



Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Erzincan'ın Eğin [Kemaliye] ve İliç Köprüleri

Eğin [Kemaliye] and Ilıc Bridges of Erzincan from the Ottoman Empire to the Republic

Enver Çakar¹ ; Korkmaz Şen² ; Yavuz Kısa³ ; Ahmet Toprak⁴ ; Tuba N. Olgun⁵ ; Murat Şahin⁶

Öz

Diyarbakır'dan gelip Harput-Eğin (Kemaliye)-İliç üzerinden Erzincan'a uzanan tarihî yol ağı, buradan da İran ve Karadeniz'e ulaşıyordu. Ancak Fırat Nehri bazı yerlerde bu ulaşım ağını kesintiye uğrattıyordu. Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerinde askeri ve ticarî açılardan oldukça önemli olan bu yol üzerinde doğrudan ulaşımın sağlanabilmesi için iki ayrı yerde köprü inşa edilmiştir. Eğin'deki köprü'nün yapım tarihi bilinmese de 17. yüzyılın ortalarına kadar varlığı takip edilebilmektedir. İliç'teki köprü ise 19. yüzyılın son çeyreğinde yapılmıştır. Cumhuriyet Dönemi'nde yenilenen her iki köprü de Keban Baraj Gölü altında kaldığı için yenileri inşa edilmiştir. Dolayısıyla çalışmanın başlıca konusu Eğin ve İliç'te Fırat Nehri üzerinde inşa edilen tarihi köprüler olup zaman aralığı, köprülerle ilgili ilk tespitlerin yapıldığı 17. yüzyıldan günümüze kadar gelen süreçtir. Çalışmanın başlıca amacı ise bu köprülerin Anadolu ulaşım ağları ve mimarlık tarihi açısından önemini açıklamaktır.

Anahtar Kelimeler: Erzincan, Eğin, Kemaliye, İliç, Tarihi Köprüler.

Abstract

The historical road network from Diyarbakır stretched to Erzincan via Harput-Eğin (Kemaliye)-Ilıc reached Iran and the Black Sea. However, the Euphrates River was disrupting this transportation network in some places. A bridge was built in two separate areas to provide direct transportation on this road, which was very important in military and commercial terms during the Ottoman and Republican periods. Although the construction date of the bridge in Eğin is unknown, its existence can be traced back to the middle of the 17th century. The bridge in Ilıc was built in the last quarter of the 19th century. Both bridges, renewed during the Republican Period, were under the Keban Dam Lake, so new ones were built. Therefore, the main subject of the study is the historical bridges built over the Euphrates River in Eğin and Ilıc, and the time interval is the period from the 17th century to the present day, when the first determinations about the bridges were made. The study's primary purpose is to explain the importance of these bridges in Anatolian transportation networks and architectural history.

Keywords: Erzincan, Eğin, Kemaliye, Ilıc, Historical Bridges.

¹ Sorumlu yazar / Corresponding author & Fırat Üniversitesi ecakar23@gmail.com

² Fırat Üniversitesi ksen@firat.edu.tr

³ Fırat Üniversitesi yvzkisa@gmail.com

⁴ Fırat Üniversitesi atoprak@firat.edu.tr

⁵ Fırat Üniversitesi tnbaz@firat.edu.tr

⁶ Fırat Üniversitesi msahin@firat.edu.tr

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

Araştırma Makalesi / Research Article & Benzerlik / Similarity: 8

Başvuru / Submitted: 31 Ekim 2024 & Kabul & Accepted: 7 Şubat 2025

Atıf / Citation: Çakar, E.; Korkmaz, Ş.; Kısa, Y.; Toprak, A.; Olgun, T. N., Şahin, M.; "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Erzincan'ın Eğin [Kemaliye] ve İliç Köprüleri", *Osmanlı Medeniyeti Araştırmaları Dergisi*, 27 (2025): 1-30.



Giriş

Doğu Anadolu Bölgesi'nin batısında yer alan Eğin (Kemaliye), Munzur Dağları'nın batı ucu ile onun batısındaki Sarıççek Dağları arasında derin bir biçimde gömülmüş olan Fırat (Karasu) Nehri'nin sağ kıyısında kurulmuştur. Bu kesimde vadinin doğu yamacı Fırat Vadisi'ne dik bir şekilde indiği halde vadinin batısındaki Hotar Dağı kademeler halinde ve nispeten hafif bir eğimle gerileyerek burada küçük bir kasabanın kuruluş yeri için elverişli coğrafi şartları hazırlamıştır.¹

İliç ise Kemaliye'nin kuzeyinde ve buraya 39 km, Kemah'a da 66 km mesafede yer almaktadır. İlçe topraklarının orta kısmında akan Fırat Nehri kasabaya yakın bir mesafededir. İlçenin kuzeyinde Refahiye, doğusunda Kemah, güneyinde Kemaliye ilçesi ile kısmen Tunceli ili arazisi yer alırken batısı ise Sivas ile sınırdır.

Tarihi oldukça eski dönemlere giden Eğin'in ne zaman kurulduğu bilinmemektedir. Bir ara İran (Pers) ve Pontus hâkimiyetinde bulunan bölge, ardından Roma, bu imparatorluğun ikiye ayrılışından sonra da Doğu Roma'nın (Bizans) egemenliğine girmiştir. Bizans idaresinde iken Müslüman Arapların hücumlarına da uğrayan Eğin ve çevresi sırasıyla, Selçuklu, İlhanlı ve Akkoyunlular tarafından idare edildikten sonra Timur istilâsına maruz kalmış, ardından Osmanlı topraklarına katılmışsa da kesin hâkimiyet Yavuz Sultan Selim devrinde Çaldıran Savaşı'ndan sonra sağlanmıştır.²

Eğin, Osmanlı idaresine geçtikten sonra yapılan ilk idarî düzenlemeye göre, Diyarbakir Eyaleti'nin Arapgir Sancağı'na bağlı bir köy statüsündeydi.³ İliç ise muhtemelen bu zamanda henüz mevcut değildi. Bundan sonra Rum (Sivas) Eyaleti'ne bağlanan Eğin, 17. yüzyılın ortalarında Arapgir Sancağı'na bağlı bir nahiye ve kaza merkezi, İliç (Liç) ise bu nahiyeye bağlı köy statüsündeydi.⁴ 1775 yılında Maden-i Hümayun Emaneti'nin kurulmasından sonra Eğin idari olarak Diyarbakir Eyaleti'ne, mali bakımdan ise Maden-i Hümayun Emaneti'ne bağlanmıştır. Ancak 1846 yılında Harput Eyaleti kurulunca bu yeni eyalete bağlı bir sancak, 1876'da Mamuretülaziz Mutasarrıflığı kurulunca da Harput Sancağı'na bağlı bir kaza olarak Osmanlı idari teşkilatı içindeki yerini almıştır.⁵ 19. yüzyılın son çeyreğinde Mamuretülaziz Vilayeti'nin bir kazası durumunda olan Eğin, Cumhuriyet'in başlarında da Elazığ (Elaziz) Vilâyeti'ne bağlı bir kaza merkeziydi. Eğin'in adı Mustafa Kemal Paşa'nın ismine izafeten 21 Aralık 1922 (21.10.1338) tarihli Bakanlar Kurulu (İcra Vekilleri Heyeti) kararıyla Kemaliye olarak

¹ Erdoğan Akkan ve Metin Tuncel, "Kemaliye", TDV İslam Ansiklopedisi, 25 (Ankara 2022), s. 236.

² Eğin ve çevresinin siyasi tarihi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Besim Darkot, "Eğin", MEB İslam Ansiklopedisi, 4 (İstanbul 1977), s. 194-196; Akkan ve Tuncel, "Kemaliye", 236-237.

³ Reyhan Özcan, "1518 (H. 924) ve 1522-1523 (H. 928-929) Tarihli Arabgir Sancağı Tahrir Defterleri (Transkripsiyon ve Değerlendirme)" (yüksek lisans tezi, Fırat Üniversitesi, 2000), 13-14.

⁴ Enver Çakar ve Füsün Kara, "17. Yüzyılın Ortalarında Arapgir Sancağında İskân ve Nüfus (1643 Tarihli Avârız-Hane Defterine Göre)", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 15/2 (2005): 388, 409.

⁵ Ahmet Aksın, *XIX. Yüzyılda Eğin (İdari, Fiziki, Sosyal ve İktisadi Yapı)* (İstanbul: Kemaliye (Eğin) Kültür, Turizm ve Folklor Derneği Kültür Yayını, 2003), 24-25.

değiştirildikten⁶ sonra, 1926 yılında Malatya'ya, 11 Mayıs 1938 tarihli kanunla da Erzincan iline bağlanmıştır.⁷

Uzun süre köy statüsünde Eğin'e bağlı kalan İliç ise 1909 tarihli belgelerde artık Eğin Kazası'nın bir nahiyesidir.⁸ Cumhuriyet Dönemi'nde de bu idarî durumunu muhafaza eden İliç, 15 Mayıs 1939 tarihli başbakanlık karnamesiyle kaza merkezi hâline getirilmiştir. Anılan bu kararlar, Kuruçay kaza merkezinin İliç adıyla ve İliç nahiye merkezinin de Kuruçay adıyla anılmasına, Kuruçay Kazası'nın ise kaldırılmasına karar verilmiştir.⁹ İliç bugün, Kemaliye gibi, Erzincan'a bağlı bir ilçedir.

