

Sillyon Roma Dönemi Köprüsü (Ayvalıkemer) Üzerine Bir Değerlendirme

Murat Taşkiran* - Fatih Yılmaz**

Öz

Sillyon, Antik Dönem'de Pamphylia Bölgesi'nde, günümüzde ise Antalya ili, Serik ilçesine bağlı Yanköy Mahallesi Kocagözler mevkiinde yer almaktadır. Kent, arkeolojik kültür varlıkları ve sahip olduğu tarihi ve kültürel değerlerle, geçmişten bugüne dek çok katmanlı dokusuyla önemli bir kültürel miras alanı olma özelliğini korumuştur. Tarih boyunca kültür ve uygarlıkların birleşme-çatışma noktasında yer alan Sillyon, birçok medeniyetin izini taşımaktadır. Başka bir ifadeyle, mevcut veriler ışığında Sillyon, Demir Çağı başlarından Osmanlı Dönemi'ne kadar yerleşim gören ve kesintisiz bir tarihsel sürece ev sahipliği yapan çok katmanlı bir kent örneğidir. Bu makalede, Sillyon'un yaklaşık 1,5 km batısında Koducak Deresi üzerinde bulunan ve halk arasında Ayvalıkemer olarak bilinen Roma Dönemi Köprüsü ele alınmaktadır. Roma İmparatorluk Dönemi'ne tarihlenen yapı üç gözlü olup tamamı traverten bloklardan inşa edilmiştir. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün destekleriyle 2016-2017 yıllarında restorasyonu gerçekleştirilen yapı, bölgedeki en sağlam köprü örnekleri arasında yerini almaktadır. Çalışmada, öncelikle yapının oryantasyonu ve tüm mimari kurgusu analiz edilmiş ve Anadolu'da inşa edilen çağdaş köprülerle karşılaştırma yapılarak tarihsel değerlendirmesi yapılmıştır. Onarım müdahaleleri incelenmiş, köprünün restorasyon öncesi ve sonrası durumu ile ilgili bilgiler sunulmuştur. Köprünün Pamphylia Bölgesi yol ağları üzerindeki yeri ve kent için önemi araştırılmış ve Sillyon'un bölgedeki antik yol rotaları ile bağlantısı tartışılmıştır. Bu makalenin hem Sillyon araştırmalarına hem de bölgedeki Antik Dönem ulaşım ağları çalışmalarına yeni bir bakış açısı sunması beklenmektedir.

Anahtar Kelimeler: Pamphylia, Sillyon, Yol Ağları, Ayvalıkemer Köprüsü, Restorasyon.

An Assessment on the Roman Bridge (Ayvalıkemer) near Sillyon

Abstract

Sillyon was within the ancient region of Pamphylia, and today it is located in the Kocagözler locality of the Yanköy neighborhood of Serik district in Antalya province. The city has preserved its feature of being an important cultural heritage area from past to present with its archaeological, cultural assets, historical values and multi-layered texture. Throughout history, at the point of unification-conflict of cultures and civilizations, Sillyon bears the traces of many civilizations on it. In other words, in light of current data, Sillyon is an example of a multi-layered city that hosts the process of uninterrupted historical settlement from the early Iron Age to the Ottoman period. In this article, the Roman Bridge,

* Doç. Dr., Pamukkale Üniversitesi İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Arkeoloji Bölümü, Denizli/TÜRKİYE, mtaskiran@pau.edu.tr <https://orcid.org/0000-0002-5537-6457>

** Öğr. Gör., Nevşehir Hacı Bektaş Üniversitesi, Rektörlük Nevşehir/TÜRKİYE, fatihyilmaz@nevsehir.edu.tr <https://orcid.org/0000-0003-0475-7679>

which is known as Ayvalkemer among the people and located on the Koducak Stream, about 1.5 km west of Sillyon, is discussed. The bridge, dated to the Roman Imperial Period, has 3 sections and was built entirely of travertine blocks. The building, which was restored in 2016 with the support of the General Directorate of Highways, is among the strongest examples of bridges in the region. In the study, first of all, the orientation of the building and its entire architectural setup were analyzed. Its historical evaluation was made by comparing it with the contemporary bridges built in Anatolia. Restoration interventions were examined and information about the bridge's condition before and after restoration was presented. The location of the bridge on the road networks of the Pamphylia Region and its importance for the city were investigated and the connection of Sillyon with the ancient road routes in the region was discussed. It is expected that this article will present a new perspective on both Sillyon research and the ancient transportation network studies in the region.

Keywords: Pamphylia, Sillyon, Road Networks, Ayvalkemer Bridge, Restoration.

Giriş

Sillyon antik kenti, Antalya ilinin Serik ilçesi sınırları içerisinde yer alan Yanköy Mahallesi'nin Kocagözler mevkiinde konumlanmaktadır. Doğusunda Aspendos, batısında ise Perge ile komşu olan kent Akdeniz'e yaklaşık 13 km uzaklıkta yer almaktadır. Antik Pamphylia Bölgesi'nin önemli kentlerinden biri olan Sillyon, Toros (*Tauros*) Dağları ile sınırlandırılan Pamphylia Ovası'nın tahkimatı en güçlü kenti olarak ön plana çıkmaktadır¹ (Res. 1). Bugüne kadar yapılan çalışmalar ve komşu kentlerin hükmettiği alanlar göz önünde bulundurulduğunda, Sillyon'un egemenlik alanı yaklaşık olarak tarif edilebilir. Kent territoryumu, kuzeyini sınırlayan Torosların eteklerinden başlamak üzere batıda Kestros (Aksu) Nehri, güneyde ise Akdeniz'le sınırlandırılabilir. Böylece, kent ve egemenlik alanı hem engebeli hem düz hem de denizle bağlantılı ve verimli bir model sunarak farklı yerleşim birimleri düşünmemizi sağlamaktadır². Bahsi geçen alanda, çalışmamıza konu olan Koducak Deresi gibi irili ufaklı dereler ve çaylar dikkati çekmektedir (Res. 2). Torosların eteklerinde doğan ve kıvrılarak Kadriye ve Belek mahalleri sınırlarında Akdeniz'e dökülen bu derelerin debileri dönemsel yağışlara göre çeşitlik gösterse de kendine özgü verimli bir havza oluşturdukları ortaya çıkmaktadır.

Sillyon'un, mevcut araştırmalar ışığında, Demir Çağ başlarından Türk-İslam Dönemi'ne kadar kesintisiz yerleşim gördüğü anlaşılmaktadır³. Kentteki en erken arkeolojik veriler yüzey araştırmaları sırasında bulunmuş ve MÖ VIII. ile VII. yüzyıla tarihlenen geometrik bezemeli seramiklerdir⁴. Dönemin siyasi gelişmeleri dışında, Arkaik ve Klasik Dönem'e tarihlenen Sillyon'la ilgili çok fazla veri yoktur⁵. Helenistik Dönem'de kentle ilgili arkeolojik verilerin yoğunlaştığı, Sillyon'un artık yavaş yavaş bir kent karakterine büründüğü hem buluntuların

1 Taşkıran 2020, 25.

2 Taşkıran 2021b, 23.

3 Taşkıran 2020, 1-31. Öyle ki, kentin kökeninin Hititlere dayandığı, Sillyon adının Hitit metinlerinde geçen Şalluša'dan türediği ve Grekçe bir isim olmadığı artık kabul edilen bir görüştür (Forlanini 1999, 237; Tekoğlu 2000, 49).

