



ATATÜRK KÜLTÜR, DİL VE TARİH YÜKSEK KURUMU
ATATÜRK SUPREME COUNCIL FOR CULTURE, LANGUAGE AND HISTORY
ВЫСШЕЕ ОБЩЕСТВО ПО ТУРЕЦКОЙ КУЛЬТУРЕ, ЯЗЫКУ И ИСТОРИИ имени АТАТЮРКА

38. ICANAS

(Uluslararası Asya ve Kuzey Afrika Çalışmaları Kongresi)
(International Congress of Asian and North African Studies)
(Международный конгресс по изучению Азии и Северной Африки)

10-15.09.2007 ANKARA/TÜRKİYE

BİLDİRİLER/ PAPERS/СБОРНИК СТАТЕЙ

TARİH VE MEDENİYETLER TARİHİ
HISTORY AND HISTORY OF CIVILIZATIONS
ОБЩАЯ ИСТОРИЯ И ИСТОРИЯ ЦИВИЛИЗАЦИЙ

VI. CİLT/VOLUME VI/TOM VI

ANKARA-2012

MOSTAR KÖPRÜSÜ/BOSNA-HERSEK

SERT, Halide*
TÜRKİYE/TURCIYA

ÖZET

Yüzyıllar boyunca birçok medeniyetin gelişimine tanıklık eden Anadolu; toplumların haberleşme, askerî, ticari vb. alanlarda ulaşımaya dayalı gereksinimlerin sağlanması amacıyla bir uçtan bir uca yol ağları ile örülmüştür. Bu süreç içinde, ulaşım sisteminin parçası olan köprüler de; ticari, iktisadi, askerî, sosyal ve kültürel konulara hizmet eden yararlı yapılar olarak, zamanla kültür tarihinin tamamlayıcı bir unsuru hâline gelmişlerdir. XVI. yy. Klasik Dönem Osmanlı Mimarlığı'na damgasını vuran Mimar Sinan, 1539 yılında "Hassa Baş Mimar" olduktan sonra, İmparatorluğun gücünü simgeleyen mimarlık başyapıtlarının tasarlanıp uygulanmasında birinci derecede rol oynamıştır. Bu dönemde yapılan eserler içinde; camiler, külliyeler, tıp merkezleri, su kanalları ve çeşmelerin yanı sıra köprüler de önemli bir yer tutar. Mimar Sinan'ın Türkiye sınırları dâhilinde 9, sınırlarımız dışında ise 3 adet köprüsü vardır.

Bildirinin konusunu oluşturan ve fonksiyonelliği ve estetik olgunluğu ile XVI. yy. Klasik Dönem Osmanlı Mimarlığı'nın en nadide eserleri arasında yer alan Mostar Köprüsü; Kanuni Sultan Süleyman döneminde, Mimar Sinan'ın öğrencisi Mimar Hayreddin'e yaptırılmıştır. Bosna-Hersek'te barış, istikrar ve hoşgörünün simgesi olarak 427 yıl kesintisiz hizmet vermiş olan köprü, Yugoslavya iç savaş sırasında 1993 yılında yıkılmıştır. Mostar Köprüsü'nün yeniden yapımı, Dünya Bankası ve UNESCO iş birliği ile *Karayolları Genel Müdürlüğü*'nün teknik danışmanlığında bir Türk firması tarafından gerçekleştirilmiştir. Yeniden yapımı 2004 yılında tamamlanan köprü; 2005 yılında UNESCO tarafından Dünya Kültür Mirası Listesi'ne alınmıştır.

* Mimar, Ulaştırma Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, Tarihî Köprüler Şubesi Müdürü/ Sanat Yapıları Dairesi Başkanlığı, ANKARA/TÜRKİYE, e-posta: hsert@kgm.gov.tr Mostar Köprüsü'nün yeniden yapımı sırasında Başbakanlık tarafından görevlendirilen Mimar Halide Sert; **ihale aşamasında**; 06.02.2002-30.05.2002 tarihleri arasında **29 gün**, **yeniden yapım aşamasında**; 21.03.2003-31.12.2003 tarihleri arasında **128 gün**, Bosna-Hersek yetkililerinin **teknik kabul heyetinde** yer alması için daveti üzerine 18.06.2004-21.07.2004 tarihleri arasında **14 gün** olmak üzere toplam **171 gün** Bosna-Hersek'te görevlendirilmiştir.

¹ Tarihî Köprüleri hazırlayacağı ve hazırlatacağı projelere göre onarmak ve bakımlarını sağlamak, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün asli görevleri arasında yer almaktadır. Envanter kayıtlarımıza göre **Aralık 2010** itibarıyla; Yurt içinde; Hitit (**1**), Urartu (**1**), Roma (**113**), Doğu Roma (**13**), Selçuklu (**135**), Osmanlı (**1173**) ve Erken Cumhuriyet (**57**) olmak üzere toplam **1493** adet tarihî köprü bulunmaktadır. Yurt dışında ise; çoğunluğu Bosna-Hersek'te olmak üzere Osmanlı Dönemine ait **306** adet köprü yapılmış olduğu tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Mostar, Mostar Köprüsü, tarihî köprüler, Karayolları Genel Müdürlüğü.

ABSTRACT

Having witnessed the development of civilizations on its soil for centuries, Anatolia has been covered with road network from one end to the other to meet the transportation requirements of the societies for communicational, militaristic, commercial purposes. Within this process, the bridges, as part of the transportation system, have become the supplementary elements of the cultural history as time pass by, in view of commercial, economical, militaristic, social and cultural aspects. Architect Sinan who set his seal on XVIth Century Classical Period of Ottoman Architecture, played substantial roles in the designing and application of the of the architectural masterpieces all of which symbolize the power of the Empire after nominated as “Chief of Architects” in 1539. Out of the works completed within this era, the bridges are deemed to be the substantial structures together with the mosques, social complexes, medical centres, aquaducts and fountains. There exist 9 bridges constructed by Architect Sinan in the territory of Turkey as well as 3 bridges abroad.

Mostar Bridge, one of the most precious work-of-arts of the Classical Period of Ottoman Architecture in XVIth Century with its functionality and aesthetic nature which fall within the scope of this article, was built by Mimar Hayreddin one of disciples of Architect Sinan during the period of Suleiman the Magnificent. It served for 427 years uninterruptedly as the symbol of peace, stability and tolerance in Bosnia and Herzegovina while it was demolished during the Civil War in Yugoslavia in 1993. The reconstruction of the Bridge of Mostar was carried out by a Turkish company with the cooperation between the World Bank and UNESCO under technical supervision of the *General Directorate of Highways*. The bridge the reconstruction works of which were completed in the year 2004 was included in World Heritage List by UNESCO in 2005.

Key Words: Mostar, Mostar Bridge, historical bridges, The General Directorate of Highways.

