onarım kitabesi bulunmamaktadır. Bu nedenle kesin bir inşa tarihi verilememektedir. Ancak; köprüdeki kemer formu, boşaltma gözü biçimi ve yapım teknikleri göz önünde bulundurulduğunda XIV. yüzyıl Karamanoğulları köprüsü olarak değerlendirmek mümkündür. (K.G.M., 2013: 6)

3.1.3. Mimari Tanım:

Köprü, Alara Çayı'nın çanak biçimindeki yatağının üzerinde, doğu-batı doğrultusunda uzanmaktadır. Köprü, düz köprüler grubuna girmektedir.

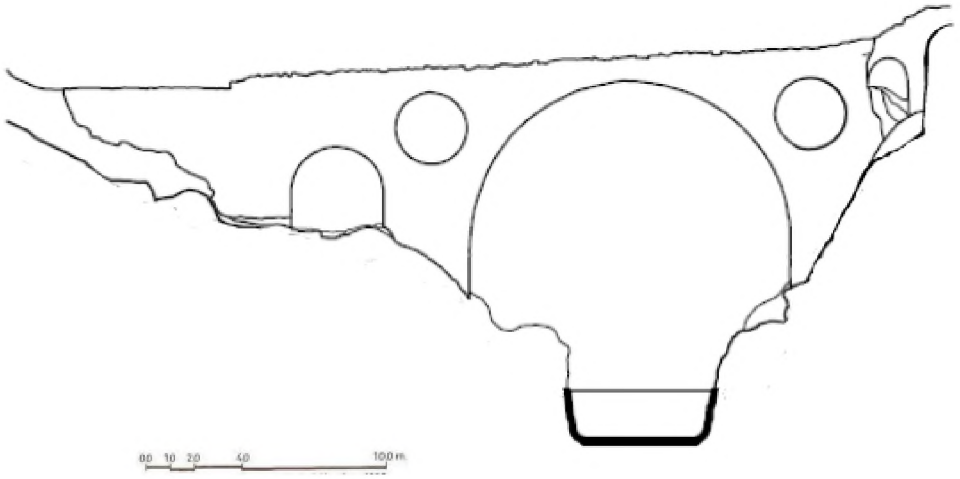
Köprü, Alara Çayı yatağında karşılıklı iki kaya zemine oturtulmuş ve tek bir ana kemer ile birleştirilmiştir. Tabliyenin uzunluğu 25.5 m., genişliği 5 m.'dir. Köprünün oturduğu her iki zeminin doğu ve batı yakalarının yükseklikleri birbirinden farklıdır. Bu farklılıktan dolayı köprünün batı yakasında, tabliye bölümünden sonra kuzeye doğru bir eğim görülmektedir (K.G.M., 2013: 13). (Çizim 3. 1)

Çizim 3. 1 Ali Köprüsünün Tabliye Çizimi



Kaynak: (K.G.M., 2013: 106).

Çizim 3. 2 Ali Köprüsü Memba Cephesi Çizimi



Kaynak: (K.G.M., 2013: 105).

Köprünün ana kemeri 13 m. açıklığa sahip olup, Alara Çayı'ndan 14.5 m. yüksektedir. Her iki yanında neredeyse aynı uzaklıkta ama farklı yükseklikte iki adet dairesel boşaltma gözleri bulunmaktadır. Bu boşaltma gözlerinin çapları 2.9 m.'dir. Köprünün doğu ve batı yakasında, kaya zemin üzerinde birer adet boşaltma kemerleri yer alır. Köprünün batı yakasında bulunan boşaltma kemeri 3.77 m. açıklığa, 3.1 m. yüksekliğe sahiptir. Doğu tarafta bulunan boşaltma kemeri ise 1.6 m. açıklığı, 2.3 m. yüksekliği vardır (K.G.M., 2013: 13). (Çizim 3. 2) (Fotoğraf 3. 1)

Tempan duvarları memba ve mansap cephesinde düzgün kesme ve kaba yonu taş ile örülmüş iken, geçirmiş olduğu restorasyon sonrasında düzgün kesme taş ile kaplanmıştır. (Fotoğraf 3. 4)

Köprüde herhangi bir süsleme unsuru bulunmamaktadır.

Fotoğraf 3. 1 Ali Köprüsü Memba Cephesi



Fotoğraf 3. 2 Ali Köprüsü'nün Tabliyesi



Fotoğraf 3. 3 Ali Köprüsü Tabliyesinin Yol Uzantısı



Fotoğraf 3. 4 Ali Köprüsü'nün Mansap Cephesinden Görünüşü



3.2. Belkıs Köprüsü

3.2.1. Yeri:

Yapı, Serik İlçe merkezinin 4 km. doğusunda, Aspendos Antik kentinin 3 km. batısındaki Köprüçayı Irmağı üzerinde, 36.914268, 31.163090 koordinatlarında yer almaktadır.

3.2.2. Tarihi:

Aspendos, Roma İmparatorluğu döneminde önemli bir ticaret merkeziydi. Şehir, en parlak dönemlerini M.S. II. ve M.S. III. yüzyıllarda yaşamıştır. Bu dönemde şehirde devasa yapılar yapılmıştır. Bunlardan birisi Aspendos Tiyatrosu iken, diğeri de Su Kemeri'dir. Tepelerden ovalara ulaştırılan su, bataklık olan araziden yaklaşık 800 m. boyunca kemerler üzerinde taşınarak şehre ulaştırılmıştır (Bean, 1997: 57-59).

Aspendos şehrinin bir diğer önemli yapısı, Köprüçay Irmağı üzerinde bulunan Roma köprüsüdür. İnşa tarihi tam olarak bilinmese de M.S. IV. yüzyılda yapıldığı tahmin edilmektedir. Köprü inşasında Su Kemeri'nin basınçlı boru taşlarını kullandığını görülmektedir. M.S. 363 yılında meydana gelen Kıbrıs Depremi ile tahrip olduğu düşünülen Su Kemeri'nin malzemelerinin Roma köprüsünde kullanıldığı düşünülmektedir (K.G.M., 2011: 7-9).

Selçuklu, söz konusu Roma köprüsünün ayakları ve kalıntıları üzerine XIII. yüzyılda Belkıs Köprüsü'nü inşa etmiştir (K.G.M., 2011: 7).

Köprüde inşa kitabesi bulunmaktadır. Süleyman Fikri Erten, Antalya vilayeti Tarihi kitabında, köprünün mansap cephesindeki korkuluk kısmında, 6 m. uzunluğunda, altı parçalık mermer bir kitabe olduğunu belirtmiştir. Okuduğu kitabeden, köprünün I. Alâeddin Keykubad tarafından yapıldığı sonucuna varmıştır (Erten, 1940: 64). XVII. yüzyılda Evliya Çelebi, Ulusu Nehri üzerinde Sultan Alâeddin'in yaptırmış olduğu 11 gözlü büyük bir köprü bulunduğundan bahsetmiştir (Güçlü, 2019: 83). Bunlara karşılık olarak Kenan Bilici; köprü kitabesinin mevcut parçalarında yapmış olduğu okumalarda "zel" ve "vav" harflerini tespit ettiğini ve bu iki harften hareketle "Zül'karneynü'z-zaman Hüsrev-i sahip-kıran İskenderü's-sani ferman-ferma" satırlarının yazılı olabileceğini ifade etmektedir. Bu suretle, "Zamanın Zülkarneyni", "İkinci İskender" ve "Emir Buyuran" olarak bahsedilen kişinin II. Gıyaseddin Keyhüsrev olduğunu belirtmiştir (Bilici, 2004: 31-38). (Fotoğraf 3. 5)

Mansap cephesinde bir kitabe daha yer almaktadır. Bu kitabe; M.S. II. yüzyıla ait Yunanca bir kitabe olup, köprünün mansap cephesinde yer almaktadır. (Fotoğraf 3. 6) Benzer

bir kitabe parçası, köprünün üçüncü kemerinin kemer taşlarından biri olarak kullanılmıştır (K.G.M., 2011: 7). (Fotoğraf 3. 7)

Belkıs Köprüsü'nün farklı tarihlerde tamir gördüğü bilinmektedir. 1555 yılına ait Tahrir Defteri'ndeki bir kayıtta Manavgat ile Antalya arasında bulunan Aspendos suyu köprüsünün onarılması ve köprünün gerekli ve eskiden olduğu gibi zamanında tamirine ihtiyaç duyulduğu belirtilmiştir. 1574 tarihli Murat Paşa vakfında da Aspendos Nehriüzerinde bulunan köprünün tamiri için para tahsis edildiği yazmaktadır (Güçlü, 2019: 86-87).

3.2.3. Mimari Tanımı:

Köprü, Köprüçay Irmağı üzerinde doğu-batı doğrultusunda uzanmaktadır. Tip olarak düz köprüler gurubuna girmektedir. Yapı, sivri formlu yedi kemere sahiptir. (Çizim 3. 4)

Roma köprüsünden günümüze bazı bölümler ulaşmıştır. Bunlar; köprünün batı yakasındaki tabliye kısmının hemen kuzeyinde yer alan bir kemer ve kısmen tempan duvarları, kemer ayak temelleri, günümüz köprü tabliyesinin batı yakasına 48 m. uzaklıktaki tabliye kısmı ve köprünün doğu yakasındaki rampa ile rıhtım kısmı in-situ durumundadır. (Çizim 3. 3) (Fotoğraf 3. 8) (Fotoğraf 3. 9)

Belkıs Köprüsü tabliye uzunluğu 235 m.'dir. Genişliği 3.82 m. ile 5.20 m. arasında değişmektedir. Köprü, kırıklı bir tabliyeye sahiptir. Bunun sebebi, köprü ayaklarını sağlam zemine oturtma ihtiyacıdır. Tabliyedeki en büyük kırıklık orta kısımda bulunmaktadır. Keskin bir hat ile kuzey tarafa doğru kırılan tabliye, sonrasında doğu yakasına doğru yönelmektedir. (Fotoğraf 3. 10)

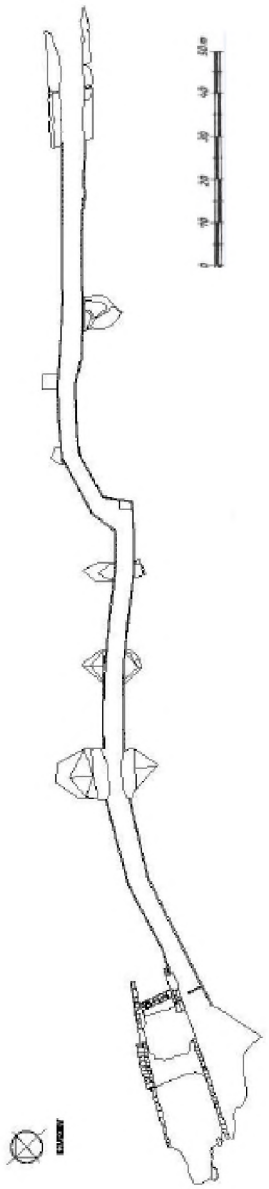
Köprünün tabliye kısmının her iki yanında korkuluklar bulunmaktadır. Korkuluklar, tabliyeden 0.70 m. kadar yükselir, genişliği 0.30 m.'dir. Korkuluklar, yakın bir tarihte restorasyonda onarım geçirmişlerdir. (Fotoğraf 3. 11) Tabliyede orijinalinde de bir korkuluk olduğunu, Selçuklu kitabesinin korkuluğun bir kısmını kaplamasından anlaşılmaktadır. (Fotoğraf 3. 12)

Köprünün doğu ve batı yakasında Roma köprüsünün rampa kalıntılarını ve Roma köprüsüne ait selyaranlar görülmektedir. Bu rampa kalıntılarında Su Kemeri'ne ait basınçlı su borularına rastlanmaktadır. (Fotoğraf 3. 13) (Fotoğraf 3. 14)

1996-1999 yıllarında yapılan onarımlar sırasında ilk ayağın büyük bir tahribata uğradığı görülmüştür. Ayaklarda yapılan incelemelerde, 7x7 cm. kalınlığında, 1.75 m. uzunluğunda ve 55-60 kilogram ağırlığında demir çubuklar bulunmuştur. Bu çubukların bir ucunda kare şekilli bir delik, diğer ucunda da bir çengel bulunmaktadır. Bu demir çubukları

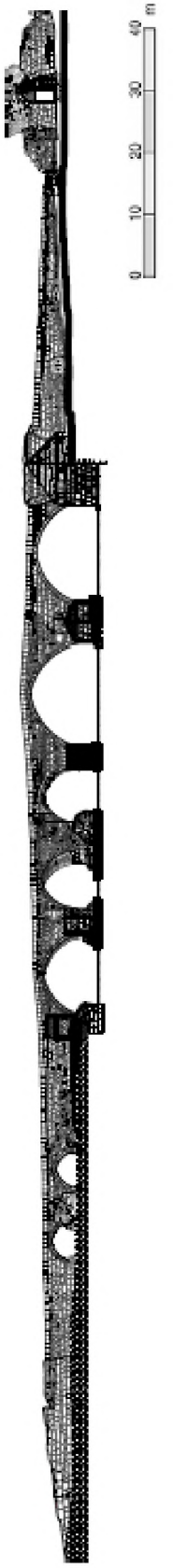
birbirlerine geçirerek Roma köprüsünün ayaklarının temelleri atılmıştır (K.G.M., 2011: 45). (Fotoğraf 3. 16)

Çizim 3. 3 Belkıs Köprüsü'nün Tabliye Çizimi



Kaynak: (K.G.M., 2011: 50).

Çizim 3. 4 Belkıs Köprüsü'nün Memba Cephesi Çizimi



Kaynak: (K.G.M., 2011: 16).

Fotoğraf 3. 5 Belkıs Köprüsü'nün Selçuklu Kitabesi



Fotoğraf 3. 6 Belkıs Köprüsü'ndeki M.S. II. Yüzyıla Ait Kitabe



Fotoğraf 3. 7 Belkıs Köprüsü'nün 3. Kemerindeki Devşirme Kemer Taşı Kitabesi



Kaynak: (K.G.M., 2011: 11).

Fotoğraf 3. 8 Belkıs Köprüsü'nün Batı Yakasındaki Roma Kemeri ve Tempan Duvarlarının Bir Kısmı



Fotoğraf 3. 9 Belkıs Köprüsü'nün Doğu Yakasındaki Roma Köprüsü Rampası



Fotoğraf 3. 10 Belkıs Köprüsü'nün Kırıklı Tabliyesi



Fotoğraf 3. 11 Belkıs Köprüsü'nün Korkuluk ve Tabliye Kısmı



Fotoğraf 3. 12 Belkıs Köprüsü'nün Korkuluk Tarafında Bulunan Kitabesi



Fotoğraf 3. 13 Belkıs Köprüsü'nün Memba Cephesinin Doğu Yakası



Fotoğraf 3. 14 Belkıs Köprüsü'nün Mansap Cephenin Doğu Yakası



Fotoğraf 3. 15 Belkıs Köprüsü'nün Mansap Cephesi Batı Yakasındaki İlk Kemer Ayağı ve Roma Köprüsü Kemer İzi



Fotoğraf 3. 16 Roma Köprüsü Temellerinden Kalma Demir Çubuklar



Kaynak: (K.G.M., 2011: 146).

