

# Kervan Köprüsü

İZMİR'DE TİCARETİN  
BAŞLADIĞI NOKTA



ERKAN SERÇE

# Kervan Köprüsü

İZMİR'DE TİCARETİN  
BAŞLADIĞI NOKTA



İZMİR EKONOMİ  
ÜNİVERSİTESİ  
YAYINLARI



İEÜ Yayınları 1  
Tarih 1

**Kervan Köprüsü:**  
**İzmir'de Ticaretin Başladığı Nokta**  
**Erkan Serçe**

Kitap editörü  
Devrim Çakır

Kitap tasarımı  
© Ersu Pekin

İzmir Ekonomi Üniversitesi Yayınları  
Genel Yayın Yönetmeni  
Raşit Çavaş

1. baskı  
Şubat 2021  
ISBN 978-605-70257-0-8

İzmir Ekonomi Üniversitesi  
Sakarya Caddesi, 156  
35330 Balçova, İzmir  
ieuyay@izmirekonomi.edu.tr  
www.ieu.edu.tr/

@ İzmir Ekonomi Üniversitesi  
Yayınları / İzmir Ekonomi  
Üniversitesi İktisadi İşletmesi  
Sertifika no: 49514

Bu kitabın yayın hakları İzmir  
Ekonomi Üniversitesi'ne aittir. Kaynak  
gösterilerek tanıtım için yapılacak  
kısa alıntılar dışında, yayıncının izni  
olmaksızın kitabın tamamı ya da bir  
kısım hiçbir biçimde çoğaltılamaz,  
dağıtılamaz ve yeniden elde edilmek  
üzere saklanamaz.

Baskı ve cilt  
Metro Matbaacılık Ltd. Şti.  
Yahya Kemal Beyatlı Cad. No.94  
Begos 3. Bölge  
Buca – İzmir  
Sertifika no: 40921

## İÇİNDEKİLER

8  
SUNUŞ

10  
ÖNSÖZ

12  
GİRİŞ

13

**Kervan Köprüsü:**  
**Kentsel bir imgenin yükselişi ve düşüşü**

44

**1 Gravür ve Çizimlerle Kervan Köprüsü**

114

**2 Fotoğraflarla Kervan Köprüsü**

162

**3 Kartpostallarda Kervan Köprüsü**

173

**Kitapta adı geçen yazar, ressam ve  
fotoğrafçılara ait kısa biyografik bilgiler**

179

**KAYNAKÇA**

189

**DİZİN**

## Sunuş

Doğası, insanı, kültürü ve mutfağıyla tarih boyunca dikkatleri üzerine çeken İzmir, korunaklı ve geniş limanıyla ticaret yollarının buluştuğu eşsiz bir kent. 8 – 9 bin yıl öncesine dayanan tarihiyle her dönem önemli bir ticaret merkezi oldu. 15. Yüzyılda Osmanlı egemenliğiyle yeni bir ivme kazandı. Doğu'nun ipeği, pamuklu ve yünlü iplikleri, halıları, ecza maddeleri ve daha nice ürünü Batılı tüccarlarla İzmir'de buluştu. Sonraki yüzyıllarda İzmir çevresinin ürünleri olan üzüm, incir, palamut, tütün, kök boya, afyon ve pamuk da bunlara katıldı.

19. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı Devleti'nin en büyük ihracat limanı olurken, ithalatta ise İstanbul'dan sonra ikinci sırayı aldı. Böylece "Küçük Asya'nın Tacı" İzmir, Doğu Akdeniz'in en önemli ticaret limanı, dünya ekonomisinin önemli şehirlerinden biri oldu.

Anadolu'nun başka hiçbir kentinde rastlayamayacağımız kadar han, İzmir'in ticaret bölgesinde yer aldı. Antik iç limanın etrafında gelişen ve dünyanın en büyük açık hava pazarlarından biri Kemeraltı Çarşısı böyle oluştu. Sahil boyunca kuzeye doğru uzanan Frenk Caddesi, 1867'de inşası başlayan ve 1881'de tamamlanan İzmir Kordonu, kısa sürede sadece İzmir'in ve Anadolu'nun değil, Doğu Akdeniz'in ticaret ilişkilerinin kurulduğu bir merkez haline geldi.

