

OSMANLI DÖNEMİNDE KÖMÜRHAN VE İZOLİ'DE KÖPRÜ YAPMA ÇALIŞMALARI

BRIDGE CONSTRUCTION WORKS AT KÖMÜRHAN AND İZOLİ DURING THE OTTOMAN PERIOD

Makale Bilgisi | Article Info

Başvuru: 2 Şubat 2024	Received: February 2, 2024
Hakem Değerlendirmesi: 6 Mayıs 2024	Peer Review: May 6, 2024
Kabul: 15 Kasım 2024	Accepted: November 15, 2024

DOI : 10.22520/tubaked.1430794

Enver ÇAKAR* - Korkmaz ŞEN - Yavuz KISA*** - Ahmet TOPRAK****
Tuba Nur OLGUN***** - Murat ŞAHİN*******

ÖZET

Murat ve Karasu nehirleri Keban önlerinde birleşerek Fırat Nehri'ni oluşturur. Malatya ve Elazığ arasındaki sınırı da belirleyen bu nehir, aynı zamanda İstanbul'dan Bağdat'a uzanan tarihi yol ağının da güzergâhında bulunmaktadır. Bu güzergâhta yer alan İzoli veya Kömürhan mevkiinde, Fırat Nehri üzerinde doğrudan ulaşımı sağlayacak bir köprü yapma düşüncesi Osmanlı Dönemi'nde yoğunluk kazanmıştır. Nitekim Sultan IV. Murad Bağdat Seferi sırasında Kömürhan'da bir köprü yaptırmak istemiş ancak teknik ve mali zorluklar sebebiyle inşası mümkün olmamıştır. Bilinen bu ilk girişimden sonra, Sultan I. Mahmud ve Sultan II. Abdülhamid dönemlerinde Kömürhan'da bir köprünün inşası için çalışmalar yapılmış ise de her iki girişimden de müspet bir sonuç elde edilememiştir. Fırat Nehri üzerinde doğrudan ulaşımı sağlamak için Osmanlı Dönemi'nde inşa edilen ilk ve tek yapı ise İzoli mevkiinde zamanın Elaziz Valisi tarafından yaptırılarak hizmete açılan ahşap köprüdür. Cumhuriyet Dönemi'nde de bir müddet hizmet vermeye devam eden bu köprü, 1929 yılında yaşanan taşkın sırasında suya kapılarak tamamen yıkılmıştır. Malatya-Elazığ arasındaki

* Bu çalışma, Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu (TÜBİTAK) tarafından 122K421 numaralı proje ile desteklenmiştir. Projeye verdiği destekten ötürü TÜBİTAK'a teşekkürlerimizi sunarız.

** Prof. Dr., Fırat Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Tarih Bölümü, Elazığ / Türkiye
e-posta: ecakar@firat.edu.tr, ORCID: 0000-0002-2601-2013.

*** Doç. Dr., Fırat Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Sanat Tarihi Bölümü, Elazığ / Türkiye
e-posta: ksen@firat.edu.tr, ORCID: 0000-0003-4332-7567.

**** Doç. Dr., Fırat Üniversitesi İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi Tarih Bölümü, Elazığ / Türkiye
e-posta: yvzkisa@gmail.com.tr, ORCID: 0000-0001-7101-3085.

***** Dr. Öğretim Üyesi, Fırat Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Elazığ / Türkiye
e-posta: atoprak@firat.edu.tr, ORCID: 0000-0001-6790-1856.

***** Doç. Dr., Fırat Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Elazığ / Türkiye
e-posta: tmbaz@firat.edu.tr, ORCID: 0000-0001-5654-0020.

***** Dr. Öğretim Üyesi, Fırat Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Elazığ / Türkiye
e-posta: msahin@firat.edu.tr, ORCID: 0000-0001-6733-1136.



ulaşımın kesintiye uğramaması için 1930 yılında Kömürhan Boğazı'nda yeni bir köprünün yapılmasına karar verilmiş ve 1932 yılında inşası tamamlanarak hizmete açılmıştır. Bu çalışmanın amacı, İstanbul'dan Bağdat'a uzanan tarihi yol ağlarını ve bu yol ağı üzerinde bulunan Fırat Nehri üzerinde doğrudan ulaşımı sağlamak için Kömürhan ve İzoli mevkiilerinde Osmanlı Dönemi'nde yapılan köprü çalışmalarını ve bu çalışmaların ulaşım ve mimarlık tarihi açısından önemini ortaya koymaktır. Çalışmanın başlıca kaynakları ise Osmanlı arşiv belgeleri ile seyahatnameler, gazeteler, salnameler ve konu ile alakalı araştırma ve incelemelerdir.

Anahtar Kelimeler: Elazığ, Malatya, Kömürhan, İzoli, Fırat Nehri, Tarihi Köprüler

ABSTRACT

Murat and Karasu rivers merge in front of Keban and form the Euphrates River. This river, which also determines the border between Malatya and Elazığ, is also on the route of the historical road network extending from Istanbul to Baghdad. The idea of building a bridge over the Euphrates River at Izoli or Kömürhan, which is located on this route, gained intensity during the Ottoman Period. As a matter of fact, Sultan Murad IV wanted to build a bridge at Kömürhan during the Baghdad Expedition, but it could not be built due to technical and financial difficulties. After this first known attempt, Sultan Mahmud I and then Sultan Abdulhamid II made efforts for the construction of a bridge at Kömürhan, but no positive result could be obtained from both attempts. The first and only structure built in the Ottoman Period to provide direct transport on the Euphrates River was the wooden bridge built and put into service by the Governor of Elaziz at the time at the Izoli location. This bridge, which continued to serve for a while in the Republican Period, was completely destroyed during the flood in 1929. In order not to interrupt the transport between Malatya and Elazığ, it was decided to build a new bridge in Kömürhan Strait in 1930 and its construction was completed and put into service in 1932. The aim of this study is to reveal the historical road networks extending from Istanbul to Baghdad and the bridge works constructed in the Ottoman period at Kömürhan and İzoli locations in order to provide direct transportation over the Euphrates River on this road network and the importance of these works in terms of transport and architectural history. The main sources of the study are Ottoman archive documents, travelogues, newspapers, the Ottoman yearbooks (salnames) and researches and studies related to the subject.

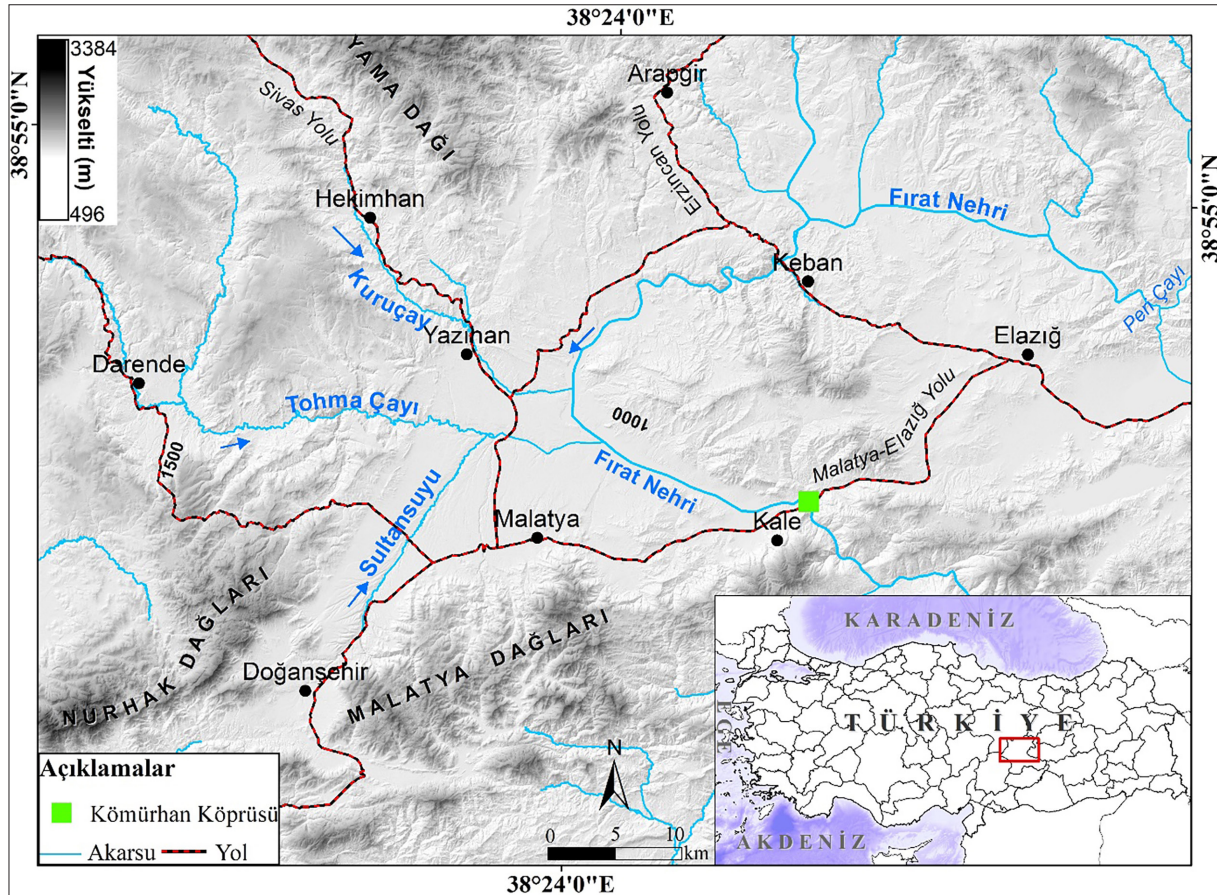
Keywords: Elazığ, Malatya, Kömürhan, Izoli, Euphrates, Historical Bridges

GİRİŞ

Elazığ (Harput) ve Malatya arasındaki yol (bkz. Şek.1), Anadolu'daki en eski ulaşım ağları arasında yer almaktadır. Batı Anadolu'da Sardeis'den (Sart) İran'da Susa'ya kadar uzanan ve ticaretin yanı sıra satrapların (valiler) denetimi, vergilerin merkeze ulaştırılması ve haberleşme gibi etkinliklerin yürütülmesi amacıyla tesis edildiği bilinen Pers Kral Yolu bu mevkiden geçmekteydi. Adı Antik Dönem tarihçisi Herodotos tarafından kaydedilen ve coğrafi yapıyla birlikte su geçitlerinin elverişliliğine bağlı olarak şekillenen bu yol, Ephesos'dan başlayarak Karabel Geçidi'ne, buradan da Gediz Ovası'nı aştıktan sonra Sardeis'e ulaşıyordu. Bu noktadan sonra ise Lydia ve Phrygia bölgelerinde tartışmalı farklı rota önerileriyle ele alınan yol, Malatya'dan (Melitine) sonra Fırat Nehri'ni (Euprates) aşmış Harput (Elazığ)-Diyarbakır-Nusaybin istikametinden devam ederek Musul-Bağdat-Ninova-Erbil-Elam üzerinden Susa'ya ulaşıyordu (Kalkan, 2022, s. 417; Afshari ve Akarsu, 2021, s. 133-150).