Belkıs Köprüsü'nün batı yakasındaki ilk kemerin ayağı Roma kalıntısıdır. Bu ayağın üzerinde Roma köprüsünün bir kemer izi ve tempan duvarının bir kısmı da yer almaktadır. Ayağın hem memba hem de mansap cephesinde selyaranlar görülmektedir. Selyaran memba cephesinde 8 m. iken, mansap cephesinde 5 m. yüksekliktedir. Memba cephesindeki selyaranın dışarıya çıkıntısı yaklaşık 5 m., mansap cephesindeki selyaranın dışarıya çıkıntısı ise 4 m. civarındadır. Roma köprüsüne ait selyaran, ırmak seviyesinden daha yüksekte bulunmaktadır. (Fotoğraf 3. 15) (Fotoğraf 3. 17)

Fotoğraf 3. 17 Belkıs Köprüsü'nün Memba Cephesi Batı Yakası Selyaranı



Fotoğraf 3. 18 Belkıs Köprüsü'nün Köprünün Batı Yakasındaki İlk Kemer



Batı yakasındaki sivri kemer formdaki ilk göz 14.70 m. açıklığa sahiptir. Kesme taş malzemenin kullanıldığı bu bölümde üçer adet iskele izi görülmektedir. (Fotoğraf 3. 18) İlk göz ile ikinci göz arasında mansap cephesinde yer alan selyaran üçgen formdadır ve külah kısmı bulunmamaktadır. (Fotoğraf 3. 20) Ayrıca köprünün inşa kitabesi bu selyaranın üstünde, korkuluk hizasında yer almaktadır. (Fotoğraf 3. 21) Memba cephesinde olan selyaran üçgen formdadır ve külah kısmı bulunmaktadır. (Fotoğraf 3. 19)

Fotoğraf 3. 19 Belkıs Köprüsü'nün Memba Cephesindeki Külahlı Selyaran



Fotoğraf 3. 20 Belkıs Köprüsü'nün Mansap Cephesindeki Külahsız Selyaran



Fotoğraf 3. 21 Belkıs Köprüsü'nün Mansap Cephesindeki İnşa Kitabesi



Köprünün batı yakasında bulunan ikinci gözün açıklığı 16 m. olup, sivri kemerli bir forma sahiptir. Köprünün en yüksek kemeridir. Kemer taşları ve karın kısmı düzgün kesme taş ile örülmüştür. (Fotoğraf 3. 22) İkinci gözün oturduğu ayağın memba tarafında külahsız ve üçgen formda bir selyaran mevcuttur. Yakın bir zamanda geçirdiği bir onarım sonrasında yenilenmiştir. (Fotoğraf 3. 23) Ayağın mansap cephesinde kareye yakın bir formda olan Roma köprüsünden kalma topuk kısmına sonradan yapılan onarımlarda üzerine taşlar örülerek yükseltilmiştir. Uç kısmı ise sivri bir forma dönüştürülmüştür. (Fotoğraf 3. 22)

Fotoğraf 3. 22 Mansap Cephesinden Belkıs Köprüsü'nün İkinci Kemeri



Fotoğraf 3. 23 Belkıs Köprüsü'nün Memba Cephesindeki Külahsız Selyaran



Fotoğraf 3. 24 Belkıs Köprüsü'nde Mansap Cephesinde Bulunan Topuk Kısmı



Köprünün batı taraftan üçüncü sıradaki kemer gözü sivri kemer formdadır. 8.50 m. açıklığa sahiptir. Düzgün kesme taşın kullanıldığı karın kısmında 12 adet iskele boşluğu görülmektedir. (Fotoğraf 3. 27) Üçüncü kemer ile dördüncü kemerin oturduğu ayak, köprünün yön değiştirdiği ayaktır. Bu ayağın memba ve mansap tarafında Roma köprüsünden kalma ayak kalıntısı bulunmaktadır. Bu ayak kalıntıları selyaran görevi görmektedir. (Fotoğraf 3. 25) Ayrıca; tabliyenin yapmış olduğu bu sert dönüşü yumuşatmak için memba cephesinde bir kemer dekoru yapılmıştır. (Fotoğraf 3. 26)

Fotoğraf 3. 25 Belkıs Köprüsü'nün Yön Değiştiren Tabliyenin Mansap Cephesi



Fotoğraf 3. 26 Belkıs Köprüsü'nde Yön Değiştiren Tabliyenin Memba Cephesi ve Kemer Dekoru



Fotoğraf 3. 27 Belkıs Köprüsü'nün Kemerinden Bir Görüntü



Köprünün dördüncü ve beşinci kemerinin oturduğu ayağın memba tarafında üçgen formda bir selyaran bulunmaktadır. (Fotoğraf 3. 28) Mansap tarafta herhangi bir selyaran veya topuk izine rastlanmamıştır.

Köprünün batı tarafından beşinci sıradaki kemer açıklığı 12 m.'dir. Sivri kemerli, düzgün kesme taş malzeme ile örülmüş, karın kısmında da aynı malzeme kullanılmıştır. Karın kısmında toplam altı adet iskele boşluğu vardır. (Fotoğraf 3. 29) (Fotoğraf 3. 30) Kemer, doğu taraftaki ayak kısmı ile nehrin karşı kıyısına oturmaktadır

Fotoğraf 3. 28 Belkıs Köprüsü'nün Memba Cephesinde Bulunan Selyaranı



Fotoğraf 3. 29 Belkıs Köprüsü'nün Batı Taraftan Beşinci Sıradaki Kemerin Mansap Cephesi



Fotoğraf 3. 30 Belkıs Köprüsü'nün Batı Taraftan Beşinci Sıradaki Kemerin Memba Cephesinden Görünüşü



Kıyıya oturan tempan duvarında Roma köprüsünden kalma rampa bölümü bulunmaktadır. Yaklaşık 1.50 m.'lik yüksekliğe sahip rampa bölümünün üzerine de Selçuklu döneminde örülmüş tempan duvar bulunmaktadır. (Fotoğraf 3. 31)

Kemerin memba cephesinin doğu tarafında bağlandığı yerde, mansap cephenin topuk kısmına oldukça benzer bir kütle bulunmaktadır. Bu kütle 3.50 m.'ye 3.20 m. boyutlarında,

kareye yakın bir köprü elemanıdır. Bu kütle 1996-1999 yıllarında yapılmış olan onarım sırasında eklenmiştir. (Fotoğraf 3. 31)

Fotoğraf 3. 31 Belkıs Köprüsü'nün Memba Cephenin Doğu Tarafındaki Topuk Kısmına Benzer Çıkıntı



Köprünün doğu tarafından karaya ulaşmasından sonra yaklaşık 20 m. boyunca tempan duvar devam ederek altıncı kemer gözüne ulaşmaktadır. Kemer sivri formda ve 5.30 m. açıklığa sahiptir. Memba tarafta yapılan doldurmalardan dolayı kot olarak yaklaşık 70 cm. alçakta kalmıştır. Kemerin batı tarafında Roma köprüsünden kalma bir selyaran kalıntı vardır. (Fotoğraf 3. 32) (Fotoğraf 3. 33) Kemerin doğu tarafta oturduğu ayak kısmında büyük bir Roma köprüsünün tempan duvarının bir kısmı mevcuttur. Mansap cephesinde de büyük boyutta selyaran izine de rastlanmaktadır. (Fotoğraf 3. 34)

Fotoğraf 3. 32 Belkıs Köprüsü'nün Mansap Cephesinde Karada Bulunan Kemer



Fotoğraf 3. 33 Belkıs Köprüsü'nün Memba Cephesinde Karada Bulunan Kemere Bir Bakış



Fotoğraf 3. 34 Belkıs Köprüsü'nün Doğu Yakasında Mansap Cephesinde Bulunan Roma Kalıntısı



Batı tarafta bulunan son kemerin açıklığı memba cephesinde 5.50 m., mansap cephesinde 6 m.'dir. Mansap cephesinden bakıldığında sivri kemer formu görülürken, memba cephesinden bakıldığında yuvarlak kemer formu görülmektedir. Bu durum köprünün Osmanlı döneminden izler taşımaktadır (K.G.M., 2011; 121). (Fotoğraf 3. 35) (Fotoğraf 3. 36)

Köprü, doğu yakasında Roma köprüsünün de tempan duvarlarıyla müşterek olarak bir rampa halinde kara ile buluşmaktadır. (Fotoğraf 3. 37)

Fotoğraf 3. 35 Belkıs Köprüsü'nün Doğu Yakasında Memba Cephesinden Yuvarlak Kemer



Fotoğraf 3. 36 Belkıs Köprüsü'nün Doğu Yakasındaki Son Kemere Mansap Cephesinden Bir Bakış



Fotoğraf 3. 37 Belkıs Köprüsü'nün Doğu Yakası



3.3.Bıçkıcı Köprüsü

3.3.1. Yeri:

Yapı, Antalya ilinin Gazipaşa ilçe merkezinin 3 km. batısında, Antalya-Mersin yolunun kuzeyindeki Bıçkıcı Deresi üzerinde 36.290576, 32.292207 koordinatlarında yer almaktadır.

3.3.2. Tarihi:

Bıçkıcı Köprüsü'nün tarihi hakkında bilgi verecek inşa, onarım kitabesi veya vakfiye kaydı bulunmamaktadır. Köprüler hakkında araştırmalar yapan Fügen İlter ve Osman Nuri Dülgerler köprünün kemer biçimini ve yapım tekniğini dikkate alarak XIII. yüzyılın sonları ile XIV. yüzyılın başlarına, Gazipaşa'nın Karamanoğulları hâkimiyeti dönemine tarihlendirmektedir (Dülgerler, 2006: 223) (İlter, 1978: 211).

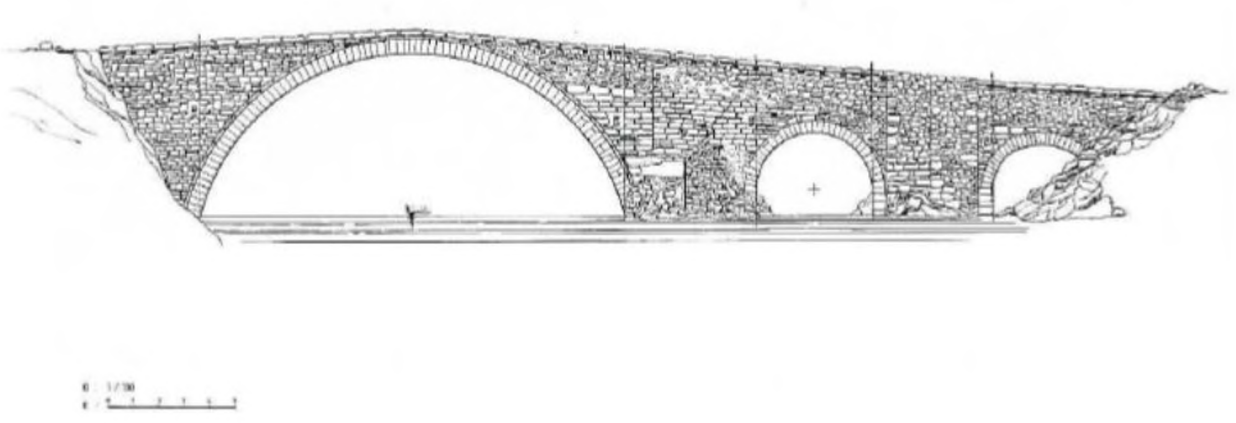
Köprü, 1978 yılında, yakınlarına inşa edilmekte olan modern bir betonarme köprünün yapım sürecinde dinamitle patlatılarak tahrip edilmiştir (K.G.M., 2013: 3).

3.3.3. Mimari Tanımı:

Bugün bir kısmı ayakta olan köprü doğu-batı doğrultuludur. Yapının tabliye uzunluğu 54.35 m., genişliği 3 m.'dir. Tabliyenin her iki yöne doğru eğimli olması sebebiyle dik köprüler gruba girmektedir. (Çizim 3. 5)

Köprü hakkında daha önce yapılmış olan çalışmalardan mimarisi hakkında detaylı bilgiye sahip olmaktayız. Buna göre; ince bir arşivolt (Dışa taşkın kemer) ile çevrili ana kemeri 15.50 m., yandaki küçük kemer ise 5.50 m. açıklıktadır. İki göz arasındaki köprü ayağı 4.25 m. kalınlıktadır (İlter, 1978: 211). (Fotoğraf 3. 38)

Çizim 3. 5 Bıçkıcı Köprüsü'nün Memba Cephesi Çizimi



Kaynak: (K.G.M., 2011: 29).

Köprünün ana kemeri kayalık bir zemine oturtulmuştur. Ana kemer yuvarlak formdadır. Kemerin alınlık ve karın kısmı düzgün kesme taş malzeme ile örülmüştür. Köprünün küçük kemeri, ana kemer ile benzerlikler göstermekte olup, kemer biçimi yuvarlak tır ve malzeme olarak düzgün kesme taş kullanılmıştır. Küçük kemerin yanında bulunan boşaltma gözü dairesel olup, bilinmeyen bir tarihte moloz taşlar ile doldurulduğu eski fotoğraflardan anlaşılmaktadır (İlter, 1078: 211). (Fotoğraf 3. 38)

Fotoğraf 3. 38 Bıçkıcı Köprüsü'nün Yıkılmadan Önce Çekilmiş Bir Fotoğrafı



Kaynak: (K.G.M., 2013: 3).

Köprü tabliyesi 3 m. genişliğine ve alttan uzanan ahşap hatıllar üzerine köprü dışına oturtulmuş bir korkuluk uygulamasına sahiptir. Eski fotoğraflarda korkuluk kısmının altındaki ahşap hatıllar için açılmış iri delikler dikkati çekmektedir (İlter, 1978: 211). (Fotoğraf 3. 38) Ayrıca, köprünün tabliye kısmının toprak ile örtülü olduğu da yine eski fotoğraflarda görülmektedir. (Fotoğraf 3. 39)

Fotoğraf 3. 39 Bıçkıcı Köprüsü'nün Tabliyesinin Eski Hali



Kaynak: (K.G.M., 2013: 21).

Fotoğraf 3. 40 Bıçkıcı Köprüsü'nün Tabliyesi



Kaynak: (K.G.M., 2013: 20).

Köprünün memba cephesinde küçük bir selyaran bulunmaktadır. Günümüze de sağlam bir şekilde ulaşmış olan selyaran üçgen biçimde inşa edilmiştir. Mansap yönde selyaran veya topuk izine rastlanmamıştır (K.G.M., 2013: 8). (Fotoğraf 3. 41)

Malzeme olarak yapıda; tempan duvarında üç çeşit malzeme ve işçilik görülmektedir. Köprünün üst kısmında bol harçlı ve açık renkli moloz taş ile düzgün kesme taş kullanılmıştır. Tabliyenin kıyı ile birleştiği yer ise derzsiz, irili ufaklı taşlarla örülmüştür (İlter, 1978: 211). (Fotoğraf 3. 42) (Fotoğraf 3. 43)

Fotoğraf 3. 41 Bıçkıcı Köprüsü'nün Memba Cephesindeki Ayak ve Selyaran



Fotoğraf 3. 42 Bıçkıcı Köprüsü'nün Memba Cephesindeki Ayak ve Selyaran



Fotoğraf 3. 43 Bıçkıcı Köprüsü'nün Genel Görünümü



3.4. Cırnık Köprüsü

3.4.1. Yeri:

Antalya ilinin Muratpaşa ilçesinde, Antalya-Manavgat Yolu güzergâhında, Düden Irmağı üzerinde, 36.903489, 30.766875 koordinatlarında bulunmaktadır.

3.4.2. Tarihi:

Köprünün inşa kitabesi bulunmamaktadır. Selçuklular devrinde önemli olan Antalya – Alanya güzergâhı üzerinde yer almasından ve mimari özelliklerinden dolayı köprünün XIII. yüzyılın ilk yarısında yapıldığı tahmin edilmektedir (İlter, 1978: 137).

XVI. yüzyılda Karahisar-ı Sahib Sancağı'ndan Kadı Süleyman'a ait vakfiyede Şuhut'un vakıflarından elde edilen gelir ile Düden Köprüsü'nün tamirine tahsis edildiği bilgisi vardır (Bilici vd., 2018: 181).

Antalya ile Alanya arasındaki ulaşım 1960'lı yıllara kadar Cırnık Köprüsü aracılığıyla sağlanmaktaydı. 1960'lı yıllarda Cırnık Köprüsü'nün kuzeyine yeni bir karayolu köprüsü yapılmış ve tarihi köprü kullanıma kapatılmıştır. Tarihi köprünün, Düden Irmağı'nın akışını etkilediği düşüncesiyle köprünün bir bölümü yıkılmıştır. Ancak 1990 yılında Karayolları 13. Bölge Müdürlüğü tarafından onarılmıştır (Büyükyıldırım, 1994: 111).

Fügen İlter, Cırnık Köprüsü ile ilgili çalışma yaptığında köprünün yıkık olduğunu ve yıkılma sebebinin de alçak ve küçük açıklılara sahip olmasından olabileceğini söylemiştir (İlter, 1978: 137).

Köprü, yakın zamanda yenilenmiştir.

3.4.3.Mimari Tanımı:

Köprü, kuzeydoğu-güneybatı istikametinde uzanmaktadır. Tabliye kısmı oldukça uzun tutulmuş olup, topografik yapısından dolayı birkaç kez kıvrım yapmaktadır. (Çizim 3. 6)

Köprünün tabliye uzunluğu 248.70 m., genişliği 3.73 m.'dir. Tip olarak, Dik köprüler grubuna girmektedir. (Fotoğraf 3. 45)

Köprünün toplam sekiz kemeri olduğu bilinse de yedi kemeri görülebilmektedir. Bir kemeri toprağın altında kalmıştır (İlter, 1978: 137). Bu yedi kemerin altısı ırmak üzerinde iken, bir kemeri ırmağın dışında yer almaktadır. Köprünün tabliyesinin orta kısımlarındaki üç kemer, diğer kemerlerden daha yüksek ve geniş yapılmıştır. Bu üç kemerlerin açıklıkları 8 m. ile 9 m. civarındadır. (Fotoğraf 3. 49) Bu üç kemer sivri forma yakın yuvarlak kemerdir (İlter, 1978: 137). Köprünün batısında bulunan iki kemer yuvarlak, en doğusunda bulunan kemer ise basık formda yapılmıştır.