Türk ticaret hayatının ilklerinin yaşandığı kentimizde, İzmir Ticaret Odası 1885'te kuruldu. İzmir'in uluslararası ticaret merkezine dönüşmesinde, kentin giriş noktasında yer alan Kervan Köprüsü önemli bir rol oynadı. İzmir'i İzmir yapan en önemli tarihsel yapılardan olan, Doğu'nun ürünlerinin Batı'yla ilk buluşma noktası Kervan Köprüsü, varlığını bugün de koruyor. Kemer (Meles) Çayı üzerinde bulunan Kervan Köprüsü, ticaretin artmasıyla birlikte kentin en önemli giriş çıkış noktalarından biri haline geldi. Kervan Köprüsü, kervanların mallarını boşalttığı, değiş tokuş yapıldığı, devletin vergi işlemlerini yürüttüğü bu alanda sunduğu olanaklarla İzmirililerin en önemli mesire yerlerinden de biri oldu.

*Kervan Köprüsü'nün* bu süreçteki serüvenini anlatırken, kentimizin unutulmuş değerlerini yeniden ortaya çıkarıyor. Kitabın bizim için ayrı bir özelliği de İzmir Ekonomi Üniversitesi Yayınları'nın ilk kitabı olmasıdır. Kentimizin ve ülkemizin bilimsel yaşamına katkı veren üniversitemiz, yayıncılık hayatına da prestijli eserlerle katkı sunacak. Bu kapsamda, İzmir Ekonomi Üniversitesi olarak bilimsel, kültürel, toplumsal, ekonomik ve teknik yayınlarımızla kentimize ve ülkemize katkılar sağlamaya devam edeceğiz.

İzmir Ticaret Odası ve İzmir Ekonomi Üniversitesi iş dünyası ile akademi dünyasını buluşturarak Türkiye'nin beklediği üniversite –sanayi, üniversite– şehir birleşmesinin sağlayacağı sinerji ile katma değeri yüksek, bilimsel araştırma, geliştirme projeleriyle, yayınlarıyla, bilimsel ve sanatsal etkinlikler ile İzmir'e ve ülkemize eserler kazandırmaya devam edecek.

*Kervan Köprüsü* kitabının da bu güzel başlangıçlara örnek olacağını biliyor, emeği geçen herkese teşekkürlerimi sunuyorum.

**Mahmut Özgener**  
Mütevelli Heyet Başkanı

## Önsöz

Kentlerin tarihsel gelişimi içinde ortaya çıkan ve insanların zihninde, bulunduğu kent ile özdeşleşen simge yapıları vardır. Bu simge yapıların tarihin derinliklerine giden eskiliği, o kadar da önemli değildir. Paris'in simgesi olan Eiffel Kulesi, 1889'da düzenlenen Paris Sergisi'nin giriş kapısı olarak inşa edildiğinde büyük eleştirilere maruz kalmıştı. 1909'da sökülmesi gereken kule, kısa sürede Paris'in simgesi haline geldi. Berlin'in simgesi Brandenburg Kapısı (1789-1791) ve Londra'nın simgesi Big Ben (1859) de yapımlarından kısa süre sonra buldukları kentlerin simgesi haline gelmişlerdir. İzmir'in simgesi nedir sorusunun cevabıysa herkesin vereceği tek cevapla Konak Saat Kulesi'dir.

1901 yılında Sultan II. Abdülhamit'in tahta çıkışının 25. yıldönümü vesilesiyle inşa edilen Saat Kulesi'nin İzmir'in simgesi haline gelmesi, daha çok Cumhuriyet döneminin eseridir. Hiç kuşkusuz İzmir'in mülki ve askeri kurumlarının ortasında bulunan meydana yer alacak Saat Kulesi'nin şehrin modern yüzünün simgesi olması isteniyordu. Fakat *Küçük Asya'nın Tacı*, *İonya'nın İncisi*, *Küçük Paris* vb biçimlerde yüceltilen İzmir'in bir de Doğulu yüzü bulunuyordu. İşte bu Doğulu yüzün simgesi, yüz yıldan fazla bir süredir Kervan Köprüsü'ydü.

Bu çalışma 1700'lerin sonlarından, 1900'lerin başlarına kadar İzmir'in simgesi olan Kervan Köprüsü'nün, gravür, tablo, fotoğraf, gezi yazıları, öykü, şiir gibi yapıtlardan yola çıkarak günümüze kadarki izini sürmeyi amaçlıyor.

