

**T.C.
GAZİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
SANAT TARİHİ ANABİLİM DALI
SANAT TARİHİ BİLİM DALI**

DİYARBAKIR İLİ KÖPRÜLERİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Hazırlayan
Şafak KUTLAY**

**Tez Danışmanı
Yrd. Doç. Dr. Seyfi BAŞKAN**

Ankara-2012

T.C.
GAZİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
SANAT TARİHİ ANABİLİM DALI
SANAT TARİHİ BİLİM DALI

DİYARBAKIR İLİ KÖPRÜLERİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan
Şafak KUTLAY

Tez Danışmanı
Yrd. Doç. Dr. Seyfi BAŞKAN

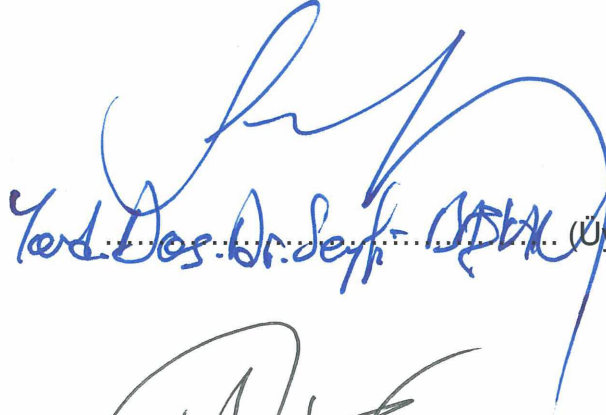
Ankara-2012

ONAY

Şafak Kutlay tarafından hazırlanan "Diyarbakır İli Köprüleri" başlıklı bu çalışma, 20.11.2012 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda (oybirliği/oyçokluğu) ile başarılı bulunarak jürimiz tarafından Sanat Tarihi Anabilim dalında Yüksek lisans tezi olarak kabul edilmiştir.



Prof. Dr. Halit Çel (Başkan)



Yrd. Doç. Dr. Selim Çel (Üye)



Prof. Dr. Abdulkadir Dündar (Üye)

ÖNSÖZ

Diyarbakır şehri, kültürel, ekonomik ve coğrafik özellikleri ile tarih boyunca hep stratejik bir konuma ve öneme sahip olmuştur. Bu özelliği ile birçok medeniyete ev sahipliği yapmıştır. Şehirde yaşayan medeniyetler, konumlarını sağlamlaştırmak, çevre bölgeler ile ilişkilerini kuvvetlendirmek amacı ile ve de ekonomik ihtiyaç gibi sebepler ile birçok akarsuyun engel teşkil ettiği ulaşım sorunlarını yaptıkları köprüler ile gidermeye çalışmışlardır.

Bu köprülerin bir kısmı sadece yapısal özellikleriyle dikkati çekerken bir kısmı da zengin süslemeleri ile tanınmışlardır. Tarihi Diyarbakır köprüleri, seçkin özellikleri ve mimari biçimleriyle mihenk tarihine bu yapıların yapıldıkları dönemlerin en önemli katkıları arasında yer alırlar. Diyarbakır ilinde ele aldığımız köprüler ile ilgili yeteri kadar çalışma olmaması ve bu kültürel mirasın yeterli düzeyde tanıtımının yapılmamış olması beni bu alanda çalışmaya teşvik etmiştir. Bu doğrultuda Diyarbakır İli sınırları içinde tespit edebildiğim köprüler bu çalışmamızda değerlendirilmiştir.

Çalışmamıza destek olan, araştırma konusunda fikir veren ve yardımlarını esirgemeyen danışmanım ve değerli hocam Yrd. Doç. Dr. Seyfi BAŞKAN'A, verdikleri fikir ve desteklerle çalışmamıza ayrı bir bakış açısı geliştirmemize yardımcı olan Prof. Dr. Hakkı ACUN'a, Prof. Dr. Halit Çal'a ve Prof. Dr. Abdülkadir DÜNDAR'a teşekkürlerimi sunarım. Tez çalışmam boyunca hep yanımda olan değerli arkadaşım Hazal Ceylan Öztürk'e teşekkürü bir borç bilirim. Ayrıca tüm eğitim hayatım boyunca ve bu çalışmamda bana destek olan değerli aileme sonsuz teşekkürler.

Sanat Tarihi alanında köprü mimarisi ile ilgili çalışmalar oldukça sınırlıdır. Bu çalışmanın ulaşım mimarisi ile ilgili boşluğu doldurabilmesini ve bundan sonraki çalışmalara basamak teşkil etmesini temenni ederim.

Şafak KUTLAY

Ankara 2012

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	i
İÇİNDEKİLER.....	ii
SİMGELER VE KISALTMALAR.....	vi
RESİMLER LİSTESİ.....	vii
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	xiii
GİRİŞ	1
A. Araştırmanın Amaç, Kapsam Ve Önemi	1
B. Araştırmanın Yöntemi	3
C. Konuyla İlgili Kaynak ve Yayınlar	5

BİRİNCİ BÖLÜM

DİYARBAKIR İLİ'NİN COĞRAFİK KONUMU VE ANADOLU KÖPRÜ MİMARİSİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ

1.1. DİYARBAKIR İLİ'NİN COĞRAFİK KONUMU	6
1.2. ANADOLU KÖPRÜ MİMARİSİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ	7

İKİNCİ BÖLÜM

KATALOG

2.1. KÖPRÜLER.....	22
2.1.1. Ambarçayı Köprüsü	23
2.1.1.1. Yeri	23
2.1.1.2. Tarihi.....	23
2.1.1.3. Mimari Tanımı.....	23
2.1.1.4. Tarihlendirme.....	24
2.1.2. Çüngüş Köprüsü	28
2.1.2.1. Yeri	28
2.1.2.2. Tarihi.....	28
2.1.2.3. Mimari Tanımı.....	28
2.1.2.4. Tarihlendirme.....	29
2.1.3. Devegeçidi Köprüsü.....	31

2.1.3.1. Yeri	31
2.1.3.2. Tarihi.....	31
2.1.3.3. Mimari Tanımı.....	31
2.1.3.4. Tarihlendirme.....	33
2.1.4. Devegeçidi Menfez Köprü	35
2.1.4.1. Yeri	35
2.1.4.2. Tarihi.....	35
2.1.4.3. Mimari Tanımı.....	35
2.1.4.4. Tarihlendirme.....	36
2.1.5. Dicle Köprüsü (Ongözlü Köprü)	37
2.1.5.1. Yeri	37
2.1.5.2. Tarihi.....	37
2.1.5.3. Mimari Tanımı.....	37
2.1.5.4. Tarihlendirme.....	42
2.1.6. Haburman Köprüsü.....	46
2.1.6.1. Yeri	46
2.1.6.2. Tarihi.....	46
2.1.6.3. Mimari Tanımı.....	46
2.1.6.4. Tarihlendirme.....	49
2.1.7. Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü	50
2.1.7.1. Yeri	50
2.1.7.2. Tarihi.....	50
2.1.7.3. Mimari Tanımı.....	51
2.1.7.4. Tarihlendirme.....	53
2.1.8. Kara Köprü.....	55
2.1.8.1. Yeri	55
2.1.8.2. Tarihi.....	55
2.1.8.3. Mimari tanımı.....	55
2.1.8.4. Tarihlendirme.....	57
2.1.9. Karasu Köprüsü	59
2.1.9.1. Yeri	59
2.1.9.2. Tarihi.....	59

2.1.9.3. Mimari Tanımı.....	59
2.1.9.4. Tarihlendirme.....	61
2.1.10. Malabadi (Batmansu) Köprüsü	63
2.1.10.1. Yeri	63
2.1.10.2. Tarihi.....	63
2.1.10.3. Mimari Tanımı.....	63
2.1.10.4. Tarihlendirme.....	70
2.1.11. Sancak Köprüsü	73
2.1.11.1. Yeri	73
2.1.11.2. Tarihi.....	73
2.1.11.3. Mimari Tanımı.....	73
2.1.11.4. Tarihlendirme.....	74
2.1.12. Sinek Köprüsü 1	76
2.1.12.1. Yeri	76
2.1.12.2. Tarihi.....	76
2.1.12.3. Mimari Tanımı.....	76
2.1.12.4. Tarihlendirme.....	78
2.1.13. Sinek Köprüsü 2	80
2.1.13.1. Yeri	80
2.1.13.2. Tarihi.....	80
2.1.13.3. Mimari Tanımı.....	80
2.1.13.4. Tarihlendirme.....	82

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DEĞERLENDİRME

3.1. TİPOLOJİ.....	87
3.1.1. Üstü Düz Köprüler	87
3.1.1.1. Üstü Düz Çok Gözlü Köprüler.....	88
3.1.1.2. Üstü Düz Tek Gözlü Köprüler	89
3.1.2. Üstü Dik Köprüler.....	90
3.1.2.1. Üstü Dik Çok Gözlü Köprüler.....	91
3.1.2.2. Üstü Dik Tek Gözlü Köprüler	92

3.2. YAPI ELEMANLARI	93
3.2.1. Kemerler	93
3.2.1.1. Sivri Kemerli Köprüler	93
3.2.1.2. Yuvarlak Kemerli Köprüler	94
3.2.1.3. Sivri ve Yuvarlak Kemerin Birlikte Kullanıldığı Köprüler	94
3.2.2. Korkuluklar	95
3.3. KİTABELER	95
3.4. SÜSLEME	96
3.5. MALZEME	97
SONUÇ	99
TERİMLER SÖZLÜĞÜ	101
KAYNAKÇA	107
EKLER	111
EK 1: ARŞİV BELGELERİ	111
EK 2: RESİMLER LİSTESİ	114
EK 3: ŞEKİLLER LİSTESİ	189
ÖZET	220
ABSTRACT	222

SİMGELER VE KISALTMALAR

a.g.a.	:Adı geçen eser
a.g.m.	:Adı geçen makale
k.g.m.	:Karayolları Genel Müdürlüğü
v.g.m.	:Vakıflar Gelen Müdürlüğü
T.T.K.	:Türk Tarih Kurumu
M.Ö.	: Milattan önce
M.S.	: Milattan sonra
Çev.	:Çeviren
Haz.	: Hazırlayan
Yay.	:Yayınları
B.	:Basım
Bkz.	:Bakınız
C.	: Cilt
Edit.	:Editör
S.	:Sayı
Ş.	:Şekil
R.	:Resim
s.	:Sayfa
m.	: Metre

RESİMLER LİSTESİ

Resim 1: Ambarçayı Köprüsü: Kalıntılar	114
Resim 2: Ambarçayı Köprüsü: Yıkılmadan önce var olan kitabe	114
Resim 3: Ambarçayı Köprüsü: Yıkılmadan önce	115
Resim 4: Ambarçayı Köprüsü Kalıntılar 2008	116
Resim 5: Çüngüş Köprüsü: İlçe merkezinde bulunduğu yer	117
Resim 6: Çüngüş Köprüsü: Köprü ve şehir dokusu.....	117
Resim 7: Çüngüş Köprüsü: Suyun kaynak tarafı.....	118
Resim 8: Çüngüş Köprüsü: Suyun aktığı taraf	118
Resim 9: Çüngüş Köprüsü: Köprü üstü düz	119
Resim 10: Çüngüş Köprüsü: Suyun aktığı taraf sivri kemer ayrıntı	119
Resim 11: Çüngüş Köprüsü: Köprü ayaklarının oturduğu doğal kaya.....	120
Resim 12: Çüngüş Köprüsü: Suyun kaynak tarafı kemer açıklığı	120
Resim 13: Çüngüş Köprüsü: Suyun kaynak tarafı köprü yolu	121
Resim 14: Çüngüş Köprüsü: Suyun kaynak tarafından köprü yolunun kırılma yaptığı yüz	121
Resim 15: Çüngüş Köprüsü: Suyun aktığı taraf bugünkü durumu	122
Resim 16: Çüngüş Köprüsü: Suyun kaynak tarafı bugünkü durumu.....	122
Resim 17: Devegeçidi Köprüsü: Konumu	123
Resim 18: Devegeçidi Köprüsü: Suyun aktığı taraftan köprü'nün yedi gözü	123
Resim 19: Devegeçidi Köprüsü: Suyun kaynak tarafından köprü'nün yedi gözü.....	124
Resim 20: Devegeçidi Köprüsü: Suyun aktığı taraftan köprü'nün en büyük dört gözü	124
Resim 21: Devegeçidi Köprüsü: Köprü'nün üstü ve köprü yolu	125
Resim 22: Devegeçidi Köprüsü: Köprü'nün üstü ve köprü yolu	125
Resim 23: Devegeçidi Köprüsü: Köprü yolunun genişleyip darlaştığı görülüyor	126
Resim 24: Devegeçidi Köprüsü: Suyun aktığı taraftan soldan sağa doğru gözlerin küçüldüğü görülüyor	126

Resim 25: Devegeçidi Köprüsü: Kemerlerden ayrıntı	127
Resim 26: Devegeçidi Köprüsü: Suyun aktığı taraftan selyaranlar	127
Resim 27: Devegeçidi Köprüsü: Suyun aktığı taraftan selyaranlardan ayrıntı	128
Resim 28: Devegeçidi Köprüsü: Suyun kaynak tarafından selyaranlar	128
Resim 29: Devegeçidi Köprüsü: Suyun kaynak tarafından selyaranlar	129
Resim 30: Devegeçidi Köprüsü: Suyun kaynak tarafından çötenler	129
Resim 31: Devegeçidi Köprüsü: Suyun aktığı taraftaki destek duvarları	130
Resim 32: Devegeçidi Köprüsü: Köprü ve ilerisindeki modern köprü	130
Resim 33: Devegeçidi Menfez Köprü: Suyun aktığı taraf	131
Resim 34: Devegeçidi Menfez Köprü: Suyun aktığı taraf kemer	131
Resim 35: Devegeçidi Menfez Köprü: Üstten Görünüş	132
Resim 36: Devegeçidi Menfez Köprü: Üstten Görünüş	132
Resim 37: Devegeçidi Menfez Köprü: Kemer tonozu	133
Resim 38: Devegeçidi Menfez Köprü: Kemer tonozu moloz taş kullanımı ..	133
Resim 39: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Konumu	134
Resim 40: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Kitabe ve Yazıt	134
Resim 41: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Kitabe ve Yazıt baştan birinci	135
Resim 42: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Kitabe ve Yazıt baştan ikinci ...	135
Resim 43: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Kitabe ve Yazıt baştan üçüncü	136
Resim 44: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Suyun kaynak tarafı	136
Resim 45: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Suyun kaynak tarafı	137
Resim 46: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Suyun aktığı taraf	137
Resim 47: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Suyun aktığı taraf	138
Resim 48: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Köprü üstü ve yolu	138
Resim 49: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Köprü üstü ve yolu	139
Resim 50: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Köprü üstü ve yolu	139
Resim 51: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Köprü korkuluğu	140
Resim 52: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Köprü korkuluğu	140

Resim 53: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Suyun aktığı taraf İstinat Duvarları	141
Resim 54: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Suyun kaynak tarafı selyaranlar	141
Resim 55: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Namazgâh	142
Resim 56: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Namazgâh	142
Resim 57: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Aslan figürü ve bitkisel süsleme.....	143
Resim 58: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Kemer tonozlarında tuğla kullanımı.....	143
Resim 59: Haburman Köprüsü: Kitabe.....	144
Resim 60: Haburman Köprüsü: Yapım kitabesi	144
Resim 61: Haburman Köprüsü: Suyun aktığı taraf.....	145
Resim 62: Haburman Köprüsü: Suyun aktığı taraf üç göz	145
Resim 63: Haburman Köprüsü: Suyun kaynak tarafı soldan ilk göz.....	146
Resim 64: Haburman Köprüsü: Suyun kaynak tarafı soldan ikinci göz	146
Resim 65: Haburman Köprüsü: Suyun kaynak tarafı soldan üçüncü göz ...	147
Resim 66: Haburman Köprüsü: Suyun aktığı taraf ana göz	147
Resim 67: Haburman Köprüsü: Köprü kırılarak ilerliyor	148
Resim 68: Haburman Köprüsü: Köprü üstü ve yolu	148
Resim 69: Haburman Köprüsü: köprü onarılmadan önce korkulukları yoktu	149
Resim 70: Haburman Köprüsü: Suyun kaynak tarafı selyaranlar.....	149
Resim 71: Haburman Köprüsü: Suyun aktığı taraf selyaranlar	150
Resim 72: Haburman Köprüsü: Suyun kaynak tarafı tuğla kullanımı	150
Resim 73: Haburman Köprüsü: Suyun kaynak tarafı ana kemerde tuğla kullanımı.....	151
Resim 74: Haburman Köprüsü: Köprü ve park alanı.....	151
Resim 75: Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü: Bulunduğu konum.....	152
Resim 76: Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü: Suyun kaynak tarafında kitabeler yer alır.....	152

Resim 77: Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü: Suyun kaynak tarafı sağdan ilk kitabe	153
Resim 78: Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü: Suyun kaynak tarafı sağdan ikinci kitabe.....	153
Resim 79: Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü: Suyun kaynak tarafı sağdan üçüncü kitabe	154
Resim 80: Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü: Genel görünüş	154
Resim 81: Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü: Suyun kaynak tarafı kemerler	155
Resim 82: Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü: Suyun aktığı taraf kemerler	155
Resim 83: Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü: Köprü üstü ve yolu	156
Resim 84: Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü: Köprü üstü ve yolu	156
Resim 85: Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü: Köprü girişi genişliği küçük kemer başlangıcından sonra daralır.....	157
Resim 86: Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü: Suyun kaynak tarafı selyaranlar	157
Resim 87: Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü: Selyaran ayrıntı	158
Resim 88: Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü: Suyun aktığı taraf selyaranlar	158
Resim 89: Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü: Selyaran ayrıntı	159
Resim 90: Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü: Sonradan yapılan korkuluklar.....	159
Resim 91: Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü: Çörten örneği.....	160
Resim 92: Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü: Köprünün bugünkü durumu.....	160
Resim 93: Kara Köprü: Konumu	161
Resim 94: Kara Köprü: Suyun aktığı taraf.....	161
Resim 95: Kara Köprü: Suyun kaynak tarafı	162
Resim 96: Kara Köprü: Köprü üstü ve yolu	162
Resim 97: Kara Köprü: Köprü üstü ve yolu	163

Resim 98: Kara Köprü: Suyun kaynak tarafından soldan ilk iki göz yuvarlak.....	163
Resim 99: Kara Köprü: Suyun kaynak tarafından sağdan ilk üç göz sivri ...	164
Resim 100: Kara Köprü: Suyun kaynak tarafı selyaranlar.....	164
Resim 101: Kara Köprü: Suyun kaynak tarafı selyaranlar.....	165
Resim 102: Kara Köprü: Suyun kaynak çörtlenler	165
Resim 103: Kara Köprü: Köprü üstü çörtlen yeri.....	166
Resim 104: Kara Köprü: Köprünün yanına yapılan modern köprü	166
Resim 105: Karasu Köprüsü: Konum.....	167
Resim 106: Karasu Köprüsü: Suyun kaynak tarafı.....	167
Resim 107: Karasu Köprüsü: Suyun aktığı taraf	168
Resim 108: Karasu Köprüsü: Köprü üstü ve yolu.....	168
Resim 109: Karasu Köprüsü: Köprü üstü ve yolu.....	169
Resim 110: Karasu Köprüsü: Selyaranlar	169
Resim 111: Karasu Köprüsü: Selyaranlar	170
Resim 112: Karasu Köprüsü: Suyun aktığı taraf	170
Resim 113: Karasu Köprüsü: Köprü ve antik yol.....	171
Resim 114: Karasu Köprüsü: Genel görünüş.....	171
Resim 115: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Konum	172
Resim 116: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Kitabe	172
Resim 117: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Köprü gözleri	173
Resim 118: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Suyun aktığı taraf	173
Resim 119: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Suyun aktığı taraf	174
Resim 120: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Suyun kaynak tarafı.....	174
Resim 121: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Köprü üstü ve yolu	175
Resim 122: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Köprü üstü ve yolu	175
Resim 123: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Suyun aktığı taraf ana kemer açıklığı.....	176
Resim 124: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Suyun kaynak tarafı ana kemer açıklığı.....	176
Resim 125: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Alt odalara açılan giriş	177
Resim 126: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Alt odalara açılan giriş	177

Resim 127: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Alt odalara açılan giriş	178
Resim 128: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Alt odalara inilen giriş merdivenleri	178
Resim 129: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Alt odalardan ayrıntı.....	179
Resim 130: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Alt odalardan ayrıntı pencere ve nişler.....	179
Resim 131: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Suyun aktığı taraf selyaran	180
Resim 132: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Suyun kaynak tarafı selyaran	180
Resim 133: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Suyun kaynak tarafı figür	181
Resim 134: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Odalarda tuğla kullanımı	181
Resim 135: Sancak Köprüsü: Gözler	182
Resim 136: Sancak Köprüsü: Onarımdan Sonra	182
Resim 137: Sancak Köprüsü: Alüvyal Birikinti.....	183
Resim 138: Sancak Köprüsü: Üstü düz	183
Resim 139: Sinek Köprüsü 1: Yıkılmadan Önceki Durumu	184
Resim 140: Sinek Köprüsü 1: Yıkılmadan Önce, Üstten görünüş	184
Resim 141: Sinek Köprüsü 2	185
Resim 142: Sinek Köprüsü 2	185
Resim 143: Sinek Köprüsü 2 üstten görünüş	186
Resim 144: Sinek Köprüsü 2	186
Resim 145: Kızıltepe Dunaysır Köprüsü Genel Görünüşü	187
Resim 146: Kızıltepe Harzem Köprüsü Mansab	187
Resim 147: Kayseri Tekgöz Köprüsü	188

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Çüngüş Köprüsü: Suyun kaynak tarafı rölöve çizimi	189
Şekil 2: Çüngüş Köprüsü: Suyun aktığı taraf	190
Şekil 3: Çüngüş Köprüsü: Suyun aktığı taraf	191
Şekil 4: Çüngüş Köprüsü: Suyun aktığı taraf	192
Şekil 5: Çüngüş Köprüsü: Köprü yolu	193
Şekil 6: Devegeçidi Köprüsü: Suyun kaynak tarafı rölöve çizimi	194
Şekil 7: Devegeçidi Köprüsü: Suyun kaynak tarafı rölöve çizimi	195
Şekil 8: Devegeçidi Menfez Köprü: Suyun kaynak tarafı rölöve çizimi	196
Şekil 9: Dicle Köprüsü(On Gözlü Köprü): Suyun aktığı taraf	197
Şekil 10: Dicle Köprüsü(On Gözlü Köprü): Suyun kaynak tarafı	198
Şekil 11: Haburman Köprüsü: Suyun aktığı taraf	199
Şekil 12: Haburman Köprüsü: Suyun aktığı taraf	200
Şekil 13: Haburman Köprüsü: Suyun aktığı taraf	201
Şekil 14: Haburman Köprüsü: Suyun kaynak tarafı	202
Şekil 15: Halilviran Köprüsü: Suyun kaynak tarafı	203
Şekil 16: Halilviran Köprüsü: Suyun kaynak tarafı	204
Şekil 17: Halilviran Köprüsü: Suyun kaynak tarafı	205
Şekil 18: Halilviran Köprüsü: Suyun aktığı taraf	206
Şekil 19: Kara Köprü: Suyun aktığı taraf	207
Şekil 20: Kara Köprü: Suyun aktığı taraf	208
Şekil 21: Karasu Köprüsü: Suyun kaynak tarafı rölöve çizimi	209
Şekil 22: Karasu Köprüsü: Suyun kaynak tarafı	210
Şekil 23: Karasu Köprüsü: Köprü yolu döşeme planı	211
Şekil 24: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Suyun aktığı taraf	212
Şekil 25: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Suyun aktığı taraf	213
Şekil 26: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Suyun aktığı taraf	214
Şekil 27: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Suyun aktığı taraf	215
Şekil 28: Sancak Köprüsü: Suyun kaynak tarafı rölöve çizimi	216
Şekil 29: Sinek Köprüsü 1: Suyun kaynak tarafı	217
Şekil 30: Sinek Köprüsü 2: Suyun kaynak tarafı	218
Şekil 31: Sinek Köprüsü 2: Suyun kaynak tarafı	219

GİRİŞ

A. Araştırmanın Amaç, Kapsam Ve Önemi

Diyarbakır, Akdeniz'i Basra Körfezi'ne; Karadeniz'i Mezopotamya'ya bağlayan, bunun yanı sıra Bitlis ve Van Gölü havzası üzerinden Azerbaycan ve İran'a ulasan önemli yolların birleştiği kavsak noktası üzerinde yer almaktadır. Şehir, coğrafi konumunun getirdiği bu ayrıcalıklı önemle, farklı kültürlerarası bir köprü vazifesi görmüş, kültür ve ticaret merkezi konumunu her dönemde korumuştur.

Şehrin stratejik önemi, askeri ve idari konumu, artan ticari ilişkiler ve sahip olduğu topografik özellikleri çevresindeki su yolları üzerinde her dönem köprüler inşa edilmesini zorunlu kılmıştır. Diyarbakır il sınırları içerisindeki köprüler, farklı tarihlerde inşa edilmiş olup, sonraki dönemlerde de ilaveler ve onarımlar ile kullanılmaya devam edilmiştir.

"Diyarbakır İli Köprüleri" adlı tez çalışmasında, farklı tarihlerde inşa edilmiş olan Diyarbakır Köprülerinin hangi döneme ait olduğu, mimari tanımları, inşa, malzeme ve teknik özellikleri, süsleme özellikleri, geçirdiği onarımlar, tarihsel süreç içerisindeki pozisyonları ile farklı dönemlerde inşa edilen köprü mimarisi gelişimi konusunda tespitlere varılması amaçlanmıştır.

Çalışmamızın temel amaçlarından bir diğeri ise her geçen gün, insan ve tabiatın tahribatına açık olan, farklı dönemlere ait izleri barındıran bu köprülerin belgelendirilmesidir.

Çalışma konumuzun kapsamı, Diyarbakır ili sınırları içindeki tüm bölgeyi kapsamaktadır. Köprüler çalışma kapsamına alınırken, mimari tanımlarının yapılabilecek kadar ayakta olması ve köprü ile ilgili yeterli bilgi ve kaynağa ulaşılmasına dikkat edilmiştir. Bu bakımdan köprü sayısı bakımından oldukça zengin olan Diyarbakır'da 13 tane köprü ele alınmış ve incelenmiştir.

Çalışma kapsamı içerisinde sırası ile 1. Ambarçayı Köprüsü 2. Çüngüş Köprüsü, 3. Devegeçidi Köprüsü, 4. Devegeçidi Menfez Köprü, 5. Dicle Köprüsü (Ongözlü Köprü), 6. Haburman Köprüsü, 7. Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü, 8. Kara Köprü, 9. Karasu Köprüsü, 10. Malabadi(Batmansu) Köprüsü, 11. Sancak Köprüsü, 12. Sinek Köprüsü 1, 13. Sinek Köprüsü 2 dâhil edilmiştir.

Ambarçayı Köprüsü ve Sinek Köprüsü 1, günümüzde ayakta olmaması ve mevcut kalıntılarından mimari tanımlarının yapılamaması sebebi ile çalışma kapsamında incelenmiş fakat mevcut kaynaklar üzerinden değerlendirilmiştir.

Diyarbakır Köprülerinin bir araya getirildiği bu çalışmamız, Güneydoğu Anadolu bölge mimarlık tarihinin önemli bir bölümünü oluşturan köprü mimarisi ile ilgili kaynak repertuarına katkı sağlaması yanı sıra ve her biri farklı tarihlerde inşa edilen köprülerin mimari biçimlenişi süsleme özelliklerinin benzer ve farklı yanlarını ortaya koyması açısından önem teşkil ettiğini düşünmekteyiz.

B. Araştırmanın Yöntemi

Araştırma, Kaynak taraması, arşiv çalışması ve arazi çalışması safhalarından oluşturulmuştur. Öncelikle konuyla ilgili önceki çalışmalara ulaşmak ve veri toplamak amacıyla Milli Kütüphane başta olmak üzere, çeşitli üniversite kütüphanelerinde kaynak taraması yapılmıştır.

Arşiv çalışmasında, Diyarbakır Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivinden çalışma konumuz kapsamına giren köprülerin listesi tespit edilmiştir. Vakıflar Genel Müdürlüğü Arşivi, Türk Tarih Kurumu Arşivi, Karayolları Genel Müdürlüğü Arşivi, Cumhuriyet Arşivi ve Osmanlı Arşivi incelenmiş ve köprüler ile ilgili belgelere ulaşılmaya çalışılmıştır.

Elde edilen veriler sonrasında, çalışma konumuz içerisine giren köprülerin tespiti yapılmış ve mekânsal yöntem doğrultusunda, arazi çalışması safhasına geçilmiştir. Bu doğrultuda incelediğimiz tüm köprülerin arazi çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Bu arazi çalışmalarında, yapıların fotoğrafları çekilmiş, gerekli görüldüğü takdirde ölçüleri alınarak, mimari ve süsleme özellikleri tespit edilmek suretiyle incelenmiştir.

“Diyarbakır İli Köprüleri” konu başlığına sahip araştırmamızın metin kısmı üç bölümden oluşmaktadır.

GİRİŞ, bölümde yer alan alt başlıklarda, Araştırmanın Yöntemi, Konu ile ilgili Kaynak ve Yayınlar,

BİRİNCİ BÖLÜMDE, Diyarbakır İli'nin Coğrafi Konumu, Anadolu Köprü Mimarisinin Tarihsel Gelişimi anlatılmıştır.

İKİNCİ BÖLÜMDE, “KATALOG” oluşturulmuş, KÖPRÜLER başlığı altında her yapı standart bir anlatım düzeni içerisinde yeri, tarihi, mimari tanımı, malzeme, teknik ve inşaa özellikleri, süsleme özellikleri ve tarihlendirilmesi ayrıntılı olarak incelenmiştir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM “DEĞERLENDİRME” başlığı altında alt başlıklar halinde karşılaştırmalı yöntem doğrultusunda, katalog bölümünde ayrıntı anlatılan yapılardan kısaca bahsedildikten sonra mimari özellikleri, malzeme, teknik ve inşaa özellikleri ile kendi içlerinde değerlendirilerek gerekli görülen çağdaşları ile karşılaştırılıp örneklendirilmiştir.

Ayrıca çalışmanın tamamında elde edilen somut veriler birbiri ile ilişkilendirilerek, çalışma konusunun önemi ve elde edilen değerlendirmeler SONUÇ olarak verilmiştir.

Sonuç aktarıldıktan sonra “TERİMLER SÖZLÜĞÜ” başlığı altında, Köprü mimarisi ile ilgili terminolojik bilgiler verilmiş, köprünün bileşenleri olan her mimari öğenin tanımlaması yapılmıştır. Ayrıca köprü çeşitlerinin tanımları ve işlevleri de terimler sözlüğünün kapsamı içerisine dâhil edilmiştir.

Çalışmada yararlanılan kaynaklar ilgili bölümlerin sayfa altında, bilimsel ölçütlere uygun bir dipnot düzeni içerisinde belirtilmiştir. Daha önce tam künyeleri verilmiş olan yayınların tekrar kullanımlarında sadece yazar soyadı verilerek ‘a.g.e.’ ve ya ‘a.g.m.’ şeklinde kısaltma yapılmıştır.

Çalışmanın tamamında kullanılan kaynaklar, “KAYNAKÇA” da bibliyografik künye düzeni ile alfabetik sıraya uygun olarak yazılmıştır.

EKLER başlığı altında Arşiv Belgeleri, Resimler Listesi ve Şekiller Listesi verilmiştir.

Katalog bölümünün içinde var olan tüm köprülerin fotoğrafları ve planları kaynakçadan sonra düzenli bir şekilde çalışmaya konulmuştur. Katalog bölümünde ilgili metinler içerisinde resim ve planlara göndermeler yapılmıştır. Alıntı yapılan fotoğraf ve planlar kaynak belirtilerek kullanılmıştır.

Son olarak, özet’le çalışmamız tamamlanmıştır.

C. Konuyla İlgili Kaynak ve Yayınlar

“Diyarbakır İli Köprüleri” adlı çalışmamızda yararlanılan kaynakların başında bölgeyi ziyaret eden seyyahların gözlemleri, köprülerin mevcut kitabeleri, yapıların inşa tarihleri ve onarım tarihleri “ana kaynak”ların başında gelmektedir.

Günümüze ait eserlerden ise; Cevdet Çulpan’ın “Türk Taş Köprüleri Ortaçağdan Osmanlı Sonuna Kadar” adlı çalışması, Fügen İlter’in “Osmanlılara Kadar Anadolu’da Türk Tas Köprüleri” adlı kitabı, Gülgün Tunç’un “Tas Köprülerimiz” adlı kitabı, Metin Sözen’in “Diyarbakır’da Türk Mimarisi” adlı kitabı, Celal Esad Arseven’in, Sanat Ansiklopedisi, “köprü” maddesi, Doğan Hasol’un, “Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü”, Sözen- Uğur Tanyeli’nin, “Sanat Kavram ve Terimleri Sözlüğü”, Ayla Ödekan’ın, Eczacıbaşı Sanat Ansiklopedisi,”köprü” maddesi, Gülsün Tanyeli’nin, “Türkiye Köprüleri” adlı makalesi, Neslihan Dalkılıç’ın ve Meral Halifeoğlu’nun ortak çalışması olan “Diyarbakır Merkez ve İlçelerinde Yer Alan Tarihi Köprüler” makalesi köprü mimarisi ile ilgili yaralandığımız kaynakların başında yer alır.

Şevket Beysanoğlu, “Diyarbakır Coğrafyası” ve “Kuruluşundan Günümüze Kadar Diyarbakır Tarihi ” adlı kitapları, Rıfki ARSLAN, “Diyarbakır Kentinin Tarihi ve Bugünkü Konumu” adlı çalışması, Kenan HASPOLAT, “Hükümdarlar, Paşalar ve Beyler Kenti Diyarbakır” adlı kitabı, İbrahim YILMAZÇELİK, “XIII. Yüzyıl ile XIX. Yüzyılın Diyarbakır Eyaletinin İdari Yapısı ve İdari Teşkilatlanması” ve ,” Osmanlı Hâkimiyeti Süresince Diyarbakır Eyaleti Valileri (1516-1838)” makaleleri, Canan PARLA, “Osmanlı Öncesinde Diyarbakır: Kente Hâkim Olanlar ve Bıraktıkları İzler” başlıklı makalesi, Gülsen BAŞ, “Diyarbakır’daki İslam Mimarisinde Süsleme” adlı doktora çalışması ve Diyarbakır tarihi, fiziki yapısı ile tarihi değerleri için kullandığımız yayınlar arasındadır.

Yaralandığımız diğer kaynak ve yayınlar ilgili bölümlerde ve topluca kaynakçada sunulmuştur.

BİRİNCİ BÖLÜM

DİYARBAKIR İLİ'NİN COĞRAFİK KONUMU VE ANADOLU KÖPRÜ MİMARİSİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ

1.1. DİYARBAKIR İLİ'NİN COĞRAFİK KONUMU

Güneydoğu Anadolu'nun önemli şehirlerinden bir olan Diyarbakır, 40° 20' enlem; 37° 50' boylamlarında bulunmaktadır. Doğudan Siirt ve Muş, güneyden Mardin ve Urfa, batıdan Urfa, Adıyaman ve Malatya, kuzeyden Elazığ ve Bingöl ile sınır olan şehir, her dönemde önemini muhafaza etmiş, Anadolu ile İran, Irak ve Suriye arasında bir köprü görevi yapmıştır.¹

Diyarbakır kenti deniz seviyesinden 650 m. yüksekliğindeki bir plato-tekne alanları üzerinde, bazalt delerit karakterli bir zeminde; Karacadağ'dan Dicle Nehrine değin uzanan geniş bazalt platosunun doğu kenarında, Dicle Vadisinden 160 m. kadar yükseklikte nehir eğrisinin tepesinde, hâkim yatay bir yüzey üzerinde kurulmuştur.² Söz konusu platoyu güneybatıda "Ben u Sen" denilen az derinlikte bir sel çukuru yarar. Batı ve kuzeyde ise bazaltlı arazide hafif bir eğim vardır. Bu doğal yapı, doğu ve güneydoğuda kayalık bir korniş kenarında kurulmuş olan kenti baştanbaşa kuşatan surun şeklini de belirlemiştir. Bugün sur dışında gelişen kent batı ve görece olarak sınırlı bir şekilde kuzey ve güney yönünde yayılmaktadır.³

¹ İbrahim Yılmazçelik "Osmanlı Hâkimiyeti Süresince Diyarbakır Eyaleti'nin İktisadi ve Sosyal Durumu", **Diyarbakır; Müze Şehir**, İstanbul, YKY, 1999, s.471-472; Orhan Cezmi Tuncer, "Diyarbakır Kenti Kimliği", **Bütün Yönleriyle Diyarbakır Sempozyumu**, 27-28 Ekim 2000, Ankara, 2001, s. 164.; Şevket Beysanoğlu, **Diyarbakır Coğrafyası**, Şehir Matbaası, İstanbul. 1982, s. 1.; Gülsen Baş, "**Diyarbakır'daki İslam Mimarisinde Süsleme**", Yüzüncü Yıl Üniversitesi, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Van, 2006, s.11.

²Besim Darkot, "Diyarbakır", **İslam Ansiklopedisi**, C.III, İstanbul. 1945, s.601.; Rıfki Arslan, "Diyarbakır Kentinin Tarihi ve Bugünkü Konumu." **Diyarbakır; Müze Şehir**, İstanbul, YKY, 1999, s. 8.

³ Rıfki Arslan, **a.g.m.**, s.8.

Diyarbakır şehrinin, merkez ilçe dışında, Bismil, Çermik, Çınar, Çüngüş, Dicle, Eğil, Ergani, Hani, Hazro, Kocaköy, Kulp, Lice, ve Silvan olmak üzere on üç ilçesi bulunmaktadır.⁴

Kentin ne zaman kurulduğu hakkında kesin bir bilgi yoktur; ancak çeşitli kaynaklarda yapılan tahminler M.Ö 3000 yılına kadar uzanmaktadır. Kentin ilk yerleşme yerinin "Fis Kayası" denilen sarp kayalığın üzerinde bulunan "İç Kale"nin konumlandığı yer olduğu düşünülmektedir. Kalenin konumu ile gördüğü işlev birlikte düşünüldüğünde, kuruluş yerinin doğruluğu anlaşılabilmektedir.⁵

Önemli bölgelerin birbirine bağlandığı ana yollar üzerinde bulunması Diyarbakır'ı tarihi boyunca cazibe noktası durumuna getirmiştir. Şehir, Akdeniz'i Basra Körfezi'ne; Karadeniz'i Mezopotamya'ya bağlayan, bunun yanı sıra Bitlis ve Van Gölü havzası üzerinden Azerbaycan ve İran'a ulaşan önemli yolların birleştiği kavşak noktası üzerindedir. Bu nedenle önemli kültür ve ticaret merkezi konumunu her dönemde korumuştur.⁶

1.2. ANADOLU KÖPRÜ MİMARİSİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ

İnsanoğlu İlkçağlardan itibaren tabiatın zorlu koşullarına karşı mücadele etmiş ve bir takım ihtiyaçları sebebi ile mimarlık tarihi adına eserler vermiştir. Tarih öncesi devirlerin en eski safhası olan Paleolitik devirde, Anadolu'da avcılık ve toplayıcılıkla uğraşan insanlar, başlangıçta dağınık ve küçük topluluklar halinde yaşamışlardır. Bu devirde insanlar, doğal barınaklar olan mağara yerleşimlerini ve kaya kovuklarını tercih etmiştir.⁷

⁴ Ekrem Akurgal, **Anadolu Kültür Tarihi**, Ankara, Tubitak Yayınları, 1998, s. 145.

⁵ Arslan, **a.g.m.**, s. 81.

⁶ İbrahim Yılmazçelik, "XIII. Yüzyıl ile XIX. Yüzyılın Diyarbakır Eyaletinin İdari Yapısı ve İdari Teşkilatlanması", **Dil, Tarih ve Coğrafya Dergisi**, C.18, S.29, Ankara, 1996, s. 217; Baş, **a.g.e.**, s. 12.

⁷ Firuzan Kınal, **Eski Anadolu Tarihi**, Ankara, TTK. Yayınları, 1987, s. 9; Ekrem Memiş, **Eskiçağ Türkiye Tarihi**, Konya, Öz Eğitim Yayınları, 1995, s. 7.

Anadolu'nun Neolitik Devri M.Ö. 5000- 8000 yılları arasına yerleşir.⁸Bu devirde Anadolu insanı, ateşi kontrol altına almış, ilk defa yerleşik hayata geçmiş ve tarımla birlikte köy tipi yerleşmeler ortaya çıkmıştır. Ziraat faaliyetleriyle uğraşılması sebebi ile Anadolu insanı, mağara yerleşimlerinden çıkıp, ovalarda, akarsu kıyılarında ve verimli topraklarda yaşamaya başlamıştır.⁹

Aynı dili konuşan, ortak inanç ve tarımsal uğraşlar ile birlikte yaşayan insan toplulukları kentleşme sürecinin başlangıcı kabul edilebilecek ilk köy tipi yerleşmeleri oluşturmuştur.¹⁰ Bu süreçte öncelikle barınma ve korunma yönelik evler inşa edilmiş, sonrasında artan nüfus, gelişen ticaret, zorlu topografik koşulların aşılmasını gerektirmiş ve ulaşım ihtiyacı ile ilk köprüler inşa edilmeye başlanmıştır.

Genel tanımı ile köprü, aralarında su, çukur, vadi, arazi, yol gibi doğal engeller bulunan, iki yakayı birleştirmek ve ulaşımı sağlayabilmek için yapılan ahşap, kâgir, asma ve ya ayaklı yapılardır.¹¹

İnsanlar en eski dönemlerden itibaren ulaşım yönünden kendisine engel teşkil edecek sorunları basit şekilde köprüler yaparak ulaşımı sağlamaya çalışmışlardır. Bu amaçla akarsular üzerinden; ağaç dalları ve sarmaşık yapraklarından faydalanarak asma köprüler ile geçmeye çalışmışlar, taş ve ağaç ayaklar üzerine ahşap kirişler yerleştirerek köprüler inşa etmişlerdir.¹²

Köprünün işlevi, öncelikli olarak ulaşımı sağlamaktır. Bu selbedir ki köprü, yolun bir elemanı vazgeçilmez halkası olmuştur. Köprüler, böylece istenilen mesafeler arasına yapıldıktan sonra, çeşitli işlevler yüklenmiş ve

⁸ Ekrem Akurgal, **Anadolu Uygarlıkları**, İstanbul, Net yayıncılık, 1989, s. 21.

⁹ Firuzan Kınal, **a.g.e.**, s. 13.

¹⁰ Günhan H. Danışman, “Kentleşme Sürecinin Başlangıcında Anadolu Uygarlıklarının Yeri”, **Boğaziçi Üniversitesi Beşeri Bilimler Dergisi**, Sayı.6, İstanbul 1978, s. 92.

¹¹ Celal Esad Arseven, **Sanat Ansiklopedisi**, C. III, İstanbul, Milli Eğitim Bakanlığı Basımevi, 1965, s. 1127; Doğan Hasol, **Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü**, İstanbul, Yem Yayın, 2008, s. 280; Metin Sözen- Uğur Tanyeli, **Sanat Kavram ve Terimleri Sözlüğü**, İstanbul, Remzi Kitabevi, 1996, s.137; Ayla Ödekan, **Eczacıbaşı Sanat Ansiklopedisi**, C. 2, İstanbul, Yem Yayınları, 1997, s.1054

¹² Gülgün Tunç, **Taş Köprülerimiz**, Ankara, Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası, 1978, s. 5.

topluma birçok yönden faydalar sağlamıştır. Bu faydalar ekonomik, kültürel ve daha birçok alanda olmuştur.¹³

İlk basit köprülerden sonra köprülerin daha dayanıklı ve daha uzun ömürlü olması için zamanla kemerlerden oluşan taş köprüler yapılmaya başlanmıştır.¹⁴ Anadolu yaklaşık iki bin yıldır kalıcı köprülerin inşa edilmesi için uygun coğrafik özelliklere sahiptir. Akarsuların debilerinin ve genişliklerinin az olması köprü inşa etmeyi kolaylaştırmıştır. 19. yüzyıldan daha eski ahşap köprü örneklerinin günümüze ulaşmamasına karşın, çoğu Anadolu uygarlığının yaptığı taş köprülerin çok sayıda örneği günümüze ulaşmıştır.¹⁵

Cevdet Çulpan, taş köprülerin bilinen en eski örneğinin Anadolu topraklarında, M.Ö. 13 yüzyılda, Hitit başkenti Boğazköy’de inşa edilmiş olan “Taş Köprü” olduğunu, bu köprünün Boğazköy’de Büyükkaya-Anbarlıkaya’daki Hitit surları arasından geçen bir akarsu üzerinde, su seviyesinden 16.62 m. yukarda kurulmuş olduğunu ve yalnız ulaşımı sağlamak için değil, aynı zamanda başkentin savunmasını zayıflatan bu noktayı surlar derecesinde kuvvetlendirmek amacı ile yapıldığını belirtir. Ayrıca köprünün her iki yakasında Boğazköy surlarının birer burcu inşa edildiğini, gerek köprü gerekse akarsuyun geçtiği dar boğazın kontrol altında tutulduğu söylemektedir.¹⁶

En eski tarihlerden günümüze kadar çeşitli medeniyetler tarafından inşa edilen köprüler, tipolojileri ve mimarı elemanları açısından diğer yapı türlerine nazaran daha az farklılık gösterirler. Bunun temel sebebi köprünün inşa edilğinde yapanın isteklerinden ziyade, doğa şartları, köprünün üzerinde kurulduğu nehrin genişlik, derinlik, hızı ve topografik durumunun etkili olmasıdır. İşlevsel bir karakter taşıyan köprü, mimari elemanları açısından

¹³ Fügen İlter, **Osmanlılara Kadar Anadolu Türk Köprüleri**, Ankara, Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası, 1978, s. 275.

¹⁴ Tunç, **a.g.e.**, s. 5.

¹⁵ Gülsün Tanyeli, Türkiye Köprüleri, **Türkler Ansiklopedisi**, C. 12, Ankara, Yeni Türkiye Yayınları, 2002, s. 231.