Çizim 3. 6 Cırnık Köprüsü Tabliye Çizimi



Kaynak: (K.G.M.).

Çizim 3. 7 Cırnık Köprüsü Memba Cephesi Çizimi



Kaynak: (K.G.M.).

Fotoğraf 3. 44 Cırnık Köprüsü Tabliyesi



Fotoğraf 3. 45 Cırnık Köprüsü Tabliye Kıvrımı



Fotoğraf 3. 46 Cırnık Köprüsü Memba Cephesinden Bir Bakış



Fotoğraf 3. 47 Cırnık Köprüsü Mansap Cephesinden Bir Bakış



Fotoğraf 3. 48 Cırnık Köprüsü'nün En Doğusunda Bulunan Basık Kemer



Fotoğraf 3. 49 Cırnık Köprüsü'nün Üç Büyük Kemeri



Fotoğraf 3. 50 Cırnık Köprüsü'nün Batısındaki Yuvarlak Kemer



Fotoğraf 3. 51 Cırnık Köprüsü'nün Batısındaki Diğer Yuvarlak Kemer ve Sivri Kemer



Köprü tempan duvarları, farklı dönemlerde yapılan onarımların izlerini taşımaktadır. Onarımda tempan duvarlarında, kemer ayaklarında, kemer karın kısımlarında, tabliyede ve korkuluklarında düzgün kesme taş malzeme kullanılmıştır. (Fotoğraf 3. 46)

Köprünün memba cephesinden bakıldığında sadelik ön plandadır. Tempan duvarları düzgün kesme taş ile örülmüştür. (Fotoğraf 3. 52) Mansap cephesinden bakıldığında, tempan duvarları düzgün kesme taştır. Kemer ayaklarında selyaran ve topuk izine rastlanılmamaktadır. (Fotoğraf 3. 53) Köprüde herhangi bir süsleme unsuru bulunmamaktadır.

Fotoğraf 3. 52 Cırnık Köprüsü'nün Memba Cephesi



Fotoğraf 3. 53 Cırnık Köprüsü Mansap Cephesi



3.5. Dim Çayı Köprüsü

3.5.1. Yeri:

Dim Çayı Köprüsü; Antalya-Mersin karayolunun 5 km. kuzeyinde, Tosmur beldesi sınırları içerisinde, Dim Çayı'nın batı tarafında, 36.528120, 32.061422 koordinatlarında bulunmaktadır.

3.5.2. Tarihi:

Yapı, inşa tarihini verecek herhangi bir kitabeye sahip değildir. İbrahim Hakkı Konyalı; inşa tarzından dolayı Selçuklu yapısı olabileceğini, yaptıranın da Alanya'yı fetheden I. Alâeddin Keykubad olduğunu söylemiştir (Konyalı, 1949: 360).

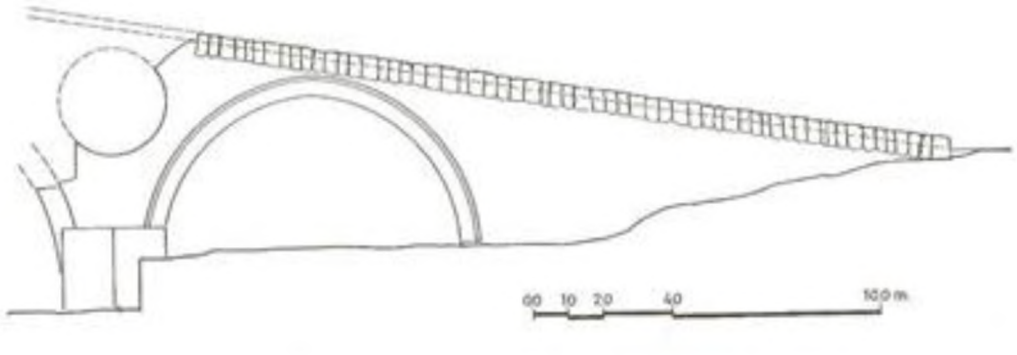
Osman Nuri Dülgerler ise yapım tekniği ve mimari biçimine bakarak bu köprünün XIV. yüzyıl Karamanoğulları dönemi eseri olduğunu söylemiştir (Dülgerler, 2006: 224).

3.5.3. Mimari Tanımı:

Köprü, Dim Çayı'nın üzerinden kuzey-güney doğrultusunda uzanmaktadır. Günümüze yalnızca bir kemer açıklığı ulaşmış olan köprü ile ilgili kaynaklardan öğrenildiğine göre yapı, öncesinde dört kemere sahipmiş (Tunç, 1978: 71) (Konyalı 1949: 360).

Köprünün güney tarafından başlayan tabliye kısmının genişliği 3.84 m.'dir. Günümüze ulaşmış olan tabliye kısmının uzunluğu 24.00 m.'dir. İki tarafında bulunan ve tabliye kısmı gibi yenilenen korkuluk kısmı 0.50 m. ile 0.70 m. aralığında genişliğe sahiptir. **(**Çizim 3. 8)

Çizim 3. 8 Dim Çayı Memba Cephesinden Çizimi



Kaynak: (K.G.M., 2000: 8).

Fotoğraf 3. 54 Dim Çayı Köprüsü Tabliye Kısmı



Köprünün günümüze ulaşan kemeri 8.35 m. açıklığa sahiptir. Kemer genişliği ise 5.00 m.'dir. Köprünün memba cephesinden baktığımızda, düzgün kesme taşlar ile örülmüş tempan duvarı, günümüze ulaşan tek yuvarlak formda kemer ve kemerin oturduğu batı taraftaki ayak kısmında üçgen formda, dışarıya doğru 4.15 m. çıkıntı yapmış, külahı olmayan bir selyaran ve selyaranın yanından yıkılmış kemerlerden birinin taşları görülmektedir. (Fotoğraf 3. 55) (Fotoğraf 3. 57)

Köprünün yarım kalan kemer kısmı başlangıç noktasından uzaklığı yalnızca 1.66 m. olmuştur. Geri kalan kısımları günümüze ulaşmamıştır. (Fotoğraf 3. 58)

Köprünün mansap cephesinde herhangi bir topuk veya selyaran izine rastlanılmamıştır. (Fotoğraf 3. 59)

Fotoğraf 3. 55 Dim Çayı Köprüsü Memba Cephesi



Fotoğraf 3. 56 Dim Çayı Köprüsü Kemerinin Karın Kısmı



Fotoğraf 3. 57 Dim Çayı Köprüsü'nün Memba Cephesinde Bulunan Selyaran



Fotoğraf 3. 58 Dim Çayı'nın Tamamı Günümüze Ulaşamadığı Kemer



Fotoğraf 3. 59 Dim Çayı Köprüsü'nün Mansap Cephesi



3.6. Gülefşen Köprüsü

3.6.1. Yeri:

Antalya ilinin Alanya ilçesinde, Çıplaklı Mahallesi'nde bulunan Gülefşen Köşkü'nün 20 m. güneybatı tarafında, 36.555695, 32.043737 koordinatlarında yer almaktadır.

3.6.2. Tarihi:

Herhangi bir kitabesi ve vakıf kaydı bulunmamaktadır. Gülefşen Köşkü'nü İbrahim Hakkı Konyalı (1949: 335) incelemiş ve köşkün yakınlarında bulunan Karamanoğulları dönemine ait cami, medrese ve türbeden yola çıkarak, köprüyü Karamanoğulları Dönemine tarihlendirmiştir. Alptekin Yavaş, yazmış olduğu yüksek lisans tezinde Gülefşen Köşkü'nde bulunan dama ve zik-zak motifli fresklerin, çini buluntularının ve mimari özelliklerin Selçuklu eserleriyle benzerlik göstermesinden dolayı Selçuklu dönemi eseri olarak ele almıştır (Yavaş, 2000: 98-99). Gülefşen Köprüsü'nün Selçuklu eseri olduğu düşünülen Gülefşen Köşkü'ne ulaşımı sağlaması ve Selçuklu köprülerinde sıklıkla rastlanılan sivri kemer formuna sahip olması dikkate alınarak Selçuklu dönemine ait olduğu düşünülebilir.

3.6.3. Mimari Tanımı:

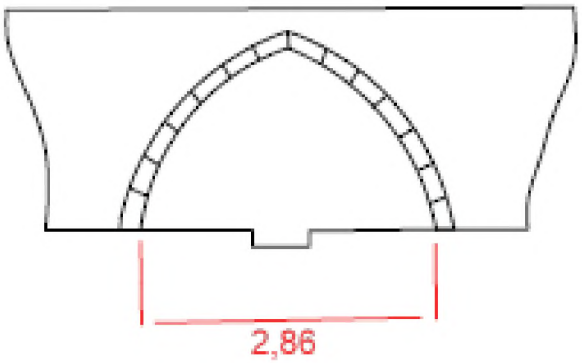
Köprü, doğu-batı doğrultusunda uzanmaktadır. Köprünün tabliye kısmının üstü bilinmeyen bir tarihte örtülmüştür. Günümüzde kemerin bir tarafı taş örülerek kapatılmıştır. Sadece köprünün güney tarafı görülmektedir. **(**Çizim 3. 9) **(**Fotoğraf 3. 60)

Tek kemerli bir köprüdür. Sivri kemer formundadır. Kesme taş malzeme kullanıldığı görülmektedir. **(**Fotoğraf 3. 60)

Köprünün yerden yüksekliği 2.06 m.'dir. Kemer açıklığı 2.86 m.'dir. Derinliği 3.50 m.'dir. (Fotoğraf 3. 61)

Kemerin diğer tarafı görüldüğü gibi taşlar yığılarak kapatılmıştır. Kemerin karın kısmında düzgün kesme taş malzeme kullanılmıştır. (Fotoğraf 3. 61) (Fotoğraf 3. 62)

Çizim 3. 59 Gülefşen Köprüsü Çizimi



Fotoğraf 3. 60 Gülefşen Köprüsü'nün Kemeri



Fotoğraf 3. 61 Gülefşen Köprüsü'nün Kemerinin Derinliği



Fotoğraf 3. 62 Gülefşen Köprüsü'nün Kemerinin Karın Kısmı



3.7. Kaşlıoğlu Köprüsü

3.7.1. Yeri:

Antalya ili Alanya ilçesinin 20 km. doğusundaki Demirtaş bucağında, Sedre Çayı üzerinde, 36.467911, 32.241942 koordinatlarında bulunmaktadır.

3.7.2. Tarihi:

Kaşlıoğlu Köprüsü'ne ait herhangi bir inşa kitabesi ve vakfiye kaydı bulunmamaktadır. Yapım teknikleri göz önünde bulundurularak XIV. yüzyılda bu bölgeye egemen olan Karamanoğulları tarafından yaptırıldığı düşünülmektedir (Dülgerler, 2006: 224).

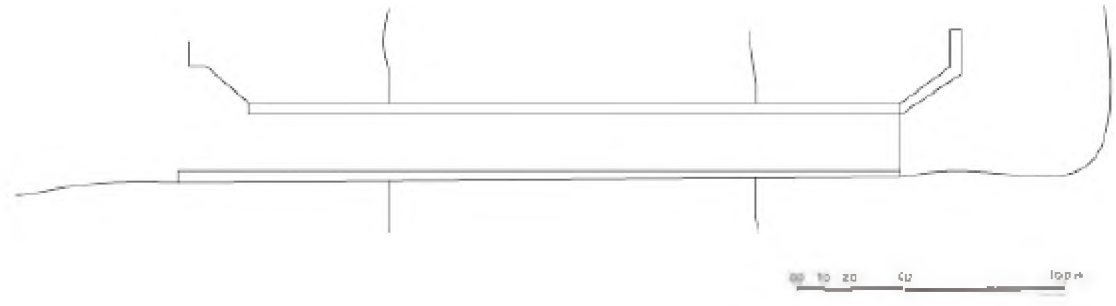
3.7.3. Mimari Tanımı:

Köprü, Sedre Çayı üzerinde doğu-batı doğrultusunda uzanmaktadır. Köprünün tabliye uzunluğu 26.30 m. iken, tabliye genişliği 2,25 m.'dir. (Çizim 3. 10) Tabliye yapımında kaba yonu taş malzeme kullanıldığı görülmektedir. Tabliyenin iki kenarında bulunan korkuluk kısmında bozulmalar görülmektedir.

Köprünün batı yakası ile doğu yakası arasında yükseklik farkı bulunmaktadır. Bu yükseklik farkından dolayı batı yakasından doğu yakasına doğru köprü tabliyesi yükselmektedir. Bu özelliğinden dolayı dik köprüler grubuna girmektedir. (Çizim 3. 11)

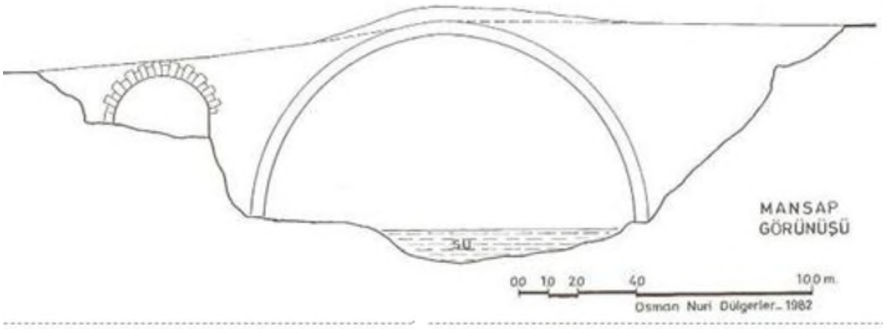
Su yatağının üzerinde tek ve büyük bir yuvarlak ana kemer ve batı tarafında yuvarlak formda küçük bir boşaltma kemerinden oluşmaktadır. Yuvarlak formdaki ana kemerin açıklığı 12.55 m.'dir. (Fotoğraf 3. 65) Kemer karın kısmında ve kemer taşlarında düzgün kesme taş malzeme kullanılmıştır. Demirtaş Bucağı yönündeki boşaltma kemeri 2.90 m. açıklığa sahiptir. Yüksekliği 2.07 m.'dir. (Fotoğraf 3. 66) Tempan duvarlarında kaba yonu taş malzeme kullanılmıştır. Köprünün memba cephesinde herhangi bir selyaran izine rastlanmaz.

Çizim 3. 10 Kaşlıoğlu Köprüsü'nün Tabliye Çizimi



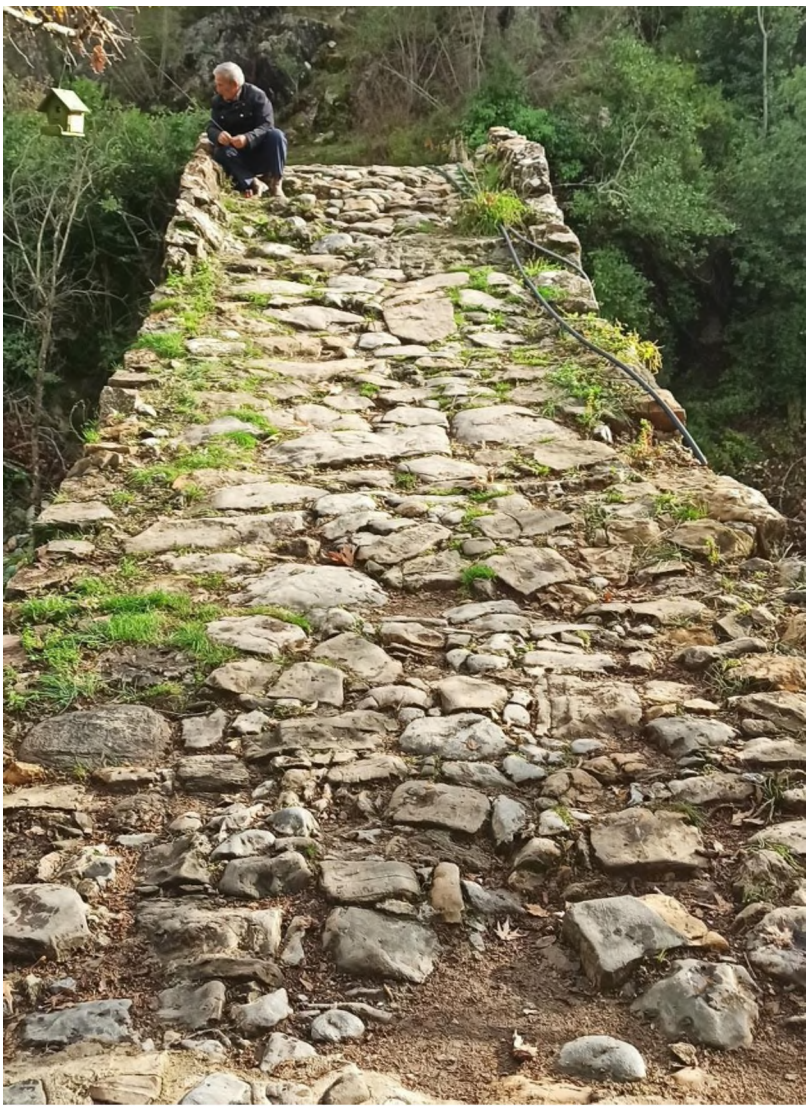
Kaynak: (K.G.M., 2013: 14).