1. Osmanlı Dönemi Yol Ağları ve Köprüleri

Osmanlı İmparatorluğu'nun sınırları dâhilinde büyük hacimde ticaret hareketlerinin olduğu ve zaman zaman en kudretli orduların bir uçtan bir uca gidebildiği göz önüne alınırsa, bu ulaşımlara olanak sağlayan hizmetleri yapan bir örgütün var olduğu aşikârdır. Bunlar; yolların ve geçitlerin güvenliğini sağlayan, bakım ve onarımını yapan derbentçiler, kaplamalarını sağlamlaştıran kaldırımcılar, köprü yapılamayan yerlerde geçidi sağlayan gemiciler ve köprücülerdi. “Köprücüler” deyimi “köprüyü yapan teknisyenler” anlamına geldiği gibi “köprüye bakan, onu koruyan, onaran” anlamına da gelmektedir. Dolayısıyla

Osmanlı Devleti'nin altı yüz yıllık devamlılığında; emniyetli, bakımlı ve düzenli bir ulaşım sistemine sahip olmasının büyük payı bulunduğu anlaşılmaktadır. Malazgirt Zaferi'nden beri Anadolu'nun, XIV. yüzyıldan itibaren de Balkanların egemeni olan Türkler; yurt edinerek egemenlik kurdukları bölgelerin coğrafi koşulları karşısında yaptıkları eşsiz güzellikteki köprülerle, köprü mimarlığının gelişmesine önemli katkılar sağlamışlardır. Bunun yanı sıra, eski dönemlerden kalan harap köprülerin de onarılması ya da yenilenmesi suretiyle kullanılması sağlanmıştır.² Sultan I. Murat ile başlayan Balkan fetihleri neticesinde, önce Edirne 1362 yılında alınmış, kısa bir süre içinde Bulgaristan, Yunanistan ve Sırbistan Osmanlı topraklarına katılmıştır. Bosna-Hersek'in ülke topraklarına katılması, 1463 yılında Fatih Sultan Mehmet Dönemi'nde gerçekleştirilmiştir.³ Balkanlardaki Türk hâkimiyeti döneminde birçok eser inşa edilmiş olup, bunlar arasında camiler, kervansaraylar, medreseler, hamamlar, su kemerleri vb. yanı sıra köprüler de önemli bir yer tutar.

2. Eski Mostar Köprüsü (Stari Most, 1566-1993)

2.1. Konumu ve Tarihiçesi: Bosna-Hersek'te, Neretva Nehri'ni takip eden ve Adriyatik Denizi ile Balkanları bağlayan yol üzerinde bulunan Mostar, doğal güzellikler içerisine serpilmiş Osmanlı Dönemi'nden kalma eserleriyle ünlü bir ressamın elinden çıkmış tarihi bir gravür gibidir. Eski taş köprü ile iki tarafındaki kuleleri, 43 cami, mescit, hamam vb. yapıları ile, 2 Sırp Ortodoks ve bir Katolik Kilisesi bulunan kent, bu özelliği nedeniyle 1986 yılında Ağa Han Dünya Mimarlık ödülüne layık görülmüştür (**Harita 1, Resim 1, 2, 3, bkz.:** s. 3142).

Fatih Sultan Mehmet tarafından Osmanlı topraklarına katılmış olan Mostar, Osmanlılar'ın bölgeye gelmesi ve bu bölgeyi "Köprühisar" olarak adlandırması ile birlikte kısa zamanda önem kazanmaya başlamıştır. Bu dönemde, Mostar'da bulunan çok eski ve emniyetli olmayan zincir köprüünün yerine 1481 yılında ahşap asma bir köprü inşa edilmiştir (**Şekil 1, bkz.:** s. 3142).

Mostar Kenti'ne ismini veren Mostar Köprüsü'nün ise –daha önce aynı yerde bulunan ahşap asma köprüünün yerine– taş kemerli olarak Mimar Sinan'ın öğrencisi Mimar Hayreddin tarafından yapıldığı, Kanuni Sultan Süleyman'ın: "*Mimarbaşığıya hüküm ki, Hersek Beyi Hüseyin dame izzahu sudde-i saadetime*

² Bosna-Hersek'te (121), Sırbistan-Karadağ-Sancak'ta (42), Hırvatistan'da (2), Makedonya (20), Kosova'da (11), Yunanistan'da (25), Arnavutluk'da (18), Bulgaristan'da (24), Lübnan'da (3), Filistin'de (1), Irak'ta (4), Romanya'da (2), Mısır'da (23), Macaristan'da (1), K.K.T.C.'de (1), Suriye'de (4), Kırım'da (3), Arabistan'da (1) olmak üzere yurt dışında Osmanlı Dönemi'ne ait 306 adet köprü tespit edilmiştir.

³ Bosna-Hersek'in ülke topraklarına katılması sonrasında, Fatih Sultan Mehmet'in 4 Nisan 1478 tarihli Ahidnâmesi ile farklı dinlerin mensuplarının kişilik haklarında ve yükümlülüklerinde eşitlik gözetilmiş, karşılıklı olarak her cemaatin diğer cemaate ve yöneticisine saygı göstermesi sağlanmıştır.

mektup gönderüp Makarska⁴ iskelesinde bina olunmak ferman olunan kale binasıyçün mimar lazım olup ve bundan akdem Mostar Köprüsünü Bina Eden Hayredin için bina ilminde maharetli olup kale-i mezbure binasıyçün mimar tayin eyleyüp muaccelen gönderesin ki varıp müşarinüleyh vech ve münasip gördüğü üzere kale binasına mübaşeret edüp itmam-ı maslahat eyliye.”, Hersek Beyi Hüseyin Paşa'nın kapu kethüdası Davud'a verildi. Fî 9 Şevval 975 (1567), tarihli Fermanı'ndan anlaşılmaktadır.

Mostar Köprüsü, yabancı yazarlarca, uzun yıllar boyunca Türk eseri olarak kabul edilmek istenmemiştir. Ancak, bu fermanla da açıkça belirtildiği gibi köprü Mimar Hayreddin tarafından yaptırılmış, XVI. yy. Klasik Dönem Osmanlı Mimarlığı eserlerindedir. Bu dönem imparatorlukta bütün yapı usta ve işçilerinin en büyük amiri olan Hassa Baş Mimarı Mimar Sinan'ın ekol yaratan çalışmalarının egemenliği altında olup, Anadolu'da ve Rumeli'de çok önemli ve görkemli mimarlık ürünleri gerçekleştirilmiştir ve Hayrettin de bir Hassa Mimarıdır. Askerî bir teşkilat olan Hassa Mimarlar Ocağı'na bağlı olarak çalışan mimarlar, sadece saraya ait ve miri binaların yapım ve onarımı ile değil, ülke çapındaki köprü, kaldırım, kanalizasyon gibi bayındırlık tesisleri ve beledi imar denetimi alanlarında da görevli idiler. Mimarlar aynı zamanda asker oldukları için, Tuna boyundan Fırat kıyılarına uzanan geniş ülkelerin mimarisini yakından tanıyıp senteze götürebilecek olanağa sahip olmuşlardır. Bu nedenle İmparatorluğun bir ucunda bulunan Bosna'daki XVI. yy. eseri Mostar Köprüsü ile Diyarbakır'daki XII. yy. eseri Malabadi Köprüsü'nün mühendislik ve mimarlık açısından birbirilerine şaşılacak derecedeki benzerliği hiç yadırganmamalıdır.

Ekim 1557'de inşasına başlanan ve yakın civarındaki tahkim duvarları ile birlikte 9 yılda tamamlandığı anlaşılan köprünün yapımına Sultan Süleyman'ın damadı Rüstem Paşa'nın kardeşi Hacı Mehmet Karagöz Bey'in kontrolüğü altında devam edilmiştir.