¹⁶ Cevdet Çulpan, **Türk Taş Köprüleri Ortaçağdan Osmanlı Devri Sonuna Kadar**, Ankara, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2002, s. 1-2.

zengin değildir. Bu sebeple dönem özelliklerini gösterirken, diğer yapı türlerinde olduğu gibi, mimari elemanlar ve tipoloji arası kıyaslama yapabilmek ve belirgin net bilgiler ortaya koyabilmek oldukça zordur.¹⁷

Fügen İlter, köprü tipolojisi ve planıyla ilgili şu tespitlerde bulunur:¹⁸ “Anadolu’da farklı tarihsel dönem ve bölgelerde inşa edilmiş köprüler, esas itibari ile ‘**Dik Köprüler**’ ve ‘**Düz Köprüler**’ olmak üzere iki farklı plan tipi göstermektedir. Dik Köprüler, ortada bulunan geniş ve yüksek ana kemere doğru, her iki yandan güçlü bir çıkışla yükselen bir plan tipi ortaya koymaktadır. İkinci plan tipi olan düz köprüler ise, iki veya çok sayıda kemerler arasında, yükseklik ve genişlik bakımından büyük farklılık göstermeyen, köprü yolunun düz veya hemen hemen düz olduğu köprülerdir. Köprü plan tiplerine sebebiyet veren ana etkenin, nehir yatağının genişliği ve derinliği olduğu düşünülmektedir. Geniş bir yatakta, yüksek ve geniş açıklıklara gereksinim duyulmaz. Aksine yakın genişlikteki gözler suyu rahatlıkla geçirebilmektedir. Nehir yatağının yaygın oluşu ise, köprü boyunu uzatmakta ve bu sebeple göz sayısı fazlalaşmaktadır. Köprü mimarisindeki bu biçimleniş, topografik koşullardan hareketle gerçekleşmekte ve tabliyenin düz olmasından dolayı, düz köprülü plan tipine olanak vermektedir.” Silivri Köprüsü, düz plan tipi köprü örnekleri arasındadır. Bu köprünün altında bataklık bir arazi yer almaktadır. Altından büyük bir akarsu geçmemekte, bu sebeple de köprünün kemerlerinin yükseltilmesine gereksinim duyulmamıştır.¹⁹

Akarsu yatağının derin olduğu bir yerde, köprünün ana ayaklarını akarsuyun derin yerlerine oturtmak oldukça zordur. Bundan dolayı, akarsuyun iki yakası arasına zeminin yükseldiği sığ uçlara yerleştirilen ayakların arası geniş ve yüksek bir kemerle bağlanır. Bu planla inşa edilen

¹⁷ Erkan Atak, **Erken Osmanlı Köprüleri**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Onsekiz Mart Üniversitesi, Çanakkale 2008, s.15.

¹⁸ İlter, **a.g.e.**, s. 27.

¹⁹ Çulpan, **a.g.e.**, s .6.

ana göz, etrafındaki küçük açıklıklarla, güçlü eğimlerle her iki taraftan yükselir ve dik köprü tipolojisi oluşturur.²⁰

Cevdet Çulpan, köprü başlangıçlarından orta kemer seviyesi arasında oluşan dikliği engellemek için, köprübaşlarını, sahil kısmında içlere doğru meyli hafifletmek gerektiğini ancak bu işlemin zor olduğunu, bunun malzeme ve zaman gerektirdiğini bu nedenle fazla tercih edilmediği belirtmektedir. Trakya'daki Uzunköprü buna güzel bir örnektir. Ergene suyu üzerindeki köprüdeki meylin azaltılması izin göz sayı ve çapları arttırılmış, böylece köprünün boyu 1392 m.ye göz adedi ise, 174'e çıkarılmıştır.²¹

Köprü mimarisinin yapısı, form, malzeme, dekorasyon ve yapı tekniğinden oluşmaktadır.

Köprü mimarisinde ayaklar mimari elemanlar arasında, önemli bir yer teşkil etmektedir. Ayaklar, nehir sularının azaldığı en uygun mevsimlerde inşa edilmektedir. Bu mevsim bulunduğu bölgenin coğrafik özelliklerine göre değişir. Ayakların yapımına başlanıldığında suyun yatağı değiştirilerek uygun ortam sağlanır.

Gülsün Tanyeli, köprü yapımına başlanılmadan önce teknik ön hazırlıklar, üzerinde inşaatın gerçekleştirileceği alanın topografik durum ve krokisinin hazırlanmasıyla başlanıldığını, köprü inşaatı nehir içerisinde gerçekleştirildiği için zahmetli bir iş olduğunu bu nedenle su içerisinde kalan ayakların yapımında bir ön hazırlık yapılması gerektiğini belirtmektedir. Ayrıca köprülerde inşaatın doğrudan doğruya su içerisinde gerçekleştirileceği zaman batardolar yapıldığını bu batardoların köprü ayağını inşa edebilmek amacıyla, içine suyun girmeyeceği geçici bir çalışma alanı oluşturduğu ve batardo yapımının teknik açısından zor ve pahalı bir yöntem olmasına karşılık su akışının sürekli olduğu yerlerde kaçınılmaz olması sebebi ile tercih edildiği belirtmektedir.²²

²⁰ İlter, **a.g.e.**, s. 27.

²¹ Çulpan, **a.g.e.**, s. 6.

²² Tanyeli, **a.g.m.**, s. 233.

Gülsün Tanyeli, selyaranların oluşumu ile ilgili olarak ta köprü açıklıklarının yük taşıyıcı noktalarını oluşturan ayakların akarsu yatağı içinde bulunduğu durumlarda, ayakların özel olarak bekletilmesi gerektiğini ve bu sebeple ayağa ırmağın akış yönüne karşıt doğrultuda ‘selyaranlar’, akış yönüne doğru ise ‘mahmuzlar’ eklendiğini her iki elamanın görevi de akışın ve bu akışla birlikte taşınan çeşitli ağır maddelerin ayağı ve ayak temelini tahrip etmesini önlemek olduğunu belirtmiştir. Ayrıca selyaran ve mahmuzların biçiminin Antik Dönem’den itibaren çok fazla bir değişim göstermediğini esas itibari ile selyaran ve mahmuzların köprünün menba ve mansab taraflarında aldıkları biçimler bu strüktürlerin yaşadıkları sorunlar dikkate alınarak geliştirildiğini söylemektedir.²³

Fügen İlter, kemer oluşumu ve biçimi ile ilgili şu tespitlerde bulunmaktadır: ²⁴ “Köprü ayakların inşasından sonra aslı sorun ayakları birbirine bağlayan kemerlerin örülmesidir. Köprü formunu belirleyen mimari unsurlardan en önemlisi, kemerlerdir. En ilkel şekliyle, içine girilemeyen suyun üzerine kurulan bir kemerden oluşan köprülerde, kemerin boyutunu üzerinden aşılacak suyun genişliği ile belirlendiği bilinmektedir. Kemerlerin yapılmasından sonra bu kemerlerin tepesine çıkarak öteki sahile inilmesi problemi aşılmaya çalışılmış ve buda kemerin, köprü biçimini belirleyen öncü unsurlardan biri haline gelmesine sebebiyet vermiştir. En sade haliyle, ana kemerli köprülerin dik çıkış ve inişli görünüşleri erken Anadolu köprülerinde en çok rastlanan şeklidir.”

Gülsün Tanyeli ise kemer oluşumu ve biçimi ile ilgili şu tespitlerde bulunmaktadır: ²⁵ “Kemerler, yağışın olmadığı mevsimlerde ya da kuru bir yatak üzerinde ahşap kalıbın doğrudan doğruya doğal zemine oturtularak yapılabilmesine karşın, akarsuyun akışının devam ettiği durumlarda ise kemer kalıbı ayak üzerinde bırakılan özel yuvalara oturtularak inşa edilmiştir. Bu her anlamda geleneksel köprü yapımının en zor kesimini oluşturur.

²³ Tanyeli, **a.g.m.**, s. 232.

²⁴ İlter, **a.g.e.**, s. 257.

²⁵ Tanyeli, **a.g.m.**, s. 233.

Özellikle geniş tek kemer açıklıklı köprülerde kalıp ve taşıyıcı olan ispitler tek bir parçadan değil, iki ya da üç parçadan oluşmaktadır. Nehir yatağının derin vadilerden yüksek hızla aktığı yerlerde iki yaka arasının tek kemerle aşılması tercih edilmiştir. Az sayıda örneği etkileyici strüktürler olan bu türden kemerlerin yük taşıyıcı noktaları su seviyesinden epeyce yukarda olabilmektedir. Tek gözlü köprülerin derin yataklı ve su seviyesinin çok yükseldiği akarsular üzerinde de görülmektedir. Bu türden örneklerde su üzerinden yükseklik kemer açıklığından fazla tutulmaktadır. En etkili örneği sayılabilecek Malabadi Köprüsü'nde olduğu gibi yol kotu, açıklığı geçen kemerin zirvesinin altında kaldığı için oldukça dik eğimli yan bağlantılar yapılmıştır. Çoğu zaman bunların üzerinde taşkın gözleri ya da strüktürü hafifleten ve işçiliği kolaylaştıran gözler tasarlanmıştır.”

Romalılar köprü, su kemeri ve yol yapımında ileri seviyeye ulaşmışlardır. Romalılar da kemer ve köprü yapımı Asya'dan gelen Etrüsklerden ve başka bir kavim olan Sümer ve Hattilerin Ön Asya ve Küçük Asya'da bıraktıkları inşaatlardan öğrenmişlerdir.²⁶

Gülsün Tanyeli, Anadolu köprü mimarisinin neredeyse tüm eski dünyada olduğu gibi Roma Dönemi'nde başladığını Romalılar'ın bilinen tüm geleneksel köprü yapım teknolojisinin yaratıcıları sayılabileceğini başka mimari eserlerde roma betonu döküm tekniğini kullanmış olsalar da, köprü yapımında kesme taş bloklarla örgü yönteminden yaralandıkları belirtmektedir. Ayrıca kenetli örgü tekniğinin Roma köprü mimarisi için standart bir uygulama haline geldiğini söylemektedir.²⁷

Celal Esad Arseven, köprü ve yol inşaatı konusunda Romalıların büyük bilgi ve mimari birikime sahip olduğunu, Yunanistan'da yapılan önemli yol ve köprüler çoğunun Romalılar Dönemi'ne ait olduğunu belirtmiş, Roma köprülerinde bazı belli özelliklerin göze çarptığını zikretmiştir. Bu özellikleri ise şöyle sıralar: ²⁸ “Köprülerin üzeri taş döşelidir. Bu kısma yol anlamına

²⁶ Arseven, **a.g.e.**, s. 1130.

²⁷ Tanyeli, **a.g.m.**, s. 232.

²⁸ Arseven, **a.g.e.**, s. 1130.

gelen ‘via’, bu yolun iki tarafında yayaların yürümesi için bulunun iki kaldırıma ‘crepido’, köprünün yürüne kısmını teşkil eden bu yolların iki tarafında inşa edilen kısa korkuluk duvarlarına ise ‘pluteus’ denilmektedir. Roma köprülerinin her iki başına birer kapı inşa edilmiş ve bu kapılar gerekli görüldüğü durumlarda açılıp kapanabilen demir parmaklıklara sahiptir. Dik planlı veya düz planlı inşa edilen Roma köprülerin başlarında zafer takının bulunduğu örneklerde mevcuttur.”

Tuna gibi geniş ırmaklar üzerinde Trajan köprüsü türünden cüretli örneklerle rastlanırsa da, Anadolu’daki Roma örnekleri yalın yapılardır. Tek veya sıra kemerli ve kemer biçimleri yarım dairesel uygulamalar Roma için her yerde olduğu gibi Anadolu’da da tipiktir. Roma döneminden beri Dargeçit türü vadi oluşumların da Selge (Zerk köyü) yolu üzerinde Köprülü Kanyon’daki Roma köprüsü örneğinde olduğu gibi tek kemerli köprü örnekleri de görülür.

Anadolu’daki Roma köprülerinin en tanınmış olan Cendere Köprüsü’nün Kâhta’da Cender suyu üzerinde 2. yüzyılda yapıldığı yazıtından anlaşılmaktadır. Köprü, Roma köprülerinin tüm özelliklerini nerdeyse yansıtmaktadır. Merkezi tek açıklıklı büyük bir kemeri bulunmaktadır. Köprübaşlarında dört sütun üzerinde anıtsallığı vurgulanan heykeller olduğu bilinmektedir. Geniş açıklıklı ve dolayısıyla yükselen köprülerde eğimin dikliğinden ötürü döşeme yüzeyinin basamaklı olması geçiş güvenliğinden kaynaklanıyor olmalıdır. Cendere köprüsünün eski durumunu yansıtan fotoğraflarda bu durum açıkça görülmektedir. Günümüzde üç sütunu mevcuttur ve yakın yıllarda oldukça ağır bir yenileme geçirmiştir.²⁹

Fügen İlter, Bizans yollarının I. Justinianos zamanında tamamlandığını, bu dönemde Anadolu’da kapsamlı bir köprü yapım etkinliği yürütüldüğünü belirtmiştir. Ayrıca Bizans köprüleri için biçim, form ve yapı teknik özellikleri açısından yenilik getirmekten çok Roma Dönemi köprülerinin

²⁹ Tanyeli, **a.g.m.**, s. 233.; İlter, **a.g.e.**, s. 257.

devamı niteliğinde olduğu söylemiştir.³⁰ Anadolu'da Bizans köprüleri içerisinde günümüze ulaşan en dikkat çekici örnek M.S. 6. yüzyılda Justinianos Döneminde Sakarya nehri üzerinde inşa edilmiş olan 12 gözlü köprüdür. Köprü'nün kemer formları daireseldir.

Seyhan (Roma, Tas, Eski) Köprüsü, Adana şehir içi köprüsüdür. Şehri ikiye bölen Seyhan Nehri üzerinde yapılmıştır. Eski Köprü ve Roma Köprüsü olarak da bilinen bu köprü, tarihte Anadolu'yu Mezopotamya'ya bağlayan tek geçittir. Köprü Roma imparatoru Hadrianus (117-138) zamanında yapılmıştır ve Bizans İmparatoru I. Justinianus zamanında onarım geçirmiştir. Köprü 310,00 metre uzunluğunda, 27 13.00 metre yüksekliğinde ve 19 gözden meydana gelmiştir. İlk yapıldığında 21 göz iken 3 gözü toprak altında kalarak kapanmıştır.³¹

Bizans dönemi köprü mimarisinde kullanılan kemer formunu belli bir standarda sokmak doğru değildir. M.S. 6. yüzyılda inşa edilen Asi Köprüsü'nün, Seyhan Köprüsü'nün bazı kemerler, yine Adıyaman- Akpınar, Keysun yolu üzerinde, Göksu'yu aşan Sayılı Köprüsünde kemer formları yuvarlaktır. Buna karşılık Arapkir çayı üzerindeki Karamağara Köprüsü ise sivri kemerli bir Bizans Köprüsüdür.³²

Koray Özcan, Anadolu'nun Türkleşme sürecini şöyle açıklar:³³ “Türkleşme Dönemi 1071 Malazgirt Zaferi ile başlamıştır. Selçuklu akınları ile başlayan bu dönemde, Türklerin; göçebe ve yerleşik yaşama dair tüm kültürleri ile birlikte; IX. yüzyılda başlayan ve yaklaşık 200 yıl süren Orta Asya'dan Anadolu'ya göç hareketi sürecinde, karşılaştıkları birtakım farklı millet ve kültürlerle temasları olmuştur. Orta Asya kent yaşamına ait kültürlerinin, Horasan, Maverâ-ün-nehir ve Acem-i Irak yörelerinde yayılmış İran-İslâm ve Hint kültürü ile Anadolu'da karşılaştıkları Roma-Yunan kültür ve

³⁰ İlter, **a.g.e.**, s. 259.

³¹ Tunç, **a.g.e.**, s. 165.

³² İlter, **a.g.e.**, s. 258.

³³ Koray Özcan, “Anadolu'da Selçuklu Kentler Sistemleri ve Mekansal Kademelenme (1), **Journal of the Faculty of Architecture, Middle East Technical University**”, Volume. 3, No.2, Ankara 2006, s. 31.

medeniyetlerinin karşılıklı etkileşiminin bir ürünü olarak; Anadolu’da İslâm dünyasında görülmeyen bir anlayışla, taassuptan uzak Türk-İslâm kültür ve medeniyeti olarak adlandırılan yeni ve özgün bir kent medeniyeti meydana getirdikleri söylenebilir.”

Koray Özcan, Anadolu’da ticaret yollarıyla birlikte köprü yapım sürecini ise şöyle açıklar:³⁴ “Selçuklu sultanları; Konya odak olmak üzere kuzeyde Sinop ve Samsun ile güneyde Alâîyye ve Antalya limanları arasında ulaşım bağlantısını kurmak yoluyla Güney Rusya-Suriye -Mezopotamya ve Orta Asya-Hindistan-İran-Avrupa yönünde uzanan kuzey-güney ve doğu-batı milletlerarası ticaret potansiyelini Anadolu coğrafyasına çekebilmek için İran-İslâm ve Orta Asya-Türk devlet geleneğinden gelen miras kapsamında, Sultan ya da yüksek devlet görevlileri tarafından milletlerarası ticaret yolları üzerinde vakıf olarak yaptırılan tüccar kervanlarının konaklama-güvenlik-sağlık gibi gereksinimlerinin karşılanması yanında ‘berid’ ya da ‘yâm’ adı verilen haberleşme ve istihbarat faaliyetlerinin gerçekleştirilmesine de hizmet eden kervansaray ‘ribât’ ya da ‘menzil-derbend’ gibi sosyal-ekonomik ve askeri işlevli yapılar ve köprülerle desteklenen bir dağıtım sistemi kurmuşlardır.”

Selçuklu dönemi anıtsal yapılarının coğrafi dağılımı üzerine yapılmış araştırmalarda, dağıtım sisteminin temel bileşenlerinden köprü yapım faaliyetlerinin özellikle Orta Anadolu bölgesinden geçen kervan yolları üzerinde yoğunlaştığının belirlenmesi, doğu-batı ticaret yolunun Selçuklu dağıtım sisteminin birinci kademede toplayıcı-dağıtıcı bağlantısı olduğuna işaret etmektedir. İnşa edilen ilk Selçuklu Köprüsü 1202 yılına tarihlenen Kızılırmak üzerindeki tek gözlü köprüdür.³⁵

Fügen İlter, Anadolu’da Selçuklu Döneminde köprü ve yol ağıyla ilgili şu bilgileri verir:³⁶ “Anadolu Selçuklu Döneminde genellikle, doğu-batı

³⁴ Koray Özcan, “Anadolu’da Selçuklu Dönemi Yerleşme Sistemi ve Kent Modelleri”, (yayınlanmamış doktora tezi), Selçuk Üniversitesi, Konya 2005, s. 98.

³⁵ Özcan, **a.g.m.**, s. 31.

³⁶ İlter, **a.g.e.**, s. 275.

doğrultusunda gelişen ulaşım damarları, siyasal egemenliğin dağılması ya da parçalanması sonucunda, bazı önemli merkezler çevresine yönelip yoğunlaşmıştır. Her iki politik ortamda da köprüler, hem sefere çıkılırken ordunun geçmek zorunda kaldığı geçitler olarak, hem de savunmada karşı kuvvetlerin yararlanmasının istenmediği tesisler olarak önem teşkil etmiştir. Köprülerin ulaşım damarları üzerindeki yerleri ve yapılış biçimleri ile yan tesisleri göz önüne alındığında, askerlik açısından bazı sonuçlara varılabilmektedir. Önemli geçitlerdeki köprülerin, ya kendi bünyeleri içinde, ya da yan tesislerde barındırdığı koruyucu kuvvetlerle yol güvenliği sağlanması da mümkün olmuştur. Kendi bünyesi içinde barınağı bulunan köprüye en tipik örnek, Malabadi Köprüsüdür. Kesik Köprü, Çeşnigir Köprü ve Halil Viran Köprüsünde olduğu gibi pek çok örnekte ise, koruyucu kuvvetlerin barınması sağlandığı gibi zengin mallarla yüklü kervanların konaklaması da büyük bir güvenlik içinde sağlanmıştır. Köprülerin giriş ve çıkışlarında istenildiği zaman geçenleri kontrol edebilmek için kapılarda bulunduğu bilinmektedir.”

Gülsün Tanyeli, Selçuklu ve Artukoğulları köprüleri ilgili olarak şu tespitlerde bulunur: ³⁷ özenli kesme tas işçiliği ve alması düzenli zengin bezeme programı olan yapılardır. Yazıtlar yapının doğrudan beden duvarları üzerinde ya da bezeme programının bir ögesi olarak yer alırlar. Doğu Anadolu'daki köprülerde büyük açıklıklarda genelde kemer ve beden duvarları farklı tekniklerde inşa edilmişlerdir. Kemer, büyük kesme tas bloklarla özenli işçilikle, diğer kesimler bölgenin teknik olanakları doğrultusunda, yerel malzeme ve harçla, moloz tas işçiliğiyle inşa edilmişlerdir. Yuvarlak kemerli köprüler Roma ve Bizans geleneğinin devamı olarak varlıklarını sürdürürken (Afyon Altıgöz, Sivas Kesik Köprü, Kayseri Çokgöz Köprüsü), Doğu Anadolu'da sivri kemer ağırlıklı olarak kullanılmıştır. Hasankeyf Köprüsü (13. yy.), Artuklu Dönemine tarihlenip Dicle üzerinde günümüzde yalnızca kemer ayakları mevcut olan Ortaçağ Anadolu'sundaki en önemli yapıtlarından biridir. 40 m. açıklığındaki orta gözü, Anadolu'nun geleneksel konstrüksiyonla geçilmiş en büyük açıklığıdır. Malabadi Köprüsü

³⁷ Tanyeli, **a.g.m.**, s. 234-235.

(1147) Batman Suyu üzerinde inşa edilmiş oldukça yüksek bir köprüdür. Döneminde sadece köprü olarak tanımlanamayacak karmaşıklıkta, konaklama, savunma, dentim özelliklerinin yanı sıra zengin figürlü bezemeler sahiptir. Halilviran- Artuklu Köprüsü (1218), Devegeçidi Suyu üzerinde inşa edilmiş olup, oldukça ince taş işlemeciliğine sahiptir. Selyaranların kemer ayakları ile birlikte tasarlanmış olmasından kaynaklı olarak plastik köprüye ayır bir özellik katmıştır.”

Ortaçağ Anadolu Köprüleri yapı tekniği bakımından incelendiğinde, bir takım genellemelere ulaşabilmek mümkün olmuştur. Köprü kemer formlarını veren biçim, teknik açıdan en dayanıklı malzeme ile gerçekleştirilebilen biçimdir. Sivri kemerin, Roma Döneminde kullanılan dairesel kemerlere göre daha ileri bir teknik olduğu düşünülmektedir. Sivri kemer kullanmakla taşıyıcılarda daha narin ve estetik çizgiler elde edilebilmiştir. Genellikle ana gözler sivri kemerden, boşaltma gözleri ise yuvarlak kemerden inşa edilmiştir.³⁸

Fügen İlter, Anadolu'daki köprü inşaatında kullanılan malzeme ile ilgili şu bilgileri aktarır:³⁹ “Malzeme açısından çok fazla çeşitlilik göstermeyen köprülerin bazılarında, yakın komşu geleneklerinin etkisi ile taşın yanında tuğla da kullanılmıştır. Sayıları az olan bu örneklerin dışında, köprülerde kullanılan malzeme taştır. Dekorasyon açısından ise sade bir görünüme sahip olan köprüler, Güneydoğu bölgesi örneklerinde, Malabadi Köprüsünde olduğu gibi, alabildiğine taş işçiliği kullanarak plastik değer kazanmıştır. Güneydoğu bölgesinden Anadolu içlerine doğru köprülerin, figürsüzleştiği ve bezemeden uzak inşa edildikleri izlenmektedir.”

Osmanlı egemenliğine giren topraklarda çok sayıda köprü inşa edildiği bilinmektedir. Birçok eski köprüde aynı yüzyıllarda elden geçirilmiş ve

³⁸ İlter, **a.g.e.**, s. 264.

³⁹ İlter, **a.g.e.**, s. 261-262-263.

onarılarak kullanılmaya devam edilmiştir. Romalılardan sonra bu coğrafyada en kapsamlı köprü ve yol yapımı Osmanlılar tarafından yürütülmüştür.⁴⁰

Erkan Atak Erken Osmanlı Dönemi Köprüleri ile ilgili şu bilgileri aktarır:

⁴¹ “Erken Osmanlı dönemi köprüleri Artuklu ve Selçuklu köprülerinin özelliklerini göstermekle birlikte, kendilerine has mimari ve sanat üsluplarını barındıran yapılardır. Osmanlı’da XV. yüzyılda belirli bir köprü mimarisinin varlığı bilinmektedir. Beylikten imparatorluğa geçiş süreci içerisinde fetih hareketlerini hızlandıran Osmanlılar; özellikle Balkanlara yaptıkları seferlerde akarsu engeli ile karşılaşmaktaydılar. Orduların nehirler üzerinden kolayca geçirilebilmesi için köprülere ihtiyaç duyuluyordu. Önceleri inşa edilen ahşap köprüler; doğa koşulları ve muhtemel su taşkınları karşısında harap olabiliyor ya da tamamen yıkılabiliyordu. Bu suretle devrin hükümdarları tarafından stratejik noktalar üzerinde tas malzemeye sağlam köprüler yaptırılmıştı. Akarsuların, orduların yapmış oldukları seferlerde bir engel teşkil etmesi köprülerin yapılmasında önemli rol oynar. Erken Osmanlı döneminde inşa olunan köprüler yapılış amaçlarına göre diğer dönem köprüleri gibi farklılıklar gösterir. Bu dönem köprüleri çeşitli görüşlere göre gruplara ayırmaya imkân verirler. Arazi, tabiat üzerindeki durumlarına göre, şehir içi köprüleri ile şehirlerarası yol köprüleri olarak sınıflandırılabilirler. Bazı şehirler bir nehrin bir kıyısında veya her iki kıyısında kurulmuşlardır. Bu durumda şehir içi köprüleri şehrin iki parçasını birbirine bağlarlar. Bu tür köprülere örnek olarak Bursa’da Gökdere Irmağı üzerine inşa edilmiş olan Irgandi köprüsü örnek olarak verilebilir. Diğer köprüler şehirlerden çok uzaklarda ya Anadolu içerisinde ya da Balkan yarımadasının vadileri ve dar geçitleri üzerindedirler. Edirne’nin Uzunköprü ilçesinde bulunan Uzun köprüsü örnek olarak verilebilir.”

Gülsün Tanyeli ise Osmanlı Dönemi Köprüleri için şu tespitlerde bulunur: ⁴² “15-18. yüzyıllar arasında geçerli olan genel bir Osmanlı

⁴⁰ Tanyeli, **a.g.m.**, s. 235.

⁴¹ Atak, **a.g.e.**, s. 159-161-162.

⁴² Tanyeli, **a.g.m.**, s. 235-236.

tipolojisinden söz etmek mümkündür. Osmanlı köprü yapım tercihleri Ortaçağda özellikle, Doğu Türkiye’de örneklerine rastlanan narin tek kemerli, yapılardan farklıdır. Geniş açıklıklı tek kemerli çözümler nadiren tercih edilmiştir. Bunlar ancak alttaki akarsuyun zorunlu kılması durumunda uygulanmışlardır. Yaygın olan tip sıra kemerli olanlardır. Bu köprülerde eş boyutlu dizi kemerli tipler ve farklı boyutlu dizi kemerli tipler olarak ayırt edilebilmektedir. Birinci tipte kemerli açıklıklar hemen eşit boyutlardadır. İkinci tipte ise ortadaki açıklık daha geniştir ve yanlara doğru açıklıklar giderek daralmaktadır. Bundan ötürüde köprü profili yanlardan alçalan ortada yüksek üçgen bir görünüm kazanır. Bu en fazla karşılaşılan tiptir. Her tür köprüde yanaşık derzli kesme taş örgü standart bir uygulamadır. Köprü kemeleri sivri biçimde boşaltma gözleri dairesel inşa edilmekte ve profilleri çökertilerek yapılmaktadır. Osmanlı köprülerinde görülen ve başka yapım geleneklerinde rastlanmaya bir elaman ise tarihi seyir köşkleridir. Bunlar genellikle köprünün ortadaki en yüksek noktada konumlanan dışa doğru konsol biçiminde taşkın olarak konumlandırılmış inşa elamanlarıdır. Tarih köşklerinde konsolun içerisinde yazıtın bulunduğu bir duvar bulunur. Seyir köşkleri ise köprü yol kotundan kısmen seki biçiminde yükseltilmiş ve dinlenme amacı ile kullanılmış olabilecek yalın mekânlardır. 16. ve 17. yüzyıllarda gerçekleştirilmiş önemli örneklerin çoğunda köprünün bir bileşeni haline gelmiş olana tarih ve seyir köşklarinin ilk örneklerinin Bursa ve Edirne de gerçekleştirildiği düşünülmektedir. Bursa Selçuk Hatun Köprüsü almaşık örgülü tarih köşkü ile erken bir örnektir.”

Fügen İlter ayrıca Osmanlı Dönemi Köprüleri için şu tespitlerde bulunur: ⁴³ “Osmanlılara kadar Türk Köprülerinin, ana kemerliler grubunu meydana getirenlerinin çoğunda, orta ayak biçimleri önemli bir özellik göstermemektedir. Her özel halin gereğini bir orta ayak yapılması tercih edilmiştir. Ancak Osmanlı köprüleri ile beraber, orta ayaklar, burun ve topuk kuruluşlarında, sabit bir şekil kazanmıştır. Bu değişmez biçim üçgen prizmal burun, yarı silindirik topuk olarak tanımlanmaktadır. Orta ayak boyutları akla

⁴³ İlter, a.g.e., s. 260-262.

uygun sınırlar içerisinde düşünölmüş, gereksiz büyük ölçüler tercih edilmemiştir. Osmanlılara kadar, köprülerin orta ayaklarında, topuk ve burunlara oturtulan figür ve motiflerin Osmanlı Dönemi köprülerinde, kemer kilit taşlarına kadar yükselmesi, Roma ve Bizans köprülerinin bazılarında görölen motiflerin yerleştirme yeriyle benzerlik göstermektedir. Osmanlı Dönemi köprülerde süsleme bakımından oldukça zengin örnekler verilmeye başlanmıştır. Buna en zengin örnek olarak Edirne Uzun Köprü gösterilebilmektedir. Mimarlık ströktörüyle olduğu kadar, süslemeleri ile de Osmanlı köprü mimarisinin önemli yapıtları arasındadır.”

Osmanlı Döneminde köprü yapımı ve mimarisi zirveye ulaşır. Osmanlı döneminde dünyanın gelmiş geçmiş en büyük dâhilerinden birisi olan Mimar Sinan'ın çok sayıda köprü inşa ettiği bilinmektedir. Örnekler arasında, Alpullu yakınlarında Ergene Irmağı üzerindeki Sinanlı (Sokollu Mehmed Paşa) Köprüsü orta açıklıkta yüksek sivri kemeri ile Silivri Köprüsü ise otuz iki gözlü basık kemerleri ile diğer köprülerden farklılık göstermektedir. Osmanlı klasik çağının en önemli köprüsü ise, Mimar Hayrettin tarafından inşa edilmiş tek gözlü Mostar Köprüsüdür.⁴⁴

⁴⁴ Tanyeli, **a.g.m.**, s. 236.

İKİNCİ BÖLÜM

KATALOG

2.1. KÖPRÜLER

Diyarbakır İli Köprüleri konulu çalışmamızda, köprülerin incelenişi alfabetik sıraya göre yapılacaktır. Bu yöntemle göre incelenen köprülerin sırası aşağıdaki gibidir.

1. Ambarçayı Köprüsü
2. Çüngüş Köprüsü
3. Devegeçidi Köprüsü
4. Devegeçidi Menfez Köprü
5. Dicle Köprüsü (Ongözlü Köprü)
6. Haburman Köprüsü
7. Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü
8. Kara Köprü
9. Karasu Köprüsü
10. Malabadi(Batmansu) Köprüsü
11. Sancak Köprüsü
12. Sinek Köprüsü 1
13. Sinek Köprüsü 2

2.1.1. Ambarçayı Köprüsü

2.1.1.1. Yeri

Diyarbakır – Silvan Karayolunun 20. km'sinde Ambarçayı'nın üzerinde yapılan yeni köprünün ayaklarının bitişiğinde yer almaktadır.⁴⁵ İncelemek için köprüye gittiğimizde köprüyü inceleyen araştırmacılarında belirttiği gibi köprü tamamen yıkılmış olup ve günümüze sadece kalıntılarının bir kısmı ulaşmıştır.⁴⁶(R-1)

2.1.1.2. Tarihi

Fügen İlter, köprünün yıkılmadan önce biri neshi diğeri kufi olmak üzere köprüde iki kitabe olduğunu belirtirken B. Konyar ise bu kitabeleri okuyarak köprünün 1223-24 yıllarında yenilendiğini ve köprünün inşa tarihinin daha önceye gittiğini zikretmektedir.⁴⁷ (R-2)

2.1.1.3. Mimari Tanımı

Tipolojisini yaptığımız Diyarbakır köprülerinden Ambarçayı Köprüsü 20 gözlü, üstü düz ve çok gözlü köprüler grubuna girmektedir.⁴⁸(R-3)

Günümüze ulaşamayan Ambarçayı Köprüsü hakkında Fügen İlter şu bilgileri aktarmaktadır: “Köprü yıkılmadan önce, uzun bir süre son derece harap olarak terk edilmiş halde kalmıştır. Artık kullanılmaya elverişli olmadığı devreden sahip olduğumuz resminde, ancak bazı yerlerinde, kaplama taşlarının kaldığını diğer kısımlarında ise, alt moloz duvar

⁴⁵ Şevket Beysanoğlu, “Anıtları ve Kitabeleri ile Diyarbakır Tarihi.” I. Cilt, Ankara, DBB Yayını, 2003, s. 351.

⁴⁶ Neslihan Dalkılıç, Meral Halifeoğlu, “Diyarbakır Merkez ve İlçelerinde Yer Alan Tarihi Köprüler.” **Nebiler, Sahabiler, Azizler ve Kırallar Kenti Diyarbakır**, Ankara, Türkiye Diyanet Vakfı Yayın Mat. Ve Tic. İşl., 2010, s. 373.

⁴⁷ İlter, **a.g.e.**, s.163.

⁴⁸ İlter, **a.g.e.**, s.163.

örgüsünün ortaya çıktığı görülür.(R-4) Kemerler çeşitli onarımlar sırasında olacak, sivri şekillerini yer yer kaybederek değişikliklere uğramışlardır. Orta ayakların, topuk ve burun kısımları hakkında bilgi sahibi olamıyoruz. Yapı, tipi ve mimari özellikleri bakımından, Diyarbakır Dicle Köprüsüne en yakın örnek olarak kabul edilebilir.⁴⁹

Köprü kalıntılarını incelediğimizde moloz taşla bol harcın birlikte kullanıldığı ve köprünün ana yapım malzemesinin kalker olduğu görülmektedir.⁵⁰

2.1.1.4. Tarihlendirme

Bu yapının ne zaman yapıldığı ile ilgili tarihlendirmeyi yıkılmadan önce var olan kitabelerinden yola çıkarak değerlendirmek gerekir.

Fügen İlter, köprünün duvarlarında, biri 9. ve 10. açıklıklar arasında neshi olarak yazılmış, diğeri ise 15. kemerin alt kısmında ve kufi olarak yazılmış iki kitabe bulunduğunu söylemektedir.⁵¹

Gülgün Tunç, Köprü üzerinde 9. ve 10. gözler arasında 4 satırlık 1223 tarihli bir kitabenin köprünün sağına düştüğünü ve köprüde kullanılan kırmızımtırak taşlar üzerine yazıldığını belirtmekte ve zamanla bu kitabenin yıpranmış olduğunu bu nedenle de bazı yerlerinin okunmadığını ileri sürmektedir.⁵²

Ancak bu kitabeyi okuyan Basri Konyar, köprünün, Artukoğullarından Ebu'l-Feth Mevdud b. Mahmud devrine ait olduğunu, mimarının da Cafer b. Mahmud El-Halebî'nin çıraklarından Osman olduğunu tespit etmekte, bununla birlikte B. Konyar, köprünün 15. Gözün altında, kara bir taş üzerine kazınmış, iki satırlık eski kufi bir yazıtın olduğunu, fakat tarihi

⁴⁹ İlter, **a.g.e.**, s.163.

⁵⁰ Dalkılıç, Halifeoğlu, **a.g.m.**, s. 376.

⁵¹ İlter, **a.g.e.**, s. 163.

⁵² Tunç, **a.g.e.**, s. 20.

belirten kısmın kırık olduğunu bu yüzden okunamadığını söylemekte ve köprünün Artukoğullar'ından önce yaptırıldığına işaret etmekte olduğunu yazmaktadır.⁵³

İbn-ül Ezrak El-Fariki, Silvan-Diyarbakır yolu üzerinde, Diyarbakır civarında, Mervani'lerden Nasır'ın babası Ahmet tarafından 20 gözlü bir köprü inşa ettirdiğini yazmaktaysa da, Basri Konyar köprüde bunu doğrulayan hiç bir yazıya ve ize rastlamadığını belirtmektedir.⁵⁴

Cevdet Çulpan'ın belirttiği gibi bizde bütün bu bilgiler ışığında köprünün 4 satırlık esas kitabesinden 1223 tarihinde Haleb'li Mahmud oğlu Cafer ustanın çıraklarından Takak oğlu Osman adında bir mimar eli ile yenilenmiş olduğu kanısındayız.⁵⁵

Ayrıca Cevdet Çulpan, Diyarbakır hapishanesinin kapısı üzerindeki okuduğu diğer bir kitabede de Artukoğullarından Mehmed oğlu Mahmud'un Ambar suyu üzerinde yaptırdığı 20 gözlü köprünün onarıldığı tespitinde bulunmaktadır.⁵⁶

Fügen İlter, köprünün 4 satırlık kitabesini inceleyerek bu kitabedeki 1223-1224 tarihinin yapım tarihi olmadığını, bunun bir onarım tarihi olduğunu belirtmekte ve kitabenin anlamını yaklaşık şöyle aktarır:⁵⁷

بسمه . . . تطوع بعمارة ذلك الجسر وجدده طلد . . .
العبد الفقير إلى رحمة الله تعالى محمد بن أحمد الرا . . . الله المعروف بابن النس . . .
بامرہ ولذیہ علی واحد رحمہم اللہ اجمعین ذلك فی شهر رجب سنة عشرين وستمائة ابناء عثمان
بن طاکاکی غلام استاد جعفر بن محمود الحلبي .

Allah'ın adıyla.

⁵³ Çulpan, a.g.e., s. 53.

⁵⁴ Çulpan, a.g.e., s. 53.

⁵⁵ Çulpan, a.g.e., s. 54.

⁵⁶ Çulpan, a.g.e., s. 54.

⁵⁷ İlter, a.g.e., s.164.

Yüce Allah'ın rahmeti ve muhtaç ibnû's----- adiyle tanınan fakir kul Muhammed b. Ahmet er -Ra ----- Allah, Onun iki oğlu Ali ve Ahmed'in -Allah onların cümlesine rahmet etsin- emriyle, bu köprünün tamir ve yenilenmesini, H. 620 yılı Recep ayında üzerine aldı.

Bina eden; Ustâd Haleb'li Ca'fer b. Mahmûd'un gulâmı (çırağı) Osman b. Takak.

Bu kitabenin Türkçe açıklamasına bakıldığında bu yapının 1223-1224 tarihinde onarıldığı anlaşılmaktadır.

Köprünün ne zaman yapıldığı ve hangi dönemde yapıldığı ile ilgili bilgi okunamayan kitabelerinde saklı olduğu kanaatindeyim. Körü mimari olarak incelendiğinde sivri kemerli oluşu, üstü düz çok gözlü köprüler grubuna girmekte ve bu özelliğiyle Artuklu köprülerine benzemektedir. Bir Artuklu eseri olan Halilviran Köprüsü bu özellikleriyle örnek teşkil etmektedir. Ancak Malabadi ve Haburman Köprüsü gibi tek merkezi göz ile eğimli görünüş çizen örneklerine de rastlamaktayız.

Fotoğraf ve arşiv kayıtlarından incelediğimiz bu köprü Dicle Köprüsüne benzeyen özellikleriyle dikkat çekmektedir. Bugün ayakta duran kısmının Mervanoğulları döneminde yapıldı bilinmekte olan Dicle Ongözlü Köprü çok gözlü sivri kemerli üstü düz köprüler grubuna girmektedir. Bu özellikleriyle de Ambarçayı Köprüsü'ne en çok benzeyen köprü olma özelliği taşımaktadır. Çok gözlü köprü deneyimine sahip Mervanoğulları'nın muhtemelen bu köprüyü de inşa ettirmişlerdir.

Basri Konyar'ın Mervanoğulları'ndan hiçbir ize rastlamadığı belirtmekte ise de yapının inşa tarihi ile ilgili farklı bir tarihlenmenin olabileceği imasında bulunmaktadır. Kanaatimizce İbn-ül Ezrak El-Fariki bahsettiği köprünün Ambarçayı Köprüsü olma ihtimali yüksektir. Dolayısıyla civarda böyle bir köprü yok iken İbn-ül Ezrak El-Fariki'nin bahsettiği köprü hayal ürünü olmasa gerek.

Ayrıca İbn'ül Ezrak El-Fariki'nin eserinde Mervani Hükümdarlarının köprü yapımına önem verdikleri anlaşılmaktadır. Hatta hükümdar olurlarsa köprü yapacaklarına dair adak niyetinde kendilerine söz verdiklerini okumaktayız. Yine aynı eserde Mervani hükümdarı Emir Ebu Nasr Ahmed Nasruddevle bin Mervan'ın Nasriye'de Benan Tepesi yakınında ve Hev Irmağı üzerinde köprü yaptırdığı yazmaktadır.⁵⁸

Sonuç olarak diyebiliriz ki bu köprünün Mervanoğulları tarafından yapılma ihtimali en kuvvetli seçenektir.

⁵⁸ İbn'ül Ezrak El Fariki, **Meyyafarkin ve Amed Tarihi**, çev. Mehmet Emin Bozarslan, İstanbul, Koral Yayınları, 1975, s. 89- 141-144.

2.1.2. Çüngüş Köprüsü

2.1.2.1. Yeri

Köprü Çüngüş ilçe merkezinde, Çüngüş Çayı üzerinde ilçe ile köyler arasındaki geçişi sağlayan önemli bir yerde yer almaktadır. (R-5,6)

2.1.2.2. Tarihi

Köprü üzerinde herhangi bir yazıt bulunmadığından köprünün ne zaman ve kim tarafından yapıldığı bilinmemektedir.

2.1.2.3. Mimari Tanımı

Köprü, tek bir gözden oluşan, kayalara oturtulmuş sivri kemeriyle dikkat çeker. Üstü düz küçük bir yapıdır.(R-7,8,9,10,11)

Neslihan Dalkılıç ve Meral Halifeoğlu köprü ölçülerini şöyle aktarırlar:

59

Köprü 18,72 m. uzunluğunda, 5 m. genişliğinde ve 15,20 m. yüksekliğindedir.(Ş-1,2,3,4,5) Kemer açıklığı ayakların kayalara oturduğu uçlarda 10 m'dir. (R-12)

Köprü yolu suyun kaynak tarafından bakıldığına köprü kemerinin oturduğu kayalık hizasına varmadan kırılarak bitişiğinde yola döndüğü görülmektedir.(R-13,14)

Neslihan Dalkılıç ve Meral Halifeoğlu köprünün malzeme ve tekniğiyle ilgili şu bilgilere yer vermektedirler: “Köprünün ana yapım malzemesi yöreden elde edilen sarı kalker taştır. Yapı geleneksel yapım tekniğinde horasan harcıyla inşa edilmiştir. Her iki yüzeydeki kemer taşları, kemer iç yüzeyleri,

⁵⁹ Dalkılıç, Halifeoğlu, **a.g.m.**, s. 378.

mansap yüzünde önemli bir kısmı erimiş yonu taşı kaplı dilim ile yer yer kalmış kaplamalar, köprünün özgün yüzeyinin tümünün sarı kalker taşı ile ince yonu kaplamalı olduğunu göstermektedir. Zamanla bozulan doku aynı teknikle onarılmamış, daha az işçilik gerektiren moloz malzemeyle yenilenmiştir. Üst döşeme de yakın zamanda Belediye tarafından kilitli parke taşıyla kaplanmıştır. Memba yüzeyinde farklı dönemlere ait işaretler tespit edilmiştir. Köprünün memba yüzünden yaklaşık 10m. Kadar ileride taş kalıntıları tespit edilmiştir.”⁶⁰

Köprü son olarak 2006 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından geniş çaplı bir yenilemeden geçmiştir. Günümüzde aktif bir şekilde kullanılan köprü sağlam ve dayanıklı yapısıyla orijinal özelliklerinin çoğunu korumaktadır. (R-15,16)

2.1.2.4. Tarihlendirme

Köprü üzerinde dönemini ve yaptırınını belirten bir yazıt bulunmamaktadır.

Neslihan Dalkılıç ve Meral Halifeoğlu köprünün, Ali Bey Camii ile birlikte Kapıkıran Mehmet Ali Paşa tarafından 17. yüzyılda yaptırılmış olabileceği kanaatindedirler.⁶¹

Çüngüş'te Osmanlılar zamanında inşa edilen Çüngüş Hamamı da bu dönemde imar faaliyetlerinin etkin olduğu göstermektedir. Bu bilgi de bu köprünün Osmanlılar döneminde yaptırıldığı ihtimalini kuvvetlendirmektedir.⁶²

Ancak Çüngüş, Osmanlı hâkimiyetine girmeden evvel de İpek yolu üzerinde yer alması nedeniyle önemli bir konuma sahipti. Artuklular 12. yy da burayı hâkimiyet altına aldıktan sonra ancak İpek Yolunu bu bölgede

⁶⁰ Dalkılıç, Halifeoğlu, **a.g.m.**, 378-379.

⁶¹ Dalkılıç, Halifeoğlu, **a.g.m.**, 378.

⁶² Şevket Beysanoğlu, “**Anıtları ve Kitabeleri ile Diyarbakır Tarihi.**” II. Cilt, Ankara, DBB Yayını, 2003, s. 679-681.

güvence altına almışlar. İpek yolunun geçtiği bir güzergâhta Artuklular'ın köprü yapma olasılığı da göz ardı edilmemelidir. Bu karşılık Osmanlı daha ağır basmaktadır.

Sonuç olarak diyebiliriz ki kemer biçimiyle hem Osmanlı hem de Artuklu özelliği gösteren bu köprü, şehri imar etmeye, şehrin alt yapısını oluşturmaya çalışan Osmanlı eseri olma ihtimali daha yüksektir.

2.1.3. Devegeçidi Köprüsü

2.1.3.1. Yeri

Diyarbakır–Ergani karayolunun 25. km.’sinde, yoldan yaklaşık 100 m. kadar içeride, Devegeçidi Suyu’nun üzerindedir.⁶³(R-17)

2.1.3.2. Tarihi

Köprü üzerinde yapım yılını ve yaptıranını belirten bir yazıt bulunmamaktadır. Bu nedenle köprünün ne zaman yapıldığı tam olarak bilinmemektedir.