Çizim 3. 11 Kaşlıoğlu Köprüsü'nün Mansap Cephesi Çizimi



Kaynak: (K.G.M., 2013: 14).

Fotoğraf 3. 63 Kaşlıoğlu Köprüsü'nün Batı Yakasından Tabliye



Fotoğraf 3. 64 Kaşlıoğlu Köprüsü'nün Doğu Yakasından Tabliye



Fotoğraf 3. 65 Kaşlıoğlu Köprüsü'nün Memba Cephesi



Fotoğraf 3. 66 Kaşlıoğlu Köprüsü'nün Boşaltma Kemeri



3.8. Kemer Köprü

3.8.1. Yeri:

Antalya ilinin Gündoğmuş ilçesinde, Ortakonuş Mahallesi'nin yakınlarındaki Alara Çayı üzerinde, 36.760686, 32.024534 koordinatlarında yer almaktadır.

3.8.2. Tarihi:

Köprünün herhangi bir kitabesi ve vakıf kaydı bulunmamaktadır. Köprünün kemer formu ve üzerinde bulunduğu yolun Alanya-Konya hattı üzerinde olması göz önünde bulundurularak XIII. yüzyıl Selçuklu köprüsü olduğu düşünülmektedir (Bilici vd., 2018: 255).

3.8.3. Mimari Tanımı:

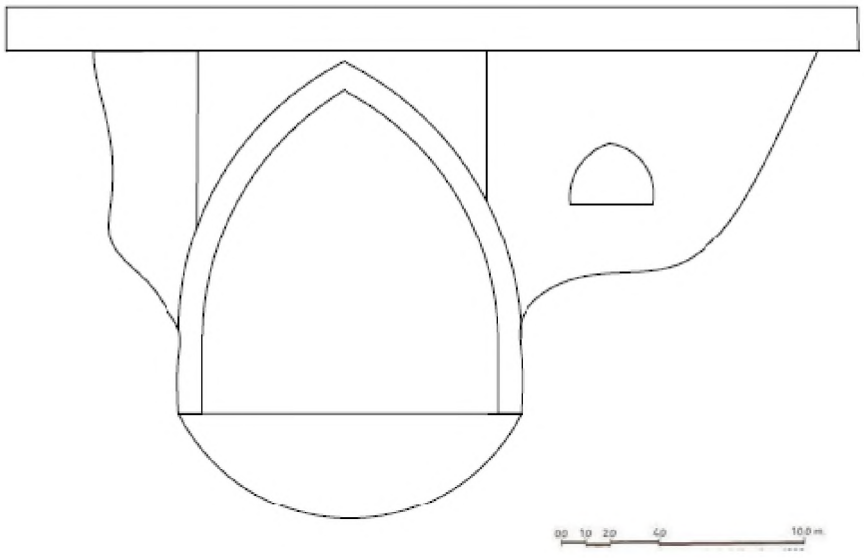
Kemer Köprü, güneydoğu-kuzeybatı istikametinde uzanmaktadır. Köprünün tabliye kısmının orijinal hali günümüze ulaşmamıştır. Tam olarak bilinmeyen bir tarihte üzerine bir karayolu köprüsü yapılmıştır. (Fotoğraf 3. 67) (Fotoğraf 3. 69)

Tabliyenin genişliği 4.50 m.'dir. Tabliyesi 34 m. uzunluğa sahiptir. Tip olarak düz köprü grubuna girmektedir. Köprünün tempan duvarları günümüze ulaşmamıştır. (Çizim 3. 12)

Köprü, tek kemerden oluşmaktadır. Ana kemer Alara Çayı'nın iki yakasında bulunan kayalıklara oturtulmuştur. Tahminen 15 m. açıklığa sahip bir ana kemeri vardır. Kemer taşları ayakta olup, sivri kemer formunu korumaktadır. Karşılıklı olarak üçer adet iskele boşluğu bulunmaktadır. Köprü kemerinin sol tarafında bir hafifletme kemeri bulunmaktadır. Bu kemer 1.85 m. boyunda, 1.20 m. genişliğindedir. (Fotoğraf 3. 68) (Fotoğraf 3. 69)

Köprünün kemer taşlarında düzgün kesme taş malzeme kullanılmıştır. Kemerin karın kısmında da kesme taş ve kaba yonu taş kullanılmıştır.

Çizim 3. 12 Kemer Köprü Çizimi



Fotoğraf 3. 67 Kemer Köprü Tabliyesi



Fotoğraf 3. 68 Kemer Köprünün Kemeri



Fotoğraf 3. 69 Kemer Köprü Genel Görünüş



3.9. Naras Köprüsü

3.9.1. Yeri:

Naras Köprüsü, Manavgat ilçesinin 8 km. kuzeyinde, Manavgat Irmağı'na bağlanan Naras Çayı'nın üzerinde, 36.825146, 31.447201 koordinatlarında bulunmaktadır.

3.9.2. Tarihi:

Naras Köprüsü, Side antik kenti su yolunda bulunur. M.S. II. yüzyılda yapılmış olan bu su yolu, Oymapınar'ın kuzeyindeki Sevinç Köyü eteklerinde Manavgat (Melas) Irmağına katılan Dumanlı kaynağından suyu alıp, çok sarp ve engebeli bir araziden geçerek 25 km. güneyde Side Kenti'ne ulaşmaktadır. Naras Su Kemeri de Side'ye giden su yolu üzerine yapılmış su kemerlerinden birisi iken, işlevini kaybettikten sonra Selçuklu döneminde köprüye dönüştürülmüştür (K.G.M., 2000: 15).

3.9.3. Mimari Tanımı:

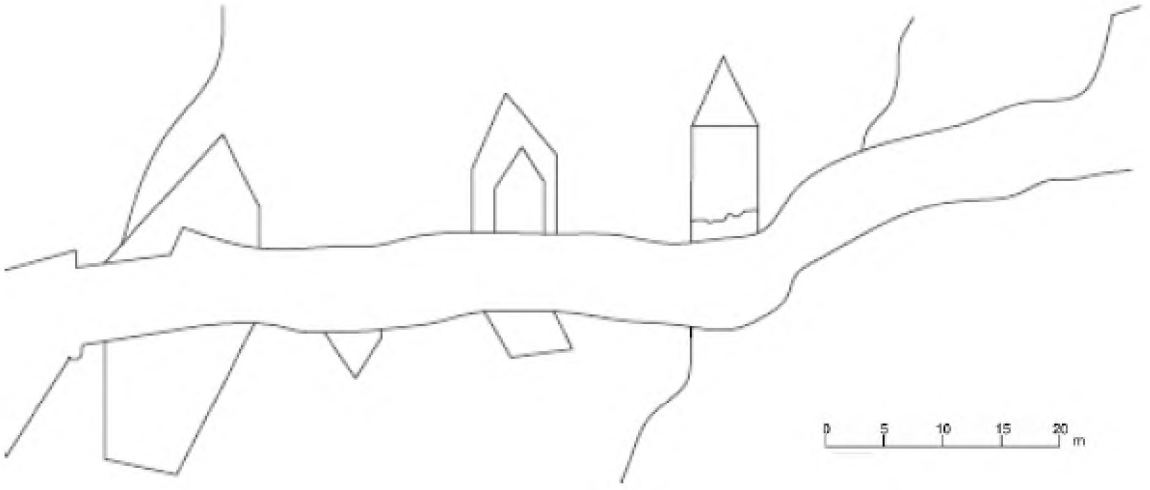
Köprü, Naras Çayı üzerinde kuzey-güney istikametinde uzanmaktadır. Beş sivri kemerden oluşan köprü, düz köprüler tipindedir. Düz bir hat ile ilerleyen köprünün tabliye döşemesi dalgalı bir forma sahiptir. Ayrıca köprünün su kemeri olduğu dönemden kalma kule hizasında bir eğim yer almaktadır. (Çizim 3. 13)

Naras Köprüsü'ndeki en büyük kemer açıklığı 11.20 m. olup, yükseklik 7.40 m.'dir. Kemerlerin hepsi sivri formda inşa edilmiştir. Köprüdeki kemerlerin farklı açıklıklara sahip olduğu görülmektedir. Bunun sebebi, Roma dönemi su kemerinin temellerinden kaynaklanmaktadır. Ayakların sağlam zemine oturtulması sebebiyle faklı açıklıklar meydana gelmiştir (Ceylan, 2013: 62). (Çizim 3. 14)

Köprünün tabliye kısmında yöresel malzeme olan traverten ve konglamera kullanılmıştır. Bunun yanında 1960'lı yıllarda yapılan onarımda beton da dökülmüştür (Ceylan, 2013: 63).

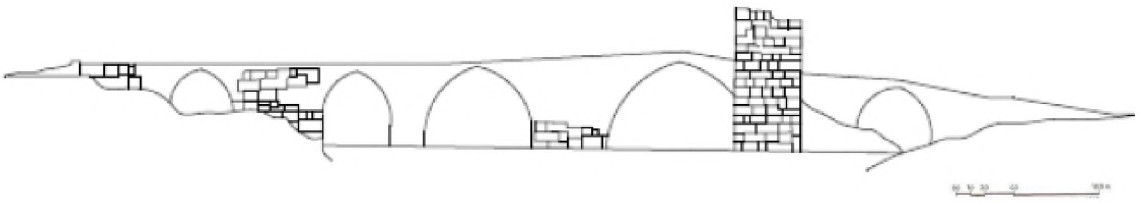
Köprünün memba cephesinin en sağındaki ve en solundaki iki sivri kemeri de suyun dışında kalmış durumdadır. Kemer ayakları ve memba cephesindeki kemer ayaklarının arasında toplam üç adet selyaran bulunmaktadır. Selyaranların ikisi üçgen formda yapılmış olmasına karşın, bir tanesi dört köşeli bir formda yapılmıştır. (Fotoğraf 3. 75)

Çizim 3. 13 Naras Köprüsü Tabliye Çizimi



Kaynak: (Ceylan, 2013: 62).

Çizim 3. 14 Naras Köprüsü Mansap Cephesinden Çizimi



Kaynak: (Ceylan, 2013: 63).

Fotoğraf 3. 70 Naras Köprüsü Tabliyesinden Güneye Bakış



Fotoğraf 3. 71 Naras Köprüsü Tabliyesinden Kuzeye Bakış



Fotoğraf 3. 72 Naras Köprüsü'nün Memba Cephesi



Fotoğraf 3. 73 Naras Köprüsü Güney Yakasındaki Kemer



Fotoğraf 3. 74 Naras Köprüsü'nün Kuzey Yakasındaki Kemer



Memba cephesinde; kemerlerin karın bölgelerinde, selyaranlarda ve kemer ayakları gibi elemanlarda büyük boyutta taşlar kullanılmıştır. Tempan duvarlarındaki geri kalan kısımlarda yer yer büyük boyutlarda taşlar, yer yer moloz taş ve kaba yonu taş kullanımı görülmektedir. Köprüde herhangi bir süsleme unsuruna rastlanmamıştır. (Fotoğraf 3. 76) (Fotoğraf 3. 79)

Fotoğraf 3. 75 Naras Köprüsü'nün Memba Cephesinden Görünüşü



Fotoğraf 3. 76 Naras Köprüsü'nün Güney Yakasındaki Kemer ve Tempan Bölümü



Mansap cephesinde, sivri kemerlerin kemer ayakları arasında üçgen ve dikdörtgen formda topuk kısımları görülmektedir. Çayın su yüksekliğinin sığ olduğu dönemlerde bu topuk kısımlarının dışarıya doğru oldukça çıkıntılı olduğu görülmektedir. (Fotoğraf 3. 77) Su kemerinden günümüze ulaşmış olan kule, yaklaşık 5 m. genişliğe sahip olup, düzgün kesme taş malzeme ile yapılmıştır. (Fotoğraf 3. 78)

Fotoğraf 3. 77 Naras Köprüsü'nün Mansap Cephesindeki Dikdörtgen Formda Topuk Kısmı



Fotoğraf 3. 78 Naras Köprüsü'nün Mansap Cephesinde Üçgen Formda Topuk Kısmı ve Kule



Fotoğraf 3. 79 Naras Köprüsü'nün Mansap Cephesi



3.10. Soğucaksu Köprüsü

3.10.1. Yeri:

Köprü, Antalya ilinin Aksu ilçesinde, Antalya-Isparta Yolu ayrımında, Soğucaksu Deresi üzerinde, 36.943221, 30.826642 koordinatlarında bulunmaktadır.

3.10.2. Tarihi:

Soğucaksu Köprüsü, köprüye dönüştürülmeden önce antik dönemde Perge'nin 10 km. kuzeyindeki Gelindüşen Pınarı'ndan suyu alıp, Perge Antik Kenti'ne ileten bir su yoluydu (Büyükyıldırım, 1994: 142).

Kitabesi bulunmayan yapının su kemeri işlevini yitirdikten sonra, Anadolu Selçukluları döneminde köprüye dönüştürüldüğüne ve Osmanlı devri onarımlarına yönelik izler görülmektedir (Ceylan, 2013, 39). Ayrıca, Cırnık Köprüsü'nün de üzerinde bulunduğu Antalya – Alanya güzergâhı üzerinde bulunmasından dolayı XIII. yüzyıla ait olduğu düşünülmektedir (Bilici vd., 2018; 195).

Soğucaksu Köprüsü'nün yanında betonarme bir köprü yapılmıştır. Ulaşım oradan sağlanmaktadır.

3.10.3. Mimari Tanımı:

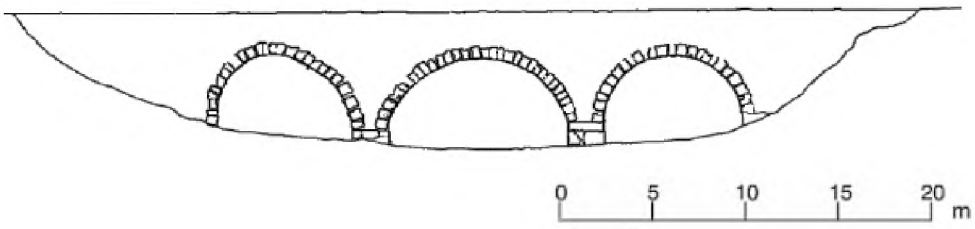
Köprü, kuzeydoğu-güneybatı istikametinde uzanmaktadır. Köprünün toplam uzunluğu 52.00 m. olup, tabliye genişliği 3.03 m. ile 3.50 m. arasında değişmektedir. Onarım gören köprünün tabliyesinin her iki yanına korkuluk eklenmiştir. Korkulukların yüksekliği 61 cm., genişliği 65 cm.'dir.

Köprü, Fügen İlter'in tanımladığı köprü tipolojisinde düz köprüler grubuna girmektedir. (Çizim 3. 15) (Fotoğraf 3. 80)

Köprüde üç kemer açıklığı bulunmaktadır. Kemer profilleri orijinal formunu büyük ölçüde kaybetmiştir. Kemer ayaklarının ve tempan duvarlarının alt bölümlerinin in-situ olduğu düşünülen düzgün kesme taş ve kaba yonu taş kaplamaları görülmektedir (Bilici vd., 2018: 195).

Eski fotoğrafında köprü tabliyesi üzerine beton döküldüğü görülmektedir. Beton kısmın hemen altında bulunan düzgün sıra taş izlerinin köprünün orijinal tabliyesi olması muhtemeldir. (Fotoğraf 3. 81)

Çizim 3. 15 Soğucaksu Köprüsü Memba Cephesi Çizimi



Kaynak: (K.G.M., 2010: 20).