4 Bilgin vd. 2020, 34-38, çiz. 1-2.

5 MÖ VI. yüzyıla tarihlenen Arkaik Dönem kandil (Küpper 1996, 265; Küpper 1997, 453), MÖ V. ile IV. yüzyıllara verilen siyah astarlı seramik parçaları (Bilgin vd. 2020, 36-38, çiz. 3) ve MÖ V. yüzyıla tarihlenen kırmızı figürlü krater parçası (Özer –Taşkıran 2010, 283, res. 10, çiz. 2; Bilgin vd. 2020, 36-38, çiz. 4. 22) kentin Klasik Çağ'da var olduğuna dair bulgular olarak değerlendirilebilir.

çeşitliliğinden hem de antik yazarların anlatımlarından anlaşılmaktadır. Kentin Helenistik Dönemi'nin önemli verileri olarak yazıtlar, sikkeler ve seramik buluntular ön plana çıkmaktadır⁶. Birçok antik yazarın pasajlarında Sillyon hakkında çeşitli anlatımlarına ulaşmak da mümkün olmaktadır⁷. Diğer yandan Sillyon'un bu dönemde kendi kendine yetebilen bir kent olduğu Helenistik Dönem içlerine tarihlenen ve daha çok savunma ağırlıklı yoğun yapılaşmadan da anlaşılmaktadır⁸. Roma İmparatorluk Dönemi'nde, *Pax Romana* ile birlikte Sillyon'un genişleyip büyük ölçekli bir kent hâline geldiği söylenebilir⁹. Mimari dokusu ve anıtsal kamu yapılarıyla kentleşme sürecini Roma İmparatorluk Dönemi'nde (MS II. ve III. yüzyıl) tamamladığı anlaşılmaktadır. Anadolu'nun birçok kentinde olduğu gibi, Sillyon'da da Helenistik Dönem'den itibaren var olan birçok yapının bu dönem içinde yenilenmiş olduğu ve bazılarının ise inşa edildiği görülmektedir¹⁰. Geç Antik Çağ'da özellikle İmparatorluk Dönemi'ne tarihlenen yapıların kullanımı sürse de kentin yavaş yavaş içe doğru çekildiği ve kent savunma sisteminin, Helenistik Dönem'de olduğu üzere, tekrardan ön plana çıktığı söylenebilir. Bu dönemde kentin batı yamacına Nymphaion A, dükkânlar gibi yeni yapıların inşa edildiği ve eski kent merkezinin değiştirildiği/küçüldüğü izlenmektedir. Bahsedilen süreç ilerde kentin akropolise taşınmasının ilk adımı olarak değerlendirilmelidir. Sillyon hem Bizans hem de Türk-İslam dönemlerinde korunaklı doğal yapısı, stratejik konumu ve güçlü suruyla vuku bulan birçok olaya rağmen bölgenin en güçlü kentlerinden biri hâline gelmiştir. Kentin Bizans Dönemi'nde bir piskoposluk merkezi olması ve bu statüsünü uzun süre koruması bunun en büyük dönemseldir¹¹. Benzer biçimde, Türk-İslam Dönemi'nde Teke ilinin önemli merkezlerinden "Karahisar-ı Teke" olarak Anadolu Selçuklu ve Beylikler Dönemi'nde de önemini korumuş ve bölge yerleşimleri arasında ön planda olmuştur¹².

Anadolu'da Antik Dönemlerden itibaren farklı yön ve nitelikte yol güzergâhları yapılmıştır. Mevcut coğrafik özelliklere göre tasarlanan bu yol ağlarında topoğrafya herhangi bir değişime uğramadığı sürece yolların ve geçitlerin istikameti de genellikle aynı kalmıştır. Roma İmparatorluk Dönemi öncesinde mevsim koşullarına bağlı olarak kullanılabilen yol güzergâhları bu dönemle birlikte yol ağlarının genişlemesi, yolların taş kaplama yapılması ve gerekli yerlere taş köprüler inşa edilmesiyle çok daha işlevsel hâle gelmiştir¹³. Köprüler, başlangıçta ahşap malzemeyle yapılmışlardır. Özellikle Roma imparatorluk Dönemi'nden sonra taş malzeme kullanımı tercih edilmiştir. Bu dönemde inşa edilen köprülerde daha geniş nehir yataklarını daha az taş kullanarak

6 Kentin bu dönemi yazıtları için bk. Brixhe 1976, 165. Pamphylia'da görülen Büyük İskender sikkelerinde *Era* olarak MÖ 221/220 tarihleri görülmektedir. Bunun için bk. Mørholm 1978, 70. Helenistik sikke değerlendirmeleri için bk. Köker 2020, 234-236, fig. 2. Dönem seramikleri için bk. Bilgin vd. 2020, 38-42, çiz. 4-5. Alkaç vd. 2020, 83-86.

7 Scyl. *Peri* 101. 1; Liv. *perioch.* XXXVIII; XV.4-12; Arr. *anab.* I. 26. 5.

8 Taşkiran 2021a, 315.

9 Dönemsel yorumlar için bk. Kolb 1984, 117; Nollé 1993, 297-317.

10 Değerlendirmeler için bk. Taşkiran 2021a, 315-316.

11 Ruggieri-Nethercott 1986, 133; Hellenkemper-Hild 2004, 397; Taşkiran 2020, 15-21; İşler 2020, 146-150, Taşkiran 2021b, 6-8.

12 Taşkiran 2020, 21; Mıynat 2020, 197-200, Taşkiran 2021b, 8-9.

13 Sert vd. 2009, 410.

geçebilmeyi sağlayan kemer tekniği benimsenmiştir.¹⁴ Çalışmamızın konusunu oluşturan Roma Dönemi Köprüsü (Ayvalıkemer) de bu yollardan birinin üzerine inşa edilmiş ve son zamanlara kadar Sillyon ile çevre yerleşimlerin temel ulaşım alanlarından biri olmuştur.

Yapının bugüne kadar bazı bilimsel çalışmalarla ele alındığı görülmektedir. Köprü, ilk olarak Sillyon'da yapılan yüzey araştırmalarında belgelenip tanıtılmıştır.¹⁵ 2019 yılında tamamlanan *Tarihi Yiğma Taş Yapıların Bilgisayar Destekli Analizi: Ayvalıkemer (Sillyon) Köprüsü Örneği* isimli yüksek lisans tezine konu olmuş ve burada inşaat mühendisliği disiplini çerçevesinde ele alınmıştır.¹⁶ Yine bu çalışma temelli olduğu anlaşılan makalede, lazer tarama yöntemi ile elde edilen verileri kapsamında köprünün yapısal değerlendirmelerine yer verilmiştir.¹⁷ Son olarak 2021 yılında yayımlanan *Pamphylia'nın Mağrur Kenti SILLYON (Karahisar-ı Teke Kalesi)* isimli kitapta köprünün kısa bir değerlendirmesi yapılmıştır.¹⁸

Bu makalede, Roma Dönemi (Ayvalıkemer) Köprüsü, arkeoloji, konservasyon ve restorasyon disiplinleri çerçevesinde ele alınmaktadır. Öyle ki, köprü ile ilgili mevcut literatür incelendiğinde çalışmaların sadece genel değerlendirme ve statik yaklaşımlarla sınırlı kaldığı görülmektedir. Çalışmamızın temel amacı, yapının tüm yönleriyle ele alınıp mimari değerlendirilmesi yapıldıktan sonra malzeme bilgisi ve yapım teknikleriyle birlikte köprünün aktif kullanıldığı dönem veya sonraki süreçte uğradığı bozulma, onarım müdahalelerinin tespiti ve nihayetinde Sillyon'un bölgedeki yol ağları içerisindeki konumunu ortaya koymaktır. Bu çalışma ayrıca Türk Tarih Kurumunun destekleri ile kentte sürdürdüğümüz yol ve ulaşım ağları projesinin bir devamı olarak düşünülmüştür. Makalenin hem Sillyon araştırmalarına hem de bölgedeki Antik Dönem ulaşım ağları çalışmalarına yeni bir bakış açısı sunması beklenmektedir.