2.1.3.3. Mimari Tanımı

Köprü 7 gözden meydana gelmektedir. Gülgün Tunç Köprü’nün döşeme uzunluğu 119 m, genişliğini 6,40 m. en büyük kemer açıklığı 13,70 m. olarak vermektedir.⁶⁴ (Ş-6,7) Köprü’nün kemerleri yuvarlak olarak tasarlanmıştır.⁶⁵(R-18, 19)

Köprü’nün 7 gözünün büyüklükleri birbirinden farklıdır. Suyun kaynak tarafından bakıldığında soldan ilk üç göz daha küçük ve boşaltma görevi yaparken akarsu üzerindeki dört gözün kemerleri diğerlerinden daha büyük olup suyun asıl geçişini sağlamaktadır.⁶⁶(R-20)

Köprü’nün üstü eğimli ve inişli çıkışlıdır. Yapı üstü düz çok gözlü köprüler sınıfına girmektedir.⁶⁷(R-21,22)

⁶³ Dalkılıç, Halifeoğlu, **a.g.m.**, s. 378.

⁶⁴ Tunç, **a.g.e.**, s. 66

⁶⁵ Gülgün Tunç, “Taş Köprülerimiz” adlı eserinde bu kemerlerin önceleri sivri olduğunu onarımdan sonra yuvarlak yapıldığını söylese de buna kanıt bir ize rastlamadım.

⁶⁶ Dalkılıç, Halifeoğlu, **a.g.m.**, s. 378.

⁶⁷ Dalkılıç, Halifeoğlu, **a.g.e.**, s. 378.

Köprünün ilk üç gözünün üzeri geniş tutulmuş, dördüncü gözden itibaren yedinci göze kadar köprü daha dar tutulmuş nihayet yedinci gözden itibaren tekrar genişleyerek son bulmuştur.(R-23)

Köprü kesme taştan ve duvar yüzeyi hizasında yuvarlak kemerleriyle dikkat çeker. Köprüye suyun kaynak tarafından bakıldığında, sağdan sola doğru, gözlerin küçülerek devam ettiği görülür.(R-24,25) Korniş taşı, büyük gözlerin olduğu yerde vurgulanmıştır. Öteki taraflarda ise bu görülmez. Köprünün üstünde fazla yüksek olmayan bir korkuluk vardır.⁶⁸

Köprü tahliyesinde zamanla yapılan değişiklikler ve onarım sonucu betonlaşma görülmektedir. Köprü ayaklarının önünde, büyük iki göz arasında, her iki yönde, küçük yuvarlak selyaranlar vardır. İkinci ve üçüncü gözler arasında, yine her iki taraftaki selyaranlar üçgendir. Üçüncü ve dördüncü göz arasında yalnız suyun kaynak tarafında üçgen şeklinde selyaran bulunur. Bunlar zamanla yıkılmıştır. Yapılan kısımlar da diğerlerinden farklı şekilde tamir edilmiştir.⁶⁹(R-26,27,28,29)

Köprünün her iki yüzünde, kemer aralarına çok sayıda çörten yerleştirilerek su birikintilerinin en hızlı şekilde tahliye edilmesi sağlamıştır.(R-30)

Yapının ana yapım malzemesi Diyarbakır tarihi yapılarının genel yapım malzemesi olan bazalt taştır. Köprünün üzeri de yine bazalt taşla döşenmiştir.

Köprünün suyun aktığı yüzüne bakıldığında soldan ilk kemere geçmeden iki destek duvarı görülmektedir.(R-31) Hemen hemen köprünün yüksekliğiyle aynı olan bu iki destek duvarı köprüde dönem dönem onarım çalışmalarının kanıtıdır. Bu iki destek duvarının suyun içinde olmayışı da dikkat çekicidir. Çünkü köprülerde destek duvarları köprünün iskeletinin herhangi bir doğal tahribatta uğramaması için en hassas noktalara

⁶⁸ Tunç, **a.g.e.**, s. 67.

⁶⁹ Tunç, **a.g.e.**, s. 67.

yapılmaktadır. Burada ise köprü bitiminde kullanılmıştır. Dicle(Ongözlü Köprü) Köprüsü'nde görüleceği gibi destek duvarları köprü ayaklarına yapılarak köprü güçlendirilmiştir.

Köprünün suyun kaynak tarafına bakan yüzünde özellikle sağdan bakıldığında en aşağıda yukarı doğru taş malzemenin büyüklüğü ve sıralanışında farklılıklar dikkat çekmekte buda yine köprüde onarım çalışmalarının bir göstergesidir.

Günümüzde köprünün hemen ilerisinde modern bir köprü ve yol yapılmıştır. Bu nedenle aktif olarak kullanılmamaktadır. Sadece köyler arsında şose yol vazifesi görmektedir ve bulunduğu yerde tarım yapıldığı için tarım araçları tarafından kullanılmaktadır.(R-32)

2.1.3.4. Tarihlendirme

Köprü üzerinde yapım yılını ve yaptıranını belirten bir yazıt bulunmadığından kaynaklarda yapıldığı dönemle ilgili farklı bilgilere rastlarız.

Şevket Beysanoğlu, Diyarbakır'daki Osmanlı köprülerini aktarırken köprünün adını IV. Murat Köprüsü olarak verip, IV. Murat'ın Bağdat seferi zamanında 17. yy da yapıldığını belirtmektedir.⁷⁰

Gülgün Tunç ise bu köprünün bir Artuklu eseri ve köprüdeki onarımların Tevfik Paşa tarafından yapılmış olabileceği tespitinde bulunmaktadır.⁷¹

Artuklu köprülerinin genel kemer formu Halilviran, Haburman ve Malabadi Köprüsü'nde olduğu gibi sivri kemerlidir. Artuklular'ın Diyarbakır'da yaptığı bu köprülerin diğer bir ortak yanı da kitabelerinin olmasıdır. Hâlbuki Devegeçidi Köprüsü'nün kemer formunun yuvarlak olması ve kitablesiz

⁷⁰ Beysanoğlu, **a.g.e.**, s. 682.

⁷¹ Tunç, **a.g.e.**, s. 67.

olması onu Artuklu köprülerinden ayıştırmaktadır. Bu sebeplerden dolayı bu köprünün bir Artuklu eseri olma olasılığı zayıf olduğu kanaatindeyim.

Kemer formundan yola çıkacak olursak bu köprünün bir Roma köprüsü olma olasılığı kuvvetlidir. Çünkü Romalıların en çok sevdiği kemer formu yuvarlaktır. Selçuklu ve Osmanlı köprülerinin ise genel kemer formu sivridir. Ancak Selçuklu ve Osmanlı köprülerinin tümü sivri kemerli olmadığı gibi Roma dönemi köprülerinin de bazıları sivri kemerlidir.

Diyarbakır'daki tarihi yol güzergâhları tarih boyunca çok fazla bir değışikliğe uğramamıştır. Bu nedenle hep aynı noktalara köprü yapılmıştır. Bu da aynı noktada yapılan köprülerde, Dicle Köprüsü'nde olduğu gibi farklı dönemlerin izlerine rastlamaktayız.

Devegeçidi Köprüsü kanaatimizce yuvarlak kemer formuyla, üçgen selyaranlarıyla ve üzerinin taş döşemesiyle Karasu Köprüsüne yakın bir örnek teşkil etmekte ve dolayısıyla Roma dönemi eseri olma ihtimali güçlendirmektedir.

Devegeçi Köprüsü'nde kullanılan malzemelerdeki boyut ve düzen farklılıkları, destek duvarları, selyaranların yuvarlak ve sivri formların birlikte kullanılışı ve köprü üzerinin belli bir noktadan sonra daralıp genişlemesi dönem dönem elden geçtiğinin yenilendiğinin emarelerini taşımaktadır. Özellikle Diyarbakır'ın Osmanlı hâkimiyetine alınmasından sonra Osmanlıların yoğun imar ve yenileme faaliyetlerinin bu köprüyü de içine aldığını söyleyebiliriz.

2.1.4. Devegeçidi Menfez Köprü

2.1.4.1. Yeri

Diyarbakır–Ergani karayolunun yaklaşık 25. km.'sinde, yoldan 100 m. kadar içeride, Devegeçidi Köprüsü'nün 50 m. kadar ilerisinde yer alır. Köprü Devegeçi Köprüsü'nün üzerinde yer aldığı Devegeçidi Suyu'na akan küçük bir dere üzerine inşa edilmiştir.

2.1.4.2. Tarihi

Köprü üzerinde yapım yılını ve yaptıranını belirten bir yazıt bulunmamaktadır. Bu nedenle köprünün ne zaman yapıldığı tam olarak bilinmemektedir.

2.1.4.3. Mimari Tanımı

Tek gözden oluşan küçük bir köprüdür.(Ş-8) Köprünün kemer formu yuvarlaktır.(R-33,34)

Köprünün üstü düzdür. Korkuluğu bulunmayan köprü incelediğimiz köprüler arasında en küçük olanıdır.(R-35,36)

Köprü yaklaşık 12.60 m. uzunluğunda ve yaklaşık 2.40 m. kemer genişliğine sahiptir. Ayrıca yaklaşık 2-2.30 m. genişliğe sahiptir.

Köprünün kemeri ve suyun aktığı yüzünde yer yer kesme taş kullanımı görünse de genel itibarıyla moloz taştan yapılmıştır.(R-37,38)

Süslemesi olmayan sade bir köprüdür.

Köprünün inşa sebebi kanaatimizce Devegeçidi Köprüsü'nü tehdit edecek bir dere taşkınına karşı, suyun Devegeçidi Köprüsü'nün biraz

ilerisine, nehre akmasını sağlamak amacıyla yapılmıştır. Diğer bir sebep ise Devegeçidi Köprüsü ile aynı yol üzerinde yer almasıdır. Çünkü buradan geçen yolcuların yürüyüş ritmini ve akışını bozmamak için böyle bir köprüye ihtiyaç vardır.

Aynı yol güzergâhı üzerinde köprü yapımına örnek teşkil eden Karasu ile Sancak köprüsüne bu yönüyle benzerlik göstermektedir.

Köprü bugün kullanılmamaktadır. Yenileme ve onarıma muhtaçtır.

2.1.4.4. Tarihlendirme

Köprü üzerinde yapım yılını ve yaptıranını belirten bir yazıt bulunmadığından ne zaman yapıldığı bilinmemektedir.

Devegeçidi Menfez Köprüsü'nün ne zaman yapıldığı ile ilgili en önemli veri Devegeçi Köprüsü'dür.

Devegeçidi Köprüsü yuvarlak kemer formuyla, üçgen selyaranlarıyla ve üzerinin taş döşemesiyle Karasu Köprüsüne yakın bir örnek teşkil etmekte ve dolayısıyla Roma dönemi eseri olma olasılığı güçlendirmektedir.

Devegeçidi Menfez Köprü'sü de yuvarlak kemer formuyla ve malzemesiyle Devegeçidi Köprüsü'ne benzer özellikler sergilemektedir. Dolayısıyla bu köprünün de Roma köprüsü olma ihtimali yüksektir.

Devegeçidi Menfez Köprü ile Devegeçidi Köprüsü'nün aynı yol üzerinde birbirine yakın yapılmış olması yol güzergâhının daha fazla uzamaması ve yolun akıcılığının sağlanması açısından önemlidir. Çünkü önündeki engeli köprü ile değil de doğal olan bir yerden tercih etmek yolu daha da uzatacağından, köprü tercih edilmesi en sağlıklı yöntem olarak karşımıza çıkar. Romalıların bu yöntemi Karasu Köprüsü ile Sancak Köprüsünde de kullandıkları görülür.

Bu veri, bu köprünün bir Roma köprüsü olma ihtimalini daha da güçlendirmektedir.

2.1.5. Dicle Köprüsü (Ongözlü Köprü)

2.1.5.1. Yeri

Şehir merkezinin güneyinde, Mardin Kapı'nın yaklaşık 3 km. dışında yer alan köprü,⁷² Atatürk Köşkü'nün hemen altındadır.⁷³ Diyarbakır – Silvan yolu üzerinde yer alan köprü, Silvan Köprüsü ve Ongözlü Köprü olarak ta anılmaktadır.⁷⁴ (R-39)

2.1.5.2. Tarihi

Bugün üzerinde var olan kitabede 1065 tarihinde inşa edildiği yazılıdır.⁷⁵ Bugünkü ayakta görülen kısımlar kitabedende anlaşılacağı gibi Mervanoğulları devrinde, Diyarbakır hükümdarı Nizamüddevle Nasr tarafından yaptırılmıştır.⁷⁶(R-40,41,42,43)

2.1.5.3. Mimari Tanımı

Dicle Nehrinin akış yönü ve hızına bağlı olarak Diyarbakır'a yakın ve en uygun girişlerden biri bugünkü köprünün kurulduğu yerdir. Bu nedenledir ki burası şehir için stratejik öneme sahip olmuştur.⁷⁷

Neslihan Dalkılıç ve Meral Halifeoğlu, köprünün çokça yıkılmış ve onarılmış olduğu düşünüldüğünde köprü zemininde antik döneme ait zemin kalıntılarının bulunmasının muhtemel olduğunu, ayrıca yapının temel

⁷² Dalkılıç, Halifeoğlu, **a.g.e.**, s. 372.

⁷³ Metin Sözen, **Diyarbakır'da Türk Mimarisi**, İstanbul, Gün Matbaası, 1971, s. 216.

⁷⁴ Çulpan, **a.g.e.**, s. 26.

⁷⁵ Sözen, **a.g.e.**, s. 216.

⁷⁶ Sözen, **a.g.e.**, s. 216.

⁷⁷ Dalkılıç, Halifeoğlu, **a.g.e.**, s. 372.

bölümünde kullanılan taşların, boyut olarak diğer bölümdeki taşlardan daha büyük olduğu tespitinde bulunmaktadırlar.⁷⁸

Ayrıca Neslihan Dalkılıç ve Meral Halifeoğlu, Diyarbakır'a girişi sağlayan başka bir köprü ya da Diyarbakır'a Dicle Nehri'nin bulunduğu bu yüzde Dicle Köprüsü'nden daha yakın bir köprü bulunmadığını dolayısıyla bazı kaynaklarda Diyarbakır'daki antik döneme ait köprü diye anılan köprünün Dicle Köprüsü (On Gözlü Köprü) olma ihtimalinin olduğunu kasındadırlar.⁷⁹

Dicle Nehri üzerinde 10 gözlü, sivri kemerli, üstü düz olarak tasarlanmış Diyarbakır'daki en görkemli köprülerden biridir.(Ş-9,10) Bu özelliğiyle köprü çok gözlü köprüler sınıfına girmektedir.(R-44,45,46,47)

Köprünün ölçüleri ile ilgili bilgilere bakıldığında kaynaklarda farklı tespitler mevcuttur.

Köprü uzunluğunu Cevdet Çulpan 180 m.⁸⁰, Fügen İlter 160 m.⁸¹, Gülün Tunç 178 m.⁸², Neslihan Dalkılıç ve Meral Halifeoğlu 172 m.⁸³, olarak tespit etmişlerdir.

Neslihan Dalkılıç ve Meral Halifeoğlu, köprü genişliğini batı tarafından başlamak suretiyle ilk beş gözde 10 m. beşinci gözden itibaren yaklaşık 4 m. kadar daralarak ortalama 6 m. kadar ve son gözün de aşılması ile birlikte yolun tekrar ilk genişliğine ulaştığını belirtmektedirler.⁸⁴ Gülgün Tunç ta en büyük kemer açıklığı 14.70 m. olarak ölçmüştür.⁸⁵(R-48,49,50)

Bu nedenledir ki köprünün üzeri batıdan ilk beş kemere kadar geniş iken diğer beş kemerin üzeri dar tutulmuştur. Buda köprü tabliyesinin aynı genişlikte devam etmemesine sebep olmuştur.

⁷⁸ Dalkılıç, Halifeoğlu, **a.g.m.**, 372.

⁷⁹ Dalkılıç, Halifeoğlu, **a.g.m.**, 372.

⁸⁰ Çulpan, **a.g.e.**, s. 28.

⁸¹ İlter, **a.g.e.**, s. 31.

⁸² Tunç, **a.g.e.**, s. 68.

⁸³ Dalkılıç, Halifeoğlu, **a.g.m.**, 373.

⁸⁴ Dalkılıç, Halifeoğlu, **a.g.m.**, s. 373.

⁸⁵ Tunç, **a.g.e.**, s. 68.

Köprünün korkuluğu dikkate değer oran ve düzene sahiptir. Korkuluğun yüksekliği ortalama bir insan boyunun yarısı kadardır. (R-51,52)

Korkuluğun malzemesi köprünün de genel malzemesi olan kesme bazalt taştır. Korkuluğun üzeri üçgen formda sonlandırılmıştır.⁸⁶

Fügen İlter, su yatağının en derin yerinde yer alan köprünün üç büyük gözünün onarım ve yenilemeden geçtiği tespitinde bulunmaktadır.⁸⁷ Bu onarımlar esnasında olsa gerek bu gözler köprü yüzünde biraz içeride kalmaktadır. Bu kısmın üzerinde bu bağlı olarak daha dar bir köprü yolu çizmektedir.

Köprü yüzünün, suyun aktığı tarafın batısında, kitabelerinde bulunduğu kısımda baştan ilk beş göz birbirine yakın ölçülerde ve hemen hemen aynı büyüklükte dirler. Bu kısımda kitabelerin bulunması bu yapı dizisinin Mervaniler'den kalma en iyi korunmuş bölüm olduğunu söyleye biliriz.

Köprüdeki malzeme farklılıklarından da anlaşılacağı üzere köprü dönem dönem onarımlardan geçmiştir. Bu onarım izleri köprünün ayaklarından tutunda korkuluklarına kadar kendini göstermektedir. Ayrıca malzemelerdeki büyüklüklerde de farklılıklar görünmektedir.

Köprünün, suyun aktığı tarafın batısında, ilk beş gözden sonra gelen gözler aynı doğrultuda olmayıp köprü yüzünde birkaç metre kadar içeriden devam etmektedir.

Köprünün bu kısmında yoğun bir yenileme ve onarım izine rastlanmaktadır. Bu izler özellikle köprü ayaklarında ve kemer başlangıçlarında daha belirginleşmektedir. Yinede yapının bu kısmı düzgün bir kuruluşa sahiptir.

⁸⁶ Çulpan, a.g.e., s. 28.

⁸⁷ İlter, a.g.e., s. 31.

Köprü yüzünde içerde kalan doğudaki beş göz farklı farklı dönemlerin izi mevcuttur. Ayrıca güneydeki bu yüzde destek duvarlarının bulunması da dikkat çekicidir. Bu farklılığın sebebi olarak buranın yoğun su akışına maruz kalması etkili olmuştur diyebiliriz.

Cevdet Çulpan, köprü ayaklarının suyun aktığı tarafında destek duvarları görülmesinin sebebi olarak, Kuzeyden gelen Dicle Nehri'nin, Diyarbakır hizasında ilkin batıya doğru bir dirsek çizmekte sonra tekrar güneye yönelerek köprü altından geçmesinden ve arazinin topografik durumuna bağlanarak kıvrılan Dicle Nehri'nin büyük akıntısı da sağdan sol kıyıya doğru çark etmekte, dolayısıyla köprünün bilhassa ikinci bölümüne büyük bir basınç yapmakta olduğunu belirtmektedir. Ayrıca ayaklara destek vazifesi gören bu istinat duvarları bu nedenledir ki inşaat elemanları arasında önemli bir yer teşkil etmektedirler.⁸⁸(R-53)

Fügen İlder'in hemen tümüyle son yapım devrine ait olduğunu ileri sürdüğü köprünün suyun kaynak tarafı, aynı seviyeyi bozmadan devam eden cephe duvarı ve piramidal külâhlı üçgen prizmal burunlu selyaranların düzgün ve ölçülü bir şekilde yar aldığını görmekteyiz.⁸⁹(R-54)

Köprünün üstünde yolun daraldığı köşede, kibleye bakan bir niş bulunmaktadır. Buda bunun bir namazgâh olduğunun kanıtıdır. Köprü üzerinde böyle bir namazgâhın yapılması kanaatimce şehirden ayrılırken ya da şehre dönüş yapılırken şehrin maneviyatına önemli bir vurgudur. Çünkü Diyarbakır, peygamber ve sahabe mekânlarının olduğu Müslümanlar için kadim bir kenttir. Ayrıca İslam geleneğinde bir yolculuğa ya da sefere çıkılırken seferi namazlar kılınır, dönüşte de şükür namazı kılınırdı. Namazgâhın Dicle Nehri üzerindeki köprünün üstünde düşünülmesi böyle bir noktada yapılması ince zarif bir düşüncenin yansımasıdır. (R-55,56)

⁸⁸ Çulpan, **a.g.e.**, s. 29.

⁸⁹ İlder, **a.g.e.**, s. 32.

Köprüdeki süslemelerin siyah bazalt ile sarı kalker tas üzerine oyma ve kabartma tekniği kullanılarak yapıldığını belirten Gülsen Baş, köprünün kitabe ve süslemeleri hakkında şu bilgileri vermektedir:⁹⁰

“Doğu-batı doğrultusunda uzanan köprünün güney yüzünde kemer gözlerini oluşturan kemerlerin üst kesimine bir kitabe yerleştirilmiştir. İki satırlık kitabe sarı kalker üzerine kûfi hatla yazılmıştır. Harflerden özellikle dikey doğrultuda olanları rumi ve palmetlerle sonlandırılırken bazılarında düğüm motiflerine yer verilmiştir. Bunun yanı sıra harflerin arasında kalan boşluklar da rumi ve palmetlerle zenginleştirilmiş girift kıvrık dallarla dolgulanmıştır. Kitabenin üstteki satırının bittiği yerde bir aslan figürüne yer verilmiştir. Figür siyah bazalt üzerine kabartma olarak işlenmiştir. Profilden doğuya doğru yürür vaziyette islenen figürde kuyruk yukarıya doğru kalkarak basa doğru kıvrılmış durumdadır. Yüzde gözler ayrıntılı olarak verilmiştir. Açık olan ağızda dil dışarı sarkıtılarak figüre vahşi bir görünüm kazandırılmaya çalışılmıştır.” (R-57)

Aslan, farklı dönemlerde değişik anlamlar kazanarak sembolleşmiş ve kudret, kuvvet, düşmandan koruyan nazarlık gibi anlamlarda mimaride kullanılmıştır.⁹¹

Dicle köprüsünün savaşlar ve doğal afetler gibi sebeplerden ötürü zaman zaman yıkıldığı ya da hasar gördüğü bilinmektedir. Köprüde aslan figürünün kullanılmış olması bu yapının kuvvetli duruşuna bir vurgu ve halk arasında “aslan gibi” deyimine atıfta bulunulduğunu söyleyebiliriz.

Dicle Ongözlü Köprü, Diyarbakır köprüleri arsında Malabadi Köprüsü ile birlikte figürün kullanıldığı diğer bir köprüdür.

Dicle Ongözlü Köprüsü’ndeki yapısal farklılıklar, malzeme farklılıkları ne kadar çok elden geçtiğinin ve yenilendiğinin göstergesidir. Özellikle köprünün bazı gözlerinde tonoz örtülerde kullanılan tuğla malzeme dikkat

⁹⁰ Gülsen Baş, “Diyarbakır’daki İslam Dönemi Mimarisinde Süsleme”, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Van, Yüzüncü Yıl Üniversitesi, 2006, s. 199-200.

⁹¹ İlder, a.g.e., s. 31.

çekmektedir. Dicle Ongözlü Köprüsü'ne alternatif bir yol seçilmemiştir. Bu aynı zamanda köprünün çok uygun bir yere yapıldığını da bize göstermektedir.(R-58)

Köprü, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından başlatılan yenileme çalışmaları 2009 yılında tamamlanmıştır. Biten onarım esnasında ayaklardaki oyulmalar doldurulmuş, kemerlerdeki sıva tabakası rapsa ile kaldırılmış, köprü derzleri yenilenmiş, köprü bünyesinde suyun etkisiyle oluşan boşluklar akıtma yöntemiyle puzolanik esaslı malzeme ile doldurulmuş, köprü üzerindeki asfalt kaplama kaldırılarak döşeme tabakası yenilenmiştir.⁹²

Bugün çok iyi durumda olan köprü koruma altına alınmış, köprü ışıklandırılarak halkın gidip gezdiği önemli bir turizm noktası olma yolunda ilerlemektedir.

2.1.5.4. Tarihlendirme

Dicle Ongözlü Köprüsü'ndeki çeşitli onarım izleri, ayrıca kaynaklardaki farklı bilgiler köprünün hangi dönemlere ait olduğu konusunda farklı görüşlerin ortaya çıkmasına sebep olmuş ve dolayısıyla tarihlendirmenin yapılmasını da zorlaştırmıştır.

M. Van Berchem ile Albert Gabriel köprünün antik çağ eseri olduğunu ileri sürmüşlerdir.⁹³

Niebuhr, "Köprünün çok eski olduğu ve 1065'te köprüyü onaran Nasr'dan önce de mevcut bulunduğu" kanısındadır.⁹⁴

Cevdet Çulpan, köprünün yapılış ve onarımı ile ilgili olarak: "17.yy.dan itibaren İslam orduları Diyarbakır'a nüfuza başlamışlardır, Halife Hz. Ömer

⁹² Halide Sert, Esat Mahmut Partal ve Diğerleri, **Tarihi Köprüler**, Karayolları Genel Müdürlüğü, Köprüler Dairesi Başkanlığı, Tarihi Köprüler Şubesi Müdürlüğü, Yayın No:268 Ankara, 2000, s. 333.

⁹³ Beysanoğlu, **a.g.e.**, s. 222.

⁹⁴ Beysanoğlu, **a.g.e.**, s. 222.

zamanında 639 yılında kale fethedilmiştir. Amida adlı eserde 1766 da köprü ile ilgili olarak elde edilen 742-743 tarihli bir kitabeden: Emevi halifesi Hişam zamanında nehir sularının kabarması, buz parçaları ve çeşitli çöküntüler yüzünden harap olan Dicle Köprüsü'nün tamirine başlandığı fakat vefatı dolayısıyla tamamlanamadığı anlaşılmaktadır.” bilgisine yer verir.⁹⁵

Şevket Beysanoğlu, zaman zaman bu köprünün şehri kuşatan kuvvetler tarafından yıktırıldığını ve düşman kuvvetleri çekildikten sonra köprü yeniden onarılmış ya da inşa olunduğunu belirtmekte ve şehrin son defa Bizans imparatoru Juannes Tzimisce tarafından 974 yılında kuşatılması sırasında yıktırıldığı söylemektedir.⁹⁶

Cevdet Çulpan Abbasiler, Mervanoğulları, Büyük Selçuklular, Artukoğulları ve Osmanlılar devrinde Diyarbakır surlarında onarım ve ilaveler yapıldığını dolayısıyla Dicle Köprüsü'nün de kullanılır durumda olmasına önem verildiğini belirtmektedir.⁹⁷

Fügen İlter, Dicle Köprüsü'nün İslam öncesine inen temeller üstünde yapıldığı söylemektedir.⁹⁸

Cevdet Çulpan, Dicle Köprüsü'nün Mervanoğulları'ndan Nasr tarafından yenilendiği söyleyerek daha eski bir tarihe işaret etmektedir.⁹⁹

Bütün bu bilgiler ışığında Diyarbakır'daki yol güzergâhlarının çok fazla bir değişikliğe uğramaması özellikle Silvan gibi önemli bir güzergâha giden bu yolun hep tercih edildiği görülmektedir. Buda Mervaniler'in inşa ettikleri bugünkü köprünün, zamanında eski köprü kalıntıları üzerine inşa edilmiş olma olasılığını kuvvetlendirmektedir.

Ancak var olan bugünkü köprünün tamamıyla Mervaniler'den kaldığını söylemek zordur. Çünkü Mervaniler ya var olan yıkık bir köprüyle bütünleşen

⁹⁵ Çulpan, **a.g.e.**, s. 27.

⁹⁶ Beysanoğlu, **a.g.e.**, s.222.

⁹⁷ Çulpan, **a.g.e.**, s. 27.

⁹⁸ İlter, **a.g.e.**, s. 31.

⁹⁹ Çulpan, **a.g.e.**, s. 27.

bir köprü yapmışlardır ya da kalıntılar üzerinde yeni bir köprü yapmışlardır kanısındayız. Ayrıca köprüdeki yapısal ve malzeme farklılıkların yani onarım ve yenileme izlerinin hem Mervaniler'den önceye hem de sonra gittiğini düşünmekteyiz.

Dicle Ongözlü Köprüsü'nün bugün ayakta kalan yapısıyla tarihlendirmesi kitabesiyle netlik kazanmaktadır.

Köprü kitabesi suyun aktığı tarafta yani yapının güney yüzünde ve batı ucundaki ilk üç göz arasına iki satır halinde beyaz taş üzerine işlenmiştir.¹⁰⁰

Bugün üzerinde var olan kitabesinden 1065 tarihinde yapıldığı yazılıdır.¹⁰¹ Ayrıca bugünkü ayakta görülen kısımlar yazıttan anlaşılacağı gibi Mervanoğulları devrinde, Diyarbakır hükümdarı Nizamüddin Nasr tarafından yaptırılmıştır.¹⁰²

Yazıtta yapının mimarını bildiren kısımda bazı okunaksız yerler bulunmasından dolayı olsa gerek bu yazıtı S. Savcı, Numan Ubeyd bin Yusuf olarak okumuş, J. Sauvaget, yalnız Ubeyd adını vermiş, L. Mayer ise Ubeyd(?) bin Sencer(?) şeklinde göstermiştir.¹⁰³

Köprü'nün 1065 yılında Nizamüddin Nasr döneminde yapıldığını gösteren kitabenin metnini, Şevket Beysanoğlu şöyle aktarır:¹⁰⁴

(1) مِمَّا أَمَرَ بِمَعْلَمِهِ وَالْإِنْفَاقِ عَلَيْهِ مَوْلَانَا (؟) الْأَمِيرُ (؟) الْأَحْلُ (؟) السَّيِّدُ (؟)
نَفِظَ إِيَّامَ الدِّينِ مَوْلَانَا الدَّوْلَةَ [.....] بِنِ عَزِّ الْإِسْلَامِ أَطَالَ اللَّهُ بَقَاةَهُ وَأَعَزَّ نَصْرَهُ وَدَبَّرَ هَدَاهُ ابْتِغَاءَ ثَوَابِ
اللَّهِ وَطَلَبِ رَحْمَتِهِ فِي (؟) (2) وَجَرَى أَكْثَرَ ذَلِكَ عَلَى يَدَيْ [.....] الْقَاضِي أَبِي
الْحَدَّادِ بْنِ عَبْدِ الْوَاحِدِ سَنَةِ سَبْعِ (؟) وَخَمْسِينَ وَ[أَرْبَعِينَ] الْبِنَاءِ عَمِيدُ (؟) بْنِ سَعْدِ (؟) سَعْدِ (؟)

¹⁰⁰ Çulpan, a.g.e., s. 26.

¹⁰¹ Sözen, a.g.e., s. 216.

¹⁰² Sözen, a.g.e., s. 216.

¹⁰³ Sözen, a.g.e., s. 216.

¹⁰⁴ Beysanoğlu, a.g.e., s. 223.

Kitabenin anlamı ise şöyledir:

Allah'ın sevap ve rahmetini kazanmak için değerli emir, efendimiz (?), Nizamüddin(dinin nizamı), devletin güçlendiricisi..... İslam'ın izzeti (Allah ömrünü uzatsın, zaferini aziz kılsın ve ona hidayet etsin)..... Yapılmasını buyurup para sarf etmiştir. Bu da,..... Kadı Ebu'l-Hasan Abdulvahid ve bina ustası Sa'cer (?) oğlu Ubeyd (?) tarafından 1065 yılında yapılmıştır.

Fügen İltire göre böylece Anadolu'daki en erken tarihli, İslam köprüsünün Dicle Köprüsü olduğu ortaya çıkmaktadır.¹⁰⁵

Sonuç olarak diyebiliriz ki bu köprü Anadolu'daki en erken İslam köprülerinden birisi olmakla birlikte bu köprünün geçmişinin antik dönemlere kadar inebileceği kanaatindeyiz.

¹⁰⁵ İlter, a.g.e., s. 33.

2.1.6. Haburman Köprüsü

2.1.6.1. Yeri

Diyarbakır ilinde, Ergani - Çermik - Siverek eski yolunda birçok köyü ilçeye bağlayan köprü, Kale Mahallesiinde yer almaktadır. Gelincik Dağı eteğinde kaynağını alan ve Fırat Nehri'ne dökülen Sinek Çayı üzerindedir.

2.1.6.2. Tarihi

Köprünün üzerinde yer alan 5 satır halindeki kitabeden yapının Artukoğlu Necmüddin Albi'nin (1152-1176) ölümünden üç yıl sonra, kızı Zübeyde Hatun'un, kardeşi İlgazi II. (1176-1184) zamanında ve 1179 yılında kendi parası ile yaptırdığı anlaşılmaktadır.¹⁰⁶(R-59,60)

2.1.6.3. Mimari Tanımı

Köprünün İnşa ettirildiği tarihte Diyarbakır henüz Artuklular'ın yönetimine geçmemiş idi. Artuklular, bu köprü ile Tebriz-Ahlat yolunu, Çermik-Karacadağ üzerinden Urfa-Halep yoluna bağlayarak önemli ve stratejik bir güzergah oluşturmuş oluyorlardı.¹⁰⁷

Köprü, ortada büyük bir göz ile yanlarda birer küçük boşaltma göz olmak üzere 3 gözden meydana gelmiştir.(R-61,62)(Ş-11,12,13,14)

Yapının merkezi ana kemeri ve yanlardaki kemerleri sivri kemer biçiminde tasarlanmıştır. Kemerler köprü gövdesiyle aynı düzlemde çıkıntı yapmazlar.¹⁰⁸(R-63,64,65)

¹⁰⁶ Çulpan, **a.g.e.**, s. 49.

¹⁰⁷ Beysanoğlu, **a.g.e.**, s. 348.

¹⁰⁸ İlter, **a.g.e.**, s. 77.

Köprünün kemer formuyla ilgili Cevdet Çulpan¹⁰⁹ ve Gülgün Tunç¹¹⁰ yanlardaki iki kemeri yuvarlak olarak tanıtmışlarsa da bu kemerler yuvarlak değil sivri kemerlidir.

Yapı, girişlerden itibaren köprü merkezine doğru dikleşir. Bu yükseliş köprüyü bir hayli heybetli gösterir. Köprü, bu mimari yapısıyla üstü dik çok gözlü köprü sınıfına girmektedir. (R-66)

Kaynaklarda köprü ölçüleri ile ilgili farklı bilgiler verilmektedir. Köprü uzunluğunu Neslihan Dalkılıç ve Meral Halifeoğlu 95,5 m.¹¹¹, Rahmi Hüseyin Ünal 105 m.¹¹², Cevdet Çulpan 106 m.¹¹³, Fügen İlter 107 m.¹¹⁴, Gülgün Tunç 108 m.¹¹⁵ olarak tespit etmiştir. Köprünün genişliği ise yukarıdaki kaynaklarda genel olarak 5.50 m. olarak tespit edilmiştir.

Köprünün kemer ölçüleri tespitinde de yine farklı bilgiler söz konusu olsa da en ayrıntılı bilgi Cevdet Çulpan tarafından Orta kemer genişliği 19 m. yüksekliği 11.20 m., Doğu kemer genişliği 5.30 m. yüksekliği 4.50 m., Batı kemer genişliği 7.10 m. yüksekliği 5.50 m olarak belirlenmiştir.¹¹⁶

Haburman Köprüsü, Malabadi ve Sinek Köprüsü 1 gibi köprü yönü düz olmayıp, giriş kısmından suyun aktığı tarafa doğru kırılmakta ve düz olarak devam etmektedir. Küçük gözlerin ana göze göre farklı uzaklıklarda yer almasıyla, asimetrik bir kuruluşa sahiptir. Köprünün orijinalinde korkuluk yoktur. Köprü üstü beyaz taşlarla döşelidir.¹¹⁷(R-67,68,69,)

¹⁰⁹ Çulpan, **a.g.e.**, s. 49.

¹¹⁰ Tunç, **a.g.e.**, s. 89.

¹¹¹ Dalkılıç, Halifeoğlu, **a.g.m.**, s. 375.

¹¹² Rahmi Hüseyin Ünal, **Diyarbakır İli'ndeki Bazı Türk İslam Anıtları Üzerine Bir İnceleme**, Erzurum, Atatürk Üniversitesi Basımevi, 1875, s. 165.

¹¹³ Çulpan, **a.g.e.**, s. 49.

¹¹⁴ İlter, **a.g.e.**, s. 77.

¹¹⁵ Tunç, **a.g.e.**, s. 89.

¹¹⁶ Çulpan, **a.g.e.**, s. 49.

¹¹⁷ İlter, **a.g.e.**, s. 77.

Köprü ayaklarında, suyun kaynak tarafında üçgen prizma biçimli selyaranlar mevcut iken suyun aktığı tarafta ise poligonal gövdeli, üstleri sivri külahlı selyaranlar yer alır.¹¹⁸(R-70,71)

Yapının genel inşa malzemesi yerel sarı renkli taştır. Köprüde, taşıyıcı kemerlerin iç kısımları ile duvar yüzeylerinde yer yer tuğla malzemenin de kullanıldığını görüyoruz. (R-72,73)

Fügen İlter, bugün yenilemeden sonra göremediğimiz, Neshi kitabenin yer aldığı güney yüzde dikkati çeken bir hususun gerek batıdaki küçük kemerin ve gerekse ortadaki yüksek ana kemerin üstlerinde tempanda, her iki yanda simetrik olarak görülen, döküntü kısımlar olduğunu belirtmektedir. Bu döküntüler altından, diğer yıkıntılardaki moloz taşlar yerine, tuğla malzeme çıktığını söylemektedir.¹¹⁹

Fügen İlter, bazı yerlerde tuğlaların, tempan yüzeyinden daha yüksek yerleştirildikleri böylece ilgiyi çektiğini, söz konusu kaplamasız kısımların, vaktiyle bazı figür ya da motifleri ihtiva etmiş olabileceğini düşünmektedir. Ayrıca İlter, Bu ihtimali de Hasan Keyf, Malabadi, Ceziret ibn Umar köprülerinde İzlenilen astral konularla ilgili, insan ve hayvan figürleri ile örneklendirse de ne yazık ki, Haburman Köprüsünde bu fikri destekleyecek en ufak bir kalıntı olmadığını zikretmektedir.¹²⁰

Köprünün çeşitli onarımlar geçirdiğini köprüdeki farklı malzeme kullanımından anlamaktayız. Dicle Ongözlü Köprü ile Malabadi Köprüsü'nde karşımıza çıkan tuğla kullanımı burada da özellikle ana göz kemerinin iç dokusunda ve köprü yüzeyinde görmekteyiz.

Köprünün 2010 yılında, Gapsel Projesi kapsamında, AB'nin desteğiyle yenilemesi yapılmıştır. Haburman Köprüsü restore edilerek statik ve görünüm açısından yenilenmiş, köprü eksiklikleri giderilmiş ve köprüye korkuluklar eklenmiştir. Ayrıca çevre düzenlemesi yapılarak ışıklandırılmıştır.

¹¹⁸ İlter, **a.g.e.**, s. 77.

¹¹⁹ İlter, **a.g.e.**, s. 77.

¹²⁰ İlter, **a.g.e.**, s. 77.

Aynı zamanda araç trafiğine de kapatılan köprü ve çevresi Çermik için bir mesire yeri olacak şekilde tasarlanmıştır.¹²¹ (R-74)

2.1.6.4. Tarihlendirme

Köprünün beş satırlık neshi kitabesi, köprü ile aynı malzeme üzerine, güney yüzde batıdaki küçük kemerin solunda, tempanda üzengi hizasında yer alır.¹²²

بِسْمِ اللَّهِ
الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ
[هذ] ا ما تلوعت بعلمه زبيده خاتون ابنت الامير الاجل
نجم الدين ابي ابن ترمناش حماها الله في سنة خمس وسبعين
وخمسمائة

Kitabenin anlamı ise şöyledir:¹²³

Rahman ve Rahim olan Allah'ın adiyle,

Bu, 575 yılında, emîrû'l - ecel Necmüddin Alpi b. Timurtaş'ın kızı Zübeyde Hatun'un, Allah onu himaye etsin, inşasını yüklediği eserdir.

Kitabeden köprünün Artuklular tarafından 1179 tarihinde yaptırıldığı anlaşılmaktadır.

¹²¹ Diyarbakır Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi

¹²² İlter, a.g.e., s. 77.

¹²³ İlter, a.g.e., s. 78.

2.1.7. Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü

2.1.7.1. Yeri

Köprü, kaynaklarda farklı adlarla ele alınmıştır. Cevdet Çulpan, Artukoğulları Köprüsü olarak bu yapıyı anlatırken halk arasında da Cümek Köyü Köprüsü olarak adlandırıldığını söylemektedir.¹²⁴ Şevket Beysanoğlu ise Devegeçidi Köprüsü olarak adlandırmıştır.¹²⁵ Gülgün Tunç, Halilviran, Devegeçidi, Artukoğulları isimlerini bir arada kullanmıştır.¹²⁶

Köprü, Diyarbakır'ın 20 km. kadar kuzeyinde, Devegeçidi suyu üzerindedir. Diyarbakır - Eğil yolu buradan geçmektedir. Köprü çevresinde Tepe Köy, Halilviran, Cümek köyleri vardır.¹²⁷(R-75)

2.1.7.2. Tarihi

Suyun kaynak tarafında köprünün üzerinde üç kitabe yer almaktadır. Köprüdeki bu kitabeler taş üzerine kabartma olarak işlenmişlerdir.¹²⁸(R-76,77,78,79)

Bu kitabelerden, köprünün 1218 yılında Artukoğlu hükümdarı Melik Salih Mahmud adına yaptırıldığını anlıyoruz. Yine kitabelerden köprü mimarının Cafer bin Mahmud olduğunu görüyoruz.¹²⁹

¹²⁴ Çulpan, **a.g.e.**, s. 51.

¹²⁵ Beysanoğlu, **a.g.e.**, s. 349.

¹²⁶ Tunç, **a.g.e.**, s. 91.

¹²⁷ Çulpan, **a.g.e.**, s. 51.

¹²⁸ Çulpan, **a.g.e.**, s. 51.

¹²⁹ Tunç, **a.g.e.**, s. 92.

2.1.7.3. Mimari Tanımı

Diyarbakır'da 1970 yılında, YSE İl Müdürlüğünü Diyarbakır - Eğil yeni yol yapım inşası çalışmaları sırasında, Devegeçidi suyu üzerinde yolun 25. km.sinde bu köprünün farkına varmıştır.¹³⁰

Bugün köyler arasında ulaşımı sağlayan eski yol güzergâhı üzerinde bulunan köprü, çok yakınında köylerin bulunduğu, geniş bir düzlükte inşa edilmiştir. Köprü yedi gözden oluşmuştur. Köprünün gözleri birbirine yakın ölçülerdedir. Kemerlerin çok büyük olmadığı yapıda köprü çok fazla yüksek değildir. (R-80)

Köprü 7 gözlü ve kemer şekilleri sivridir.¹³¹ (Ş-15,16,17,18) Yedi sivri kemerden, Diyarbakır tarafı, baştan 2., 3. ve 4. gözler diğerlerinden daha büyük olup, çayın ana yatağı üzerindedirler.¹³² (R-81,82)Üstü düz çok gözlü olarak tasarlanmıştır.(R-83,84)

Fügen İlter Köprünün tüm uzunluğu 101.40 m. olarak vermekte,¹³³ Gülgün Tunç'ta döşeme uzunluğu 96.93 m., enini 5.00 m. ve en büyük kemer açıklığı da 7.00 metre olarak vermektedir.¹³⁴ Neslihan Dalkılıç ve Meral Halifeoğlu köprü uzunluğun 101.2 m., enini ise 5.15 olarak tespit etmişler.¹³⁵

Figen İlter, göz ölçülerini ise Diyarbakır tarafından başlayarak 5.90 m. - 6.90 m. - 6.90 m. - 7.00 m. - 6.70 m. - 6.75 m. - 6.60 m. olarak ölçmüştür.¹³⁶

Köprünün girişleri ilk kemer başlangıcına kadar geniş tutulmuştur. Suyun kaynak tarafına doğru bu genişlik kırılma yaparken suyun aktığı taraf düz olarak ilerlemektedir. R-85)

¹³⁰ İlter, **a.g.e.**, s. 109.

¹³¹ Çulpan, **a.g.e.**, s. 51.

¹³² İlter, **a.g.e.**, s. 109.

¹³³ İlter, **a.g.e.**, s. 109.

¹³⁴ Tunç, **a.g.e.**, s. 91.

¹³⁵ Dalkılıç, Halifeoğlu, **a.g.m.**, s. 377.

¹³⁶ İlter, **a.g.e.**, s. 109.

Suyun kaynak tarafında kemerler arasındaki orta ayaklarda sivri burunlu, üçgen selyaranlar yer almaktadır. Bu selyaranların kuruluşuna bakıldığında köprüye oranla yüksek kalmaktadır. Köprü yenilenmeden evvel bu selyaranlar, epey zarar görmüştür. Suyun aktığı tarafta ise dört köşeli prizma gövdeli iki selyaran mevcuttur. Köprü yüzeylerinde yer yer taşçı işaretleri gözlemlenmektedir. (R-86,87,88,89)

Halilviran Köprüsü'nde üç kitabe bulunmaktadır. Kitabelerin üçü de suyun kaynak tarafındadır. İki kitabe köprünün iki ucunda diğeri ise köprünün ortasında yer almaktadır.

Köprü üstündeki ilk kitabe, suyun kaynak tarafında sağdan ilk kemere kadar içe doğru kırılma yapan giriş duvarının üzerinde, dört satır halinde yer almaktadır.

İkinci kitabe ise suyun kaynak tarafında, sağdan ikinci orta ayak duvarında, üçgen selyaranın hemen üzerinde yer alır. Silmelerle görüntü verilmiş Nal biçiminde düzenlenmiştir.

Üçüncü kitabe ise suyun kaynak tarafında, soldan ikinci ve üçüncü kemer arasında diğer kitabelere göre biraz daha yukarıda yer almaktadır. Bu kitabede Kuran-ı Kerim'in Bakara Suresinin 261. Ayet'i yazılıdır.¹³⁷

Kitabeler neshi yazı türünde yazılmıştır.

Köprü tamamen siyah yontma taşlardan meydana gelmiştir.¹³⁸

Köprü 1994 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından geniş çaplı bir yenilemeye gidilmiştir. Köprüye korkuluklar ve çörlenler yerleştirilmiştir. Ayrıca köprü ayakları ve selyaranlar elden geçirilmiştir.(R-90,91)

Bugün gayet iyi bir durumda olup bölge halkı tarafından aktif olarak kullanılmaktadır.(R-92)

¹³⁷ İlter, a.g.e., s. 109.

¹³⁸ Tunç, a.g.e., s. 92.

2.1.7.4. Tarihlendirme

Üzerindeki kitabelerden bu köprünün kesin olarak 1218 yılında Artuklular tarafından yapıldığı anlaşılmaktadır.