Köprünün yapımı (1566/H. 974) ile, kulenin yapımına (1676/H.1087) ve onarımına (1737/H. 1150) ait kitabeler Neretva Nehri'nin sol kıyısındaki Tara (Hersuguşa) (**Resim 7, bkz.:** s.3143) adıyla anılan ve 1878 işgaline kadar barut deposu olarak kullanılan kule tarafındaki köprü ayağında bulunmaktadır (**Resim 25, 26, bkz.:** s.3146). Bunun yanısıra, köprünün yine Tara kulesi tarafından girişte bulunmakta olan Sultan Selim Mescidi'nin minaresinin hiçbir zaman olmadığı, ezanın ise köprünün üzerinden okunduğu çeşitli kaynaklarda dile getirilmektedir (**Resim 3, bkz.:** s.3142). Tara Kulesi'nin karşısında, Neretva Nehri'nin sağ kıyısında bulunan ve Halebija (Çelovine) diye anılan kulenin alt katı, 1736 tarihinden sonra hapishane olarak, üst katları ise bekçilerin barınağı olarak

⁴ XV. yy. sonlarında alınarak Hersek Sancağı'na bağlanan Adriyatik kıyılarındaki **Makarska** ile Dubrovnik Kentleri, ticari bir merkez olarak önemli yer tutan, dünya ile ticarete açılan önemli bir kapı konumundaydılar.

kullanılmıştır(**Resim 8, bkz.:** s.3143). Evliya Çelebi Halebiya kulesi tarafında bulunan Çardak Mekanının zamanın eğitimli ve aydın insanların toplanma yeri olduğundan bahsetmektedir(**Resim 1, 2, bkz.:** s.3142). Balkanları Adriyatik kıyılarına bağlayan yol güzergahı üzerinde bulunan Mostar Köprüsü aynı zamanda da önemli bir kontrol noktasıydı. Bu nedenle, köprünün giriş çıkışında bulunan büyük demir kapılar gece belli bir saatten sonra kapatılmaktaydı. Ancak, Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'nun Bosna'yı işgalinden sonra bu kapılar sökülerek, müzede sergilenmek üzere Avusturya'ya götürülmüştür.

Boşnakçada “*Most*”; “köprü”, “*Stari Most*”; “eski köprü”, “*Mostar*” ise “köprü tutan” anlamına gelmektedir. Hiçbir köprü, Mostar Köprüsü kadar beğeni, hayret ve hayranlık uyandırmamıştır. Her gören karşısındaki köprünün estetik değerlerini, çevresi ile uyumunu söyleyegelmiştir. Mostar Köprüsü'nü XX. yüzyılda gören ve köprüyü “*Taştan dondurulmuş bir hilal.*” diye niteleyen bazı Avrupa'lı seyyahlar gibi, XIV. yüzyılda yaşamış ve farklı şehirlerde kadılık yapmış ünlü tezkire⁵ yazarlarından Âşık Çelebi köprüyü, “*Kudret Kemer*” olarak adlandırmış, XVII. yüzyılın ünlü seyyahlarından Evliya Çelebi ise, “*Kavs-i Kuzah (Gökkuşağı)*” diyerek başladığı dörtlüğünde, köprünün güzelliğini, görkemini vurgulayarak yapım tarihini M.1566 (H.974) olarak vermiştir.

*“Kavsi kuzahın aynı bu köprü bina oldu.
Var mı cihan içre menendi hey Allahım...
İbretle bakıp dedi tarihini bir arif,
El geçti köprüden biz de geçeriz Şahım.”*

Ayrıca, genç delikanlıların köprü kemeri üzerinden suya atlama geleneği köprü yapıldığından beri kesintisiz olarak devam etmekte olup, kuşaktan kuşağa aktarılacak gibi görünmektedir.⁶

2.2. Mimari Özellikleri: Mostar Köprüsü fonksiyonelliği ve estetik olgunluğu ile XVI. yy. Klasik Dönem Osmanlı Mimarlığı'nın en nadide eserleri arasında yer almaktadır. Neretva Nehri'nin geçiş sağlanabilecek en dar yerine kurulmuş olan köprünün taşıyıcı kemeri; her iki taraftan sağlam kayalar üzerine mesnetlenmiş, yaklaşık 7.00 m yüksekliğindeki taş kürsülere oturmaktadır. Kemerin 3.95 m olan genişliği, pahlı olarak yapılan alt ve üst kornişlerin birbirilerinin üstüne çıkıntılı olarak yerleştirilmesi neticesinde köprü üstünde dıştan dışa 4.30 m olmaktadır (**Resim 1, 2, bkz.:** s.3142)

Kemer açıklığı, mansap tarafında 28.62 m, memba tarafında 28.71 m olup, kilit taşından itibaren üzengi taşına olan mesafe 12.05 m'dir. 80 cm yüksekliğinde, 111 taş sırasının yan yana dizilmesiyle oluşturulan kemer yayının, enine olan her bir

⁵ **Tezkire**, “zikredilen, zikri geçen” anlamına gelen ve kişilerin biyografisini çeşitli yönleriyle subjektif veya objektif ele alan eserlerdir.

⁶ Mostar Köprüsü'nün 1566 yılında yapımından beri geleneksel hâle getirilen köprüden atlama geleneği, köprünün 1993 yılında yıkılması sonrası geçici köprü üzerinden de sürdürülmüştür.

sırasında 2 ile 5 (genelde 3 ve 4) arasında taş blokları bulunmaktadır. 456 adet taş bloğundan oluşan kemerin her iki yakadaki üzengi taşları arasında 12 cm kot farkı bulunmaktadır. Deniz seviyesine göre kilit taşı alt kotu 58.77 olan köprü, 1860 senesinde en yüksek su seviyesi olan 53.20 kotuna yükselen Neretva nehri üzerinden geçişi emniyetli bir şekilde sağlamayı başarmıştır. Şüphesiz köprüye bu özelliği kazandıran eşsiz güzellikteki ve narinlikteki müthiş tasarımıdır (**Resim 3, Şekil 2, bkz.:** s. 3142).

Taş Köprü kanat ve destek duvarları hariç, 6 ana bölümden oluşmaktadır. Bunlar kemer, alt korniş, tempan (kılıf) duvarları, üst korniş, korkuluklar ve döşemedir. Köprü gövd.esinin giriş ve çıkışlarında, kuzey ve güney tempan duvarları arasında bırakılan boşluklar, kemer vasıtasıyla ayaklara aktarılan yükü büyük ölçüde azaltmaktadır. Köprü gövd.esinin içinde 2.85 m, kemer ortasına doğru 85 cm yüksekliğinde ve her iki tarafta da ikişer adet olmak üzere 80 cm genişliğindeki ve 7.00 m uzunluğundaki boşlukların üzeri, 25 cm kalınlıktaki kreçnyak taşlarıyla kapatılmış olup, döşeme ile arasında su izolasyonunu sağlayan ve yöresel adıyla “terra rossa” denilen ufak çakıl taşlarıyla karıştırılmış boksit içerikli kırmızı toprak tabakası bulunmaktadır (**Resim 40, 41, 47, bkz.:** s. 3148)

Atların ve insanların yaklaşık % 20 eğime sahip olan köprüye, rahat çıkıp inebilmeleri için döşeme taşlarının aralarına belirli mesafelerde ve döşeme taşlarından daha yüksek olmak üzere bordür taşları konmuştur (**Resim 48, 49, bkz.:** s. 3148). Yaklaşık 95 cm yüksekliğindeki korkuluk taşlarının üzerine ise Avusturya-Macaristan İmparatorluğu Dönemi’nde güvenlik nedeniyle demir korkuluklar ilave edilmiştir.

Köprü kenar ayakları (taş kürsü) sağlam konglomera kaya üzerine oturtulmuştur. Taş köprünün yapımında **tenelija** adı verilen yöreye has hafif fakat yeterince güçlü bir oolitik kireçtaşı, beden duvarlarının inşasında **breça** denilen ve nehir kıyısı boyunca bol miktarda bulunan bir çeşit yuvarlak çakıllı konglemera, köprü döşemesi üzerinde ise **kreçnyak** denilen ve âdeta mermer sertliğinde olan kireç taşı kullanılmıştır. Taş blokları arasındaki bağlantılar horasan harcı, kurşunlu kenet ve zıvanalar ile sağlanmıştır (**Resim 15, bkz.:** s. 3141)

2.3. Köprünün Yıkılışı: Mostar Köprüsü 1992 yılında başlayan Yugoslavya iç savaşı sırasında, 9 Kasım 1993 tarihinde, Hırvat Topçu Milisleri tarafından aralıksız üç gün süren top ateşi sonucu, 54 top atışıyla yıkılmıştır (**Resim 4, 5, 6, bkz.:** s. 3143). Yaşanan birçok acıdan ve geride bıraktığı büyük tahribattan sonra, Nisan 1992’de başlayan savaş; nihayet 1995 yılında Dayton Antlaşması⁷ ile sona erdirilmiştir.