Fotoğraf 3. 80 Soğucaksu Köprüsü Tabliyesi



Fotoğraf 3. 81 Soğucaksu Köprüsü Memba Cephesi



Kaynak: (K.G.M., 2010: 2).

Fotoğraf 3. 82 Soğucaksu Köprüsü Mansap Cephesi



Köprü'nün mansap cephesinde sağ tarafta görülen kemerin açıklığı 7,42 m.'dir. Kemerin sağ bitişiğinde yarım bir kemer oluşumu görülmektedir. Bu kemerin ne zaman ve ne amaçla yapıldığı tam olarak bilinmiyor olsa da su kemeri olduğu dönemden kalma olduğu düşünülmektedir (K.G.M., 2010: 4) (Fotoğraf 3. 83)

Fotoğraf 3. 83 Soğucaksu Köprüsü'nde Mansap Cephenin Sağında Bulunan Kemerin Ayrıntısı



Köprünün ortasında bulunan kemer, zaman içerisinde üzerine binen yük sebebiyle yuvarlak formu bozulmuş bir kemerdir. Bu kemerin açıklığı da memba yönünde 9,68 m. iken, mansap cephesinde 9.47 m. açıklığa sahiptir. (Fotoğraf 3. 84)

Fotoğraf 3. 84 Soğucaksu Köprüsü'nün Ortasında Bulunan Kemer



Köprünün mansap cephesinde sağ tarafta kalan kemerin de ortadaki kemer gibi yuvarlak formunda bozulmalar görülmektedir. Bu kemerin açıklığı memba yönünde 7.42 m. iken, mansap yönündeki açıklığı 7.38 m.'dir. Memba cephesinde eski su kemerinden kalma kemer izi görülmezken, mansap cephesinde izler mevcuttur. (Fotoğraf 3. 85)

Yapı, 2006 yılında trafiğe kapatılmıştır (K.G.M., 2010: 15).

Fotoğraf 3. 85 Soğucaksu Köprüsü'nün Mansap Cephesinde Soldaki Kemer



3.11. Üç Kemerli Köprü

3.11.1. Yeri:

Antalya ilinin Akseki ilçesinde Taşlıca köyünün yanında bulunan Uludere Irmağı üzerinde, 36.884257, 31.765602 koordinatlarında bulunmaktadır.

3.11.2. Tarihi:

Köprünün inşa kitabesi olmamasından dolayı kemer formu ve yapım tekniği bakımından tarihlendirilebilir. Selçuklu Dönemi köprü kemer formları ve yapım tekniklerine benzer özellikler göstermektedir. Tarihlendirme yaparken, Selçuklu Dönemi'nde yol güzergâhlarına inşa edilen han, köprü ve sarnıçlara baktığımızda benzer teknik, malzeme ve kemer formalarına rastlamamızdan dolayı aynı dönemde yapıldığı düşünülmektedir (Eravşar, 2015: 300).

3.11.3. Mimari Tanımı:

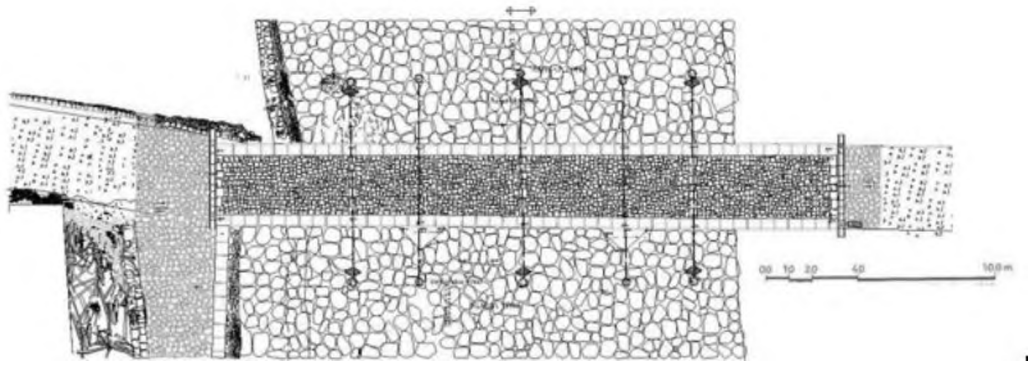
Üç kemer gözü bulunan köprü, doğu-batı doğrultusunda uzanmakta olup, dik köprüler grubuna girmektedir. (Çizim 3. 17)

Köprünün tabliye kısmı, trafiğe ve yaya kullanımına açık olduğu için üzerine asfalt dökülmüştür. Tabliye uzunluğu 27.75 m. olup, tabliye genişliği 3.65 m.'dir. Korkuluk kısmında, örülü taşların üzerine sonradan beton dökülmüş olup, yüksekliği 72 cm.'dir. (Çizim 3. 16) (Fotoğraf 3. 88)

Köprüde bulunan üç sivri kemerinde açıklığı ve yüksekliği birbirinden farklıdır. Mansap cephesinden bakıldığında doğu tarafta bulunan kemer gözü; 3.77 m. açıklıkta olup, 3.17 m. yüksekliğe sahiptir. Ortada bulunan kemer gözü; 5.18 m. açıklığa sahip olup, 6.80 m. yüksekliğe sahiptir. Batı tarafta bulunan kemer ise; 3.79 m. açıklığa sahip olup, 3.36 m. yüksekliğe sahiptir. (Fotoğraf 3. 86)

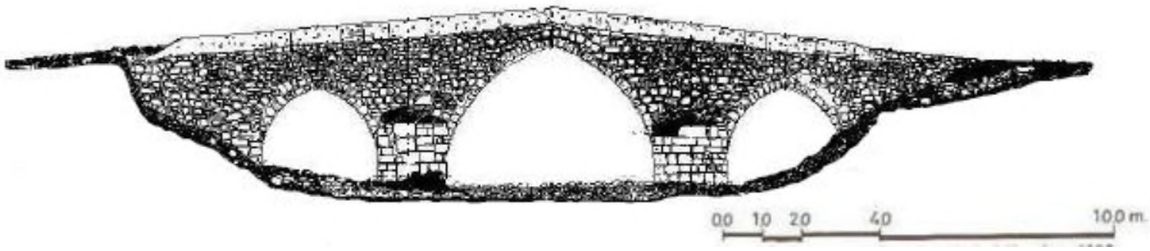
Köprüde bulunan üç kemer de sivri kemer formunda yapılmıştır. Köprünün kemer karınlarında düzgün kesme taş malzeme görülürken, tempan duvarlarında kaba yonu taş malzeme görülmektedir. (Çizim 3. 17) (Fotoğraf 3. 87)

Çizim 3. 16 Üç Kemerli Köprü'nün Tabliye Çizimi



Kaynak: (K.G.M., 2017: 5).

Çizim 3. 17 Üç Kemerli Köprü'nün Memba Cephesi Çizimi



Kaynak: (K.G.M., 2017: 5).

Fotoğraf 3. 86 Üç Kemer Köprü'nün Genel Görünümü



Fotoğraf 3. 87 Üç Kemerli Köprü'nün Kemerinin Karın Kısmı



Fotoğraf 3. 88 Üç Kemerli Köprü'nün Tabliyesi



Memba cephenin tempan duvarlarında kaba yonu taş malzeme kullanılmıştır. Kemer ayaklarında külah kısmı bulunmayan iki adet üçgen formda selyaran bulunmaktadır. Selyaranlar kaba yonu taş malzemeyle yapılmıştır. Selyaranların yükseklikleri birbirinden farklıdır. Memba cephesinde sağ tarafta bulunan selyaranın yüksekliği 2.65 m. iken, sol tarafta bulunan selyaranın yüksekliği 2.19 m. yüksekliğindedir (K.G.M., 2017: 5). (Fotoğraf 3. 89) (Fotoğraf 3. 90)

Fotoğraf 3. 89 Üç Kemerli Köprü'nün Memba Cephesi



Fotoğraf 3. 90 Üç Kemerli Köprü'nün Selyaran Detayı



Köprünün mansap cephesi oldukça sade bir görünüme sahiptir. Malzeme olarak kaba yonu taş malzeme kullanılmıştır. Kemer ayakları arasında selyaran veya topuk izine rastlanılmamaktadır. (Fotoğraf 3. 91)

Yapı, 2017 yılında restorasyon görmüştür. Köprünün döşeme derzleri yenilenmiş ve korkuluk kısmı beton ile yükseltilmiştir (K.G.M., 2017; 16). Köprüde herhangi bir süsleme unsuruna rastlanmamıştır.

Fotoğraf 3. 91 Üç Kemerli Köprü'nün Mansap Cephesi



DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
DEĞERLENDİRME

Antalya, tarih boyunca önemli ticaret yollarına ev sahipliği yapmıştır. Ayrıca önemli limanlara sahip olması, bu bölgeyi her dönem önemli kılıyordu.

Ticaret yollarında aşılması güç olan akarsu, vadi gibi engelleri geçebilmek için bölgeye egemen olmuş her medeniyet buralara köprüler yaptı.

Çalışmamızda Antalya ili sınırları içerisinde bulunan, Anadolu Selçuklu Devleti ve Beylikler Devri'nde yapılmış olan köprüler incelenmiştir.

Antalya merkez ve ilçelerinde, yol güzergâhlarında günümüze ulaşmış olan yedi adet Anadolu Selçuklu, dört adet de Karamanoğulları dönemi olmak üzere toplam 11 köprü tespit edilmiş ve incelenmiştir.

Antalya'nın merkez ve ilçelerinde incelenmiş olan köprüler şunlardır;

Antalya'nın Akseki ilçesinde Üç Kemerli Köprü, Aksu ilçesinde Soğucaksu Köprüsü, Alanya ilçesinde üç köprü bulunmakta olup bunlar Dim Çayı Köprüsü, Kaşlıoğlu Köprüsü ve Gülefşen Köprüsü, Gazipaşa ilçesinde Bıçkıcı Köprüsü, Gündoğmuş ilçesinde Ali Köprüsü ve Kemer Köprü, Manavgat ilçesinde Naras Köprüsü, Muratpaşa ilçesinde Cırnık Köprüsü, Serik ilçesinde Belkıs Köprüsü bulunmaktadır. Bu köprülerin yanı sıra; Osmanlı dönemine ait arşiv kayıtlarında, Alara Nehri üzerinde yer alan bir köprüden bahsedilmektedir. Tahrip olmuş olan bu köprü 1902 yılında halk yardımıyla onarılmış olsa da iki yıl sonra yeniden yıkılmıştır. Bu köprü günümüze ulaşamadığı için herhangi değerlendirmeye dâhil edilmemiştir.

Harita 4.1 Köprülerin Antalya İlindeki Konumları



Kaynak Adresi: https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Bolgeler/13Bolge/Harita.aspx (erişim tarihi: 30.10.2020).

4.1. Tarihlendirme

Anadolu Selçuklu ve Beylikler devrine tarihlendirilen köprülerden sadece bir tanesinde kitabe bulunmaktadır. Ele alınan diğer köprülerin ise malzeme, teknik ve mimari özelliklerinden hareketle tarihlendirilmesi yapılmıştır.

Belkıs Köprüsü, Antalya ilinde bulunan tek kitabeli köprüdür. Belkıs Köprüsü'nün bulunduğu yerin yakınlarında M.S. II. yüzyılda Aspendos şehrine su sağlamak için bir su kemeri yapıldığı bilinmektedir. Bu su kemerinin tahminen Kıbrıs Depremi'nin yaşandığı M.S. 363 yılında yıkıldığı ve Su Kemeri'nin bazı malzemeleriyle Roma köprüsünün tamiri yapıldığı düşünülmektedir. Bilinmeyen bir tarihte yıkılmış olan bu Roma köprüsünün ayakları üzerine de Selçuklu Devleti, Belkıs Köprüsü'nü inşa etmiştir. Kitabesi altı mermer parçasından oluşmaktadır. Günümüze yalnızca dört parçası ulaşmıştır. Altı parçalı halini görmüş olan Süleyman Fikri Erten, köprü kitabesinde I. Alâeddin Keykubad yazdığını ifade etmiştir (Erten, 1940: 64). Kenan Bilici'nin köprü kitabesinin eski fotoğraflarından yapmış olduğu okumada, "Zül'karneynü'z-zaman Hüsrev-i sahip-kıran İskenderü's-sani ferman-ferma" satırlarının yazılı olduğunu belirtmiştir. "Zamanın Zülkarneyni", "İkinci İskender" ve "Emir Buyuran" olarak bahsedilen kişinin II. Gıyaseddin Keyhüsrev olduğunu belirtmiştir (Bilici, 2004: 31-38).

Cırnık Köprüsü, mimari özelliklerine bakıldığında, düzgün kesme taş malzeme kullanılması, özenli bir işçiliğe sahip olması dikkate alındığında XIII. yüzyıla ait Selçuklu köprüsü olarak tarihlendirilmektedir. Ayrıca, Cevdet Çulpan; Selçuklu Sultanlarının Antalya'ya gelişlerinde Düden Çayı kaynağında oturup, dinlendiklerini belirtmiştir (Çulpan, 1975: 77). Köprü'nün; XVI. yüzyılda Karahisar-ı Sahib Sancağı'ndan Kadı Süleyman'a ait vakfiyede adı geçmektedir. Şuhut'ta bulunan vakıflarından elde edilen gelirlerin bir kısmının köprünün tamirine harcanması için tahsis edildiğini belirtmektedir (Bozan vd., 2016: 181).

Gülefşen Köprüsü, Antalya ilinin Alanya ilçesinde Çıplaklı Mahallesi'nde bulunan bir Selçuklu Köşkü'nün yaklaşık 20 m. güneybatı tarafında bulunmaktadır. Köprünün üzerine yol yapılmış ve kemerin bir yüzü tamamen toprağa gömülmüştür. Görünen kemere bakıldığında sivri kemer formu ve düzgün kesme taş kullanıldığı görülmektedir. Yerleşkesinde de Selçuklu Köşkü olması da göz önünde bulundurulduğunda köprünün Selçuklu köprüsü olduğu düşünülmektedir.

Kemer Köprü, Antalya ilinin Gündoğmuş ilçesinde yer almakta olup, Alanya ile Konya arasındaki önemli bir ticaret yolunun üzerinde bulunmaktadır. Köprüde sivri kemer formunun uygulanması ve düzgün kesme taş malzeme ile yapılmış olması dikkate alınarak Anadolu Selçuklu döneminde yapıldığı düşünülmektedir.

Naras Köprüsü, Antalya ilinin Manavgat ilçesinde bulunmakta olup, Side Antik Kenti'ne M.S II. yüzyılda su sağlaması amacıyla su kemeri olarak inşa edilmiştir. Su kemeri işlevini yitirdikten sonra Selçuklu devrinde, su kemeri ayaklarının üzerine günümüze ulaşan köprü inşa edilmiştir. (K.G.M., 2000: 15).

Soğucaksu Köprüsü, Antalya ilinin Aksu ilçesinde bulunmaktadır. Köprünün kemerlerinde farklı bir kemer uygulaması görülmesinden dolayı, köprü olarak kullanılmadan önce Perge Antik Kenti için su taşıyan bir su kemeri olduğu bilinmektedir. Ne zaman su kemeri olarak yapıldığı bilinmediği gibi, ne zaman köprüye dönüştürüldüğü de tam olarak bilinmemektedir. Fakat, Anadolu Selçukluları döneminde Antalya – Alanya güzergâhı üzerinde işlev görmesinden dolayı XIII. yüzyılda köprüye dönüştürüldüğü düşünülmektedir (Bilici vd., 2018: 195).

Üç Kemerli Köprü, Antalya ilinin Akseki ilçesindeki Taşlıca köyünde bulunmaktadır. Köprüde bulunan üç kemerin de sivri kemer formunda yapılmış olmasından ve çevresinde de Selçuklu eserlerinin bulunmasından dolayı Selçuklu eseri olduğu kabul edilmektedir (Eravşar, 2015: 300).

Ali Köprüsü, Antalya ilinin Gündoğmuş ilçesinde Güneycik Köyü'nde bulunmaktadır. Alara Çayı'nın derin vadisinde iki yakayı bir araya getirmektedir. Köprünün mimari özelliklerine bakıldığında, Karamanoğulları devrinde yapılmış olan köprülere fazlasıyla benzemektedir. Yuvarlak kemer uygulaması, boşaltma gözlerinde yuvarlak form uygulaması gibi Karamanoğulları'nın karakteristik köprü uygulamalarına bu köprüde de rastlamaktayız.