Yapının Mimari Değerlendirmesi

Koducak Deresi üzerinde kuzeydoğu-güneybatı doğrultuda uzanan Ayvalıkemer Köprüsü iki ayakla teşkilatlandırılmış olup üç kemer gözüne sahiptir (Res. 3-6). Köprünün toplam uzunluğu 37 m iken tabliye genişliği ise 4,65 m'dir. Üç kemerli inşa edilen köprünün en yüksek noktası, ortadaki ikinci kemer gözü olup 4,96 m; diğer iki kemer ise 4,28 m yüksekliğe sahiptir. Kemer açıklıklarının genişliği en geniş nokta olan ortadaki gözde 7,10 m, birinci ve üçüncü gözlerde ise 5,76 m olarak ölçülmektedir. Yapının kemer karni genişlikleri üstte korniş benzeri çıkıntılar yapılmadığı için tabliye ile aynı ölçülere sahiptir. Köprüde kullanılan inşa malzemesi traverten taşı olup, orijinal halde günümüze ulaşabilen kısımlarında kaba yonu kesme taş kullanıldığı da görülmektedir. Yapının taşıyıcı sistemini dikdörtgen formlu ayaklar, dairesel kemerler ve tempan duvarı oluşturmaktadır. Köprünün memba ve mansap yönlerinde kemer açıklıkları dışındaki cepheyi oluşturan tempan duvarlarına ait blokların büyük oranda tahrip olduğu ve günümüze ulaşamadığı görülmektedir. Yine de cephelerde izlenebilen orijinal duvar kalıntılarında hareketle duvar tekniği ve örgü sistemiyle ilgili yeterli bilgilere ulaşılabilmektedir. Tempan duvarlarında yüksek ve daha alçak boyutlarda traverten blok taşların sırasıyla birbiri üzerine gelmesiyle oluşan *pseudo-isodomos* duvar örgü düzeni uygulanmıştır.

14 Derinoğullu 2021, 2.

15 Bu çalışma için bk. Özer 2011, 41, res. 12.

16 Bu çalışma için bk. Batar 2019.

17 Bu çalışma için bk. Batar vd. 2021.

18 Taşkiran 2021, 88.

Memba cephesi iki ayak ile birbirine bağlanan dairesel kemerler ve selyaralardan oluşmaktadır. Kemerleri oluşturan taş bloklar, sıralı ve açılı bir şekilde üst üste konularak kemer ayakları üzerinde yükselmektedir. Bu cephede yer alan güneybatı kemerini oluşturan taş sırasında kayıplar olduğu ve restorasyon sürecinde bu bölümün yenilendiği görülmektedir. Köprünün memba cephesinde bulunan selyaralılar dikdörtgen formlu olup, blokların suyu karşılayan kenarları trapezoid oluşturacak şekilde kesilmiştir. Mansap cephesi de iki ayak ile birbirine bağlanan dairesel kemerler ve selyaralardan oluşmaktadır. Kemerler memba cephesinde olduğu gibi sıralı taş bloklar ile olduğu ve üç kemerde de görülen parça kayıplarının restorasyon sürecinde onarım ve yeni taş blok kullanımı ile tamamlandığı görülmektedir. Köprülerin mansap cephesinde kemer ayaklarının oturduğu bölümde farklı formlarda uygulanan selyaran topuklarının Ayvalıkemer Köprüsü'nde kullanılmadığı ve düz bırakıldığı görülmektedir.

Köprünün kemer ayaklarında bazı bölümlerin tahrip olduğu ve bu bölümlerde restorasyon sürecinde onarım ve yenileme yapıldığı anlaşılmaktadır. Zemin mukavemeti için kemer ayaklarının altında uygulanan taş tahkimatının, söz konusu yapıda nehir yatağı boyunca ve köprü tabliyesi genişliğinde mütemadi bir temel şeklinde yapıldığı tespit edilmiştir. Bu durum köprünün temel taş tahkimatını çağdaşı olan diğer köprü yapılarından ayıran farklı bir uygulama olarak karşımıza çıkmaktadır.

Köprü mimarisinde tempan duvarlarının ulaştığı en üst nokta ile korkuluklar arasına yerleştirilmesi gereken korniş bloklarına ait herhangi bir kalıntı ya da veri bulunmamaktadır. Bu yüzden korkuluk bloklarının doğrudan tempan duvarlarının üzerine oturduğu söylenebilir. Nitekim köprünün restorasyon çalışmalarında da bu şekilde bir uygulama yapıldığı görülmektedir. Dik köprü formunda inşa edilen köprülerin üst döşemelerinde, korkulukların iç kısmında yer alan ve en yüksek kemerden her iki yana eğim doğrultusunda su tahliyesini sağlamak amacıyla uygulanan su kanallarına ait bir iz bulunmamaktadır. Köprüye restorasyon uygulaması sürecinde de herhangi bir su tahliye kanalı yapılmamış ve üst döşemede düz traverten zemin kaplaması uygulanmıştır.

Yapıda orijinal kitabe veya kitabenin konulabileceği yere ait herhangi bir kalıntıya rastlanılmamıştır. Mimari kurguyu oluşturan tüm unsurlar kaba yonu taşlarla tasarlanmış ve herhangi bir mimari bezeme kullanılmamıştır. Üzerinde bulunduğu Koducak Deresi'nin aktif kullanımıyla ilgili de herhangi bir veri mevcut değildir. Bu durum bizi köprünün tarihi konusunda, mimari kurgusu ve yapım teknikleri çerçevesinde bir değerlendirme yapmaya itmiştir. Bu bağlamda, yukarıda detaylı bir şekilde mimari incelemesi yapılan köprünün mevcut özelliklerine göre, MS II. yüzyılda inşa edilmiş olduğu düşünülmektedir. Köprüde kullanılan ve daha çok Roma İmparatorluk Dönemi yapılarından bildiğimiz duvar tekniği bize yapılış tarihiyle ilgili ipucu vermektedir. Ayrıca, Sillyon'un kentleşme süreci düşünüldüğünde, özellikle MS II. yüzyılda hayırsever Menodora ve ailesinin yardımlarıyla¹⁹ önemli bir inşa programının hayata geçirildiğinin bilinmesi, yapının ilk inşa tarihini bu dönem aralığında düşünmemize katkı sağlamaktadır. Ayrıca köprü yapımındaki kemer tekniğinin Roma İmparatorluk Dönemi ile birlikte geliştirildiği ve söz konusu dönemde genellikle dairesel kemer formunun tercih edildiği bilinmektedir²⁰. Bu durum yapının Roma İmparatorluk Dönemi'nde ilk olarak inşa edilmiş olabileceğini destekleyen kriterlerden bir diğeri olarak karşımıza çıkmaktadır.