⁷ **Dayton Anlaşması**, Bosna-Hersek’te yaşanan iç savaşta sona erdiren antlaşmadır. O zamanki Bosna-Hersek Devlet Başkanı Aliya İzzetbegović, Sırbistan Devlet Başkanı Slobodan Milošević ve Hırvatistan Devlet Başkanı Franjo Tuđman tarafından ABD’nin Dayton kenti yakınında 14 Aralık 1995’te resmen imzalanan bu antlaşma ile Bosna-Hersek kantonlara bölünmüş ve ülkenin % 49’unu Sırp Cumhuriyeti (Republika Srpska) % 51’ini Boşnak-Hırvat Federasyonu’nun (FBİH) kontrol etmesi öngörülmüştür.

3. Mostar Kenti'nin Rehabilitasyonu ve Köprü'nün Yeniden Yapımı ile İlgili Pilot Kültürel Miras Projesi

Kentin yeniden yapılandırılmasına yardımcı olmak amacıyla, Avrupa Birliği tarafından 1994-1997 yılları arasında Mostar'da ekonomi, altyapı, ulaşım ve enerji üzerine yatırımlar yapılmıştır. UNESCO ve Bosna-Hersek Hükûmeti arasında, 1995 Aralık ayında yeniden yapım ve rehabilitasyon projelerine hazırlık yapılmasını sağlayan İş Birliği Mutabakatı imzalanmıştır. 1996 yılında Türkiye, Dünya Bankası'na 1 Milyon \$ tutarındaki ilk bağışısı yaparak, uluslararası kampanyayı başlatmış, ardından Avrupa Bankası ile İtalya, Hollanda, Hırvatistan, Fransa, Macaristan gibi ülkelerin katkılarıyla toplanan 15 Milyon \$ tutarındaki bağışlarla Mostar Kenti'nin Rehabilitasyonu ve Köprü'nün Yeniden Yapımı ile ilgili Pilot Kültürel Miras Projesi hayata geçirilmiştir.

Projenin Amacı: Eski köprü'nün yeniden inşası ile Bosna-Hersek halkları arasındaki dostluğun yeniden sağlanmasını ve savaşın açtığı yaraların sarılmasını başarmak, aynı zamanda da Boşnaklara savaşla kaybedilen ekonomik canlılığı kazandırmaktır.

Projenin Stratejik İçeriği: Eski köprü'nün yeniden inşası, Bosna-Hersek'te yaşayan halkların karşılıklı güven ile yeniden birlikte yaşamalarını sağlayacaktır. Tarihi köprü'nün ünlü kemeri, sadece kentin iki yakasını birleştirmekle kalmayıp, geçmişte olduğu gibi insanları, halkları, ve medeniyetleri birleştirecektir. Öte yandan bu proje, kentteki tüm siyasi partilerin, yurttaşların ve halkların sahip çıktığı ve desteklediği savaş sonrası ilk proje olma özelliğini de taşımaktadır.

Projenin Kapsamı: Eski köprü ile Tara ve Halebiya Kulelerini de kapsayan Eski Anıtsal Kompleksin Rehabilitasyonu, seçilen dini anıtların yeniden yapımı veya restorasyonu, eski şehrin (Stari Grad) çevresinde seçilen yapıların rehabilitasyonu yer almaktadır.

Projenin Felsefesi: Orijinal yapının tasarım ilkelerine bağlı kalan, aynı zamanda tarihsel süreç içindeki izlerin ve eskimelerin görünmesine izin verecek bir felsefe benimsenmiştir. Pilot Kültürel Miras Projesi ile ilgili olarak 1994-2004 yılları arasında yapılan çalışmalar, aşağıdaki kurumların iş birliği içinde çalışması neticesinde gerçekleştirilmiştir.

DÜNYA BANKASI: Her türlü finansal idareden sorumlu olmuştur.

UNESCO: Uluslararası Uzmanlar Komitesi (ICE) aracılığıyla Proje Koordinasyon Ünitesi (PCU)'ne teknik girdi sağlanmasına destek vermiştir.

UNESCO, ICE (Uluslararası Uzmanlar Komitesi): Restorasyon ve mimarlık tarihi uzmanlarından oluşan komite Kasım 1998, Ocak 1999, Temmuz 1999, Temmuz 2000, Ekim 2000, Nisan 2000, Şubat 2003 ve Nisan 2004 tarihlerinde olmak üzere 8 defa toplanmıştır. Üyeleri arasında Türkiye'den Prof. Dr. Cevat

Erder⁸'in de bulunduğu komite yaptığı ilk toplantıda, restorasyonun felsefesini; **“köprü ile kulelerin tahrip olmadan önceki şekilleri ve genel görüntülerinin muhafaza edilerek restore edilmesi”** yönünde belirlemiş ve restorasyon projesinin hazırlanmasında Zagreb Üniversitesi tarafından 1982 yılında yapılmış olan rölövenin esas alınması, ayrıca Türk arşivlerinin de araştırılması hususları karara bağlanmıştır.

PCU (Proje Koordinasyon Ünitesi): Dünya Bankası ve UNESCO tarafından belirlenen 1 Boşnak, 2 Hırvat olmak üzere toplam 3 kişilik bir ekipten oluşan ünite, Pilot Kültürel Miras Projesi kapsamında; Eski Köprü (Stari Most) ile Tara ve Halebija Kulelerini de içeren Anıtsal Kompleksin Rehabilitasyonu, Boşnak, Hırvat ve Sırp'lar'a ait seçilen dini nitelikteki eserlerin restorasyonu, Eski Şehrin (Stari Grad) çevresinde seçilen yapıların rehabilitasyonu işlerini gerçekleştirmek üzere yapılan ihale çalışmalarını yürütmüştür.

IRCICA (İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi): Kentte bulunan eski eserlerin rehabilitasyonu ile köprünün yeniden yapımını gerçekleştirmek üzere yapılan ön hazırlık çalışmalarını yürütmüştür.

Mostar Belediyesi, Ağa Han Kültür Vakfı ve Dünya Anıtları Fonu: Kentsel planlama, anıtların restorasyonu, tarihî evlerin iyileştirilmesi ve caddelerin güzelleştirilmesi çalışmalarını yürütmüştür.

3.1. Mostar Kenti'nin Rehabilitasyonu ve Köprünün Yeniden Yapımı ile İlgili Yapılan İhaleler: Uluslararası ve sınırlı uluslararası yarışmalar sonucunda; köprünün yeniden yapımı için gereken işlerle ilgili olarak aşağıdaki firmalar görevlendirilmiş ve köprünün yeniden yapımında çeşitli sözleşmeler imzalanmıştır.

Jeolojik Araştırmalar: CONEX, Mostar/Bosna-Hersek ve Yer Altı Aramacılık, İstanbul/Türkiye Ortak Girişimi (Şubat 2000-Ekim 2000).

Mevcut ve Yeni İnşaat Malzemelerinin Saptanması: LGA, Jeoteknik Enstitüsü, Nuremberg/Almanya (Haziran 2000-Nisan 2001).