Bingöl, Palu ve Pertek taraflarından akıp gelen Murat Nehri ile Kemah ve Kemaliye'den gelen Karasu Nehri Keban önlerinde birleşerek Fırat adını almakla birlikte, hem Osmanlı belgelerinde hem de günümüz haritalarında Karasu Nehri'ne yaygın olarak Fırat denilmektedir.¹⁰ Antik Roma yollarını tespit amacıyla 1894'te bölgeye seyahat eden Yorke, Karasu'yu Batı Fırat olarak tanımlamış, fakat bunun genellikle Karasu adıyla bilindiğini de belirtmiştir.¹¹ Seyyah Huntington ise Fırat Nehri'nin iki büyük kolun (Murat ve Karasu) birleşmesinden oluştuğunu, fakat kuzeybatı kolu olan Karasu'nun genellikle Fırat olarak adlandırıldığını belirtir.¹²

Bu çalışmanın başlıca konusunu, Erzincan'ın Kemaliye (Eğin) ve İliç ilçelerinde Fırat Nehri üzerinde yer alan iki tarihi köprü oluşturmaktadır. Bunlardan Eğin Kasabası'na yakın olanı genellikle Şırsı Köprüsü adıyla anılırken İliç'te olanı da İliç Köprüsü olarak adlandırılmıştır. Bulundukları yerleşim yerlerinin adlarıyla da anılan ve ahşap malzemeden yapılan bu köprüler sık sık yaşanan taşkınlar sebebiyle yıkıldığı için Cumhuriyet Dönemi'nde metal malzemeden yeniden inşa edilmiştir. Uzun bir süre bölge halkına ve gelip geçmekte olan yolculara hizmet veren bu metal köprüler de 1974 yılında Keban Barajı'nın yapımıyla birlikte yükselen Fırat'ın serin suları altında kalmışlardır. Fakat Erzincan'ı Malatya ve Elazığ'a bağlayan bu karayolunda ulaşımın aksaması için her iki köprü'nün de yerine yenileri inşa edilmiştir.

Çalışmanın başlıca kaynaklarını Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı ve Cumhuriyet Arşivlerinde yer alan konu ile alakalı 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.

⁶ Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), Kararlar Daire Başkanlığı, 5-32-8.

⁷ Darkot, "Eğin", 195; Akkan ve Tuncel, "Kemaliye", 237.

⁸ "Eğin kazası dâhilinde İliç nâhiyesi merkezindeki ibtidâî mektebinin...", Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), *Maarif Nezareti Mektubi Kalemi (MF.MKT)*, 1128-23.

⁹ BCA, Bakanlıklararası Tayinler Daire Başkanlığı, 131-16-2.

¹⁰ BOA, *Şura-yı Devlet (ŞD)*, 1455-9.

¹¹ Vincent W. Yorke, "A Journey in the Valley of the Upper Euphrates: Part I", *The Geographical Journal* 8/4(1896): 318, Jstor, <https://www.jstor.org/stable/1774053> (erişim: 24.12.2023).

¹² Ellsworth Huntington, "Through the Great Cañon of the Euphrates River", *The Geographical Journal* 20/2(1902): 175, Jstor, <https://www.jstor.org/stable/1775471> (erişim: 24.12.2023).

1. Erzincan'ın Coğrafi Konumu ve Ulaşım Ağları

Doğu Anadolu Bölgesi'nin Kuzeybatı Bölümü'nde Yukarı Fırat Havzası'nda yer alan Erzincan'ın kuzeyinde Giresun, Gümüşhane ve Bayburt, doğusunda Erzurum, güneyinde Bingöl ve Tunceli, güneybatısında Malatya, batısında ise Sivas illeri bulunmaktadır. Karadeniz, İç Anadolu ve Doğu Anadolu Bölgeleri arasında bir geçiş sahası durumunda olan Erzincan, aynı zamanda kuzey-güney ve doğu-batı yönlü tarihi ulaşım güzergâhlarının kesiştiği bir konuma da sahiptir. Erzincan'daki tarihi ulaşım ağı 4 kola ayrılmaktadır. Birinci kol Kemah ve Eğin üzerinden Elazığ veya Malatya'ya, ikinci kol Süprehan'dan Kuzucan (Pülümür), Kiğı ve Dersim'e, üçüncü kol Ovacık üzerinden Dersim ve Harput'a, son kol ise Süprehan'dan kuzeye Karakulak menziline tekrar kuzeydeki ana caddeye dâhil olarak Erzurum'a ulaşmaktadır.¹³ Dolayısıyla bu güzergâhta yer alan Eğin ve İliç, bir yandan Malatya ve Elazığ'ı Erzincan'a bağlarken, diğer yandan da Erzincan üzerinden diğer bölgelerle bağlantıyı sağlamaktadır (bkz. Şekil 1). Nitekim ünlü Fransız arkeolog ve gezgini C. Texier, Eğin'den Trabzon'a iki yol olduğunu, bunlardan birincisinin doğuya doğru Fırat ya da Karasu yatağını izleyerek Erzincan'a gidip burada batıdan gelen yolla birleştiğini, ikincisinin ise batı yönünde olup Kuruçay'dan geçerek Refahiye'ye, sonra da Gümüşhane ve Trabzon'a gittiğini ifade etmektedir.¹⁴ Uzun Hasan Dönemi'nde 1474-1478 yılları arasında Akkoyunlu ülkesini gezen Venedik elçisi Barbaro da seyahatnamesinde, Anadolu ve İran şehirleri hakkında bilgiler verirken, Trabzon-Tebriz yolundan da bahsetmiş ve Trabzon'dan Bayburt'a, oradan da Erzincan ve Harput'a gidildiğini belirtmiştir.¹⁵ 1876 yılında Anadolu'yu yanındaki uşağıyla birlikte baştanbaşa dolaşan İngiliz subayı Burnaby, İstanbul'dan doğuya doğru seyahatini İzmit, Ankara, Yozgat, Tokat, Sivas, Divriği, Arapgir, Eğin, Erzincan ve Erzurum üzerinden gerçekleştirmiştir.¹⁶ Yine 19. yüzyılda bu civarda seyahat eden Taylor da Kemah'tan Çemişgezek, Arapgir ve Malatya'ya giden en kestirme yolun Munzur Dağı'ndaki bir geçitten Ziyaret Köyü'ne giden yol olduğunu, fakat şu anda tüccar ve kervanların Harput'tan Erzincan'a giderken Malatya, Eğin ve Kemah güzergâhını takip ettiklerini belirtmiştir.¹⁷ Birinci Dünya Savaşı'nın sonlarına doğru, 31 Aralık 1917'de Birinci Kafkas Kolordu Kumandanlığı'na tayin edilen Kâzım Karabekir Paşa da, önceki karargâh merkezi Silvan'dan çıkıp yeni atandığı kolordu karargâhı olan Refahiye'ye giderken Diyarbakır-Ergani-Harput-Arapgir-Eğin-Kemah-Refahiye

¹³ Abdulkadir Gül, "Osmanlı Döneminde Erzincan Kazasında Ulaşım ve Haberleşme", *History Studies International Journal of History* 3/1(2011): 114, 126.

¹⁴ Charles Texier, *Küçük Asya Coğrafyası Tarihi ve Arkeolojisi*, Çev. Ali Suat, C III, Enformasyon ve Dökümantasyon Hizmetleri Vakfı, Ankara 2002, s. 148-149.

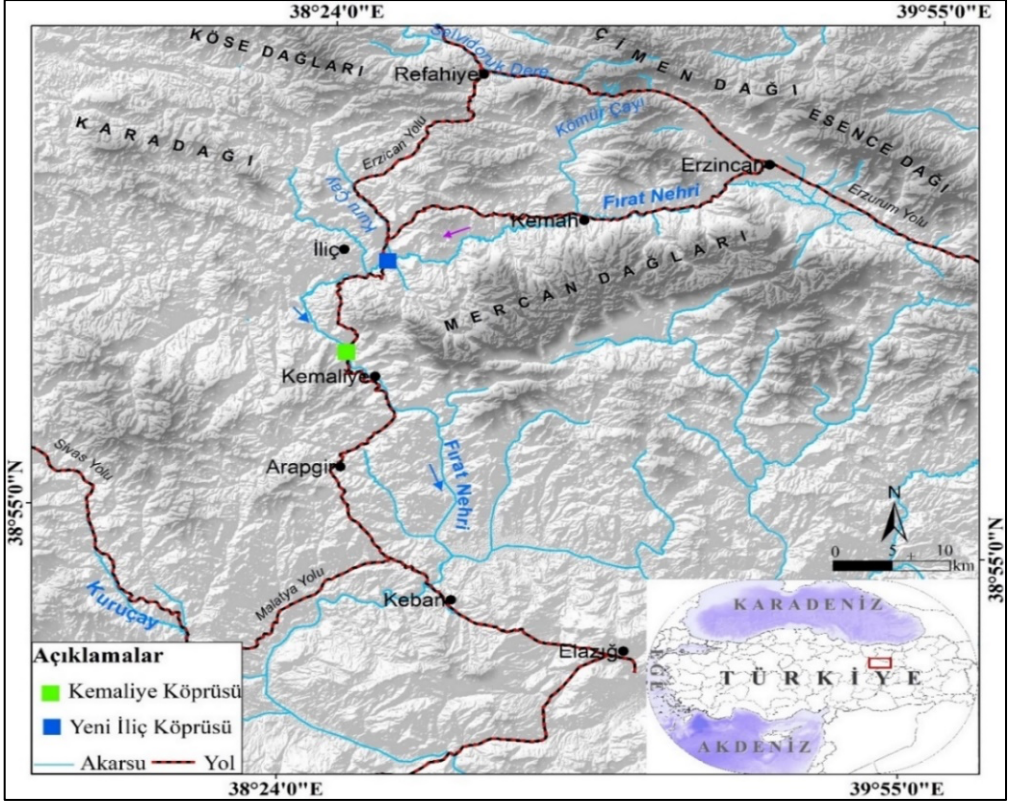
¹⁵ Josaphat Barbaro, *Anadolu'ya ve İran'a Seyahat*, çev. Tufan Gündüz (İstanbul: Yeditepe Yayınları, 2022), 89-90.

