

ADAPAZARI/BEŞKÖPRÜ MEVKİİNDEKİ ANTİK KÖPRÜ VE ÇEVRE TARİHİ COĞRAFYASINDA YARATTIĞI SORUNLU DURUM

Sencer ŞAHİN*

1984 yılı yaz aylarında Köln Üniversitesinden Dr. Johannes Nollé ve İstanbul Arkeoloji Müzesinden Mustafa Hamdi Sayar ile birlikte antik Trakya, Bitinya, Pamfilya ve Likya bölgelerinde sürdürdüğümüz epigrafik ve tarihi coğrafya araştırmalarının ağırlık noktasını yine yazılı buluntular oluşturmakla birlikte¹, buradaki bildiri niteliğindeki konuşmamı, Adapazarı civarındaki anıtsal bir antik köprü üzerinde yoğunlaştırmak istiyorum. Çünkü, bugün «Beşköprü» adıyla tanınan bu dev yapı, yalnız mimari açıdan eşine az rastlanır bir örnek olması nedeniyle değil, aynı zamanda çevre tarihi coğrafyasında yarattığı sorunlu durum dolayısıyla da üzerinde önemle durulmaya değer inancındayım.

Adapazarı'nın güneybatı bitişiğinde, E5 karayolunun 200 m. kadar kuzeyindeki «Beşköprü» mevkiinde, bugünkü Çarksuyu'nun bir kolu üzerinde, 340 m'yi aşan uzunluğu, 9 m'lik genişliği ve bugünkü gömük durumuyla 8 m'ye ulaşan yüksekliği ve 13 adet kemeriyle görkemli bir anıtsal karakter taşıyan bu taş köprü, tarihi kaynaklardan edindiğimiz bilgilere göre, Justinianus (İ. S. 527 - 560) tarafından yaptırılmış olmalıdır.

Saray tarihçisi Prokopius, Justinianus'un, o zamana kadar köprü-süzlük yüzünden aşılması imkânsız Sakarya Irmağı üzerinde bu civarda ilk kez büyük bir köprü yaptırma işine giriştiğini övgü dolu sözlerle anlatmaktadır². Prokopius bunları yazarken, köprü henüz inşa halinde olmalıydı.

Prokopius'un bu yazdıkları ve 13. yüzyıl Bizans tarihçisi Pachymeres'in - Çarksuyu üstündeki köprüyü kastederek - Sakarya'nın sık sık yatak değiştirdiği ve bu yüzden köprünün altından şimdi «Melas» in

(*) Dr. Sencer ŞAHİN, Hermannstr. 35/440 Q Münster

(1) Araştırmalarımıza izin veren Eski Eserler ve Müzeler Genel Müdürlüğü'ne, bu kurumun Genel Müdürü Sayın Dr. Nurettin Yardımcı nezdinde teşekkür etmeyi zevkli bir borç biliyoruz.

(2) Procopius, de aedif. v 3.

(Çarksuyu) aktığını bildirmesi³, modern araştırmacıları, bu köprünün, Justinianus'un yaptırdığı Sakarya köprüsüyle aynı olduğu görüşünde istisnasız birleştirmiştir.

Gerçekten de, adı geçen köprünün, bugün altından akmakta olan ve Sapanca Gölü'nün fazla suyunu boşaltan, Çarksuyu gibi cılız bir dere için yapılmadığı ortadadır. Gerek geniş vadi tabanı, gerekse köprünün olağanüstü büyüklüğü, bunun büyük bir akarsu için düşünüldüğüne işaret etmektedir. Ne var ki, çevrenin tek büyük akarsuyu Sakarya, bugün köprünün 4 km. kadar doğusunda akmaktadır ve akış yönü de güneyden kuzeye doğrudur. Oysa Beşköprü mevkiindeki bu dev köprü, mimari özelliği bakımından, kuzeyden güneye akan büyük bir su için yapılmış gözükmektedir. Çünkü, dalgakıran işlevi gören köprü mahmuzlarından sivri olanlar kuzeye, yuvarlak olanlar ise güneye bakmaktadır. Ayrıca, köprünün batı yakasında 2. ile 3. kemer arasına rastlayan köprü ayağının güney yüzüne örülmüş, ileriye doğru 6 m'lik mahmuz biçimli çıkıntı yapan, girdap önlemeye yarayan ve suyun yatağında kalmasını sağlayan bugünkü taban seviyesi gözönünde tutulduğunda 2 m. yükseklikte bir set bulunmaktadır. Bu da akıntının zamanında kuzeyden güneye olduğunu göstermektedir.