Romalılar Dönemi'nde Anadolu'da kullanılan yol ağları da büyük ölçüde bilinmektedir. Bu dönemde özellikle Metilene (Malatya), Sebasteia (Sivas), Arabissos ve Samosata (Sümeysat) gibi merkezlerle Fırat Nehri'ne ulaşan yolları askerî ve ticarî açılarından oldukça önemliydi (Ramsay, 1960, s. 302-303,310). Anderson'un tespitlerine göre ise Bizans Dönemi'nde Kayseri'den Doğu'ya giden iki yol olup bunlardan birincisi Büyük Doğu rotası olarak adlandırılan Herpa (Yeregeçen), Ariarathia, Tzamandos (Azizie) ve Gurun (Gürün) tarafından Melitene (Malatya) ve Doğu'ya giden rota, ikincisi ise Anti-Toros üzerinden geçip Kuruçay Geçidi, Kokusos (Göksun) ve Arabissos (Yarpuz) üzerinden Melitene'ye ulaşan Roma yoluydu. Gürün'den ayrılan yol Tohma Çayı'dan (Melas) Taranta'ya (Darende), oradan da Melitene'ye iniyordu. Buradan da Sophene'nin ucundaki sol kıyıda yer alan Tomisa'da Fırat Nehri'ni geçerek Bizans Dönemi'nde Anzitene olarak adlandırılan Hanzit'e gelmekteydi ki burası Metilene ile Samosata (Samsat) arasında yer alan askerî bir sınır kalesiydi (Anderson, 1897, s. 22, 24-26).

Şekil 1
Elazığ-Malatya Karayolu Bağlantısı¹ / Elazığ-Malatya Highway Connection



¹ Bu harita, Open Street Map verileri (GEOFABRİK, 2022) kullanılarak elde edilmiştir. Bu verilerden yol ve akarsu verileri temin edilirken Sayısal Yükselti Modeli verileri ise Alos 12.5 m DEM optik uydu görüntülerine ait verilerin fotogrametrik yöntemler aracılığıyla elde edilmesiyle oluşturulmuştur. / This map was obtained using Open Street Map data (GEOFABRİK, 2022). While road and river data were obtained from these data, Digital Elevation Model data were created by obtaining the data of Alos 12.5 m DEM optical satellite images by photogrammetric methods.

Selçuklular Dönemi'nde Anadolu yolları büyük önem kazandı ve zamanla bir ağ gibi bütün Anadolu'yu saran kervan yolları üzerinde Selçuklu sultanları ve devlet adamları sayısız kervansaraylar yaptırıldılar. Irak ve Suriye'den gelen ticaret yolları Gaziantep (Ayntap) ve Diyarbakır'dan geçerek Ağrı - Konya - İstanbul ana ticaret yoluna bağlanırken, Gaziantep'ten geçen yol ana ticaret yolu üstündeki Kayseri ve Sivas gibi iki önemli merkeze de ulaşırdı. Gaziantep'ten çıkan birinci yol Besni'den geçerek Elbistan üzerinden Kayseri'ye, ikinci yol ise Adıyaman-Malatya güzergâhını takip ederek Sivas'a ulaşıyordu. Nitekim Tecer Hanı ve Hekim Han gibi iki önemli han bu güzergâh üzerinde yer alıyordu. Suriye-Irak üzerinden gelip Diyarbakır'dan geçen diğer bir ticaret yolu ise, Diyarbakır - Malatya - Sivas, Diyarbakır - Ergani - Harput - Malatya - Sivas ve Diyarbakır - Ergani - Harput - Divriği - Sivas olmak üzere üç farklı güzergâhtan Sivas'a bağlanıyordu (Ersoy, 1995, s. 22, 24-26).

Osmanlı Dönemi'nde Anadolu ve Rumeli, askeri ve posta yollarıyla, âdeta bir ağ gibi sarılmıştı. Kara ulaşım ağları, İstanbul merkez olmak üzere, Anadolu ve Rumeli'de sağ, sol ve orta kol şeklinde üç ana kol halinde uzanmış ve birbirlerine tali yollarla da bağlanmıştı. Bunlardan sağ kol Hac Yolu olup, Üsküdar - Gebze - Hersek Dili - İznik - Eskişehir - Akşehir - Konya - Adana - Antakya yolu ile Halep ve Şam'a uzanırken orta kol, Üsküdar - Gebze - İzmit - Bolu - Tosya - Merzifon - Tokat - Sivas - Hasan Çelebi - Malatya - Harput - Diyarbakır - Nusaybin - Kerkük güzergâhını takip ederek Bağdat ve Basra'ya, sol kol ise orta kolla Merzifon'a kadar aynı yolu izleyerek Ladik-Niksar-Karahisar-ı Şarkî-Kelkit-Aşkale ve Erzurum üzerinden bir kol ile Kars'a, bir kol ile de Tebriz'e ulaşmaktaydı (Ekin, 2022, s. 36).

Osmanlı Devleti'nde başlangıçta eyaletlerin durumu ile ülke sınırlarında elde edilen bilgileri devlet merkezine bildirmek ve hükümetin emirlerini gereken yerlere ulaştırmak için kurulan menziller, daha sonraları ordunun sefer esnasında iaşesinin temini, özel haberleşmeler, şehirlerarasında irtibatın ve nakliyenin sağlanması gibi farklı amaçlarla da kullanılmıştır. Fakat ordunun sefer esnasında kullandığı yol ve konaklarla ana yollar üzerindeki menziller genelde birbirinden farklı olurdu. Bu durumun oluşmasında ise haberleşme menzillerinin çoğunlukla yerleşim alanlarında bulunması ve yerleşim yerlerinin de gerek su bakımından gerekse coğrafi yönden büyük orduların konaklamasına müsait olmaması gibi sebepler etkili olmuştur (Halaçoğlu, 2004, s. 159-161). Bu bağlamda, Malatya-Harput yolu da Osmanlı menzil teşkilatı içinde önemli bir yere sahipti. Evliya Çelebi Malatya'dan itibaren Fırat Nehri'nden Murat Nehri'ne kadar uğradığı köy, kasaba ve menzilleri; İzoli Köyü Menzili, Malkaç, Harput, Mollaköy, Habusu, Sarıkamış; Murat Nehri'nden Diyarbakır'a kadar olan menzilleri ise Palu, Demirkapı Köyü, Tirhi Köyü, Şat Nehri üzerindeki

Birdinç Köprüsü'nden geçerek Eğil'e, oradan da Hani, Ergani, Başhan Menzili, Ortahan Menzili, Harap Şerbetin Kasabası ve Kara Köprü'den sonra da Amid olarak sıralamıştır (Evliya Çelebi, 2010, s. 28-30).

Osmanlı kaynaklarında askeri sefer güzergâhları hakkında da oldukça zengin bilgiler yer almaktadır. Mesela Kanuni Sultan Süleyman'ın 1533-1536 yılları arasında gerçekleştirdiği İrakeyn Seferi ve 1548 İran Seferi ile 17. yüzyılda IV. Murad'ın Revan ve Bağdat üzerine düzenlediği seferlerin güzergâhları ayrıntılı olarak bilinmektedir.

Feridun Bey'in Münşeat'ında Sultan IV. Murad'ın Revan (Erivan) seferine giderken takip ettiği menziller; Üsküdar, Hereke, İznikmid, İznik, Eskişehir, Bolvadin, Akşehir, Ilgın, Konya, Ereğli, Niğde, Kayseri, Sivas, Yassıçemen, Cibrin, Ak Köprü (Tercan yakınında), Mamahatun, Pink, Ciniş, Ilıca, Erzurum, Hasan Kal'ası, Kars ve Revan şeklindedir. Padişah ve ordusu İstanbul'a dönüşünde ise; Tebriz, Van, Erciş, Adilcevaz, Tatvan, Bitlis, Diyarbakır (Diyarbakır), Kara Köprü, Pağınık, Fırat Nehri, Malatya, Hasan Batrik, Hekim Hanı, Hasan Çelebi Köyü, Kangal Köyü, Sivas, Tokat, Amasya, Bolu, İznikmid, Hereke, Pendik ve Üsküdar hattını takip etmiştir (Feridun Bey, 1275, s. 408-410). Naima Tarihi'nde de IV. Murad'ın bu seferi için aynı güzergâh verilmiştir (Naima, 1281, s. 224-241).

Kanuni'nin 1548'de düzenlediği ikinci İran seferine katılan Fransız elçi d'Aramon ve ekibi sefer dönüşünde Adilcevaz, Muş ve Bitlis üzerinden Diyarbakır'a gelmiş, burada bir süre kaldıktan sonra Malatya ve Harput'a geçerek tekrar Diyarbakır'a, buradan da Urfa, Harran ve Birecik üzerinden Halep'e gitmiştir (Chesneau, 2022, s. 43-68; Eyice, 1991, s. 271). 1613 yılında Anadolu içlerine seyahat edip ertesi yıl İstanbul'a dönen seyyah Polonyalı Simeon da İzmir'den başladığı yolculuğunda, Bursa, Bolu, Merzifon, Gümüş, Amasya, Tokat, Sivas, Malatya, Harput, Palu, Çapakçur ve Muş güzergâhını takip etmiş, sonra Ergani, Diyarbakır, Sivas ve Tokat istikametinden İstanbul'a gitmiştir (Andreasyan, 1964, s. 84-101).