¹⁶ Fred Burnaby, *At Sirtında Anadolu*, çev. Fatma Taşken (İstanbul: İletişim Yayınları, 2000).

¹⁷ J. G. Taylor, "Journal of a Tour in Armenia, Kurdistan, and Upper Mesopotamia, with Notes of Researches in the Deyrsim Dagh, in 1866", *The Journal of the Royal Geographical Society of London*, 1868 38(1868): 330, Jstor, <https://www.jstor.org/stable/1798576> (erişim: 24.12.2023).

güzergâhını takip etmiş, karlar içinde ve kısmen yaya olarak yaptığı bu yolculuğunu 28 Ocak 1918'de tamamlayabilmiştir.¹⁸

Şekil 1: Kemaliye, İliç ve Erzincan'ın Karayolu Bağlantıları¹⁹



2. Eğin (Kemaliye) Köprüsü

Kemah tarafından Keban'a doğru akan Karasu Nehri, İliç'in kuzeyinde ve nispeten de kasabaya yakın bir mesafeden geçip Eğin'e ulaşmaktadır. Erzincan'dan gelen karayolu ise İliç'in kuzeydoğusunda nehre kavuşmakta ve nehrin öte tarafında bir süre yine nehre paralel olarak devam ettikten sonra Eğin'in kuzeyinde tekrar Karasu'ya dayanmaktadır. Dolayısıyla Erzincan-Arapgir arasındaki karayolu iki noktada nehirle kesilmektedir (bkz. Şekil 1). Bu karayolu üzerinde İliç'te 19. yüzyılın son çeyreğine kadar

¹⁸ Kâzım Karabekir, *1. Dünya Savaşı Anıları* (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2023), 535-563. Ayrıca bkz. Kâzım Karabekir, *Erzincan'ın Kurtuluşu* (Eskişehir: Dorlion Yayınları, 2021), 8-55.

¹⁹ Bölgenin Keban Barajı'ndan önceki görünümünü yansıtan bu harita, yeryüzünün topografik yapısını gösteren Mekik Radar Topografya Misyonu (SRTM) haritalarından, yol, yerleşme ve sınır verileri ise Open Street Map verileri (Geofabrik, 2022) kullanılarak elde edilmiştir. Geofabrik openstreetmap data web tabanlı uygulama adresi: <https://download.geofabrik.de/europe/turkey.html> (erişim: 24.12.2023).

bir köprü'nün olmadığı, bir geçit mahalli olan bu yerde nehrin her iki yakası arasındaki geçişlerin kayık ve keleklerle yapıldığı arşiv belgelerinden anlaşılmaktadır.²⁰

Eğin'de de Osmanlı öncesi ve Osmanlı hâkimiyetinin ilk zamanlarında herhangi bir köprü'nün olduğuna dair bir kayıt yoktur. Mesela 1530 yılı tahririnde Eğin'de köprü veya geçit vergisiyle ilgili bir kayıt olmadığı²¹ gibi İliç'ten ise hiç bahsedilmez. Yine 1642 yılı kayıtlarında da Eğin'de köprü veya geçit olduğuna dair bir bilgi yer almaz.²²

Eğin'de bir köprü'nün olduğunu 17. yüzyılın ortalarında şehre gelen Seyyah Evliya Çelebi'nin verdiği bilgilerden öğrenmekteyiz. Evliya Çelebi, Fırat Nehri üzerinde yer alan bu yapıyı *Burma Köprüsü* adıyla zikretmiş ve şehre yakın bir yerde olduğunu belirtmiştir.²³ Kim tarafından ve hangi tarihte inşa edildiği bilinmeyen Eğin Kasabası yakınlarındaki bu köprü'nün tamir ve bakımını yapmaları şartıyla kasabadaki Müslüman halk 1147 (1734/35) yılında “köprücü” olarak tayin edilmiş ve kendilerine bu hususa dair *suret* ve *emr-i şerif* de verilmiştir. Ayrıca kasabadaki Müslüman halkın yolun güvenliğinden de sorumlu tutulmaları, onların aynı zamanda “derbentçi” olduklarına da işaret etmektedir. Bu hizmetlerine karşılık olarak da kasabadaki Müslüman ahali *avarız* ve *bedel-i nüzül* gibi bazı örfi vergilerden muaf tutulmuşlardır.²⁴

1798 yılında Eğin Kasabası'nda sakin Müslüman ahali Divan-ı Hümayun'a bir arzual sunarak, kendilerinden de bu çeşit vergilerin alınması hususunda kasabada sakin olan Hristiyan halkın Erzurum Valisi Vezir Yusuf Ziya Paşa'yı teşvik ettikleri iddiasıyla, onlardan şikâyetçi olmuş ve gayrimüslimlerin bu konudaki baskılarının önlenmesini istemişlerdir. Bu talep üzerine, önce Müslüman ahalinin muafiyetlik durumunu tespit etmek amacıyla İstanbul'da Hazine-i Amire'de muhafaza edilen mevkûfat defterlerine bakılmış ve kasaba civarında akan Fırat Nehri üzerinde bulunan köprü'nün tamir ve bakımının yanı sıra gelip geçen yolcuların da güvenlik içinde geçmelerini sağlamaları şartıyla avarız-ı divaniye ve tekâlif-i örfiye ve şakka türü vergilerin tümünden muaf oldukları görülmüş ve bu hususa dair kendilerine 1147 yılında suret ve emr-i şerif verildiği de anlaşılmıştır. Erzurum tarafına bu kayda aykırı olarak neden Müslümanlardan vergi talebinde bulunulduğu sorulduğunda; onların köprüyü tamir ettikten sonra anılan vergilerden muaf olabilecekleri cevabı verilmiş ise de Müslüman ahalinin vergi talebiyle rencide edilmemesi hususunda 13 Temmuz 1798 tarihinde Eğin kadısına hitaben bir ferman yazılmıştır.²⁵

Aynı konuda yazılan başka bir yazıda da Müslüman ahalinin köprü'nün bakım ve onarımıyla birlikte gelip geçen yolcuların emniyetini sağlamaları şartıyla avarız ve sair

²⁰ BOA, ŞD, 2874-57-1,3; BOA, Ticaret, Nafia, Ziraat, Orman, Maadin Nezaretleri (T.), 1825 (1825/87), No: 326.

²¹ Bkz. 998 Numaralı Muhâsebe-i Vilâyet-i Diyâr-i Bekr ve 'Arab ve Zü'l-kâdiriyye Defteri (937/1530) I, Dizin ve Tıpkıbasım (Ankara: Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı Yayınları, 1998), 93.

²² Çakar ve Kara, a.g.m., 396.

²³ Evliyâ Çelebi, *Günümüz Türkçesiyle Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi: Konya-Kayseri-Antakya-Şam-Urfa-Maraş-Sivas-Gazze-Sofya-Edirne*, 3. Cilt, 1. Kitap (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2006), 298.

²⁴ BOA, Cevdet, Nafia (C.NF), 24-1196.

²⁵ BOA, C.NF, 24-1196.

vergilerden muaf olduklarına dair kendilerine 1734/35 yılında suret ve emr-i şerif verildiği ifade edilmektedir. Ayrıca kasabadaki Müslüman ahalinin üstlendikleri köprücülük hizmetlerinden dolayı avarız ve nüzül gibi vergi talebiyle rencide edilmemeleri gerektiği hatırlatılarak, Hristiyan halkın defterde kayıtlı olan vergilerine aykırı olarak Müslümanlardan hisse talep etmemeleri hususunda 1798’de yazılan emr-i şerife aykırı başka emir verilmediği de belirtilmiştir.²⁶

II. Mahmud’un saltanatının son zamanlarında Eğin Kasabası’nın ve onunla birlikte aynı kazadaki altı köy halkının köprücülük ve derbentcilik hizmetlerinden kaynaklanan muafiyetlikleri, diğerlerine haksızlık olduğu gerekçesiyle, 1252 (1836/37) ve 1254 (1838/39) yıllarında yazılan emr-i şeriflerle kaldırılmıştır. Kasaba halkının bu konuda hükümete yaptıkları müracaat da sonuçsuz kalmış, böylece herkesin emlak, arazi ve tahammüllerine göre hissesine düşen vergisini ödemesi kararlaştırılarak hiç kimsenin ziyade vergi talebiyle rencide edilmemesi istenmiştir.²⁷

Tanzimat Dönemi’ne gelindiğinde, artık büyük küçük bütün memurlara maaş tahsis olduğu için hükümet konağı, köprü ve kaldırım gibi yapıların inşa masrafları ve tamirleri ile menzilhane masraflarının hazineден ödenmesi ve halk üzerine hiçbir şey yüklenmemesi kararlaştırılmıştır. Bu kararla birlikte, köprü ve yol tamiri ile tanzimi mukabilinde vergiden muaf olan köylere de vergi konmuş ve artık bunların mükellef oldukları hususların hükümet parasıyla hazineден tahsis edilecek meblağla gerçekleştirilmesi istenmiştir. Böylece herkes gerek hukuk gerekse vergi bakımından birbirine eşit hale getirilmeye çalışılmıştır. Fakat yeni usulün işleyebilmesi için büyük teşkilat ve mali kaynağa ihtiyaç vardı. Nitekim uygulanmaya başladıktan birkaç yıl sonra etraftan merkeze şikâyetler gelmeye başlamıştı. Bu şikâyetler, hükümet tarafından tamir edilmesi gereken yapıların zamanla harap olmaya başlamasından kaynaklanmış, yeterince tahsisat olmadığı için de bu istek ve şikâyetlerin ancak çok az bir kısmı yerine getirilebilmiştir. Bundan dolayı, bu gibi masrafı karşılamak için şehir ve kasabalarda belediye sandıkları tahsis edilip kantariye ve keyyaliye gibi vergi gelirleri bu sandıklara terkedilmiştir.²⁸

Tanzimat Fermanı’nın ilan edildiği 1839 yılı baharında Malatya’dan Eğin’e giden ve buradan da Çemişgezek üzerinden tekrar Malatya’ya dönen Moltke, şehrin görünümü ve güzellikleri ile Fırat Nehri hakkında bilgi vermiş, ancak nehir üzerinde yer alan herhangi bir köprüden bahsetmemiştir.²⁹ Ertesi yıl Kemah’tan Eğin’e geçen Amerikalı misyoner Herald ise Fırat Nehri üzerinde rotasını fazlasıyla tırmıklayan doğal iskeleler üzerinde uzanan bir köprüye geldiklerinden bahsetmiş, kendilerini düzlüğü olmayan derin ve dar bir vadide bulduklarını belirtmiştir.³⁰ Esasen Eğin’deki köprüünün etrafı taş ve

²⁶ BOA, C.NF, 24-1193.