Rölöve, Restitüsyon, Restorasyon Projeleri: General Engineering, Floransa/İtalya (Nisan 2000-Mayıs 2001).

Tenelija Taşının Ocaktan Çıkarılması, Kesimi//Denetimi: Karadrvo, Mostar/Bosna-Hersek//Ante Krsinic/Hırvatistan (Aralık 2000-Mart 2001).

⁸ **Prof. Dr. Cevat Erder:** Arkeolog/Kültür varlıklarının korunması alanında öncü isimlerdendir. 1964 yılında ODTÜ Restorasyon Bölümü'nün kurulmasına öncülük ederek, Tarihî Anıtların Bakım ve Onarımı Bölümü'nü kurmuştur. 1986'da El-Aksa Cami restorasyonu ile Ağa Han Ödülü'nü kazanmış, 1990 yılında Türkiye Cumhuriyeti Kültür Bakanlığı Şeref Ödülü'nü, 1997'de ICCROM, 2003'te ICOMOS ödülleri almıştır. Halen UNESCO İzleme Ünitesi ve ICOMOS Türkiye Ulusal Komitesi üyeliğini yürüten C. Erder, ODTÜ Mimarlık Fakültesi'nde yarı zamanlı öğretim üyesi olarak ders vermektedir.

Köprü Temellerinin İyileştirilmesi: Yapı Merkezi, İstanbul/**Türkiye**
(Nisan 2001-Aralık 2001).

Köprü'nün Yeniden Yapımı (Rekonstrüksiyon): ER-BU, Ankara/**Türkiye**
(Şubat 2002-Aralık 2003).



Müşavir Firma: Omega Engineering, Dubrovnik/Hırvatistan
(Temmuz 2002-Ocak2004).

Kulelere Ait Mimari, Arkeolojik Çalışmalar//Laboratuvar Testleri: Omega Eng., Dubrovnik/Hırvatistan//Araştırma Enst., Saraybosna/Bosna-Hersek (Ocak 2001-Aralık 2001).

Kulelerin Yapımı: Fahic Karadrvo, HP Yatırım, Mostar/Bosna-Hersek (Eylül 2003-Temmuz 2004).

3.2. Pilot Kültürel Miras Projesi Kapsamında Yer Alan Mostar Köprüsü'nün Yeniden Yapımına Ait İhale Bilgileri: Proje Koordinasyon Ünitesi (PCU) tarafından gerçekleştirilen uluslararası ihaleye altı ülkeden dokuz firma müracat etmiş, bu ülkelerden İtalya, Fransa-Hırvat Ortak Girişimi ve Türkiye firmaları yeterli bulunmuştur.

İhaleyi kazanan Türk firması ile PCU arasında sözleşme imzalanmıştır.

<i>Yeniden Yapım</i>	: ER-BU, Ankara,Türkiye.
<i>Finansman</i>	: Dünya Bankası
<i>İhale Makamı</i>	: PCU, Mostar, Bosna-Hersek.
<i>Kontrol ve Organizasyon</i>	: ICE (Uluslararası Uzmanlar Komitesi)
<i>Müşavir Firma</i>	: Omega, Hırvatistan.
<i>Teknik Danışman</i>	: Karayolları Genel Müdürlüğü, Ankara,Türkiye.
<i>İhale Tarihi</i>	: 12/02/2002
<i>1. Keşif Bedeli</i>	: 
<i>2. Keşif Bedeli</i>	: 
<i>Sözleşme Tarihi</i>	: 17/04/2002
<i>İşin Bitim Tarihi</i>	: 31/12/2003

İlgili firmanın talebi üzerine fiyatlar gösterilmemektedir.

Çalışan Teknik Personel : 4 Mimar, 2 İnşaat Mühendisi ve 1 Jeoloji Mühendisinden oluşmaktadır (3 kişi Türkiye'den, 4 kişi Bosna-Hersek'ten)

Çalışan Usta ve İşçi Sayısı : 27 Usta, Türkiye'den olmak üzere, Tercüman, Vinç Operatörü, Kurşuncu, Şoför, Bekçi, Düz İşçi vb.den 17 kişi Türkiye'den, 12 kişi Bosna-Hersek'ten. (Türkiye'den getirilen taş ustalarının hepsi taş işleme merkezinde UNESCO tarafından sınavd.an geçirilmişlerdir.)

Toplam Çalışan Sayısı : 64 Kişi

Yüklenicinin Alt Taşeronları : İskele (JGP), Kalite Kontrol (IGH), Enjeksiyon (SPEGRA), Topografik Ölçümler (GEOING), Metal Korkuluk (MIZ), Video Çekimi (DEBLOKADO), Web Sayfası, Aylık Bülten (COB).

Köprünün Açılış Tarihi : 23/07/2004

3.3. Yıkılmış Olan Köprünün 2002 Yılındaki Durumu: Uzun süreli yoğun top ateşine maruz kalan ve sürekli sel baskınları yaşanan köprünün beden duvarlarında geniş çatlaklar ve oyuklar açılmış, yapıda yaşlanmadan kaynaklanan bozulma ve erimelerin yanı sıra otsu bitkiler ve ağaç kökleri önemli hasarlara neden olmuştu (**Resim 7, 8, bkz.:** s. 3143) Kemer başlangıcının bazı bölümleri her an düşme tehlikesi içindeydi ve ilk yapılan asma köprünün her iki yakada bulunan beton temellerinin itinalı bir şekilde alınması gerekiyordu. Kemerin yıkılırken nehre düşmüş olan taşlarının bir kısmı 1995 yılında çıkarılmış ve köprüye 50 m mesafede bir platform üzerinde sergilenmekteydi. Toplanan taş miktarı köprü yapı elemanlarının % 16'sı olup, bu miktarın içindeki taşların % 36'sı taşıyıcı kemere aitti. Taş köprünün tahrip olmasından sonra; ilk önce 1993 aralık ayında daha sonraları ise 1995, 1998 ve 2000 yıllarında olmak üzere yapılan geçici yaya köprüleri vasıtasıyla her iki yakanın bağlantısı sağlanmıştır (**Resim 9, bkz.:** s. 3144).

Neretva Nehri, debisi çok değişken ve aniden artan aynı zamanda çok hırçın akan bir nehir olduğundan, özellikle sağ yakada (Halebiya) yaklaşık 25 m uzunluğunda ve 2.5 x 2.5 m kesitinde bir boşluk açmış ve ayrıca köprü beden duvarları ve arkasındaki zemin hem bombardıman ve hem de yağış vb atmosferik etkenlerden dolayı zarar görmüştür. CONEX/BIH ve Yer Altı Aramacılık/**Türkiye** firmaları tarafından Jeolojik Araştırmalar kapsamında tespit edilen bu hususlar sonucunda, taş kürsülerin üzerine oturduğu zeminin konsolidasyonu Yapı Merkezi/**Türkiye** tarafından gerçekleştirilmiştir (**Resim 10, bkz.:** s. 3144).

4. Yeni Mostar Köprüsü (2004-)

4.1. Mostar Köprüsü'nün Rekonstrüksiyonu (2002-2004): Köprünün kalan bölümlerinin restorasyonu, köprünün tahrip olan bölümlerinin yeniden inşası, taş ayakların rehabilitasyonu, takviyesi ve nehir sahillerinde bulunan taş duvarların restorasyonu ile mevcut yaya köprüsünün sökümü ve kaldırılması, konularını kapsayan sözleşmeye göre 2002 yılında başlatılan çalışmalar aşağıdaki sıralamalarla gerçekleştirilmiş ve 2003 yılı sonunda tamamlanmıştır. 2004 yılında, Bosna-Hersek Federasyonu Fiziksel Planlama ve Çevre Bakanlığı'nca oluşturulan

Mostar Köprüsü Teknik Kabul Heyeti Komisyonu'nca –bu bildirin yazarının da içinde bulunduğu– teknik kabulünün yapılmasının ardından, uluslararası üst düzey katılımı gerçekleştirilen ve görkemli bir şekilde açılışı yapılan köprü; 2005 yılında yakın çevresiyle birlikte UNESCO tarafından Dünya Kültür Mirası Listesine alınmıştır.