Bıçkıcı Köprüsü, Antalya ilinin Gazipaşa ilçesinde bulunmaktadır. 1978 yılında dinamit ile patlatılmış olan köprünün ayak bölümleri ve tabliyesinin bir kısmı günümüze ulaşmıştır. K.G.M. Arşivi ile eski fotoğraflarına ulaştığımız Bıçkıcı Köprüsü'nde; yuvarlak kemer formunun uygulanmış olması ve tabliyenin daralmasını önlemek amacıyla ahşap hatıllarla yapılmış olan korkuluk kısmının bir benzeri, Karamanoğulları dönemi köprüsü olan Gravga Köprüsü'nde de görülmektedir. Bıçkıcı Köprüsü'nün kemer biçimini ve yapım tekniklerini göz önünde bulunduran F. İlter ve O. N. Dülgerler bu köprünün inşa tarihinin 13. yüzyılın sonları ile XIV. yüzyılın ilk yarısında, Karamanoğulları dönemine ait bir köprü olduğuna işaret etmişlerdir.

Dim Çayı Köprüsü, Alanya ilçesinin Tosmur beldesinde bulunmaktadır. Köprünün kemer formunun yuvarlak olması ve yapım tekniklerinin XIII. yüzyıl sonları ile XIV. yüzyılın ilk yarısına işaret etmesi, bu köprünün XIV. yüzyıl Karamanoğulları devrine ait olduğunu düşündürmektedir.

Kaşlıoğlu Köprüsü, Antalya ilinin Alanya ilçesinde Demirtaş beldesi Sapadere Mevkii'nde bulunmaktadır. Köprünün ana kemerinde ve boşaltma kemerinde yuvarlak kemer kullanılmıştır. Yapım tekniklerinde ve malzeme kullanımında Karamanoğulları dönemi köprülerine benzerlikler gösterdiği için XIII. yüzyılın sonları ile XIV. yüzyılın başları arasında inşa edildiği düşünülmektedir (Dülgerler, 2006: 224).

4.2. Tipoloji

Köprülerin tipolojisini belirleyen en önemli etken akarsuyun yatağıdır.

Üzerinde bulunduğu akarsuyun yatağının derinliği ve genişliği, köprünün tipolojisini en çok etkileyen unsurdur. Bir akarsu yatağı ne kadar geniş ise o kadar fazla kemer gözü açmaya ihtiyaç duyulacaktır. Ne kadar fazla kemer gözü açılırsa, köprünün uzunluğu da o kadar artacaktır. Köprünün oturduğu akarsu yatağının iki yakası arasındaki yükseklik farkı da büyük olasılıkla az olacaktır. Bu sebeple, geniş yatağa sahip olan akarsulara kurulmuş olan köprüler düz bir hatta sahip olacaklardır. Bazı durumlarda hafif eğimlere rastlamak mümkündür (İlter, 1978: 27).

Akarsuyun yatağı dar ise çoğu zaman tek kemer gözü yeterli gelecektir. Bazı durumlarda boşaltma gözü veya hafifletme kemeri eklendiği de görülmektedir. Dar yataklı akarsulara kurulan köprüler, genellikle akarsuyun iki yakasında bulunan kayalık kısımlara oturtulmaktadır. Bu da köprünün ana kemerlerinin büyük ve yüksek boyutlarda açılmasına ve tabliyenin dik bir hat üzerinde ilerlemesine sebep olacaktır.

4.2.1. Üstü Düz Köprüler

Antalya ilindeki incelemiş olduğumuz 11 köprüden altısı, üstü düz köprüler grubuna girmektedir. Bunlar; Ali Köprüsü, Belkıs Köprüsü, Gülefşen Köprüsü, Kemer Köprü, Naras Köprüsü ve Soğucaksu Köprüsü'dür. Bu grup içerisinde olan Ali Köprüsü ve Kemer Köprü dar akarsu yatağı üzerine kurulmuş iken, diğer dört köprü, geniş yataklı akarsular üzerine kurulmuştur.

Düz bir hat ile akarsuyun üzerinden geçen köprüler kendi içlerinde de iki gruba ayrılmaktadır.

4.2.1.1. Üstü Düz Çok Kemerli Köprüler

Belkıs Köprüsü; üzerinden geçtiği, eski adı Eurymedon olan Köprüpazar Irmağı geniş bir yatağa sahiptir. Köprünün beş kemeri ırmağın içerisinde, iki kemeri de ırmağın dışarısında olmak üzere toplam yedi kemeri bulunmaktadır. Kırıklı ve düz bir tabliyeye sahiptir. Üstü düz

ve çok kemerli köprüler grubuna girmektedir. Ayrıca Cevdet Çulpan'ın (1975: 7) köprü tipolojisindeki her iki kıyıdan hafif meyille başlayıp yatay şekil alan köprüler grubuna da girmektedir. Belkıs Köprüsü'nün tabliyesindeki kırıklı yapısına benzerliği ve üstü düz, çok kemerli olması sebebiyle Dicle Köprüsü benzerlik göstermektedir (Kutlay, 2012: 38).

Fotoğraf 4. 1 Dicle Köprüsü Mansap Cephesi



Kaynak: (Kutlay, 2012: 137).

Naras Köprüsü; Manavgat Irmağı'na dökülen bir kol olan Naras Çayı'nın üzerine kurulmuştur. Naras Çayı, geniş bir akarsu yatağına sahiptir. Bu sebeple Naras Köprüsü beş kemerden oluşmuş uzun bir köprüdür. Köprünün tabliye uzantısının kuzey yakasında, karaya oturacağı yere doğru eğim alarak inmektedir. Bunun sebebi, iki akarsu yakası arasındaki yükseklik farkıdır. Cevdet Çulpan'ın (1975: 7) köprü tipolojisinde belirttiği, her iki kıyıdan hafif meyille başlayıp yatay şekil alan köprüler grubunda değerlendirilebileceği gibi tabliyesinin genel durumu dikkate alındığında düz köprüler grubuna da girmektedir. Naras Köprüsü, tipolojisi ile Tokat ilindeki Hıdırlık Köprüsü'ne benzerlik göstermektedir (Tunç, 1978: 99).

Fotoğraf 4. 2 Tokat Hıdırlık Köprüsü Memba Cephesi



Kaynak: (İlter, 1978: 178).

Soğucaksu Köprüsü; M.S. II. yüzyılda su kemeri olarak yapılan ve sonrasında Selçuklular tarafından köprüye dönüştürülen eser, geniş bir akarsu yatağı üzerine kurulmuştur. Tabliyesi düz bir hat ile uzanmaktadır. Su kemeri iken işlevini yitirdikten sonra Selçuklular tarafından köprüye dönüştürülmesi ile Naras Köprüsü ile benzerlik göstermektedir. Bununla beraber köprüde bulunan üç kemer gözü ve düz bir köprü olmasıyla Diyarbakır Harzem Köprüsü ile tipoloji ve malzeme kullanımı ile benzerdir (Kutlay, 2012: 89).

Fotoğraf 4. 3 Harzem Köprüsü Mansap Cephesi



Kaynak: (Kutlay, 2012: 187).

Soğucaksu Köprüsü'ne benzeyen, üç hafif sivri kemer gözlü olan Konya ilindeki ve Meram Kavak Köyü Köprüsü'dür. Köprünün kitabesi yoktur. Köprünün yakınlarında

Selçuklu dönemi eserlerinin olması ve önemli bir ticari yolun üzerinde olmasından dolayı Selçuklu eseri olduğu tahmin edilmektedir (Duran vd., 2014: 232).

Fotoğraf 4. 4 Meram Kavak Köyü Köprüsü



Kaynak: (Duran vd., 2014: 245).

Ülkemizde üstü düz ve çok kemerli olan birçok köprü bulunmaktadır. Bu tipolojiye örnek olarak Diyarbakır Devegeçidi Köprüsü (Tunç, 1978: 66), Erzurum Çobandede Köprüsü, Tokat Talazan Köprüsü, Mardin Dunaysır Köprüsü, Afyonkarahisar Altıgöz Köprüsü gibi ülkemizin farklı illerinden örnekler vermek mümkündür (İlter, 1978: 105-191).

4.2.1.2. Üstü Düz Tek Kemerli Köprüler

Ali Köprüsü; Karamanoğulları döneminde yapılmış olan, aslında Alara Çayı'nın dar kısımlarından birinde bulunan köprü, iki yakanın da kayalık kısımlarına oturtulmuş, tek ana kemerden oluşan bir köprüdür. Tabliye kısmı düz bir hat halinde ilerlemektedir. Akarsuyun iki yakası arasında yükseklik farkı bulunmakta olup, bu farkın hissedilmemesi için kayalıklara oturduktan sonra hafif bir eğim verilmiştir. Karamanoğulları tarafından 1378 tarihinde yapılan Ermenek Görmeli Köprüsü, Ali Köprüsü'ne tipoloji bakımından oldukça benzerlik göstermektedir. Derin bir akarsu vadisinde karşılıklı iki kaya parçasına tek ana kemer ve boşaltma gözü ile oturmaktadır.

Fotoğraf 4. 5 Ermenek Görmeli Köprüsü



Kaynak: (Parlak vd, 2018: 114).

Gülefşen Köprüsü; günümüzde herhangi bir akarsuyun üzerinde bulunmamaktadır. Tek bir sivri kemer açıklığından ibaret olan köprünün üzeri yol olarak kullanılmaktadır.

Alanya'nın kuzeyinden Alanya Kalesi'ne doğru su iletmek amacıyla yapılmış olan su yolu üzerindeki Mamadi Su Kemeri ile Gülefşen Köprüsü arasında benzerlik görülür. Gülefşen Köprüsü gibi Mamadi Su Kemeri de günümüzde yaya yolu olarak kullanılmaktadır (Büyükyıldırım, 1994: 201).

Fotoğraf 4. 6 Mamadi Su Kemeri



Kaynak: (Büyükyıldırım, 1994: 201).

Konya'nın Akşehir ilçesindeki Kileci Köprüsü, tek sivri kemeri olan bir köprüdür. Selçuklu eseri olduğu düşünülen köprü (Duran vd., 2016: 38) ile Gülefşen Köprüsü, yapım tekniği, malzeme ve tipoloji benzerliği göstermektedir.

Fotoğraf 4. 7 Kileci Köprüsü



Kaynak: (Duran vd., 2016: 38).

Alara Çayı'nın dar yatağının üzerinde kurulu olan Kemer Köprü, akarsu yatağının dar olmasına karşın, günümüze ulaşmayan tabliyesinin düz bir hat oluşturduğu düşünülmektedir. Köprü tabliyesinin düz olması ve tek ana kemerden oluşması sebebiyle Antalya'nın Gündoğmuş ilçesindeki Ali Köprüsü'ne, Karaman ilinin Ermenek ilçesindeki Görmeli Köprüsü'ne ve Mersin ilinin Mut ilçesinde bulunan Arı Köprüsü'ne benzerlik göstermektedir. Görmeli Köprüsü'nün ana kemeri yuvarlak formda olurken, Kemer Köprü ve Arı Köprüsü'nün ana kemeri sivri kemer formundadır (Sözlü, 2017: 242).

Fotoğraf 4. 8 Arı Köprüsü



Kaynak: (Sözlü, 2017: 258).

Üstü düz ve tek kemerli köprüler genellikle küçük boyutlardadır ve üzerlerine asfalt veya beton dökülerek yaya veya karayolu olarak kullanılmaktadır. Bunlara örnek olarak

Karaman ilinde Yeşildere Ak Köprü, Taşkale Aşağı Köprü, Dereköy Tahta Köprü (Baş ve Duran, 2002: 139-141), Konya Kayadibi Köprüsü (Duran vd., 2016: 146), Roma döneminden de Antalya Köprülü Kanyon Oluk Köprü örnek verilebilir (Tanyeli, 2000: 12).

4.2.2. Üstü Dik Köprüler

Üstü dik köprülerin tipolojik değerlendirmeleri yapılırken, bulundukları akarsu yataklarının genellikle dar olduğu ifade edilmektedir. Ancak aşağıdaki örneklerden de anlaşılacağı üzere yatağı geniş olan akarsular üzerine de dik köprüler yapılabilmektedir. Esas itibariyle bu köprülerin formunu belirleyen en önemli etken kemer sayıları ve boyutlarıdır. Ortada bir büyük ve iki yanında daha küçük kemerlerden oluşan köprüler genellikle dik forma sahiptir. Bıçkıcı Köprüsü, Cırnık Köprüsü, Üç Kemerli Köprü ve Dim Çayı Köprüsü geniş akarsu yataklarına kurulmuş üstü dik çok kemerli köprülerdir. Üstü dik köprülerden yalnızca Kaşlıoğlu Köprüsü tek kemerlidir ve üzerinde bulunduğu akarsu dar bir yatağa sahiptir.

4.2.2.1. Üstü Dik Çok Kemerli Köprüler

Bıçkıcı Köprüsü; Gazipaşa ilçesinden geçen, geniş bir yatağa sahip olan Bıçkıcı Deresi üzerine kurulmuştur. Köprünün eski fotoğraflarında yüksek tutulan ana kemer ve iki küçük yuvarlak kemerden oluşan köprünün tabliyesinin dik bir formda yapıldığı görülmektedir. Bıçkıcı Köprüsü'nün tabliyesindeki dik form ile benzer olarak yine Karamanoğulları devrinde yapılmış olan Gravga Köprüsü (Sözlü, 2017: 244) ve Anamur Alaköprü örnek verilebilir (İlter, 1978: 208).

Fotoğraf 4. 9 Gravga Köprüsü



Kaynak: (Sözlü, 2017: 262).

Fotoğraf 4. 9 Alaköprü



Kaynak: (İlter, 1978: 208).

Cırnık Köprüsü; geniş bir yatağa sahip olan Düden Irmağı üzerinde bulunan köprü, yedi kemer açıklığından oluşmakta olup, 248.70 m. uzunluğa sahiptir. Tabliyesi kıvrımlarla ilerlemekte olup iki yakanın arasında yükselmektedir. Dik bir hat halinde ilerlemektedir. Tabliyesinin kıvrılarak ilerlemesi ve köprünün geniş akarsu yatağında kurulması ile Cırnık Köprüsü'ne benzer örnekleri Anadolu köprülerinde görmekteyiz. Sivas Eğri Köprü, Kahramanmaraş Ceyhan Köprüsü, Kırıkkale Çeşnigir Köprüsü Cırnık Köprüsü'ne benzer özellikler göstermektedir (Tunç, 1978: 45-74).

Dim Çayı Köprüsü; günümüze yalnızca bir kemerinin ulaştığı köprünün, yıkılmadan önce dört kemere sahip olduğu düşünülmektedir. Köprünün mevcut tabliyesine baktığımızda, yukarıya doğru büyük bir eğime sahip olduğu görülmektedir. Bunun sonucunda, köprünün dik bir hat ile ilerleyerek akarsu yatağının üzerinden geçtiği tahmin edilmektedir. Karamanoğulları köprüleri arasında benzer olarak Mut ile Ermenek arasında bulunan Göksu (Kadı) Köprüsü örnek verilebilir. Kısmen yıkılmış olan köprü, kemer formları, malzeme kullanımı ve dik köprüler formunda olmasıyla benzerlik gösterir (Sözlü, 2017: 243).

Fotoğraf 4. 10 Göksu (Kadı) Köprüsü



Kaynak: (Sözlü, 2017: 260).

Üç Kemerli Köprü; Akseki ilçesinde bulunan, üç kemerden oluşan köprü, geniş bir akarsu yatağının üzerindedir. Ortadaki kemerin yüksek tutulmasından dolayı dik bir hat halinde tabliye oluşturmuştur. Bu köprünün benzeri olan Konya'nın Bozkır ilçesindeki Çarşamba Çarşı Köprüsü de kemer formu, malzeme kullanımı bakımından benzerlik göstermektedir (Duran vd., 2016: 73).

Fotoğraf 4. 11 Çarşamba Çarşı Köprüsü



Kaynak: (Duran vd., 2016: 73).

Üstü dik ve çok kemerli köprülerin örneklerini Anadolu'nun birçok yerinde görmek mümkündür. Bu köprülere örnek olarak Kayseri Şahruh Köprüsü (Gürbüz, 2012: 16), Cizre İbn Umar Köprüsü, Ankara Akköprü, Erzurum Çobandede Köprüsü, Kayseri Çokgöz Köprüsü Tokat Talazan Köprüsü örnek gösterilebilir (İlter, 1978: 59-191).