Kaynaklarda kitabe genel olarak Hicri 615 yılı Miladi 1218 olarak çevrilmiştir. Fügen İlter ise 1219-1220 olarak belirtmiştir.¹³⁹

Fügen İlter, Köprünün birinci ve ikinci kitabelerinin, kitabe ve anlamı şöyle aktarır:¹⁴⁰

Birinci Kitabe:

(بسم الله الرحمن الرحيم . قطوع بعملة الجسر المبارك مولانا السلطان الملك الصالح العالم
العاقل المؤيد المظفر المنصور نصير الدنيا والدين سلطان الاسلام والمسلمين ابي الفتح محمود
ابن محمد ابن قره ارسلان ابن ارتق نصير امير المؤمنين
الاستاذ جعفر ابن محمود الحلبي
وذلك في سنة خامس عشر وستمائة)

Anlamı:

Rahman ve Rahim olan Allah'ın adıyla.

Kutsal köprünün yapımına, efendimiz Sultan, doğru, bilgin, adil, bahtlı, muzaffer, galip, Nâsiru'd - dünya ve'd - din, İslam'ın ve Müslümanların Sultanı, - İnananların Emir'inin (Halifenin) yardımcısı -, fetih babası, Kara Arslan oğlu Muhammed oğlu Mahmud girişti.

Üstad Halepli Mahmud oğlu Ca'fer ve bu 615 yılında (gerçekleşti).

¹³⁹ İlter, a.g.e., s. 109.

¹⁴⁰ İlter, a.g.e., s. 110.

İkinci Kitabe:

أمر بعمله مولانا السلطان الملك الصالح نصير الدنيا والدين محمود ابن محمد ارتق
الاستاذ جعفر ابن محمود
الملك الصالح

Anlamı:

Bu eserin inşasını Mevlânâ (efendimiz) Sultan Melikü's - Salih Nâsıru'd - devlet - i ve'd -din (Dinin ve devletin yardımcısı) Mahmud b. Muhammed Artukî emretti.

el-Melikü's – Salih

el - Üstâz Cafer b. Mahmud

Üçüncü kitabe ve anlamı(Kuran-ı Kerim'in Bakara Suresinin 261. Ayet'i):

بسم الله الرحمن الرحيم . مثل الذين ينفقون اموالهم في سبيل الله كمثل حبة انبتت سبع سنابل
في كل سنبل مائة حبة والله يضاعف لمن يشاء والله واسع عليم

Anlamı:

Mallarını Allah yolunda harcayanların durumu, yedi başak bitiren ve her başakta yüz tane bulunan bir tohum gibidir. Allah dilediğine kat kat verir. Allah lütfu geniş olandır, hakkıyla bilendir.¹⁴¹

Bu Ayet'le yapılan bu köprünün hayır adına yapıldığı ve karşılığının Allah tarafından verileceğine gönderme yapıldığı anlaşılmaktadır. Ayrıca yedi başak ile köprünün yedi gözü arasında da araştırmacılarında belirttiği gibi bir bağlantı kurulmuş olabilir.

¹⁴¹ Kuran-ı Kerim ve Meali, Diyanet İşleri Başkanlığı, Ankara, 2006, s. 43

2.1.8. Kara Köprü

2.1.8.1. Yeri

Diyarbakır-Mardin Yolu'nun 23 km.sindeki Kırmasirt Beldesi'nin içerisinde Dicle Nehri üzerinde yer almaktadır.¹⁴²(R-93)

2.1.8.2. Tarihi

Köprü üzerinde yapım yılını ve dönemini belirten bir yazıt yoktur. Arşiv ve kayıtlarda da inşa tarihiyle ilgili herhangi bir belge rastlamadığımız bu köprünün ne zaman yapıldığı bilinmemektedir. Ancak tarihlendirme kısmında detaylı bir şekilde incelediğimiz bu köprü bizce Osmanlı Dönemi eseridir.

2.1.8.3. Mimari tanımı

Birbirine yakın dört büyük göz ile bir küçük boşaltma gözden oluşan 5 gözlü bir köprüdür. (R-94,95) Üzeri düz çok gözlü köprüler sınıfına girer.(R-96,97)

Köprü, küçük gözden başlayarak ilk üç göz sivri kemerli son iki göz ise yuvarlak kemerlidir.(Ş-19,20) Fügen İlter,¹⁴³ köprünün kemerlerinin tamamını sivri kemerli olarak tarif etmişse de suyun kaynak tarafından bakıldığında sol taraftaki iki kemerin yuvarlak olduğu görülecektir.(R-98,99)

Farklı kemer uygulamalarının görülmesi, yapıda onarım çalışmalarının bir sonucu olmalıdır. Ayrıca malzemedeki farklılık ve malzemenin uygulandığındaki farklılıklar da (bazı yerlerde büyük kesme taş kullanımı görülürken bazı yerlerde küçük moloz taş kullanımı dikkati çeker) yine onarım izleridir.

¹⁴² Dalkılıç, Halifeoğlu, **a.g.m.**, s. 376.

¹⁴³ İlter, **a.g.e.**, s. 85.

Neslihan Dalkılıç ve Meral Halifeoğlu köprü ölçülerini şöyle aktarır; “Bazalt taştan yapılmış köprünün boyu 73,90 m, genişliği 5,70m.’dir.”¹⁴⁴

Figen İlter ise köprünün diğer ölçülerini şöyle aktarır; “Köprü yolu genişliği, 5.65 m. dir. Her iki yanda buna, 0.65 m. genişlikte korkuluklar eklenir. Son devredeki onarımda, korkuluk belirtilmiş, korniş halinde her iki yandan dışa taşırılmıştır.”¹⁴⁵

Köprüye suyun kaynak tarafından bakıldığında soldan ilk dört gözün büyüklüğünün birbirine yakın olduğu görülürken son gözün diğer gözlere kıyasla daha küçük kaldığı görülmektedir.

Köprünün suyun kaynak tarafında üçgen prizmal burunlu selyaranlar yer almaktadır. Suyun aktığı yüzde ise selyaran ya da destek kolonu bulunmamaktadır.(R-100, 101)

Köprü kemerlerinin hemen üzerinde, kilit taşlarının hizasına denk gelecek şekilde çörtenlerin yerleştirildiğini görmekteyiz. Bu çörtenlerin bu şekilde konumlanmasının sebebi çörtenlerden taşacak suyun duvar yüzeylerine değil direkt nehre akmasını sağlamak amacıyla yapıldığı anlaşılmaktadır. Böylelikle yapının çörtenlerden akacak sudan korunması sağlanmıştır.(R-102,103)

Köprü üstü düz çok gözlü köprüler grubuna girmektedir. Köprüyü incelediğimizde çeşitli dönemlere ait onarım izleri ve yenilemelerin olduğu görülmektedir. Yapıda yapılan onarım ve yenilemelerden dolayı başta kemerler olmak üzere köprüde çeşitli farklılıklar gözlenmektedir.

Yanında yapılmış olan modern köprü bu Kara Köprü’yü baypas etmiş ve trafiğe kapatmıştır. Köprü hemen yanı başındaki yerleşimlerde yaşayanlar için yaya yol olarak kullanılmaktadır.

¹⁴⁴ Dalkılıç, Halifeoğlu, **a.g.m.**, s. 376.

¹⁴⁵ İlter, **a.g.e.**, s. 85.

Yapının malzemesine bakıldığında kara bazalt taşın düzgün kesme taş olarak kullanıldığını görmekteyiz.

Köprüde herhangi bir süslemeye rastlanmamaktadır. Bu haliyle çok sade bir yapıdır.

Günümüzde hemen yanı başında trafiğe açılan yol ile geçişler sağlanmakta ve Kara Köprü trafiğe kapatılmıştır.(R-104)

2.1.8.4. Tarihlendirme

Köprü üzerinde herhangi bir yazıt bulunmadığından köprünün ne zaman ve kim tarafından yapıldığı bilinmemektedir.

Fügen İlter, yapım tekniğine ve sözlü kaynaklara dayanarak köprünün 12. veya 13. yüzyılda yapılmış olabileceğini belirtmektedir.¹⁴⁶

Yapının tarihlendirmesinde kemer formları önemli bir veri olarak karşımıza çıkar. Kemerlerde yaptığım inceleme esnasında yuvarlak kemerlerin mi önce yapıldığı yoksa sivri kemerlerin mi sorusuna cevap olacak veri en küçük kemer olan suyun kaynak tarafının sağındaki boşaltma gözdür. Çünkü büyük bir duvar içinde kalan ve nehirden en az etkilenen göz bu gözdür. Dolayısıyla bu küçük gözün kemer formunun sivri olması bu köprünün ilk yapıldığında tamamının sivri kemer olarak inşa edildiğinin bir göstergesidir. Diğer iki yuvarlak göz ise onarımlar esnasında yuvarlak olarak değiştirilmiş olmalıdır.

Köprü kemerlerinin ilk kurgusunun sivri olması bu köprünün bir Roma köprüsü olma ihtimalini zayıflatmaktadır.

Diyarbakır'daki Artuklu köprülerine baktığımızda ise köprü genişliğinin hiç değişmeden devam ettiği bir köprü modeli göremiyoruz. Diyarbakır'daki Artuklu köprülerinde Haburman ve Malabadi'de kemerlere gelmeden bir

¹⁴⁶ İlter, a.g.e., s. 85.

kırılma ve genişlik söz konusudur. Halilvira'n'da ise genişlik net iken kırılma azda olsa kendini hissettirmektedir. Gerçi Mardin Kızıltepe'deki Dunaysır Köprüsü de olduğu gibi herhangi bir kırılmanın olmadığı köprü genişliğinin hemen hemen aynı olduğu Artuklu örneklerinin de var olduğu biliyoruz.

Diyarbakır'daki Artuklu köprü formunun burada yapısal olarak farklılaşmasını zayıf bir ihtimal olarak görmekteyiz.

Sivri kemer formunu kullanan ve köprü mimarisinde seçkin eserler veren Osmanlının bu eseri yapma olasılığının kuvvetli delillerinden birisi Kara Köprü'deki çörtlenlerin her iki yüzde de kemerlerin hemen üzerinde kilit taşı hizasında yapılmış olmasıdır. Eğer köprüdeki onarım ve yenileme çalışmaları çörtlenlerin konum orijinalliğini bozmamış ise bu önemli bir veri olabilir. Çünkü çörtlenleri bu şekilde konumlandıran ve bu şekilde bir simetriyle yerleştiren örnekler Osmanlı köprülerinde mevcuttur. Bunun en güzel örneği de Edirne Meriç Köprüsü'dür.

Dicle Ongözlü Köprü'de de çörtlenlerin konumlanması Kara Köprü ile benzerlik gösterse de her iki yüzdeki simetriyi en belirgin şekilde Meriç Köprüsü'nde görmekteyiz.

Hem sivri kemer kullanımı hem de yukarda bahsettiğimiz sebepler bu köprünün Osmanlı eseri olama ihtimalini kuvvetlendirmektedir. Dolayısıyla bu köprüye Osmanlı eseridir diyebiliriz.

2.1.9. Karasu Köprüsü

2.1.9.1. Yeri

Köprü, Diyarbakır-Ergani yolunun 12.km.sinin sağ tarafındaki eski Eğil yolunda, Devegeçidi Suyu üzerinde yer almaktadır.¹⁴⁷ Köprü bugün pamuk tarları içerisinde kalmıştır. Diyarbakır-Ergani yolunun 12.km.sinde köprünün tam karşısındaki benzin istasyonunda inildiğinde, 10-15 dk. yürüyerek köprüye ulaşılır.(R-105)

2.1.9.2. Tarihi

Köprü üzerinde herhangi bir yazıt bulunmamasından dolayı ve de arşivlerde inşa tarihiyle ilgili herhangi bir belgeye rastlanmadığımızdan köprünün ne zaman yapıldığı bilinmemektedir. Ancak tarihlendirme kısmında detaylı bir şekilde incelediğimiz bu köprü bizce Roma Dönemi eseridir.

2.1.9.3. Mimari Tanımı

Köprünün tam karşısındaki benzin istasyonundan bakıldığında düz bir ova içerisinde kahverengi ve yeşilin iç içe geçtiği bir zeminde görkemli ve siyah tonuyla hemen dikkati çeker.

Köprü 6 gözden oluşmaktadır.¹⁴⁸(R-106,107) Yayınlarda yapının uzunluğu 94m., genişliği ise 7m., olarak tespit edilmiştir.¹⁴⁹

Yapı, üstü düz çok gözlü köprü tipolojisinin iyi bir örneğidir. R-108,109)

¹⁴⁷ Dalkılıç, Halifeoğlu, **a.g.m.**, s. 370.

¹⁴⁸ Sözen, **a.g.e.**, s. 215.

¹⁴⁹ F. Meral Halifeoğlu, Neslihan Dalkılıç, Zülfikar Halifeoğlu, “Tarihi Diyarbakır Köprülerinin Mimari Özelliklerinin İncelenmesi ve Karaköprü’nün Restorasyonu.” **Tarihi Eserlerin Güçlendirilmesi ve Geleceğe Güvenle Devredilmesi Sempozyumu-1(Bildiriler Kitabı)**, Ankara, TMMOB, 2007, s. 39.

Yarım daire formundaki kemerleriyle dikkat çeken köprü, Diyarbakır köprüleri içerisinde ayakları arasında tahkimat amaçlı döşeme bulunan tek örnektir.¹⁵⁰ Bu tahkimat köprünün üzerinde durduğu suyun akış hızındaki farklılıklar neticesinde köprüye verebilecek zararı en aza indirmek amacıyla yapıldığı anlaşıyor.

Günümüze tamamıyla ulaşan orijinal selyaranları olmasa da Köprünün suyun kaynak tarafında selyaranları yenileme sonrasında üçgen gövdeli ve külahlı olarak aslına uygun yapılmıştır.(R-110,111) Köprünün suyun aktığı yüzünde ise herhangi bir destek kolunu ve selyaran bulunmamakta, düz bir duvar görünümündedir.(R-112)

Yarım daire şeklinde düzenlenmiş olan köprü kemerlerine genel bakıldığında köprü gözlerinin büyüklüğü hemen hemen aynı boyut ve ölçülerdedir. (Ş-21,22,23)

Köprü sağa sola kıvrım yapmadan suyun üzerinden geçişi sağlamaktadır. Bu yapısı ile çok sağlam bir duruşa sahiptir.

Köprü döşemesinin önemli bir bölümü özgün şekilde günümüze ulaşan yapı, güneyden antik bir yolla Sancak Köprüsü'ne buradan da Diyarbakır'a bağlanmaktadır. Bugün itibariyle yer yer kesintiye uğrayan antik yolun taşları da köprü üzerindeki döşemenin devamını oluşturacak şekilde gözeneksiz bazalttan inşa edilmiştir.¹⁵¹(R-113)

Köprünün rölöve, restitüsyon ve restorasyon projeleri 2004 yılında hazırlanmıştır. Restorasyon çalışması 2005 yılında başlamış, büyük bir bölümü 2006 yılında tamamlanmıştır.¹⁵²

Antik yolun yenileme çalışmaları da 2006 yılında yapılmıştır. Kısmen yok olmuş kemer taşları, selyaranlar, kemer ayakları, tempan duvarları ve üst döşemede tamamlama yapılmış, selyaran külahları, korkuluk ve çörtenler

¹⁵⁰ M. Halifeoğlu, N. Dalkılıç, Z. Halifeoğlu, **a.g.e.**, s. 39.

¹⁵¹ Dalkılıç, Halifeoğlu, **a.g.m.**, s. 371.

¹⁵² M. Halifeoğlu, N. Dalkılıç, Z. Halifeoğlu, **a.g.e.**, s. 39.

yeniden yapılmış ve özgün iç doku, kemer ayakları ve selyaranların kalan bölümlerinde sağlamlaştırma tekniği uygulanmıştır.¹⁵³

Bugün tarım alanlarının içinde kalan köprü trafiğe kapalıdır.(R-114) Ayakları altında biriken sularda balık avlanmaktadır.

2.1.9.4. Tarihlendirme

Köprü üzerinde yapım yılını, yaptıranını veren bir yazıt bulunmamaktadır.

Bu sebepten dolayı köprünün ne zaman yapıldığı ile ilgili farklı görüşler vardır.

Cevdet Çulpan, köprüyü 4. Sultan Murat Köprüsü olarak adlandırmış ve yapıyı 17. yüzyıla tarihlendirmiştir.¹⁵⁴ Metin Sözen'de de yine aynı tespit söz konusudur.¹⁵⁵

Neslihan Dalkılıç ve Meral Halifeoğlu ise köprü üzerinde mansap tarafındaki ilk kemerin kilit taşı üzerindeki haç motifi ile batı yöndeki kemer üzerindeki Bizanslılara atfedilen (Tabula Ansata) dikdörtgen ve kenarlarda birer üçgenle sonlandırılan kitabeliği ile yapının Bizans Dönemine tarihlendirilebileceği tespitinde bulunmuşlardır.¹⁵⁶

Sanat Tarihi uzmanı Prof.Dr. Hakkı Acun ise köprüde yaptığı incelemede kemer biçimlerine dayanarak yapının bir Roma Dönemi eseri olduğunu belirtmiştir.¹⁵⁷

Bütün bu bilgiler ışığında köprü tarihlendirmek gerekirse köprüde yaptığımız incelemede Bizans ile ilişkilendirecek herhangi bir veriye rastlamadık. Diyarbakır'da köprü yaptıran Artuklular'ın bu köprüyü de yapmış

¹⁵³ M. Halifeoğlu, N. Dalkılıç, Z. Halifeoğlu, **a.g.e.**, s. 39.

¹⁵⁴ Çulpan, **a.g.e.**, s. 173.

¹⁵⁵ Sözen, **a.g.e.**, s. 215.

¹⁵⁶ Dalkılıç, Halifeoğlu, **a.g.m.**, s. 370.

¹⁵⁷ Dalkılıç, Halifeoğlu, **a.g.m.**, s. 370.

olma ihtimaline baktığımızda ise Karasu Köprüsü'nün hemen ilerisinde Artuklular'a ait Halilviran köprüsü bulunmaktadır. Aynı nehir üzerinde kısa mesafelerle iki köprü yapılması ekonomik olarak uygun düşmediğinden ve de var olan Halilviran Köprüsü de ulaşım ihtiyacını karşıladığından bu köprünün bir Artuklu köprüsü olma ihtimalide zayıflıyor.

Selçuklu ve Osmanlı'nın yaptığı köprülerin geneli sivri kemerli olsa da Karaman'daki Alaraköprü'sü gibi yuvarlak kemerli örneklerle de rastlanmaktadır. Roma köprülerinin geneli ise yuvarlak kemerlidir. Ancak Romalılar döneminde de Adıyaman'daki Cendere Köprüsü gibi basık sivri formlu kemerli örneklerle de rastlamaktayız.

Bütün bilgiler ışığında bu köprünün bir Roma Köprüsü olma olasılığı yüksektir. Köprüye bakıldığında kemer formunun Romalıların en çok kullandığı dairesel kemer formu olması, selyaranların yine Romalıların en çok tercih ettikleri üçgen gövdeli olması bu tezimi destekler niteliktedir.

Asıl önemli olan ve de bu yapının Romalılara ait olduğu gösteren en önemli veri köprü üzerindeki taş döşemelerdir. Bu döşemeler yenileme sonrasında tamamlanmış olsa da orijinalliğini korumaktadır. Bu döşemelere bakıldığında köprünün bitişiğindeki antik yol ile aynı malzeme ve teknikte yapıldığı görülecektir. Yolları taşlarla döşeme ve köprü üzerlerini taşlarla döşeme konusunda Romalıların ustalığı bilinmektedir.

Bu bilgiler ışığında kanaatimizce bu köprü bir Roma Dönemi köprüsüdür.

2.1.10. Malabadi (Batmansu) Köprüsü

2.1.10.1. Yeri

Diyarbakır Merkez'e 104 km. uzaklıkta, Silvan-Bitlis yolunun 22. km.sinde, Dicle'ye dökülen Batman Çayı üzerinde, Silvan Barajı'nın hemen karşısında yer alır.¹⁵⁸ Köprü Malabadi Köyü'nün yanındadır.¹⁵⁹(R-115)

2.1.10.2. Tarihi

Üzerinde yer alan kitabeden, köprünün 1147–1148 tarihinde, Mardin Artukluları (İlgaziler) hükümdarı Timurtaş tarafından yaptırıldığı anlaşılıyor.¹⁶⁰(R-116)

2.1.10.3. Mimari Tanımı

Doğu–batı doğrultusunda kırılarak uzanan, üstü dik, merkezde büyük ana bir göz ile bitişiğindeki dört göz ile birlikte toplam beş gözden oluşan seçkin bir eserdir. (R-117,118,119)

Köprü belirgin kırık hatlar halinde uzanır. Suyun aktığı tarafında soldan başlarsak köprü yaklaşık 10 m.lik hafif meyilli giriş kısmından sonra kırılarak yaklaşık 30 m. boyunca düz olarak ilerler. Burası köprüye girişi sağlar ve burada herhangi bir göze rastlanmaz. Buranın bitiminde köprü sert bir kırılma yaparak yaklaşık 80 m. boyunca ilerler. Burada kırılmanın başlangıcında itibaren yani soldan başlayarak giderek büyüyen üç göz bulunmaktadır. Bu gözler sivri kemer biçimindedir. Son gözden hemen sonra köprü tekrar bir kırılma yapar. Yaklaşık 120 m.lik bu kısım 30 m.lik bölüme paralel olarak ilerler. Burası köprünün en önem arz eden bölümüdür. İki sağır kemer

¹⁵⁸ Dalkılıç, Halifeoğlu, **a.g.m.**, s. 373.

¹⁵⁹ Çulpan, **a.g.e.**, s. 41.

¹⁶⁰ Beysanoğlu, **a.g.e.**, s. 346.

arasına yerleştirilen gözden sonra köprünün merkezi gözüne geçilir. Sivri kemerli bu ana göz büyüklüğüyle hayranlık uyandırmaktadır. Merkezi göz nehrin iki yakasındaki zemine oturtulmuştur. Bu gözden sonra ilerleyen köprü hafif bir eğimle son bulur. (R-120,121) (Ş-24,25,26,27)

Köprünün göz adedine baktığımızda biri çok büyük olmak üzere toplam 5 gözü vardır.

Yayınlarda köprü ölçüleri ile ilgili çok farklı rakamlar söz konusudur. Köprünün yakın dönemde analizini yapan N.Dalkılıç ve M. Halifeoğlu'nun köprü ölçüleri ise şöyledir: Köprünün büyük kemer açıklığı 40,80 m, toplam uzunluğu 281,67 m, eni 7,15 m, yüksekliği ise alçak su seviyesinden kilit taşına kadar 24.50 m.dir.¹⁶¹

Malabadi Köprüsü, 40.80 m. olan kemer açıklığı ile bu dönemde yapılmış köprüler içinde dünyanın günümüze ulaşan en büyük açıklıklı taş kemer köprüsüdür.¹⁶²(R-122,123)

Cevdet Çulpan, Köprünün büyük kemer açıklığı ile ilgili olarak bu köprünün o zamanın bir harikası olduğunu Diyarbakır bölgesinde bundan evvel böyle bir köprü yapılmamış olduğunu belirtmekte ve ayrıca kemerin kilit taşı ile döşemesi arasında kalan kısmı, bir insanın kendi ağırlığına dayanamayacağını sanacak kadar ince olduğu tespitine yer vermektedir.¹⁶³

Gabriel (1940) köprü için “Modern statik hesabının olmadığı devirde bu açıklıkta o zaman için böyle bir eser hayranlık ve takdiri muciptir. Ayasofya'nın kubbesi köprünün altına rahatlıkla girer. Balkanlarda, Türkiye'de, Orta Şark'ta bu açıklıkta, bu yaşta köprü yoktur” diye övgüde bulunur.¹⁶⁴

Köprünün üstünde ana kemerin başlangıç yerleri doğrultusunda dışarıdan da küçük odacıklar halinde yapısal olarak vurgulandığı giriş

¹⁶¹ Dalkılıç, Halifeoğlu, **a.g.m.**, s. 374.

¹⁶² Halide Sert, Esat Mahmut Partal ve Diğerleri, **a.g.e.**, s.291.

¹⁶³ Çulpan, **a.g.e.**, s. 41-42.

¹⁶⁴ Dalkılıç, Halifeoğlu, **a.g.m.**, s. 374.

kısından alt odalara inen girişler mevcuttur. Düzgün dik merdivenlerle inilen bu girişlerden iki küçük odaya yani iki küçük eve ulaşılmaktadır. Bu odalara ev dememizin sebebi buraların zamanında yaşam alanı olarak kullanılıyor olmasındandır.(R-124,125)

Merdivenle ulaşılan odaların ölçülerini Fügen İlter, 4.5x5.30 m. olarak tespit etmiştir.¹⁶⁵ Odalarda ilk olarak duvarlardaki basık kemerli nişler dikkat çekmektedir. Ayrıca oda zeminine yakın uzunca seki mevcuttur. Odalarda köprünün her iki yüzüne birbirine denk gelecek şekilde pencereler yerleştirilmiştir. Dışarıdan bakıldığında iki pencere hizasından diğer taraf görüle bilmektedir. Bu pencereler içeriden dışarıya doğru hafifçe daralmaktadır. Pencereler odanın yüksekliğine oranla dengeli bir büyüklüğe sahiptir. Odaların içerden duvarları taş malzeme iken tavanın tuğla olduğu görülmektedir. (R-126,127,128,129,130)

Evliya Çelebi (1971) “Köprünün iki tarafında kale kapıları gibi demir kapılar vardır. Bu kapıların içinde, sağ ve solda, köprünün temeli beraberliğinde, kemerin altında hanlar vardır ki gelip geçen, sağdan ve soldan geldikleri vakit misafir olurlar. Köprünün kemeri altında birçok odalar vardır. Demir pencerelerin şahneşinlerinde misafirler oturup, kemerin karşı tarafındaki adamlarla kimi sohbet eder, kimi ağ ve oltalarla balık avlar” demektedir.¹⁶⁶

Evliya Çelebi'nin anlattıklarından da anlaşılacağı üzere köprü sadece nehri aşmak için değil bir dinlenme mekânı ve ihtiyaçların görüldüğü bir küçük han görevi yapmaktadır. Ayrıca köprünün daimi bir görevlisi olduğu ve gelip geçenleri kontrol ettiği de odacıklardan anlaşılmaktadır.

Malabadi Köprüsü, içinde yer alan odacıklar sayesinde farklı bir köprü görüntüsü çizmektedir. Anadolu'da Malabadi'ye benzer örnek Bursa merkezde Gökdere Irmağı üzerinde Osmanlı döneminde inşa edilmiş olan **Irgandi Köprüsü**'dür. Erken Osmanlı dönemi eseri olan bu köprünün büyük

¹⁶⁵ İlter, a.g.e., s. 40.

¹⁶⁶ Dalkılıç, Halifeoğlu, a.g.m., s. 374.

tek kemerin iki yanında tonozla örtülmüş iç mekânlar mevcuttur. Ancak köprü üzerinde Malabadi de olmayan mekânlarda yapılmıştır. Diğer bir örnek ise Erzurum-Kars yolunda Aras Nehri üzerinde 6 gözlü tarihi **Çobandede Köprüsü**'dür. Üstü düz çok gözlü köprülerdendir. Yapı bünyesinde odalar mevcuttur. Bu köprü İlhanlı mimarisinin örneklerindendir.

Köprünün, suyun kaynak tarafına bakan yüzünde büyük ana kemerin bitişiğindeki ilk gözün her iki yanında birer selyaran mevcuttur. Bu selyararlardan biri üçgen diğeri çokgen formdadır. Ayrıca suyun aktığı tarafta da büyük gözden diğeri göze geçmeden bir selyarana yer verilmiş ve bu selyaranı da küçük iki sel yaran daha takip etmektedir.(R-131,132)

Köprünün dış mimarisi süslemelerle hareketlenmiş, görüntüsü daha da zenginleşerek ihtişamlı bir yapı ortaya konmuştur.

Köprünün her iki yüzünde çeşitli kabartma ve süslemeler yer almaktadır. Bu kabartma ve süslemeler, bir düzen takip edilmeden köprünün farklı yerlerine yerleştirilmiştir. Ayrıca süslemelerin selyaranların üst tarafında yer alması ve buraların süsleme alanı olarak kullanılması da önemli bir özellik olarak karşımıza çıkar.

Gülşen Baş, köprünün suyun kaynak tarafına bakan yüzündeki süslemeler için şu bilgiyi vermektedir:¹⁶⁷ “Güney yüzde ortadaki sivri kemerli büyük göz, bir silme grubu ile üst kesimden çevrelenerek vurgulanmıştır. Kemerin iki yanında muhafız odalarına açılan basık kemerli birer küçük pencere yer almaktadır. Orta gözün doğu tarafındaki selyararlardan dıştağinin üst kesimine yerleştirilen kabartma dikkat çekicidir. Çokgen planlı selyaranı örten piramidal külahın bitiş seviyesinden itibaren ayakta tasvir edilmiş bir insan figürüne yer verilmiştir. Genel hatları ile kabaca belirtilen figürün ayakları, gövde kısmı ve başı islenmiştir. Gövde bölümü, üzerinde yer alan kaftan benzeri kıyafetle verilmiştir. Yukarıya doğru kaldırdığı sol kolu kırılmış durumdadır. Bir başlıkla tasvir edildiğini tahmin ettiğimiz baş

¹⁶⁷ Baş, a.g.e., s. 201-203.

kısımında yüzle ilgili hiçbir ayrıntıya yer verilmemiştir. (R-133) Bu kabartmanın üst kesiminde iki insan figüründen oluşan ikinci düzenleme yer almaktadır. Alttaki figüre oranla daha fazla tahrip olan düzenlemede özellikle alt kısımların belirlenemeyecek derecede bozulduğu görülmektedir. Kabaca tasvir edilen figürlerde ayrıntılı bir anlatıma yer verilmemiştir. Figürlerin duruş şekli ve hareketleri dışında diğer özellikleri hakkında bir fikir sahibi olmak mümkün değildir. Başlarında sivri sonlanan başlıklarla tasvir edildikleri anlaşılan figürlerden doğu tarafta yer alanı oturmuş vaziyette, diğeri ise ayakta. Oturan figür, elinde tuttuğu ne olduğu belli olmayan nesneyi ayakta figüre doğru uzatmış durumdadır. Ayakta duran figür de bu şeyi almak üzere ellerini oturan figüre doğru uzatmıştır. Bu figürler üst kesimde yuvarlak kemer formu ile çevrelenmiştir. Kemer küçük kareciklerin kaydırmalı eksenlere doğru sıralanarak oluşturduğu çift dış sırası ile belirlenmiştir. Kemer köşeliklerinde yer verilen yarım palmet motifleri, uçları kemerin kilit noktasında birleşecek şekilde yerleştirilmiştir.”

Gülşen Baş, köprünün suyun aktığı taraftaki süslemeler hakkında ise şu bilgileri aktarır:¹⁶⁸ “Köprünün kuzey cephesinde orta gözün sivri kemeri yine üstten çift kaval silme ile çevrilmiştir. Gözün iki yanında üst odaları aydınlatan birer pencere düzenlemesi tekrar edilmiştir. Orta kemerin doğu tarafında bir büyük iki küçük selyarana yer verilmiştir. Küçük selyaranlar büyük gözün doğusundaki küçük kemer gözünün yanlarına yerleştirilmiştir. Bu kısımda silmelerle üç kemerli bir düzenleme oluşturulmuştur. Kaval, oluk ve düz silmelerden meydana gelen bir silme grubu küçük gözü oluşturan kemeri üstten çevrelediği gibi kenarlarda iki sağır yuvarlak kemer meydana getirmektedir. Selyaranların külah seviyeleri ile aynı yükseklikte başlayan silmeler selyaranların külah başlangıçlarını da belirleyerek aradaki bağlantıyı sağlamaktadır. Küçük selyaranlarda külahın bitiş noktasına üst üste bir kare ile bir daireden meydana gelen düzenleme işlenmiştir. Kabartma olan bu bölümlerin yüzeyi sade bırakılmıştır. Kuzey yüzde büyük gözün doğusundaki selyaran yarım silindirik formda olup konik bir külahla kapatılmıştır. Külahın

¹⁶⁸ Baş, a.g.e., s. 201-203.

üst kesimindeki düzenlemede külahın bitiş noktasından itibaren başlayan ve köprü yüzeyinden dörtgen prizmal formda çıkıntı teşkil eden bir bölüme yer verilmiştir. Bu bölüm belli bir yükseklikten sonra genişleyen iki kademeli bir düzenleme göstermektedir. Daha dar tutulan alt bölümün iki yanına birer sütunçe yerleştirilerek genişleyen üst bölüm bu sütuncelere oturtulmuştur. Sütunceler üst köseleri yuvarlatılmış altlıklar üzerinde silindirik gövdeli olarak yükselmektedir. Gövdeler burmalı yivlerle hareketlendirilmiştir. Gövdelerin üzerindeki başlıkların alt bölümünde mukarnası anımsatan basit düzenlemeler ile üstte dörtgen prizmal sade bölüm yer almaktadır. Dikdörtgen prizmal üst bölüm kalın bir kaval silmenin ardında piramidal yarım bir külahla kapatılmıştır. Bölümün ön yüzünde kaval bir silmenin çerçeve teşkil ettiği dörtgen niş oluşturulmuştur. Bu niş içine yerleştirilen düzenlemede üstte bir güneş kabartması ile bunun altında bir aslan kabartmasına yer verilmiştir. Kabartmanın yüzeyi büyük ölçüde tahrip olmuştur. Üstteki güneş tasviri, bir daire ile bu daireyi güneş ışınlarını simgeler tarzda çevreleyen 36 sivri dilimden meydana gelmektedir. Altteki aslan kabartması bugün sadece ana hatları ile anlaşılabilir. Batıya doğru yürür vaziyette tasvir edilen figürün baş bölümüne işlenen göz kısmen belli olmaktadır. Kuzey cephede orta gözün doğu tarafında yer yer izlenebilen kitabe detayları bulunmaktadır. Kitabenin deforme olan kısımları yenileme sırasında düzgün kesme taşlarla kaplanmıştır. Celi sülüs hatla yazılan kitabede harflerin arasındaki boşluklar gelişmiş tarza işaret eden bitkisel düzenleme ile dolgulanmıştır. Düzenlemede kitabenin üst kesimine belli aralıklarla işlenen palmet motifleri rumili kıvrık dallarla birbirine bağlanmaktadır. Kuzey cephede orta kemer gözünün batısında silmelerle oluşturulan içi boş çerçeveye yer verilmiştir. Altta dikdörtgen forma sahip çerçeve belirli bir yüksekliğe kadar düz olarak devam etmekte, üst kesimde içe doğru daralarak devam eden üç kademe meydana getirmektedir. Silmeler kenarlarda yivli düz silmeler ve ortada kaval silmeden oluşmaktadır.”

Diyarbakır İlinde ele aldığımız köprüler arasında bu denli süslemeye sahip köprü yoktur. Ele aldığımız köprüler içerisinde figür kullanımı Malabadi ve Dicle Köprüsü'nde karşımıza çıkar.

Fügen İlter, Anadolu'nun Erken Devir Türk köprülerinin süslemesiz sade yapılar olduğunu ancak bu genellemeyi Güneydoğu Anadolu'nun bir grup köprüsünün zengin şekil ve tasvirleri ile bozduğunu söz konusu köprüler ise Malabadi, Hasan Keyf, Ceziret İbn Umar ve Cizre'deki Küçük köprüler olduğunu belirtmiştir. Ayrıca Artukoğulları yapısı olan bu köprülerde, kabartma olarak verilmiş şekillerde benzerlik gösteren tarafın burç ve gezegen betimlemelerini konu almaları olduğunu ifade etmiştir.¹⁶⁹

Bu köprü örneklerinden de anlaşılacağı üzere Artuklular'ın yapılarda süslemeye önem verdikleri ve betimlemeleri sevdikleri anlaşılmaktadır.

Malabadi Köprüsü'nde düzgün kesme taş ile moloz taşın birlikte kullanıldığını görmekteyiz. Taş büyüklükleri ve ölçüleri yer yer çok farklılık göstermektedir. Ayrıca başta alt odaların tavan tonozları olmak üzere köprüde tuğla kullanımı da söz konusudur. Buradaki tuğla uygulamaları köprü'nün onarım ve yenilemelerle elden geçtiğini bize göstermektedir.

Malabadi Köprüsü'ndeki taş ile tuğlanın birlikte kullanımı Dicle, Haburman ve Sinek 1 köprülerinde de karşımıza çıkmaktadır.(R-134)

Köprü Karayolları tarafından 1930 yılında onarılmış, yanında yapılan köprü ile geçişler sağlanarak Malabadi Köprüsü trafiğe kapatılmıştır.

Köprü zaman zaman onarımlardan geçmiş, ne yazık ki özgün yapısında bozulmalar olmuştur. Köprü yüzeyleri sıva ile kaplanmış ve taş görünümü vermek için sahte derzler oluşturulmuştur. Bu işlem yapının özgünlüğüne yanlış bir müdahaledir.

¹⁶⁹ Fügen İlter, "Güneydoğu Anadolu Erken Devir Türk Köprülerinin Yapısal ve Süsleyici Öğeler Yönünden Değerlendirilmesi", Anadolu(Anatolia), Sayı: 18(1974'den ayrışım), Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara, 1977, s. 43.

Köprü 2012 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından büyük bir yenilemeye başlatılmış, halen yenileme ve sağlamlaştırma çalışmaları devam etmektedir. Bu çalışmada önceki yanlış onarım ve yenilemeler düzeltilmiş yapı özgün haline yaklaştırılmıştır.

2.1.10.4. Tarihlendirme

Köprü üzerinde kitabe olmasına rağmen köprü tarihi ile ilgili olarak yayınlarında çeşitli yorumlar yapılmıştır.

Evliya Çelebi, Meyyafarkin'den(Silvan) kuzeye giderken gördüğü köprüyü över ve Abbas-oğulları neslinden birisi tarafından yapıldığını söyleyerek Anadolu'daki bütün köprülere üstün olduğunu kaydeder.¹⁷⁰

Sauvaget, mansap tarafındaki kitabeyi kısmen okumuş ve köprüyü 1147 yılında, Artukoğlu İlgazi oğlu Timurtaş'ın yaptırdığını ortaya koymuştur.¹⁷¹

İbn-ül Ezrak El-Fariki, ilk köprünün 1144-45 yılında yıkıldığını yerine bu son köprünün yapıldığını, köprünün yapımına 1146 tarihinde başlanıldığını ve 1154 senesinde müthiş bir selin köprünün bazı kısımlarını tahrip ettiğini Necmeddin Alpi'nin 1155 yılında Evkaf nazırlığına atanan Zahid el –Tavıl tarafından yeniden onarıldığı yazar.¹⁷²

Taylor, köprünün doğusundaki bir kitabe kalıntısında Osman adını ve 1245-1246 tarihini okuyabildiğini açıklar.¹⁷³

Fügen İlter, İbn-ül Ezrak'tan yola çıkarak köprünün 1145 tarihinden önce inşasına başlanıldığını ve 1154 tarihinde de tamamlandığını söylemektedir.¹⁷⁴

¹⁷⁰ İlter, **a.g.e.**, s. 40.

¹⁷¹ İlter, **a.g.e.**, s. 40.

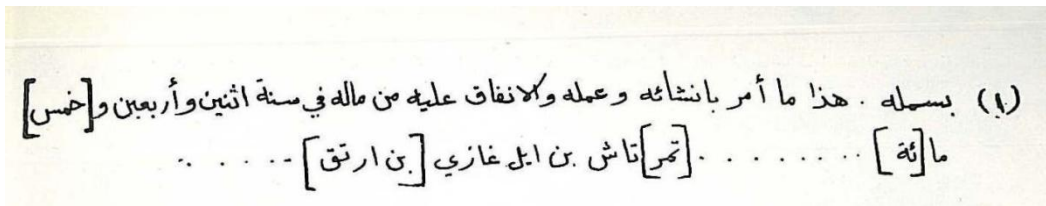
¹⁷² Beysanoğlu, **a.g.e.**, s. 346-347.

¹⁷³ Beysanoğlu, **a.g.e.**, s. 347.

¹⁷⁴ İlter, **a.g.e.**, s. 41.

Şevket Beysanoğlu, Köprü üzerinde yer alan, nesih hatla yazılan kitabeden, köprünü 1147–1148 tarihinde, Mardin Artukluları (İlgaziler) hükümdarı Timurtaş tarafından yaptırıldığını belirtmiştir.¹⁷⁵ Bu tarihi Cevdet Çulpan da kesin bir ifadeyle belirtmektedir¹⁷⁶. Yine aynı tarihlendirmeyi Gülgün Tunç'ta aktarmaktadır.¹⁷⁷

Fügen İlter, köprü kitabesini ve anlamını şöyle aktarır:¹⁷⁸



Kitabenin Anlamı:

Allah'ın adıyla, bu H. 542(1147-1148) yılında Timurtaş b. İl-Gazi b. Artuk'un, yapımını ve parasından buna (inşası için) verilmesini buyurduğu bir eserdir.

Elimizdeki belgelerden anladığımız kadarıyla, Malabadi Köprüsü çok hassas ve önemli bir yol güzergâhında yapılmıştır. Bu yolun kıymeti sebebiyle şuan var olan Malabadi köprüsünden evvel de bu noktada köprü yapıldığı anlaşıyor.

Ancak İbn-ül Ezrak'ın ilk köprüünün 1144-45 yılında yıkıldığını yerine bu son köprüünün yapıldığını söylediği köprü, bugünkü Malabadi Köprüsü'dür. Bu köprüde kitabesinden de anlaşılacağı üzere 1147-1148 yıllarında inşa edilmiştir.

İbn-ül Ezrak'ın 1154 tarihinde tamamlanmıştır demesinin sebebi ise köprüünün tamamlandıktan sonra yine hasar görüp 1148 tarihiden

¹⁷⁵ Beysanoğlu, a.g.e., s. 346.

¹⁷⁶ Çulpan, a.g.e., s. 41.

¹⁷⁷ Tunç, a.g.e., s. 134.

¹⁷⁸ İlter, a.g.e., s. 41.

sonra bu hasarların giderilmesinden kaynaklandığını düşünüyoruz. Yoksa köprüye yerleştirilen kitabe anlamsızlaşır. Bu hasarın izlerini de iç odalardaki tuğla kullanımın da görmekteyiz. Tamamıyla taştan yapılmış bu köprünün yer yer tuğla ile örülmesi onarımların bir sonucu olsa gerek.

Sonuç olarak bu köprü 1147-1148 tarihinde Artuklular tarafından yapılmıştır.

2.1.11. Sancak Köprüsü

2.1.11.1. Yeri

Köprü Diyarbakır, Yenişehir İlçesi Sancak Mahallesinde yer almaktadır. Diyarbakır-Ergani yolu ve eski Eğil yolu da yakınından geçmektedir.

2.1.11.2. Tarihi

Köprünün herhangi bir kitabesi bulunmadığından ne zaman yapıldığı ve hangi döneme ait olduğu bilinmemektedir. Ancak tarihlendirme kısmında detaylı bir şekilde incelediğimiz bu köprü bizce Roma Dönemi eseridir.

2.1.11.3. Mimari Tanımı

Sancak Köprüsü antik bir yolla Karasu Köprüsü'ne bağlanmaktadır. Bu antik yol bugün itibarıyla yer yer su kanallarıyla yer yer tarla olarak kesintiye uğramıştır.

Karasu Köprüsü'den itibaren devam eden antik yolun ilerisinde yer alan Sancak Köprüsü, sivri kemerli birbirine yakın boyutlarda iki gözden oluşmaktadır.

Köprü üzeri düz çok gözlü köprüler grubuna girer ve incelediğimiz köprüler arasında en küçük ve sade olanıdır.

Neslihan Dalkılıç ve Meral Halifeoğlu, köprünün genişliğini yaklaşık 1.70 m., orta ayağının genişliği yaklaşık 1 metre, köprünün uzunluğu 5.10 m. olarak tespit etmiş ayrıca kenar ayakların uzunluğu doğa şartlarının yaptığı

tahribattan dolayı tam olarak uçlarının belirlenmemesinden dolayı ölçülemediğini belirtmişlerdir.¹⁷⁹ (Ş-28) R-135,136,137)

Köprünün ölçülerini belirlemek bugün itibarıyla çok zordur. Çünkü köprü, suyun taşıdığı alüvyal birikinti ile dolmuş neredeyse zeminle aynı seviyeye gelmiştir. Köprü yaklaşık yarım metre yükseklik ile zeminden ayrılır.

Köprüde bazalt taş kullanılmıştır. Buradan da anlaşılacağı üzere malzeme olarak Karasu köprüsü ile aynı malzeme kullanılmıştır. Ayrıca antik yoldaki taş malzemede aynı özelliği gösterir.

Köprü, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından 2006 yılında restore edilmiş ve koruma altına alınmıştır. Köprüdeki yenileme sonrasında özgün biçiminde değişim olmuştur. Diyarbakır Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğünden aldığım fotoğraflarda, köprü restore edilmeden önce korkuluklara sahip değilken yenileme sonrasında köprüye korkuluklar eklenmiştir. Köprü üzeri muhtemelen Karasu köprüsü gibi taş döşemlere sahip iken yenileme sonrasında orijinalliyi kaybolmuştur. Köprü iskeleti tamamlama tekniğiyle yenilendiğinden orijinalliyi korumaktadır.

Köprü bugün itibarıyla kullanılmamaktadır. Köprüdeki yenileme esnasında çevresinde biriken alüvyon birikintileri tamamıyla temizlenmemiş olması Köprünün ilerleyen zamanlarda toprak altında kalmasına sebebiyet verebilir. Bunun için çalışmalar sürdürülmelidir.

2.1.11.4. Tarihlendirme

Neslihan Dalkılıç ve Meral Halifeoğlu Sancak Köprüsü'nü Karasu Köprüsü'yle aynı döneme tarihlendirmektedir. Bu iki yapının da Bizans dönemi olabileceği kanaatindedirler.¹⁸⁰

¹⁷⁹ Dalkılıç, Halifeoğlu, **a.g.m.**, s. 370-372.

¹⁸⁰ Dalkılıç, Halifeoğlu, **a.g.m.**, s. 370-372.

Yayınlarda kaynaklarda bu köprü ile ilgili az bilgi bulunması bu köprünün tarihlendirmesini zorlaştırmaktadır.

Sancak Köprüsü antik yol ile Karasu Köprüsüne bağlı olması doğal olarak ikisinin de aynı dönem eseri olma ihtimalini güçlendirmektedir.

Mimari açıdan Karasu köprüsü ile Sancak Köprüsü farklılık arz etmektedir. En belirgin farklılık ise Karasu Köprüsü'nün kemer formunun dairesel Sancak Köprüsü'nün ise sivri kemer olmasıdır. Romalılar dairesel kemer formuyla özdeşleşmiş olsa da Cendere Köprüsü gibi sivri kemerli örneklerle de rastlamaktayız.