Yaklaşık dört yıllık bir çabanın ürünü olarak ortaya çıkan bu çalışmanın ortak bir ürün olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Kitaptaki İngilizce metinler Leyla Esen ve Almanca metinler Christina Schnettger tarafından çevrildi. Onların özverili çabaları olmasa bu kitabın ortaya çıkması mümkün değildi. Sayın Yavuz Çorapçıoğlu ve dostum Nejat Yentürk ellerinde bulunan Kervan Köprüsü görsel ve objelerini kullanmama izin vererek kitabın zenginleşmesine katkıda buldular. Doç. Dr. Akın Ersoy 2010 yılında görüntülediği Kervan Köprüsü fotoğraflarını benimle paylaşma nezaketini gösterdi. Köprü'nün hali hazır durumu Özgür Şenergin tarafından fotoğraflandı. İzmir Ekonomi Üniversitesi Yayınları Genel Yönetmeni Raşit Çavaş kitabı benimseyerek takipçisi oldu ve çalışmanın hızlandırılmasını sağladı. Kitabın editörü Devrim Çakır metnin daha okunabilir hale gelmesini sağladı. Tasarımı gerçekleştiren Ersu Pekin ise metinle görseller arasındaki uyumu sağlayan düzenlemesiyle kitabın estetik yönünü belirledi. Son olarak İzmir Ekonomi Üniversitesi kitabın yayımını üstlenerek beni onurlandırdı. Hepsine teşekkür ediyorum.

Dr. Erkan Serçe

## GİRİŞ

### Kervan Köprüsü: Kentsel bir imgenin yükselişi ve düşüşü

Fransızlar ona “Kervanlar Köprüsü” karşılığı olarak “*Pont des Caravanes*” der, İngilizler “*Caravan Bridge*”, Almanlar “*Karawannen-Brücke*”, İtalyanlar ise “*Ponte della Carovana*”... Türklerin daha sade bir biçimde, nehrin akışını sağlamak için altında bırakılan boşluğun kemerli yapısı nedeniyle “Kemer Köprüsü” adıyla andığı köprünün ilk görsel kaydı 18. yüzyıl sonlarına aittir. Britanya Büyükelçiliği’nin ressamı Luigi Mayer’in suluboya tablosu, o sıralarda Avrupa’da Fransız Devrimi’nin yarattığı büyük fırtınanın uzağında, sakin bir ânı resmetmektedir. Kaç deveden oluştuğu belli olmayan bir kervan köprüden geçmektedir. Sıradan bir olaymış gibi, geçip giden kervana tamamen ilgisiz bir biçimde çubuklarını tüttüren Müslüman gruplar aralarında sohbet etmekte; kimisi, Batılı seyyahların büyük ihtimalle anlamakta zorlandıkları için doğrudan Türkçe aktardıkları kelimeyle, “keyif” yapmaktadır. Güneşten korunmak için çatısı sazlarla kapatılmış bir çardak ile köprünün öbür ucunda, muhtemelen vergi tahsildarları için yapılmış tek gözlü bir bina, köprünün kendisiyle birlikte mimari öğeler olarak dikkat çekmektedir.

Sonraki bir yüzyıl boyunca Kervan Köprüsü kadar İzmir’le özdeşleşen mekân çok azdır. Köprü ve çevresi, İzmir’e gelen hemen her seyyahın bir biçimde betimlediği ya da resmettiği bir mekân olmasının yanında, üzerine şiirler ve hikâyeler yazılmış, besteler yapılmış

bir yerdir. Kervan Köprüsü, onlarca gravürünün yanında, elimizde İzmir'e ait fotoğrafı bulunan ilk mekândır. Köprü'nün pek çok fotoğrafı kitaplarda, dergilerde ve kartpostallarda da kullanılmıştır.

Osmanlı döneminde birçok kez yenilediği anlaşılan Kervan Köprüsü'nün tam olarak ne zaman yapıldığı bilinmiyorsa da uzmanların ortak kanısı, en azından Helenistik-Roma çağlarından beri var olduğu yönündedir.<sup>1</sup> Kentten çıkıp köprü'nün üzerinden giden yol, Pagos eteklerinde kuruluşundan başlayarak İzmir'i doğuya bağlayan tek yoldu. Asya Eyaleti'nin kurulduğu yıl olan İÖ 129, aynı zamanda Ephesos-Pergamon ile Kral Yolu'nu Ege Denizi'ne kavuşturan Sardeis-Smyrna arasındaki eski yolların yeniden ele alınıp Roma Devleti'nin standartlarına ulaştırıldığı tarihtir.<sup>2</sup> Akın Ersoy, köprü'nün tonozlarındaki ayakların bloklarında görülen *anathyrosis* işçiliği ile İÖ 2. yüzyıla kadar gittiğini söylemenin mümkün olduğunu kaydeder.<sup>3</sup> Köprü mühendisi olan Henry G. Tyrrell, köprü'nün önemini vurgulamak için, İsa'nın havarilerinden Aziz Yuhanna'nın,<sup>4</sup> konuyla ilgili bir başka kaynak ise Aziz Pavlos'un<sup>5</sup> İzmir'e büyük olasılıkla bu köprüyü kullanarak girdiğini yazmaktadır. İnşa edildiği dönemin tartışması bir yana, üzerinde anlaşılan konu, Kervan Köprüsü'nün kesintisiz kullanımı devam eden en eski köprü olduğudur.<sup>6</sup>

<sup>1</sup> Cecil John Cadoux, *İlkçağ'da İzmir. Kentin, En Eski Çağlardan İ.S. 324'e Kadar Tarihi*, Çev. Bilge Umar, İstanbul, 2003, s. 231.