19 Taşkiran 2020, 6.

20 Cevahir-Bağbanlı 2019, 48.

Roma İmparatorluk Dönemi'yle birlikte yeni yol ağlarının yapılmasına ve ulaşım sistemlerinin gelişmesine bağlı olarak Anadolu'nun birçok noktasında kemerli taş köprülerin yapıldığı görülmektedir. Bu kapsamda, Ayvalı Kemer Köprüsü'nün benzer örneklerine birçok bölgede rastlamak mümkündür. Penkalas Çayı tarafından ikiye ayrılan Aizanoi bu örneklerin görüldüğü kentlerin başında gelmektedir. Kentte yer alan ve MS II. yüzyıla tarihlenen 2 ve 4 no.lu köprüler, Sillyon örneği ile karşılaştırılabilir²¹. Ayvalıkemer Köprüsü, Mardin ili, Artuklu ilçesi, Oğuz Köyü'nde yer alan dik köprü formuna ve dairesel kemerlere sahip Dara I. Roma Köprüsü ile mimari açıdan benzerlik göstermektedir. Yapının uzunluğu 26,60 m, genişliği 7,15 m ve yüksekliği ise yaklaşık 5,30 m'dir. Doğu-batı doğrultusunda uzanan köprü, ortadaki kemeri yanlardakilere göre daha yüksek ve geniş yapılması yönüyle dairesel üç kemerli dik köprü formunda inşa edilmiştir²². Sillyon örneğinin benzerlik gösterdiği bir diğer köprü, Bursa ili, İznik ilçesi'ne 10 km uzaklıkta konumlanan Kuru Köprü'dür. Roma İmparatorluk Dönemi'ne tarihlenen yapının uzunluğu 40 m, genişliği 3 m olup, üç dairesel kemerle inşa edilmiş dik köprü formuna sahiptir²³. Tempan duvarlarında geç dönem onarımları dolayısıyla duvar örgüsü ve malzeme değişikliği görülse de orijinal kalan bölümlerdeki kalıntılardan Ayvalıkemer Köprüsü'nde olduğu gibi tempan (kılıf) duvarlarının kaba yonu taş kullanılarak inşa edildiği anlaşılmaktadır. İzmir ili, Bergama ilçesindeki Allianoi antik kentinde bulunan ve Roma İmparatorluk Dönemi'ne tarihlenen Allianoi Köprüsü, biri diğerinden daha geniş ve yüksek olan iki kemerle nehrin geçilmesini sağlayan dik köprü tipinde inşa edilmiştir²⁴. Kemer formu ve tempan duvarlarının örgü sistemi incelendiğinde *pseudo-isodomos* tekniğinin uygulandığı anlaşılan köprü, mimari açıdan Ayvalıkemer Köprüsü'yle karşılaştırılabilir. Ayvalıkemer ile benzerlik taşıyan köprülerden bir diğeri de Tokat ili, Sulusaray ilçesi, Çekerek Nehri üzerinde konumlanan ve Roma İmparatorluk Dönemi'ne tarihlenen Sulusaray Köprüsü'dür. Söz konusu köprü, 75 m uzunluğunda ve 4,5 m genişliğinde olup dik köprü formuna sahiptir. Nehir aralığının genişliğinden dolayı 6 dairesel kemerle kurgulanan ve tempan duvarları kaba yonu taş kullanılarak inşa edilen köprü, kemer ve köprü formu bakımından Sillyon örneğini anımsatmaktadır²⁵.

Pamphylia Bölgesi'nde Roma İmparatorluk Dönemi'ne tarihlenen benzer taş köprüler bulunmaktadır. Bunların başında Antalya ili Serik ilçesi sınırlarında yer alan Aspendos Köprüsü gelmektedir. Eurymedon (Köprüçay) Nehri'ni aşmakta olan köprü ilk olarak Roma İmparatorluk Dönemi'nde inşa edilmiştir²⁶. Köprünün bu döneme ait büyük bölümü depremler sonucu yıkılmış, XIII. yüzyılda yani Anadolu Selçuklular Dönemi'nde yıkılan kısmı tekrar inşa edilip

21 Rheidt 1992, 289-307. Aizanoi'de yer alan 2 ve 4 no.lu köprüler, Roma İmparatorluk Dönemi'nde Anadolu'da en sık kullanılan dik köprü formunda inşa edilmişlerdir. Penkalas Nehri'ni geçmek üzere inşa edilen köprülerin mimari kurgusu, ortada dairesel yüksek bir kemerin her iki tarafında daha alçak kemerlerle oluşturulmuştur. Dikdörtgen formda ve memba cephesinde uçları üçgen şekilde tasarlanan selyaranlar, aynı zamanda köprünün taşıyıcı kemer ayaklarını meydana getirmektedir. Tempan (kılıf) duvarları kesme taş bloklarla inşa edilen köprülerin Ayvalıkemer'de olduğu gibi orijinal tabliye döşemesi eğimli şekilde yapılmıştır. Aizanoi Köprüleri, Roma İmparatorluk Dönemi'nde inşa edilip günümüze kadar korunabilen ve dönemini en iyi yansıtan örneklerin başında gelir.

22 Yıldız-Koç 2010, 100.

23 Kahraman Arıkan 2015, 226.

24 Yaraş-Şimşek 2011, 226.

25 Cevahir 2019, 89.

26 Öztepe 2001, 16.

kullanılmıştır²⁷. Bölgedeki bir diğer köprü ise, Antalya ili, Köprülü Kanyon Milli Parkı mevki Beşkonak'ta bulunan Oluk Köprüsü'dür. MS II. yüzyılda kaba yontu kesme taş tekniği kullanılarak inşa edilen yapı, 22 m uzunluğundadır ve dairesel tek kemeri ile Eurymedon Nehri'ni geçerek Selge antik kentine ulaşımı sağlamaktadır²⁸. Yine Antalya ili, Manavgat ilçesi, Gökçesu Nehri üzerinde yer alan ve Selge'yi batıdaki liman kenti Side'ye bağlayan yol üstünde dairesel tek kemerle aralığın geçildiği Büğrüm Köprüsü de bölgede bulunan ve Roma İmparatorluk Dönemi'nde inşa edilen yapılardan bir diğeri olarak karşımıza çıkmaktadır²⁹.

Yol Ağları Üzerinden Konum Analizi

Roma'nın Anadolu'yu hakimiyeti altına aldıktan sonraki faaliyetlerinin başında, kentler arasında iyi organize edilmiş bir ulaşım ağının tesis edilmesi olmuştur³⁰. Bu kapsamda, en uygun rotalar belirlenerek yol güzergâhlarının oluşturulmasına, mevcut yolların daha işlevsel hale getirilmesine, ticari ve askerî faaliyetlerin güvenliğinin sağlanmasına büyük önem verilmiştir. Roma'nın Asia Eyaleti'nin kurulmasıyla birlikte, yol yapımlarının hızlandığı ve Pisidia'da koloni ve kentlerin birbirine bağlanmasını sağlayacak *Via Sebaste* adında bir yol güzergâhının oluşturulduğu bilinmektedir. Söz konusu yolun Pamphylia Bölgesi'nin iç kısımlarına kadar devam ettiği yapılan araştırmalarla ortaya konulmuştur. Döşeme Boğazı'nda tespit edilen mil taşı, *Via Sebaste*'nin Pisidia kentlerinden olan Komana ile Perge arasındaki yola Döşeme Boğazı olarak bilinen alandan bağlandığını ortaya koymaktadır³¹.