Hal böyle iken, modern literatürde, köprüyü, Sakarya üzerinde bulunması gereken Justinianus köprüsüyle aynı görme gayreti içinde, iki türlü görüş savunula gelmiştir. Bir kısım araştırmacı, Justinianus'un, Sakarya Irmağının bu bölgede sık sık taşkınlık yapması nedeniyle yatağını değiştirmek isteyerek, ilkin bugünkü Adapazarı çevresinde büyük bir kavis çizdirip, ırmağı kuzeyden güneye yöneltmek ve söz konusu köprünün altından geçirdikten sonra Sapanca Gölüne, oradan da bir kanalla İzmit Körfezine akıtmak istediğini benimserken⁴, diğer bir kısım araştırmacı böyle bir durumun çevrenin coğrafi özellikleriyle bağdaşmayacağı düşüncesinden hareketle ve fakat köprünün en çarpıcı mimari karakterini kâh görmezlikten gelerek⁵, kâh bunu modern teknik anlayı-

(3) Pachymeres II 331.

(4) Bk. v.d. Goltz, *Anatolische Ausflüge* (Berlin 1896), s. 103 vd.; C. Risch, *Der Sabandjasee und seine Umgebung*, şu periyodikte: *Petermanns Mitteilungen* 55 (1909), s. 185; H. İnandık, *Adapazarı Ovası ve çevresinin Jeomorfolojik Etüdü: İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enst. Dergisi* 2 (1952/53), s. 132vd.

(5) Krş. örneğin v. Diest, *Von Pergamon über Dindymos zum Pontus* (Ergaenzungsheft 94 zu *Petermanns Mitteilungen*. Gotha 1889), s. 94-95i ayıca v. Diest *Von Tilsit nach Angora* (Ergaenzungsheft 125 zu *Petermanns Mitteilungen*. Gotha 1898), s. 70 (v. Diest burada, Sakarya'nın söz konusu köprü altından aktığına pek ihtimal vermemektedir.) Turgut Bilgin, *Adapazarı Ovası ve Sapanca Oluğunun Alüvyal Morfolojisi* (TUBİTAK. Projesi No 128) (1973-75) s. 63 vdd.

şıyla izaha çalışarak⁶, Sakarya Irmağının yatağının köprüünün güneydoğusunda değiştirildiğini ve ırmağın kendi doğal yönünde Çarksuyu vadisine sevk edilerek, bu köprü altından geçirildikten sonra kuzeye akıtıldığını benimsemişlerdir. Bu ikincilere göre, Sakarya sonradan, Pachymeres'in naklettiği gibi, yön değiştirerek yine eski, yani bugünkü yatağına dönmüştür⁷.

İlk görüş çevrenin coğrafi yapısı, ikinci görüş ise köprüünün belirlenim mimari özelliği bakımından tutarsız kalmaktadır. İlk görüş, yani Sakarya'nın Sapanca üzerinden İzmit Körfezine akıtılmak istendiği yolundaki sav, ayrıca şu bakımdan da pek kuşkulu kalmaktadır: Böyle bir durumda, gerek Sapanca göl çanağı, gerekse İzmit Körfezinin sığ doğu ucu, ırmakla gelen enkaz yığınlarıyla kısa sürede dolma tehlikesiyle karşılaşacağından^{7a}, Justinianus'un bu tür bir projeyi uygulamaya koymuş olması pek olası değildir.

Bu durumda, köprüünün yapılış amacını kendi mimari özelliklerine ve coğrafi konumuna uygun biçimde yeniden yorumlamak gerekmektedir.