1838'de İstanbul'dan Doğu'ya seyahat eden Moltke, Malatya'ya gitmek üzere Tokat'tan Sivas'a, oradan Hasançelebi üzerinden Hekimhan'a, ardından da Roma İmparatorluğu'nun geleneksel sınırı olarak kabul edilen Fırat Nehri'ne, oradan da Keban'a gitmiştir. Burada köprü olmadığından sal ile karşıya geçerek Harput'a ulaşan Moltke, Keban'dan Palu ve Eğin'e kadar Fırat üzerinde herhangi bir köprü'nün olmadığını da vurgulamıştır. Harput'tan Suriye sınırına doğru hareket eden Moltke, önce Malatya'ya, sonra da Sürgü Köyü'ne gelmiş ve burada bir dere üstündeki taş köprüden geçmiştir. Palu'da hazırlanan bir salla yolculuk yaptığını belirten Moltke, Palu ve Pertek'ten geçerek Keban'da karaya çıkmış, buradan da tekrar salla Samsat'a gitmiştir. 1839'daki

seyahatinde ise Arapgir'den Eğin'e gitmiş, Çemişgezek, Pertek ve Harput üzerinden de Malatya'ya dönmüştür (Moltke, 1999, s. 183,185-186, 188-190, 246-248, 250, 300-301). Bu seyahatleriyle ilgili olarak Moltke, Yukarı Fırat Bölümü'nde sadece Palu'daki sefil tahta köprü ile Sürgü Köyü'ndeki bir köprüden bahsetmiştir.

Mamuretülaziz vilayet salnamelerinde de vilayeti oluşturan bugünkü Elazığ, Malatya ve Tunceli illeri ile Erzincan'ın Kemaliye (Eğin) ilçesi arasındaki kara ve nehir ulaşım ağları ayrıntılı olarak belirtilmiştir. Buna göre, Samsun İskelesi'nden başlayan ve Bağdat Caddesi olarak adlandırılan yol, Amasya, Tokat, Sivas ve Alacahan'a uğrayarak Mamuretülaziz Vilayeti sınırı olan Hasançelebi'ye, buradan da Hekimhan, Hasanbadrik ve Tohma Nehri üzerindeki Kırkgöz Köprüsü'nden geçerek Malatya'ya, buradan da İzoli yoluyla vilayet merkezine ulaşıyordu. Mamuretülaziz'den de Ergani üzerinden Diyarbakır'a varıldığı gibi, Keban'dan geçilerek Arapgir ve Eğin üzerinden Hosta Beli'ne, oradan da Kemah, Erzincan ve Gümüşhane'den Trabzon iskelesine ulaşıyordu. Ayrıca Eğin'e iki saat mesafede olan Deliktaş'tan ayrılarak Kuruçay ve Karahisar'dan (Şebinkarahisar) Giresun iskelesine; Arapgir'den Sarıçiçek Yaylası'na giden şube ile de Divriği ve Sivas'a varılıyordu (Anonim, 1301, s. 98-100; Anonim, 1325, s. 135-136).

Sultan II. Abdülhamid Dönemi'nde bölgedeki yol ve altyapı çalışmalarına büyük ağırlık verilmiş, Dördüncü Ordu-yı Hümayun'un merkezi olan Erzincan'la Dersim (Tunceli), Mamuretülaziz (Elazığ), Sivas ve İstanbul arasındaki askeri yolların yapım ve onarımı hususunda yoğun çabalar sarf edilmiştir (BOA, 1888a). Bu çerçevede Malatya-Elazığ (Mamuretülaziz) arasında akan Fırat Nehri üzerinde de bir köprü inşa etmek için bazı girişimlerde bulunulmuştur.

Bu çalışmanın konusu, Malatya-Elazığ arasındaki tarihi yol üzerinde yer alan Kömürhan ve İzoli mevkiilerinde Osmanlı Dönemi'nde yapılmak istenen köprülerdir. Dolayısıyla çalışmanın zaman aralığı bilinen ilk köprü çalışmalarının yapıldığı 17. yüzyılın ortaları ile İzoli Köprüsü'nün hizmete açıldığı 1916 yılları arasında kapsamaktadır. Kömürhan Boğazı'nda Cumhuriyet Dönemi'nde yapılan köprüler konusunda yeterince çalışma yapıldığı (Haykır, 2016, s. 563-592; Sonmez Schaap, 2023, s. 167-174; T.C. Nafia Vekâleti, 1933, s. 99-112) için de bunlar hakkında kısaca bilgi verilmekle yetinilmiştir.

Çalışmanın başlıca kaynaklarını ise Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, Osmanlı Arşivi'nde muhafaza edilen muhtelif tasniflerdeki belgeler oluşturmaktadır. Ayrıca, başta Evliya Çelebi olmak üzere, bölgeyi ziyaret eden yerli ve yabancı seyyahların gözlemleri ve süreli yayınlar ile çeşitli araştırmacıların bu alanla ilgili çalışmalarından da istifade edilmiştir.

OSMANLI DÖNEMİNDE KÖMÜRHAN'DA KÖPRÜ YAPMA ÇALIŞMALARI

Kömürhan, Sultan IV. Murad'ın Bağdat Seferi sırasında bu mevkiye yaptırdığı hanın adıdır. Küçük bir mescidi ve mükemmel bir misafirhanesi de bulunan bu han, Osmanlı Dönemi'nde Malatya ile Mamuretülaziz (Elaziz) arasındaki ilk konak olma özelliğini de taşıyordu (Anonim, 1310, s. 61). Kervansaray olarak da tanımlanan Kömürhan, Elazığ'a 52km, Malatya'ya ise 48km mesafede olup aynı adla anılan köprünün 600 metre kuzeyinde ve Elazığ'ın Baskil ilçesine bağlı Habibuşağı Köyü'nün de sınırları içinde bulunuyordu (Aytaç, 1988, s. 249). 18. yüzyılda maden ocaklarında kullanılmak üzere nakledilen kömürlerin de muhafaza edildiği Kömürhan (Yüksel, 1997, s. 32-33; Göyünç, 2001, s. 659-660), 1987 yılında işletmeye açılan Karakaya Barajı'nın göl sahası altında kalmıştır.

Evliya Çelebi'nin Malatya'dan Harput, Eğin, Palu ve Diyarbakır'a giden bir yolcunun Fırat Nehri'ni ancak gemiyle geçebileceğini vurgulamış olması (Evliya Çelebi, 2005, s. 453), 17. yüzyılın ortalarında Malatya ile Harput (Elazığ) arasında Fırat üzerinde bir köprünün bulunmadığını göstermektedir.

Öte yandan, 1901 yılında bölgeyi gezen seyyah E. Huntington, Kömürhan'daki Urartu Dönemi'nden kalma tarihi çivi yazılı kitabede bir köprüden bahsedildiğini ve bu köprünün de muhtemelen Fırat Nehri üzerinde yer aldığını, nehrin yazıtın hemen yukarısındaki kısmında oldukça dar bir yerin bulunduğunu ve bu yerin her iki tarafında da köprü ayaklarının yerleştirilmesine uygun alçak kayalıkların olduğunu, bu sebeple de köprünün burada olabileceğini ifade ettikten sonra, kendisine hizmet eden keleşçilerin, babalarından duyduklarına göre, burada bir köprüye ait kalıntıların olduğunu da kendisini anlattıklarını belirtir (Huntington, 1902, s. 190). Fakat onun bu tespitinin doğru olmadığı anlaşılmaktadır. Çünkü Fırat kenarındaki İzoli Yazıtı'nda Urartu Kralı Sarduri'nin nehri geçtiği anlatılmakta ise de bunun nasıl gerçekleştiği konusunda bir açıklama yoktur (Payne, 2006, s. 237-238; Koroğlu, 1988, s. 28-29).

Evliya Çelebi, Sultan IV. Murad'ın Kömürhan'da bir gözlü yüksek bir köprü yaptırmak istediğini, hatta bu maksatla temel yerlerini dahi düzeltip hazırlattığını, fakat Bağdat'ın fethinden sonra İstanbul'a varınca köprünün yapılamadığından bahsetmiş, ayrıca Kömürhan yakınında büyük köprü yapılmasının büyük hayrat olacağı ve dengi benzeri olmayan bu köprünün bir taraftan bir tarafa 110 arşın olacağı tespitine de yer vermiştir (Evliya Çelebi, 2010, s. 25). Dolayısıyla Huntington'un bahsettiği ve keleşçilerden duyduğunu belirttiği kalıntıların IV. Murad'ın yaptırmak istediği köprünün kalıntıları olması daha kuvvetli bir ihtimaldir.

Fotoğraf 1

Irak'ta Diyala Nehri üzerinde Kullanılan Bir Kelek (1911) (URL 1) / A Kelek Used on the Diyala River in Iraq (1911) (URL 1)



Osmanlı Dönemi'nde Malatya ile Elazığ (Harput) arasında akan Fırat Nehri üzerinde bir köprü bulunmadığı için ulaşım gemi denilen kayıklar ve keleklerle² sağlanıyordu. 1530 yılında Malatya Sancağı'nın Muşar Nahiyesi'ne bağlı Rabat adlı köyde gemi, Ataf (Kumlutarla) adlı köyde ise kelekler vardı ve bunlar ücret karşılığında nehrin her iki yakası arasındaki ulaşımı sağlıyorlardı (bkz. Foto.1). Geliri devlete ait olan keleklerden 280 akçe, gemilerden ise 4.700 akçe yıllık gelir elde ediliyordu. Fakat bu tarihten sonra mukataa haline getirilen bu işletmelerden elde edilen gelirlerin miktarında da önemli artışlar meydana gelmiş, keleklerden 1.400 akçe, gemilerden de 7.800 akçe yıllık kazanç elde edilmiştir (Çakar, 2020, s. 12-13).

İzoli mıntukasında orduyla birlikte Fırat'ı geçen Evliya Çelebi, nehrin kıyısında çadırları ve ağırlıklarıyla konakladıktan sonra havanın yumuşamasını fırsat bilip beş altı geçit gemisi, sallar ve potlarla³ üç günde derya gibi Fırat'ı geçerek karşı tarafta İzoli aşireti bölgesine vardıklarını, binlerce askeri nehrin karşı tarafına bu aşirete mensup gemici ve kürekçilerin geçirdiğini ifade etmektedir (Evliya Çelebi, 2010, s. 24-25).

Salnamelerden anlaşıldığına göre, Mamuretülaziz Vilayeti dâhilinde akan Fırat ve Murat nehirlerinin çoğu yerlerinde köprü bulunmadığından, bu nehirler üzerindeki geçişler gemi de denilen kayıklar vasıtasıyla yapılıyordu (bkz. Foto. 2) ve bu kayıkların çalıştırıldığı yerlere "ma'abir" yani geçit deniyordu. Bunlardan Malatya Belediyesine ait olan ve gelirinin kime ait olduğu konusunda Malatya ve Mamuretülaziz belediyeleri arasında zaman zaman

çekişmelerin yaşanmasına da sebep olan⁴ Herdi ve İzolu kayıklarıyla Malatya ve diğer yerlere ulaşım sağlanıyordu (Anonim, 1301, s. 116-117). 1325 (1907/1908) tarihli Mamuretülaziz vilayet salnamelerinde ise üzerinde köprü bulunmaması ve geçitleri az ve tehlikeli olması hasebiyle kelek mevkii olan Pertek, Aşvan, Keban, Gemici, Banik, İzoli, Keferdiz, Otlu, Gerger ve Samsad adlı mahallerde geçişlerin gemi tabir edilen bir çeşit büyük teknelerle yapıldığından bahsedilmektedir (Anonim, 1325, s. 144.). Nitekim Baskil'deki Gemici Köyü (Anonim, 1312, s. 59) de adını, köy sakinlerinin bu işle meşgul olmaları sebebiyle almış olmalıdır.