Pamphylia Bölgesi'nin batısında Başköy³² ve Magydos'un³³ kuzey kısmında tespit edilen antik yol kalıntıları, Likya ile Pamphylia'yı birbirine bağlayan güzergâhlar hakkında önemli veriler sunmaktadır. Yapılan antik yol araştırmaları sonucunda, bölgenin doğu kısmında Korakesium'dan batıya yönelen ve Şarapsa Han mevkiinden Konya'ya doğru kuzeye uzanan yol güzergâhı da Pamphylia yol ağı hakkında bilgiler sunmaktadır. Bölge yol ağları arasında, liman kenti Side'den başlayıp Seleukeia, Etenna ve Erymna hattını takip eden ve buradan Lykonía'ya uzanan bir yolun bulunduğu belirlenmiştir. Side'den başlayan diğer bir yol ise, Eurymedon Nehri'nin doğusundan Selge'ye ulaşan, bu kısımdan batı yönde Pednelissos'a ve ardından Perge'nin kuzeyine kadar devam eden güzergâhtır³⁴. Perge'den Aksu Nehri'ni takip ederek kuzeyde Adada'ya uzanan, Eğirdir Gölü doğusundan devam ederek Pisidia Antiokheiası'na ulaşan yol da bölgenin güzergâhları arasındadır³⁵.

Roma İmparatorluk Dönemi yol ağlarını bildiren *Tabula Peutingerina* adlı coğrafi atlas, Pergamon'da başlayan ve Thyateira, Philadelphia, Hierapolis, Laodikeia, Cormassa, Silyon, Aspendos hattını takip ederek Side'ye ulaşan bir yol güzergâhı gösterilmiştir³⁶. Bununla birlikte

27 Cevahir-Bağbancı 2019, 43.

28 Öztepe 2001, 16.

29 Sağdıç-Bozyiğit 2008, 28.

30 Takmer-Önen 2007, 1.

31 Horsley-Mitchell 2000, 168; Takmer-Önen 2007, 3.

32 Ercenk 1992, 368.

33 French 1992, 201.

34 Ercenk 1992, 362.

35 Ercenk 1992, 366.

36 Tab. *Peut.* IX 1976.

Ercenk, Alanya Korakesium'da başlayıp Side, Aspendos, Sillyon ve Perge kentlerini birbirine bağlayan bir yol hattının da bulunduğu Pamphylia ve çevresi eski yollar haritasını çizip önermiştir³⁷. Ayrıca Evliya Çelebi'nin *Seyahatnamesinde* bölgeyle ilgili anlatımları incelendiğinde, Antalya'dan (Adalya) Kundu'ya (Kondi) ve sonrasında Kara Teke Kalesi'ne geçtiği ardından da Aksu'ya ulaştığı ifade edilmektedir³⁸. Evliya Çelebi'nin bu seyahat güzergâhına göre, Kundu'dan sonra Aspendos ve Serik'e doğru ilerlediği, sonrasında Karahisar-ı Teke Kalesi'ne oradan da Aksu'ya yöneldiği anlaşılmaktadır. Burada Karahisar-ı Teke Kalesi olarak geçen yerin Sillyon olduğu düşünülmektedir³⁹.

Tüm bu veriler, Sillyon'un Pamphylia Bölgesi yol ağları içerisinde ana arterlerin veya bunlara bağlanan farklı rotaların yer aldığı güzergâhların içerisinde olması gerektiğini göstermektedir. Sillyon'un bölgedeki konumu göz önüne alınarak düşünüldüğünde Perge-Aspendos-Side bağlantı ağının arasında bulunduğu ortaya çıkmaktadır. Makalemizin konusunu oluşturan Ayvalıkemer Köprüsü ve buraya bağlanan yol hattı düşüncelerimizi güçlü bir şekilde desteklemektedir (Res. 2).

Çeşitli araştırmalarla tespit edilen ve detaylı bir şekilde anlatılan Pamphylia ulaşım sistemiyle ilgili günümüze kadar korunagelen yol kalıntıları, Sillyon ve yakın çevresinde henüz yeterince tespit edilememiştir. Söz konusu bölgede, sürekli yapılan ve hâlâ devam eden yoğun tarım faaliyetlerinin, modern yerleşimin ve şehirleşme hareketlerinin olası antik yolların bozulmasına ya da kaybolmasına sebep olduğu düşünülmektedir. Nitekim bölge sakinlerinden edinilen bilgilere göre, Ayvalıkemer Köprüsü'nün güneybatı yönüne bağlanan ve Perge istikametine doğru devam eden taş döşemeli bir yolun bulunduğu, bununla birlikte köprünün de bu dönemlerde kullanıldığı ve 1970'li yıllardaki tarım faaliyetleri sırasında antik yolun arazi sahipleri tarafından sökülerek kaldırıldığı öğrenilmiştir. Söz konusu yolun Ercenk'in⁴⁰ çizdiği Pamphylia eski yol haritasında Sillyon'dan geçen ve batıda Perge, doğuda ise Aspendos'a bağlanan güzergâh ile ilişkisi olabileceği düşünülmektedir.

Sonuç olarak tüm bu yapıların, dönemin yol ağı politikası çerçevesinde ele alındığı görülmektedir. Anadolu'da Roma İmparatorluk Dönemi'nde inşa edilip günümüze kadar varlığını sürdürebilen köprülerin birçoğu mimari anlamda birbirine benzerlik göstermektedir. Yapılan incelemelerde geçilen nehir aralıkları, köprülerin kullanım yoğunluğu, yerel yapı malzemelerinin mukavemeti ve topoğrafyanın zorunlu kıldığı durumlar dışında yapım tekniğinin çok fazla değişmediği anlaşılmaktadır. Roma yol güzergâhlarını birbirine bağlayarak geniş nehir aralıklarının kolaylıkla geçilebilmesini sağlayan köprüler bu anlamda büyük önem taşıyan mimari yapılardır.

Yapının Restorasyon Sürecine Dair Yeni Gözlemler

Ayvalıkemer Köprüsü, Sillyon'un bağlı olduğu yol rotasının günümüzde kullanım dışı kalması nedeniyle kente gelen modern yolun dışında tarım arazilerinin içinde kalmış vaziyettedir. Kentte yapılan yüzey araştırmalarıyla tespit edilen köprü⁴¹, bölgede meydana gelen depremler

37 Ercenk 1992, 371, lev. 1.

38 Seyahatname 2011, IX, I, 309-315.

39 Taşkiran 2017, 73.

40 Ercenk 1992, 371.

41 Özer 2011, 41, res. 12.

sonucunda korkulukları, tabliye döşemesi, tempan (kılıf) duvarları tamamen yıkılmış ve mimari bloklarının çoğu alandan taşınmış şekilde bulunmuştur (Res. 3-4).