Köprü mimarisinde göze çarpan-yukarıda sözünü ettiğimiz- teknik özellikler, aslında Justinianus'un amacını da ifşa eder niteliktedir. Şöyle ki: Bu imparatorun amacı görünüşe göre ve Prokopius'un bildirdiklerinin tersine, yalnız Sakarya'nın azgın sularını bu yörede dizginlemek ve bir ya da birkaç köprüyle aşılır duruma sokmak olmayıp, aynı zamanda, kuzeyde Karadeniz'e, güneyde ülke içlerine kadar açılan, gemi seferlerine elverişli bir su yolu şebekesini de gerçekleştirmektir. İzmit Körfezi - Sapanca Gölü ve Sakarya Irmağı üzerinden gerçekleştirilecek böyle bir proje Roma, Bizans ve Osmanlı devirlerinde birçok kereler ele alınmış olmakla beraber⁸, bu hususta ilk kararlı adımı, görünüşe göre, Justinia-

(6) Bu görüş daha çok yeni araştırmacılar arasında henüz tartışma aşamasındadır (bk. ayrıca Hülya Hasköylü, Adapazarında Justinianus Köprüsü [İst. Üniv. Sanat Tarihi Bölümü Lisans tezi, 1967]).

(7) Bu hususta ayrıca krş. F. G. Moore, Three Canal Projects, Roman and Byzantin: AJA 54 (1950) s. 97-111; özellikle 109.

(7a) Bak. T. Bilgin, a. e. s. 165.

(8) Plinius, epist. X 41'de Krş. ayrıca X 61. Traian'a yazdığı mektupta bugünkü Sapanca Gölü üzerinden Sakarya'yı İzmit Körfezine bağlayacak bir kanal yapımını teklif etmekte, böyle bir girişimin daha önceleri bir Bitinya kralı tarafından başlatıldığına da değinmektedir. Osmanlı devrinde ilk kez Kanuni yönetiminde Sinan tarafından ele alınan bu proje (Selaniki tarihi, s. 283), 16, 17, 18 ve 19'uncu yüzyıllarda tekrar tekrar ele alınmış, ancak hiçbiri uygulama safhasına ulaşamamıştır; ayrıntılı olarak krş. İ. Hakkı Uzunçarşılı, Marmara ve Karadeniz'in birleştirilmesi hakkında, Beiletten IV (1940) s. 149-175; ayrıca aynı yazar, Osmanlı Tarihi III, 1 (2. Baskı Ankara 1973) s. 38 vd.

nus atmıştır. Bu tür bir su yolu şebekesinin gerçekleştirilmesi, kuşkusuz İzmit Körfeziyle Sapanca Gölünün bir kanalla birleştirilmesiyle mümkündür. Yukarıda sözünü ettiğimiz köprüünün bilmeceli durumu da gerçekte bu noktada düğümlenmektedir.

Sapanca Gölünün Körfezden uzaklığı 12 km. olup, denizden yüksekliği 31 m'dir. Bu kadar kısa bir mesafede 31 m'lik bir yüksekliği gemi ulaşımına elverişli bir şekilde deniz seviyesine indirmek için iki çözüm şekli düşünülebilir :

1. Göl ile körfezi kapaklı bendlerden oluşacak bir kanalla birbirine bağlamak⁹. Bu usul, çok sayıda kapaklı bend yapımını gerektireceğinden hem pahalı hem de zahmetli bir işti.

2. Göldeki su seviyesini asgariye düşürerek, gölden körfeze doğru az akıntılı bir kanal tabanı oluşturmak, böylece gemilerin rahat, çabuk ve ucuz işleyebileceği bir su yolu sağlamak.

Justinianus'un amacı gerçekten de bir kanal yapımı idiyse, bu ikinci yolu tercih etmiş olmalıdır. Çünkü, ortalama derinliği orta kısımlarda 50 m'yi aşan Sapanca Gölünde böyle bir seviye düşürülmesi, göl suyunun boşalması gibi bir tehlike yaratmayacağından, bu tür bir projenin uygulamaya konmuş olması mümkün gözükmektedir. Bu gerçekleştirildiği zaman ortaya çıkacak sorun, seviyesi düşürülen göl düzeyi ile, bunun hemen 4 km. kadar doğusunda akan Sakarya Irmağı arasında meydana gelecek büyük seviye farkından doğmakta, yani gölü en kısa yoldan Sakarya'ya bir kanalla bağlamak olanaksızlaşmaktadır. Bu durumda gölü Çarksuyu vadisinden Aşağı Sakarya'ya bağlamak tek çıkar yol, hatta en rahat su yolu olarak gözükmektedir.