²⁷ BOA, Ali Emiri, Mahmud II (AE.SMHD.II.), 13-742.

²⁸ Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Derbent Teşkilâtı* (İstanbul: Eren Yayıncılık, 1990), 150

²⁹ Feldmareşal Helmuth Von Moltke, *Moltke’nin Türkiye Mektupları*, çev. Hayrullah Örs (İstanbul: Remzi Kitabevi, 1999), 298-301.

³⁰ *The Missionary Herald: Containing the Proceedings at large of the American Board of Commissioners for Foreign Missions: With a General View of Other Benevolent Operations, For the Year 1840, Vol. XXXVI* (Boston: Printed by Crocker and Brewster, 1840), 473.

yokuş merdiven halinde olduğundan çıkışı zor ve arabalar için de müsait değildi.³¹ Ayrıca burada gittikçe daralan nehrin her iki kıyısı da sarp kayalıklarla çevriliydi.³²

Ayakları kârgir, üstü de ahşap olan³³ Eğin'deki köprü'nün 1873 yılına geldiğinde yıkılmış olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim bu tarihte *Camcı Süleyman Ağa*, kendisine on yıl süreyle imtiyaz hakkı verilmesi şartıyla, köprüyü yeniden inşa etmek istemiş ve bu maksatla da hükümete müracaatta bulunmuştur. Onun bu teklifi Şura-yı Devlet³⁴'e havale edilmiş, ancak ilgili nezaretten alınan bilgiye göre, bu köprü'nün ahşap olarak hükümet tarafından 6.500 kuruş masrafla yapılabileceği, bu masrafın da mahalli belediye gelirlerinden veya yardım sandığından karşılanabileceği bildirildiğinden, ne şekilde ve ne kadar masrafla yapılacağı gibi mühendislik bilgilerinin de vilayet mühendisi marifetiyle tanzim edilerek bildirilmesi Sadaret Makamından Diyarbakir Vilayeti'ne yazılan 17 Şubat 1873 tarihli yazıda belirtilmiştir.³⁵ Fakat 1875 yılı yazışmalarından Eğin'deki köprü'nün inşasına bir türlü başlanamadığı anlaşılmaktadır. Üstelik köprü'nün aşırı yağışlar sonucu kasaba tarafındaki ayağı üstündeki bekçi ikametine mahsus olan kısmı yıkılıp köprü'nün ayakları da zarar gördüğü için hem gelip geçen yolcuların hem de askeri mühimmatın naklinde büyük zorluklar çekiliyordu. Yapılan keşif neticesinde köprü'nün bu defa 36.260 kuruş masrafla tamir edilebileceği anlaşılmış, bunun yarısının belde halkının bağışlarıyla toplanacağı taahhüt edilmiş, diğer yarısının da yerel belediye varidatından karşılanabileceği tespit edilmiştir.³⁶

1875 yılında projesi çizilmiş (bkz. Şekil 2) ve Kondüktör *Bağos Efendi* marifetiyle yapılan inceleme sonucunda hazırlanan keşif defterinde inşaatında kullanılacak malzemelerin özellikleri ile bunların fiyat listesi de tespit edilmiştir. Buna göre, döşemede kullanılacak 3 metre uzunluğundaki toplam 492 adet ağaç için 7.440 kuruş, 10'u 14 metre, 14'ü 12 metre ve 60'ı da 18 metre uzunluğunda olmak üzere toplam 84 adet ok için 16.760 kuruş, diğer ağaçlar, çivi, alçı, kireç ve marangoz usta, duvar ustası, amele, üzerinde bulundurulacak memur maaşı, nakliye, vs. için de toplam 19.500 kuruş harcanacaktı. Ayrıca 12 gün çalışacak olan marangoz ustaya günlüğü 400 kuruştan olmak üzere toplam 4.800 kuruş, yine 12 gün çalışacak olan duvar ustasına günlüğü 100 kuruştan toplam 1.200 kuruş, 5 gün çalışacak olan amelelere de toplam 2.500 kuruş ücret

³¹ Karabekir, *Erzincan'ın Kurtuluşu*, 50; Karabekir, *I. Dünya Savaşı Anıları*, 559.

³² Yorke, a.g.m., 332-333.

³³ "...Eğin kazası pişgâhında cereyân iden nehr-i Fırat üzerinde ayakları kârgir ve üstü ahşap olarak mebni bulunan köprü'nün...". BOA, ŞD, 1455-9.

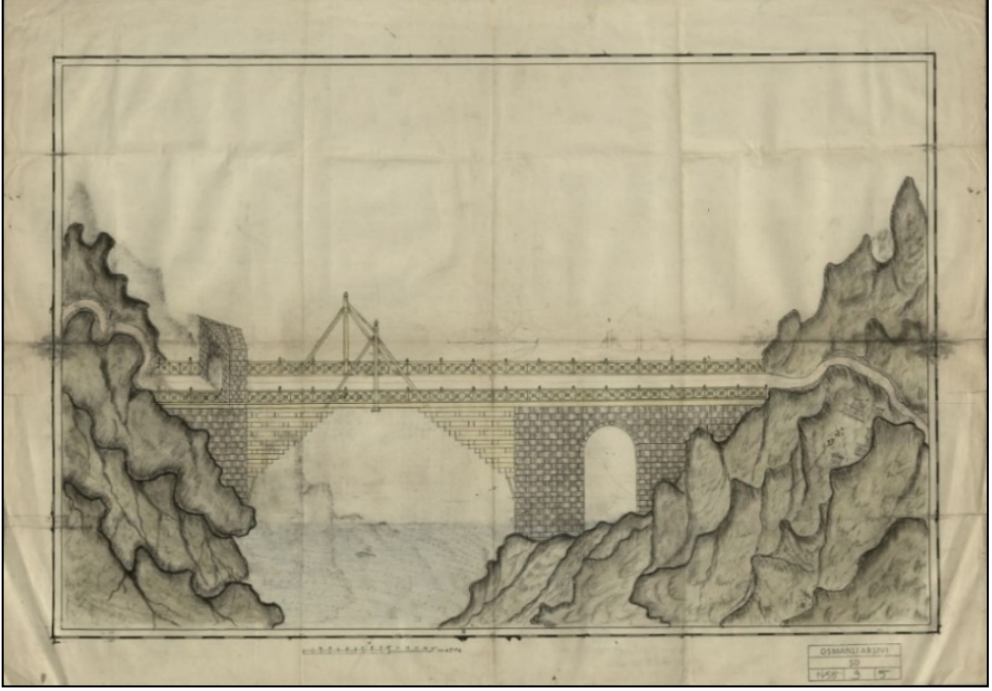
³⁴ 1868 yılında kurulan ve beş daireden oluşan Şura-yı Devlet'in başlıca görevleri; kanun ve nizamnâme tasarılarını hazırlamak, mülkî işleri incelemek, mahkeme veya meclislerin verdiği kararların temyizinde adliye ve idare memurları arasında çıkan ihtilâfları çözmek, hükümetle kişiler arasındaki davalara bakmak, kanun metinlerini yorumlamak, devlet memurlarının durumlarını inceleyip gerektiğinde onları yargılamak, 1864 Vilâyet Nizamnâmesi'ne göre her vilâyette senede bir defa toplanıp vilâyetin sorunlarını görüşecek olan umumi meclislerin düzenlediği mazbataları meclis üyeleriyle müzakere ederek karara bağlamaktı. Bu işler sadâret tarafından meclise havale edilir ve meclis görüştüğü konuların mazbatasını sadârete sunardı. Meclisin hazırladığı tasarılar hükümetin ve padişahın onayından sonra da kanunlaşırdı. Ali Akyıldız, "Şûrâ-yı Devlet", TDV İslam Ansiklopedisi, 39 (İstanbul 2010), s. 236.

³⁵ BOA, ŞD, 2878-2.

³⁶ BOA, ŞD, 1455-9.

ödenecekti.³⁷ Bu durumda, 12 günde tamamlanması planlanan köprünün işçilik maliyeti toplamı 8.500 kuruş olmaktaydı ki bu miktar toplam maliyetin %23'üne karşılık gelmekteydi.