<sup>2</sup> Ersin Doğer, *İzmir'in Smyrna'sı*, İstanbul, 2007, s. 108 ve 185.

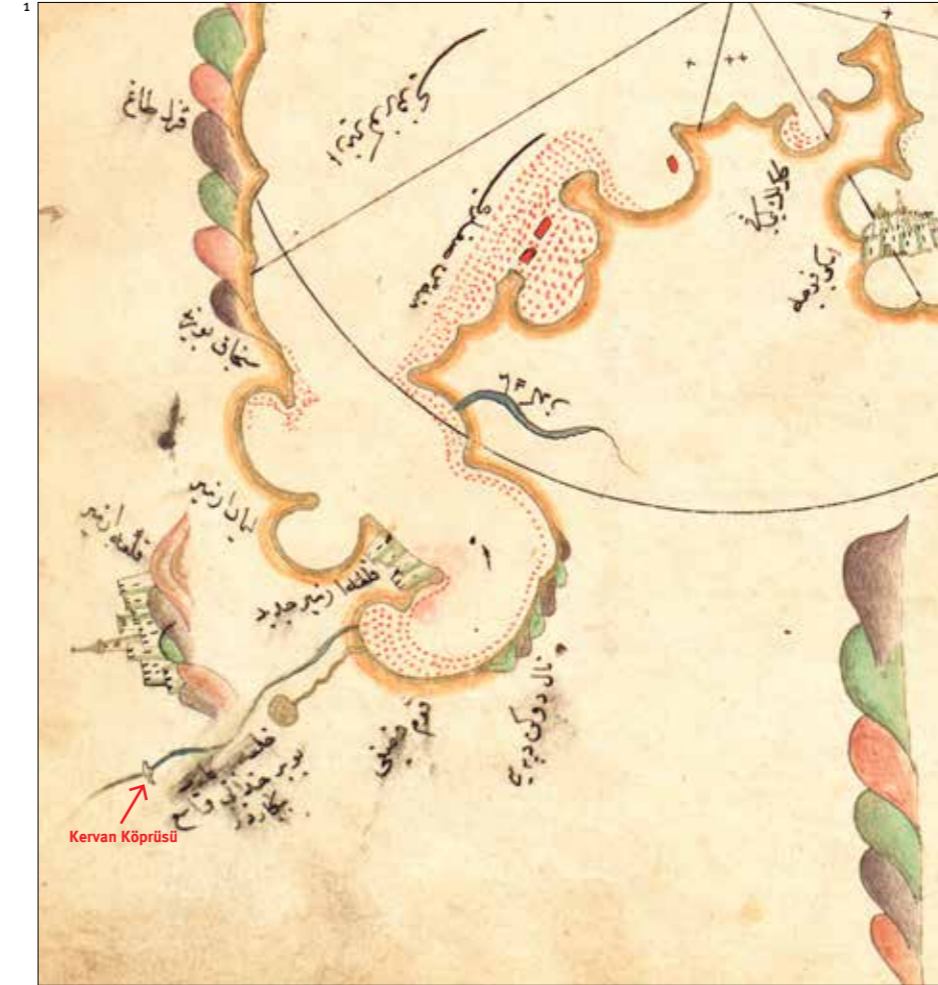
<sup>3</sup> Akın Ersoy, "Antik Smyrna'nın Kuzeybatı Anadolu'ya Bağlantısı: Kervan Köprüsü", *Metropolis in Ionia II*, Ed: Serdar Aybek-Ali Kazım Öz, Homer Kitabevi, İstanbul 2010, 142. Bazı kaynaklarda köprü'nün varlığı İÖ 850 yılına kadar götürülmektedir. Bu, hatalı bir biçimde, köprü'nün altında akan derenin antik Meles'le karıştırılmasından, daha doğrusu Meles'in kıyısında eserlerini yazdığı varsayılan ve İÖ 9. yüzyılda yaşayan Homeros'la bağlantılandırılmasından kaynaklanıyor olmalıdır. Bu konudaki iddianın çıkış noktası, Henry Grattan Tyrrell'in *History of Bridge Engineering*, (Chicago, 1911, s. 18) adlı kitabı olmalıdır. Yazar, Homeros'un çocukluğunda kıyısında oyun oynadığı Meles'i aşmak için bu köprüyü kullandığını yazmıştı (s. 28). Bu yanlış, pek sorgulanmadan daha sonra konuyla ilgili kitaplarda tekrar edildi. Örnek olarak bkz. David Barnard Steinman - Sara Ruth Watson, *Bridges and Their Builders*, New York: Putnam's Sons, , 1941, s. 28 ve M. G. Lay, *Ways of the World: A History of the World's Roads and of the Vehicles That Used Them*, Rutgers University Press, 1992, s. 253.