Çarksuyu'nun Sakarya'ya birleştiği noktanın deniz seviyesinden bugünkü yüksekliği 14-15 m. civarındadır. 1400 yıl önce bunun daha da fazla olabileceği göz önünde tutulduğunda, bu noktanın, su seviyesi düşürülmüş Sapanca Gölünden biraz daha yüksek bir konuma sahip olması gerekir. Sakarya'nın kabarık olduğu mevsimlerde bu yükseklik farkı kuşkusuz daha da artacaktı. Bir başka deyimle, Çarksuyu vadisinin güneyden kuzeye olan doğal eğimi - ki bu binde 2 gibi çok az bir eğimdir¹⁰ - bu durumda yapay olarak tersine çevrilebilecek, yani Aşağı Sakarya'nın bir bölüm suyu bu yoldan Sapanca'ya akıtılabilecekti. Kuzey-

(9) Plinius, epist. X 61, 4'te kanal yapımı hakkında Traian'a yazdığı ikinci mektupta (ilki için bk. yuk. dn. 8), başka çare kalmazsa, göl ile denizi birleştirmek için, kapaklı bend usulüne başvurabileceğini bildirmektedir.

(10) Bk. Bilgin, a.e. s. 63.

den güneye sağlanacak bu tür bir yapay eğim için, Çarksuyu vadisinin tabanını, bugünkü Beşköprü civarında oldukça derine indirmek gerekecekti. Bu hususta da kesin bir rakam vermek mümkün olmamakla birlikte, köprü ayaklarının heybetli iriliği ve kalın bir dolgu tabakasına gömük olmaları¹¹, böyle bir olasılığı doğrular niteliktedir.

Bütün bunlar insan eli ve o devrin teknik bilgisiyle gerçekleştirilebilecek hususlar olup, Beşköprü mevkiindeki antik köprünün de ancak böyle bir sistem içinde kendi mimari özelliği ve çevre tarihi coğrafyasıyla uyum sağlayabileceğini sanmaktayız.

Öte yandan, 1984 yılı yaz aylarında Çarksuyu vadisinin kuzey güzergâhında ve doğu kıyısında saptadığımız iki adet Bizans kalesi de bu su kanalı sistemiyle ilişki içinde olmalıdır. Bataklıklarla çevrili ve antik yerleşme izi olmayan bu bölgede bu tür savunma ve gözetleme tesislerinin varlığını başka şekilde açıklamak mümkün gözükmemektedir.

Sonuç olarak : Beşköprü mevkiindeki antik köprü Sakarya üzerinde değil, Aşağı Sakarya ile Sapanca Gölünü Çarksuyu vadisi üzerinden birbirine bağlayacak büyük bir su kanalı üzerinde kurulmuş olsa gerek. Bu kanalda, Sapanca Gölünün İzmit Körfezine bağlanmasından doğacak seviye farkı dolayısıyla, kuzey-güney yönünde ve Sakarya Irmağındaki su seviyesine göre hızı ve yüksekliği değişecek zorunlu bir akıntı mevcut olacaktı. Köprünün sivri mahmuzlarının kuzeye bakması ve 3. batı yakası kemerinin güney yüzüne örülmüş bir yatak settinin bulunması da esasen bu tür bir akıntıya işaret etmektedir.

Doğudan ve güneyden gelen iki ana karayolunun birleştiği bir kavşak noktasında da bulunması gereken bu köprünün olağanüstü bir stratejik öneme sahip olduğu ortadadır. Doğu yakasında köprüyle çağdaş bazı ek binaların varlığı, bu büyük tesisin aynı zamanda bir liman ve gerek deniz yoluyla kuzeyden, gerek kara yoluyla doğudan gelecek yolcular için bir gümrük kapısı olarak ta düşünüldüğüne işaret etmektedir. 13. yüzyılda köprünün Bizans tarihçisi Pachymeres (bk. yuk. dn. 3) tarafından «Pontogephyra» «Deniz», ya da «Liman Köprüsü» diye tanımlanması ise, tesisin bu en eski kuruluş amacından kaynaklanmış olabilir. Buna karşılık aynı köprünün daha 9.¹² ve 12.¹³ yüzyıl yazarları tarafından «Pentagephyra» («Beş-Köprü») diye tanımlanması, bu civardaki bir köprüler grubundan esinlenerek verilmiş bir ad olsa gerektir. Gerçekten de, Adapazarı'nın güneyinde uzanan ovanın düz ve yumuşak zemin üzerinde sık sık taşan ve yatak değiştiren Sakarya'yı bu yörede