Arkeolojik Kazılar: Mostar Köprüsü'nün yerinde daha önceleri ahşap bir köprünün yer aldığı bilinmekteydi. Yapılan arkeolojik kazılarda, sol yakadaki Tara kulesinde 165 m², sağ yakadaki Halebiya kulesinde 94 m²'lik alan kazılmış ve her iki taraftaki kazılar sonucunda, mevcut yolun altında kalmış olan ahşap köprüye ait taş kaplama yol ile ahşap kirişlere ait delik yerleri, ahşap parçaları ve çok büyük çiviler bulunmuştur. Böylece, Prof. M. Gojkoviç'in, ahşap köprünün yeri hakkındaki hipotezi arkeolojik kazılar neticesinde elde edilen buluntulara göre doğrulanmıştır (**Resim 11, Şekil 1, bkz.:** s. 3144, 3142). Halebiya Kulesi tarafında Ortaçağ'dan kalma heykel, taş kase, demir aletler, silah parçaları, makas, çapa vb., Tara kulesi tarafında da dövme demir takozlar vb. ile ahşap su borusu kalıntısı bulunmuştur (**Resim 12, bkz.:** s. 3144).

Su, eski köprünün yapımıyla birlikte ahşap künklerden oluşan bir sistemle taşınmış, 1629 yılında ise bu sistem toprak künklerle yenilenmiştir. Su borularının köprü üzerinden geçirilmesi ile ilgili olarak, Kanuni Sultan Süleyman'ın verdiği bir fermanla: “*Hersek İşletmeleri Müdürü Mehmed'e Emir: Mostar kasabası, köprü yapılacak büyük nehrin iki tarafında kuruludur. Bir tarafta su çok, diğer tarafta ise –mahalle mescitlerinden başka 4 cami vardır– su yoktur ve suya şiddetle ihtiyaç bulunmaktadır. Bu sebeple suyu köprünün kemerinden geçirmek için hayır sahiplerinin izin isteklerini bildirmişsin... Köprü üzerinden su geçirilmesi köprüye zarar vermeyecekse uygundur. Sonradan köprüye bir zarar verecek olursa zarar, işi yapanlara ödettilir. Ona göre dikkatli olup gereğini yap ki köprüye bir zarar gelmesin...*” Hicri: 5 Şaban 973 (M.25.02.1566) ifadesi yer almaktadır.⁹

Özgün Parçaların Elde Edilmesi: Savaş sırasında yoğun bir bombalama sonucu yıkılan kemere ait taşların elde edilebilmesi için nehir yatağında, su altı araştırmaları yapılmıştır. Dere yatağındaki 19 tonluk 5 sıra hâlindeki kemer kütlesi ile 45 tonluk 7 sıra hâlindeki kemer kütlesi üç parça hâlinde çıkarılmıştır. Bol kurşunlu kenet ve zıvana sistemi ile birleştirilmiş kütle hâlindeki bu taşları birbirinden hasarsız olarak ayırarak kullanmanın çok zor olacağı anlaşıldığından, sudan çıkartılan bu özgün taşlar, bu iş için ayrılan yerde düzgün bir şekilde istiflenerek sergilenmiştir. Sudan çıkarılarak platformda sergilenen taş bloklarından alınan kenet, zıvana, kurşun, harç ve taşlara ait numunelerin incelenmesi neticesinde, bu malzemelerin yapıda kullanılma şekilleri yorumlanarak geleneksel taş kemer köprü yapımı konusunda bilgi sahibi olunmuştur (**Resim 13, 14, 15, bkz.:** s. 3144)

⁹ Bugün tarihî köprülerimize en büyük zararı veren üzerlerinden geçirilen su borularıdır. 450 yıl evvelki hassasiyeti göstermesi açısından herkese örnek gösterilebilecek bir durum olduğu düşünülmektedir.

Numaralandırma ve Söküm: Köprünün ve bağlantılarının en ilgi çekici bölümlerinden biri olan döşeme taşlarının yıkımdan sonraki mevcut durumunun fotoğraflarla tespitinden sonra, numaralandırılma işlemi yapılmış, söküm işleminden sonra, hazırlanan kum şilte üzerine tekrar dizilmiştir. Köprü üstündeki taşların % 30 kadarı ile köprü bağlantılarındaki taşların % 40 kadarının tekrar kullanılabilir durumda olduğu tespit edilmiştir (**Resim 16, 17, 18, bkz.:** s. 3144). Hasar gören orjinal tempın (kılıf duvarı) ve korkuluk taşları ile Tara taraf kemer kalıntıları tamamen sökülmüş, sadece Halebiya tarafta 5 sıra kemer taşı yerinde bırakılmıştır (**Resim 19, 20, bkz.:** s. 3145).

Geçici Betonarme Ayaklar ve Ana Taşıyıcı Çelik İskelenin Yapımı: Köprü girişlerinde yapılan arkeolojik kazılar ile köprü yaklaşım dolgusunun devamındaki toprak dolgunun alınmasıyla oluşan boşlukların kapatılması ve üzerine gelecek olan taş döşemeyi taşıması için destekleyici betonarme duvarlar yapılmıştır. Kasım ayında yapımına başlanan geçici betonarme ayaklar ile 126 ton ağırlığındaki taşıyıcı iskelenin yapımı 2003 yılının Mart ayında bitirilmiştir. Geçici betonarme ayaklar üzerine, ana taşıyıcı olarak dört adet çelik kafes kiriş yerleştirilmiş, bunun üzerine ise kemer formunda hazırlanmış ahşap kasnakların oturacağı taşıyıcı çelik iskele oturtulmuştur Yan duvarlardaki çalışmalar için iş iskeleleri yapılmış, kemer taşlarının yerine konması için, iskele üstüne seyyar vinç tertibatı kurulmuştur (**Resim 21, 22, Şekil 3, 4, bkz.:** s. 3145).

Sağlamlaştırma: Köprü kenarlarında bulunan beden duvarları top atışından çok büyük zarar görmüştür. Konglemera olan bu taş dokunun onarımı ile kanat duvarlarında çimento sıvalı yerler elden geçirilmiş, çok hasarlı taşlar çürütülerek onarılması sağlanmıştır. Beden duvarlarındaki çatlakların tamiri ve köprü yaklaşım dolgularının tahkimi; puzolonik esaslı harç malzemesinin, taş dokudaki derz aralarına denk gelecek şekilde ve yaklaşık 60 cm derinliğinde açılmış $\varnothing 25-28$ mm çapındaki deliklerden duvar içine enjekte edilmesi şeklinde gerçekleştirilmiştir (**Resim 23, 24, bkz.:** s.3145).

Kemerin bütün ağırlığını taşıyan taş kürsülerin oturduğu konglemera kayaların takviyesi amacıyla, temelde $\varnothing 76-101$ mm çapında ve içinde 16 mm 3 adet nervürlü donatı bulunan deliklerde yapılan enjeksiyonda ise sadece çimento ve su kullanılmıştır. Ayrıca doğu ayağında bulunan ve iç savaş esnasında büyük hasar gören köprü ve kulenin yapım tarihlerini veren kitabesi de yeniden yazılarak orijinal yerine yerleştirilmiş, onarım kitabesi ise aynen korunmuştur (**Resim 25, 26, bkz.:** s. 3146).