Öte yandan, 18. yüzyılda İran'a yapılacak seferlerde kullanılmak üzere Kömürhan'da köprü yapma teşebbüsünde bulunulduğu da bilinmektedir. Sultan I. Mahmud devrinde ber vech-i malikâne Malatya Sancağı mutasarrıfı olan Rışvanzade Seyyid Mehmed Paşa'ya hitaben 18 Ocak 1744 tarihinde bir ferman yazılarak, bahar başında İran üzerine sefere çıkılacağından, mühimmat ve topların Fırat Nehri'nden geçirilebilmesi için bu nehir üzerinde bir köprü yapılmasına ihtiyaç olduğundan bahisle, köprünün nehrin hangi mahallinde yapılmasının uygun olduğu, kaç adet tombaz ve ne miktar levazım gerektiği, kereste ve sair mühimmatın nerelerden tedarik edilebileceği, orada köprü inşasından anlayan köprücüler olup olmadığı, şayet yoksa nerelerden getirileceği ve inşaat maliyetinin tahminen ne kadar olacağı gibi hususları, işten anlayan kişilerle müzakere edip köprü yapılacak yeri de kontrol ettikten sonra, bütün bu işleri bir deftere kaydederek acilen Saray'a göndermesi istenmiştir.

² Kelek, üfürülmüş tulumlar üzerinde duran bir çeşit sal demektir (Ş. Sami, 1989, s. 1177).

³ Pot, nehirlerde kullanılan küçük sala denir (Ş. Sami, 1898, s. 359).

⁴ Herdi ve İzoli'de işletilen kayak rüsumunun paylaşımı konusunda yaşanan problemler için bkz. Gündüz, 2020, s. 33-50.

Fotoğraf 2

1911 Yılında Fırat Nehri Üzerinde İşleyen İki Kayık (URL 2) / Two Boats at Work on the Euphrates River in 1911 (URL 2)



Ayrıca Fırat üzerinde köprü yapılması konusunda Musul Valisi Abdulhalil'e hitaben bir ferman gönderildiği gibi, Bilecik İskelesi'nde gemi inşasına memur olan İbrahim'e de Halep tarafından gidilmesi durumunda Birecik'te bir köprü yapılması emredilmiştir (BOA, 1744).

Sultan I. Mahmud, yukarıda bahsi geçen fermanla bizzat sefere çıkacağını ifade etmiş ise de aslında kendisinin sefere katılmadığı ve yerine kumandan olarak baş vezirini yolladığı anlaşılmaktadır.⁵ Ayrıca Kömürhan mevkiinde ve Fırat Nehri üzerinde bir köprünün yapılıp yapılmadığı konusu da meçhuldür. Yapılmış ise tekrar kaldırılabilen seyyar bir köprü olduğu düşünülebilir. Çünkü sonraki dönemlerde burada bir köprü olduğunu kanıtlayacak bir delil yoktur. Şayet köprü yapılmamış ise asker ve mühimmatın önceden olduğu gibi gemi ve keleklerle nakledildiği söylenebilir.

Osmanlı kaynaklarının yanı sıra, 19. yüzyılın son çeyreğinde hem Kömürhan'da hem de İzolî mevkiinde Fırat Nehri üzerinde bir köprünün bulunmadığı Sırvantsdyants'ın 1878 tarihli raporundan da anlaşılmaktadır. Çünkü Sırvantsdyants, anılan raporunda Fırat'ı büyük bir gemi ile on dakikada geçtiklerinden bahsetmektedir (Bardizaktis ve ark., 2010, s. 343).

1883 yılı başlarında Mamuretülaziz mühendisi Feşbah Efendi tarafından Kömürhan Boğazı ile ilgili bir çalışma yapılmış olması, bu tarihte de Kömürhan mevkiinde bir köprü yapmak için ön çalışma yapıldığını göstermektedir (bkz. Şek.2).

Sultan II. Abdülhamid Dönemi'nde bölgedeki yol ve altyapı çalışmalarına büyük ağırlık verilmiş, Dördüncü Ordu-yı Hümayun'un merkezi olan Erzincan'la Dersim (Tunceli), Mamuretülaziz (Elazığ), Sivas ve İstanbul arasındaki askeri yolların yapım ve onarımı hususunda yoğun çabalar sarf edilmiştir. Mamuretülaziz Valisi Esseyid Hasan Hilmi mühürüyle Sadaret Makamına yazılan 4 Eylül 1888 tarihli yazıdan anlaşıldığına göre, Mamuretülaziz vilayetince yapılan askeri yollar dört yoldan ibaret olup bu yollardan birincisi Erzincan'dan başlayıp Erzincan Sancağı'na bağlı Kemah ve Kuruçay kazalarından geçip Mamuretülaziz vilayet hududuna ve oradan Eğin, Arapgir ve Maden (Keban) kazalarından geçerek vilayet merkezindeki Bağdat Caddesi'ne ulaşırken, ikincisi yine Erzincan'dan başlayıp Dersim'in Ovacık ve Mercan Boğazı'ndan geçip liva merkezi olan Hozat'a, oradan da Çarsacak Kazasına tabi Pertek Nahiyesinden Mamuretülaziz'e ulaşıyordu.

⁵ Sultan I. Mahmud (1730-1754), 1744 yılında Seyyid Hasan Paşa'yı İran seferine göndermiş, bir süredir Rodos'ta bulunan Sâfi Mirza'yı da İran tahtına aday göstermiştir. Fakat Kars önlerinde yapılan savaştan kesin sonuç alınamayınca, mücadeleler 9 Aralık 1744 tarihine kadar sürmüştür. Bu mücadeleler sırasında Şark Seraskeri Yeğen Mehmed Paşa geri çekilmekte olan İran ordusunu takip ederek Revan'da yakalamış, ancak yapılan çarpışmada hayatını kaybedince ordusu dağılmış ve bu olay Kars'ın düşmesine sebep olmuştur. Bu başarısızlığa rağmen, Nâdir Şah, Diyarbekir Valisi Abdullah Paşa'nın Hemedan'a yönelik akınlarnın kendisini zor durumda bırakması sebebiyle, Serasker Ahmed Paşa ile Bağdat Valisi Ahmed Paşa'ya haber göndererek Caferiliğin beşinci mezhep olarak kabul edilmesi fikrinden vazgeçtiğini bildirmiş, buna karşın Musul ve Basra'nın kendisine verilmesini teklif etmiştir. Şahın barış talebinde samimi olduğunun anlaşılması üzerine de 4 Eylül 1746 tarihinde ve Kasırsürin Antlaşması esasları dahilinde İran'la anlaşma sağlanmıştır (Özcan, 2003, s. 350).

Üçüncü yol ise Erzurum'dan başlayıp Kiğı, Çapakcur ve Palu kazalarına ve Dersim'in üst tarafından geçip Diyarbekir'de merkez vilayete üç saat mesafede bulunan Bağdat Caddesi'ne ulaşırken, dördüncü yol da İskenderun, Halep ve Urfa Sancağı içinden geçip Besni Kazasında Mamuretülaziz Vilayetine dahil olup oradan da Malatya Sancağı'nda Bağdat Caddesi'ne varıyordu. Bu yazıda yapılacak yolların yanı sıra, Bağdat Caddesi üzerinde yer alan Kömürhan'da ve Fırat Nehri üzerinde asma demir köprü yapılması gerektiği, bunun keşif evrakı ve haritasının gönderilmiş olmasına rağmen henüz resmi bir cevap alınmadığı da ifade edilmiştir (BOA, 1888a). Esasen bu yazıda, ulaşımın daha rahat ve kolay olabilmesi için Kömürhan'dan başka, Pertek, Eğin, İliç ve Keban'da da birer asma demir köprü yapılması önerilmiş, istenmesi durumunda bu köprülere ait keşifname ve planların hazırlanacağı da belirtilmiştir.

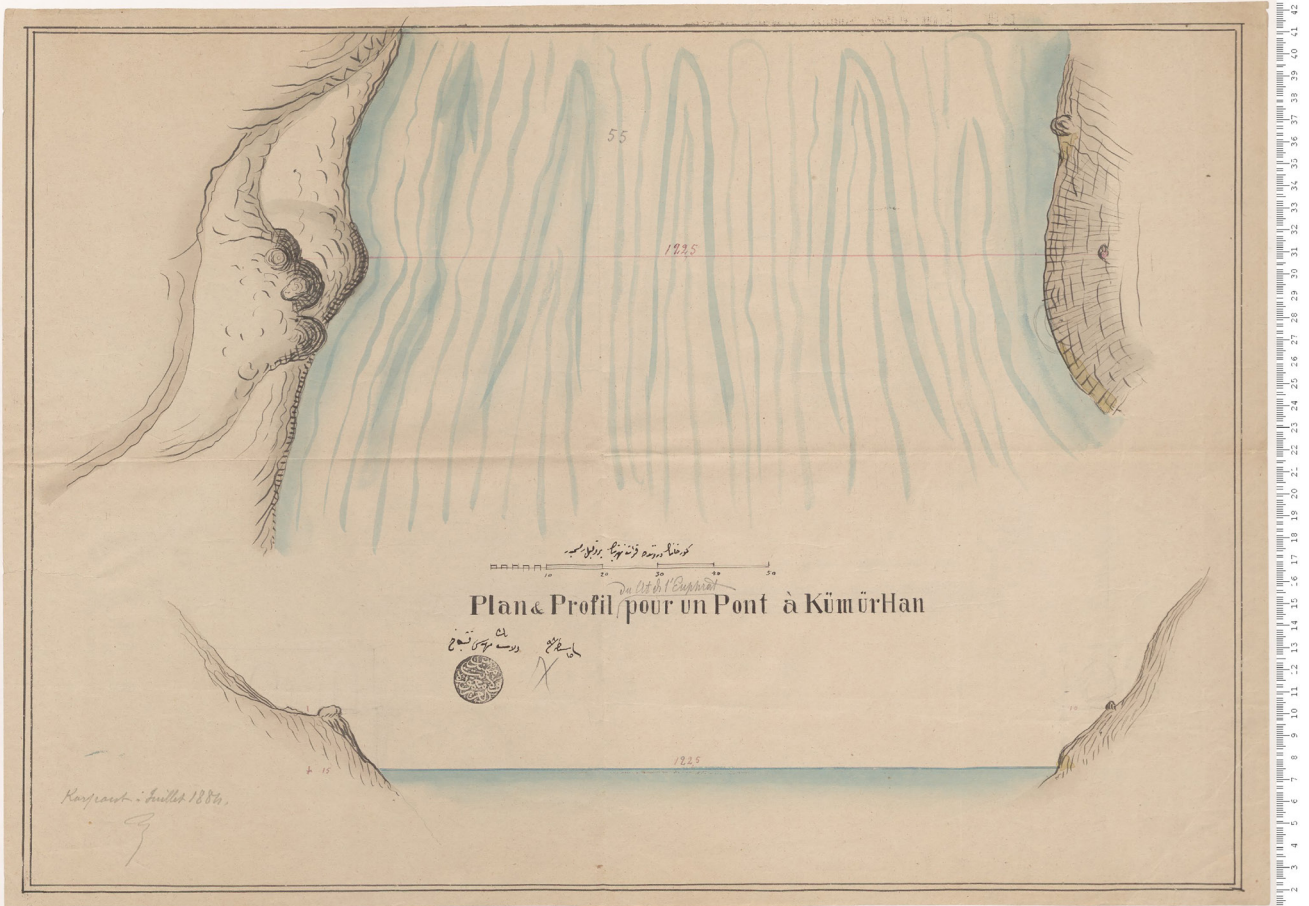
Mamuretülaziz Valisinin bu yazısı ve ekleri 14 Ekim 1888'de Sadrazam imzasıyla Ticaret ve Nafia Nezareti'ne gönderildikten (BOA, 1888b) sonra, bu konuda Ticaret ve Nafia Nezareti'nden de 27 Ekim 1888'de Sadaret'e hitaben bir yazı yazılarak bunun zor ve maliyetli olacağı üzerinde durulmuştur. Anılan yazıda, Fırat ve Murat nehirleri üzerinde