Şekil 2: 1875 Yılında Eğin Kasabası Yakınlarında Yeniden Yapılmak İstenen Ayakları Kârgir ve Üstü Ahşap Köprünün Planı³⁸



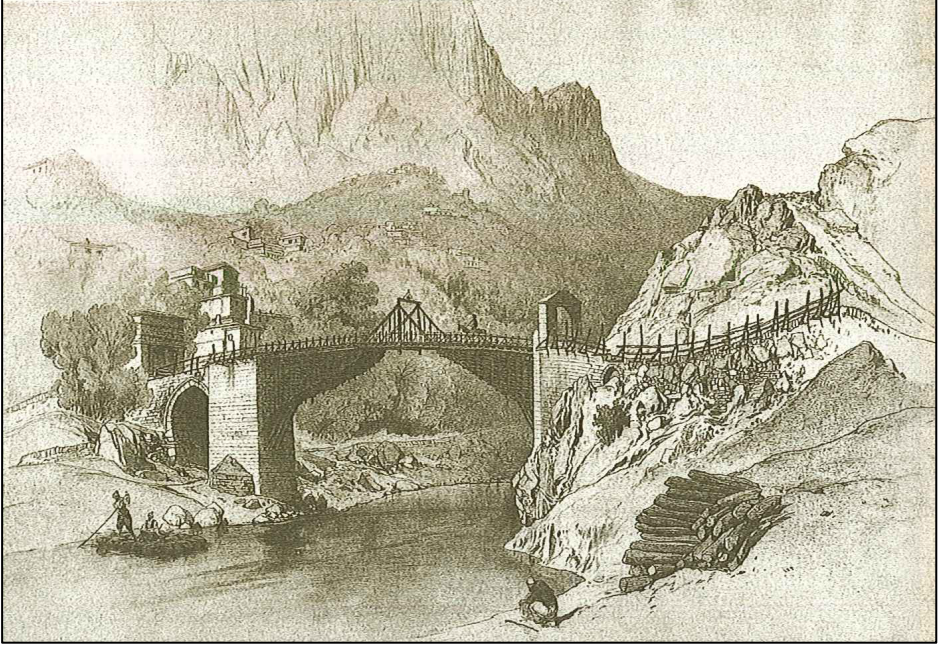
1878 yılında Eğin'e gelen Sırvantsdyants raporlarında, bir köprüden geçilerek şehre gelindiğinden söz ettiğine³⁹ göre, Eğin'deki köprü 1875 yılında yenilenmiş olmalıdır. Çiziminden anlaşıldığına göre, köprü yeniden inşa edilirken önceki görünümü de göz önünde bulundurulmuştur. Çünkü çizilen proje, 1849 yılında Jules Joseph Augustin Lourens tarafından çizilen ve Eğin'deki köprüyü tasvir eden resimle büyük benzerlik göstermektedir (bkz. Şekil 3).

³⁷ BOA, ŞD, 1455-9.

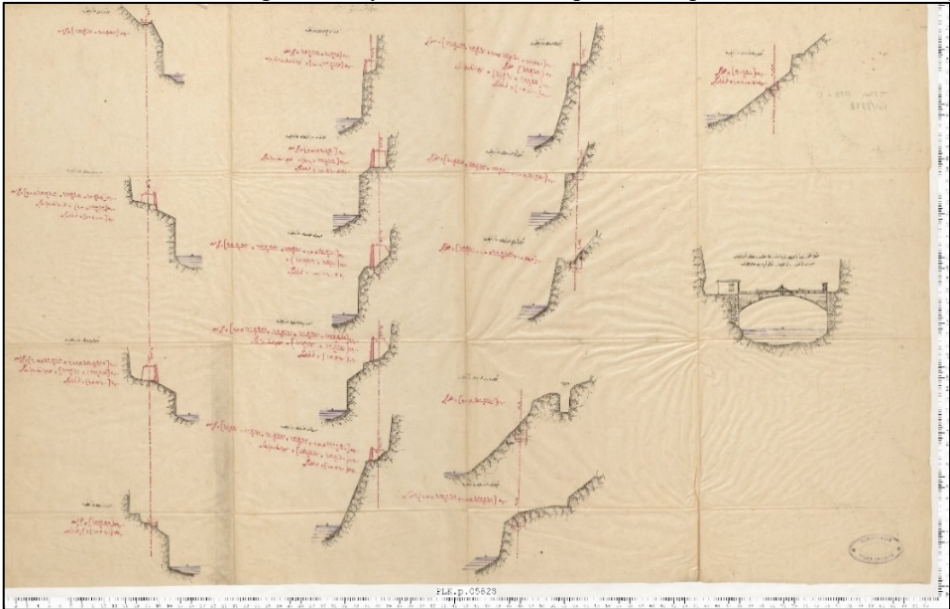
³⁸ BOA, ŞD, 1455-9.

³⁹ V. Bardizaktsi, B. Natanyan ve K. Sırvantsdyants, *Palu-Harput 1878 Çarsancak, Çemişgezek, Çapakçur, Erzincan, Hizan ve Civar Bölgeler-Raporlar*, II, yayına haz. Arsen Yaman, çev. S. Malhasyan ve A. Yarman (İstanbul: Derlem Yayınları, 2010), 285.

Şekil 3: Eğin Yakınlarında Fırat Nehri Üstündeki Ahşap Köprü⁴⁰



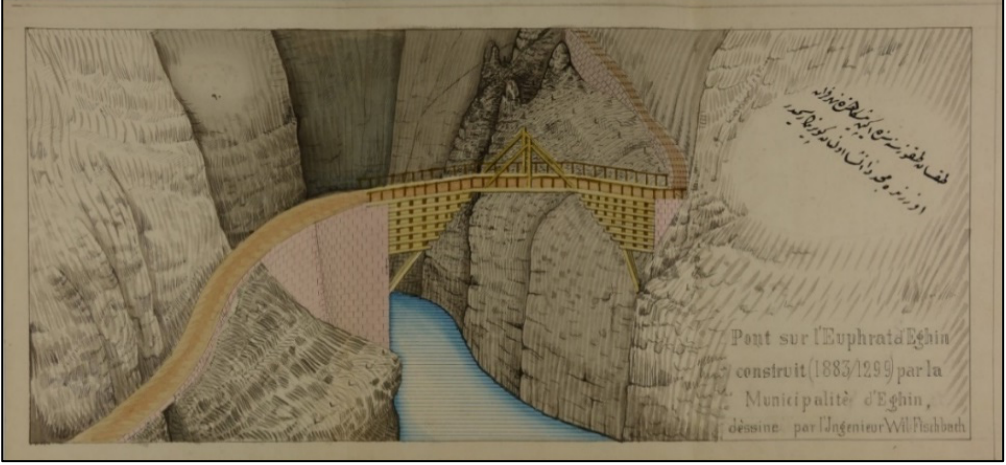
Şekil 4: 1883 Yılında Eğin Belediyesi Tarafından Yaptırılan Köprü'nün Planı ve Görünüşü⁴¹



⁴⁰ J. J. Augustin Laurens'in 1849 yılında çizdiği bu resme, Bardizaktı, Natanyan ve Sirvantsdyants'ın *Palu-Harpūt 1878* (C II, s. 288) adlı eserlerinde de yer verilmiş, fakat Laurens'in adı belirtilmemiştir.

⁴¹ BOA, *Plan-Proje Kroki, Plan-Projeler (PLK.p.)*, 5828.

Şekil 5: 1883 Yılında Eğin’de Fırat Nehri Üzerinde Yeniden İnşa Olunan Köprü’nün Resmi⁴²



21 Ekim 1883 tarihli Mamuretülaziz Gazetesi’nde de bu tarihte Mamuretülaziz’e tabi olan Eğin Kazası’nın belediye başkanı *Hacı Osman Efendi*’nin gayretleriyle kasabaya 15 dakika mesafede ve Fırat Nehri üzerinde ahşap bir köprü’nün yapıldığı haberi yer almaktadır.⁴³ Ayrıca ertesinin başlarında Nafia Nezaretine hitaben yazılan ve köprü’nün resmini de içeren bir yazıda da Eğin’de Fırat Nehri üzerinde yeni bir köprü’nün inşa edildiği belirtilmektedir.⁴⁴ Bu durumda, 1875 yılında yapılan köprü’nün bir süre sonra tekrar yıkıldığı ve 1883 yılında yeniden yapılarak hizmete açıldığı söylenebilir (bkz. Şekil-4 ve Şekil-5). Fakat bu ahşap köprü 1888 yılına gelindiğinde tekrar yıkılmış olmalıdır. Çünkü 7 Ekim 1889 tarihli Meclis-i Mahsus kararında, suyun taşkın halini alması sebebiyle köprü’nün geçen yıl yıkıldığı, köyler ahalisi vasıtalarından mahrum kaldıkları için de nehri geçişleri sırasında türlü zorluklarla karşılaştıkları belirtilmektedir.⁴⁵

19. yüzyılın sonlarından itibaren kentleşme anlayışının da etkisiyle Nafia Nezaretine’ne bağlı olup yol, köprü ve geçitlerin inşa ve onarımından sorumlu bir birim olan *Turuk ve Maabir Dairesi*’nin çalışmaları önem kazanmaya başlamıştı. Bunun için de devlet tarafından Turuk ve Maabir İdaresi’ne ait çeşitli nizamnameler yayınlanmış olup bunlardan ilki 1869, ikincisi de 1882 tarihlidir. Özellikle bu ikinci nizamname, yolların keşfi, güzergâhlarının tayini ve maliyetlerinin tahmin edilmesi, yollarda görev alacak ahalinin nüfusu tespit edildikten sonra her köy ve kasabada mükellef olanların (amele-i mükellefe) sayısının belirlenmesi gibi hususları ihtiva ediyordu. Ayrıca yapılacak inşaat işlerinin süresinin belirlenerek süresi dâhilinde ya şahsen ya da köy ve kasaba halkınca bir müteahhide ihale edilmesi veya iş yapmaya gücü yetmeyenlerin kendi yerlerine para vererek sorumluluklarını yerine getirmeleri, yapılan işlerin de fenne uygun olması ve bu maksatla mühendis ve kondüktör tayin edilmesi gibi yol ve köprü inşaatlarının ne şekilde yapılacağı konusu da bu nizamnamede yer alıyordu. Düzenlenen başka bir

⁴² BOA, T., 1875 (1875/90), No: 808.