Köprüde yaptığımız incelemelerde, kemerler ve köprü ayakları dışında tüm bölümlerde malzeme kayıpları, kemer ayaklarında su aşındırmasından dolayı yüzey kayıpları, kemerleri oluşturan blokların bazılarında, selyaranlarda ve temelde parça kopmaları, kemer karınları ve ayaklarında kılcal çatlaklar ile orijinal haliyle korunmuş şekilde günümüze ulaşan tüm mimari bloklarda yüzey kabuklanması deformasyonlarının olduğu tespit edilmiştir. Köprünün maruz kaldığı tahribatlar sonucunda, Karayolları Genel Müdürlüğü, Antalya 13. Bölge Müdürlüğü tarafından 2016-2017 yıllarında köprünün restorasyonu yaptırılmıştır. Restorasyon projesinde uygulanan müdahaleler incelendiğinde, köprünün sadece kemerleri, kemer ayakları ve kemer aralarındaki blokaj dolgusunun bir bölümünün günümüze ulaştığı saptanmış olup geriye kalan büyük bölümü, traverten kesme taş bloklar kullanılarak restorasyonunun tamamlandığı sonucuna varılmıştır (Res. 5-6).

Yapıda restorasyon aşamasında onarım, güçlendirme ve yenileme adımları izlenerek sürecin planlandığı anlaşılmaktadır. Bu kapsamda, yapının restorasyon öncesi ve sonrası durumuna göre müdahalelerin yorumlanması gerekmektedir. İlk olarak yapının güneybatı kemeri altında bulunan orijinal temel döşemesinin, diğer kemer altlarında büyük ölçüde tahrip olduğu ve restorasyon sırasında tamamlandığı görülmektedir. Kemer ayakları ve selyaran bölümleri orijinal halde korunarak günümüze ulaşmış fakat güneydoğu kemer ayağında ve selyaran uçlarında oluşan malzeme kayıpları çürütme tekniği uygulanarak yeni taşlarla tamamlanmıştır. Ayrıca söz konusu bölümlerdeki akıntı izlerinden enjeksiyon yöntemi ile güçlendirme yapıldığı anlaşılmaktadır. Yüzey kabuklanması tahribatı görülen orijinal mimari elemanlarda herhangi bir kimyasal temizlik yapılmadığı, bu bölümlerde yalnızca mekanik raspa temizliği yapıldığı görülmektedir.

Kemerlerde oluşan malzeme kayıpları yeni taş kullanımı ve plastik imitasyon harcı ile onarılarak tamamlanmıştır. Kemer karınlarında meydana gelen çatlakların enjeksiyon uygulaması ve derz harçları ile kapatıldığı görülmektedir. Köprü tempan duvarlarında eksik olan tüm bölümlerde traverten kesme taşlarla yeni imalat yapılmış; özgün yükseklikte ve eğimde duvar örgüsü tamamlanmıştır. Köprü tabliye döşemesine ait günümüze ulaşabilen herhangi bir kalıntı mevcut değildir. Söz konusu zemin tamamıyla yeni taş kullanımı ile tamamlanmıştır. Yine tümüyle kaybolmuş korkuluklar 30 cm derinlikte ve 70 cm yükseklikte traverten taşlarla yeniden imalatı yapılarak yerine uygulanmıştır. Son olarak köprünün araç geçişine kapatılması amacıyla kuzeydoğu girişine baba taşı adı verilen yükseklikler eklenmiş ve taş kaide üzerine modern köprü kitabesi konulmuştur.

Restorasyon kuralları çerçevesi ve koruma anlayışı kapsamında düşünüldüğünde uygulanan müdahalelerin her yapı özelinde ayrı ayrı değerlendirilmesi gerekmektedir. Genel kanı olarak, restorasyonu planlanan Antik Dönem yapılarına en düşük seviyede müdahalede bulunulması, mevcut durumunun stabilize edilmesi, söz konusu eserlerde yeni malzeme kullanımının sınırlandırılması gibi görüşler yapının özgünlük değerlerini kaybetmemesi adına önemlidir⁴². An-

42 Venedik Tüzüğü'nün 15. maddesinde, tüm yeniden inşa işlemlerinden (a priori) vazgeçilmesi, yalnızca *anastylosis*, yani mevcut fakat birbirinden ayrılmış parçaların bir araya getirilmesi tavsiye edilmiştir. Birleştirmede kullanılan maddelerin ayırt edilebilecek nitelikte olması ve anıtın korunmasını sağlamak için mümkün olduğunca az malzeme kullanılması gerektiği ifade edilmiştir.

çak köprü gibi işlevsel özellik taşıyan yığma yapıların uzun vadede mukavemetini sağlamak amacıyla tempan (kılıf) duvarları, üst zemin döşemeleri gibi bölümlerinin tamamlanarak su ile ilişkisinin kesilmesi, kemer iç dolgu malzemesi, kemer sırtı ve köprü ayakları gibi taşıyıcı bölümlerin tahribatının önüne geçilmesi anlamında elzemdir. Bu bağlamda, Ayvalı Kemer Köprüsü'nde yapılan restorasyon çalışmaları, sadece yok olma riskiyle karşı karşıya olan bir tarihi yapının kurtarılmasına katkı sağlamamış; aynı zamanda Sillyon ve Pamphylia Bölgesi yol ağlarının anlaşılabilmesine yönelik araştırmalara da ışık tutmuştur.

Sonuç

Sillyon Ayvalıkemer Köprüsü'nün MS II. yüzyıldan başlayarak 1970'li yıllara kadar kullanımının devam ettiği anlaşılmaktadır. Bölge'de yoğun tarım faaliyetleri ve yeni yerleşim birimlerinin ortaya çıkmasıyla birlikte yapının ve kendisine bağlanan yol güzergâhının artık kullanılmadığı sonucuna varılmıştır. Sel baskınları, doğal afetler ve diğer dış etkenlerden dolayı yapıda meydana gelen bozulmalar ve yıkılmaların önüne geçmek amacıyla 2016-2017 yıllarında Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından restorasyonu yapılmıştır. Restorasyon öncesi durumuyla büyük bölümü tahrip olan köprü, yapılan müdahaleler neticesinde tekrar koruma altına alınmıştır. Restorasyon müdahaleleri incelendiğinde günümüze ulaşan bölümlerinde onarım ve güçlendirme yapılarak özgün halinin korunduğu, parça kayıpları olan diğer tüm bölümlerde ise yeni malzeme kullanılarak tamamlama yapıldığı görülmektedir.

Köprünün mimari değerlendirmesinde, dairesel üç kemerli ve Anadolu'da en çok kullanılan⁴³ dik formulu köprü tipinde inşa edildiği anlaşılmaktadır. Analoji yöntemiyle bölgede ve Anadolu'daki diğer köprülerle benzer ve farklı yönleri tartışılarak inşa süreci ve yapım teknikleri hakkında bilgilere ulaşılmıştır. Köprünün mimari kurgusunda kitabe veya bezemeli bloklara rastlanmamıştır. Bu sebeple mimari düzen, yapım tekniği ve Sillyon'daki aynı dönemde gerçekleşen imar faaliyetleri gibi veriler göz önünde bulundurularak irdelenmiş ve köprünün MS II. yüzyılda yapılmış olabileceği sonucuna ulaşılmıştır.