Yonu Taşlarının Hazırlanması: Başka bir ihale bünyesinde; Mukoşa taş Ocağı'ndan çıkarılan Tenelija taşları, projesine göre verilen ölçülerde ve her bir blok taşın etrafında 3 cm'lik güvenlik payı bırakılarak itinalı bir şekilde kesilerek hazırlanmış hâlde ve brüt 360 m³ olarak tarafımıza teslim edilmiştir. Makine ve elle yapılan bütün taş kesim çalışmaları Komos denilen sahada yapılmış, taşlar buradan alınıp, yerine monte edilmek üzere köprünün bulunduğu şantiyeye

taşınmıştır. Komos'ta teneliya taşlarının murçla –geleneksel taşçı aleti– yonularak son şekilleri verilmiş, bir yüzü için zıvana delikleri açılmış ve zıvanalar kurşunlu olarak yerine konmuştur (**Resim 27, 28, 29, bkz.:** s. 3146).

Kemerin Yeniden Yapımı:¹⁰ UNESCO'nun kararlarına göre, kemerdeki deformasyonun aynen uygulanması istendiğinden kemerin 427 yılda yavaş yavaş edindiği deformasyon, taş ustaları eliyle ve her bir kemer taşına ayrı ayrı uygulanmak suretiyle bir defa da verdirilmiştir. Köprü kemerinde bulunan 456 adet yonu taşının, 440 adedi yeni taşlardan yapılmıştır.

Kemeri teşkil edebilmek için, her birinin ve her bir yüzünün ölçüleri birbirinden farklı olan 456 adet kemer taşı yan yana dizilerek, birbirleriyle uyumlandırılması için bilgisayar desteği ile hazırlanan bire bir ölçekli şablonlardan yararlanılmıştır. Her akşam yapılan imalatların topoğrafik ölçümleri alınıp, bu ölçüler bilgisayar ortamına geçirilmiş ve önceki taş sırayla uyumlu olacak şekilde bir sonraki taş sırasına ait şablonlar tekrar hazırlanmıştır. UNESCO'nun kararları ile, köprüde yıllara bağlı olarak meydana gelen bütün deformasyonların aynen kabul edildiği kriterlere göre hazırlanmış olan Uygulama Projesi; Proje Koordinasyon Ünitesi (PCU), Müşavir Firma (Omega, Hırvatistan) ve köprünün yeniden yapımını gerçekleştiren Türk Müteahhit Firması (ER-BU, Türkiye) tarafından büyük bir titizlikle ve aynen uygulanmıştır.

Yeni Kemer Yapım Aşamaları Şöyle Sıralanabilir: Köprünün doğu taraf kenar ayağı üzerinde yer alan hasarlı kemer ve korniş taşları söküldüğünde, kemere ait üzengi taşlarının, ahşap elemanlarla oluşturulmuş esnek bir bağlantı sistemi üzerine oturtulduğu, ayrıca kemer taşlarının birbirine kenet ve zıvanalarla

¹⁰ Köprüler; ulaşım ağının devamı niteliğinde fonksiyonel yapılar olup, emniyetli bir geçişe imkân verebilmeleri için, her zaman stabil olmalarının sağlanması gerekmektedir. Bu doğrultuda, taş kemer köprülerin restorasyon çalışmaları kapsamında **kemerin yeniden yapımı** söz konusu ise kemere formunu veren özgün geometrisinin tespit edilerek, aynen uygulanması gerekmektedir. Ancak, UNESCO Uluslararası Uzmanlar Komitesi'nce "Orijinal yapının tasarım ilkelerine bağlı kalan, aynı zamanda tarihsel süreç içindeki izlerin ve eskimelerin görünmesine izin verecek bir felsefe benimsenmesi" yönünde aldığı karar nedeniyle; köprünün yeniden yapımına ait uygulama projesi kemerde yıllara bağlı olarak meydana gelen bütün deformasyonların aynen kabul edildiği kriterlere göre hazırlanmıştır. Buna göre köprünün yeniden yapımı; kemerin 427 yılda yavaş yavaş edindiği deformasyonun, her bir kemer taşına ayrı ayrı uygulaması suretiyle gerçekleştirilmiştir. Mostar Köprüsü'nün yeniden yapımında teknik danışmanlık yapmış olan bu bildirinin yazarı, bu kadar geniş açıklığı geçen ve bu kadar yüksek bir kemerin, yüzyıllar sonunda aldığı deformasyonlu hâlinin kemerin yeniden yapım aşamasında da –sanki özgün kemer formu imiş gibi– aynen uygulanmasının, yıllara bağlı olarak yaratacağı sakıncaları sözlü ve yazılı raporlarla dile getirmiş, ancak uygulama UNESCO'nun benimsediği felsefe doğrultusunda tamamlanmıştır. Bosna-Hersek Federasyonu Fiziksel Planlama ve Çevre Bakanlığı'nın 09.06.2004 gün ve UP-1/02/2/-23-7-48/04 sayılı yazıları ile oluşturulan Mostar Köprüsü Teknik Kabul Heyeti Komisyonu'nda da görev alan bu bildirinin yazarı, konu ile ilgili olarak düzenlenen 19.07.2004 tarihli teknik kabul tutanağında, "köprünün yeniden yapımının projesine uygun olarak yapıldığını, ancak UNESCO'nun felsefesi olan kemerin deformasyonlu olarak inşa edilmiş olması fikrine hâlâ katılmadığını", yazılı olarak ifade etmiştir.

bağlandığı saptanmıştır. Meşe cinsi ahşap elemanlarla oluşturulmuş bu özgün ve esnek bağlantı sistemi, yeniden yapım esnasında aynen uygulanmıştır. Her durumdaki geçerliliği, yıllara meydan okuyan dayanımla kanıtlanmış olan bu yöntemle; **temel altında büyük boyutlu bir ‘elastomer mesnet’ teşkil edilmiş olduğu, kısaca zemin ile yapının tabanı arasına esnek enerji sönümleyici elemanlar yerleştirilerek, zeminden yapıya aktarılan deprem kuvvetlerinin azaltılmış olduğu**, görülmektedir (**Şekil 5, Resim 30, bkz.:**s. 3146). Taş bloklar, projede gösterilen yerlerine yerleştirilmeden önce harcın suyunu emmemesi için su havuzlarında bekletilmiş ve suya doymaları sağlanmıştır¹¹ (**Resim 31, bkz.:** s. 3146). Yerine konulmuş olan taşların zıvana delikleri ve bu deliklere kemer sırtından dökülecek kurşun için kanallar açılmış ve derz kalınlıklarının her yerde 5-8 mm arasında olmasını temin etmek için 6 mm’lik kurşun plakalar horasan harcı sürülen taş yüzeyinin 4 köşesine yerleştirilmiştir.Köprüde konulan ilk taş; doğu tarafta (Tara) kornişe kadar sökülme zorunda kalan kemerin üzengi taşları olmuştur. Batı taraf (Halebiya) tarafta sökülme yerinde bırakılan ilk beş sıranın hizasına gelinceye kadar taşların kurşunlu kenetli olarak yerine konulması işlemine devam edilmiştir. Aynı zamanda yan duvarlar (tempan) ile kemer kaburgasının arka dolgusu yapılmıştır. İlk 5 sırada yer alan kemer taşlarında zıvana kullanılmamıştır. Her iki yakadaki taş sıralarının aynı hizaya geldikleri 5. sıradan sonra bütün sıralar kemer yayı boyunca birbirlerine hem kenetle hem de zıvana ile bağlanmıştır.