⁴³ “Eğin’den Mektup”, *Mamuretülaziz*, No: 2, 19 Zilhicce 1300/R. 9 Teşrinievvel 1299, s. 3.

⁴⁴ BOA, T., 1875 (1875/90), No: 806.

⁴⁵ BOA, *İrade, Meclis-i Mahsus (İ.MMS)*, 107-4586, No: 1.

nizamnameyle de yapılacak yollarda taksim usulünün uygulanması istenerek her köy ve kasaba halkının kendilerine düşen yol hissesini ya bizzat yapmaları ya da bedelini ödemeleri veyahut da müteahhitler vasıtasıyla inşa ettirmeleri isteniyordu.⁴⁶

Turuk ve Maabir nizamnamelerine göre amele istihdamı sadece yollar için yapılmakta, köprü, set ve bent gibi bayındırlık işleri için ise fen memurlarının belirlediği cetveller doğrultusunda Nafia bütçesinden pay ayrılmaktaydı. Taşkın, sel, heyelan, deprem gibi çeşitli sebeplerle yıkılan veya zarar gören köprülere *Bab-ı Ali* veya *Ticaret ve Nafia Nezareti*'ne danışmaksızın anında müdahalede bulunulması ve zararın azaltılması için vilayetlerdeki Nafia komisyonlarına nezaretten izin almadan 1.000 kuruşluk masrafa kadar eldeki bütçeden kullanım hakkı tanınmıştı. Bundan daha fazla masrafı gerektiren hallerde ise Ticaret ve Nafia Nezareti'nin izni gerekiyordu. Fakat daha sonra 1.000 kuruş bedelin yetersiz olduğuna kanaat getirilerek bu meblağ 2.000 kuruşa yükseltilmiş ve yeni yönetmelik vilayet idarelerine de tebliğ edilmiştir. Amele-i mükellefe ile inşa edilen köprüler için lazım olan kerestenin köprü yapımına en uygun ormandan kesilerek temin edilmesine 1887 yılı itibarıyla izin verilmiş, köprü işleri nafiaya ait işlerden olduğu için de bedelinin Nafia bütçesinden karşılanması kararlaştırılmıştır.⁴⁷

Mamuretülaziz Valisi es-Seyyid Hasan Hilmi mührüyle Sadaret makamına yazılan 27 Zilhicce 1305 (4 Eylül 1888) tarihli yazıdan anlaşıldığına göre, adı geçen vilayetçe yapılacak askeri yollar dört ana yoldan ibaretti. Bunlardan birincisi Dördüncü Ordu'nun merkezi olan Erzincan'dan başlayıp Erzincan Sancağı'na bağlı Kemah ve Kuruçay kazalarından geçip Eğin Kazası dâhilinde bulunan İliç Köprüsü'nden Mamuertülaziz vilayet hududuna ulaşmakta ve oradan da Eğin, Arapgir ve Maden (Keban) kazalarından geçerek vilayet merkezindeki Bağdat Caddesi'ne varmaktaydı. Toplam uzunluğu 187 km olan ve büyük-küçük 80 köprü ve 230 kadar da menfezden ibaret olan bu yolun şimdiye kadar 2/3'ü inşa olunmuş, kalan kısmın tamamlanması için de çalışmalara devam edilmekteydi. Ancak yolun Eğin Kazası'nda olan kısmı akıllara durgunluk verecek surette gayet sarp ve taşlıktı. Ayrıca geçen yıl yapılan kısımları da aşırı yağışlar sonucu oluşan seller sebebiyle zarar görmüştü. Kasaba amele nüfusu bu işler için yeterli olmadığı gibi diğer kaza ve nahiye ameleleri de kendi hisseleri olan yolları yapmakla meşgul olduklarından bu vilayet dâhilinde amele temin etmek de imkânsız hale gelmişti. Bu sebeple komşu vilayetlerden bu yolu kullanan kaza ve nahiye amelelerinin görevlendirilmesi istenmiştir. Yine aynı yazıda bu yol üzerindeki İliç, Eğin ve Maden (Keban) kazaları önünde akan Fırat Nehri üzerine bu nehrin taşkın olduğu zamanlarda dahi dayanabilecek sağlamlıkta ve üzerinde top geçebilecek surette birer asma demir köprü yaptırılmasının lüzumundan da bahsedilmiştir. Nitekim ihtiyaç olduğu durumlarda Erzincan'da bulunan Ordu-yı Hümayun'un Mamuretülaziz'e nakli veya tersi istikamette asker nakli gerektiği durumlarda, Fırat Nehri üzerinde çalışan vasıtaların küçük olduğu kadar muntazam olarak da işlemediği, özellikle suyun taşkın olduğu dönemlerde işlemeyip suların çekilmesinin beklenmesi sebebiyle bazen 10-15 gün nehirden geçmenin

⁴⁶ Sevim Erdem, *Sultan II. Abdülhamit Devri (1876-1908) Osmanlı Devleti'nde Bayındırlık Faaliyetleri* (doktora tezi, Fırat Üniversitesi, 2010), 86-88.

⁴⁷ Erdem, *a.g.t.*, 189-190.

mümkün olmadığı, hatta kış aylarında aylarca dahi kayıkların kullanılmadığı oluyordu. Dolayısıyla bir askeri harekâtın olması durumunda bu kayıkların mevsimsel şartlardan dolayı kullanılması mümkün olmadığı gibi diğer mevsimlerde de sadece üç yerde Fırat üzerinde kayıklarla geçiş sağlandığı için bir taburun geçişi ancak üç günde mümkün olabilecektir. Fakat bahsedilen üç mevkiye birer asma demir köprü yapılması durumunda bu yoldan hem askeriye ve mülkiye mensupları hem de tüccar ve yolcular istifade edebilecekti.⁴⁸

Mamuretülaziz valisinin bu yazısı ve ekleri 14 Ekim 1888’de Sadrazam imzasıyla Ticaret ve Nafia Nezareti’ne gönderilmiştir. Bu yazıda Erzincan’dan başlayarak Mamuretülaziz’de Bağdat Caddesi’ne ulaşan yolun Eğin Kazası kısmının çok fazla harap olduğu, bu kazadaki ameleler tarafından inşasının mümkün olmaması sebebiyle bu yola yakın olan Sivas ve Erzurum vilayetlerine bağlı bazı kaza ve nahiyelerinden 30-40 kadar köy ahalisinin bu yola tahsis edilmesi hususunda bu vilayetlere, Dersim Mutasarrıflığı’nın mazbatasında belirtilen Ovacık Kazası yolunun da Asakir-i Şahane marifetiyle yaptırılması için Dördüncü Ordu-yı Hümayun Müşiriyeti’ne gereken tebligatın yapılması istenmiştir. Ayrıca, gerek bu yolun gerekse diğer iki yolun Fırat Nehri’ne ulaşan mahallerine konulmak üzere beş adet asma demir köprüünün yaptırılmasına ihtiyaç duyulduğundan bahisle, bunların hepsi birden bir fabrikaya sipariş olunması durumunda her biri ikişer bin liradan on bin lira masrafla yaptırılabilceği, bu meblağın da sene-i hâliye aşar varidatı fazlasından karşılanması durumunda hazinenin bundan etkilenmeyeceği, bu köprülerin bu suretle yapılması durumunda bir tanesinin sevk ve arzını gösteren harita ve keşifnamesinin nezarete gönderildiği, istenmesi durumunda diğerlerinin de harita ve keşifnamelerinin hazırlanıp gönderileceği belirtildikten sonra gereğinin yapılması istenmiştir.⁴⁹

Ticaret ve Nafia Nazırı imzasıyla 27 Ekim 1888’de Sadaret’e hitaben yazılan yazıda ise, Mamuretülaziz valisinin yukarıdaki faaliyet ve taleplerden bahsedildikten sonra, gayet harap durumda bulunan Eğin Kazası amelesine ait hissenin Divriği ve Kuruçay kazaları mükellef amelelerinin kendi taraflarındaki yolların tamir ve inşasıyla meşgul olduklarından onların Eğin’deki iş için sevklerinin mümkün olmadığını Erzurum ve Sivas vilayetlerinden bildirildiği belirtildiği gibi, 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 mevkilerine taşınmasının oldukça maliyetli olacağı, bahsedildiği gibi bunların ikişer bin lira maliyetle yaptırılmasının mümkün olmadığı, çünkü nehirlerin genişliği dikkate alındığında köprülerin en az 80 metre uzunluğunda olacağı, her metresinin de 30-35 liraya mal olacağı hesap edildiğinde böyle bir köprüünün, nakliyesi hariç olmak üzere üç bin liraya mal olacağı, bundan dolayı asma demir köprü yerine ayakları kârgir ve üstü ahşap ya da kazık veya salları üzerinde inşasının mümkün olup olamayacağının araştırılmasının vilayete bildirilmesi istenmiştir. Ayrıca asma demir köprülere yapılacak masrafin hazineye yük getirilmeden

⁴⁸ BOA, *İ.MMS*, 107-4586, No: 6-7.