yaptırılması önerilen asma demir köprülerden Kömürhan, Gümüşmadeni (Keban) ve Eğin köprülerinin tesisinin önemli olduğu, diğer ikisinin ise şimdilik ertelenmesi mümkün ise de demir köprülerin Samsun İskelesi'nden yapılacakları mevkilere kadar taşınmasının oldukça maliyetli olacağı, nehirlerin genişliği dikkate alındığında ise köprülerin en az 80 metre uzunluğunda olacağı ve her metresinin de 30-35 liraya mal olacağı hesap edildiğinde, böyle bir köprü'nün nakliyesi hariç olmak üzere üç bin liraya mal olacağı belirtilmiş, bu gerekçelerle, köprülerin daha az maliyet gerektiren ayakları kârgir ve üstü ahşap ya da kazık veya salları üzerinde yapılabileceği hususunun vilayet tarafından araştırılması istenmiştir. Ayrıca Kömürhan Köprüsü için gönderilen harita ve planda da eksiklik bulunduğu bahsedilmiştir (BOA, 1888c).

Bu konu Meclis-i Mahsus'a da müzakere edilmiş ve alınan 7 Ekim 1889 tarihli meclis kararında, yapılması önerilen beş adet köprü'nün maliyetinin 16 bin liradan fazla olacağı, bu masrafi karşılama da Nafia'nın gücünün yetmeyeceği gerekçe gösterilerek, diğerlerinin icabına ileride bakılmak üzere bu senelik yalnızca 55 metre uzunluğunda olan ve diğerlerine nazaran daha fazla ehemmiyet taşıyan Eğin Köprüsü'nün yapılması uygun görülmüştür (BOA, 1889).

Şekil 2

Kömürhan'da Fırat Nehri'nin Profil Resmi (BOA, 1883) / Profile Picture of the Euphrates River at Kömürhan (BOA, 1883)

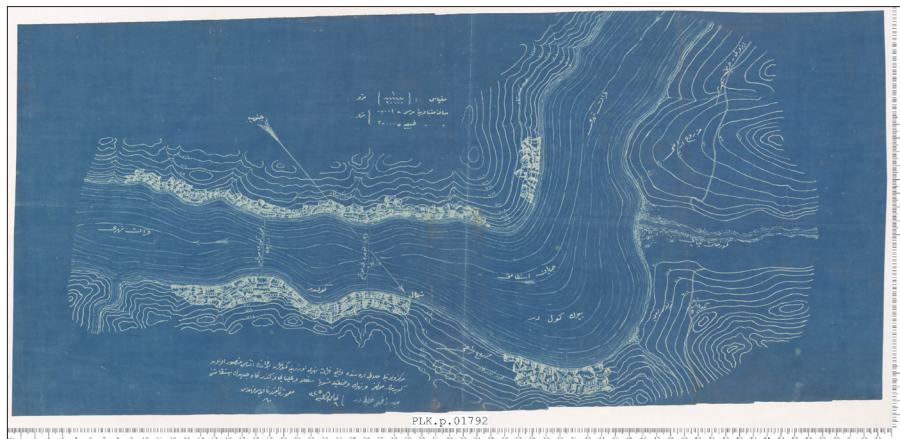
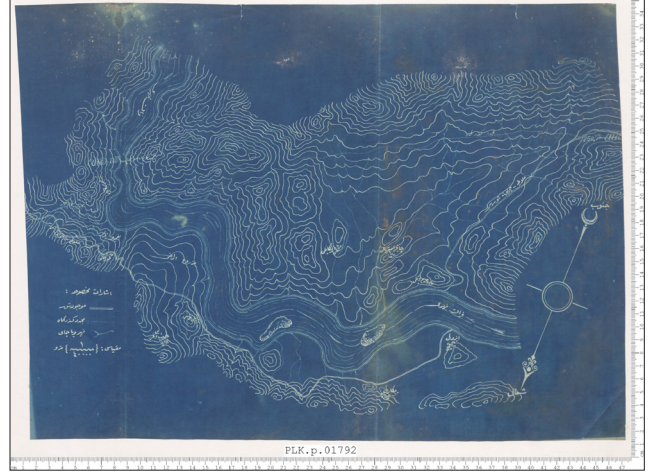


PLK. p. 03591

Öyle anlaşılıyor ki, Fırat Nehri üzerinde Kömürhan veya İzoli mevkilerinin birinde köprü yapılmasına şiddetle ihtiyaç olduğunu Mamuretülaziz valileri sürekli olarak gündemde tutmuşlardır. Nitekim 28 Ocak 1904 tarihinde Mamuretülaziz Valisi Dahiliye Nezareti'ne bir yazı göndererek, Fırat Nehri'nin Malatya ile Merkez vilayet arasındaki kısmının kışın donduğunu, havanın değişmesinden dolayı buzun tek parça halinde kalmadığını ve bu sebeple nehirden geçilemediği için de posta ve diğer sevkiyatın yapılamadığını belirttikten sonra, Kömürhan veya İzoli mevkilerinin birinde köprü yapılmasının zaruri olduğunu, bu hususun 25 Ocak 1904 tarihinde bir telgrafla Nafia Nezaretine de arz edildiğini ifade ederek nezaretin müsaadesini istemiştir (BOA, 1904a). Bu konuda Dahiliye ve Nafia nezaretleri arasındaki yazışmalardan sonra, 17 Mart 1904 tarihinde Dahiliye Nezaretinden Mamuretülaziz Vilayetine yazılan cevabî yazıda, inşa edilecek köprü için gereken keşif yapılmasına ve keşif masrafı için istenilen meblağın da sarfına izin verildiğinin belirtilmiş olmasına (BOA, 1904b; Aydın ve İzgöer, 2017, s. 236-237) rağmen, köprüyü yapmak bu tarihlerde de mümkün olamamıştır. Nitekim 1909 yılında Kömürhan'da köprü yapmak için yeni bir girişimde daha bulunulmuş, köprü yapılacak yerle ilgili şekil ve krokiler çizilmiş (bkz. Şek.3,4,5) olmakla birlikte, bundan da bir netice elde edilememiştir. Yapılan plan ve cephe çizimlerine göre, düz köprüler formunda olan yapı, yarım daire kemerli ve iki gözlü olarak tasarlanmıştır. Köprünün yüksekliği 12 metre, uzunluğu 86 metre, kemer açıklığı 6 metre, yol ile köprü bağlantısının tamamı ise 100 metre olarak hesaplanmıştır.

Şekil 3, 4, 5

Kömürhan Boğazı'nda Yapılması Düşünülen Köprünün Yer, Konum, Plan ve Cephe Çizimleri (BOA, 1909; Aydın ve İzgöer, 2017, s. 550-553.) / Location, position, Plan and Façade Drawings of the Bridge Planned to be Built in Kömürhan Strait (BOA, 1909; Aydın ve İzgöer, 2017, pp. 550-553)



CUMHURİYET DÖNEMİ'NDE KÖMÜRHAN KÖPRÜLERİ

Yukarıda da ifade edildiği üzere, Osmanlı Dönemi'nde 17. yüzyıldan itibaren Kömürhan mevkiinde bir köprü yapılmak istenmesine ve 19. yüzyılın ikinci yarısında planları dahi çizilip maliyet hesaplamaları yapılmasına rağmen bir köprü inşa edilememiş, Fırat Nehri'nin iki yakası arasındaki geçişler önceden olduğu gibi sal ve keleklerle yapılmıştır. Dolayısıyla bu mevkiide kalıcı bir köprünün inşası ancak Cumhuriyet Dönemi'nde mümkün olabilmektedir.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında özellikle ekonomik sebeplerden dolayı Kömürhan Boğazı'nda büyük açıklıklı bir köprünün yapılması pek mümkün değildi. Bununla birlikte, 1926 yılında İzoli mevkiinde vidalı demir kazıklı bir demir köprünün de projesi hazırlanmış, fakat tahsisat yetersizliği sebebiyle inşa edilememiştir. Ayrıca 1928 yılında SAFERHA şirketi tarafından Fırat üzerinde üç noktada tek açıklıklı bir köprü yapılması için ön tasarımlar hazırlandığı da bilinmektedir (Sonmez Schaap, 2023, s. 168). Nihayet 22 Nisan 1929 tarihinde meydana gelen taşkın sebebiyle İzoli mevkiindeki ahşap köprünün suya kapılarak tamamen harap olması sebebiyle burada yeni bir köprünün yapılması zorunlu hale gelmişti.