<sup>4</sup> Tyrrell, *History of Bridge Engineering*, s. 18.

<sup>5</sup> Steinman-Watson, *Bridges and Their Builders*, s. 28.

<sup>6</sup> "Bridges", *The Oxford Encyclopedia of Ancient Greece and Rome*, Ed. Michael Gagarin, Oxford University Press, 2009, s. 24.

"Kesintisiz kullanımı  
devam eden köprü"



1 İzmir Körfezi (detay)  
Piri Reis, *Kitab-ı Bahriye*.

Köprü'nün 18. yüzyılın sonlarına kadarki biçimi hakkında bilgimiz yok. Piri Reis'in *Kitab-ı Bahriye*'sinin bazı yazmalarında, İzmir Körfezi haritasında gösterilen Meles'in üzerinde köprü bir çentik olarak yer alıyor. Seyyahların köprü'nün fiziksel yapısı hakkında verdiği bölük-pörçük bilgilerin dışında, tamamı hakkında fikir edinmemizi sağlayan ilk görsel kayıt, yukarıda zikrettiğimiz Luigi Mayer'in sulu-boya tablosudur. Tabloda resmedilen köprü'nün, 19. yüzyıl ortalarına kadar herhangi bir değişikliğe uğramadığı, süreç içinde çizilen gravürlerden de görülebilmektedir. Yaklaşık 12 metre uzunluğundaki, 5,35 metre genişliğindeki<sup>7</sup> tek kemerli taş köprü basit bir mimariye

<sup>7</sup> Ersoy, "Antik Smyrna'nın Kuzeybatı Anadolu'ya Bağlantısı", s. 142.

sahiptir. 1828’de İzmir’e gelen Samuel Woodruff, üşenmeden kemer genişliğini ölçmüş ve kemer genişliğini su seviyesinden 7 metre olarak saptamıştı.<sup>8</sup> Akın Ersoy, günümüzde dere yatağından 4,29 metre yüksekliğe ulaşan köprü tonozunun (kemer) ilk inşa evresinde daha da yüksek bir seviyede bulunduğunu belirtiyor.<sup>9</sup>

Köprü üzerindeki ilk önemli değişiklik, köprünün iki tarafına demir tırabzan eklenmesidir. Kervan Köprüsü’nün tırabzansız son hali George Scharf’ın 1844 yılına ait çizimine, ilk tırabzanlı anlatısı ise Théophile Gautier’nin 1852 yılına ait gözlemlerine ait olduğuna göre, tırabzan 1844-1852 arasında bir tarihte eklenmiş olmalıdır. Gautier’ye göre, Kervan Köprüsü “demirden çirkin bir tırabzan eklendiği için” şanıdan kaybetmişti.<sup>10</sup> Gautier bu konuda yalnız değildi; Fransız ressam Charles-Émile de Tournemine de Kervan Köprüsü’ne tırabzan ekleme fikrini ortaya atanı “budala” olarak nitelmişti.<sup>11</sup> Buna karşın iyi ya da kötü, bu tırabzan bundan sonraki Kervan Köprüsü görüntülerinin ayrılmaz bir parçası olmuştur.

### Kervan Köprüsü: İzmir’in mesiresi

Osmanlı şehrinin, insanların birlikte zaman geçirme konusunda bilinen en eski ve önemli mekânlarından biri mesire yerleridir. Yerleşim yerinin çevresindeki doğal su kaynakları, ağaçlık ve çayırılık alanlar mesire için uygun alanlardır. 18. yüzyıl şairlerinden Seyit Efendi *İzmir Methiyesi*’nde bir çırpıda İzmir’in mesirelerini sayıvermiş:

*Periveş Kaydafa’sı bir yeşil kaftanlı duhterdir.*

*Cihana serfirû etmezse çok mu daveri İzmir.*

*Hususa Dilber Öpüştü gibi câ-yı ferah-fezâ,*

*Kirişhâne dahi bir mecma-i huban olur her gün.*<sup>12</sup>

<sup>8</sup> Samuel Woodruff, *Journal of a tour to Malta, Greece, Asia Minor, Carthage, Algiers, Port Mahon, and Spain, in 1828*, Dartford, 1831. s. 159.