Kilit taşı konulduktan sonra, bu defa da kemer sırtından 5 sıra hâlinde kurşunlu kenetleme işlemi yapılmıştır (**Şekil 6, Resim 32, 33, 34, 35, bkz.:** s. 3147). Kilit taşı sırasının konmasına 3 taş sırası kaldığında; her biri 8 ton kapasiteli 5 kriko ile kemer taşlarına yay boyunca 340 barlık (346.80 kg/cm²) bir basınç uygulanarak 3 gün süren yükleme testi yapılmıştır. Kilit taşı sırası yerine konmadan önce de uygulanan bu testin sonunda kemer yayında sadece 1.10 cm’lik bir deformasyon olduğu gözlenmiştir (**Resim 36, 37, bkz.:** s. 3147).

Korniş, Tempan, Döşeme Yapılması: Kemer taşları üzerine alt korniş, üst korniş taşları kenetli olarak yerleştirilmiş, tempanı oluşturan taşların da yerine konması kurşunlu ve kenetli olarak gerçekleştirilmiştir.

Köprü gövd.esinin her iki tarafında toplam dört adet odacık bulunmaktadır. Kemerin ayaklara aktardığı zati yükü azaltması bakımından çok önemli bir görevi olan bu odacıkların üstü, su izolasyonu uygulandıktan sonra orijinalindeki gibi taşlarla kapatılmıştır Kemer taşlarının enine bağlantısı ile sırt bağlantıları, korniş ve korkuluk taşlarının ise enine bağlantıları kenetler ile, kemer taşlarının

¹¹ Kemer ve tempan duvarlarında kullanılan ve yöresel dilde “tenelya” olarak adlandırılan taşın su emme oranı % 15 gibi yüksek bir değer olduğundan kontrolsüz su kaybı olmaması için, harç ile birleştirilen taşların, taş doyma noktasına ulaşıncaya kadar, kademeli olarak su havuzlarında bekletilmesi sağlanmıştır.

kemer yayı boyunca birbiri ile olan bağlantısı ile, korkulukların kornişlere düşey bağlantıları ise zıvanalar ile sağlanmıştır.

Kemer sırtına, ısı ve deformasyon izleme sistemi yerleştirilmiş ve izole edilmiş 17 adet sensör kablolarla bağlanarak veri kütükleri ile ilişkilendirilmiştir. Köprü döşeme taşlarını yerleştirmeden önce; kemer kaburgası üzerine önce horasan tecrit harcı sürülerek su izolasyonu yapılmıştır. Ardından boksit içeren ve yöresel adıyla “terra rossa” denilen kırmızı toprak, kireçle karıştırılarak serilip sıkıştırıldıktan sonra, üzerine sızan suların akması için küçük çakıllardan bir tabaka serilmiştir. Sıkıştırılan bu özgün tabaka üzerine döşeme taşları projesine göre dizilmiş ve derz araları Horasan harcıyla doldurulmuştur.

Köprüye metal korkuluk yapılmış, UNESCO’nun da uygun görmesi neticesinde eski ve yeni taşların yüzeylerini eskitmek için kumlama yapılmış, iskele kurulması için yapılan geçici ayaklar itina ile sökülmüş ve köprü 23 Temmuz 2004’te hizmete açılmıştır (**Resim 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, bkz.: s. 3147-3148**).

Mostar Köprüsü, Temmuz 2005 tarihinde **Dünya Kültür Mirası Listesi**¹²’ne alınmıştır

SONUÇ

XVI. yüzyıl Klasik Dönem Osmanlı Mimari eserleri içerisinde – fonksiyonelliği, estetik olgunluğu ve yakın çevresiyle oluşturduğu uyum ile taş kemer köprü örnekleri arasında– eşsiz bir yere sahip olan Mostar Köprüsü’nün; iç savaş sırasında yıkılmasının ardından, yeniden yapımının Türkiye tarafından gerçekleştirilmiş olması, ülkemizin kültürel, tarihî, sosyal yapısına yönelik ilgi ve dikkatlerin yoğunlaşmasına yol açmıştır. Bu durum ülkemizde sahip olduğumuz değerlerin daha iyi anlaşılması adına da olumlu gelişmelere neden olmuş ve tarihî köprü onarımları ile ilgili çalışmalarımıza büyük bir ivme kazandırmasının yanı sıra, ülkemizde de yurtdışında yapılan kalitede restorasyonlar yapılabileceğini göstermiştir. Ayrıca, Pilot Kültürel Miras Projesi’nin amacı ile stratejik içeriğine uygun olarak gerçekleştirilen yeniden yapım çalışmaları; köprünün Dünya Kültür Mirası Listesi’ne alınmasına ve dünya kamuoyunun ilgisinin Mostar’ın üzerine bir kez daha çekilmesine neden olmuş, bununla birlikte Bosna-Hersek halkları arasındaki dostluğu yeniden pekiştirerek Boşnaklara savaşla kaybedilen ekonomik canlılığı kazandırmış ve amacına ulaşmıştır. (**Resim: 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, bkz.: s. 3149-3150**).

¹² Haziran 2010 tarihi itibarıyla; **Dünya Kültür Mirası Listesi**’nde bulunan **911 eser** içinde **6 köprü** yer almakta olup, bu köprülerden ikisi Bosna-Hersek’te bulunan ve XVI. yy. Klasik Dönem Osmanlı Mimarlığı içinde önemli bir yere sahip olan Neretva Nehri üzerindeki **Mostar Köprüsü** ile yine bir Mimar Sinan eseri olan Drina Nehri üzerindeki **Sokollu Mehmet Paşa Köprüsü**’dür.

KAYNAKÇA

- Çulpan, C., (1975), **Türk Taş Köprüleri**, TTK, Ankara, Türkiye.
- Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, **BOA. MAD. Nu. 2775**, s. 1023.
- Goykoviç, M., (1989), **Stari Kameni Mostovi**, Belgrad, Yugoslavya.
- Halaçoğlu Y., (2002), **Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme**, Ankara, Türkiye.
- İlter, İ., (1994), **Köprü Mimarlığımızın Seçkin Örneği Mostar Köprüsü de Top Mermilerinden Kurtulamadı**, Karayolları Vakfı , Ankara, Türkiye.
- KGM, (2007), **Karayolları Tarihi**, YTMK, Ankara, Türkiye.
- KGM, (2010), **Tarihî Köprüler Şubesi Müdürlüğü Envanteri**, Ankara, Türkiye.
- Mostar Belgeseli**, (2004), TRT, Ankara, Türkiye.
- Ortaylı, İ., (2007), **Türkiye Teşkilatı ve İdare Tarihi**, Cedit Neşriyat, Ankara, Türkiye.
- Pasiç, C.-Kaptı, M., (2000), **The Old Bridge in Mostar and its Towers, Bridging Large Spans from Antiquity to the Present**, İstanbul, Türkiye.
- Sert, H., (2004), **Mostar Köprüsü** (Yayımlanmamış Rapor), KGM, Ankara, Türkiye.
- , (2002-2004), “Mostar Köprüsü’nün Yeniden Yapımı ile İlgili Teknik Danışmanlık Görevi Sırasındaki Gözlemler”.
- , (2005), “Korumada 50 Yıl”, **Bildiri Kitabı**, MSÜ, İstanbul, Türkiye.
- , (2007), “Tarihî Eserlerin Güçlendirilmesi ve Geleceğe Güvenle Devredilmesi Semp-I”, **Bildiri Kitabı**, TMMOB, İMO, Ankara, Türkiye.
- , (2007), “Mostar Köprüsü Sözlü Sunumu”, **1. Mimarlık ve Şehircilik Kurultayı**, TMMB, Ankara, Türkiye.
- UNESCO, PCU, World Bank, (2004), **Mostar, A Bridge Story**, Mostar, BIH.