İzoli mevkiinde suyun taşkın sırasında 14 metreye kadar yükselmesi, burada yeni bir köprü yapımını masraflı hale getirdiği gibi, Elazığ tarafında 13 km'lik yol kısmının da taşkın sırasında su altında kalacağı düşünüldüğünden, bu yolun da yükseltilmesi gerekecekti. Ayrıca köprünün İzoli mevkiinde yapılması halinde, Kömürhan Deresi üzerinde yer alan ahşap köprünün de yerine 100 metre uzunluğunda esaslı bir köprünün yapılması gerekecekti. Bütün bu hususlar dikkate alınarak Fırat Nehri üzerinde yapılacak köprünün Kömürhan Boğazı'nda ve Kömürhan Deresi'nin de Fırat'a karıştığı mahalden sonra inşasının daha faydalı olacağı anlaşıldığından burada yapılmasına karar verilmiştir (T.C. Nafia Vekâleti, 1933, s. 103-104).

Boğazın her iki sahilindeki arazinin dik kayalık olması sebebiyle bu mevki daha çok kemerli köprü yapımına elverişliydi. Maliyeti demir köprüden fazla olmasına rağmen, daha az bakım gerektiren betonarme köprü yapılmasına karar verilmiş ve nihayet 322.400 lira bedelle Danimarkalı rakibine nazaran daha aşağı fiyat teklif eden Nydqvist-Holm (NOHAB) adlı İsveç grubuna 26 Temmuz 1930 tarihli mukavele ile ihale edilmiştir. Tatbik edilen şekle göre köprü, ortada 108 metre serbest açıklığında bir kemerle yan taraflarda 12'şer metre açıklığında mütemadi kiriş şeklinde ikişer gözden oluşmaktaydı. Kenar ayaklar arasındaki uzunluk ise 164 metreydi (T.C. Nafia Vekâleti, 1933, s. 104-105; Haykır, 2016, s. 569; Sonmez Schaap, 2023, s. 170).

Köprü inşaatı devam ettiği sırada bu bölgeyi ziyaret eden Dahiliye Vekili Şükrü Kaya, 14 Kasım 1931 tarihinde başvekile hitaben yazdığı yazıda, trenle Fırat Nehri kenarına geldiğini, fırsattan istifade ederek Herdi Demiryolu Köprüsü ile Kömürhan Köprüsü'nü, mühendislerinin delaletiyle gördüğünü, bu muazzam eserlerin tamamlanması için çalışmalarına devam edildiğini, bu abidelerin gelecekte de daima minnetle yad edilecek eserler olduğunu ifade etmiştir (BCA, 1931). Yapılan yoğun çalışmalar neticesinde köprü inşaatı 3 Nisan 1932 tarihinde tamamlanmış (bkz. Foto.3) ve Reis-i Cumhur Mustafa Kemal Paşa'nın 18 Temmuz 1932 tarihli emirleriyle de İsmet Paşa Köprüsü olarak adlandırılmıştır (Haykır, 2016, s. 573-574).

Malatya-Elazığ arasında yer alan ve türkülere de konu olan (İpek, 2022, s.1-33) Kömürhan Köprüsü, uzun yıllar hem bölge hem de ülke insanına hizmet etmiş, fakat Karakaya Barajı'nın yapımından sonra su altında kalması söz konusu olduğundan, aynı yerde 23 Şubat 1983 tarihinde ikinci köprünün inşaatına başlanmış ve 8 Nisan 1986 tarihinde tamamlanarak hizmete açılmıştır. Bu yeni köprü, Türkiye'nin ilk en uzun açıklıklı dengeli konsol yöntemi ile imal edilmiş kutu kesitli ön gerilmeli köprü olma özelliğini de taşımaktaydı. 135 metre uzunluğunda bir adet ana açıklık ve 76 metre uzunluğunda iki adet kenar açıklıktan oluşan bu ikinci Kömürhan Köprüsü de toplamda 287 metre uzunluğa sahipti (Haykır, 2016, s. 580) (bkz. Foto.4).

Fotoğraf 3

İsmet Paşa (Kömürhan) Köprüsü (1932 Yılı Görünümü), (BCA, 1932) / *Ismet Pasha (Kömürhan) Bridge (1932 View) (BCA, 1932)*



Yakın zamanlarda köprüye ulaşan yolların daha konforlu ve emniyetli hale getirilmesi amacıyla yapılan çalışmalar kapsamında, Kömürhan'da yeni ve daha modern bir köprü yapımına da başlanmıştır. Çalışmalara 2014 yılında başlanan bu üçüncü Kömürhan Köprüsü de 2 Ocak 2021 tarihinde tamamlanarak hizmete açılmıştır (bkz. Foto.5). 1983-1986 yılları arasında yapılan mevcut köprünün hemen yanında inşa edilen bu köprü, tünelleri, hemzemin ve köprülü kavşakları ile yüksek standartlarda yapılan yolun da en önemli bölümünü oluşturmaktadır (URL 5).

Fotoğraf 4

Birinci ve İkinci Kömürhan Köprüleri (URL 3) / *First and Second Kömürhan Bridges (URL 3)*

**Fotoğraf 5**

Üçüncü Kömürhan Köprüsü (URL 4) / *Third Kömürhan Bridge (URL 4)*

**İZOLİ KÖPRÜSÜ**

İzoli, Malatya Sancağı'nda ve Fırat Nehri kıyısında yer alan bir köy olup, adını burada meskûn olan aynı adlı aşiretten almıştır.⁶ 1530 yılında 140 hane (evli erkek), 19 mücerred (bekâr erkek) ve 1 imam vergi nüfusuna sahip olan bu köy, anılan tarihte Malatya'nın Kömri Nahiyesi sınırları içinde yer alıyordu (Anonim, 1997, s. 907; Gögebakan, 2002, s. 272-273). Aynı zamanda bir menzil yeri olan İzoli, 17. yüzyılın ortalarında 200 haneli ve camisi olan bir yerleşim birimiydi ve Kömürhan Menzili'ne de yakın bir mesafede bulunuyordu (Evliya Çelebi, 2010, s. 17).

Yukarıda da bahsedildiği üzere İzoli, Fırat Nehri'nin her iki yakası arasında sal ve keleklerle ulaşımın sağlandığı bir mevkide yer alıyordu. Bundan dolayı burada 20. yüzyılın başlarına kadar nehir üzerinde herhangi bir köprü de bulunmuyordu. Sırvantsdyants'ın raporlarında, 1878'de Malatya'nın İzoğlu (İzoli) Nahiyesinde bir köprüden bahsedilmekle birlikte, bu köprünün özellikleri ve hangi akarsu üzerinde olduğu konusunda bir bilgi verilmemiştir. Fakat Fırat'ı ekibiyle birlikte bir gemiyle

geçmiş olmaları (Bardizaktsi ve ark., 2010, s. 339, 343), anılan tarihte de nehir üzerinde bir köprü olmadığına işaret etmektedir.

9 Haziran 1884 tarihli Mamuretülaziz Gazetesi'nde, Malatya yolu üzerinde ve İzoli Köyü önünde akan Fırat Nehri'nin küçük bir gemi ile geçildiği, bu yolun İstanbul yolu ve gelip geçenlerin de fazla olmasından dolayı bu geminin ihtiyaca cevap vermediği ve geçiş sırasında yolcuların büyük zorluklarla karşılaştıkları belirtildikten sonra bu hususun vilayet makamınca da dikkate alınarak Fırat Nehri üzerinde dubalı bir köprü yapılmasının düşünüldüğü ifade edilmektedir. Yine bu yazıda, Musul dülgerlerinden köprü yapımında tecrübeli birinin gönderilmesi için bu vilayete yazışma yapıldığı ve bunun neticesinde Yusuf adında bir askeri dülgerin gönderildiği bilgisinin yanı sıra, köprü mahallini kontrol etmek ve keşfini yapmak üzere bu dülgerle birlikte hanedandan olan Keşşafzade Süleyman Ağa'nın da İzoli'ye gittiği bilgisine yer verilmiştir (Anonim, 1884a, s. 1).

Bu heyet tarafından yapılan keşif sonucunda köprü maliyetinin 140 bin kuruş olacağı tespit edilmiş, gereken ağaç ve sair malzemenin de Malatya'dan temin edilmesi öngörülmüştür. Ayrıca bu köprünün Samsun'dan buraya kadar uzanan yolun en önemli unsuru olduğu ve yollar çok mükemmel bir şekilde yapılırsa dahi arabalar İzoli'ye ulaştıklarında karşıya geçişlerde büyük zorluklar yaşanacağından bahisle bu köprünün ticaret ve gelip geçmekte olan yolcuların rahatlığı açısından önemli olduğu da vurgulanmıştır (Anonim, 1884b, s. 1). Fakat yapılan keşif neticesinde tespit edilen maliyet fazla bulunmuş olacak ki, hem Musul'dan getirilen Yusuf adlı ustanın hem de vilayet mühendisi Feşbah Efendi'nin keşifleri mukayese edilerek maliyetin 225 bin kuruş olacağı kanaati hâsıl olmuştur (Anonim, 1884c, s. 1). Köprünün yapımı için ihtiyaç duyulan zincir Nafia Nezareti'nden, ağaç ve tahta ise Malatya Mutasarrıflığı'ndan telgrafla talep edilmiş, köprünün haritası da Dahiliye Nezareti'ne gönderilmiştir (Anonim, 1884d, s. 2.). Fakat yapılan bütün bu ön çalışmalara ve yazışmalara rağmen, 1884 yılında veya sonrasında Fırat Nehri üzerinde bir köprü yapıldığına dair herhangi bir işaret yoktur.

1916 yılına gelindiğinde, nihayet Malatya ile Mamuretülaziz arasındaki İzoli mevkiinde ve Fırat Nehri üzerinde, dönemin Elaziz Valisi Sabit tarafından dubalarla bir köprü inşa ettirilmiştir. Birinci Dünya Savaşı'nın bütün şiddetiyle devam ettiği sırada tamamlanan bu köprü, ordunun geçişi için yapılmış olup, uzunluğu 180 metre civarındaydı ve otomobil geçişine de müsait bir surette yapılmıştı (BOA, 1916a; BOA, 1916b; Aydın ve İzgöer, 2017, s. 250-251). Fakat bu köprünün uzunluğu konusunda sonraki tarihlerde farklı rakamların verildiği de görülmektedir. Mesela 1919 tarihli bir belgede 400

⁶ Malatya ve Elazığ'daki İzoli yerleşmeleri için bkz. Duman, 2018.

küsur metre olarak verilirken (BOA, 1919a) başka bir kaynakta ise 543 metre olarak (T.C. Nafia Vekâleti, 1933, s. 101-103.) ifade edilmektedir. Muhtemelen bu husus her yıl yaşanan taşkınlar sonucu köprünün hasar görmesi sebebiyle yapılan tamiratlar sırasındaki ilavelerden kaynaklanmıştır. Nitekim İzoli mevkiinde Fırat Nehri'nin taşkın yatağı 300-500 metreye, suyun derinliği ise normal zamanlarda 3-4 metre iken taşkınlar sırasında 14 metreye kadar ulaşmaktaydı (T.C. Nafia Vekâleti, 1933, s. 101; Sonmez Schaap, 2023, s. 167).