Antik yolun Karasu ile Sancak köprülerini birleştirmesi malzemenin aynı olması bu iki yapının Roma eseri olma ihtimalinin en önemli dayanağıdır. İki yapı arasındaki kemer farklılığı ise üzerinde bulundukları akarsuların derinlik, hız, genişlik açısından farklılık arz etmesinden kaynaklandığı kanaatindeyiz.

Dolayısıyla bu köprünün de bir Roma köprüsü eseri olduğu kanaatindeyiz.

2.1.12. Sinek Köprüsü 1

2.1.12.1. Yeri

Ne yazık ki günümüze ulaşamamış olan bu köprü Çermik'te Fırat Nehri'ne dökülen Sinek Çayı üzerinde yer alır. Köprü ile ilgili bilgilere belgelerden ulaşıyoruz.

2.1.12.2. Tarihi

Köprü üzerinde yapım yılını ve yaptıranını belirten bir yazıt bulunmamaktadır. Arşivlerde de yapım tarihiyle ilgili herhangi bir kayıta rastlanmadığımızdan bu yapının tam olarak ne zaman yapıldığı bilinmemektedir. Ancak biz bu köprünün Artuklu dönemine ait olduğu kanaatindeyiz.

2.1.12.3. Mimari Tanımı

Kaynaklardan edindiğimiz bilgilere göre ve köprünün incelediğimiz eski resim ve rölövesinden ortada sivri kemerli büyük bir göz, hemen bitişiğinde biraz daha küçük bir göz ve köprünün bitimini doğru küçük boşaltma bir göz olmak üzere üç gözden oluşmaktadır. Köprünün üç gözü de sivri kemerlidir. (Ş-29)

Suyun kaynak tarafından bakıldığında köprü en küçük gözden itibaren dikleşmeye başlar. Köprünün en dik ve yüksek olduğu yer büyük kemerin kilit taşının hemen üzeridir. Büyük kemerin kilit taşı hizasından sonra köprü aşağı doğru daha dik bir açıyla meyleder.

Köprü bu kuruluş ve mimarisiyle, üstü dik çok gözlü köprü tipolojisine girer.

Köprüye suyun kaynak tarafından baktığımızda sol baştan ikinci göze kadar köprü içeri doğru kırılır. İkinci göz ve büyük göz ile birlikte düz olarak suyun geçişini sağlar.

Fügen İlder, köprünün ana gözünün 14.40 m. genişlikte¹⁸¹, tempan duvarı ve korkulukla beraber 9.60 m. yükseklikte, küçük göz ise 6.20 m. açıklıkta olup, köprünün tüm uzunluğu 51.80 m. olduğu tespitinde bulunmaktadır.¹⁸² Gülgün Tunç ise köprünün döşeme uzunluğunu 18.00 m. olarak belirlemiştir.¹⁸³(R-139,140)

Fügen İlder köprü hakkında şu bilgileri aktarmaktadır.¹⁸⁴“Haburman köprüsünde olduğu gibi, küçük gözün bitiminden, suyun kaynak tarafına doğru bir kırılış yapar. Karşı tarafta ise, düz olarak son bulur. Suyun kaynak tarafında, ana gözden sonra, çaya oldukça sokulmuş bir ev, yan tarafını köprünün tempan duvarına dayamış, böylece de, köprü bütünlüğünü bozmuştur. Malzemenin taş olduğu yapıda, taşıyıcı kemerlerin arşivoltları ve üzengilerde yer yer görülen düzgün kesme taş dizileri dışında, kâgir işçilik gelişi güzeldir. Bu itinasız çalışma, selyaran ve beklerde görülen yeni çevirmeler, köprünün ayakta kalışını sağlayan yenileme işaretleridir. Selyaranlar üçgen prizma olup, gene prizma külahlarla, üzengilere dayanırlar. Tabliye, 3.50 m. genişlikte olup, uçlarda genişliği 0.40 m. olan korkuluklar yükselir. Ana gözün taşıyıcı kemerinde, hemen hemen yüksekliğinin ortalarına rastlayan seviyede, inşa sırasında kurulan iskelenin, arta kalmış, bir sıra halinde oturma delikleri görülür. Ana gözde, kemerin iç kısmının da taş olarak işlenmesine karşılık, küçük gözde iç kısım, tuğla ile örülmüştür.”

Bu bilgilerden anlaşılacağı üzere köprünün malzemesine genel olarak bakıldığında tuğla ile taşın birlikte kullanıldığı anlaşılmaktadır.

¹⁸¹ Gülgün Tunç genel olarak sağlam ve kullanır durumda olduğunu belirttiği köprünün ana kemer genişliğini 7.30 m. olarak belirtmektedir. Tunç, a.g.e., s. 167.

¹⁸² İlder, a.g.e., s. 81.

¹⁸³ Tunç, a.g.e., s. 167.

¹⁸⁴ İlder, a.g.e., s. 81.

Yine bu bilgilerden ve araştırmacıların hiç bahsetmemesinden köprüde herhangi bir süslemenin bulunmadığını anlamaktayız.

2.1.12.4. Tarihlendirme

Yapının kitabesi bulunmadığından araştırmacılar tarafından farklı tarihlendirmelere rastlamaktayız.

Fügen İlter, yapı kuruluşu, tuğla ile taş malzemenin birlikte kullanılışı ve taş işçiliği bakımından köprüyü, Haburman Köprüsü'nün yapıldığı yıllara (1179) tarihlendirmektedir.¹⁸⁵

Gülgün Tunç ise köprünün Osmanlı devrindeki Beylikler zamanında yapıldığını belirtmektedir.¹⁸⁶

Sinek Köprüsü 1, yapısal kurgusu ile malzeme ve tekniği ile birçok yönden Haburman ve Malabadi Köprüsüyle benzerlik göstermektedir.

Bu üç köprüde nehre doğru kırılarak geçişi sağlamaktadır. Bu köprülerin sağında veya solunda merkez gözden daha küçük gözler mevcuttur.

Artuklularla özdeşleşen sivri kemer kullanımını bu üç köprüde de görmektediriz.

Üç köprüde ortadaki geniş ve yüksek ana kemere doğru, her iki yandan güçlü bir çıkışla yükselen dik köprülerdir.

Üç köprüde de malzeme olarak taş ve tuğlanın birlikte kullanıldığını görmektediriz.

¹⁸⁵ İlter, **a.g.e.**, s. 81.

¹⁸⁶ Tunç, **a.g.e.**, s. 167.

Ayrıca Sinek Köprüsü 1 ile Haburman Köprüsü, Sinek Çayı üzerinde birbirine yakın noktalarda inşa edilmiştir. Buranın aktif bir yol güzergâhı olduğu anlaşılmaktadır.

Bu saydığımız benzerliklerden dolayı Malabadi ve Haburman gibi bu köprünün de bir Artuklu eseri olduğu kanaatindeyiz.

2.1.13. Sinek Köprüsü 2

2.1.13.1. Yeri

Çermik-Çüngüş karayolunun 6. km. sinde bulunan Seyhan yol ayrımından 400 m. içerde Sinek Çayı üzerinde yer almaktadır.¹⁸⁷

2.1.13.2. Tarihi

Sinek Köprüsü 1 gibi üzerinde yapım yılını ve yaptıranını belirten bir yazıt bulunmamaktadır. Arşivlerde de yapım tarihi ile ilgili herhangi bir kayıta rastlanmadığından ne zaman yapıldığı bilinmemektedir. Ancak biz bu köprünün Artuklu dönemine ait olduğu kanaatindeyiz.

2.1.13.3. Mimari Tanımı

Merkezde büyük bir göz ile suyun kaynak tarafından bakıldığında solda küçük bir hafifletme göz olmak üzere iki gözden oluşmaktadır.(Ş-30,31) Merkezdeki büyük ana göz sivri kemerli iken yandaki hafifletme göz basık kemerlidir. (R-141,142,143,144)

Büyük sivri kemer tek sıra kesme taş ile köprü yüzü ile aynı hizada yapılmışken küçük hafifletme göz, biri köprü yüzü ile aynı hizada diğeri biraz içeride olmak üzere çift kemerli olarak tasarlanmıştır.

Sinek Köprüsü 2, üzeri düz köprüler gurubuna girer. Köprü üzeri küçük kemer başlangıcına kadar geniş tutulmuş, iki kemer üzeri ise dar tutulduktan sonra büyük kemer bitiminden birkaç metre sonra tekrar aynı genişliğe ulaşır.

Köprü üzerindeki bu genişlik ve daralma köprü yüzünde kendini kırılarak gösterir. Köprüdeki bu kırılmalar kemerlere geçişte hemen hemen

¹⁸⁷ Diyarbakır Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi

doksan derecelik açılarla sağlanmıştır. Sadece suyun kaynak tarafından bakıldığında soldaki küçük göze geçişte oval bir duvar tercih edilmiştir.

Köprü üzerindeki bu genişleme ve köprü yüzündeki bu kırılmaların 1975 yılındaki onarım esnasında eklenmiş olma ihtimali yüksektir.

Köprü'nün kemer kuruluşuna bakıldığında büyük ana kemerin her iki yanda da kaya üzerine oturtulduğu görülmektedir.

Köprü'nün hafifletme gözünün iç kısmında karşılıklı iki niş yer almaktadır. Bu nişler sonradan kazılmış izlenimi vermektedir. Çünkü köprü yapıldığında böyle nişler eğer düşünülseydi çok daha düzgün ve kullanışlı olarak yapılması gerekirdi.

Köprü'nün genel yapım malzemesi kesme taştır. Kesme taş kullanımının özellikle köprü bitimlerinde moloz taşla birlikte kullanıldığı ve farklılaştığı görülmektedir. Buda yapıda zaman zaman onarımların yapıldığına işarettir.

Köprü 1975 yılında onarımlar görmüştür.¹⁸⁸ Köprüdeki bu onarımlar sırasında olsa gerek köprü yüzü Malabadi Köprüsünde olduğu gibi sıvanmıştır. Bu sıvaların üzeride, sahte derzler çizilerek kesme taş görünümü verilmeye çalışılmıştır. Bu uygulama eserin özgünlüğünü zara vermiştir.

Yine köprü üzerine uzun beton bloklar konularak köprü üzerinin genişliği aynı ölçülere getirilmiştir. Köprü'nün yola dayandığı kısımların geniş tutulmuş olması, bu kısımların bu bloklar için yapıldığı izlenimi vermektedir.

Köprüdeki bu onarımın verdiği en büyük tahribatta işte bu noktada ortaya çıkmaktadır. Köprü üzerinin doldurulması neticesinde köprü'nün üzerinin tam olarak düz mü yoksa eğim var mıydı anlaşılmamaktadır.

Köprü günümüzde kullanılmaktadır. Ağır tarım araçlarının da üzerinden geçtiği anlaşılan köprü'nün, üzerindeki ağır bloklar eğer kaldırılmaz

¹⁸⁸ Diyarbakır Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi

ve köprü yenileme gidilmez ise sonu Sinek Köprüsü 1 gibi olma ihtimali yüksektir.

2.1.13.4. Tarihlendirme

Köprü üzerinde yapım yılını ve yaptıranını belirten bir yazıt bulunmadığın bu yapının tarihlendirmesi zorlaşmaktadır.

Köprü mimarisindeki, sivri kemer kullanımı, merkezi tek kemer kullanımı, kesme taş kullanımı gibi özellikler bu bölgede hüküm süren Artuklular'ın köprü yapımında kullandıkları benzer tekniklerdir.

Ayrıca Sinek Köprüsü 1, Sinek Köprüsü 2 ve Haburman Köprüsü, Sinek Çayı üzerinde birbirine yakın noktalarda inşa edilmiştir. Buranın aktif bir yol güzergâhı olduğu anlaşılmaktadır.

Buradaki yol güzergâhını aktif kullanan Artukoğulları, özellikle ipek yolunun buradaki denetimini elinde bulundurmak amacıyla yoğun köprü inşasına girişmiş olabileceği düşünüldüğünde bu köprünün de Sinek Köprüsü 1 ve Haburman Köprüsü gibi bir Artuklu eseri olma ihtimali yüksektir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DEĞERLENDİRME

Diyarbakır, bölgenin can damarları olan ticaret yollarının kavşak noktasında yer alan stratejik öneme sahip önemli bir kenttir. Her dönemde bu konumunu koruyan özelliğiyle birçok medeniyete ev sahipliği yapmıştır. Tarih boyunca hem bölgenin hem de dünyanın önemli ticaret, sanat ve bilim merkezlerinden biri olmuştur. Bunun doğal sonucu olarak Diyarbakır İl sınırları içinde çok sayıda tarihi taş köprü yapılmıştır. Yol ağlarının bağlantısını sağlayan köprüler, şehrin canlılığını, önemini korumasında önemli bir işlev görmüştür.

Çeşitli yol güzergâhlarının tercih edilmesi, coğrafik ve ekonomik nedenler neticesinde her biri farklı yerlerde yapılan köprüler, ulaşımın aksadığı akarsuların, çayların ve derelerin üzerinde yer alır. Bugün köprülerin birçoğu yol güzergâhlarının değiştirilmesi veya hemen yanına yapılmış yeni köprülerin trafiğe açılması sebebiyle kullanılmamaktadır.

Bu çalışma kapsamında Diyarbakır İli sınırları içinde 13 tarihi taş köprü tespit edilmiş ve incelenmiştir. Bu köprülerden ikisi hariç diğerleri günümüze ulaşmıştır. Günümüze ulaşamamış Sinek Köprüsü 1 ile Ambar Çayı Köprüsü'nün sadece kalıntıları günümüze ulaşmıştır.

Diyarbakır merkez ve ilçelerinde tespit edilebildiğimiz tarihi köprüler; Diyarbakır-Silvan Yolu'nda **Ambarçayı Köprüsü**, Çüngüş ilçe merkezinde **Çüngüş Köprüsü**, Diyarbakır-Ergani karayolunda **Devegeçidi Köprüsü** ve **Devegeçidi Menfez Köprü**, kent merkezinde **Dicle Köprüsü (On Gözlü Köprü)**, Ergani-Çermik-Siverek eski yolunda **Haburman Köprüsü**, Diyarbakır-Eğil yolunda **Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü**, Dicle Nehri üzerinde, Mardin yolunda **Kara Köprü**, eski Eğil yolunda, Devegeçidi Suyu üzerinde **Karasu Köprüsü**, Silvan-Bitlis yolunda **Malabadi (Batmansu) Köprüsü**, Diyarbakır, Yenişehir İlçesi Sancak Mahallesinde **Sancak**

Köprüsü, Çermik'te Fırat Nehri'ne dökülen Sinek Çayı üzerinde **Sinek Köprüsü 1** ve **Sinek Köprüsü 2**'dir.

Ambarçayı Köprüsü, ayakta olmayan bir yapıdır. Yapım tarihi kesin olarak bilinmese de bu yapının mimari özelliklerine bakıldığında Mervanoğulları eseri olma olasılığı yüksektir. 20 gözlü olan yapı, sivri kemerli, üstü düz ve çok gözlü olarak tasarlanmıştır. Diyarbakır İl sınırlarındaki en uzun köprülerden biridir.

Çüngüş Köprüsü, yapım tarihi kesin olarak bilinmese de Çüngüş'te yoğun imar faaliyetlerinde bulunan Osmanlılara ait bir eser olduğu kanaatindeyim. Tek gözlü, sivri kemerli, üstü düz küçük sade bir köprüdür.

Devegeçidi Köprüsü, bu köprünün de kitabsiz olması ve kaynaklarda tarihi ile ilgili kesin bir bilgiye ulaşılamaması sebebiyle tarihlendirmesi kesin olarak yapılmamaktadır. Ancak mimari özelliklerine bakıldığında bu köprünün Romalılar tarafından yapıldığını söyleyebiliriz. Birbirinden farklı 7 gözden meydana gelmiştir. Yuvarlak kemerli, üstü düz, çok gözlü köprülerdendir.

Devegeçidi Menfez Köprüsü, Devegeçidi Köprüsüne yaklaşık 50 metre kadar yakınında yer alan, küçük, yuvarlak kemerli tek bir gözden oluşmaktadır. Üstü düz köprülerdendir. Büyük olasılıkla Devegeçidi Köprüsü ile birlikte Romalılar tarafından yapılmıştır.

Dicle Köprüsü (On Gözlü Köprü), ilk yapının ne zaman yapıldığı bilinmemektedir. Bugünkü yapı üzerindeki yazıtta 1065 tarihinde yapıldığı bilinmektedir. Bugünkü köprü, eski kalıntılar üzerine Mervanoğulları devrinde yaptırılmıştır. Dicle Nehri üzerinde 10 gözlü, sivri kemerli, üstü düz olarak tasarlanmış Diyarbakır'daki en görkemli köprülerden biridir.

Haburman Köprüsü, Artukoğulları zamanında 1179 yılında yaptırılmıştır. Köprü, ortada görkemli büyük bir sivri kemer ile yanlarda, yuvarlak ve daha küçük olmak üzere 3 gözden oluşmaktadır. Ortada büyük merkezi göz ile yanlara doğru eğimli inilen mimarisiyle üzeri dik köprülerdendir.

Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü, 1218 yılında Artukoğlu hükümdarı Melik Salih Mahmud adına yaptırılmıştır. Köprü 7 gözlü ve kemer şekilleri sivridir. Üstü düz olarak tasarlanmıştır.

Kara Köprü, mimari özellikleriyle Osmanlı dönemi eseri olduğunu düşündüğümüz bu yapı 5 gözlü, üstü düz köprülerdendir Köprü, küçük gözden başlayarak ilk üç göz sivri kemerli son iki göz ise yuvarlak kemerlidir.

Karasu Köprüsü, ne zaman yapıldığı tam olarak bilinmemektedir. Mimari özellikleriyle Roma Dönemi eseri olma olasılığı yüksektir. Köprü 6 gözden oluşmaktadır. Köprü kemerleri yarım daire formundadır. Üstü düz çok gözlü köprüler sınıfına girer.

Malabadi (Batmansu) Köprüsü, köprü üzerinde kitabeden 1147–1148 tarihinde, Mardin Artukluları (İlgaziler) hükümdarı Timurtaş tarafından yaptırıldığı anlaşılmaktadır. Doğu–batı doğrultusunda kırılarak uzanan, üstü eğimli, merkezi tek açıklıklı, yanlardaki gözlerle toplam beş gözden oluşan bir köprüdür. Süslemeleriyle Diyarbakır’daki en dikkat çeken köprülerden biridir.

Sancak Köprüsü, İki gözden oluşan, sivri kemerli, üzeri düz küçük bir köprüdür. Karasu Köprüsü ile bağlantısına bakıldığında bu köprünün de Roma dönemi köprüsü olma olasılığı yüksektir.

Sinek Köprüsü 1, ortada sivri kemer ile bunun hemen yanındaki daha küçük göz ve yol bitiminde küçük boşaltma bir gözden oluşmaktadır. İki yana meyilli dik bir köprüdür. Mimari özellikleriyle Artukoğulları dönemi eseri olduğu kanaatindeyiz.

Sinek köprüsü 2, ortada büyük sivri kemer ile yanda küçük basık kemerli iki gözden oluşmaktadır. Üzeri düz köprülerdendir. Mimari özellikleriyle Artukoğulları dönemi eseri olma ihtimali kuvvetlidir.

Ele aldığımız bu köprülerin çoğunun, günümüze ulaşmasında Osmanlı Devleti’nin büyük katkısı vardır. Osmanlı Devleti döneminde bu

yapıların işlevselliğini koruması için yenileme ve sağlamlaştırma çalışmaları dönem dönem yapılmıştır.

Osmanlı belgelerinde 2 Mayıs 1875, 6 Temmuz 1875 ve 25 Aralık 1881 yıllarında köprüler ile ilgili girişimlerde bulunulduğu anlaşılmaktadır. Şura-yı Devlet kararı ve Sadrazam emirleriyle Diyarbakır'da Mardin Kapı dışında bulunan eski köprülerin, Diyarbakır'dan Sivas, Halep ve diğer bölgelere uzanan yollar üzerinde bulunan ve tamire muhtaç olan köprülerin, Diyarbakır'a beş saat mesafede posta caddesinde bulunan Deve Geçidi Nehri üzerine inşa edilmiş olan köprünün tamir ve bakımı için gerekenin yapılması ile ilgili çalışmaların yapıldığı anlaşılmaktadır.¹⁸⁹

Yakın tarihte de özellikle Karayolları Genel Müdürlüğü bu tarihi eserlerin korunması ve gelecek nesillere aktarılması yönünde yoğun bir çalışma yürütmektedir.

189 Kenan Yakuboğlu, Mehmet Salih Erpolat, Mustafa Sarıbiyık, **Osmanlı Belgelerinde Diyarbakır**, Diyarbakır, T.C. Diyarbakır Valiliği Kültür Sanat Yayınları 4, 2011

3.1. TİPOLOJİ

Köprü mimarisini ve köprü biçimini oluşturan en önemli etken, köprünün üzerinde kurulduğu akarsuyun yatağının derinliği ve genişliğidir.

Akarsu yatağının geniş olduğu bir yerde merkezi tek açıklıklı köprü yapımı zor ve masraflıdır. Bu yüzden buralarda geniş yüksek gözler yerine yakın çok fazla yüksek olmayan gözler tercih edilmektedir. Akarsu yatağının geniş olması hem köprü boyunun uzun olmasına hem de göz adedinin fazlalaşmasına sebep olur. Akarsu yatağının geniş olduğu yerlerde yapılan köprülerin genel olarak üstü düz ya da az eğimlidir. Ayrıca köprü yolu da genel olarak düzdür.

Akarsu yatağının dar ve derin olduğu bir yerde genel olarak merkezi bir göz tercih edilir. Eğer yatak çok dar değilse merkezi göz etrafında bazen bir ya da birkaç göz yerleştirilir. Akarsu yatağının çok derin olduğu yerlerde merkezi göz geniş ve yüksektir. Merkezi gözün yer aldığı akarsu yatağı dar ve derinse üstü bazen düz bazen dik tercih edilir. Merkezi göz etrafında birkaç gözün yer aldığı köprülerde ise genel olarak üstü dik köprü biçimi tercih edilmektedir.

Diyarbakır İl sınırları içinde farklı yerlerde yapılmış olan köprüler, esas olarak iki tip gösterirler. Bu köprüler Üstü Düz Köprüler ve Üstü Dik Köprüler olarak karşımıza çıkarlar. Bu köprüleri de kendi içinde Çok Gözlü Köprüler ve Tek Gözlü Köprüler olarak sınıflandırdık. Diyarbakır İl sınırlarında incelemeye aldığımız köprüler arasında Üstü Dik olup ta tek gözden oluşan bir örnek bulunmadığından bu sınıflamaya Diyarbakır İli dışından köprülerle örneklemeye gidilmiştir.

3.1.1. Üstü Düz Köprüler

Diyarbakır İl sınırında incelemeye aldığımız Üstü Düz Köprüler, akarsu yatağının geniş olduğu yerlerde çok gözlü olarak kendisini

gösterirken akarsu yatağının dar olduğu yerlerde tek gözlü olarak kendisini gösterir.

3.1.1.1. Üstü Düz Çok Gözlü Köprüler

Bu grupta **Ambarçayı Köprüsü, Devegeçidi Köprüsü, Dicle Köprüsü, Halilviran Köprüsü, Kara Köprü, Karasu Köprüsü, Sancak Köprüsü, Sinek Köprüsü** 2 olmak üzere toplam 8 tane köprümüz mevcuttur.

İncelediğimiz bu köprüler arasında Ambarçayı Köprüsü dışındaki köprülerin tamamı günümüze ulaşmıştır.

Ambarçayı Köprüsü 20 adet göz ile bu grubun en fazla göz adedine sahip köprüsüdür.

Sancak Köprüsü ise 2 adet göz ile bu grubun en az göz adedine sahip köprüsüdür.

Üstü düz çok gözlü köprü mimarisi Diyarbakır il sınırında incelediğimiz köprülerden de anlaşılabacağı üzere sadece bir medeniyete ait olmayıp tüm medeniyetler tarafından coğrafik, ekonomik ve mimari sebeplerle tercih edilen mimari bir formdur.

Bu forma ait köprüleri ülkemizin çeşitli yerlerinde görmekteyiz. Adana şehir merkezinde Seyhan Nehri üzerinde bulunan M.S 2. yüzyılda Roma Döneminde yapılmış olan tarihi **Taşköprü** üzeri düz 15 gözlü bir köprüdür.

Mardin Kızıltepe'deki 5 gözlü **Kızıltepe (Dunaysır) Köprüsü** ve 3 gözlü **Harzem Köprüsü** üzeri düz çok gözlü köprüler grubuna girmektedir. Bu köprüler Artuklu mimarisinin örnekleridir.¹⁹⁰(R-145,146)

Erzurum-Kars yolunda Aras Nehri üzerinde 6 gözlü tarihi **Çobandede Köprüsü** üstü düz çok gözlü köprülerdendir. Bu köprü İlhanlı mimarisinin örneklerindendir.

Edirne'nin Uzunköprü ilçesinde 174 adet kemeriyle Dünyanın en uzun taş köprüsü olan **Uzunköprü**, üstü düz çok gözlü köprülerin en dikkat çekici olanlarından. Bu şaheser Osmanlı köprü mimarisinin seçkin bir örneğidir.

Sonuç olarak diyebiliriz ki Diyarbakır ilinde Üstü Düz Çok Gözlü Köprüler başlığı altında incelediğimiz köprü modeline hem aynı bölgede hem de farklı bölgelerde rastlamaktayız. Bunun temel sebebi ise ulaşım da karşımıza çıkan engellerin(akarsu, nehir, dere vs..) o denemin şartlarında ancak bu yöntem ve imkânlarla giderilebilir olmasıdır.

3.1.1.2. Üstü Düz Tek Gözlü Köprüler

Bu grupta **Çüngüş Köprüsü**, **Devegeçidi Menfez Köprü** olmak üzere toplam 2 tane köprümüz mevcuttur.

İki köprümüzün de kuruluş yerlerine bakıldığında akarsu yataklarının dar olduğu görülür. Akarsu yatağının çok dar olması bu köprülerin hem tek gözlü hem de üstlerinin düz olarak yapılması için uygun şartlar oluşturmuştur. Eğer akarsu yatağı biraz daha geniş olsa idi köprülerde tüm dengeler değişir ve buda mimariye yansır. Bu tip köprüler aynı zamanda ekonomik köprülerdir.

¹⁹⁰ İrfan Yıldız, Erkan Koç, "Mardin Kızıltepe İlçesinde Artuklu Dönemi Köprüleri." **Birinci Uluslararası Artuklu Sempozyumu Bildirileri**, II. cilt, Mardin, Mardin Valiliği Yayınları, 2007, s. 286.

Antalya'da Köprülü Kanyon Deresi üzerinde Roma dönemine ait **Olukköprü**, tek gözlü üzeri düz köprü mimarisiyle Çüngüş Köprüsü ile benzerlik göstermektedir. İki köprünün de kuruluş yerleri dar ancak vadinin derin olması sebebiyle kemerler kaya üzerine oturtularak köprünün gövdesi oluşturulmuştur. Suyun iki yakası arasındaki mesafenin dar olması sebebiyle bu köprüler, üstleri düz olarak tasarlanmıştır.

Van ili, Muradiye – Çaldıran karayolunun 7. km' sinde yer alan, hangi tarihte yapıldığı bilinmeyen **Şeytan Köprüsü** de üstü düz tek gözlü köprü mimarisine iyi bir örnektir.

Diyarbakır İl sınırı içinde Üstü Düz Tek Gözlü Köprü mimarisi başlığı altında değerlendirdiğimiz Çüngüş Köprüsü ve Devegeçidi Menfez Köprüsü kesin tarihlendirmeleri yapılamamıştır. Ancak mimarilerine bakıldığında ve yapıldıkları yerler göz önünde bulundurulduğunda farklı zamanlarda farklı medeniyetler tarafından yapıldığı kanaatindeyim. Köprü tipolojisine bakıldığında bu köprü modelini Diyarbakır'a özgü ya da bölgeye özgü bir mimari diyemiyoruz. Bu köprü modeli kullanılabilir sade ve basit bir mimari olduğundan örneklerde de görüleceği üzere farklı yerlerde farklı zamanlarda kullanılmıştır.

3.1.2. Üstü Dik Köprüler

Diyarbakır İl sınırında incelemeye aldığımız Üstü Dik Köprüler, akarsu yatağının geniş olduğu yerlerde çok gözlü olarak kendisini gösterir. Diyarbakır İl sınırlarında incelemeye aldığımız köprüler arasında üstü dik olup ta tek gözden oluşan bir örnek bulunmadığından bu sınıflamaya Diyarbakır İli dışından köprülerle örneklemeye gidilmiştir. Bu örneklerden de anlaşılacağı üzere genel olarak akarsu yatağının dar olduğu yerlerde tek gözlü köprü mimarisi tercih edilmiştir. Ama akarsu

yatağının geniş olup üstü dik tek gözden oluşan örnekler de Diyarbakır ili dışında mevcuttur.

3.1.2.1. Üstü Dik Çok Gözlü Köprüler

Bu grupta **Malabadi Köprüsü**, **Haburman Köprüsü** ve **Sinek Köprüsü 1** olmak üzere 3 tane köprümüz vardır.

İncelediğimiz bu köprüler arasında Sinek Köprüsü 1 dışındaki diğer iki köprü günümüze ulaşmıştır. Ancak Sinek Köprüsü 1 sadece kalıntılarıyla günümüzde incelenebilmektedir.

Bu üç eserde Artukoğuları dönemi eseri olması sebebiyle dikkat çekmektedir.

Üç köprüde de köprü düz bir şekilde uzanmaz köprü yüzleri kırılarak uzanır. Bu benzerlik Diyarbakır ilinde incelediğimiz dik köprülerin genel bir özelliği olarak karşımıza çıkar. Bu özelliğin Artuklu köprülerinde kendini göstermesi aynı zamanda Artukoğulları'nın köprü mimarisinde bu planlamayı sevdiklerini anlıyoruz.

Bu özellik sadece Diyarbakır ilinde incelediğimiz köprülere ve Artuklulara ait bir özellik değildir. Maraş-Göksu yolu üzerinde Ceyhan nehri üzerinde yapılmış olan, hangi tarihte kim tarafından yapıldığı tam olarak bilinmeyen **Göksu(Ceyhan) Köprüsü** hem üstü dik çok gözlü planıyla hem de köprü yüzünün kırılarak uzanmasıyla Diyarbakır'daki örneklerine benzemektedir.

Kırıkkale İli, Keskin İlçesinde yer alan, hangi tarihlerde yapıldığı yine bilinmeyen **Çeşnigir Köprüsü** de üstü dik çok gözlü yapısı ile ve Diyarbakır'daki örneklerine kıyasla daha yumuşak kırılarak köprü yolunun devam ettiği görülecektir.

Bitlis İli, Ahlat ilçesinde yer alan, Ahlat'ı camiler, hamamlar, kümbetlerle imar eden Selçuklulara ait olduğunu düşündüğümüz Ahlat **Bayındır Köprüsü** de kırılarak oluşturduğu form ile yine Diyarbakır'daki örneklerine benzemektedir.

Bu örneklerden de anlaşılacağı üzere Diyarbakır'da incelediğimiz üstü dik çok gözlü köprü tipinin, ortak bir özellik olarak köprü yüzlerinin kırılarak oluşturulması ve Artuklu eseri olmaları dikkat çekici ve önemlidir. Ancak bu formdaki köprüler yukarıdaki örneklerden de anlaşılacağı üzere hem bölgede hem de daha farklı yerlerde de karşımıza çıkmaktadır.

Üstü dik çok gözlü köprü modelinin en iyi örneklerinden biri olan Selçukluların Anadolu'da, Kızılırmak üzerinde inşa ettikleri Kayseri'deki **Tekgöz Köprüsü**, köprü yolunun düz olduğu bir örnektir. Anadolu'daki dik köprülere bakıldığında genel olarak düz yolun tercih edildiği görülecektir. (R-147)

3.1.2.2. Üstü Dik Tek Gözlü Köprüler

Diyarbakır İl sınırlarında incelemeye aldığımız köprüler arasında üstü dik olup ta tek gözden oluşan bir örnek bulunmadığından bu sınıflamaya Diyarbakır İli dışından köprülerle örnekleme gidilmiştir.

Diyarbakır'da incelediğimiz köprülere bakıldığında üstü dik olan köprülerin kurulduğu alanın iki yakası arasındaki mesafenin geniş olması sebebiyle merkezi ana gözün yanında, çok küçük dahi olsa bir veya birden fazla gözün kullanıldığı görülecektir. Nehrin iki yakası arasındaki mesafenin azaldığı yerler de ise mesafenin çok dar olması ve coğrafik sebeplerle bu köprülerin üzeri düz yapılmıştır.

Ancak üstü dik tek gözlü köprü örneklerine hem yakın bölgelerde hem de uzak bölgelerde rastlamaktayız.

Bitlis–Baykan yolunda Osmanlı dönemi eseri olan **Dörtulular 2 (Çarpınar) Köprüsü**, Bitlis-Ilıcak Köyündeki **Ilıcak Köprüsü**, Tunceli Çemişgezek ilçesindeki bir diğer Osmanlı eseri olan **Çemişgezek Köprüsü**, Elazığ-Ağın'daki mimari özellikleriyle Roma dönemi eseri olduğunu düşündüğüm **Karamağara Köprüsü**, **Artvin** ili Borçka ilçesinde yine Osmanlı dönemi eseri olan **Demirciler Köprüsü** gibi Anadolu'nun birçok yerinde üstü dik tek gözlü köprü örnekleri mevcuttur.

3.2. YAPI ELEMANLARI

3.2.1. Kemerler

Diyarbakır İlinde incelediğimiz köprülerde yuvarlak ve sivri kemer formunun kullanıldığını görmekteyiz. Kimi köprülerde tek bir kemer biçimi tercih edilirken kimisinde de sivri ve yuvarlak kemerin birlikte kullanıldığını görmekteyiz.

3.2.1.1. Sivri Kemerli Köprüler

Diyarbakır ilinde incelediğimiz, Ambarçayı Köprüsü, 20 gözlü ve sivri kemerlidir. Çüngüş Köprüsü, tek gözlü ve sivri kemerlidir. Dicle Köprüsü, 10 gözlü ve sivri kemerlidir. Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü, 7 gözlü ve kemer şekilleri sivridir. Sancak Köprüsü, 2 gözden oluşan, sivri kemerli köprülerdendir. Sinek Köprüsü 1'de sivri kemer iki gözden oluşmaktadır.

Artuklular, Selçuklular, Osmanlılar genel olarak sivri kemer biçimini tercih ettikleri görülmektedir. Ancak sadece sivri değil yuvarlak kemeri de kullandıkları örnekler mevcuttur. Malabadi, Haburman, Kayseri Tekgöz gibi Köprülerin boşaltma gözlerinde yuvarlak kemer kullanımı açıkça görülmektedir.

3.2.1.2. Yuvarlak Kemerli Köprüler

Devegeçidi Köprüsü, birbirinden farklı, yuvarlak kemerli, 7 gözden meydana gelmiştir. Devegeçidi Menfez Köprüsü, küçük, yuvarlak kemerli tek bir gözden oluşmaktadır. Karasu Köprüsü, Köprü 6 gözden oluşmaktadır. Köprü kemerleri yarım daire formundadır.

Yuvarlak kemer biçimi deyince akla Romalılar gelir. Romalılar yuvarlak kemerli kullanmakta ustadırlar. Köprülerde genel olarak yuvarlak kemerli tercih etseler de Cendere Köprüsü gibi sivri kemerli kullandıkları da görülür. Diyarbakır'daki bu üç köprünün de mimari özelliklerine bakıldığında Roma dönemi eseri oldukları kuvvetle muhtemeldir.

3.2.1.3. Sivri ve Yuvarlak Kemerin Birlikte Kullanıldığı Köprüler

Anadolu'daki Türk köprülerinde genel olarak sivri kemer tercih edilmektedir. Buna karşılık merkezdeki ana sivri kemerin yanında yer alan boşaltma gözlerde yuvarlak kemerler kullanıldığı görülmektedir. Bunun en güzel örneklerine de Diyarbakır İlinde incelediğimiz köprülerde rastlarız.

Haburman Köprüsü, ortada görkemli büyük bir sivri kemer ile yanlarda, yuvarlak ve daha küçük olmak üzere 3 gözden oluşmaktadır. Kara Köprü, bu yapı 5 gözlü küçük gözden başlayarak ilk üç göz sivri kemerli son iki göz ise yuvarlak kemerlidir. Malabadi (Batmansu) Köprüsü, Merkezde büyük sivri kemer ile yanlardaki sivri ve yuvarlak kemerli gözlerle toplam beş gözden oluşan bir köprüdür. Sinek köprüsü 2, ortada büyük sivri kemer ile yanda küçük basık kemerli göz olmak üzere iki gözden oluşmaktadır.

Anadolu'da Kayseri Tekgöz de olduğu gibi örneklerde mevcuttur.

3.2.2. Korkuluklar

Diyarbakır İlinde incelediğimiz köprülerde belirli bir korkuluk şekli çeşidi yoktur. Malabadi Köprüsünde metal korkuluk, Dicle Köprüsünde biraz yüksekçe taştan korkuluk varken Devegeçidi Köprüsü'nde çok fazla yüksek olmayan korkuluk tercih edilmiştir. Korkuluğun hiç olmadığı Haburman (korkuluklar onarım esnasında eklenmiştir.) gibi köprülerde mevcuttur.

3.3. KİTABELER

İncelediğimiz köprüler arasında kitabesi olan beş köprümüz vardır. **Ambarçayı Köprüsü** ve kitabesi günümüze ulaşamamıştır. **Dicle (Ongözlü) Köprüsü, Haburman Köprüsü, Halilviran Köprüsü ve Malabadi Köprüsü** kitabeleriyle birlikte günümüze ulaşmıştır.

Dicle Köprüsü'nde kitabe doğu-batı doğrultusunda uzanan köprünün güney yüzünün batı kısmında kemerlerin üst kesimine yerleştirilmiştir. Beyaz kalker üzerine kûfi hatla iki satır halinde yazılmıştır. Kitabe bugün ayakta duran köprünün inşa kitabesidir.

Haburman Köprüsü'nde kitabe köprünün güney yüzde batıdaki küçük kemerin solunda yer. Beş satır halinde neshi olarak yazılmıştır. Kitabe köprünün inşa kitabesidir.

Halilviran Köprüsü'nde kitabelerden biri, memba tempan duvarı üzerinde, dört satır halindedir. İkinci kitabe, aynı yüzde, ikinci orta ayak tempanında, Nal biçiminde düzenlenmiştir. Sonuncu kitabe ise, yine aynı yüzde 2. ile 3. kemer arası tempan duvarlarındadır. Üç kitabede neshi türde yazılmıştır. Kitabe köprünün inşa kitabesidir.

Malabadi Köprüsü'nde kitabe Kuzey cephede orta gözün doğu tarafında yer alır. Yine nesih hatla yazılmıştır. Farklı görüşler olmasına rağmen bu kitabede yine inşa kitabesidir.

Diyarbakır ilinde incelediğimiz köprülerin çoğunda kitabe bulunmamaktadır. Sadece yukarıda anlattığımız köprülerde kitabe mevcuttur.

Kitabelerde yazı türü olarak hem neshi hem kufinin kullanıldığını görüyoruz.

İncelediğimiz köprüler arasında kitabenin beyaz kalker üzerine yazılması yani renk ve malzeme olarak Dicle Köprüsü'ndeki kitabe farklılık gösterir.

Ambarçayı ve Dicle Köprülerinden de anlaşılacağı üzere Mervaniler'in kitabe kullandıkları görülmektedir.

Artukoğullarının da kitabe kullanımı sevdiklerini Malabadi, Haburman, Halilviran köprülerinden anlamaktayız. Bu Artukoğullarının tüm köprülerde kitabe kullandıkları anlamına gelmez. Diyarbakır'daki Sinek 1, Sinek 2, köprüleri, Mardin Kızıltepe Dunaysır ve Harzem köprüleri gibi kitabe kullanmadıkları köprülerde mevcuttur.

3.4. SÜSLEME

Diyarbakır'da incelediğimiz köprülerin geneli süslemesiz sade yalın yapılardır.

Dicle (Ongözlü) Köprüsü, Haburman Köprüsü, Halilviran Köprüsü ve Malabadi Köprüsü kitabeleriyle bir süsleme ögesi olarak karşımıza çıkar. Bu kitabelerde nesih ve kufi yazı kullanımı ile rumi ve palmet kullanımı yapıları zenginleştirmektedir.

Diyarbakır İlinde ele aldığımız köprüler arasında Malabadi Köprüsü gibi süslemeye sahip köprü yoktur. Ele aldığımız köprüler içerisinde figür kullanımı Malabadi ve Dicle Köprüsü'nde karşımıza çıkar.

Dicle Köprüsü'nde doğu-batı doğrultusunda uzanan köprünün güney yüzünün batı kısmında kemerlerin üst kesimine yerleştirilen kitabenin üstteki

satırının bittiği yerde bir aslan figürüne yer verilmiştir. Figür siyah bazalt üzerine kabartma olarak işlenmiştir.

Malabadi Köprüsü ise başlı başına bir şaheserdir. Katalog bölümünde ayrıntılarıyla verdiğimiz süslemeleri burada tek tek anlatmayacağım. Ama insan ve aslan figürleri olsun güneş gibi gezen betimlemeleri olsun Malabadi bir farklıdır.

Genellikle Anadolu'nun Erken Devir Türk köprüleri, süslemesiz sade yapılardır. Ancak bu genellemeyi Güneydoğu Anadolu'nun bir grup köprüsü, dar olanakları içindeki zengin şekil betimlemeleri(tasvirleri) ile bozmaktadır.¹⁹¹

Söz konusu köprüler: Malabadi, Hasan Keyf, Ceziret İbn Umar ve Cizre'deki Küçük köprüdür. Dördü de Artukoğulları yapısı olan bu köprülerde, kabartma olarak verilmiş şekillerde benzerlik gösteren taraf burç ve gezegen betimlemelerini konu almalarıdır.¹⁹²

Bu köprü örneklerinden de anlaşılacağı üzere Artuklular'ın yapılarda süslemeye önem verdikleri ve betimlemeleri sevdikleri anlaşılmaktadır.

3.5. MALZEME

Köprülerin işlevlerinden dolayı, yapıldıkları malzeme önemlidir. Üzerinden geçtikleri sudan dolayı sürekli bir aşınmaya maruz kalırlar. Bu nedenle köprü yapımında tercih edilen malzeme, genellikle, dayanım gücü yüksek olan, taştır. Anadolu köprülerinde kullanılan malzeme de genellikle taştır. Bazı örneklerde taş ve tuğla birlikte kullanılmıştır.¹⁹³

Diyarbakır'da incelediğimiz köprülerinin ana yapı malzemesi taştır. Köprü'nün yapıldığı yere yakın hangi taş ocağı varsa o taş ocağındaki

¹⁹¹ Fügen İlter, *Güneydoğu Anadolu Erken Devir Türk Köprülerinin Yapısal ve Süsleyici Öğeler Yönünden Değerlendirilmesi*, s. 43.

¹⁹² Fügen İlter, *a.g.e.*, s. 43.

¹⁹³ Dalkılıç, Halifeoğlu, *a.g.m.*, s. 380.

malzeme tercih edilmiştir. Bu hem ekonomiktir hem de inşaatın en kısa zamanda tamamlanması sağlamaktadır.

Diyarbakır'da ele aldığımız köprülerin bir kısmında ise tuğla ile taşın bir arada kullanıldığı görülmektedir. Tuğla kullanımı, köprülerin tüm yapısında olmasa da yer yer kullanılmıştır. **Dicle Köprüsü**'nün bazı gözlerinde, tonoz örtülerde **Haburman Köprüsü**'nün iç dokusunda, **Malabadi Köprüsü**'nde yer alan oda ve boşaltma gözlerinin tonoz örtülerinde ve **Sinek Köprüsü 1**'de kullanılmıştır.

Taş ve tuğlanın birlikte kullanıldığı Diyarbakır'daki köprülere örnek olacak yapılardan birisi 12.yy da yaptırılan **Hasankeyf Köprüsü**'dür. Sağlam kemer üzengiye kadar taş daha sonra sırlı tuğla ile örülmüştür.¹⁹⁴

¹⁹⁴ Halide Sert, "Türk Taş Köprüleri" **Türk Dünyası Mimarlık ve Şehircilik Kurultayı Bildiriler Kitabı II**, Ankara, Keçiören Belediyesi Başkanlığı Yayını, 2008, s. 182

SONUÇ

Türkiye'nin önemli ve stratejik konumu tarih boyunca hep önem arz etmiştir. Bulunduğu yer, medeniyetler arasında geçiş noktası olmuştur. Ekonomik, kültürel, bilim ve dini alanlarda önemli başlangıçların yapıldığı yerlerden biridir. İnsanlığın en eski izlerine ülkemizin her yerinde rastlamak mümkündür. Bu konumu onun gelişmiş yol ağlarının hem bir sebebi hem de bir sonucudur.

Bu yol ağlarının akıcılığının sağlanması ve bu yol ağlarının ilerleye bilmesi için önündeki engellerin kaldırılması ve aşılması gerekmektedir. İşte bu engeller farklı tarihlerde yapılan köprülerle aşılmıştır.

Bu engellerin en güzel şekilde aşıldığı şehirlerimizden bir tanesi de Diyarbakır'dır. Burada birbirinden farklı 13 köprü ele aldık. Kimisi mimarisiyle kimisi tarihiyle kimisi de süslemesiyle ön plana çıkmıştır.

Diyarbakır köprüleri arasında, özgün işlevini ve orijinalliğini koruyan ve devam ettiren köprü sayısı azdır. Bu köprüler çeşitli sebeplerden tahribata uğramıştır. Doğa faktörü, insan faktörü ve gelişen yol ağlarının yer değiştirmesi gibi sebepleri sıralayabiliriz.

Diyarbakır merkez ve ilçelerinde tespit edilebildiğimiz tarihi köprülerden Diyarbakır-Silvan Yolu'nda Ambarçayı Köprüsü günümüze ulaşamamıştır. Çüngüş ilçe merkezinde Çüngüş Köprüsü halen aktif kullanılmaktadır. Diyarbakır-Ergani karayolunda Devegeçidi Köprüsü ve Devegeçidi Menfez Köprü sadece şose yol olarak sınırlı kullanılmaktadır. Kent merkezinde Dicle Köprüsü (On Gözlü Köprü) yenilenmiş olup trafiğe kapatılmıştır. Ergani-Çermik-Siverek eski yolunda Haburman Köprüsü yenilenerek trafiğe kapatılıp park ve mesire alanı olarak kullanılmaktadır. Diyarbakır-Eğil yolunda Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü köyler arasında geçişi sağlayarak kullanılmaktadır. Dicle Nehri üzerinde, Mardin yolunda Kara Köprü yanında yapılan yeni yol ile trafiğe kapatılmıştır. Eski Eğil yolunda, Devegeçidi Suyu üzerinde Karasu Köprüsü yenilenmiş doğal

şartlarla ve yakınında yapılan yeni yolun trafiğe açılmasıyla aktif kullanımını yitirmiştir. Silvan-Bitlis yolunda Malabadi (Batmansu) Köprüsü yanında yapılan yeni köprü trafiğe açılarak Malabadi trafiğe kapatılmıştır. Diyarbakır, Yenişehir İlçesi Sancak Mahallesiinde Sancak Köprüsü trafiğe kapatılmıştır. ermik'te Fırat Nehri'ne dökülen Sinek ayı zerinde Sinek Köprüsü 1 günümüze ulaşamamıştır ancak Sinek Köprüsü 2 kullanıma devam edilmektedir.