⁴⁹ BOA, *İ.MMS*, 107-4586, No: 3.

aşar vergisi fazlasıyla yaptırılması hususunun da mevcut uygulamaya uygun düşmediği, bu tür masrafların Nafia tahsisatından karşılanmasının gerektiği, öncelikle inşaları kararlaştırılarak gelecek yıl bunlar için zam talep edilmesi gerekeceği de tebliğ edilmiş, Kömürhan Köprüsü için gönderilen harita ve planın da eksikliklerinin olduğu belirtilmiştir.⁵⁰

Askeri yollar üzerindeki Fırat ve Murat nehirleri üzerinde yapılmak istenen beş adet köprünün tahmini masrafının aşar vergisi gelir fazlasıyla ödenmesi hususunda Mamuretülaziz Vilayeti'nden yazılan yazı ve ekleri 3 Ekim 1889'da Meclis-i Vükelâ'da müzakere edilmiştir. Aşar vergisi gelir fazlasının bu gibi masrafa karşılık tutulmasının usule uygun olmadığı yanı sıra, köprülerin inşası için yapılan keşfe göre bu köprülerin asma olarak demirden inşası gerektiğinden ve bunun da Avrupa'dan mahalline kadar nakliye masrafıyla birlikte yaklaşık 16 bin liraya mal olacağı hesap edildiğinden sadece Eğin Köprüsü'nün inşa edilmesine, diğerlerinin inşasının ise ertelenmesine karar verilmiştir.⁵¹

7 Ekim 1889 tarihli Meclis-i Mahsus kararında ise, Ticaret ve Nafia Nezareti'nin yazısı görüşülmüş, yapılması önerilen beş adet köprünün maliyetinin 16 bin liradan fazla olacağı, bu masrafı karşılamaya da Nafia'nın gücünün yetmeyeceği tespitine yer verildikten sonra sadece Eğin Köprüsü'nün yapılması uygun görülmüş, önceden mevcut olan köprünün geçen yıl suyun taşması sonucu harap olması da dikkate alınarak köprü inşaatına hemen başlanması kararlaştırılmıştır.⁵²

Eğin Kazası Kâtibi Mehmed Nuri Efendi 1307 senesinde 200 kuruş maaşla 9 ay kadar Fırat Nehri üzerinde inşa olunan köprünün inşaat komisyonunda kâtip olarak çalıştığını beyan etmiş ise de masraf sureti mazbatasında 1307 senesinin Hicri veya Rumi olduğuyla hangi ayın kaçınıcı gününden itibaren istihdam edildiğinin belirtilmediğinden bahsedildiğine⁵³ göre, anılan tarihte köprü inşaatı tamamlanmış olmalıdır. Bu tarihin de Rumi olması kuvvetle muhtemel olup, 1891 veya 1892 Miladi senesine karşılık gelmektedir. Çünkü 1889'da (H. 1307) Meclis-i Mahsus'ta köprünün yapılmasına karar verilmesine göre bunun yapımı 1-2 yıl sürmüş olmalıdır.

Eğin'de yeniden inşa edilen köprü için ahaliden toplanan bağışların yanı sıra belediye sandığından da 76.927 kuruş harcanmıştır. Bunun vilayet idare meclisinden tasdikine lüzum görülmüş ise de bu köprünün inşası hususundaki ehemmiyet ve lüzumdan dolayı eski vali Nasuhi Bey tarafından verilen izinle inşa ve ikmal ettirildiği anlaşıldığından bu köprünün mahalli belediye varidatından sarf olunan miktarının mahsubu hususunda Mamuretülaziz valisi tarafından yazılan 29 Ocak 1894 tarihli yazıyla Dahiliye Nezareti'nden izin istenmiş, bu husus anılan nezaret tarafından da 24 Şubat 1894 tarihinde Sadaret'in onayına sunulmuştur⁵⁴. Ardından Şura-yı Devlet'e havale edilen bu husus 22 Mayıs 1894'te Dahiliye Dairesi'nde müzakere edilmiş, Ticaret ve Nafia

⁵⁰ BOA, *İ.MMS*, 107-4586, No: 3-4.

⁵¹ BOA, *Meclis-i Vükela Mazbataları (MV)*, 47-66.

⁵² BOA, *İ.MMS*, 107-4586, No: 1.

⁵³ BOA, *Dahiliye, Mektubi Kalemi (DH.MKT)*, 617-42.

⁵⁴ BOA, *ŞD*, 1468-2; BOA, *DH.MKT*, 210-8.

Nezareti ile yapılan yazışma neticesinde alınan cevap da dikkate alınarak, köprü inşası için belediye gelirlerinden yapılan masraf mahsubunun vilayet tarafından yapılmasına karar verilmiştir.⁵⁵ Bu karar 31 Mayıs 1894'te Sadaret Dairesi'nden Padişaha arz edildikten sonra⁵⁶, 3 Haziran 1894'te Dahiliye Nezareti'ne,⁵⁷ 18 Haziran 1894 tarihli yazıyla da Mamuretülaziz Vilayeti'ne bildirilmiştir.⁵⁸

30 Haziran 1899 tarihinde Serasker imzasıyla yazılan yazıda, Dördüncü Ordu-yı Hümayun'un daha verimli çalışabilmesi ve mükemmeliyeti için bu ordunun müşiri ri-yasetinde oluşturulan komisyon tarafından daha önce arz olunan mazbatanın bir fıkrasında belirtilen ve bu ordunun sorumluluk alanında bulunan yol ve köprülerin inşasında hızlı davranılması hususuyla diğer ordularla başkent arasındaki irtibatı sağlayacak Ankara demiryolunun da Erzurum ve Erzincan'a kadar uzatılması lüzumundan bahsedilmiştir.⁵⁹

Öyle anlaşıyor ki, Eğin'de Fırat Nehri üzerinde yapılan köprü planlandığı gibi demirden yapılamamış, bunun yerine mevcut köprü onarılarak hizmete sunulmuştur. Çünkü 1894 yılında, yani köprünün yapımın tamamlandığı sırada, Eğin'e uğrayan seyyah Yorke, bunu ahşap ve 40 metreyi geçmeyen genişlikte bir köprü olarak tasvir etmiştir.⁶⁰ Ayrıca Silvan'dan yeni atandığı görev yeri olan Refahiye'ye giderken 1918 yılı başlarında Eğin'e gelen Kâzım Karabekir Paşa da anılarında Eğin Köprüsü'nün 36 yıl önce ve belediye gelirleriyle yapıldığını, geçiş ücreti olarak da yayalardan on para, atlılardan ise otuz para alındığı tespitine yer vermiştir.⁶¹ Bu durumda, köprünün yapılan tamirden sonra da genel itibarıyla 1883 yılındaki görünümünü koruduğu söylenebilir.

Osmanlı arşiv belgelerinde Eğin'deki köprü genellikle "Eğin Kasabası yakınında Fırat Nehri üzerinde yer alan köprü" şeklinde tanımlanmış, bazen de ona Eğin Köprüsü denmiştir. R. 1299 (M. 1883) tarihli köprü planını gösteren çizimde⁶² ve 1325 (M. 907/1908) tarihli Mamuretülaziz Vilayet Salnamesi'nde ise bu köprüden Şırzı adıyla bahsedilmiştir.⁶³ Bunun da sebebi Şırzı⁶⁴ Köyü'nün Eğin Kasabası'na göre köprüye daha yakın bir mesafede yer almasıdır.⁶⁵ 1914-1918 yılları arasında Doğu Anadolu'da

⁵⁵ BOA, *İ.DH*, 1313-11.

⁵⁶ BOA, *DH.MKT*, 210-8-2.

⁵⁷ BOA, *Bab-ı Ali Evrak Odası (BEO)*, 414-31034.

⁵⁸ BOA, *DH.MKT*, 210-8-3.

⁵⁹ BOA, *Yıldız, Mütenevvi Maruzat Evrakı (Y.MTV)*, 191-116.

⁶⁰ Yorke, a.g.m., 333.

⁶¹ Karabekir, *Erzincan'ın Kurtuluşu*, 50; Karabekir, *I. Dünya Savaşı Anıları*, 559.

⁶² BOA, *PLK*.p. 5828.

⁶³ 1325 Sene-i Hicriyesine Mahsûs Salnâme-i Vilâyet-i Mamûretülaziz, Def'a: 9, Vilayet Matbaası, 192, 193.

⁶⁴ Şırzı, 1518'de Şırzu adıyla Çemişgezek'e bağlı bir nahiye iken 1523 yılından itibaren Arapgir Sancağı'na bağlanmıştır (bkz. Mehmet Ali Ünal, "XVI. Yüzyılda Çemişgezek Sancağı-İdari Yapı", *Osmanlı Araştırmaları* XII (1992): 387). 1643'te ise Şırzı adıyla Arapgir Sancağı'nın Eğin Nahiyesi'ne bağlı bir köydü (Çakar ve Kara, a.g.m., 410. Fakat bugün Esertepe adıyla Kemaliye'nin bir mahallesi konumundadır.

⁶⁵ Adı Şırzı olarak da telaffuz olunan bu köprünün Kemaliye'ye uzaklığı 2 km kadardı. *Her Yönüyle Kemaliye (Eğin)* (İstanbul: T.C. Kemaliye Kaymakamlığı Köylere Hizmet Götürme Birliği Yayını, 1996), 104.

yaşanan acı olayların anlatıldığı bir romana da konu olan bu tarihi ahşap köprü,⁶⁶ Cumhuriyet Dönemi'ne kadar hizmet verdikten sonra ömrünü tamamlamış ve 1942-1943 yıllarında yenisi inşa edilmiştir. Kozluk Köprüsü ile birlikte ve çelikten imal edilen bu köprü David Parker adlı bir mühendis tarafından inşa edilmiş ve yapımında kullanılan çelik de Çekoslovakya'nın Witkowitz Bergbau firmasından satın alınmıştır. Yeni köprü 40 metre uzunluğunda, çaprazlı köşeliğe sahip tek açıklıklı tabliyeli kemerli bir köprüydü⁶⁷ (bkz. Resim 1).