Öyle anlaşılıyor ki, İzoli Köprüsü yapıldıktan üç yıl sonra meydana gelen bir taşkından dolayı harap olarak kullanılamaz duruma gelmişti. Bundan dolayı, 17 Temmuz 1919 tarihinde Elaziz Valisi Galip imzasıyla Dahiliye Nezaretine bir telgraf gönderilmiş ve Malatya ile Merkez Vilayet arasında 3-4 yıl önce yapılan ahşap köprünün vilayete Sivas ve Dersaadet (İstanbul) arasındaki ana yol üzerinde yer alan tek geçit olduğu hatırlatılarak bu köprünün tamamen harap olması durumunda vilayete Malatya arasındaki yolun kesintiye uğrayacağı, hatta Diyarbekir, Bitlis ve Van vilayetleriyle İstanbul arasındaki irtibatın dahi kesileceği belirtilmiştir. Yine bu yazıda, gereken tamiratın bir türlü yapılamadığı, bundan dolayı yarım milyon lira masrafla inşa edilen bu köprünün tamamen yıkılmasının söz konusu olduğu ifade edildikten sonra, yapılan keşif neticesinde belirlenen 20 bin liranın da bir an önce gönderilmesi talep edilmiştir (BOA, 1919a.). Nafia Nezaretinden Dahiliye Nezaretine yazılan 30 Temmuz 1919 tarihli yazıdan da anlaşıldığına göre, Mamuretülaziz Vilayetinin bu talebi kabul edilmiş ve istenen meblağ havale ile gönderilmiştir (BOA, 1919b). Dolayısıyla bu tarihte köprü tamir edilerek tekrar hizmete açılmıştır.

Öyle anlaşılıyor ki, Fırat Nehri üzerinde yer alan İzoli Köprüsü 1921 yılında da ayakta ve hizmet vermeye devam ediyordu. Nitekim anılan tarihte köprü gelirlerinin kime ait olduğu konusunda Elaziz Vilayeti ile bu vilayetten ayrılıp müstakil liva yapılan Malatya Sancağı arasında bir anlaşmazlık yaşanmıştır. Vilayet idaresinde olan İzoli Köprüsü'nün inşa ve tamiratında kullanılan ağaç ve sair malzemenin Malatya tarafından karşılandığı gerekçesiyle gelirlerinin kendilerine ait olması gerektiği konusunda Malatya tarafı ısrarcı olmuş ise de vilayet tarafı onların bu talebini kabul etmemiştir. Neticede iki taraf arasında yaşanan bu sorun Türkiye Büyük Millet Meclisine (TBMM) intikale etmiş ve burada kabul ve imza edilen 24 Mayıs 1921 (R. 24 Mayıs 1337) tarihli kararname ile köprü gelirlerinin her iki taraf arasında eşit şekilde paylaşılmasına karar verilmiştir (BCA, 1921).

İzoli'deki bu ahşap köprü, bu tarihten sonra bir süre daha hizmet vermeye devam etmiş, fakat 22 Nisan 1929 tarihinde meydana gelen taşkın sırasında sel sularına

kapıldığı için tamamen yıkılmıştır. Bu mevkide taşkın sırasında suyun 14 metre kadar yükselmesi burada yeni bir köprü yapılmasını da masraflı hale getirdiğinden, bunun yerine Kömürhan Boğazı'nda betonarme bir köprünün yapılmasına karar verilmiştir (T.C. Nafia Vekâleti, 1933, s. 103-104).

SONUÇ

Fırat Nehri İstanbul'dan Bağdat'a uzanan tarihi yol ağının üzerinde bulunuyordu. Malatya ve Elazığ (Harput) arasında herhangi bir köprü bulunmadığı için de nehrin her iki yakası arasındaki ulaşım kayık ve kelekler vasıtasıyla sağlanıyordu. Ancak nehrin özellikle kış ve bahar mevsimlerinde sık sık taşkın halini alması buradaki ulaşımı olumsuz yönde etkiliyordu. Dolayısıyla nehir üzerindeki ulaşımı kolaylaştırmak ve emniyetli hale getirmek amacıyla burada bir köprü yapma düşüncesinin çok eski tarihlerden beri olduğu düşünülebilir. Çünkü bu yol askeri açıdan olduğu kadar kervan ticareti açısından da oldukça önemliydi ve İstanbul'dan Bağdat'a uzanan tarihi yol ağı üzerinde yer alıyordu.

Osmanlı Devleti'nin menzil teşkilatı içinde de yerini almış olan Kömürhan ve İzoli mevkilerinde Osmanlı öncesinde bir köprü yapıldığına dair kaynaklarda bir bilgi yoktur. Dolayısıyla bu mevkilerde köprü yapma düşüncesinin de Osmanlı Dönemi'nde yoğunlaştığı söylenebilir. Özellikle IV. Murad'ın Bağdat Seferi sırasında burada bir köprü yaptırmak istediği ve bu maksatla Kömürhan Boğazı'nda köprü ayaklarının inşa edildiği Evliya Çelebi'nin seyahatnamesinde yer almaktadır. Bu civarda Kömürhan adıyla bilinen kervansarayı da yaptıran IV. Murad'ın bu emrine rağmen köprünün yapılması mümkün olmamış, hatta temelinde kullanılan taşlar zamanla yerlerinden sökülerek başka işler için kullanılmıştır.

Sultan I. Mahmud'un hükümdarlığı döneminde İran'a yapılacak sefer sırasında özellikle asker ve mühimmatın nakli için Kömürhan mevkiinde dubalar üzerinde bir köprü yapılması maksadıyla tekrar harekete geçilmiş ise de bundan da bir sonuç çıktığına dair kaynaklarda herhangi bir bilgi yoktur.

Sultan II. Abdülhamid, artan askeri ihtiyaçlardan dolayı Mamuretülaziz Vilayeti dâhilinde yer alan yol ve köprülerin de ihtiyaca cevap verecek şekilde onarılmasını veya yenilerinin inşasını istemiştir. Bu emir çerçevesinde Kömürhan'da bir asma demir köprü yapılması için harekete geçilmiş ise de maliyetinin yüksek olması sebebiyle yapılamamıştır. Sonraki yıllarda da Kömürhan'da köprü yapmak için çalışmalara devam edilmiş, hatta bu maksatla köprünün plan ve krokileri hazırlanmış, ancak zamanın teknik imkânsızlıkları ve maliyetinin yüksekliği sebebiyle inşası gerçekleştirilememiştir.

Fırat Nehri üzerinde kesintisiz kara ulaşımının sağlanması amacıyla yapılan ilk köprü ise zamanın Mamuretülaziz Valisi Sabit tarafından İzoli mevkiinde yaptırılarak hizmete sunulan köprüdür. Tamamen ahşap malzemeden inşa edilen bu köprü Birinci Dünya Savaşı'nın devam ettiği 1916 yılında ve askeri amaçlarla yapılmıştır. Araba geçişine de uygun olan bu ahşap köprü sık sık yaşanan taşkınlar sebebiyle hasar gördüğü için sürekli tamire ihtiyaç duymuştur. Cumhuriyet'in ilk yıllarında da hizmet veren İzoli'deki ahşap köprü, nihayet 1929 yılında yaşanan taşkın sırasında suya kapılarak tamamen yıkılmıştır.

İzoli'deki köprünün yıkılması üzerine, Malatya-Elazığ arasındaki kara ulaşımını tekrar işler hale getirmek amacıyla sıklıkla taşkınlardan etkilenen İzoli yerine Kömürhan Boğazı'nda betonarme bir köprü yapılması için 1930 yılında harekete geçilmiş ve Danimarkalı rakibine göre daha uygun teklif veren bir İsveç grubuna yeni köprünün inşası ihale edilmiştir. Yoğun çalışmalar sonucunda 1932 yılında tamamlanan Kömürhan mevkiindeki bu ilk köprü, Mustafa Kemal Paşa'nın teklifiyle İsmet Paşa Köprüsü olarak adlandırılmıştır. Uzun süre gelip geçmekte olan yolculara hizmet veren ve zamanın en ileri teknolojisiyle inşa edilen Kömürhan'daki bu ilk köprü, Karakaya Barajı'nın yapılması sürecinde, baraj gölü altında kalacağı hesaplandığından, aynı boğazda 1983-1986 yılları arasında ikinci Kömürhan Köprüsü inşa edilmiştir. Bu köprü de uzun süre hizmet verdikten sonra, yakın zamanlarda yapılan yol ve tünel çalışmalarıyla birlikte yine aynı mntıkada üçüncü köprü inşa edilmiştir. 2021 yılı başlarında hizmete açılan bu köprünün yanı sıra, yine aynı zamanda yapımı tamamlanarak hizmete açılan yeni yol ve tünel sayesinde, batıdan doğuya uzanan tarihi ulaşım ağı üzerindeki Elazığ-Malatya karayolu da daha güvenli ve konforlu hale gelmiştir.

KAYNAKLAR**Arşiv Belgeleri****Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı
Osmanlı Arşivi (BOA)**

BOA. 1744. *Cevdet, Askeriye (C.AS)*: 379-15698, 3 Zilhicce 1156/18 Ocak 1744.

BOA. 1919a. *Dahiliye, İdare-i Umumiyye (DH.İ.UM)*: 19-1, 17 Temmuz 1335/17 Temmuz 1919.

BOA. 1919b. *Dahiliye, İdare-i Umumiyye (DH.İ.UM)*: 19-1, 30 Temmuz 1335/30 Temmuz 1919.

BOA. 1916a. *Dahiliye, İdare-i Umumiyye Ekleri (DH.İ.UM.EK)*: 16-2, 19 Mayıs 1332/1 Haziran 1916.

BOA. 1904a. *Dahiliye, Mektubi Kalemî (DH.MKT)*: 822-1, 10 Zilkade 1321/28 Ocak 1904.

BOA. 1904b. *Dahiliye, Mektubi Kalemî (DH.MKT)*: 822-1, 4 Mart 1320/17 Mart 1904.

BOA. 1916b. *Dahiliye, Şifre Kalemî (DH.ŞFR)*: 521-88, 19 Mayıs 1332/1 Haziran 1916.