Diyarbakır il ve ilçelerinde yer alan tarihi köprüler mimari yapılarıyla tarihsel geçmişleriyle günümüze köprü kurmaktadırlar. Bu yapıların daha çok üzerinde durularak önemleri anlaşılması gaye edinilmiştir.

TERİMLER SÖZLÜĞÜ

Açıklık:	Gözü iki yandan çevreleyen ayakların, iç yüzleri arasındaki uzaklık.
Alt Yapı:	Köprü yapısının toprak altında bulunan kısmı.
Arşiyolt:	Hafifletme kemerinin dekoratif amaçla dışa doğru taşkın ve süslü yapılanı.
Asma Köprü:	Karşılıklı iki yakada yer alan iki kule ayak arasına gerilen, çelik halatlara asılan köprü.
Asılı Köprü:	Gergili köprü.
Ayak:	Köprü kemerlerinin ve tabliyenin taşıma gücünü yüklenen taş, tuğla veya ahşaptan yapılan taşıyıcı.
Baba Taşları:	Köprü başlarına ve korkuluğun baş kısımlarına konulan dikey taşlara verilen isim. Düz, sade şekillerde olanların yanında devlet ileri gelenlerinin kavuklarını hatırlatır şekilde başlıklı olanları da mevcuttur.
Basarnalı Köprü:	Teknelerin geçmesini ele verecek biçimde, döşemesi bir kaldıraç kaldırılıp indirilen köprü.
Bek:	Orta ayakların topuk ve burunlarının her biri.
Boşaltma Gözü:	Köprü altından geçen suyun, normal zamanlarda geçmediği, hatta normal taşkınlarda da çalışmayan, fakat büyük taşkınlarda su geçirmek amacıyla çalışan köprü gözleri. Bunlar genellikle köprü gözlerinin yükseğinde, ya da nehir yatağının yükseldiği yerlerde bulunurlar.

Burun:	Orta ayakların memba ucunda, tempan duvarından geçen düşey düzlemin dışında kalan yapı.
Çekme Köprü:	Ortaçağ'da kale ve şato kapıları önündeki hendekleri geçmek, günümüzde ise kanallarda gemilere geçit vermek üzere kullanılan ve iki yandaki zincir ve makara düzeniyle indirilip kaldırılan, kaldırmalı köprü.
Çevre Taşları:	Kemer formunu belirledikleri için kemerin en iyi şekilde görünümünü sağlarlar. Çevre taşları, tempan duvarı ile aynı düzeyde olduğu gibi, tempan duvarından 3-5 cm. çıkıntılı veya girintili olarak da yapmıştır.
Dubalı Köprü:	Tabliyesi yan yana sıralanan dubalar üzerine oturan köprü.
Gergili Köprü:	Tabliyesi yüksek bir pilonun tepesine tutturulmuş, gergin halatlarca taşınan asılı köprü.
Göz:	Köprü kemerlerinden her biri. Birbirini izleyen iki ayak arasında kalan ve bu iki ayakla üstündeki kemerin çevrelediği alan. Köprünün iki ayağı arasındaki boşluk.
Emniyet ve Kontrol	
Tesisleri:	Köprüler üzerinde muhafız ve gümrük memurları tarafından kontrol edilen kapılar görülür. Bu memurların oturmaları için ayrıca tempan duvarı içerisine yapılmış odacıklara verilen ad.

Hafifletme Gözü:	Su geçirmesi düşünülmeyen, fakat köprü gövdesinin bir takım teknik kaygılarla hafifletilmesi istenen yerlerde, fonksiyonu sadece köprü ağırlığını azaltmak olan gözler. Bunlar taşkınlarla cephede bölünme sağladığından köprüye hareketlilik kazandırır. Sivri, yuvarlak, dairesel şekilde olanlara rastlanmaktadır.
Hafifletme Kemer:	Taşıyıcı kemerin üstünde ve ona bitişik olarak yapılan kemer. Genellikle taşıyıcı kemer takviye amacıyla yapıldığı gibi dekoratif düşüncelerle yapılmış olanları da vardır.
Harpuşta Köprü:	Üstü harpuşta biçiminde eğik ya da yuvarlak olan tek gözlü köprü.
Hatti-Debuse:	Köprü boyuna kesitinde; su geçiren gözlerin su yüzeylerinin toplamı.
Kanat Duvarı:	Çoğunlukla köprülerin memba tarafında yapılan ve bir ucu köprü kenar ayağına dayalı olan ve memba yatağına açılarak devam eden, esas görevi akarsuyu köprü gözlerine sevk etmek olan ayrıca da kenar ayağının gerilerini koruyan duvar. Kanat duvarları, perkitme amacıyla köprünün mansap tarafına da yapılabilirler.
Kemer:	Açıklığı örten ve üzerine gelen yükü, üstünde yükseldiği ayaklara ileten yapı. Bu çoğunlukla tek dizi taşlardan yapılmaktadır.

Kemer Genişliği:	Bir kemerin bindiği iki duvar, iki ayak ve sştşn arasındaki mesafe. İki şzengi arasındaki uzaklık.
Kilit:	Kemer eğrisinin en yşksek noktası.
Kilit Taşı:	Kilit noktasına yerleştirilen taş.
Korkuluk:	Tabilyenin her iki tarafında ve tempan duvarının şzerinde yşkselen ve geğişte gşveni sağlayan bşlşm.
Korniş(plent taşı):	Yol seviyesini belirleyen ve tempan duvarını sınırlandıran bşlşmdşr. Kemer şzerinden teğet geğer ve kşprş meyline uygun olarak devam eder.
Kşprş Eğimi:	Ortadaki bşyşk gşz şzerinden iki yana doğru ağılmadan kaynaklı meyil.
Kşprş Genişliği:	Şzerinden geğilen, kşprşnşn korkuluklarını da içine alan genişliğidir. Bunu tempan duvarları dış yşzleri arasındaki mesafe olarak da tanımlayabiliriz.(Tabliye).
Kşprş Omuzlaması:	Kâgir kşprş ayağı.
Kşprş Uzunluğu:	Yoldan kşprşye girilirken, yol dōřemesinin bittiği yerden ęıkıřta yine yol dōřemesinin başladığı yere kadar olan uzaklık. Genel olmamakla beraber bu uzunluk korkuluk uzunluğuna eşittir. Bunu, kşprş yapısının başladığı yerle, bittiği yer arasındaki uzaklık olarak da tanımlayabiliriz.
Mansap Taraf:	Suyun aktığı kısım.
Memba Taraf:	Suyun kaynak tarafı.

Orta Ayak Burnu:	Selyaranların da üstünde bulunduğu, tempan duvarı dışında bulunan yapı.
Orta Ayak Topuğu:	Orta ayakların mansap tarafında yapılan, tempan düzlemi dışında, üçgen prizma, kübik, silindirik şeklinde biçim verilen yapı.
Rötret:	Orta ayak burnu ya da topuğu üstünde döşemeye kadar yükselen hacim.
Sed (Sedde) Duvarı:	Genellikle taşkınlarda, yatak dışına tasan akarsuların çevredeki araziye dağılmasını önlemek üzere, iki sahil boyunca yapılan duvarların her biri.
Selyaran:	Orta ayakların memba tarafına yapılan ve genellikle tempan düzlemi dışında, üçgen prizma şeklinde biçimlendirilen ve suyun açıklıklara yönelmesini sağlayan eğri yüzeyler.
Tabliye:	Ayaklar arasındaki döşemeye verilen isim. Köprü genişliği.
Takviye Kemer:	Hafifletme kemeri.
Tempan:	Köprü gövdesini, memba ve mansap taraftan sınırlayan yüzey.
Tempan Duvarı:	Tempan yüzeyini teşkil eden duvar. Bu duvar genellikle kesme tas duvar olarak yapılmaktadır. Moloz ya da karışık örgülü olanları da vardır.
Topuk:	Orta ayakların mansap ucunda, tempan duvarından geçen düşey düzlemin dışında kalan yapı kısmı.

Üst Yapı:	Toprak üstünde kalan köprü yapısının tümü.
Üzengi:	Ayaklarda kemer eğrisinin başladığı yer.
Üzengi Taşı:	Üzengi noktasına yerleştirilen taş.
Yol Genişliği:	Köprünün korkulukları arasında kalan ve faydalanılan genişlik.*

* Bkz. Terimler sözlüğü, ARSEVEN, Celal Esad; “Köprü maddesi”, **Sanat Ansiklopedisi**, III. Cilt, İstanbul, Milli Eğitim Bakanlığı Basımevi, 1965; ATAK, Erkan; “**Erken Osmanlı Köprüleri**”, (yayınlanmamış yüksek lisans tezi), Onsekiz Mart üniversitesi, Çanakkale, 2008; DOĞAN, Hasol; **Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü**, İstanbul, Yem Yayın, 2008; İLTER, Fügen; **Osmanlılara Kadar Anadolu Türk Köprüleri**, Ankara Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası, 1978; ÖDEKAN, Ayla; “Köprü Maddesi”, **Eczacıbaşı Sanat Ansiklopedisi**, C. 2, İstanbul Yem Yayınları, 1997; SÖZEN, Metin – TANYELİ; Uğur, **Sanat Kavram ve Terimleri Sözlüğü**, İstanbul, Remzi Kitabevi, 1996.; TUNÇ, Gülgün; **Taş Köprülerimiz**, Ankara, Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası, 1978., isimli kaynaklardan derlenerek oluşturulmuştur.

KAYNAKÇA

- AKURGAL, Ekrem; **Anadolu Kültür Tarihi**, Ankara, Tubitak Yayınları, 1998.
- AKURGAL, Ekrem, **Anadolu Uygarlıkları**, İstanbul, Net yayıncılık, 1989.
- ANONİM, “Diyarbakır Maddesi”, **Yurt Ansiklopedisi**, 4. Cilt, İstanbul 1982, s.2235-2236.
- ARSEVEN, Celal Esad; “Köprü maddesi”, **Sanat Ansiklopedisi**, III. Cilt, İstanbul, Milli Eğitim Bakanlığı Basımevi, 1965, s. 1127-1134.
- ARSLAN Rıfki, “Diyarbakır Kentinin Tarihi ve Bugünkü Konumu.” **Diyarbakır; Müze Şehir**, İstanbul, YKY, 1999, s. 80-107
- ATAK, Erkan; “**Erken Osmanlı Köprüleri**”, (yayınlanmamış yüksek lisans tezi), Onsekiz Mart üniversitesi, Çanakkale, 2008.
- AYDINER, Mesut; ” Küresel Isınma Tartışmalarına Tarihten Bir Katkı: Arşiv Belgeleri Işığında XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Diyarbekir ve Çevresinde Meydana Gelen Büyük Kıtık ve Alınan Tedbirler”, **OTAM(Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi)**, S.19, Ankara, 1990, s. 123-138.
- BAŞ, Gülsen, “**Diyarbakır’daki İslam Mimarisinde Süsleme** “, Yüzüncü Yıl Üniversitesi, (yayınlanmamış doktora tezi), Van, 2006
- BEYSANOĞLU, Şevket; **Diyarbakır Coğrafyası**, İstanbul, Şehir Matbaası, 1982.
- BEYSANOĞLU Şevket; “Kuruluşundan Günümüze Kadar Diyarbakır Tarihi ” **Diyarbakır; Müze Şehir**, İstanbul, YKY, 1999, s.38-79
- ÇULPAN, Cevdet; **Türk Taş Köprüleri (Ortaçağdan Osmanlı Devri Sonuna Kadar)**, Ankara, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1975.

DALKILIÇ, Neslihan-HALİFEOĞLU, Meral; “Diyarbakır Merkez ve İlçelerinde Yer Alan Tarihi Köprüler.” **Nebiler, Sahabiler, Azizler ve Kırallar Kenti Diyarbakır**, Ankara, Türkiye Diyanet Vakfı Yayın Mat. Ve Tic. İşl., 2010, s. 369-382

DARKOT, Besim; “Diyarbakır”, **İslam Ansiklopedisi**, III. Cilt, İstanbul. 1945, s.603-628.

DANIŞMAN, Günhan H.; ”Kentleşme Sürecinin Başlangıcında Anadolu Uygarlıklarının Yeri”, **Boğaziçi Üniversitesi Beşeri Bilimler Dergisi**, Sayı.6, İstanbul 1978, s.92-98.

DEMİRTAŞ Ayşe; ”**İslam Fethine Kadar Diyarbakır**”, (yayınlanmamış yüksek lisans tezi), Fırat Üniversitesi, Elazığ, 2007.

DEMİRKENT, Işın; “Diyarbakır”, **Türk Ansiklopedisi**, C.13, Ankara, Yeni Türkiye Yayınları, 1996, s.378-385.

DOĞAN, Hasol; **Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü**, İstanbul, Yem Yayın, 2008

GÖYÜNÇ, Nejat; “Diyarbakır”, **Türk Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi**, C.9, İstanbul. 1999, s. 464-466.

HASPOLAT, Kenan; “Hükümdarlar, Paşalar ve Beyler Kenti Diyarbakır.” **Nebiler, Sahabiler, Azizler ve Kırallar Kenti Diyarbakır**, Ankara, Türkiye Diyanet Vakfı Yayın Mat. Ve Tic. İşl., 2010, s.233-314

İLTER, Fügen; **Osmanlılara Kadar Anadolu Türk Köprüleri**, Ankara Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası, 1978

KEJANLI, Türkan; “**Anadolu’da Kale Kentler ve Koruma Sorunları: Diyarbakır Kale Kenti**”, (yayınlanmamış doktora tezi), Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul. 2004

KINAL, Firuzan; **Eski Anadolu Tarihi**, Ankara, TTK. Yayınları, 1987

- MEMİŞ, Ekrem; **Eskiçağ Türkiye Tarihi**, Konya, Öz Eğitim Yayınları, 1995
- ÖDEKAN, Ayla; "Köprü Maddesi", **Eczacıbaşı Sanat Ansiklopedisi**, C. 2, İstanbul Yem Yayınları, 1997, 1055-1056.
- ÖNDER, Mehmet; Anadolu **Şehir Adları**, Defne Yayınları, Ankara. 1969
- ÖZCAN, Koray; "**Anadolu'da Selçuklu Dönemi Yerleşme Sistemi ve Kent Modelleri**", (yayınlanmamış doktora tezi), Selçuk Üniversitesi, Konya 2005,
- ÖZCAN, Koray; "Anadolu'da Selçuklu Kentler Sistemleri ve Mekansal Kademelenme (1), **Journal of the Faculty of Architecture, Middle East Technical University**", Volume. 3, No.2, Ankara 2006, s. 21-62
- PARLA, Canan; "Osmanlı Öncesinde Diyarbakır: Kente Hakim Olanlar ve Bıraktıkları İzler." **I. Uluslararası Oğuzlardan Osmanlıya Diyarbakır Sempozyumu Bildirileri**, İzmir, O.R.B Organizasyon, 2004, s.283-2837
- PEKİN, Faruk – YILMAZ, H. Feymi; **Türkiyenin Kültür Mirası 100 Köprü**, İstanbul, NTV Yayınları, 2008
- SÖZEN, Metin – TANYELİ, Uğur; **Sanat Kavram ve Terimleri Sözlüğü**, İstanbul, Remzi Kitabevi, 1996.
- TANYELİ, Gülsün; "Türkiye Köprüleri", **Türkler Ansiklopedisi**, C.12, Ankara, Yeni Türkiye Yayınları, 2000, s.231-240
- TUNÇ, Gülgün; **Taş Köprülerimiz**, Ankara, Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası, 1978.
- TUNCER; Orhan Cezmi; "Diyarbakır Kenti Kimliği", **Bütün Yönleriyle Diyarbakır Sempozyumu**, Ankara, 2001, s.164-176.

YILMAZÇELİK, İbrahim; “XIII. Yüzyıl ile XIX. Yüzyılın Diyarbakır Eyaletinin İdari Yapısı ve İdari Teşkilatlanması, **Dil, Tarih ve Coğrafya Dergisi**, C.18, S.29, Ankara, 1999, s. 217-232.

YILMAZÇELİK, İbrahim;” Osmanlı Hâkimiyeti Süresince Diyarbakır Eyaleti Valileri (1516-1838), **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, C.10, S.1, Elazığ. 2000, s.233-287.

YILMAZÇELİK, İbrahim; “Osmanlı Hâkimiyeti Süresince Diyarbakır Eyaleti’nin İktisadi ve Sosyal Durumu.” **Diyarbakır; Müze Şehir**, İstanbul, YKY, 1999, s.470-511

۹
دیاربکر ولایتی ارنام سسی

دیاربکرده سیولر و روزنجهی دهلنده کانه چوکن حد و نیم دهلر جهنده دهن سبورکه ودها اوتیه رانداد
ایده بوسه طریقه بو طریقه اوزرین بولنامه کویرینک الماک انسان و ایزی تعری ایچیجه جهای ایکی بولک
تیمم بیه بیک سکر بوز غرضتک تحفه نرونه و ولایت بیه منه سیک ماف و نا مملکتی جانبه عینه ایچی
دینک انسان و تعریه مشهور نک بیه قوند و کورلر موقیقه کشف ایته یلرکی افاده دایر بوسه مرکز ولایت
عقد اولنامه مجلسی عومیه و نرد اولر مصلطایم ملفوظاتی شوری دله لری الحاکم اولنامه بالمخایره نافه
نظارت جلیله سنده کلاره جولیده اگره مصاف و مجمع مصلطایم ایکی بولک نیمه بیک سکر بوز غرضتک
ایسم کشف بولماری اوزرین اجرا ایته یلر تحفه ایچیجه اوج بولک اتیه ایکی بیک بشیر اوج غرضتک بالغ
اولدنیف و انسان مشهور کورلر کورلر مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی
صاعده و یا خود عملاً عومیه ایسم اولر جعفری اولر مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی
ایسم مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی
اولنامه قوند کورلر مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی
قوند کورلر مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی
نعمیه مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی
اولنامه طریقه بولک مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی
بولک و کورلر کورلر مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی
بولک مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی
انسانی دهن مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی
اولنامه بوز اوج مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی
درجه کفایت بولماری مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی
مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی
موقیقه فیه طریقه کشف ایته یلر بولک مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی
اصول عالیله بولماری مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی
شادی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی
سور مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی مملکتی

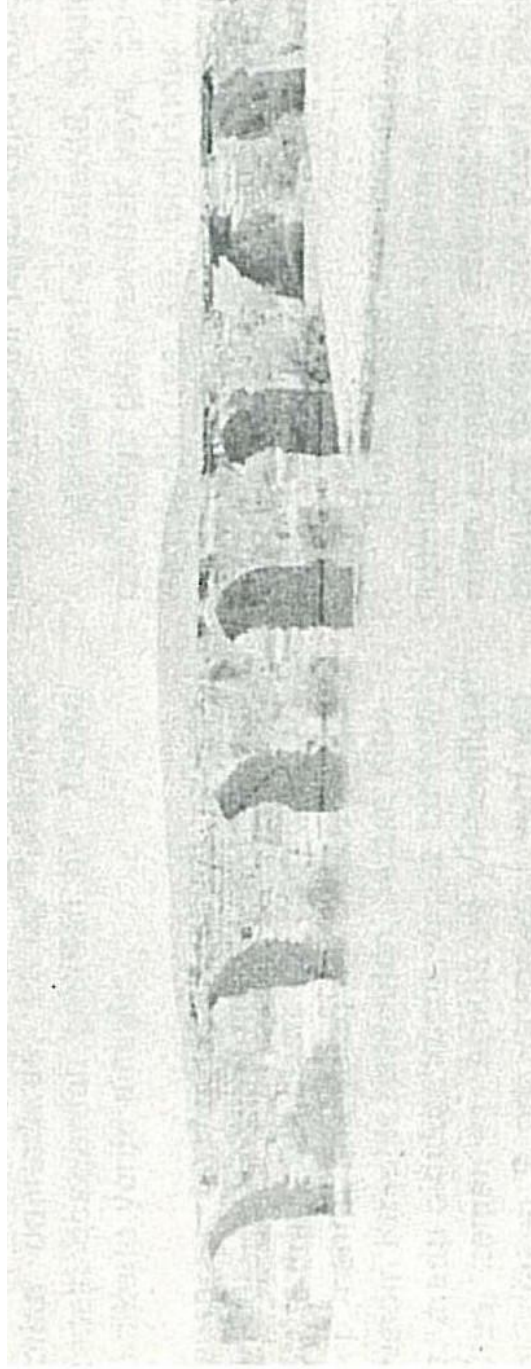
6 Temmuz 1875 tarihli belgede Diyarbakır'dan Sivas, Halep ve diğer bölgelere uzanan yollar üzerindeki köprüler ile ilgili Sadrazam emri.

EK 2: RESİMLER

Resim 1: Ambarçayı Köprüsü: Kalıntılar (Dalkılıç, Halifeoğlu)



Resim 2: Ambarçayı Köprüsü: Yıkılmadan önce var olan kitabe (Fügen İlter)



Resim 3: Ambarçayı Köprüsü: Yıkılmadan önce (Fügen İlter)



Resim 4: Ambarçayı Köprüsü Kalıntıları 2008 (Diyarbakır Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü)



Resim 5: Çüngüş Köprüsü: İlçe merkezinde bulunduğu yer(Şafak Kutlay)



Resim 6: Çüngüş Köprüsü: Köprü ve şehir dokusu (Şafak Kutlay)



Resim 7Çüngüş Köprüsü: Suyun kaynak tarafı (Şafak Kutlay)



Resim 8: Çüngüş Köprüsü: Suyun aktığı taraf (Şafak Kutlay)



Resim 9: Çüngüş Köprüsü: Köprü üstü düz (Şafak Kutlay)



Resim 10: Çüngüş Köprüsü: Suyun aktığı taraf sivri kemer ayrıntısı (Şafak Kutlay)



Resim 11: Çüngüş Köprüsü: Köprü ayaklarının oturduğu doğal kaya(Şafak Kutlay)



Resim 12: Çüngüş Köprüsü: Suyun kaynak tarafı kemer açıklığı (Şafak Kutlay)



Resim 13: Çüngüş Köprüsü: Suyun kaynak tarafı köprü yolu (Şafak Kutlay)



Resim 14: Çüngüş Köprüsü: Suyun kaynak tarafından köprü yolunun kırılma yaptığı yüz (Şafak Kutlay)



Resim 15: Çüngüş Köprüsü: Suyun aktığı taraf bugünkü durumu (Şafak Kutlay)



Resim 16: Çüngüş Köprüsü: Suyun kaynak tarafı bugünkü durumu (Şafak Kutlay)



Resim 17: Devegeçidi Köprüsü: Konumu (Şafak Kutlay)



Resim 18: Devegeçidi Köprüsü: Suyun aktığı taraftan köprünün yedi gözü
(Şafak Kutlay)



Resim 19: Devegeçidi Köprüsü: Suyun kaynak tarafından köprünün yedi gözü (Şafak Kutlay)



Resim 20: Devegeçidi Köprüsü: Suyun aktığı taraftan köprünün en büyük dört gözü (Şafak Kutlay)



Resim 21: Devegeçidi Köprüsü: Köprünün üstü ve köprü yolu (Şafak Kutlay)



Resim 22: Devegeçidi Köprüsü: Köprünün üstü ve köprü yolu (Şafak Kutlay)



Resim 23: Devegeçidi Köprüsü: Köprü yolunun genişleyip darlaştığı görölüyor (Şafak Kutlay)



Resim 24: Devegeçidi Köprüsü: Suyun aktığı taraftan soldan sağa doğru gözlerin küçüldüğü görölüyor (Şafak Kutlay)



Resim 25: Devegeçidi Köprüsü: Kemerlerden ayrıntı (Şafak Kutlay)



Resim 26: Devegeçidi Köprüsü: Suyun aktığı taraftan selyaranlar (Şafak Kutlay)



Resim 27: Devedgeçidi Köprüsü: Suyun aktığı taraftan selyaranlardan ayrıntı
(Şafak Kutlay)



Resim 28: Devedgeçidi Köprüsü: Suyun kaynak tarafından selyaranlar (Şafak
Kutlay)



Resim 29: Devedgeçidi Köprüsü: Suyun kaynak tarafından selyaranlar (Şafak Kutlay)



Resim 30: Devedgeçidi Köprüsü: Suyun kaynak tarafından çörteler (Şafak Kutlay)



Resim 31: Devedeğidi Köprüsü: Suyun aktığı taraftaki destek duvarları (Şafak Kutlay)



Resim 32: Devedeğidi Köprüsü: Köprü ve ilerisindeki modern köprü (Şafak Kutlay)



Resim 33: Devedeğidi Menfez Köprüsü: Suyun aktığı taraf (Şafak Kutlay)



Resim 34: Devedeğidi Menfez Köprüsü: Suyun aktığı taraf kemer (Şafak Kutlay)



Resim 35: Devegeçidi Menfez Köprü: Üstten Görünüş (Şafak Kutlay)



Resim 36: Devegeçidi Menfez Köprü: Üstten Görünüş (Şafak Kutlay)



Resim 37: Devedeğidi Menfez Köprüsü: Kemer tonozu (Şafak Kutlay)



Resim 38: Devedeğidi Menfez Köprüsü: Kemer tonozu moloz taş kullanımı
(Şafak Kutlay)



Resim 39: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Konumu (Şafak Kutlay)



Resim 40: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Kitabe ve Yazıt (Şafak Kutlay)



Resim 41: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Kitabe ve Yazıt baştan birinci
(Şafak Kutlay)



Resim 42: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Kitabe ve Yazıt baştan ikinci
(Şafak Kutlay)



Resim 43: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Kitabe ve Yazıt baştan üçüncü (Şafak Kutlay)



Resim 44: Dic.le (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Suyun kaynak tarafı (Şafak Kutlay)



Resim 45: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Suyun kaynak tarafı (Şafak Kutlay)



Resim 46: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Suyun aktığı taraf (Şafak Kutlay)



Resim 47: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Suyun aktığı taraf (Şafak Kutlay)



Resim 48: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Köprü üstü ve yolu (Şafak Kutlay)



Resim 49: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Köprü üstü ve yolu (Şafak Kutlay)



Resim 50: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Köprü üstü ve yolu (Şafak Kutlay)



Resim 51: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Köprü korkuluğu (Şafak Kutlay)



Resim 52: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Köprü korkuluğu (Şafak Kutlay)



Resim 53: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Suyun aktığı taraf İstinat Duvarları (Şafak Kutlay)



Resim 54: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Suyun kaynak tarafı selyaranlar (Şafak Kutlay)



Resim 55: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Namazgâh (Şafak Kutlay)



Resim 56: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Namazgâh (Şafak Kutlay)



Resim 57: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Aslan figürü ve bitkisel süsleme
(Şafak Kutlay)



Resim 58: Dicle (Ongözlü Köprü) Köprüsü: Kemer tonozlarında tuğla
kullanımı (Şafak Kutlay)



Resim 59: Haburman Köprüsü: Kitabe



Resim 60: Haburman Köprüsü: Yapım kitabesi



Resim 61: Haburman Köprüsü: Suyun aktığı taraf (Şafak Kutlay)



Resim 62: Haburman Köprüsü: Suyun aktığı taraf üç göz (Şafak Kutlay)



Resim 63: Haburman Köprüsü: Suyun kaynak tarafı soldan ilk göz (Şafak Kutlay)



Resim 64: Haburman Köprüsü: Suyun kaynak tarafı soldan ikinci göz (Şafak Kutlay)



Resim 65: Haburman Köprüsü: Suyun kaynak tarafı soldan üçüncü göz (Şafak Kutlay)



Resim 66: Haburman Köprüsü: Suyun aktığı taraf ana göz (Şafak Kutlay)



Resim 67: Haburman Köprüsü: Köprü kırılarak ilerliyor (Şafak Kutlay)



Resim 68: Haburman Köprüsü: Köprü üstü ve yolu (Şafak Kutlay)



Resim 69: Haburman Köprüsü: köprü onarılmadan önce korkulukları yoktu
(Fügen İlter)



Resim 70: Haburman Köprüsü: Suyun kaynak tarafı selyaranlar (Şafak
Kutlay)



Resim 71: Haburman Köprüsü: Suyun aktığı taraf selyaranlar (Şafak Kutlay)



Resim 72: Haburman Köprüsü: Suyun kaynak tarafı tuğla kullanımı (Şafak Kutlay)



Resim 73: Haburman Köprüsü: Suyun kaynak tarafı ana kemerde tuğla kullanımı (Şafak Kutlay)



Resim 74: Haburman Köprüsü: Köprü ve park alanı (Şafak Kutlay)



Resim 75: Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü: Bulunduğu konum (Şafak Kutlay)



Resim 76: Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü: Suyun kaynak tarafında kitabeler yer alır (Şafak Kutlay)



Resim 77: Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü: Suyun kaynak tarafı sağdan ilk kitabe (Şafak Kutlay)



Resim 78: Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü: Suyun kaynak tarafı sağdan ikinci kitabe (Şafak Kutlay)



Resim 79: Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü: Suyun kaynak tarafı sağdan üçüncü kitabe (Şafak Kutlay)



Resim 80: Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü: Genel görünüş (Şafak Kutlay)



Resim 81: Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü: Suyun kaynak tarafı kemerler
(Şafak Kutlay)



Resim 82: Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü: Suyun aktığı taraf kemerler
(Şafak Kutlay)



Resim 83: Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü: Köprü üstü ve yolu (Şafak Kutlay)



Resim 84: Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü: Köprü üstü ve yolu (Şafak Kutlay)



Resim 85: Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü: Köprü girişi genişliği küçük
kemer başlangıcından sonra daralır (Şafak Kutlay)



Resim 86: Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü: Suyun kaynak tarafı selyaranlar
(Şafak Kutlay)



Resim 87: Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü: Selyaran ayrıntı (Şafak Kutlay)



Resim 88: Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü: Suyun aktığı taraf selyaranlar (Şafak Kutlay)



Resim 89: Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü: Selyaran ayrıntı (Şafak Kutlay)



Resim 90: Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü: Sonradan yapılan korkuluklar
(Diyarbakır Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü
Arşivi)



Resim 91: Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü: Çörten örneği (Şafak Kutlay)



Resim 92: Halilviran (Artukoğulları) Köprüsü: Köprünün bugünkü durumu (Şafak Kutlay)



Resim 93: Kara Köprü: Konumu (Şafak Kutlay)



Resim 94: Kara Köprü: Suyun aktığı taraf (Şafak Kutlay)



Resim 95: Kara Köprü: Suyun kaynak tarafı (Şafak Kutlay)



Resim 96: Kara Köprü: Köprü üstü ve yolu (Şafak Kutlay)



Resim 97: Kara Köprü: Köprü üstü ve yolu (Şafak Kutlay)



Resim 98: Kara Köprü: Suyun kaynak tarafından soldan ilk iki göz yuvarlak (Şafak Kutlay)



Resim 99: Kara Köprü: Suyun kaynak tarafından sağdan ilk üç göz sivri (Şafak Kutlay)



Resim 100: Kara Köprü: Suyun kaynak tarafı selyaranlar (Şafak Kutlay)



Resim 101: Kara Köprü: Suyun kaynak tarafı selyaranlar (Şafak Kutlay)



Resim 102: Kara Köprü: Suyun kaynak çörtenler (Şafak Kutlay)



Resim 103: Kara Köprü: Köprü üstü çörlen yeri (Şafak Kutlay)



Resim 104: Kara Köprü: Köprünün yanına yapılan modern köprü (Şafak Kutlay)



Resim 105: Karasu Köprüsü: Konum (Şafak Kutlay)



Resim 106: Karasu Köprüsü: Suyun kaynak tarafı (Şafak Kutlay)



Resim 107: Karasu Köprüsü: Suyun aktığı taraf (Şafak Kutlay)



Resim 108: Karasu Köprüsü: Köprü üstü ve yolu (Şafak Kutlay)



Resim 109: Karasu Köprüsü: Köprü üstü ve yolu (Şafak Kutlay)



Resim 110: Karasu Köprüsü: Selyaranlar (Şafak Kutlay)



Resim 111: Karasu Köprüsü: Selyaranlar (Şafak Kutlay)



Resim 112: Karasu Köprüsü: Suyun aktığı taraf (Şafak Kutlay)



Resim 113: Karasu Köprüsü: Köprü ve antik yol (Şafak Kutlay)



Resim 114: Karasu Köprüsü: Genel görünüş (Şafak Kutlay)



Resim 115: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Konum (Şafak Kutlay)



Resim 116: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Kitabe (Şafak Kutlay)



Resim 117: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Köprü gözleri (Dalkılıç, Halifeoğlu)



Resim 118: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Suyun aktığı taraf (Şafak Kutlay)



Resim 119: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Suyun aktığı taraf (Şafak Kutlay)



Resim 120: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Suyun kaynak tarafı (Şafak Kutlay)



Resim 121: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Köprü üstü ve yolu (Şafak Kutlay)



Resim 122: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Köprü üstü ve yolu (Şafak Kutlay)



Resim 123: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Suyun aktığı taraf ana kemer açıklığı (Şafak Kutlay)



Resim 124: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Suyun kaynak tarafı ana kemer açıklığı (Şafak Kutlay)



Resim 125: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Alt odalara açılan giriş (Şafak Kutlay)



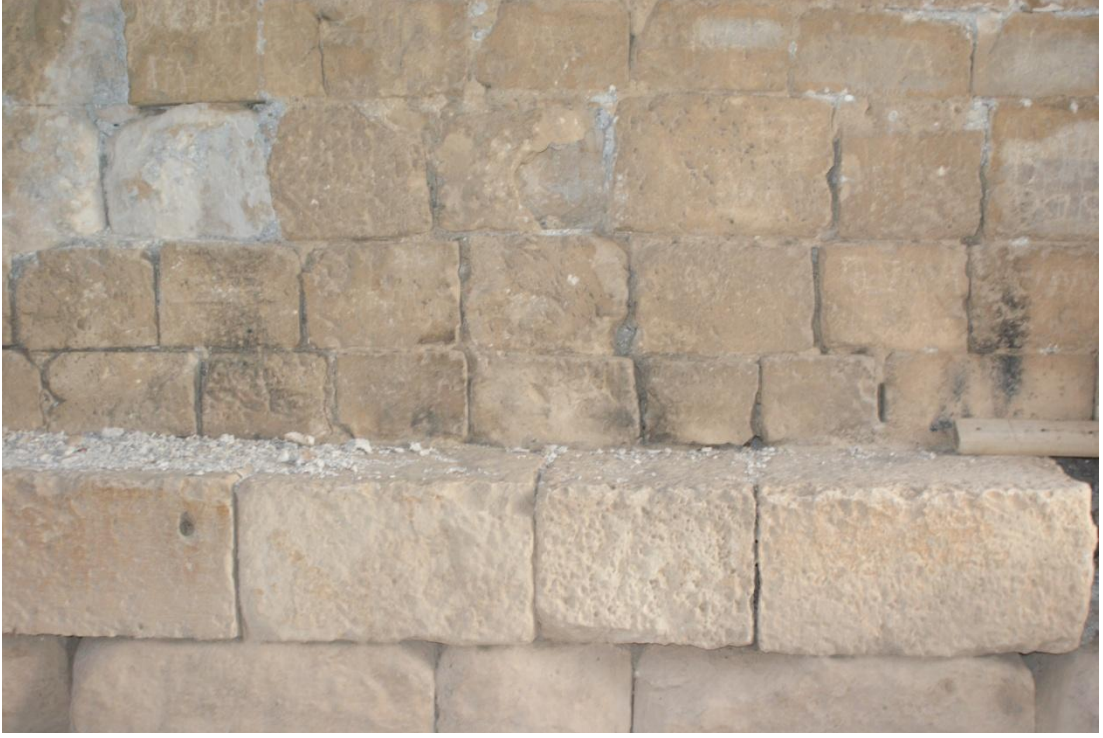
Resim 126: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Alt odalara açılan giriş (Şafak Kutlay)



Resim 127: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Alt odalara açılan giriş (Şafak Kutlay)



Resim 128: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Alt odalara inilen giriş merdivenleri (Şafak Kutlay)



Resim 129: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Alt odalardan ayrıntı(Şafak Kutlay)



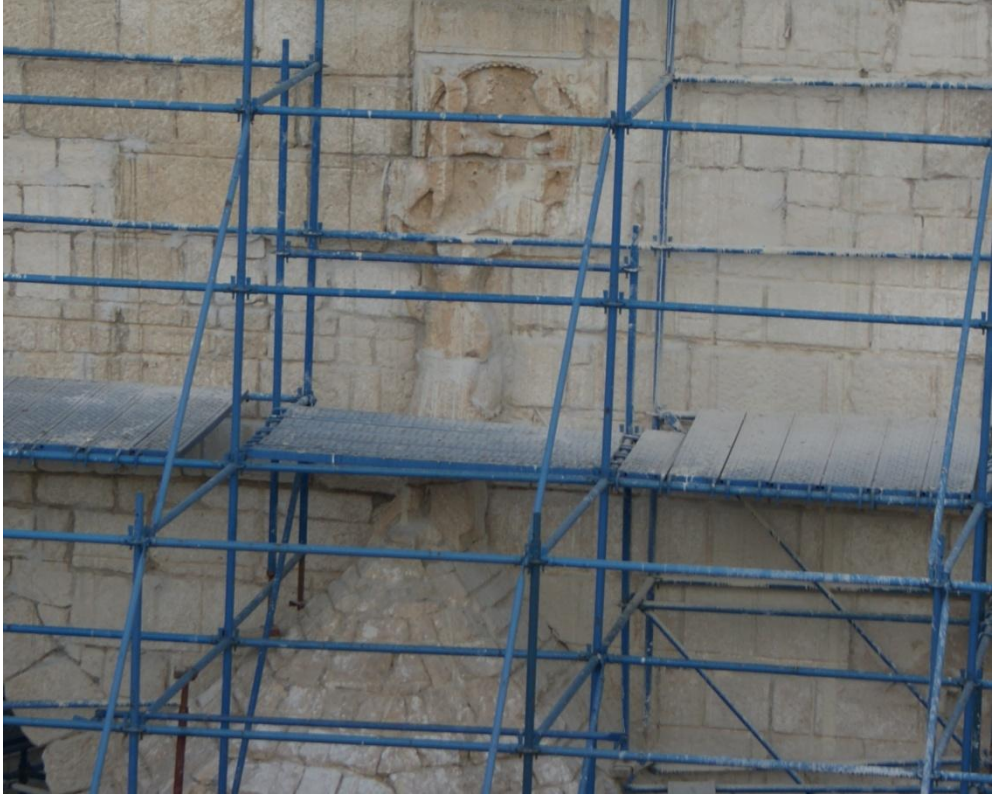
Resim 130: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Alt odalardan ayrıntı pencere ve nişler (Şafak Kutlay)



Resim 131: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Suyun aktığı taraf selyaran(Şafak Kutlay)



Resim 132: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Suyun kaynak tarafı selyaran(Şafak Kutlay)



Resim 133: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Suyun kaynak tarafı figür (Şafak Kutlay)



Resim 134: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Odalarda tuğla kullanımı(Şafak Kutlay)



Resim 135: Sancak Köprüsü: Gözler (Diyarbakır Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi)



Resim 136: Sancak Köprüsü: Onarımdan Sonra



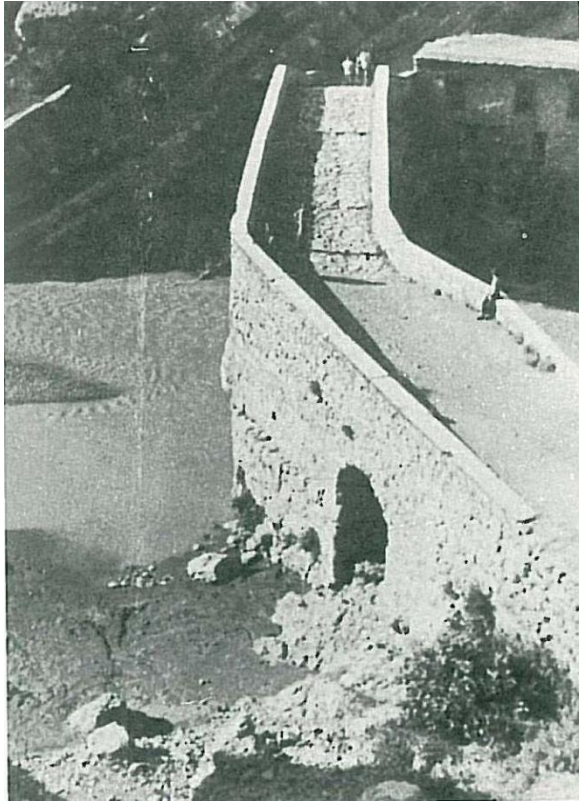
Resim 137: Sancak Köprüsü: Alüvyal Birikinti



Resim 138: Sancak Köprüsü: Üstü düz



Resim 139: Sinek Köprüsü 1: Yıkılmadan Önceki Durumu (Fügen İlter)



Resim 140: Sinek Köprüsü 1: Yıkılmadan Önce, Üstten görünüş (Fügen İlter)



Resim 141: Sinek Köprüsü 2 (Şafak KUTLAY)



Resim 142: Sinek Köprüsü 2(Şafak KUTLAY)



Resim 143: Sinek Köprüsü 2 üstten görünüş (Şafak KUTLAY)



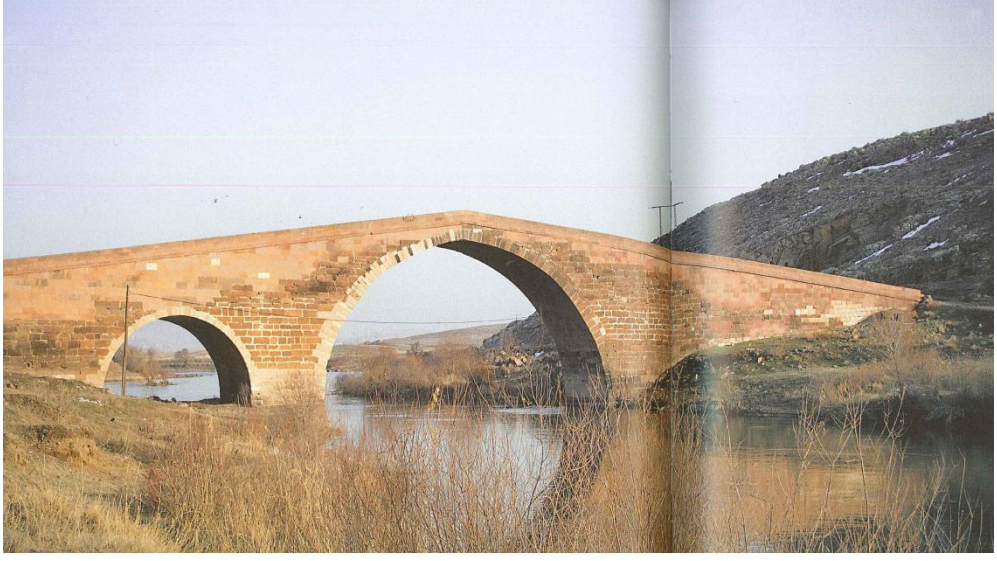
Resim 144: Sinek Köprüsü 2 (Şafak KUTLAY)



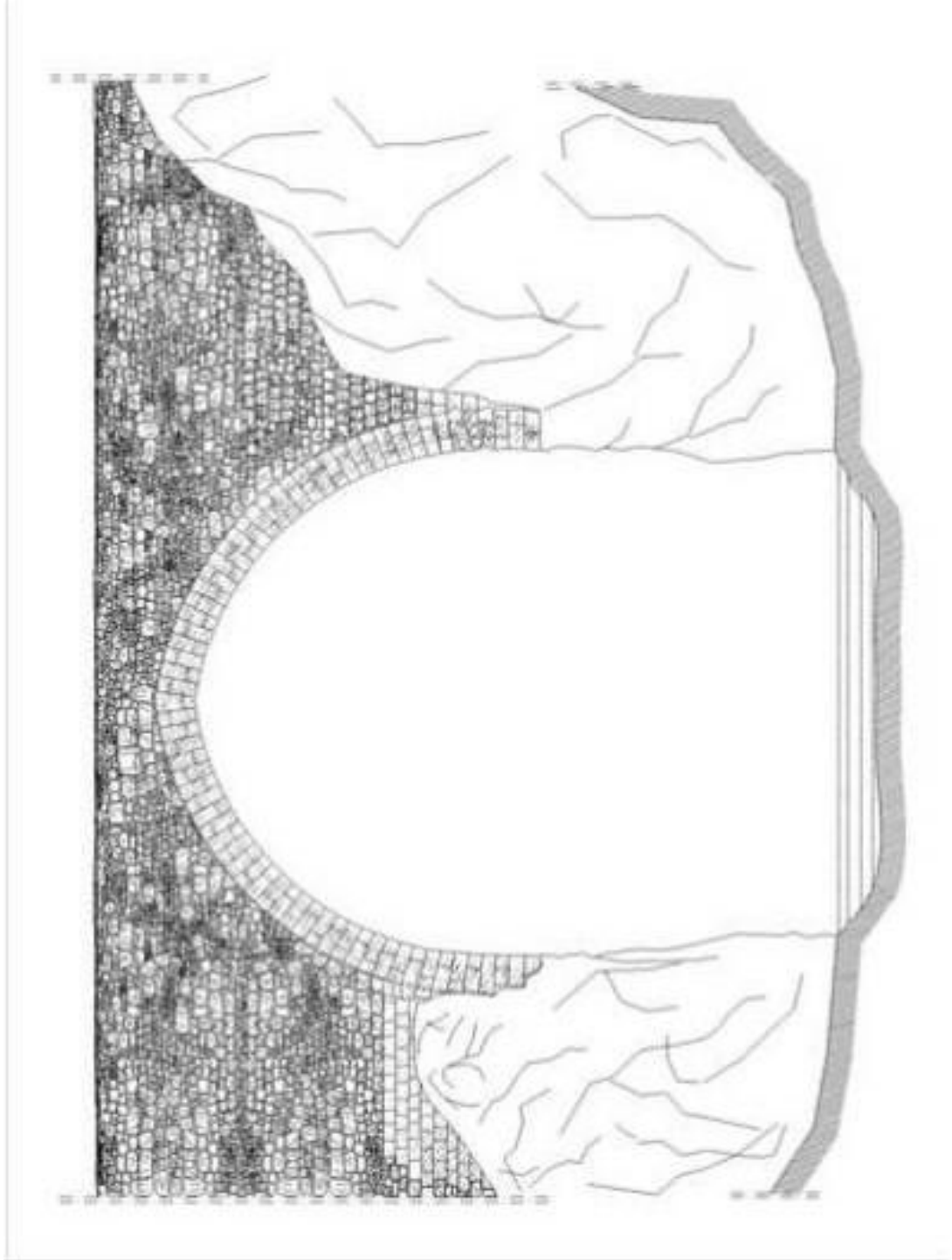
Resim 145: Kızıltepe Dunaysır Köprüsü Genel Görünüşü (İ. Yıldız, E. Koç)