Ayvalıkemer Köprüsü'nün Pamphylia yol ağları içerisindeki yeri ve Sillyon'un çevre kentlerle bağlantısındaki rolü araştırılmıştır. Bu kapsamda yapılan çalışmalarda, köprünün güneybatısından Perge'ye doğru devam eden bir yolun var olduğu; fakat Sillyon çevresinde yapılan yoğun tarım faaliyetleri sebebiyle 1970'lerde tahrip edildiği ve bu döneme kadar köprünün aktif olarak kullanıldığı tespit edilmiştir. Bu bilgilerden yola çıkılarak, Ayvalıkemer Köprüsü'nün Pamphylia ve çevresi eski yol sistemi haritasında⁴⁴ gösterilen Perge, Sillyon, Aspendos istikame-tinde devam ederek Side'ye ulaşan güzergâha bağlanan bir yol üzerinde yer aldığı ve Sillyon'un ana arterlerle olan bağlantısında önemli bir rol oynadığı anlaşılmaktadır.

⁴³ Sert vd. 2009, 410.

⁴⁴ Ercenk 1992, 362-366.

Yazar Katkıları/Writer Contributions

Çalışmanın Tasarlanması/ Planning of the Study	Yazar/Author-1 (%50) - Yazar/Author-2 (%50)
Veri Toplanması/Collecting Data	Yazar/Author-1 (%50) - Yazar/Author-2 (%50)
Veri Analizi/Data Analysis	Yazar/Author-1 (%50) - Yazar/Author-2 (%50)
Makalenin Yazımı/Writing the Article	Yazar/Author-1 (%50) - Yazar/Author-2 (%50)
Makale Gönderimi ve Revizyonu/ Submission of the Article and Revisions	Yazar/Author-1 (%50) - Yazar/Author-2 (%50)

Çıkar çatışması beyan edilmemiştir / The Author(s) declare(s) that there is no conflict of interest.

Teşekkür

Bu makale, Türk Tarih Kurumunun sağladığı proje desteği çerçevesinde yapılan çalışmalardan elde edilen sonuçların bir ürünüdür. Verdikleri destekten dolayı kendilerine teşekkür ederiz. Bununla birlikte, Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü, Pamukkale Üniversitesi, Alexander von Humboldt Vakfı ve Serik Belediyesi'nin katkıları için; adı geçen kurum ve kuruluşlara çok teşekkür ederiz. Ayrıca bu makalede, kazı ekibinde yer alan birçok disipline mensup uzmanın desteği ve paylaşımı çok önemli bir yere sahiptir. Desteklerinden dolayı minnet duyuyoruz.

KAYNAKLAR**Alkaç vd. 2020**

Alkaç, E.-Taşkıran M.-Bilgin M., “Silyon Amphora Mühürleri: İlk Gözlemler”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 81-96.

Arrianos 2005

Arrianos, F., *İskender'in Seferi, (Aleksandrou Anabasis)*, çev. Furkan Akderin, Alfa Yayınları, İstanbul.

Batar 2019

Batar, O. Ş., *Tarihi Yiğma Taş Yapıların Bilgisayar Destekli Analizi: Ayvalıkemer (Silyon) Köprüsü Yapısı Örneği*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Akdeniz Üniversitesi, Antalya.

Batar vd. 2021

Batar, O. S.-Tercan, E.-Emsen, E., “Ayvalıkemer (Silyon) historical masonry arch bridge: a multidisciplinary approach for structural assessment using point cloud data obtained by terrestrial laser scanning (TLS)”, *Journal of Civil Structural Health Monitoring*, 1239-1252.

Bilgin vd. 2020

Bilgin, M.-Bilgin, K. P.-Özdemir, E., “Yüzey Araştırmaları Işığında Silyon Seramikleri Üzerine Ön Değerlendirmeler”, *Yüzey Araştırmaları Işığında Silyon ve Çevresi, Silyon Çalışmaları I*, ed. M. Taşkıran, Ege Yayınları, İstanbul, 33-91.

Brixhe 1976

Brixhe, C., *Le Dialecte Grec De Pamphylie, Document et grammaire*, Paris.

Cevahir 2019

Cevahir, Ç.M., *Tarihi Taş Köprülerin Yapım Teknikleri ve Malzeme Kullanımı Açısından İncelenmesi*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Uludağ Üniversitesi, Bursa.

Cevahir-Bağdancı 2019

Cevahir, Ç. M.-Bağdancı, M. B., “Tarihi, Anadolu ve Balkanlar'da Bulunan Tarihi Taş Köprülerin Yapım Teknikleri ve Malzeme Kullanımı Açısından İncelenmesi”, *Tmd Uluslararası Hakemli Tasarım ve Mimarlık Dergisi*, 34-63.

Derinoğullu 2021

Derinoğullu, D.K., “Köprü Mühendisleri Olarak Roma Lejyonları: İmparatorluğun Doğu Sınırındaki Köprü Örnekleri Üzerinden Bir İnceleme”, *Masrop E-Dergi*, S. 15/2, 1-11.

Ercenk 1992

Ercenk, G., “Pamphylia ve Çevresi Eski Yol Sistemi”, *Belleten*, S. 216, 361-370.

Evliya Çelebi 2011

Evliya Çelebi, *Seyahatname IX-I*, çev. S. A. Kahraman, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 309-317.

Forlanini 1999

Forlanini M., “L’Anatolia Occidentale e gli Hittiti: appunti su alcune recenti scoperte e le loro conseguenze per la geografia storica”, *Studi micenei ed egeo-anatolici*, S. XL-2, 219-253.

French 1992

French, D., “1991 Yılı Roma Yolları, Miltaşları ve Yazıtları Araştırmaları”, *Araştırma Sonuçları Toplantısı*, S. 10, 199-206.

Öztepe 2001

Öztepe, H. Ş., “Roma Dönemi Köprüleri ve Anadolu Örnekleri”, *İDOL Dergisi*, S. 11, 12-18.

Hellenkemper-Hild 2004

Hellenkemper H.-Hild F., *Tabula Imperii Byzantini 8 Lykien und Pamphylien 1-2*, Wien.

Horsley-Mitchell 2000

Horsley, G. H. R.-Mitchell, S., “The Inscriptions of Central Pisidia”, *Inschriften griechischer Städte aus Kleinasien*, S. 57, 181-211.

İşler 2020

İşler B., “Silyon’un Bizans Dönemi Dini Yapılaşması”, *Yüzey Araştırmaları Işığında Silyon ve Çevresi, Silyon Çalışmaları I*, ed. M. Taşkıran, Ege Yayınları, İstanbul, 141-160.

Kahraman-Arıkan 2015

Kahraman, N.-Arıkan, R., “Gebze’den İznik’e İpek Yolu”, *Gazi Akça Koca ve Kocaeli Sempozyumu Bildirileri*, C I, ed. H. Selvi-B. Çelik, Pelikan Basım, Kocaeli, 287-308.

Koç-Yıldız 2010

Koç, E.-Yıldız İ., “Mardin’deki Tarihi Köprüler Üzerine Bir Değerlendirme”, *Mukaddime*, 2(2), Diyarbakır.

Kolb 1984

Kolb, F., *Die Stadt im Altertum*, München.

Köker 2020

Köker, H., “2009-10 ve 2019 Yılları Silyon Yüzey Araştırmaları Sikke Buluntuları”, *Yüzey Araştırmaları Işığında Silyon ve Çevresi, Silyon Çalışmaları I*, ed. M. Taşkıran, Ege Yayınları, İstanbul, 233-245.

Küpper 1996

Küpper M., “Silyon. Vorbericht über die Arbeiten 1995”, *AA*, 259-263.

Küpper 1997

Küpper M., “Silyon. Research Work 1995”, *Araştırma Sonuçları Toplantısı*, S.14/2, 451-462.