<sup>9</sup> Ersoy, “Antik Smyrna’nın Kuzeybatı Anadolu’ya Bağlantısı”, s. 142.

<sup>10</sup> Théophile Gautier, *Constantinople*, Paris: Michel Lévy Frères, 1854, s. 53.

<sup>11</sup> M. le Dr L. Turrel, “Étude sur C. de Tournemine”, *Bulletin de la Société Académique du Var*, 1877-1878, Toulon, s. 41.

<sup>12</sup> Hüseyin Avni, *İzmir Şairleri Antolojisi*, Birinci Kitap, İzmir: İzmir Halk Evi Neşriyatından: no. 3, 1934, s. 201.

“Dilber Öpüştü” neresidir, bilmiyoruz. Karataş’ın hemen yanı olan Kirişhâne ve Kadifekale çevresi sonraki dönemde de mesire olarak kullanılmaya devam etmişti. Bunlara Yeşildere’nin hayat verdiği, yabancıların “Paradiso”, Türklerinse Kızılçullu adını verdiği, günümüzde Şirinyer girişinde bulunan sukemerleri mevkiini de eklemek gerekir. Hemen belirtelim, Büyük Paradiso da denilen Kızılçullu sukemerleri çevresinin dışında, bir de Küçük Paradiso denilen yer vardır ki, o da Aya Anna (Yeşildere) Vadisi üzerinde, Köprülüzâde Fazıl Ahmet Paşa tarafından yaptırıldığı için “Vezir” adıyla anılan sukemerinin çevresidir. 1838’te İzmir’e gelen İngiliz hukukçu Charles G. Addison, İzmir’in romantik noktası olarak görülen Büyük Paradiso’nun Frenkler tarafından festivallerde sık sık kullanıldığını belirtmektedir.<sup>13</sup> Buna karşın, 19. yüzyıla kadar İzmir’in tartışmasız en çok ilgi gören mesiresi Halkapınar’dır.

Halkapınar erken dönem Osmanlı zihniyet dünyasının mesire tanımı için gerekli olan bütün özellikleri barındırıyordu. Maurice Cerasi’nin “geometrik katılık”<sup>14</sup> diye tanımladığı unsurların hâkim olmadığı bir sadelik, sık olmayan bitki örtüsü ve olmazsa olmaz bir faktör olarak akıp giden su ile onun sağladığı serinlik. Üstelik burası kente kısa bir yürüyüşle ulaşılacak kadar yakındı.

1671’de İzmir’e gelen Evliyâ Çelebi, şehrin ileri gelenlerini “Halkalı Bınar mesiregâhı” olarak zikrettiği bu yerde eğlenirken bulmuştu: “Mezkûr Halkalı Bınar bir berrak sudur. Bir kayadan çıkar. Dört tarafı çimenlik, gül bahçesi ve lale bahçesi olup binlerce bülbülün feryat ve figanları dinlenir, büyük ağaçların gölgelediği bir ferahfeza mesire yeridir. Berrak pınarında türlü türlü binlerce balık yüzer. Amma evliya nazargâhı olmakla balıkları avlanmadığından, gezmeye varan âdemlere yaklaşıp zıplayıp türlü türlü oyunbazlık ederler. Ve âdemden asla kaçmayıp ellerinden ekme ve et parçaları alan gayet munis balıkları vardır. Hikmet-i Huda, haftada bir kere Çarşamba günü mesire yerine kadın taifesi geldiğinde bu pınarda balıkların izi kalmaz, o gün asla görünmezler, hayret verici bir tılsımdır. Belde halkının ifadesine göre Kaydefâ kralının tılsımıdır. Elhasıl bir nazargâh mesire yeridir.”<sup>15</sup>

<sup>13</sup> Charles G. Addison, *Damascus and Palmyra: a journey to the East*, cilt. I, London, 1838, s. 322-323.

<sup>14</sup> Maurice M. Cerasi, *Osmanlı Kenti, Osmanlı İmparatorluğu’nda 18. ve 19. Yüzyıllarda Kent Uygarlığı ve Mimarisi*, Çeviren: Aslı Ataöv, YKY, İstanbul, 1999, s. 207.

<sup>15</sup> *Evliyâ Çelebi Seyahatnamesi*, 9. cilt, İstanbul, 1935, s. 87-88 (metin sadeleştirilmiştir).

“Başka bir mesire yeri ise ...  
küçük bir akarsuyu kesen  
Kervan Köprüsü’dür.”