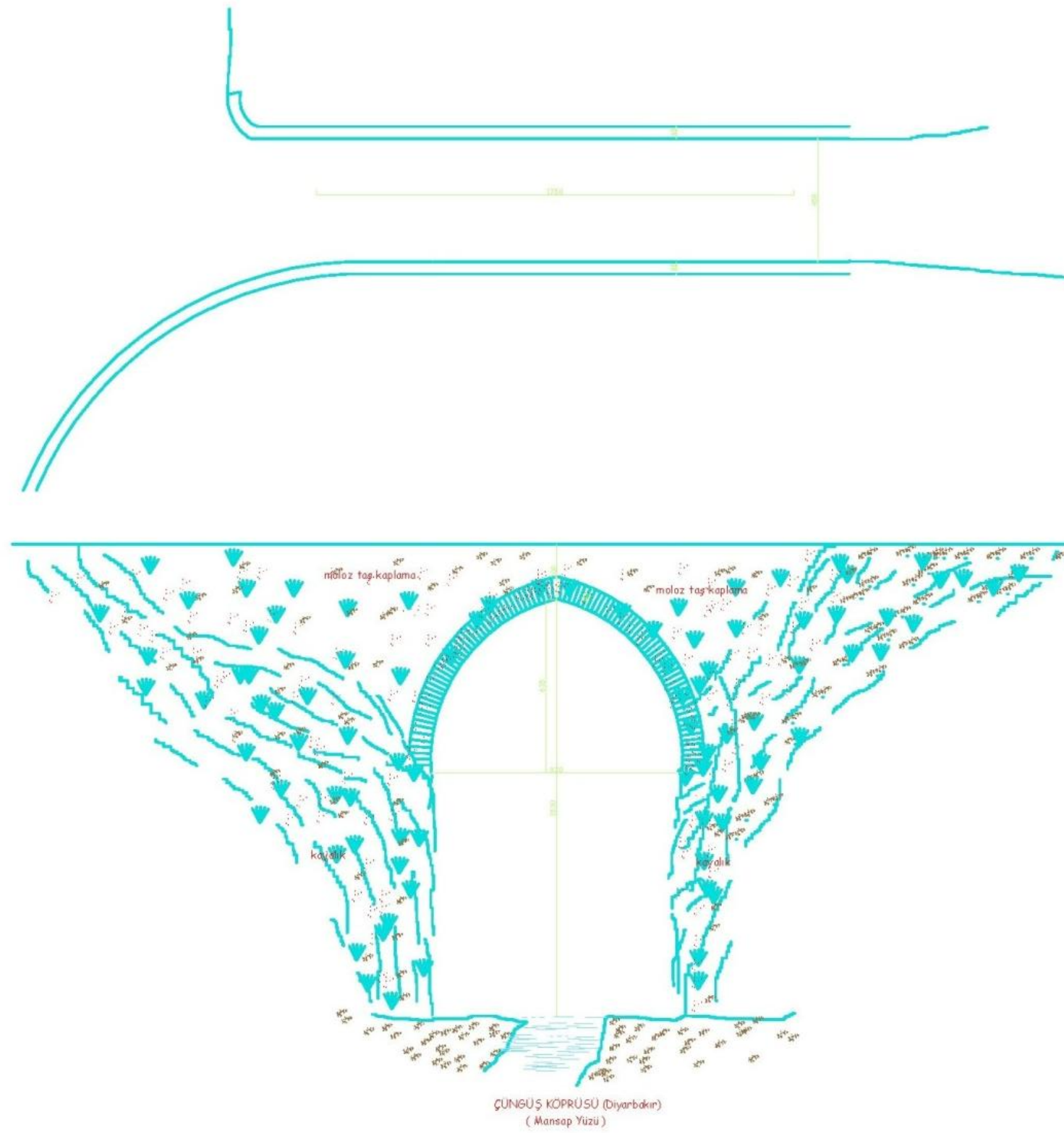
Resim 146: Kızıltepe Harzem Köprüsü Mansab (İ. Yıldız, E. Koç)



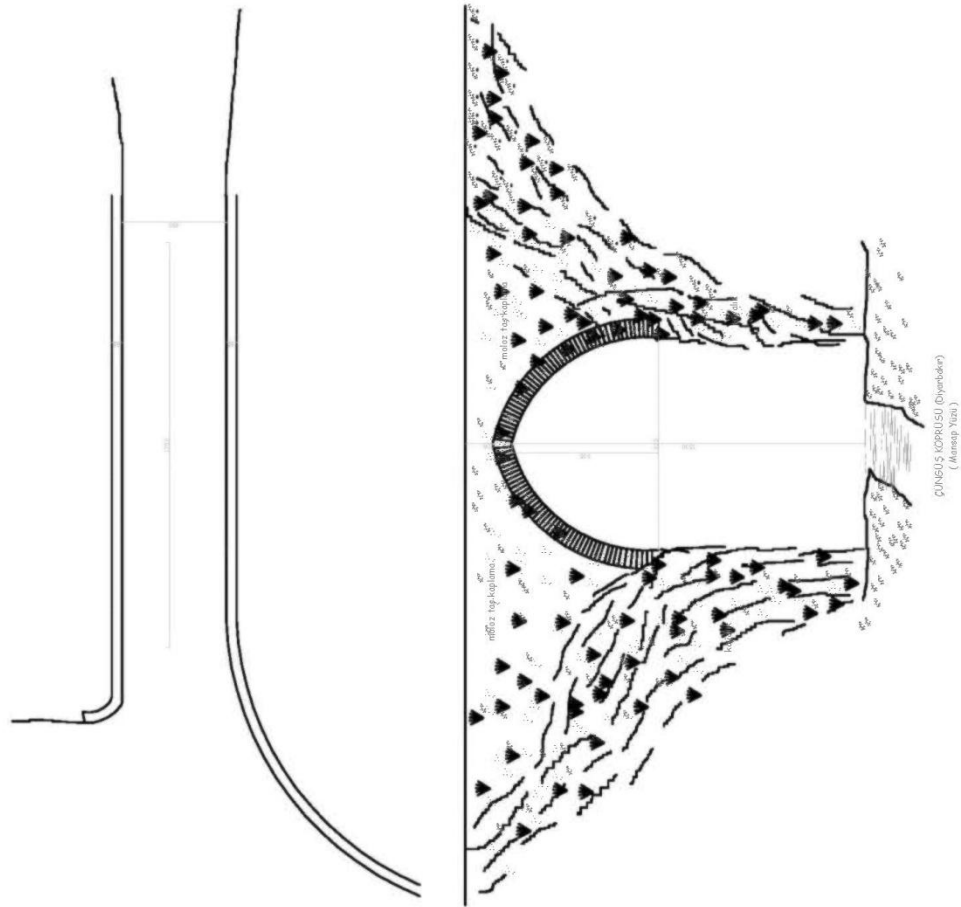
Resim 147: Kayseri Tekgöz Köprüsü (Faruk Pekin, H.F.Yılmaz)

EK 3: ŞEKİLLER

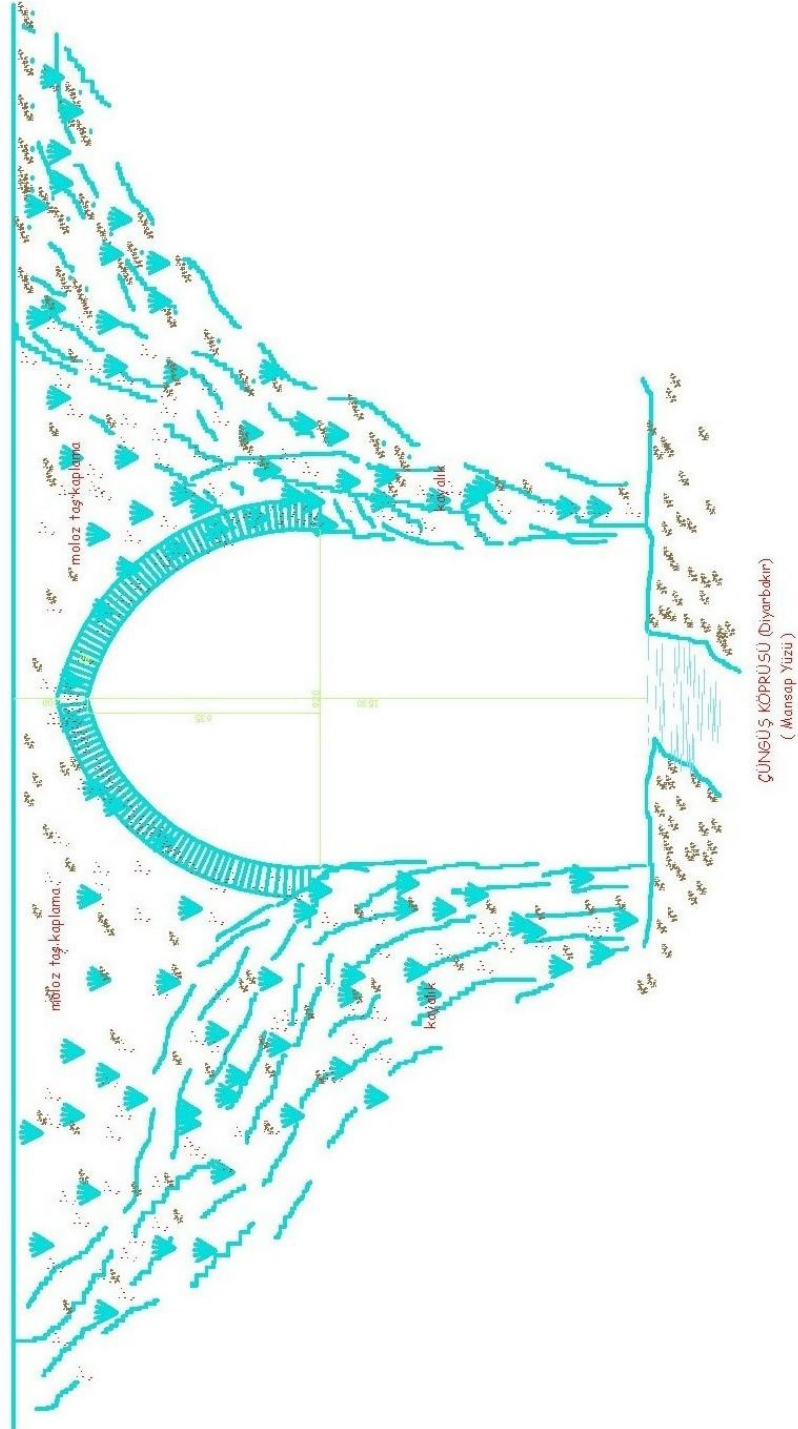
Şekil 1: Çüngüş Köprüsü: Suyun kaynak tarafı rölöve çizimi (Dalkılıç, Halifeoğlu)



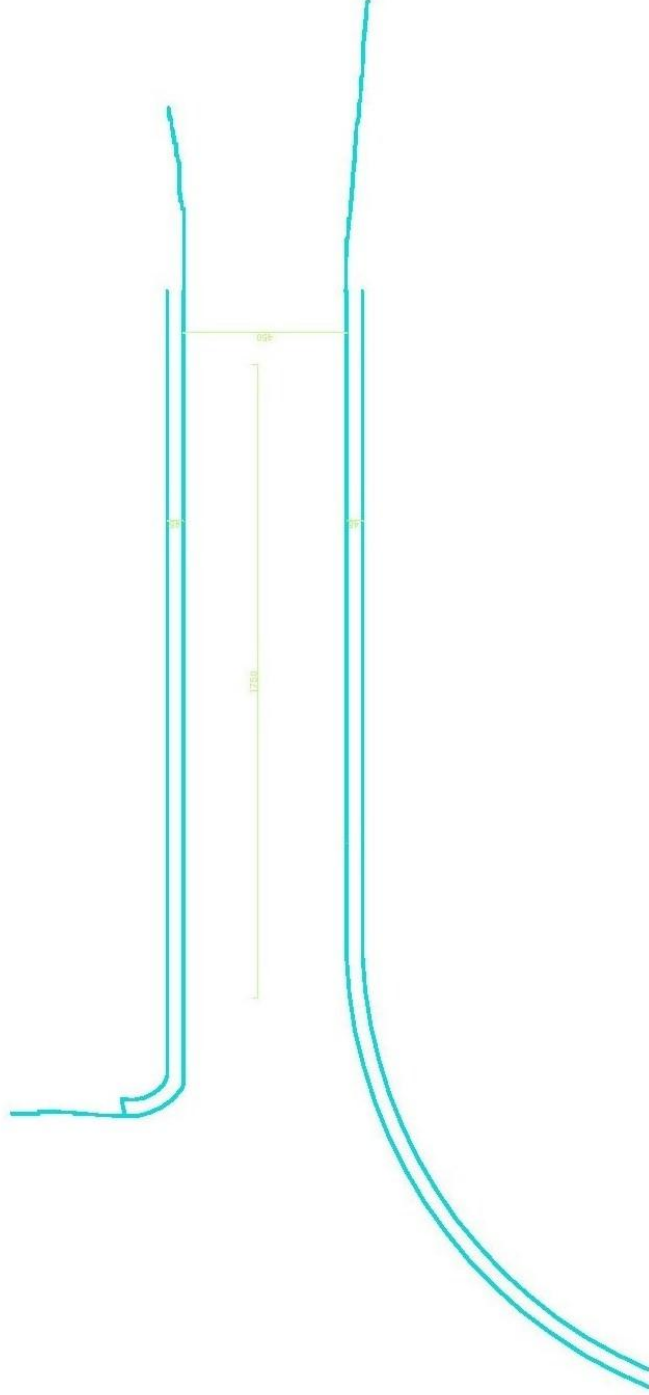
Şekil 2: Çüngüş Köprüsü: Suyun aktığı taraf (Karayolları Genel Müdürlüğü 9. Bölge Müdürlüğü Arşivi)



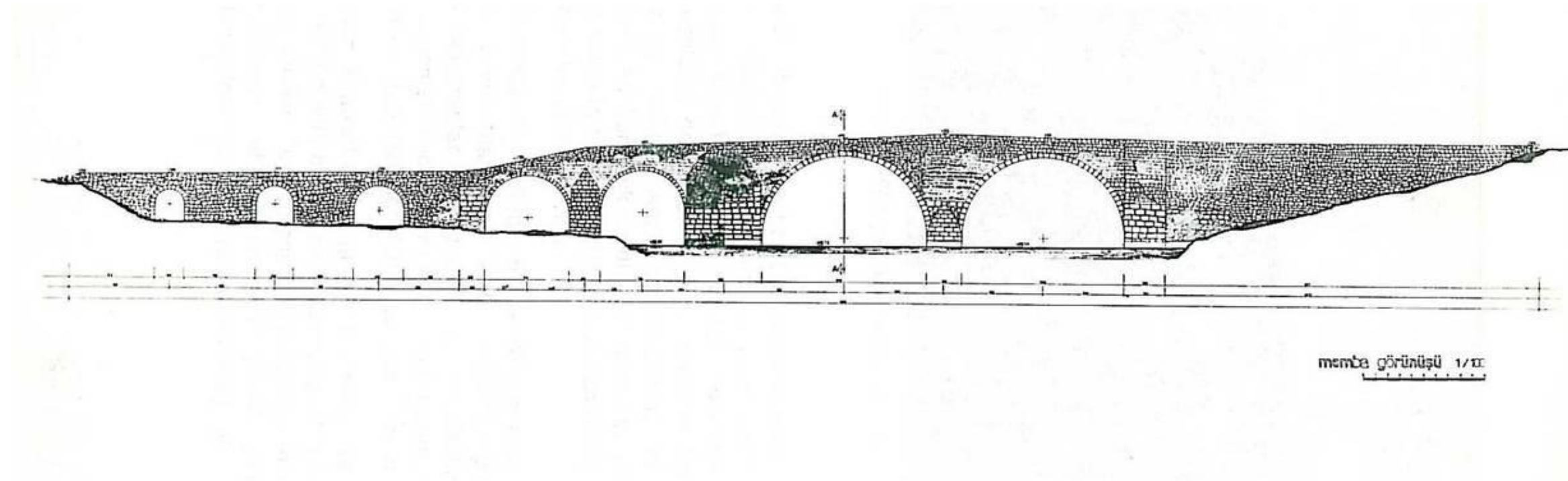
Şekil 3: Çüngüş Köprüsü: Suyun aktığı taraf (Karayolları Genel Müdürlüğü 9. Bölge Müdürlüğü Arşivi)



Şekil 4: Çüngüş Köprüsü: Suyun aktığı taraf (Karayolları Genel Müdürlüğü 9. Bölge Müdürlüğü Arşivi)



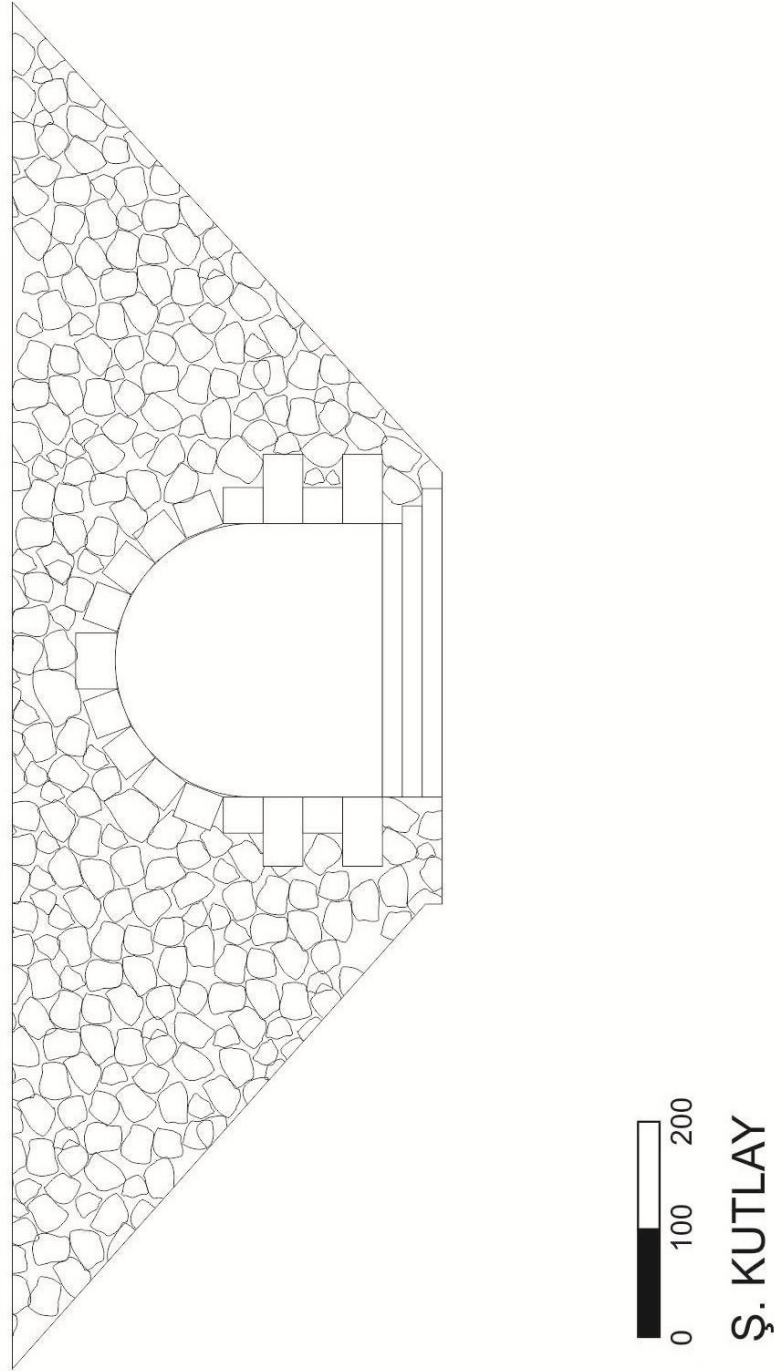
Şekil 5: Çüngüş Köprüsü: Köprü yolu (Karayolları Genel Müdürlüğü 9. Bölge Müdürlüğü Arşivi)



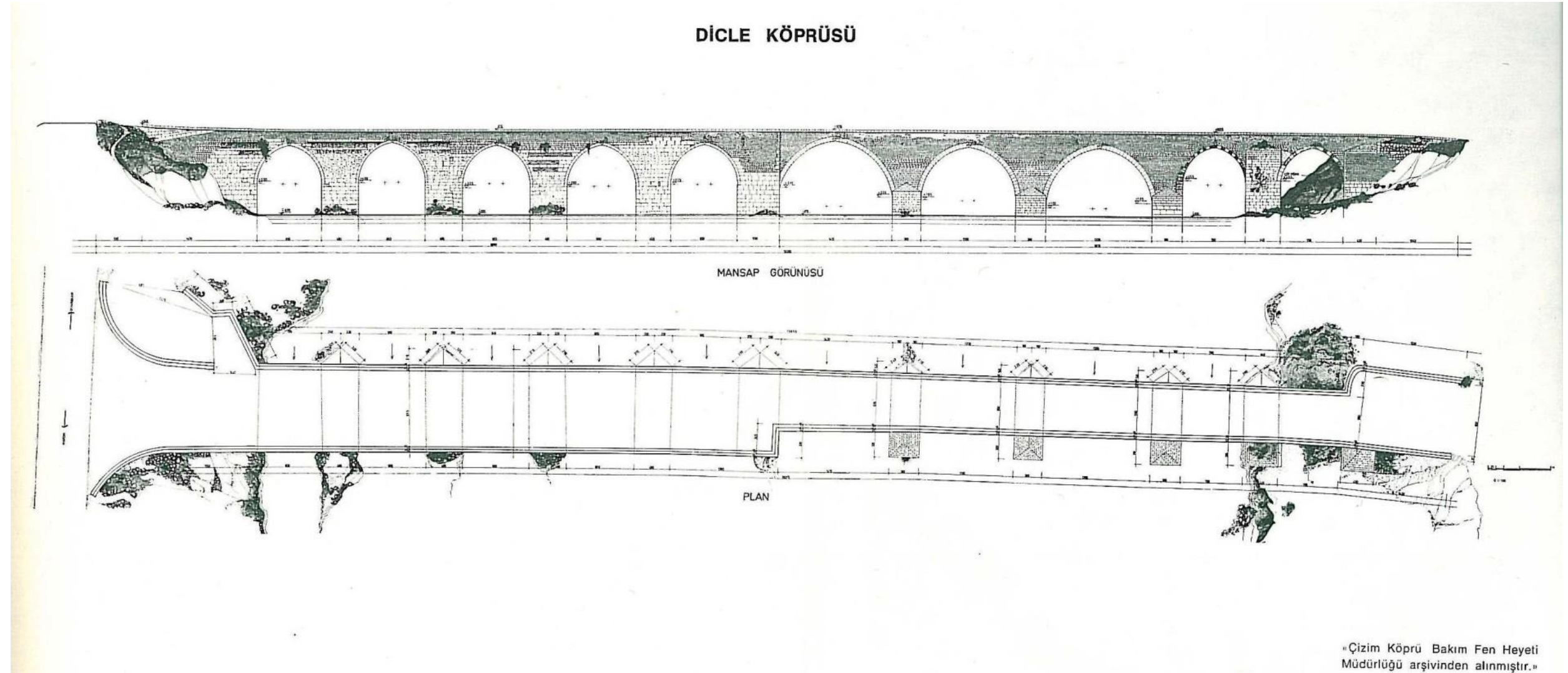
Şekil 6: Devegeçidi Köprüsü: Suyun kaynak tarafı rölöve çizimi (Gülgün Tunç)



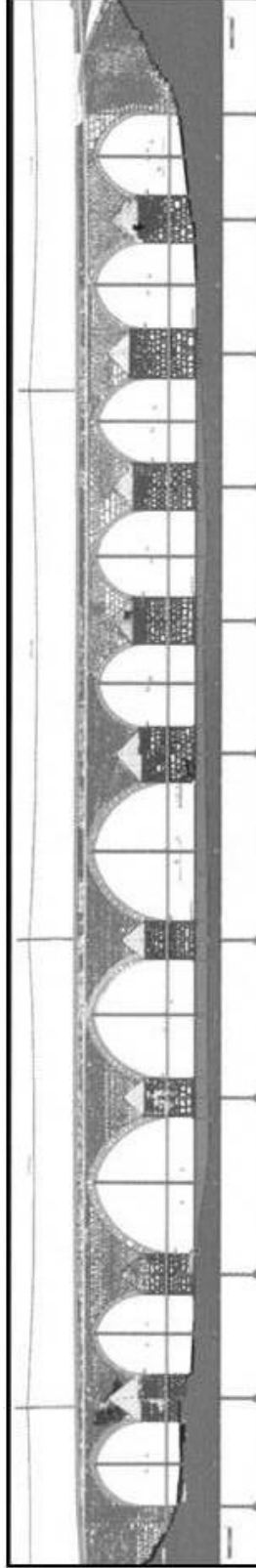
Şekil 7: Devedgeçidi Köprüsü: Suyun kaynak tarafı rölöve çizimi (Dalkılıç, Halifeoğlu)



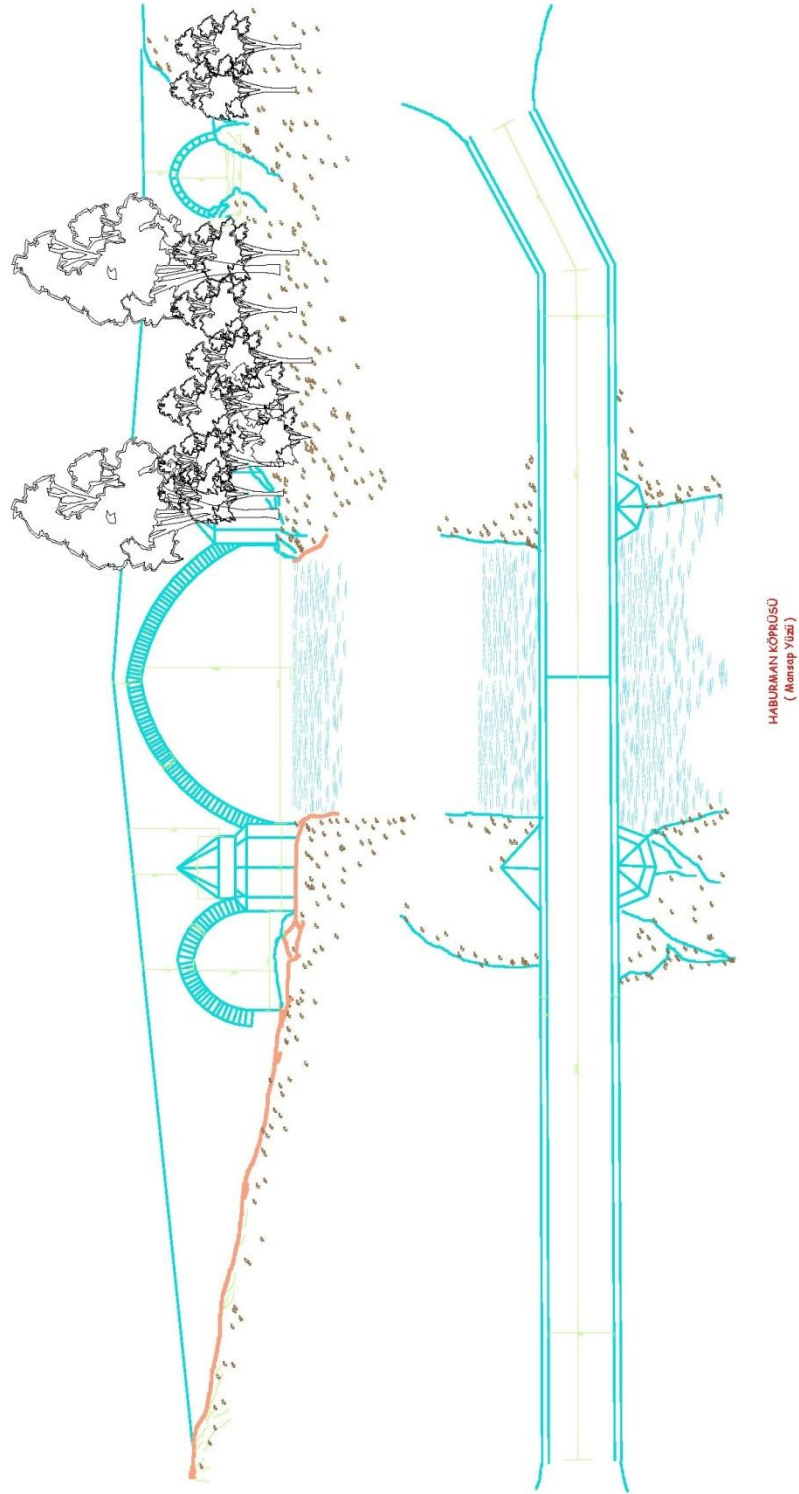
Şekil 8: Devedgeçidi Menfez Köprü: Suyun kaynak tarafı rölöve çizimi (Şafak Kutlay)



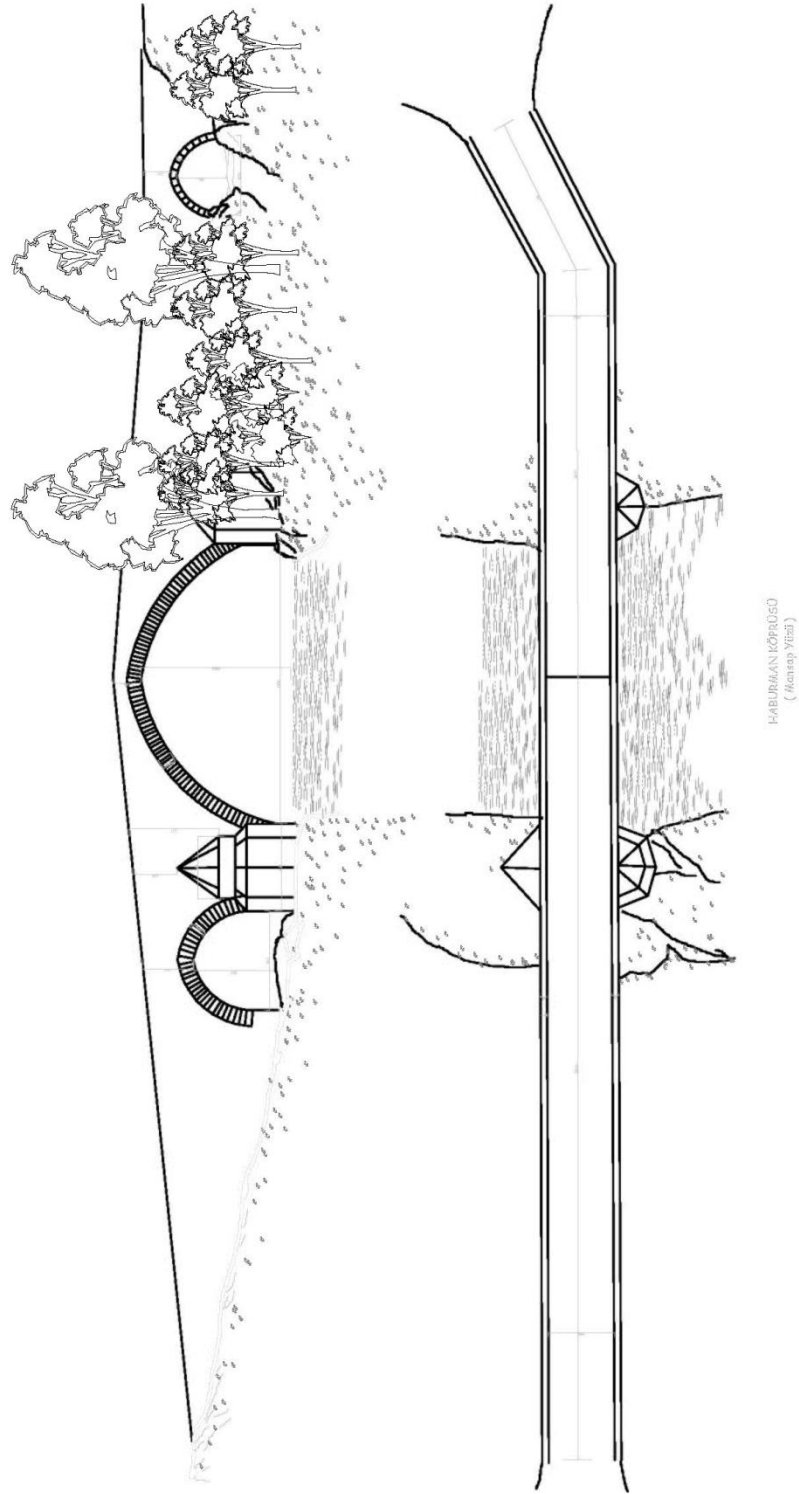
Şekil 9: Dicle Köprüsü(On Gözlü Köprü): Suyun aktığı taraf (Fügen İlter)



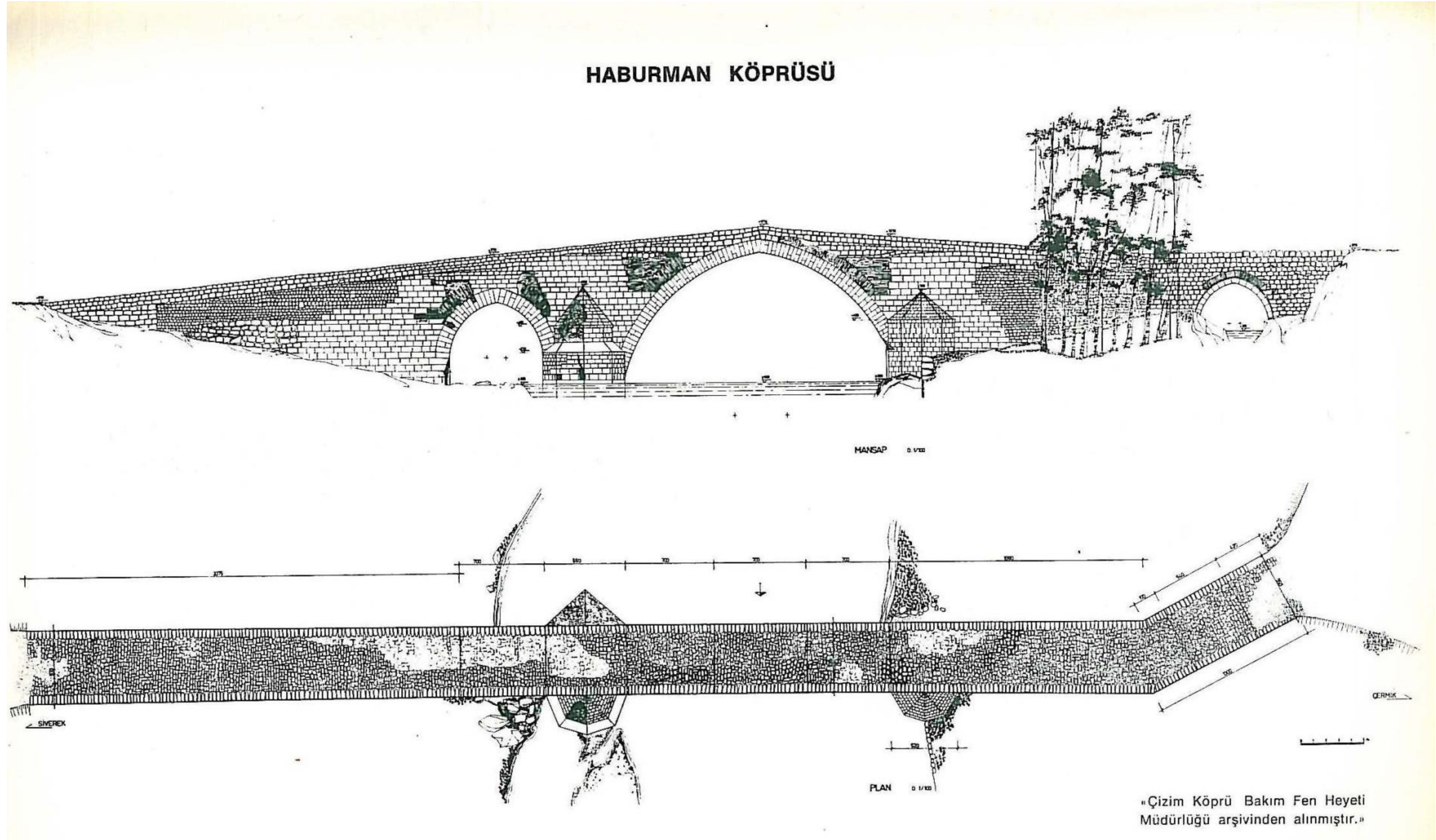
Şekil 10: Dicle Köprüsü(On Gözlü Köprü): Suyun kaynak tarafı (Dalkılıç, Halifeoğlu)



Şekil 11: Haburman Köprüsü: Suyun aktığı taraf (Karayolları Genel Müdürlüğü 9. Bölge Müdürlüğü Arşivi)

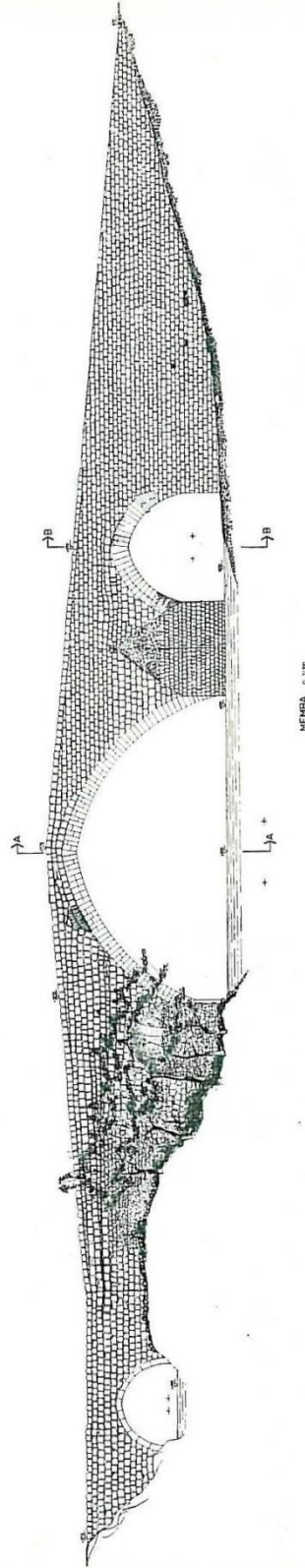


Şekil 12: Haburman Köprüsü: Suyun aktığı taraf (Karayolları Genel
Müdürlüğü 9. Bölge Müdürlüğü Arşivi)



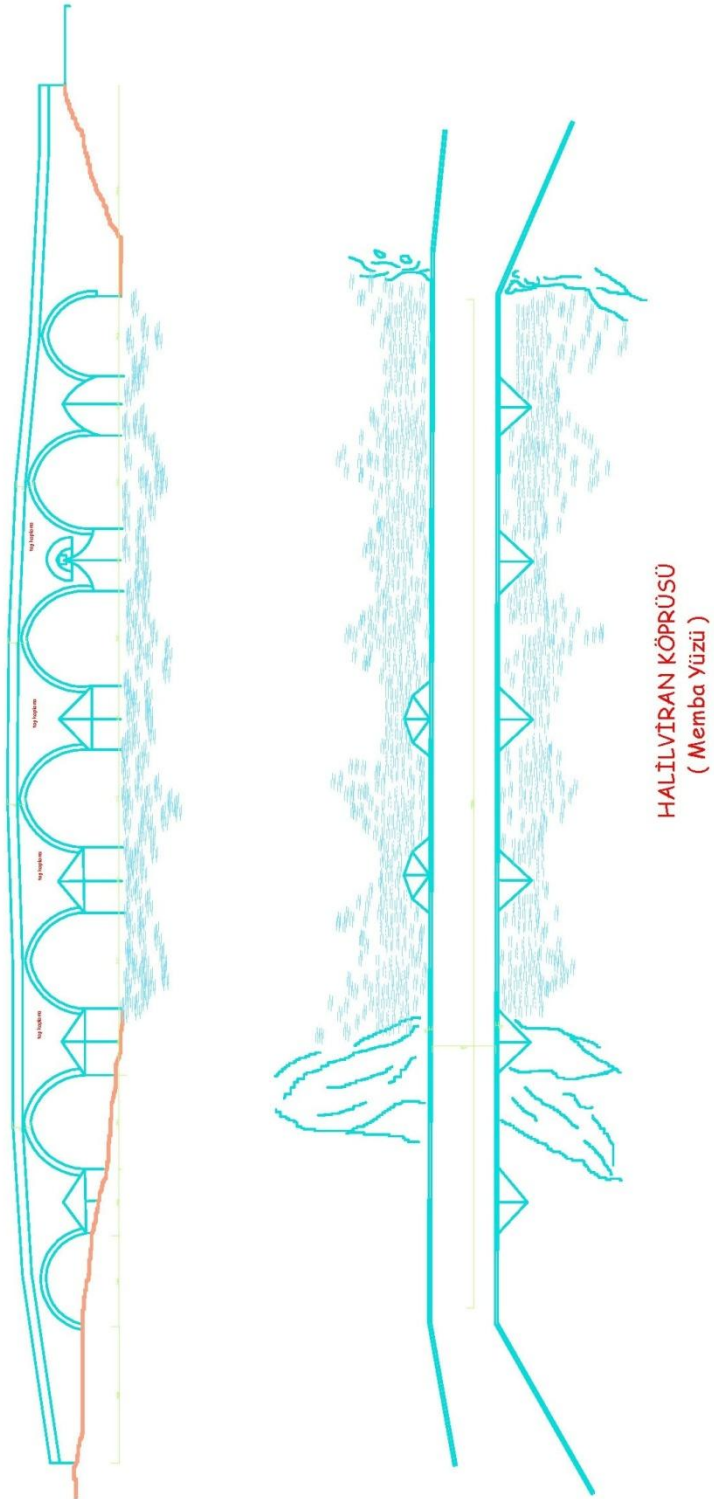
Şekil 13: Haburman Köprüsü: Suyun aktığı taraf (Fügen İler)

HABURMAN KÖPRÜSÜ

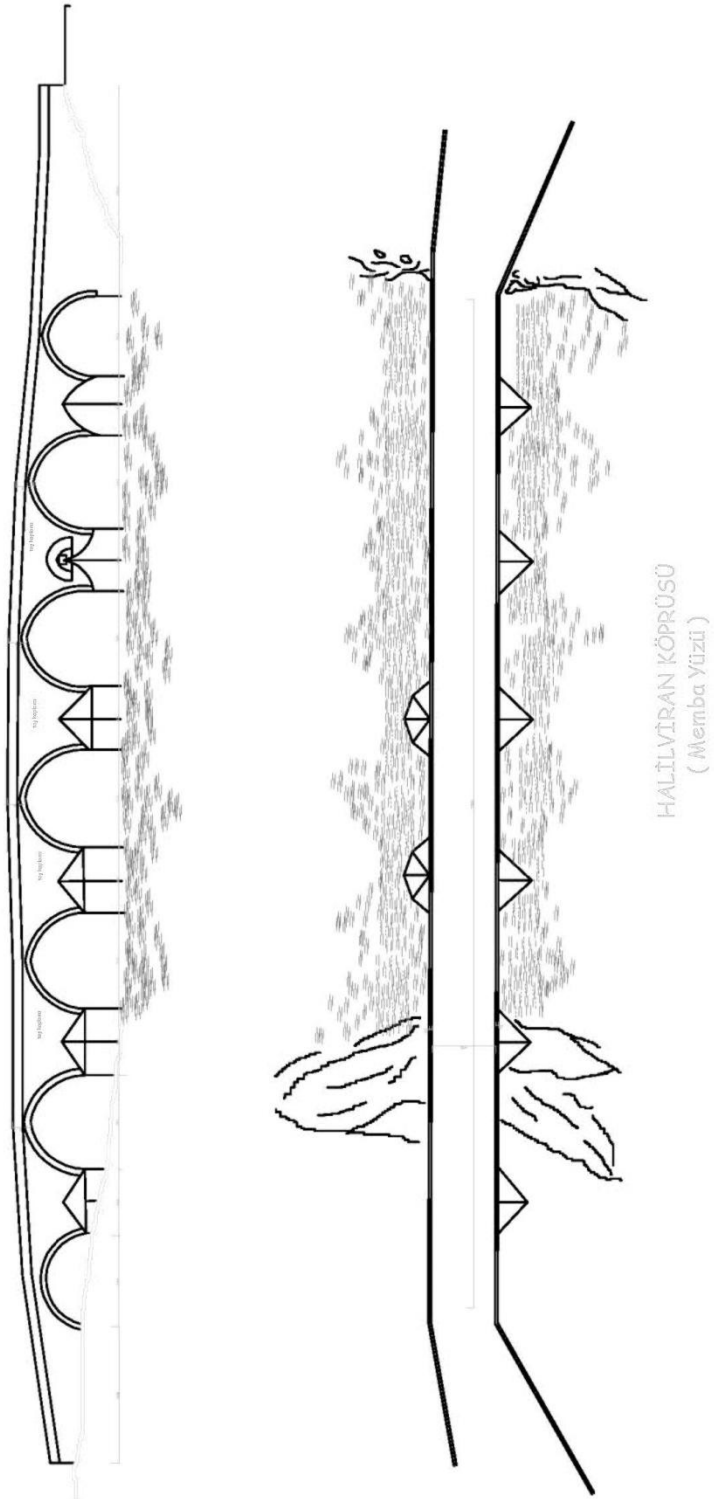


“Çizim Köprü Bakım Fen Heyeti
Müdürüğü arşivinden alınmıştır.”