4.2.2.2. Üstü Dik Tek Kemerli Köprüler

Kaşlıoğlu Köprüsü: Alanya ilçesinde Sapadere Mevkii'nde, dar yataklı olan Sedre Çayı üzerinde bulunmaktadır. Tek ana kemer ve bir hafifletme kemeri bulunmaktadır. Akarsu yatağını dik bir hat halinde geçmektedir. Karamanoğulları döneminde yapıldığı tahmin edilen Konya Bozkır ilçesindeki Şaban Köprüsü (Duran vd., 2016: 70) ile Mersin'in Mut ilçesinde

bulunan Keben Köprüsü ile malzeme kullanımı ve yapım tekniği bakımından benzerlik göstermektedir (Sözlü, 2017: 244).

Fotoğraf 4. 12 Şaban Köprüsü



Kaynak: (Duran vd., 2016: 70).

Fotoğraf 4. 13 Keben Köprüsü



Kaynak: (Sözlü, 2017: 261).

4.3. Yapı Elemanları

4.3.1. Kemerler

Antalya'da bulunan köprülerin bazılarında tek tipte kemer uygulamaları görülürken, bazı köprülerde farklı formda kemerlerin bir arada kullanıldığı görülmektedir. Bunların ayrımlarını iyi bir şekilde yapabilmek için başlıklar halinde inceleyeceğiz.

4.3.1.1. Sivri Kemerli Köprüler

Sivri kemer uygulaması Antalya'da Anadolu Selçuklu döneminde yapılan köprülerde görülmektedir. Sadece sivri kemer uygulamasının görüldüğü köprüler bu başlık altında verilecektir.

Gülefşen Köprüsü'nde ve Kemer Köprü'de bir, Üç Kemerli Köprü'de üç, Naras Köprüsü'nde beş, Belkıs Köprüsü'nde yedi kemer açıklığı bulunmaktadır. Anadolu'da sivri kemer formunun kullanıldığı köprülere; Ankara Akköprü, Erzurum Çobandede Köprüsü, Diyarbakır Dicle Köprüsü, Diyarbakır Haburman Köprüsü, Tokat Talazan Köprüsü örnek gösterilebilir (İlter, 1978: 59-191).

Fotoğraf 4. 14 Haburman Köprüsü Sivri Kemer Detayı



Kaynak: (Kutlay, 2012: 147).

4.3.1.2. Yuvarlak Kemerli Köprüler

Antalya köprülerinde uygulanan yuvarlak formda kemerler genellikle Karamanoğulları köprülerinden kullanılmıştır.

Anadolu Selçukluları devrine ait olan Soğucaksu Köprüsü'nde formlarında bozulmalar olan yuvarlak kemerler görülmektedir.

Karamanoğulları devrine ait olan Ali Köprüsü'nün, Bıçkıcı Köprüsü'nün, Dim Çayı Köprüsü'nün ve Kaşlıoğlu Köprüsü'nün kemerleri yuvarlak formda yapılmıştır.

Yuvarlak formda kemer kullanımını Selçuklu köprülerinden ziyade Karamanoğulları köprülerinde görmekteyiz. İncelemiş olduğumuz köprülerde de durum bunu göstermektedir.

Mut'ta bulunan Keben Köprüsü, Konya'da Şaban Köprüsü, Karaman'da Bıçakcı Köprüsü, Görmeli Köprüsü, Üçharman (Divle) Köyü Köprüsü, Karaman Köprüsü yuvarlak kemer kullanımına sahiptir (Sözlü, 2017: 248).

Fotoğraf 4. 15 Bıçakcı Köprüsü



Kaynak: (İlter, 1978: 224).

4.3.1.3. Sivri, Yuvarlak ve Basık Kemerli Köprüler

Düden Irmağı üzerine kurulmuş olan Cırnık Köprüsü'nde günümüzde yedi kemer bulunmaktadır. Bu kemerlerden biri basık, beşi yuvarlak ve biri sivri kemerdir.

4.3.2. Korkuluk

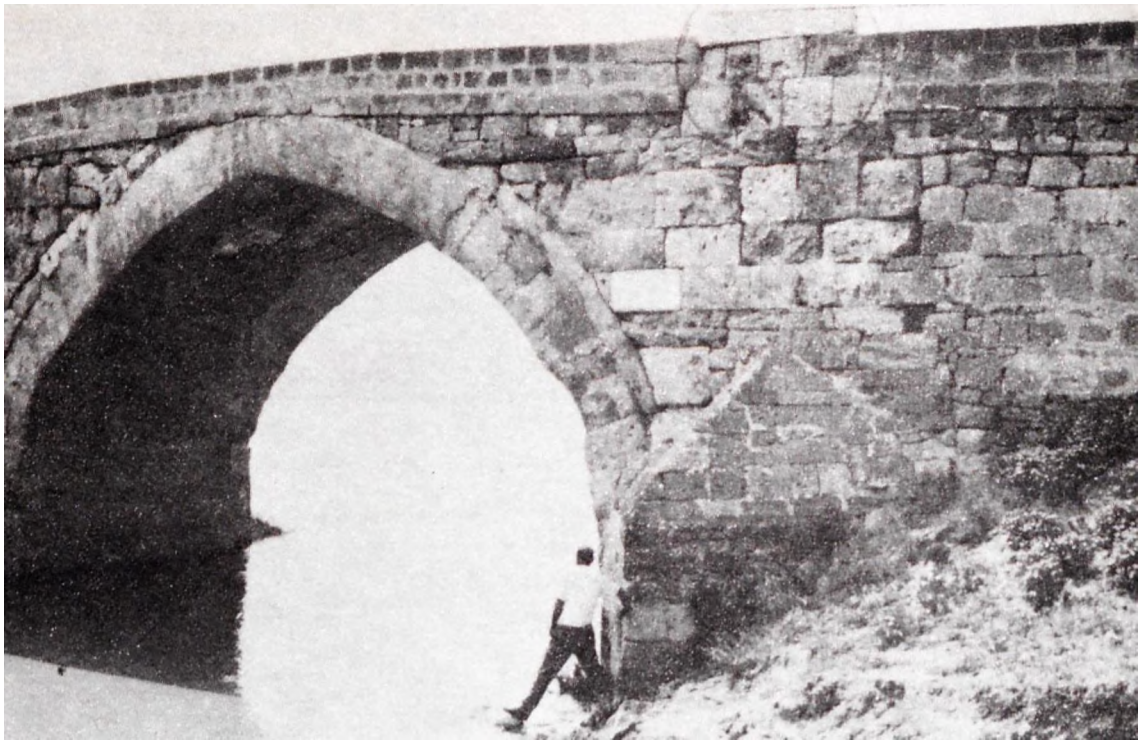
İncelemiş olduğumuz 11 köprüden üçünde korkuluk izine rastlanılmamıştır. Bunlar; Alanya'da bulunan, Selçuklu eseri olan Gülefşen Köprüsü, Gündoğmuş'ta bulunan, Selçuklu eseri olan Kemer Köprü, diğeri de su kemeri iken Selçuklular tarafından köprüye dönüştürülen Naras Köprüsü'dür. Naras Köprüsü'nün eski fotoğraflarında bir onarım sonrasında, geçici olarak kullanılması için tahta korkuluk eklendiği görülmektedir (Ceylan, 2013: 4).

Korkuluk kısmı olan sekiz köprüden biri olan Belkıs Köprüsü'nün kitabesinin korkuluk kısmında olması, köprünün orijinalinde korkuluk kısmının yapıldığını göstermektedir (Çulpan,1975: 67). Bu kullanıma benzer bir örnek; Kırşehir Kesik Köprü'de, köprünün memba tarafındaki ilk selyaran hizasında, korkuluk kısmında yer alan kitabedir. Bilinmeyen bir tarihte yerinden düşmüş olan kitabe, bugün korkuluk kısmının üzerine yerleştirilmiştir (İlter, 1978: 167).

Fotoğraf 4. 16 Belkıs Köprüsü Kitabesi



Fotoğraf 4. 17 Kesik Köprü Kitabesi



Kaynak: (İlter, 1978: 172).

Bıçkıcı Köprüsü'nde korkuluk, 3.10 m. genişliğindeki tabliyeyi daraltabilir endişesi ile sık görülen yöntemlerin dışında çözülmüştür. Tabliye döşemesi üzerine aralıklı ve enine biçimde yerleştirilen ahşap hatıllar memba ve mansap cephelerine doğru uzatılmıştır. Alt başlıkları oluşturan hatıllar üzerine yerleştirilen ahşap dikmelerle, korkuluk tabliye dışına taşırılmıştır. Köprünün eski fotoğraflarında ahşap hatıl kalıntıları ile yuvalar görülebilmektedir (K.G.M., 2013: 7).

Korkuluğu olan diğer köprülerde, geçirmiş olduğu onarımlar sonucu yenilenmiştir.

4.3.3. Boşaltma Gözü / Hafifletme Kemeri

İncelediğimiz 11 köprüden yalnızca dördünde boşaltma gözü ve kemeri bulunmaktadır.

Ali Köprüsü'nde ana kemerin her iki yanında, yuvarlak formda boşaltma gözleri yapılmıştır. Ayrıca bir tane de boşaltma kemeri bulunmaktadır.

Bıçkıcı Köprüsü'nde doğu yakasında, akarsuyun seviyesinin yükseldiği zamanlarda akışı rahatlatmak amacıyla boşaltma kemeri yerleştirilmiştir.

Kaşlıoğlu Köprüsü'nde ana kemerin batı yakasında, yuvarlak formda bir boşaltma kemeri açılmıştır.

Kemer Köprü'nün doğu tarafında yuvarlak formda kemerli boşaltma kemeri bulunmaktadır.

Selçuklu köprülerinde boşaltma gözlerinde sivri kemer formunun tercih edildiği söylenebilir. Antalya'da bulunan Karamanoğulları dönemi köprülerinde ve farklı illerdeki Karamanoğulları dönemine ait köprülerde yuvarlak kemer formunda boşaltma veya hafifletme gözlerine sıklıkla rastlanmaktadır. Bu uygulamanın taşkınlarda suyun akışını kolaylaştırmasının yanı sıra görsel bir etkisi olduğu da söylenebilir.

Anadolu'daki hafifletme gözü uygulamalarına Selçuklu döneminden Çeşnigir Köprüsü, Talazan Köprüsü, Karamanoğulları döneminden Ala Görmeli Köprüsü, Bıçakcı Köprüsü, Alaca Köprüsü örnek gösterilebilir (İlter, 1978: 141-227).

Fotoğraf 4. 18 Çeşnigir Köprüsü



Kaynak: (İlter, 1978: 189).

4.3.4. Selyaran

11 köprünün altısında selyaran izine rastlanılmamaktadır. Bunlar; Ali Köprüsü, Cırnık Köprüsü, Gülefşen Köprüsü, Kaşlıoğlu Köprüsü, Soğucaksu Köprüsü ve Kemer Köprü'dür. Bunlardan Ali Köprüsü, Kaşlıoğlu Köprüsü ve Kemer Köprü dar yatağı olan akarsular

üzerinde olup, iki akarsu yakasının da kayalık kısmılarına oturtulmuş tek ana kemerden oluşmuş köprülerdir. Diğer köprülerden olan Gülefşen Köprüsü'nün memba tarafı tamamen kapatıldığı için bir bilgiye sahip olmasak da bulunduğu konum itibariyle sert bir akarsu ile karşı karşıya kalmayacak bir köprüdür. Soğucaksu Köprüsü'nde selyaran bulunmamaktadır.

Selyaran yapı elemanının bulunduğu köprüler; Belkıs Köprüsü, Bıçkıcı Köprüsü, Dim Çayı Köprüsü, Naras Köprüsü ve Üç Kemerli Köprü'dür.

Belkıs Köprüsü'nde memba cephesinde dördü üçgen formda olmak üzere, toplam yedi selyaran bulunmaktadır. Bunlardan üçgen formda olanlardan biri Roma selyaranıdır. Üçgen olmayanlar da Roma köprüsünün ayak kalıntılarıdır. Selyaran görevi görmektedirler. Mansap cephesinde üçü üçgen şeklinde selyaran, bir de dikdörtgen şeklinde topuk kısmı bulunmaktadır. Bunlardan ikisi Roma köprüsünden günümüze ulaşmıştır.

Bıçkıcı Köprüsü'nde bulunan selyaranın bir formu yoktur. Bir kalıntının selyaran etkisi göstermesinden ibarettir.

Dim Çayı Köprüsü'nde üçgen formda, günümüze sağlam bir şekilde ulaşmış selyaran bulunmaktadır.

Naras Köprüsü'nde memba cephesinde üç, mansap cephesinde iki selyaran bulunmaktadır.

Üç Kemerli Köprü'de memba cephesinde, su yatağı içerisinde bulunan iki ayağında da üçgen formda selyaranlar bulunmaktadır.

Selyaran uygulamaları, Antalya'daki köprülerde gördüğümüz gibi diğer köprülerde de genellikle üçgen forma sadık kalınarak yapıldığını görmekteyiz. Malabadi Köprüsü, Halilviran Köprüsü (Kutlay, 2012: 52-66), Göksu (Kadı) Köprüsü, Gravga Köprüsü (Sözlü, 2017: 243-245), Meram Köprüsü, üçgen formda selyaran kullanımı için sayabileceğimiz başlıca örneklerdir (İlter, 1978: 236).

4.5. Malzeme

Köprüler, akarsular üzerine kurulu olmasından ve üzerinden belli bir ağırlığın geçmesi düşünülerek tasarlandığı için, dayanıklı malzeme ile yapılması gerekmektedir. En dayanıklı olan ve yüzyıllarca dayanıklılığını koruyacak malzeme taştır. Antalya'da bulunan Selçuklu ve Beylikler Devri'nde yapılmış olan tüm köprüler taş malzeme ile yapılmıştır.

İncelediğimiz köprüler arasında malzeme kullanımı ile alakalı en çok bilgi sahibi olduğumuz köprü Belkıs Köprüsü'dür. 1996-1999 tarihleri arasında onarım görmüş olan köprünün K.G.M. raporlarında, köprü yapı malzemesinin kalker taşı olduğunu ve bu taşların ocağının Çakış Köyü'ndeki Pencereli Tepe olduğu ifade edilmiştir (K.G.M., 2011: 34).

4.5.1. Kesme Taş Malzeme

İncelenmiş olan köprülerin hepsinde kesme taş malzeme kullanılmıştır. Kesme taş malzemenin en çok kullanıldığı yerler; kemer ayakları, kemer taşları, kemer karın kısmı, köprülerin bazılarında tempan duvarları, selyaranlar, tabliye döşemelerinde genellikle kesme taş malzeme kullanıldığını görmekteyiz.

4.5.2. Kaba Yonu Taş Malzeme

İncelenmiş olan köprülerde Soğucaksu Köprüsü, Üç Kemerli Köprü ve Kaşlıoğlu Köprüsü'nün tempan duvarlarının kaba yonu taş ile örüldüğü görülmektedir.

4.5.3. Devşirme Malzeme

İncelediğimiz köprülerin üçünde devşirme malzeme kullanımına rastlanmaktadır. Bu köprülerin bulundukları yerde, önceki dönemlere ait su kemerlerinin veya köprülerin bulunduğunu görmekteyiz.

Belkıs Köprüsü'nün, bulunduğu yerde Roma köprüsü kalıntıları bulunmaktaydı. Selçuklular tarafından Roma kalıntıları üzerine Belkıs Köprüsü yapılmıştır. Aspendos Su Kemeri'nde bir yapı elemanı olan basınçlı su borularının Roma köprüsünde kullanıldığı, köprünün Roma kalıntılarından anlaşılmaktadır. Selçukluların da bu kalıntıları kullanmış olduğunu görmekteyiz. Bir diğer örnek de Naras Köprüsü'nde, su kemerinden kalma kule yapısının köprü ile beraber tutulmasıdır. Soğucaksu Köprüsü'nde de kemerlerden birinde, su kemerinden kalma kemer izleri görülmektedir. Bu kullanım da bir devşirme örneğidir.

4.5.4. Ahşap Malzeme

Ahşap kullanımı, köprülerde pek de yaygın olmayan bir malzemedir. Ancak, Karamanoğulları dönemine ait olan Bıçkıcı Köprüsü'nün tabliye kısmının daralmaması için ahşap kirişler kullanarak korkuluk kısmı tabliyenin dışına konumlandırılmışlardır.

4.6. Süsleme

Yapıların hiçbirinde süsleme izine rastlanılmamıştır.

SONUÇ

Antalya, tarih boyunca önemli medeniyetlere ev sahipliği yapmıştır. Bunun yanında Antalya şehri, önemli limanlara sahip olmasından dolayı ticari bir önem taşımaktaydı. Bu yüzden bu bölgeye egemen olan devletler tarafından önemli ticaret yolları yapılmıştı.