Mesire yeri yalnızca Halkapınar gölcüğünün çevresiyle sınırlı değildi. Seyyahların anlatıları, hatta kitaplarında yer verdikleri gravürler gölcükle deniz arasında bulunan ve 19. yüzyılın son çeyreğine kadar meskûn olmayan düzlük alanın da mesire amacıyla kullanıldığını göstermektedir. Dominique Sestini, 1778’de söz konusu alanda şahit olduğu cirit müsabakasını ayrıntılı bir biçimde anlatmaktadır.<sup>16</sup> Hemen hemen aynı sıralarda İzmir’e gelen ve Fransa’nın Osmanlı Devleti nezdindeki en ünlü elçilerinden olan Choiseul-Gouffier’in kitabında bulunan gravürleri çizen J. B. Hilair aynı yerdeki –muhtemelen farklı günlerdeki– eğlenceleri ayrıntılı tek bir gravürde bize sunmaktadır. Cirit oynayanlar, halay çekenler, çubuğunu tüttürenler, sohbet edenler, denize karşı oturup dinlenenler, tablasındakileri satmaya çalışan satıcılar, çocuklar, çocuklara sahip çıkmaya çalışan kadınlar, develeriyle birlikte bir kervancı ve aralarda özgürce koşuşturan köpekler...<sup>17</sup> 1828’de İzmir’e gelen Henry Post “Moda mesire yeri, şehrin adına Punta denilen kuzey ucunda, su kenarı boyunca yer alır. Burada her güzel günde, en sevdikleri erkeklere özgü cirit oyunu egzersizleriyle eğlenen Türk süvarilerinin görülebildiği düz ve geniş bir kumsal bulunur” diye yazıyor ve ekliyordu: “Başka bir mesire yeri ise şehirden yarım saat yürüme mesafesinde küçük bir akarsuyu kesen Kervan Köprüsü’dür.”<sup>18</sup>

Yerleşim yerleriyle Punta arasında yer alan düzlük, 19. yüzyılın ortalarına doğru hızla iskân edilmeye başlandı. Kıyı hattı boyunca işyerleri, hatta değirmenler ve bazı küçük işletmeler ortaya çıkarken, Rum mahalleleri de kuzeye doğru, ekili alanlar aleyhine büyüdü. Punta düzlüğü Halkapınar’ın ve diğer küçük suların zayıfladığı yaz aylarında mesire işlevi görüyordu. Halbuki bu aynı zamanda bölgenin bir hastalık kaynağına dönüşmesine de yol açıyordu. Nitekim Kırım Savaşı sırasında İzmir’deki İngiliz hastanesinde görev yapan bir doktorun belirlemesine göre, İzmir’in sıtma gibi ateşli hastalıklara en fazla açık olan yeri, “Punto” ile Kadifekale’nin

<sup>16</sup> *Lettres de Monsieur l’Abbe Dominique Sestini*, cilt III, Paris, 1789’dan aktaran Rauf Beyru, *19. Yüzyılda İzmir’de Yaşam*, Literatür Yayınları, İstanbul, 2000, s. 270-271.

<sup>17</sup> Choiseul-Gouffier, Marie-Gabriel-Auguste-Florent, *Voyage pittoresque de la Grèce*, cilt I, Paris, 1782.

<sup>18</sup> Post, Henry A. V., *A Visit to Greece and Constantinople, in the Year 1827-8*, New York, 1830, s. 285.



kuzeyindeki Kervan Köprüsü arasında kalan, aslında şehri oluşturan üçgenin tabanının bulunduğu yeri.<sup>19</sup> Bu nedenle yerleşimin genişlemesiyle birlikte bölgenin mesire yeri özelliğini kaybetmesi hiç de zor olmadı. Bu süreçte Kervan Köprüsü çevresi artık İzmir’in tartışmasız en önemli mesire yeri haline geldi.

Peki, Kervan Köprüsü ve çevresi ne zamandan beri mesire alanı olarak kullanılıyordu? Ne yazık ki bu soruya cevap vermek için seyyahların anlatılarından ve çizimlerinden başka bir dayanağımız yok. Onların da ilgisi, sahip oldukları düşünce yapılarının değişimine ve çeşitlenmesine bağlıydı.

İzmir ve çevresi hakkında birçok bilgi veren Jean-Baptist Tavernier, Jakob Spon, Joseph de Tournefort ve Antoine Galland gibi 17. yüzyıl seyyahları, köprü ve çevresi hakkında tek kelime

<sup>19</sup> George Rolleston, *İzmir 1856*, Çeviren: Uygur Kocabaşoğlu, İZTO Kültür Yayınları, İzmir, 2010, s. 62.