Liv. perioch. 1967

Livius, *Ab urbe condita librorum periochae*, Kullanılan Metin ve Çeviriler: Livy, From the founding of the city. With an English translation by A.C. Schlesinger. I-XIV. London, New York.

Mıynat 2020

Mıynat, A., “Türk-İslam Hakimiyeti Yıllarında Sillyon (Karahisar-ı Teke) ve Buradaki İslami Sikke Buluntuları”, *Yüzey Araştırmaları Işığında Sillyon ve Çevresi, Sillyon Çalışmaları I*, ed. M. Taşkıran, Ege Yayınları, İstanbul, 197-207.

Morkholm 1978

Morkholm O., “The Era of Pamphylian Alexanders. Museum Notes”, *American Numismatic Society*, S. 23, 69-75, pl. 8-9.

Nollé 1993

Nollé J., “Die feindlichen Schwestern-Betrachtungen zur Rivalität der pamphyliischen Städte”, *Die epigraphische und altertumskundliche Erforschung Kleinasiens: Hundert Jahre Kleinasiatische Kommission der Österreichischen Akademie der Wissenschaften. Akten des Symposiums vom 23. bis 25. Oktober 1990*, eds. G. Dobesch-G. Rehrenröck, Wien, 297-317.

Özer-Taşkıran 2010

Özer, E. -Taşkıran, M., “2009 Yılı Sillyon Antik Kenti ve Çevresi Yüzey Araştırması”, *Araştırma Sonuçları Toplantısı*, S.28/1, 279-296.

Özer 2011

Özer, E. “2010 Yılı Sillyon Antik Kenti ve Çevresi Yüzey Araştırması”, *Araştırma Sonuçları Toplantısı*, S. 29/3, 33-48.

Rheidt 1992

Rheidt, K., “Die Ausgrabungen in Aizanoi 1991”, *Kazı Sonuçları Toplantısı*, S. 14/ 2, 289-307.

Ruggieri-Nethercott 1986

Ruggieri, V. S. J.-Nethercott, F., “The Metropolitan City of Syllion and its Churches” *Jahrbuch der Österreichischen Byzantinistik* S.36, 133-156.

Sağdıç-Bozyiğit 2008

Sağdıç, M.-Bozyiğit, R., “Köprü Çayı Havzası’nda Alternatif Turizm Olanakları”, *Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 1(2), 19-40.

Scyl. Per. 1990

Skylaks, *Periplus Scylacis* Kullanılan Metin: *Periplus Scylacis*. ed. C. Müller, *Geography Graeci Minores I*, Paris.

Sert vd. 2009

Sert, H.-Partal, E.M.-Demirci, H.-Akbulut, T.-Avşın, A.-Üste, C.-Yılmaz, S.-Nas, M.-Kasap, F.-Turan, G.S.-Korkmaz, İ.H., *Tarihi Köprüler Teknik Şartname, Mevzuat, Envanter, Proje, Bakım ve Onarım*, KGM Yayınları, Ankara.

Tab. Peut. 1976

Tabula Peutingeriana, çev. E. Weber, Graz.

Taşkıran 2017

Taşkıran, M., *Silyon Savunma Sistemi ve Pamphylia Bölgesindeki Konumu*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Pamukkale Üniversitesi, Denizli.

Taşkıran 2020

Taşkıran, M., "Pamphylia Ovasında Bir Savunma Kenti: Silyon", *Tüzey Araştırmaları Işığında Silyon ve Çevresi, Silyon Çalışmaları I*, ed. M. Taşkıran, Ege Yayınları, İstanbul, 1-32.

Taşkıran 2021a

Taşkıran, M., "Son Araştırmalar Işığında Silyon Roma Hamamı", *OLBA*, S. XXIX, 313-348.

Taşkıran 2021b

Taşkıran, M., (ed.), *Silyon Karahisar-ı Teke Kalesi*, Silyon Çalışmaları II, Ege Yayınları, İstanbul.

Takmer-Önen 2007

Takmer, B.- Önen, T.N., *Via Sebaste: Anadolu'nun En İyi Korunmuş Roma Yolu'nun Varsak'tan Geçen Güzergâh*, Varsak Belediyesi Kültür Yayınları, Antalya.

Tekeoğlu 2000

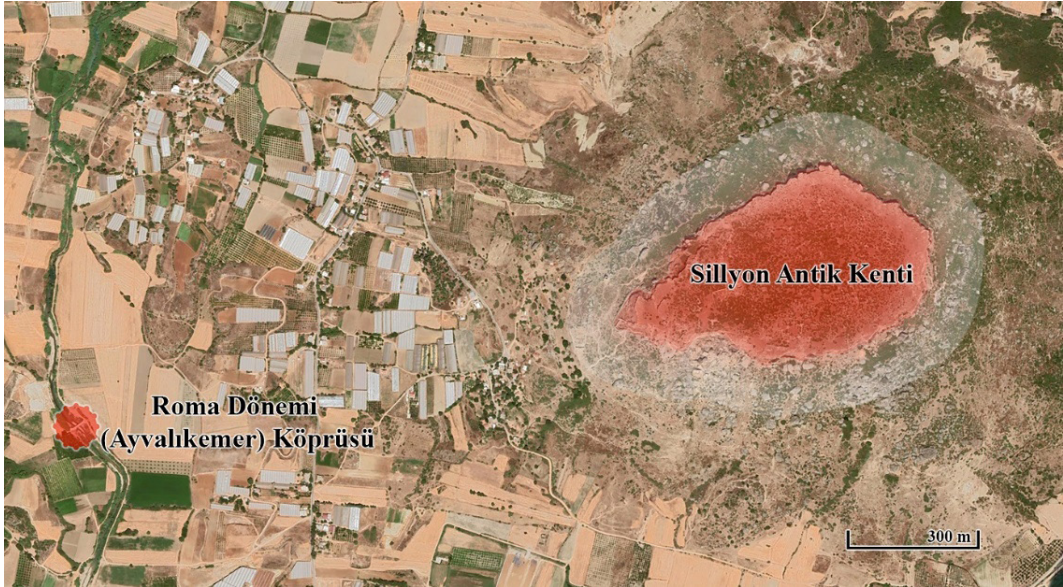
Tekeoğlu, R., "Eski Pamfilya Halkları ve Dilleri", *Adalya*, S. IV, 49-58.

Venedik Tüzüğü, 1964

Venedik Tüzüğü, "Tarihi Anıtların ve Yerleşmenin Korunması Onarımı İçin Uluslararası Tüzük", *II. Uluslararası Tarihi Anıtlar, Mimar ve Teknisyenleri Kongresi*, Venedik, İtalya.

Yaraş-Şimşek 2011

Yaraş, A.-Şimşek, Z., "Allianoi 'S'Kıvrımlı Sarmallı Sütun Başlıkları", *MJH*, S. 1/2, 225-236.

EKLER**Resim 1:** Bölge Haritası.**Resim 2:** Silyon Antik kenti ve Roma Dönemi (Ayvalkemer) Köprüsü konumu.



Resim 3: Köprünün restorasyon öncesi durumu.



Resim 4: Köprünün restorasyon öncesi üst kısmı ve arkada Sillyon.



Resim 5: Köprünün restorasyon sonrası genel görünümü, güneyden.



Resim 6: Köprünün restorasyon sonrası genel görünümü, güneydoğudan.