(11) Bk. Bilgin. a. e. s. 85.

(12) Theophanes (ed. de Boor) I. 234.

(13) Kedrenos (ed. Bekker) I. 678.

emniyetle aşmak için ikiden fazla köprü yapımı o devirde şart idi. Çarksuyu'nun diğer kolu üzerinde tek kemerden oluşan ikinci bir taş köprü bulunmaktadır. Yapı tekniği bakımından «Beşköprü» köprüsünü çok andırmaktadır. Ayrıca Sakarya üzerinde hala kalıntısı bulunan ve «Eski Köprü» diye bilinen bir antik taş köprü daha vardır. Bu üç köprü büyük bir olasılıkla, yaklaşık 5 km'lik bir yol güzergâhına dizilmiş, tamamı 5 adet köprüden oluşan bir köprüler sisteminin birer bölümüdürler.

Her ne kadar «Pentagephyra» ve «Pontogephyra» sözcükleri sanki biri diğerinden bozularak ortaya çıkmış gibi görünüyorsa da¹⁴, Beşköprü mevkiindeki büyük köprü'nün yukarıda anlatılan özellikleri bakımından, her iki tanımlama da kendi tarzında doğru olabilir. «Pontogephyra» (Liman Köprüsü) tanımlaması, tesisin işlevini daha kuruluşu sırasında yitirmiş olması nedeniyle, unutulmuş, ancak literatüre geçmiş bir terim olarak gözükmektedir. Buna karşılık «Pentagephyra» (Beş Köprü) tanımlamasını, Türkçe'ye olduğu gibi, yani anlam aktarma yoluyla «Beş - Köprü» diye geçmiş olması nedeniyle, halk tarafından sürekli kullanılmış ve çevre topografisinde gerçek bir durumdan esinlenerek verilmiş bir ad olarak kabul etmek gerekmektedir.

Yukarıda özetlediğimiz savın doğru olup olmadığını, Çarksuyu Köprüsü'nün yine bizzat kendisi ortaya koyacaktır. Çünkü, köprü gerçekten de böyle bir su kanalı üzerinde yapılmışsa, Çarksuyu'nun Sakarya'ya karıştığı nokta ile köprü arasındaki seviye farkını, Sapanca Gölünde düşürülmüş su seviyesiyle denge oluşturacak şekilde ortadan kaldırmak gerekecekti. Bu ise vadi tabanının köprü civarında bugünkü seviyesinden çok daha derinlere indirilmiş olduğu ve köprü ayaklarının da bu nispette yüksek inşa edildiği anlamına gelecektir. Bu bakımdan, köprü ayaklarında yapılacak bir mil temizleme çalışması, yalnız bu gerçeği ortaya çıkarmakla kalmayacak, aynı zamanda kendi tarzında ünük bir eser olan bu tarihi köprü'nün devlet bakımı ve kontrolüne alınmasını da sağlayacaktır.

Şunu da burada bir sonuç olarak belirtmek gerekir ki, çeşitli zamanlarda çeşitli hükümdarlar tarafından ele alınan bu cesaretli proje hiçbir zaman gerçekleştirilememiştir. Bir tek Justinianus bu işe gerçekten başlamış görünmektedir.

(14) Krş. örneğin Ramsay, Hist. Geogr. 215; Moore, AJA 54 (195), 109.



Resim : 1 — Köprünün doğudan görünüşü



Resim : 2 — Köprünün batıdan görünüşü



Resim : 3 — Çarşuyu vadisindeki kale



Resim : 4 — Çarşuyu vadisindeki kaleler