Antalya kentine egemen olan milletler, yollarda karşılaşılan engelleri aşmak, zor geçitleri geçebilmek ve ulaşımı kolaylaştırmak için gerekli gördükleri yerlere köprüler yapmışlardır.

Çalışmamızda Antalya ili sınırları içerisinde bulunan, Anadolu Selçuklu Devleti ve Beylikler Devri'nde yapılmış olan köprüler araştırılmıştır.

Köprülerin konumlandırıldıkları yerler genel olarak; Antalya ile Alanya'yı ve Alanya'dan da Anamur'u birbirine bağlayan doğu – batı yol hattı ve Antalya – Alanya limanlarının Konya'ya bağlandığı kuzey – güney yol hattında bulunmaktadır. Anadolu Selçukluları ve Karamanoğulları döneminde başkentlik yapan Konya'ya ulaşımı sağlamak amacıyla köprüler inşa edilmiştir.

Araştırmalarımız sonucunda Antalya ili sınırları içerisinde Anadolu Selçuklu ve Beylikler dönemine tarihlendirilen 11 köprü tespit edilmiştir. Bu köprülerden Belkıs Köprüsü, Cırnık Köprüsü, Gülefşen Köprüsü, Kemer Köprü, Naras Köprüsü, Soğucaksu Köprüsü ve Üç Kemerli Köprü Anadolu Selçuklu Devleti dönemine tarihlendirilirken, Ali Köprüsü, Bıçkıcı Köprüsü, Dim Çayı Köprüsü ve Kaşlıoğlu Köprüsü Karamanoğulları Beyliği dönemine tarihlendirilmektedir. İncelediğimiz köprülerden sadece Belkıs Köprüsü'nün kitabesi bulunmaktadır. Diğer köprüler mimari özelliklerinden hareketle tarihlendirilmeye çalışılmıştır.

Ele aldığımız 11 köprüyü Fügen İlter'in tipolojisine göre değerlendirdik. Bu tipolojiye göre köprüler iki temel gruptan oluşmaktadır. Düz köprüler; akarsuyun üzerinden geçerken düz bir tabliye hattına sahiplerdir. Bunlar da kendi içlerinde çok kemerli ve tek kemerli olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Düz ve çok kemerli köprüler; Belkıs Köprüsü, Naras Köprüsü ve Soğucaksu Köprüsü'dür. Düz ve tek kemerli köprüler; Gülefşen Köprüsü, Ali Köprüsü ve Kemer Köprü'dür. Dik köprüler; akarsuyun üzerinden geçerken dik bir tabliyeye sahiplerdir. Bunlar da kendi içlerinde çok kemerli ve tek kemerli olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Dik ve çok kemerli köprüler; Cırnık Köprüsü, Üç Kemerli Köprü, Bıçkıcı Köprüsü ve Dim Çayı Köprüsü'dür. Dik ve tek kemerli köprüler grubunda sadece Kaşlıoğlu Köprüsü yer almaktadır.

Köprülerde kemer, korkuluk, boşaltma gözü ve selyaran yapı elemanları görülmektedir. Kemer kullanımında; Anadolu Selçukluları döneminde yapılan Soğucaksu Köprüsü haricindeki tüm köprülerde sivri kemer kullanılırken, Karamanoğulları döneminde

uygulanan kemer formu yuvarlaktır. Bununla beraber, Karamanoğullarına ait köprülerde boşaltma / hafifletme gözü kullanımına sıklıkla rastlamaktayken, Anadolu Selçuklularına ait incelediğimiz köprülerde böyle bir uygulamaya rastlamamaktayız. Korkuluk kullanımı Anadolu Selçuklu ve Karamanoğulları köprülerinin bazılarında görülmektedir. Dikkat çeken kullanıma örnek olarak Belkıs Köprüsü'nde korkuluk bölümünde kitabe bulunmasıdır. Diğer bir dikkat çekici örnek ise Bıçkıcı Köprüsü'nün ahşap hatıllarla tabliyeden dışarıya taşırılan korkuluklarıdır. Bunun benzer örneğini Karamanoğulları yapısı olan Gravga Köprüsü'nde görmekteyiz.

Malzeme olarak kesme taş, kaba yonu taş, devşirme malzeme ve ahşap kullanımı görülmektedir. Ancak genellikle düzgün kesme taş malzeme kullanılmıştır. Bunun sebebi, akarsuyun akış gücüne direnebilmesi için kullanılabilecek en dayanıklı malzeme olmasıdır.

İncelemiş olduğumuz köprülerde herhangi bir süsleme unsuruna rastlanmamıştır.

Araştırmamız sonucu, Anadolu Selçuklu Devleti Antalya ve Alanya gibi önemli liman kentlerini ele geçirerek ticarette en parlak dönemlerini yaşamışlardır. Öncesinde de önemli karayollarına sahip olan bölgede, var olan yolları yeniden kullanarak ve doğu – batı ve kuzey – güney istikametli yeni yollar oluşturarak başkentleri olan Konya'yı ticari yolların kavşağı haline getirmişlerdir. Bu yol ağlarının üzerine ticareti canlı tutmak, güvenli ulaşımı sağlamak ve hem askeri hem de ticari amaçla ulaşımı kolaylaştırmak için Anadolu Selçuklu Devleti döneminde ve sonrasında bölgeye egemen olan Karamanoğulları Beyliği döneminde birçok köprünün inşa edildiğini görmekteyiz. Kullanılan bu yolların güzergâhlarını günümüzde de üzerlerine yapılan modern karayolları ile kullanmaktayız. Tarihi köprülerin bazıları karayollarındaki kullanımını engellemek için hemen yanlarına modern köprüler inşa edilmiş olsa da bazı köprülerin günümüz karayollarında trafiğe açık durumda olması endişe verici bir durumdur. Tarihi mirasımız olan bu yapılara gereken değeri vererek ülkemize kazandırmamız gerekmektedir. Bilinçsiz davranışlarla muhatap edilmemesi gereken bu tarihi yapılarımızın gerektiği şekilde tamiratlarını ve onarımları gerçekleştirerek layık olduğu şekilde korunması, tanıtılması ve kaderlerine terk edilmemelidirler.

KAYNAKÇA

Atak, E. (2008). *Erken Osmanlı Köprüleri* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Onsekiz Mart Üniversitesi, Çanakkale.

Baş, A., Duran, R., (2002). Karaman Çevresi Yüzey Araştırmalar (Köprüler). M. Denktaş, Y. Özbek, A. Sağıroğlu Arslan (Ed.), *VI. Ortaçağ ve Türk Dönemi Kazı Sonuçları ve Sanat Tarihi Sempozyumu.* (ss. 137-160). Kayseri: Erciyes Üniversitesi.

Baş, A., Duran, R., Özcan, R. (2016). *Tarihi Konya Köprüleri.* Konya: KUDEB.

Batur, Y. (2019). *Antalya İli Camilerinde Ahşap Süsleme* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Akdeniz Üniversitesi, Antalya.

Baykara, T. (2010). Türkiye Selçukluları Devrinde Antalya. A. K. Atılgan (Ed.), *Dünden Bugüne Antalya.* (ss. 105-112). Antalya: T.C. Antalya Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları.

Bean, G. E. (1997). *Eskiçağ'da Güney Kıyıları.* (İ. Delemen ve S. Çokay, Çev.) İstanbul: Arion Yayınları.

Bilici. Z., K., Bozan, R., Çeken, M. (2018). *Anadolu Selçuklu Çağı Mirası: Mimari.* Konya: Konya Selçuk Belediyesi.

Bilici, Z. K. (2004). Köprüpazar (Belkıs) Köprüsü Kitabesi Üzerine. *VI. Selçuklu Semineri Bildirileri.* (ss. 31-38). Antalya: T.C. Antalya Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü.

Bozkurt. T., Wimmer, R. (2016). Bozkır-Gündoğmuş Tarihi Yol Güzergâhı Üzerine İlk Tespitler. H, Bahar., H. Kuyucu., Ç. Benhür., H. G. Küçükbezci., M. Turgut., F. N. Küçükballı (Ed.). *Uluslararası Sempozyum: Geçmişten Günümüze Bozkır.* (ss. 1489 – 1502). Konya: Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Yayınları.

Bozkuş, M. A. (2016). Ortaçağ Alanya'sında Ticaret ve Ticari Yollar, *Phaselis Disiplinlerarası Akdeniz Araştırmaları Dergisi, (II).* doi: 10.18367/Pha.16014

Büyükyıldırım G. (1994). *Antalya Bölgesi Tarihi Su Yapıları.* Ankara: Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü.

Ceylan, İ. (2013). *Karayolları 13. Bölge Sınırları İçinde Yer Alan Tarihi Köprülerin İncelenmesi* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Süleyman Demirel Üniversitesi, Isparta.

Çimrin, H. (2002). *Antalya Tarihi ve Turistik Rehberi.* İstanbul: Yaylacık Matbaası.

Çulpan, C. (1975). *Türk Taş Köprüleri (Ortaçağdan Osmanlı Devri Sonuna Kadar).* Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

Demir, M. (2017). *13. yüzyıl Doğu Akdenizi'nin (Antalya-Alanya-Misis-Tarsus-Anazarba-Lazkiye-Süveydiye) Siyasi, Sosyal ve Ekonomik Tarihi* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Akdeniz Uygarlıkları Araştırma Enstitüsü, Antalya.

Demirci, D. (2014). Isparta'daki Kervan Yolları Üzerine Bazı Düşünceler. *Tarih Kültür ve Sanat Araştırmaları Dergisi (III)*3, 98-123. doi: 10.7596/taksad.v3i3.344.

Doğan, N.Ş. (1996). Konya'dan Antalya-Alanya'ya Uzanan Kervan Yolları Hakkında Bazı Görüşler, F. N. Koçak (Ed.). *Alanya Tarih ve Kültür Seminerleri (1992-1993-1994-1995)*. (ss. 381-386). Alanya: Alanya Belediyesi.

Doğu, S. (2009). *Antalya Su Havzasındaki Yerleşmelerde Su, İnsan, Mekân İlişkileri ve Su Yapıları* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Duran, R., Dursun Ş. (2018). Anadolu Selçukluları Dönemi Konya Ticaret Yolları, A. Buluş – C. Arabacı (Ed.). *Konya Ticaret Tarihi*. (ss. 227-246). Konya: K.T.O. Karatay Üniversitesi.

Duran, R., Baş, A., Özcan, R. (2014). M. Hülagü (Ed.) *Selçuklu Devri Konya Köprüleri.* (ss. 225-248). Ankara: Türk Tarih Kurumu.

Dülgerler, O. N. (2006). *Karamanoğulları Dönemi Mimarisi*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Eskikurt, A. (2014). Ortaçağ Anadolu Ticaret Yolları. *Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, (33)* 15-40. doi:1302-7824

Emecen, F. (1991). Antalya. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. (III), 232-236.

Eravşar, O. (2015). Akseki ve Çevresindeki Selçuklu Dönemi İzleri. A. Durak (Ed.) *Ben Akseki'yim*. (ss. 291-304). İstanbul: Eğitim Hayatı Derneği.

Ercenk, G. (1992). Pamphylia Bölgesi ve Çevresi Eski Yol Sistemi. *Belleten (LVI)*216, 361-382.

Erten, S.F. (1940). *Antalya Vilayeti Tarihi.* İstanbul: Tan Matbaası.

Germen, M., Tanyeli, G., Sözen, M. (2000). *Türkiye'nin Köprüleri*. İstanbul: Koç Allianz Hayat Sigorta A.Ş.

Güçlü, M. (1994). *XX. Yüzyılın İlk Yarısında Antalya Şehri* (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Ege Üniversitesi, İzmir.

Güçlü, M. (2019). XX. Yüzyılın Başlarında Teke (Antalya) Sancağında Dağılan Bir Pazar: Köprü Pazarı. *Selçuk Üniversitesi Selçuklu Araştırmaları Dergisi, (X).79-106. doi:*2548-0154.

Gürbüz, S. M. (2012). *Kayseri Taş Köprüleri* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Erciyes Üniversitesi, Kayseri.

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

Karayolları Genel Müdürlüğü. (2000). *Naras Köprüsü Restorasyonu ve Değerlendirme Raporu*. Antalya: Karayolları Genel Müdürlüğü.

Karayolları Genel Müdürlüğü. (2010). *Antalya İli, Tarihi Soğucaksu Köprüsü As-Built Raporu*. Antalya: Karayolları Genel Müdürlüğü.

Karayolları Genel Müdürlüğü. (2011). *Tarihi Aspendos (Belkıs) Köprüsü Restorasyon Uygulama Projesi Teknik Raporu*. Antalya: Karayolları Genel Müdürlüğü.

Karayolları Genel Müdürlüğü. (2013). *Antalya İli, Gündoğmuş İlçesi, Güneycik Köyü Ali Köprüsü Görsele Dayalı Değerlendirme Raporu*. Ankara: Karayolları Genel Müdürlüğü.

Karayolları Genel Müdürlüğü. (2013). *Bıçkıcı Köprüsü Rölöve, Restitüsyon Ve Restorasyon Projesi Sanat Tarihi Raporu*. Antalya: Karayolları Genel Müdürlüğü.

Karayolları Genel Müdürlüğü. (2017). *Antalya İli, Akseki İlçesi Taşlıca Köyü Üçlü Kemer Köprüsü Rölöve Raporu.* Antalya: Karayolları Genel Müdürlüğü.

Karayolları Genel Müdürlüğü, 13. Bölge Müdürlüğü. (2020). *Antalya'nın Su Kaynakları [Harita].* Erişim Adresi: https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Bolgeler/13Bolge/Harita.aspx (erişim tarihi 30.10.2020).

Kaya, M. (2004). *XII. ve XIII. Yüzyılda Türkiye Selçuklu Devleti'nde Dış Ticaret.* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Selçuk Üniversitesi, Konya.

Keleş, B. (2001, Mayıs). Anadolu'da Gelişen Bazı Önemli Ticaret Merkezleri (Antalya – Kayseri – Sivas ve Sinop). *Anadolu'da Tarihi Yollar ve Şehirler Semineri*. (ss. 25-38). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırma Merkezi.

Konyalı, İ. H. (1946). *Alanya (Alâiyye)*. İstanbul: Ayaydın Basımevi.

Koşay, H. Z. (1974). *Etnografya, Folklor, Dil, Tarih v.d. Konularda Makaleler ve İncelemeler*. Ankara: Ayyıldız Matbaa.

Kutlay, Ş. (2012). *Diyarbakır İli Köprüleri.* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Gazi Üniversitesi. Ankara.

Macqueen, J. G. (2001). *Hititler ve Hitit Çağında Anadolu*. (E. Davutoğlu, Çev.) Ankara: Arkadaş Yayınları.

Moğol, H. (1997). *Antalya Tarihi*. Ankara: Mehter Yayınları.

Özergin, M. K. (1959). *Anadolu Selçukluları Çağında Anadolu Yolları.* (Yayımlanmamış Doktora Tezi). İstanbul Üniversitesi, İstanbul.

Parlak, S., Kapar, M.Ali., Kunt, H.İbrahim. (2018). Ermenek'te Baraj Suları Altında Kalan Bir Eser: Görmeli Köprüsü. H, Muşmal., E. Yüksel., M.A. Kapar (Ed.). *Ermenek Araştırmaları – I. (105-133).* Konya: Palet Yayınları.

Ramsay, W. M. (1960). *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*. (M. Pektaş, Çev.) İstanbul: Milli Eğitim Basımevi.

Sarı, C.ve Koçak, İ. (2010). Antalya'nın Genel Coğrafi Özellikleri. A. K. Atılgan (Ed.), *Dünden Bugüne Antalya*. (ss. 47-53). Antalya: T.C. Antalya Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları.

Sözlü, H. (2017). Mut'taki Tarihi Köprüler. *Selçuk Üniversitesi Selçuklu Araştırmaları Dergisi, (VI).241-266. doi:* 2548-0154.

Tekeoğlu, R. (2010). Prehistorya'dan Tarihi Dönemlere Kadar Antalya Bölgesi. A.K. Atılgan (Ed.), *Dünden Bugüne Antalya*. (ss. 78-86). Antalya: T.C. Antalya Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları.

Turan, Ş. (2000). *Türkiye – İtalya İlişkileri I.* Ankara: Doruk Matbaa.

Tunç, G. (1978). *Taş Köprülerimiz*. Ankara: Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası.

Yavaş, A. (2000). *Ortaçağ Konut Mimarisi Üzerine Bir Araştırma: Anadolu Selçuklu köşkleri* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara Üniversitesi, Ankara.