<sup>2</sup> İzmir’in görünüşü (1780’ler)  
Gravür: J. B. Hilair.

etmezler. Anlaşılan, yapı ve çevresi “Klasik Dönem” olarak adlandırılan 18. yüzyıl Batılı seyyahların çoğunun dikkatini çekmemiş, köprü ise kentin Anadolu’ya açılan kapısının bir parçası olmaktan öteye bir anlam ifade etmemişti.<sup>20</sup> Seyyahların Kervan Köprüsü ve çevresine ilgisi, 19. yüzyılın hemen başında başladı ve gittikçe artarak 20. yüzyıl başlarına kadar sürdü.

### Seyyahların Kervan Köprüsü tutkusu

Gerçekte Kervan Köprüsü’nün yüksek bir estetik yapı, bir mimarlık şaheseri olduğunu söylemek mümkün değildir. 12 metrelik boyu, yapı malzemesi ya da tek göz kemeriyle Anadolu’daki pek çok köprüyle yarışamayacağı da ortadadır. Nitekim Türk taş köprüleri hakkında yapılmış en geniş çalışmada, Walsh’ın seyahatnâmesinde verdiği beş satırlık açıklama Kervan Köprüsü için yeterli görülmüştü.<sup>21</sup> Kırım Savaşı sırasında İzmir’e gelen Fransız bir gazeteci Kervan Köprüsü’nü gördükten sonra şu satırları yazmaktan kendini alamamıştı:

Sürekli geçen deve kervanlarına rağmen, bu sefil Roma kemerinde, Paris ya da Lyon geçitlerinin en pis kulübeleri kadar sıradan bu kahveler içinde, büyüleyiciliği ve çekiciliğiyle birçok şiire konu olmuş ünlü Kervan Köprüsü konusunda şüpheye düşmem mümkün değildi. Bununla birlikte bunlar, birçok insanın hayranlığını çekiyordu. Ulu Tanrım! Fransa’da çok az ilgi çeken, çok az beğenilen Saint-Chamas Roma köprüsüne bakma zahmetine katlansalardı bu pespayeliğin heyecanlandığı insanlar ne söylerlerdi?<sup>22</sup>

Peki, ne olmuştu da Kervan Köprüsü 19. yüzyıl başlarında birdenbire Batılı seyyahların ilgi alanına dahil olmuştu? Klasik dönem seyyahlarının büyük bölümü “Arkeolojik Seyahat” denilen bir anlayışın parçasıydılar. İlk kez Jacop Spon tarafından ortaya atılan

<sup>20</sup> Örneğin bkz. E. van der Nijenburg – Johannes Heyman, *Travels Through Part of Europe Asia Minor, The Island of Archipelago*, cilt I, London, 1759, s. 98.

<sup>21</sup> Cevdet Çulpan, *Türk Taş Köprüleri Ortaçağdan Osmanlı Devri Sonuna Kadar*, TTK Yayınları, Ankara, 1975, s. 207.

<sup>22</sup> Eugène Jouve, *Guerre d’Orient. Voyage à la suite des armées alliées en Turquie, en Valachie et en Crimée*, Paris: Libraire D’Alphonse Delhomme, 1855, s. 34-35.



“arkeolojik seyahat” kavramı antik yapıların yerinde incelenmesi üzerine kurulmuştu.<sup>23</sup> Sonraki yüzyıllarda hiç dinmeyen bu istek, yalnızca klasik eğitim almış seyyahlarla sınırlı kalmadı; tüccarlar, diplomatlar, yazarlar hatta kutsal toprakları ziyaret etmek için yola koyulan hacılar, eski Yunan ve Roma’nın izlerini aradılar. Bu seyyahlar için Kervan Köprüsü değil ama Köprü yakınlarında bulunabilecek, yarısı kırık Yunanca bir tablet çok daha fazla anlam taşıyordu. Meles, onlar için kıyısında Homeros doğduğundan görülesi bir nehirdi. Çarşmayı gezerken gözleri antik döneme ait eşyaları arıyor, buradan en azından bir Yunan ya da Roma sikkesi almadan ayrılmak istemiyorlardı. Aynı biçimde Pagos Tepesi’ne İzmir’in eşsiz körfez manzarasını görmek için değil, öncelikle kale ve tiyatro kalıntılarını incelemek için çıkıyorlar, oradan da Efes, Sardes, Bergama ya da

3 Saint-Chamas Köprüsü (Fransa)

<sup>23</sup> Irini Apostolou, “Doğu’da Seyyahlar: 18. Yüzyılda Görsel Bakış Açıları”, 18. ve 19. Yüzyıllarda İzmir: Batılı Bir Bakış, İstanbul, 2013, s. 39.