BOA. 1888a. *İrade Meclis-i Mahsus (İ.MMS)*: 107-4586, 27 Zilhicce 1305/4 Eylül 1888

BOA. 1888b. *İrade Meclis-i Mahsus (İ.MMS)*: 107-4586, 8 Safer 1306/14 Ekim 1888.

BOA. 1888c. *İrade Meclis-i Mahsus (İ.MMS)*: 107-4586, 21 Safer 1306/27 Ekim 1888.

BOA. 1899. *İrade Meclis-i Mahsus (İ.MMS)*: 107-4586, 11 Safer 1307/7 Ekim 1889.

BOA. 1909. *Plan-Proje-Kroki, Plan Projeler (PLK.p)*: 1792, 6 Kanunuevvel 1325/19 Aralık 1909.

BOA. 1883. *Plan-Proje-Kroki, Plan Projeler (PLK.p)*: 3591, 15 Şubat 1298/27 Şubat 1883.

**Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı
Cumhuriyet Arşivi (BCA)**

BCA. Muamelat Genel Müdürlüğü, 12-73-24, 15.11.1931.

BCA. Muamelat Genel Müdürlüğü, 155-90-8,, 06.10.1932.

BCA. Kararlar Daire Başkanlığı, 3-22-12, 24.05.1921.

Yayımlanmış Arşiv Vesikaları

Anonim. (1997). *387 Numaralı Muhâsebe-i Vilâyet-i Karaman ve Rûm Defteri (937/1530), II, Dizin ve Tıpkıbasım*. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı Yayınları.

Salnameler

Anonim. (H. 1301). *Sâlnâme, Târih-i Hicret-i Nebeviyye 1301, Târih-i Rûmî 1300*. Def'a: Ulâ. Mamûretülaziz Matbaası.

Anonim. (H. 1310). *1310 Sene-i Hicriyesine Mahsûs Salnâme-i Vilâyet-i Mamûretülaziz*. Def'a: 7. Vilâyet Matbaası.

Anonim. (H. 1312). *Mamûretülaziz Vilâyeti Sâlnâmesi, 1312*. Vilâyet Matbaası.

Anonim. (H. 1325). *1325 Sene-i Hicriyesine Mahsûs Sâlnâme-i Vilâyet-i Mamûretülaziz*. Def'a 9. Vilâyet Matbaası.

Sürelî Yayınlar (Gazeteler)

Anonim. (1884a). Mamuretülaziz, No: 34, 14 Şaban-ı şerif sene 1301 (9 Haziran 1884), 1.

Anonim. (1884b). Mamuretülaziz, No: 36, 28 Şaban-ı şerif sene 1301 (23 Haziran 1884), 1.

Anonim. (1884c). Mamuretülaziz, No: 41, 5 Şevval-ı şerif sene 1301 (29 Temmuz 1884), 1.

Anonim. (1884d). Mamuretülaziz, No: 43, 17 Şevval-ı şerif sene 1301 (10 Ağustos 1884), 2.

Seyahatnameler

Anderson, J. G. C. (1897). The Road-System of Eastern Asia Minor with the Evidence of Byzantine Campaigns. *The Journal of Hellenic Studies*, (17), 22-44, Jstor, <https://www.jstor.org/stable/623816> (12.12.2023).

Andreasyan, H. D. (1964). *Polonyalı Simeon'un seyahatnâmesi 1608-1619*. Baha Matbaası.

Bardizakti, V., Natanyan, B, Sirvantsdyants, K. (2010). *Palu-Harput 1878 Çarsancak, Çemişgezek, Çapakçur, Erzincan, Hizan ve Civar Bölgeler-Raporlar (C. II)* (A. Yaman, Ed.) (S. Malhasyan, A. Yarman, Çev.). Derlem Yayınları.

Chesneau, J. (2022). *D'Aramon Seyahatnamesi Kanuni Devrinde İstanbul-Anadolu-Mezopotamya* (Işıl Erverdi, Çev.). Dergâh Yayınları.

- Evliyâ Çelebi. (2010). *Günümüz Türkçesiyle Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi: Bağdad-Basra-Bitlis-Diyarbakır-İsfahan-Malatya-Mardin-Musul-Tebriz-Van* (4. Kitap, 1. Cilt). S. A. Kahraman, Y. Dağlı (Ed.), Yapı Kredi Yayınları.
- Evliyâ Çelebi. (2005). *Günümüz Türkçesiyle Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi: Bursa-Bolu-Trabzon-Erzurum-Azerbaycan-Kafkasya-Kırım-Girit* (2. Cilt, 2. Kitap). S. A. Kahraman, Y. Dağlı (Ed.), Yapı Kredi Yayınları.
- Huntington, E. (1902). Through the Great Cañon of the Euphrates River. *The Geographical Journal*, (20), 175-200, Jstor, <https://www.jstor.org/stable/1775471> (12.12.2023).
- Moltke, F. (1999). *Helmut Von, Moltke'nin Türkiye Mektupları* (H. Örs, Çev.). Remzi Kitabevi.
- Kaynak Eserler ve Sözlükler**
- Feridun Bey. (H. 1275). *Mecmû'a-i Münşe'atü's-Selatin-i Feridun Bey*. C. II, Matbaa-i Amire.
- Mustafa Naima. (H. 1281). *Tarih-i Naima*. C. 3. Matbaa-i Amire.
- T.C. Nafia Vekâleti. (1933). *On Senede Türkiye Nafiası 1923-1933* (C. 2). <https://acikerisim.tbmm.gov.tr/items/f2aba7d2-2674-4272-85e3-422f39271f0b> (21.12.2023).
- Araştırma ve İncelemeler**
- Afshari, L. ve Akarsu, R. (2021). Akhaimenid Döneminde Yol Ağları. *Anasay*, 5(16), 133-150.
- Aydın, A. F. ve İzgöer, A. Z. (2017). *Osmanlı Arşiv Belgelerinde Malatya, İktisadî, Sosyal, Siyasî ve Kültürel Yönleriyle*. Malatya Büyükşehir Belediyesi Yayınları.
- Aytaç, İ. (1988). Kömürhan. *Vakıflar Dergisi*, 20, 249-264
- Çakar, E. (2020). 16. Yüzyılda Muşar Nahiyesi. *Fırat Üniversitesi Harput Araştırmaları Dergisi*, 7(14), 1-36.
- Duman, M. Ş. (2018). *Belgelerle Tarihte İzoli, İzollular ve İzoli Aşireti*. Bilgeoğuz Yayınları.
- Ekin, Ü. (2022). Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım ve İletim Örgütlenmesi. *Kadim*, 3, 32-52.
- Ersoy, B. (1995). Osmanlı Öncesi Anadolu Kervan Yolları ve Üzerlerindeki Kervansaraylar. *Türkiye İş Bankası Kültür ve Sanat*, 25, 22-26.
- Eyice, S. (1991). Aramon, Gabriel de Luetz, Baron d'. *TDV İslam Ansiklopedisi* 3, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 270-272.
- Gögebakan, G. (2002). *XVI. Yüzyılda Malatya Kazası (1516-1560)*. Malatya Belediyesi Kültür Yayınları.
- Göyünç, N. (2001). Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat. *Belleten*, 65(243), 655-660.
- Gündüz, A. (2020). Fırat Nehrinde İşletilen İzoli ve Herdi Kayıkları Rüşumunun Hangi Belediyeye Ait Olduğu Meselesi. *Fırat Üniversitesi Harput Araştırmaları Dergisi*, 7(13), 33-50.
- Halaçoğlu, Y. (2004). Menzil. *TDV İslam Ansiklopedisi* 29, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 159-161.
- Haykır, Y. (2016). Atatürk Dönemi Bayındırlık Hizmetlerinden Biri: İsmet Paşa (Kömürhan) Köprüsü. *The Journal of Academic Social Science Studies JASSS International Journal of Social Science*, 50, 563-592.
- İpek, B. (2022). Kömürhan Köprüsü Harput'a Bakar Türküsünün Söz Varlığı. *Fırat Üniversitesi Harput Araştırmaları Dergisi*, 9(17), 1-33.
- Kalkan, H. (2022). Kral Yolu. M. A. Yekta Saraç (Ed.), *Sosyal Bilimler Ansiklopedisi* (2) (s. 417) içinde. (2. Baskı). TÜBİTAK Bilim Yayınları. (https://ansiklopedi.tubitak.gov.tr/ansiklopedi/kral_yolu) (15.12.2023).
- Koroğlu, K. (1988). *Urartu Devleti'nin Güney Batı Yayılımı* [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. İstanbul Üniversitesi.
- Özcan, A. (2003). Mahmud I. *TDV İslam Ansiklopedisi* 27, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 348-352.
- Payne, M. R. (2006). *Urartu Çiviyazılı Belgeler Kataloğu*. Arkeoloji ve Sanat Yayınları.
- Ramsay, W. M. (1960). *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*. (M. Pektaş, Çev.). Milli Eğitim Basımevi.
- Sonmez Schaap, H. (2023). *Köprüyet Republican Heritage Bridges of Turkey*. CRC Press Taylor & Francis Group.
- Yüksel, H. (1997). *Osmanlı Döneminde Keban-Ergani Madenleri, 1776-1794 Tarihli Maden Emni Defteri*. Dilek Matbaası.

URL Kaynaklar

- URL 1. Photograph taken by Gertrude Bell in Iraq, March 1911. Gertrude Bell Archive. <https://gertrudebell.ncl.ac.uk/p/gb-3-1-17-1-187>. Erişim: 12.08.2024.
- URL 2. Photograph taken by Gertrude Bell in Türkiye, May 1911. Gertrude Bell Archive. <https://gertrudebell.ncl.ac.uk/p/gb-3-1-21-1-2>. Erişim: 12.08.2024.
- URL 3. Kızılkaya, N. Fırat'ın Altın Kolyesi... Kömürhan'ın Köprüleri (2 Ocak 2021). Malatya Haber. <https://malatyahaber.com/nezir-kizilkaya/firataltin-kolyesi-komurhan-kopruleri>. Erişim: 14.01.2024.
- URL4. 16 şehri birbirine bağlayan Kömürhan Köprüsü'n 7 milyondan fazla araç kullandı, TRT Haber. <https://www.trthaber.com/foto-galeri/16-sehri-birbirine-baglayan-komurhan-koprusunu-7-milyondan-fazla-arac-kullandi/56847.html>. Erişim: 16.01.2024.
- URL 5. Kömürhan Köprüsü. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü. <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/ProjelerDetay.aspx?q=16>. Erişim: 15.01.2024.