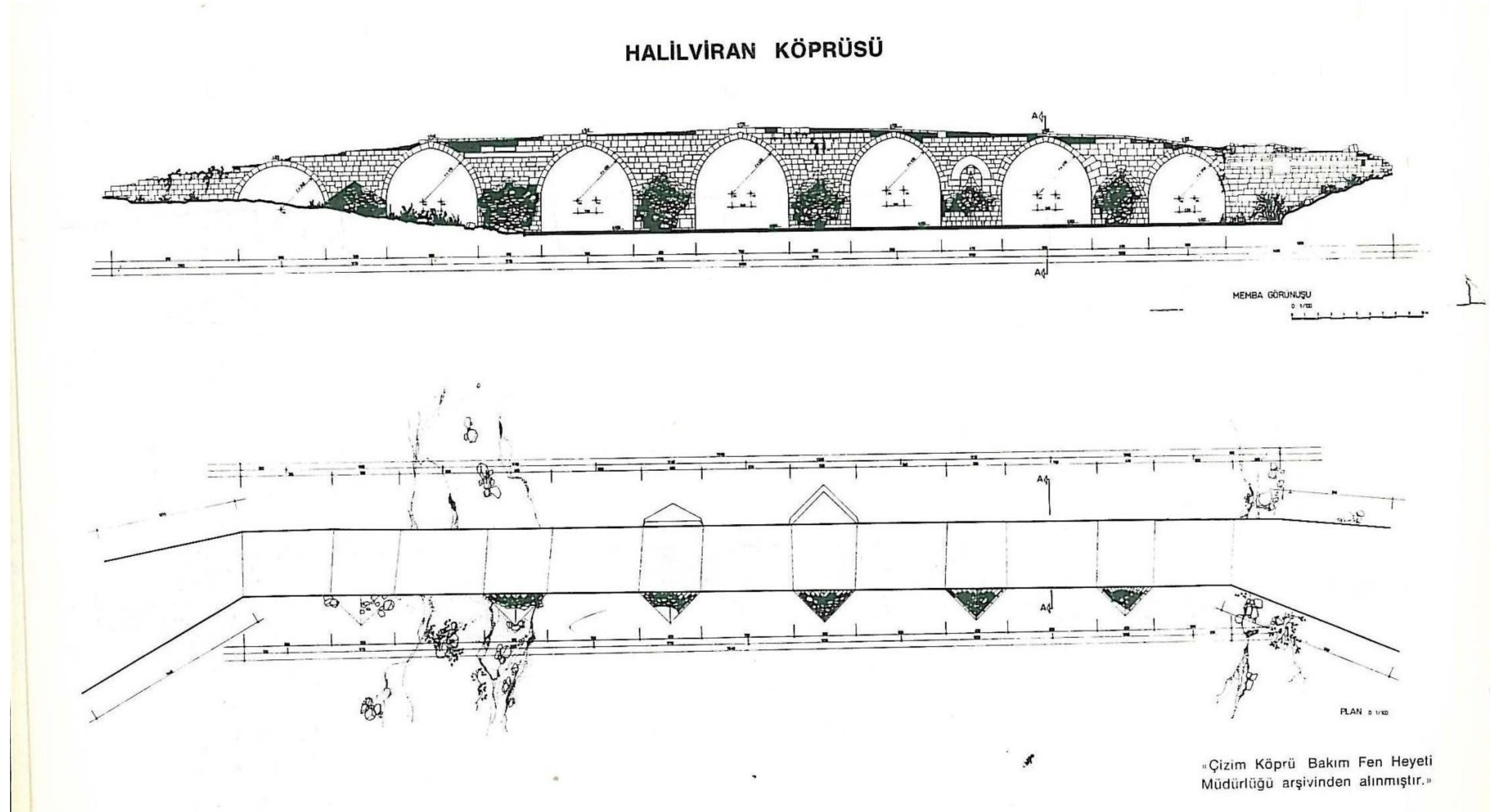
Şekil 14: Haburman Köprüsü: Suyun kaynak tarafı (Fügen İlter)



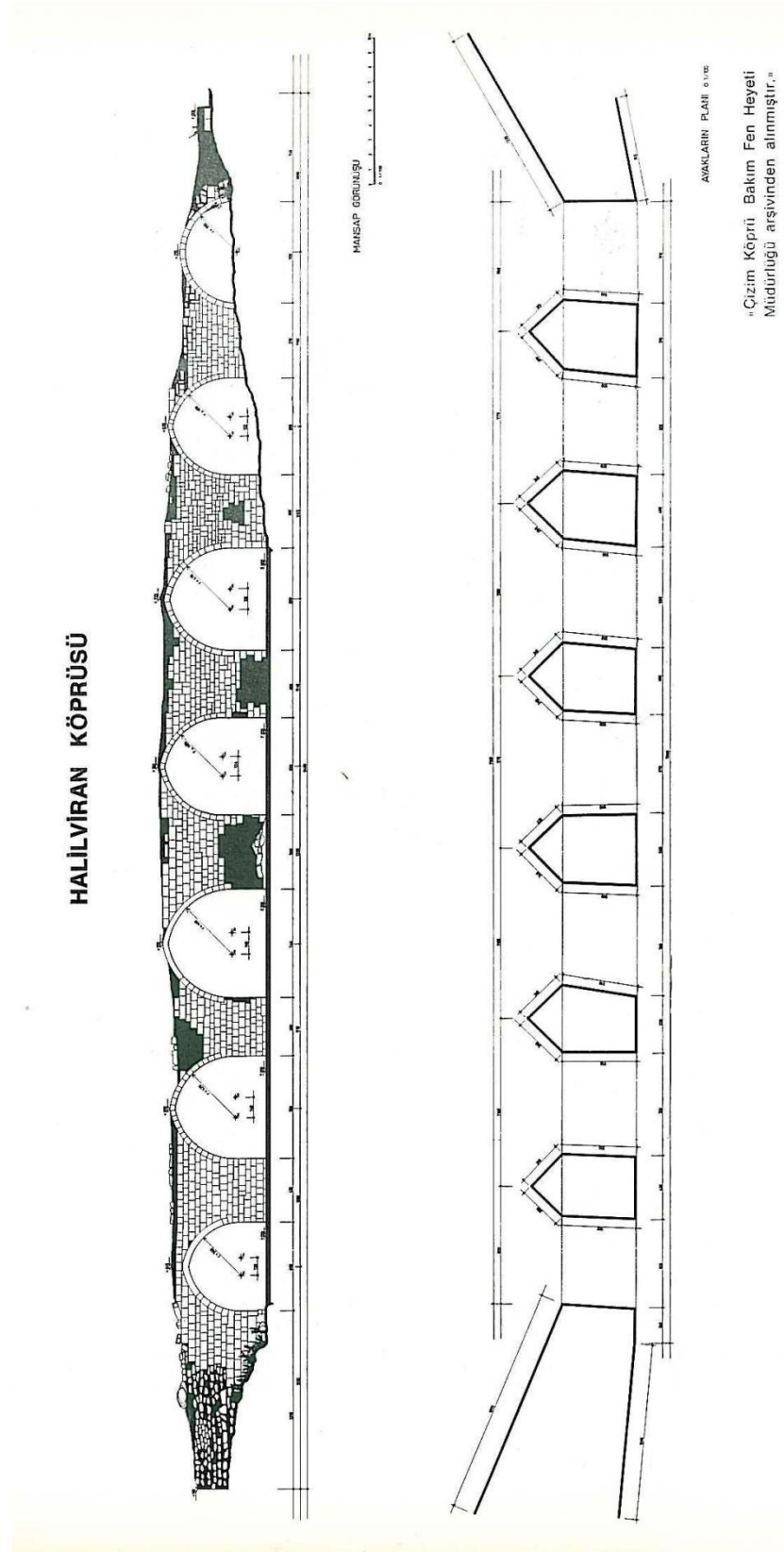
Şekil 15: Halilvira Köprüsü: Suyun kaynak tarafı (Karayolları Genel
Müdürlüğü 9. Bölge Müdürlüğü Arşivi)



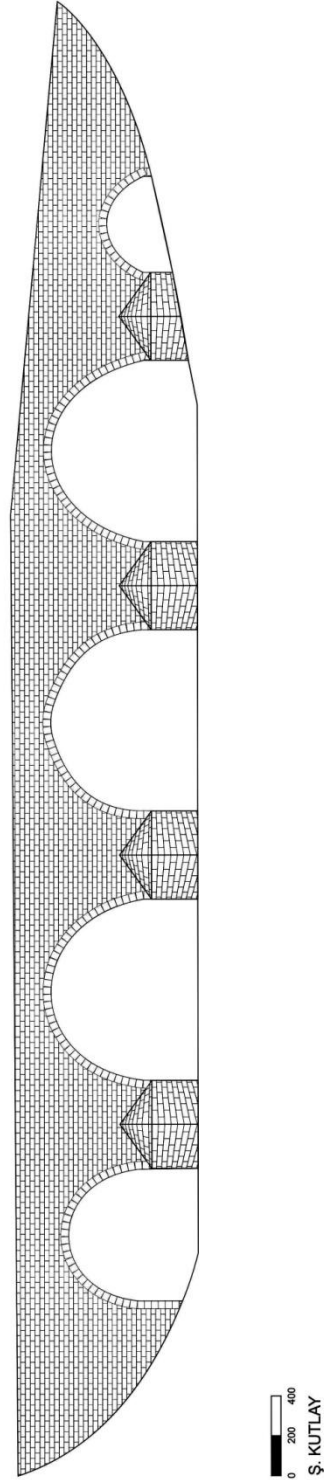
Şekil 16: Halilviran Köprüsü: Suyun kaynak tarafı (Karayolları Genel Müdürlüğü 9. Bölge Müdürlüğü Arşivi)



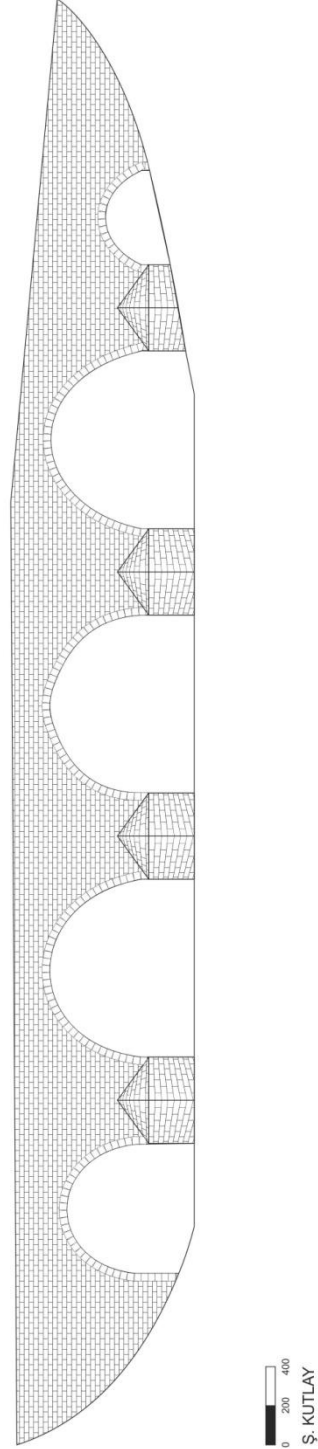
Şekil 17: Halilviran Köprüsü: Suyun kaynak tarafı(Fügen İler)



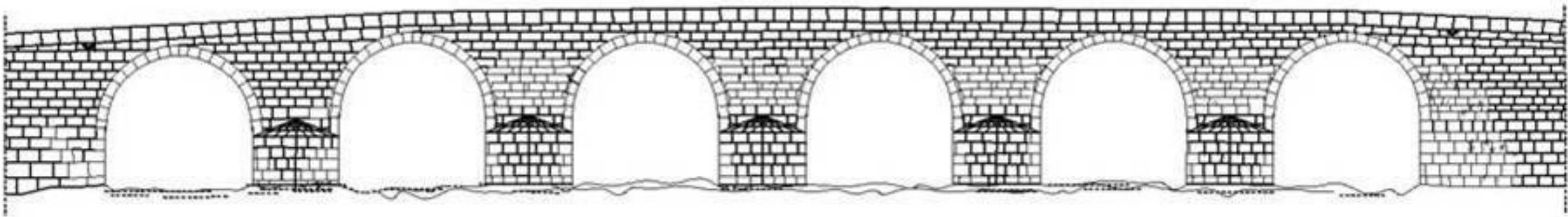
Şekil 18: Halilviran Köprüsü: Suyun aktığı taraf (Fügen İter)



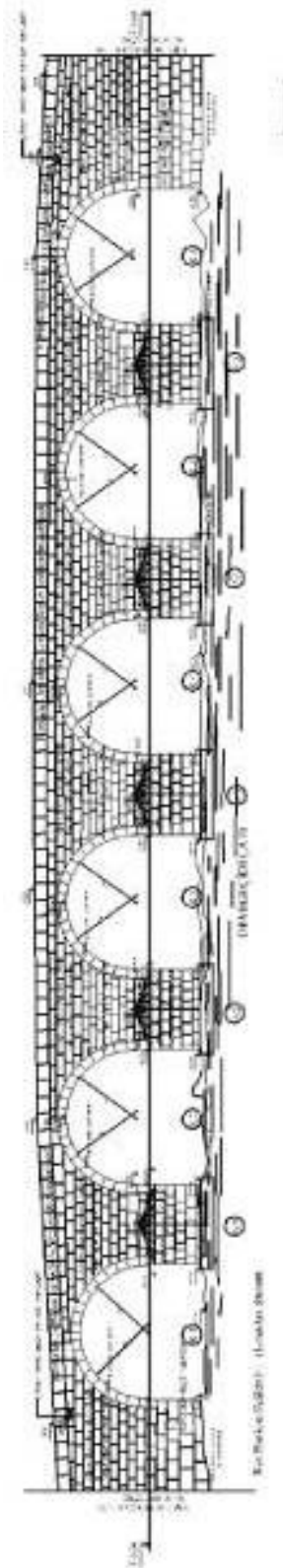
Şekil 19: Kara Köprü: Suyun aktığı taraf (Şafak Kutlay)



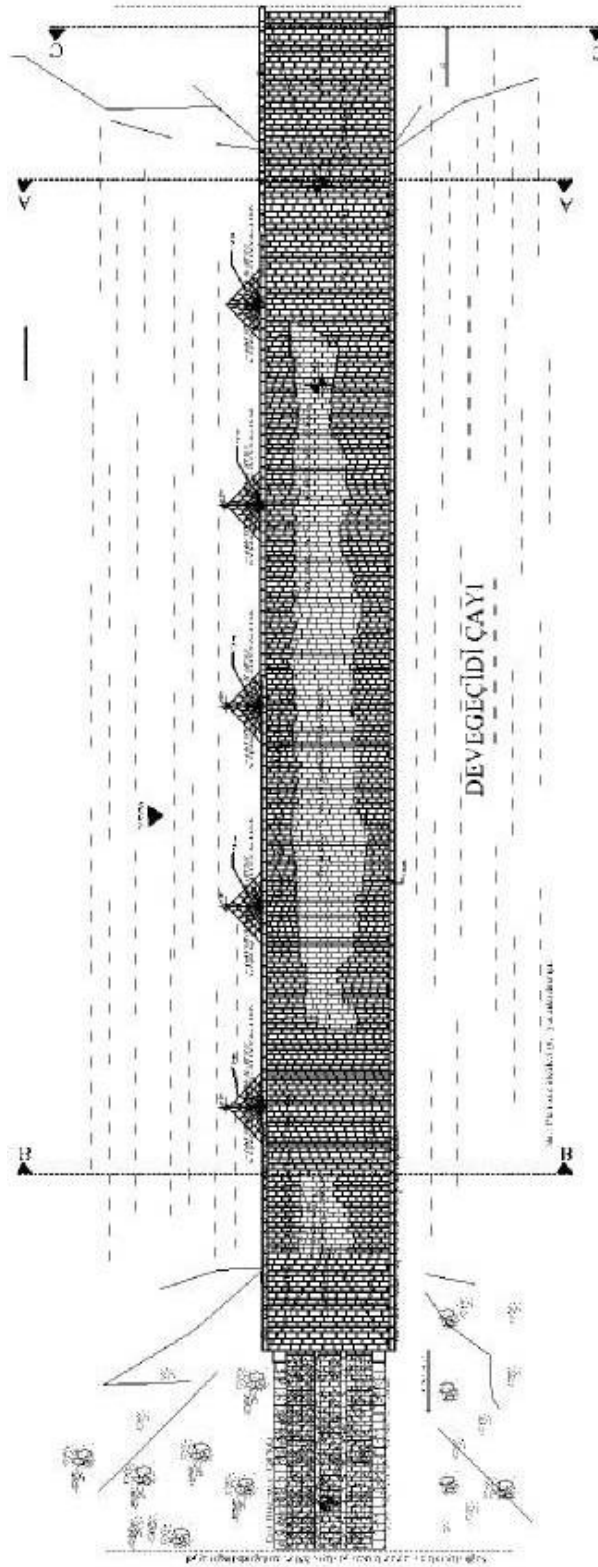
Şekil 20: Kara Köprü: Suyun aktığı taraf (Şafak Kutlay)



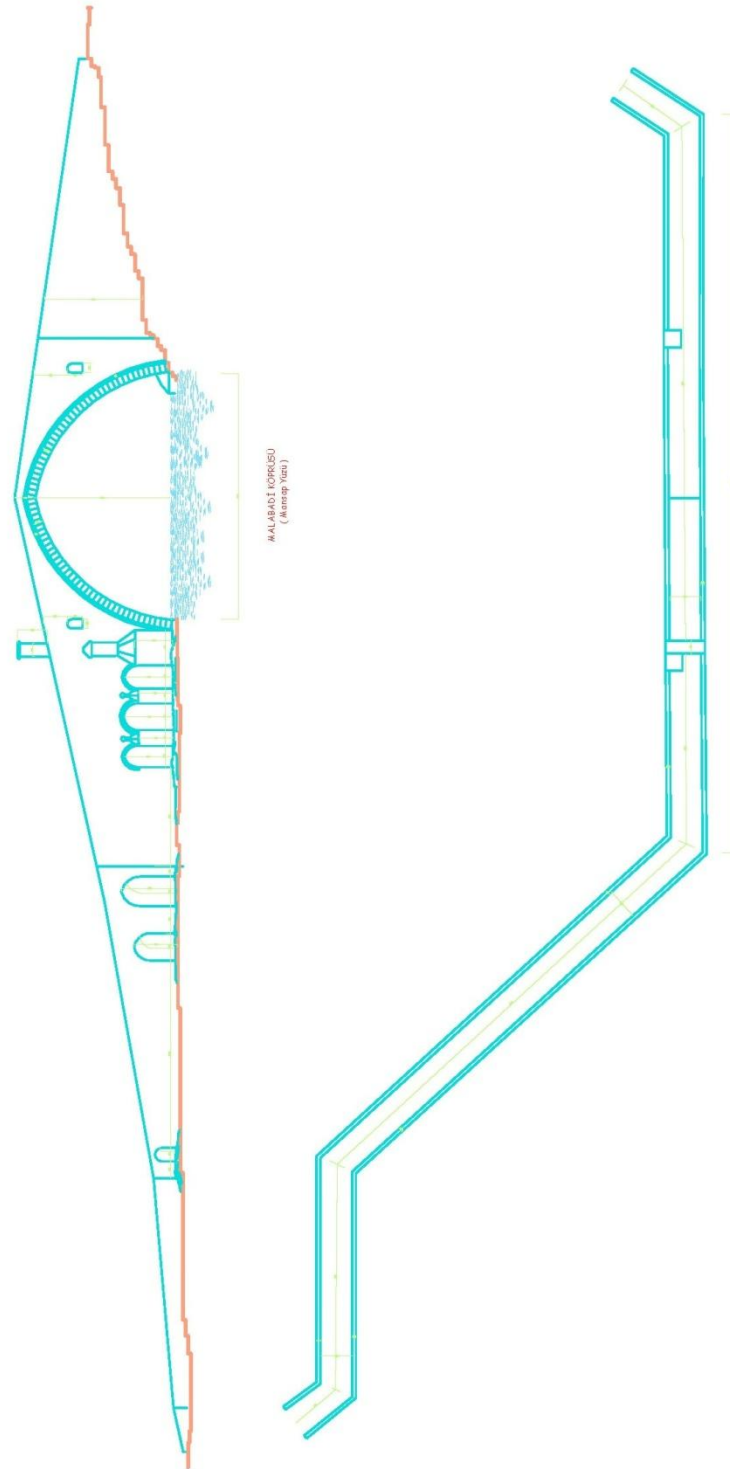
Şekil 21: Karasu Köprüsü: Suyun kaynak tarafı rölöve çizimi (Dalkılıç, Halifeoğlu)



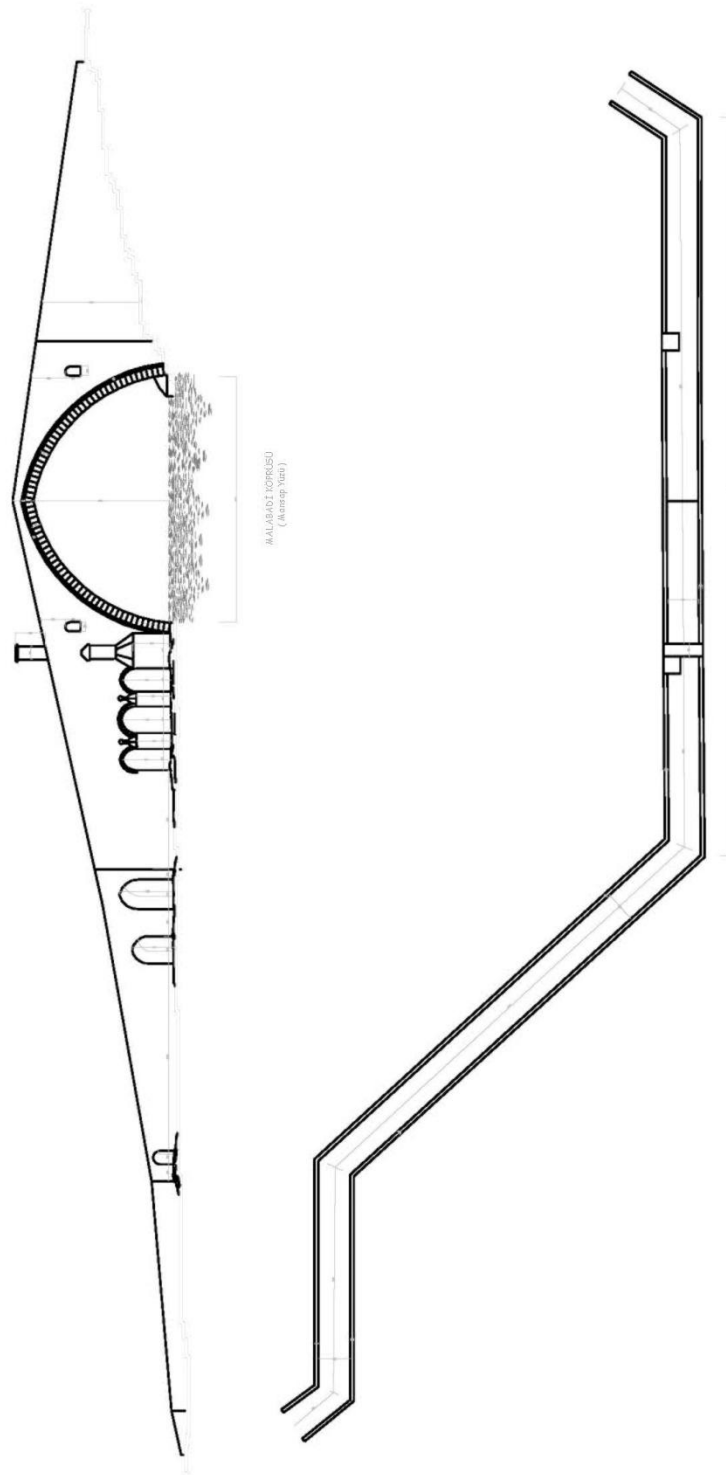
Şekil 22: Karasu Köprüsü: Suyun kaynak tarafı(Dalkılıç, M.Halifeoğlu, Z.Halifeoğlu)



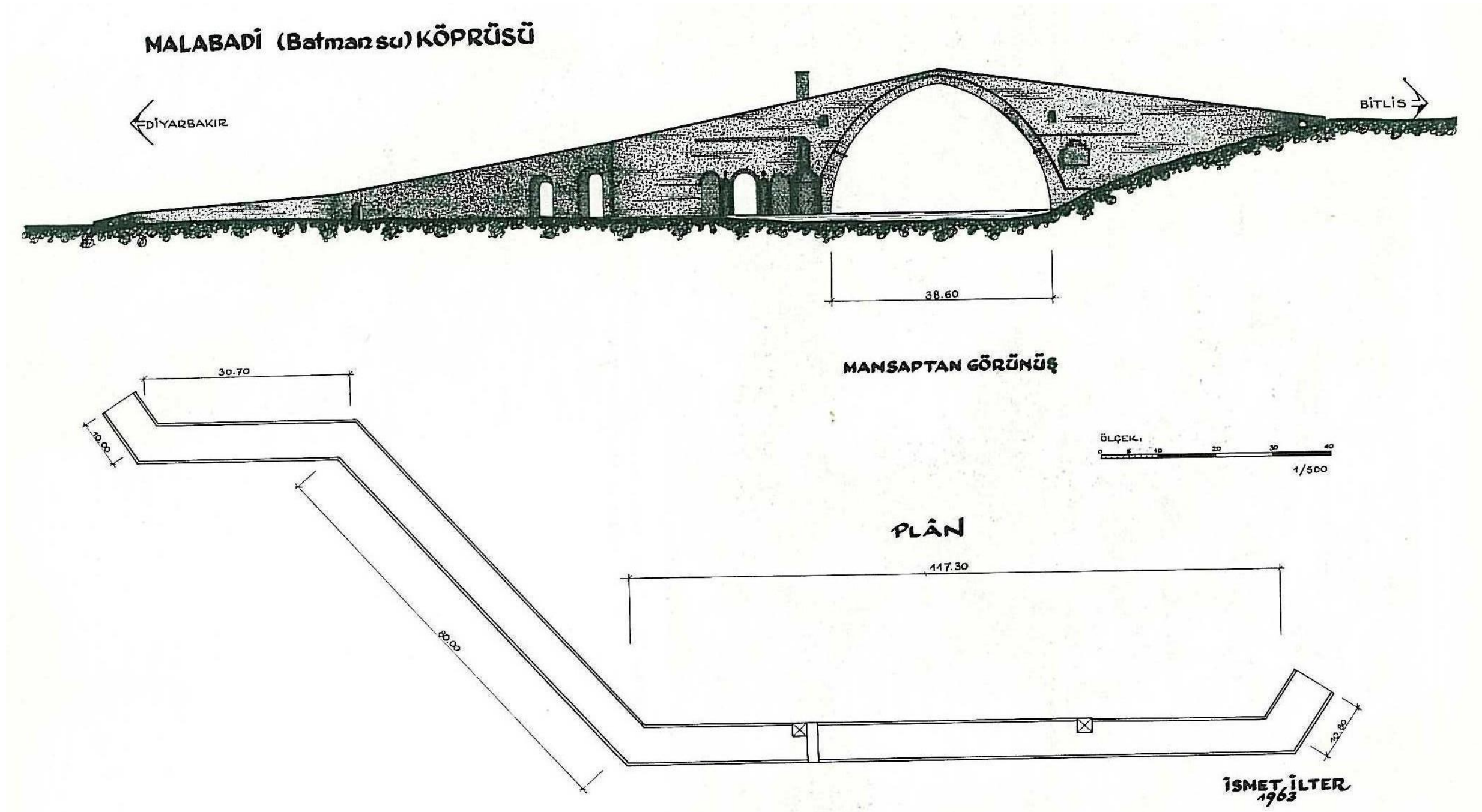
Şekil 23: Karasu Köprüsü: Köprü yolu döşeme planı (Dalkılıç, M.Halifeoğlu, Z.Halifeoğlu)



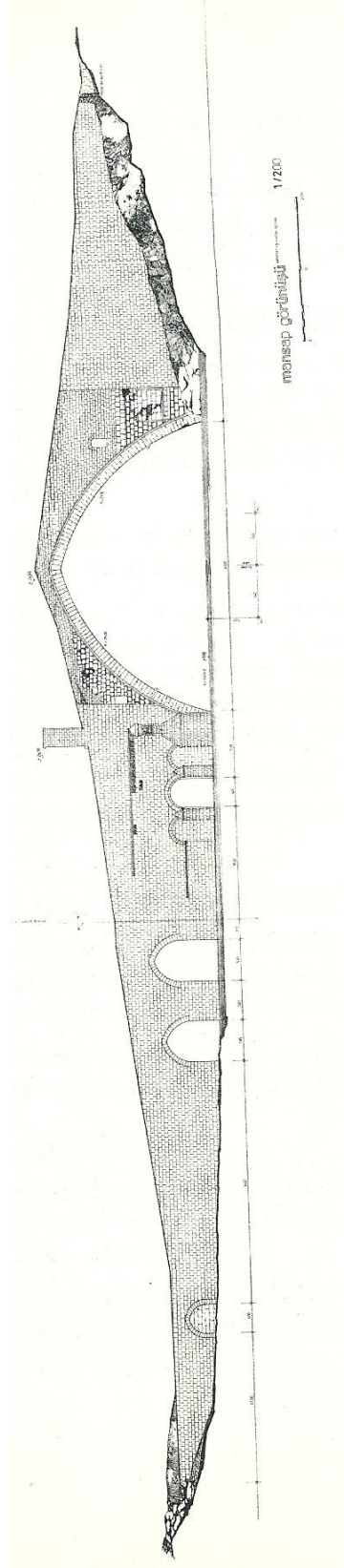
Şekil 24: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Suyun aktığı taraf (Karayolları Genel Müdürlüğü 9. Bölge Müdürlüğü Arşivi)



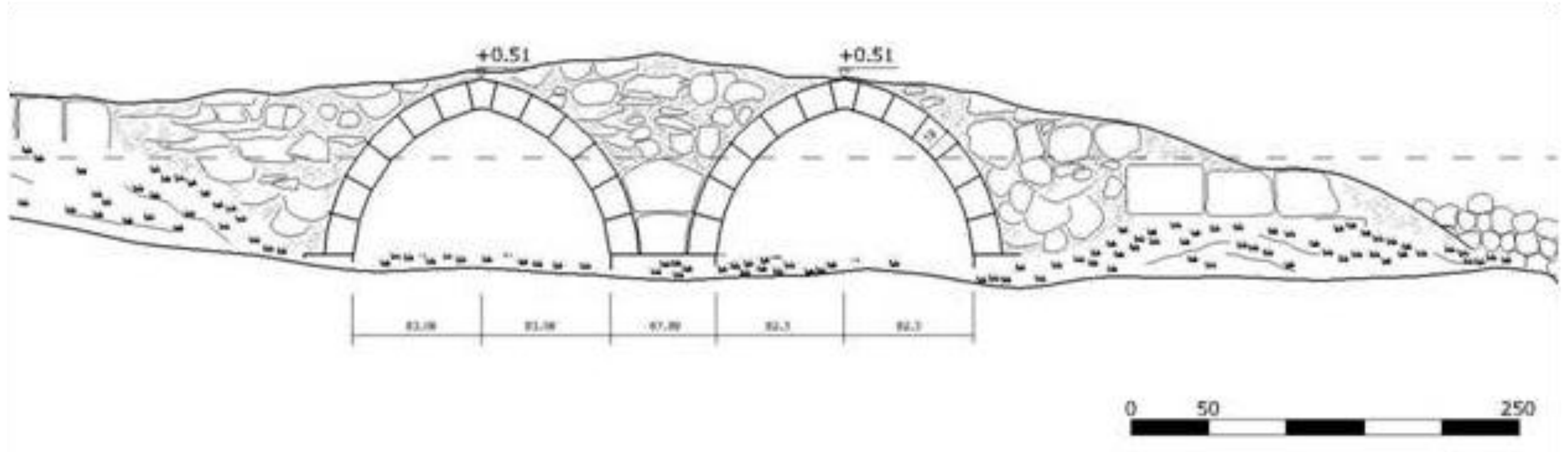
Şekil 25: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Suyun aktığı taraf (Karayolları Genel Müdürlüğü 9. Bölge Müdürlüğü Arşivi)



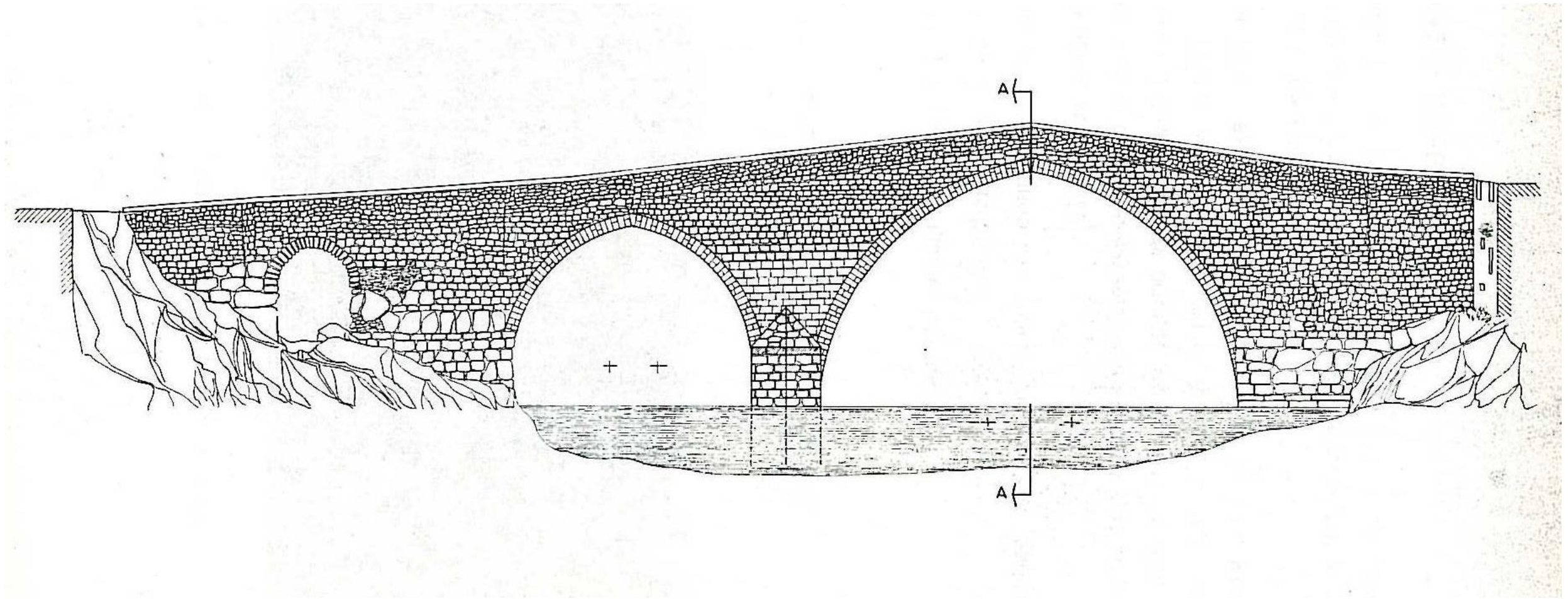
Şekil 26: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Suyun aktığı taraf (Fügen İlter)



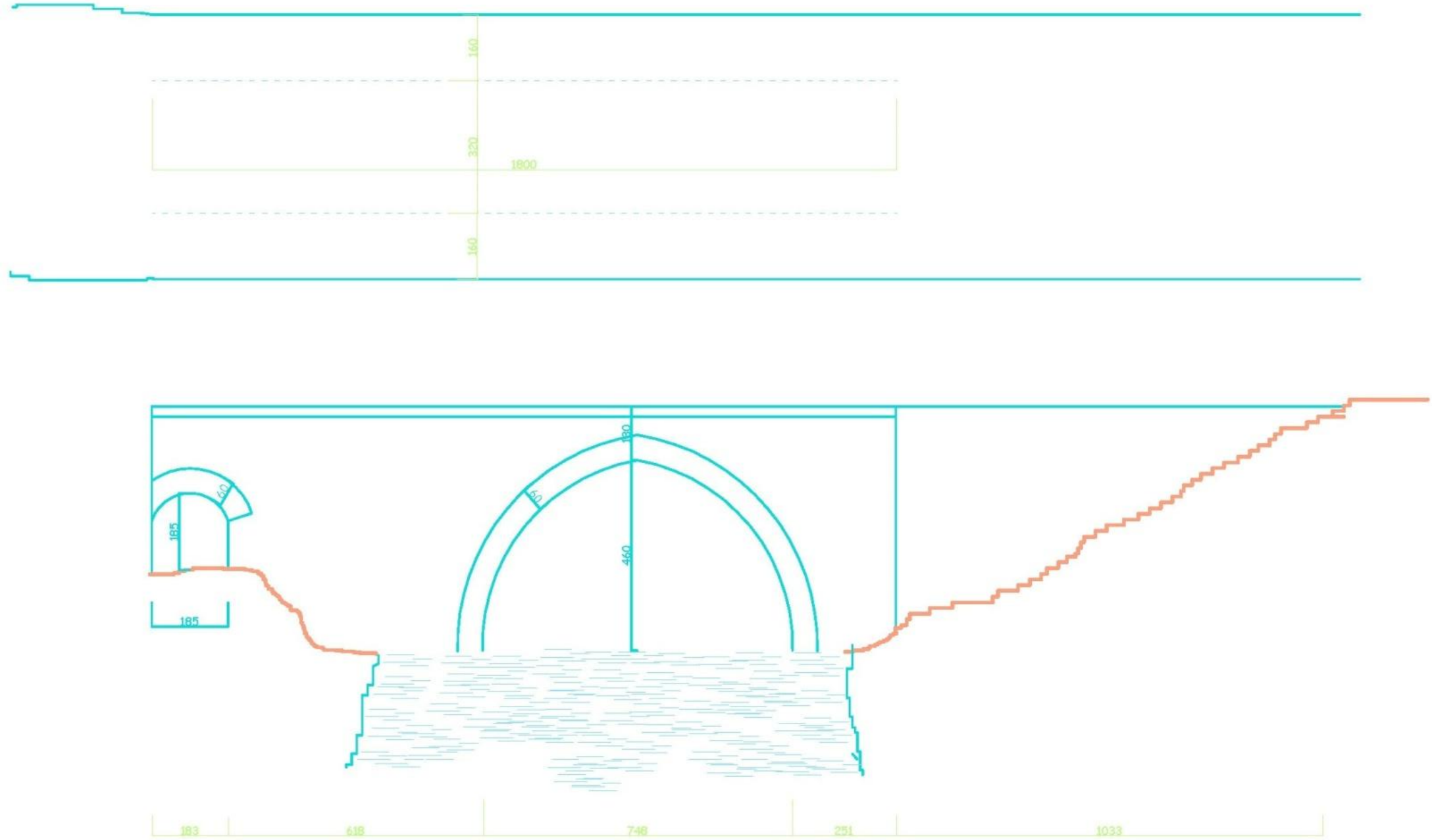
Şekil 27: Malabadi(Batmansu) Köprüsü: Suyun aktığı taraf (Gülgün Tunç)



Şekil 28: Sancak Köprüsü: Suyun kaynak tarafı rölöve çizimi (Dalkılıç, Halifeoğlu)

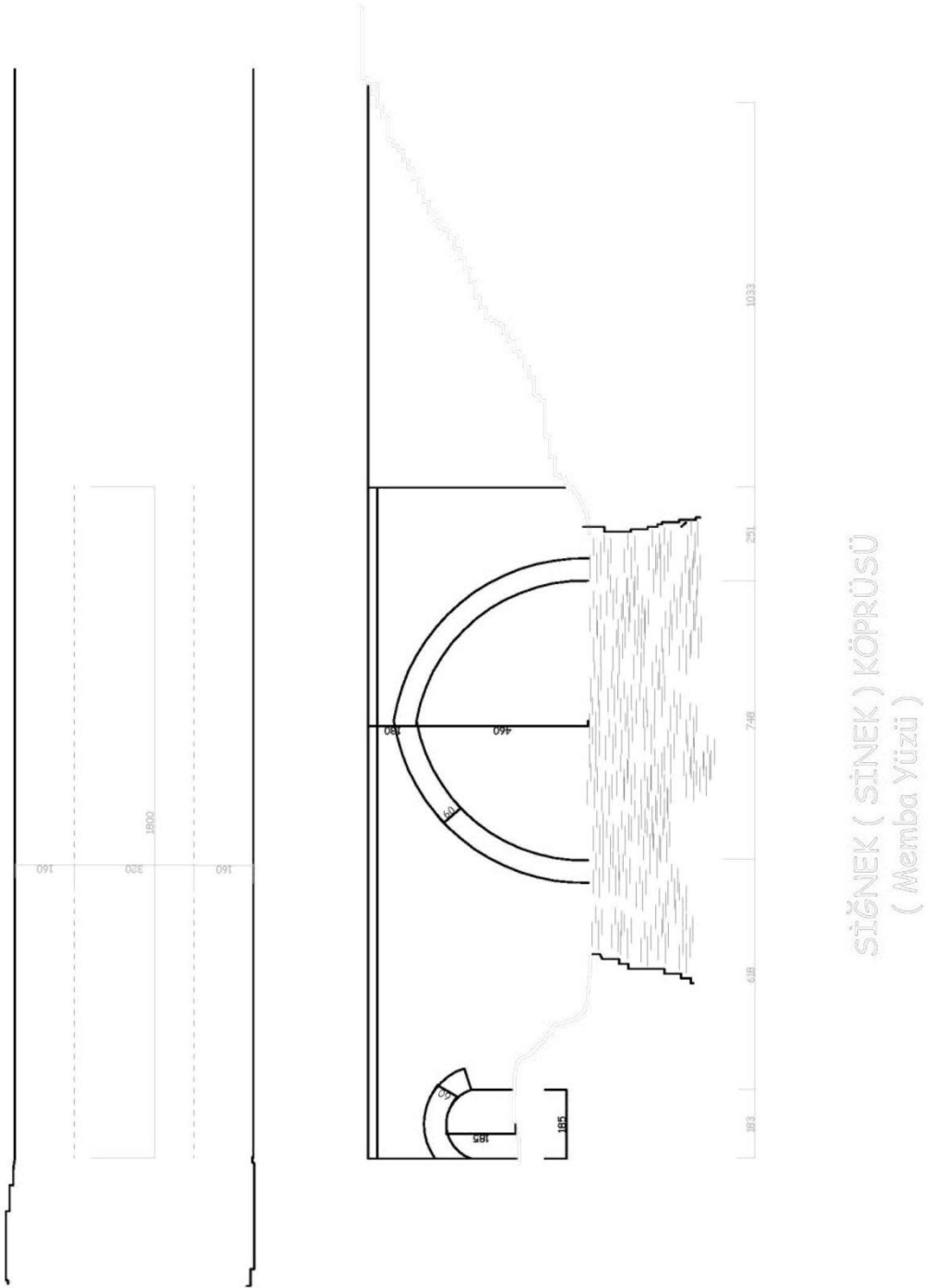


Şekil 29: Sinek Köprüsü 1: Suyun kaynak tarafı(Gülgün Tunç)



SIĞNEK (SİNEK) KÖPRÜSÜ (Mamba Yüzü)

Şekil 30: Sinek Köprüsü 2: Suyun kaynak tarafı (Karayolları Genel Müdürlüğü 9. Bölge Müdürlüğü Arşivi)



Şekil 31: Sinek Köprüsü 2: Suyun kaynak tarafı (Karayolları Genel Müdürlüğü
9. Bölge Müdürlüğü Arşivi)

ÖZET

KUTLAY, Şafak. “Diyarbakır İli Köprüleri” Yüksek Lisans Tezi. Ankara. 2012.

İnsanoğlu var olduğundan bu yana çeşitli ihtiyaçlarının giderilmesi sebebi ile mimarlık tarihi adına önemli eserler vermiştir. Barınma ihtiyacı ile evler, savunma ihtiyacı için inşa edilen şehir surları ve kaleler ile şehir dokuları oluşturulmaya başlamıştır. Tüm bu gelişmeler, sosyal hayata dinamizm katmış ve artan ticari gelişmeler, ticaret yollarının oluşmasına sebebiyet vermiştir. Ticari yol ağları ulaşımı zorunlu kılmış ve topografyadan kaynaklanan ulaşım sorunlarının aşılması için köprüler inşa edilmiştir. İlkçağlarda ağaç dalları ve sarmaşıklar ile tabiatın zorlu koşulları olan su, çukur veya vadiler aşılmaya çalışılmış sonrasında inşa malzemesi olarak taşın kullanılması, gelişen mimarlık, mühendislik bilgisi masif ve çok daha dayanıklı köprüler inşa edilmesine olanak vermiştir.

Güneydoğu'nun en önemli şehirlerinden biri olan Diyarbakır'ın, ele geçirilen arkeolojik kalıntılar ışığında dünyanın en eski yerleşim yerlerine ve çok sayıda medeniyete ev sahipliği yapmış olması, şehrin ilkçağlardan bu yana önemini koruduğunu göstermektedir. Önemli bölgelerin birbirine bağlandığı ana yollar üzerinde bulunması Diyarbakır'a tarihi boyunca stratejik bir önem katmıştır. Bu nedenle önemli kültür ve ticaret merkezi konumunu her dönemde korumuştur. Stratejik önemi, ticaret yolları ve gelişmiş akarsu ağı çok sayıda köprü inşa edilmesini de beraberinde getirmiştir.

Bu çalışmada Diyarbakır merkez ve ilçelerinde, farklı dönemlerde inşa edilmiş olan Diyarbakır Köprülerinin hangi döneme ait olduğu, mimari tanımları, inşa, malzeme ve teknik özellikleri, süsleme özellikleri, geçirdiği onarımlar, tarihsel süreç içerisindeki pozisyonların belirlenmesi ile farklı dönemlerde inşa edilen yapılardan hareketle, köprü mimarisinin gelişimi konusunda tespitlere varılması amaçlanmıştır.

Anahtar Kelimeler:

1. Diyarbakır
2. Köprü
3. Mimarlık Tarihi
4. Ulaşım Mimarisi
5. Ticari Yollar

ABSTRACT

KUTLAY, Şafak. Bridges in Diyarbakır, Master Thesis, Ankara. 2012.

Since its existence, human being created important works in the name of architectural history so as to satisfy the needs. The city textures started to be created by houses with housing needs, the city walls and fortresses with defense needs. All these developments added dynamism and the increasing commercial developments gave rise to the formation of trade routes. Commercial road networks made transport mandatory and bridges were built to overcome the problems caused by topography. In antiquity, tree branches and ivy were used to overcome the difficult natural circumstances such as water, valley, pothole and later on with the usage of stone as building material, developed architecture, engineering information lead the construction of massive and more durable bridges.

That Diyarbakır, one of the most important city in South East, hosted many civilizations and the oldest residential areas in the World in the light of archeological remains found shows that it protected its importance since ancient times. Being on the main roads connecting important regions, has acquired strategic importance throughout the history of Diyarbakır. Therefore, it maintained its important culture and commercial center position in each period. Its strategic importance, trade routes and advanced river network brought the construction of many bridges with themselves.

In this study, it is aimed to make determinations on some topics such as which period the Diyarbakır Bridges which were constructed in different times belong to, their architectural descriptions, construction, material and technical features, ornamental characteristics, their repairment, their positions in historical process and the development of bridge construction in different eras.

Key Words:

1. Diyarbakır
2. Bridge
3. History of Architecture
4. Transportation Architecture
5. Commercial Roads