Resim 1: Şırzı Köprüsü⁶⁸ (1974'ten önce)



Yaklaşık 30 yıl bölge halkına ve gelip geçmekte olan yolculara hizmet veren ve arabaların geçişine de uygun olan bu eski köprü de günümüze ulaşmamış, 1974 yılında yapımı tamamlanan Keban Barajı'nda su tutulmaya başlanmasıyla birlikte yükselen Fırat Nehri'nin serin suları altında kalmıştır. Fakat kısa bir süre sonra aynı yerde yenisi inşa edildiğinden Kemaliye'den Erzincan'a kara ulaşımı bu yeni köprü üzerinden sağlanmaya başlamıştır (bkz. Resim 2).

⁶⁶ Bkz. Barbaros Baykara, *Nefret Köprüsü (Şırzı)* (İstanbul: Akyar Yayınları, 1982).

⁶⁷ Hulya Sonmez Schaap, *Köprüyet Republican Heritage Bridges of Turkey* (Boca Raton, London, New York, Leiden: CRC Press Taylor&Francis Group, 2023), 279.

⁶⁸ Sonmez Schaap, *a.g.e.*, 280.

Resim 2: Kemaliye Köprüsü



3. İliç Köprüsü

3.1. Osmanlı Dönemi'nde İliç'te Köprü Yapma Teşebbüsleri

İliç'te 19. yüzyıldan önce Fırat Nehri üzerinde bir köprü olduğuna dair kaynaklarda bir bilgi yoktur. Burası öteden beri bir geçit mahalli olduğu için de nehrin iki yakası arasındaki geçişler, basit ulaşım araçları olan kelekler ve gemi de denilen bir kayıkla yapılıyordu⁶⁹ (bkz. Resim 3 ve Resim 4). Devlete ait olan bu kayık, ihale yoluyla ve belirli bir meblağ üzerinden bir mültezime verilerek işletiliyordu. Mültezim de bu kayıkla geçiş yapanların her birinden yaya ve yüklü oluşuna göre muayyen bir ücret alıyordu. Bu ücret bazen hükümet meclisince bazen de mültezimin insiyatifıyla belirlenmekle birlikte, mültezim bazen fazla ücret talep ederken bazı günlerde de kar ve yağmur bahanesiyle vakitli vakitsiz kayık bulundurmayıp halkın mağduriyetine sebep oluyordu. Burada bir köprü yapılması halkın bu mağduriyetlerini önleyeceği gibi, geçişlerde de büyük kolaylık sağlayacaktı.

Eğin Kasabası ahalisinden Abdulfettahzâde Mehmed ile Vanlızâde Mehmed Salih'in 1 Mart 1873 (1 Muharrem 1290) tarihinde Babıali'ye sundukları arzuahallerinden anlaşıldığına göre, bunlar masrafları kendilerine ait olmak üzere bu mahalde bir köprü yaptırmak istemişler, geçiş ücretinin alınamamasından dolayı hazinenin zarar görmemesi için de, köprü imtiyazının 35 yıllığına kendilerine verilmesi şartıyla, mültezimden alınan 4 bin kuruşu kendilerinin ödeyeceğini taahhüt etmişlerdir. Ayrıca bu süre zarfında köprü geçiş ücreti olarak yayadan 10'ar, at, katır ve sığır gibi büyükbaş hayvanlar için de 20'şer para geçiş ücreti alacaklarını, süre tamamında ise köprüyü devlete

⁶⁹ BOA, T. 1825 (1825/87), No: 326.

bırakacaklarını belirtmişler, fakat bu süre zarfında bu civarda başka köprü yapımına veya kayık işletilmesine ruhsat verilmemesini de talep etmişlerdir.⁷⁰

Resim 3: 1911 Yılında Irak'ta Diyala Nehri Üzerinde Taşımacılıkta Kullanılan Bir Kelek⁷¹



Resim 4: 1909 Yılında Fırat Nehri Üzerinde İşletilen Bir Gemi⁷²



⁷⁰ BOA, ŞD, 2874-57-3.

⁷¹ "Photograph taken by Gertrude Bell in Iraq, March 1911", son güncelleme 9 Ekim 2024, <https://gertrudebell.ncl.ac.uk/p/gb-3-1-17-1-189>.

⁷² "Photograph taken by Gertrude Bell in Turkey, June 1909", son güncelleme 9 Ekim, 2024, <https://gertrudebell.ncl.ac.uk/p/gb-3-1-14-1-150>.

Bu arzuhal, Şura-yı Devlet'e havale edildikten sonra, bu mahalde gerçekten bir köprüye ihtiyaç olup olmadığı, ne kadar masrafla yapılacağı hususlarıyla, kayığı işleten mültezimin gelip geçenlerden fazla ücret talep etmesi ve bazen de kayığı işlettirmemesi gibi şikâyetlerin de araştırılması hususu, 9 Nisan 1873 (10 Safer 1290) tarihinde bir yazı ile İliç'in de bağlı olduğu Diyarbekir Vilayeti'ne bildirilmiştir.⁷³

Bu ilk dilekçelerinden bir sonuç çıkmayınca, Eğinli Mehmed Ağa tarafından 14 Ağustos 1873 (19 Cemaziyelahir 1290) tarihinde Sadaret Makamına bir arzuhal daha sunulmuştur. Bu arzuhalinde de, aynı taleplerinden bahsettikten sonra, bu taleplerinin Şura-yı Devlet kararıyla da 4 Mayıs 1873 (6 Ra 1290) tarihinde Diyarbekir Vilayeti'ne yazılmasına rağmen henüz oradan bir cevap alamadıklarını, bekledikleri cevabın bir an önce verilmesi için de Vilayet makamına bir telgraf gönderilmesini istemiştir.⁷⁴ Fakat buna rağmen Diyarbekir Vilayeti'nden bekledikleri cevabı alamamışlardır. Bu sebeple, bu defa da Mehmed Salih tarafından 5 Şubat 1874 (17 Safer 1291) tarihinde Babalı'ye üçüncü bir arzuhal verilerek, bu günlerde kendisinin gidecek olmasından dolayı bekledikleri cevabın bir an önce yazılması hususunun tekrar Vilayet makamına bildirilmesini istemiştir.⁷⁵

Abdulfettahzade Mehmed ve Vanlızade Mehmed Salih'in İliç'te bir köprü yapma girişimleri sonuçsuz kalmış olacak ki, Mikâil Sarrafyan tarafından 22 Nisan 1879 tarihinde yeni bir girişimde daha bulunulmuştur. Sarrafyan, anılan tarihte Dahiliye Nezareti'ne bir arzuhal sunmuş ve bu arzuhalinde İliç'te neden bir köprü yapılmasına gerek duyulduğunu ayrıntılı olarak zikretmiştir. Bu mektupta, Murat adıyla zikredilen Karasu Nehri'nin Mamuretülaziz Vilayet'ine bağlı olan Eğin Kazası'nın Puşadı Nahiyesi arazisi ile Erzurum Vilayeti'nin Kuruçay Kazası arazisi arasında aktığı ve bu iki vilayeti birbirinden ayırdığı, Eğin'den 30 saat yukarısına kadar olan mahalde de herhangi bir köprü bulunmadığına dikkat çekilmiştir. Mektubun devamında ise iki taraf halkının sadece iki mevkide bulunan gemi ve keleklerle nehri geçebildikleri, bunun için büyük sıkıntılar çektikleri, 20 yolcuyu tamamlamadan taşıma yapmadıkları veya fazla ücret talep ettikleri, bu sebeple bazılarının uzun bir yoldan dolaşarak nehri geçmeye çalıştıkları, suyun taşkın olduğu zamanlarda gemi ve keleklerle dahi nehri geçmenin mümkün olmadığı, geçmek zorunda kalanlardan da her yıl 150-200 kadar kişinin ve çok sayıda hayvanın telef olduğu tespitine yer verilmiştir. Yine Sarrafyan her iki taraf halkının kendi arazilerine ulaşma ve zirai mahsullerini pazarlama konusunda da büyük sıkıntılar çektiklerini, bütün bu sıkıntılardan kurtulmak için de münasip bir mahalde bir köprü'nün yapılmasına ihtiyaç olduğunu mektubunda belirtmiştir. Bunun için, ahali tarafından defalarca mahalli idareye ve Babalı'ye müracaatta bulunulmasına ve memurlar gönderilip keşifler yapılmasına rağmen ne hükümet ne de ahali tarafından köprü'nün yapılması mümkün olmamıştır. Bunun en büyük sebebi olarak da Eğin Kasabası'nda bulunan

⁷³ BOA, ŞD, 2874-57-2.

⁷⁴ BOA, ŞD, 2877-16.

⁷⁵ BOA, ŞD, 2878-40.

köprü gelirlerinin azalması endişesi olarak gösterilmiş, o taraftan nüfuzlu kişilerin İlic'te bir köprü yapılmasına engel olduğu düşünülmüştür.⁷⁶

Mikâil Sarrafyan arzuhalinde zikrettiği bu tespit ve tahminlerinden sonra, Eğin Kasabası'nın 12 saat yukarısında yapılacak bir köprünün kasabanın menfaatine bir zarar getirmeyeceğini, böyle bir durum söz konusu olsa bile bir kasabanın menfaati için çok sayıda insanın mağdur edilmesinin doğru olmadığını, haftada iki defa olmak üzere, yapılacak köprünün her iki yakasında panayırılar kurulması halinde iki taraf ahalisine mahsullerini pazarlamalarında ve arazilerini işletmekte büyük kolaylık sağlanacağı, bu durumun da halkın ve hazinenin menfaatine olacağı, hazinenin bu sayede yaklaşık 100 bin kuruş gelir elde edebileceğine dikkat çekilmiş ve bu köprünün bir an evvel yapılması istenmiştir.⁷⁷

Sarrafyan köprünün ne şekilde yapılıp işletilebileceği konusunda da bazı tekliflerde bulunmuştur. Ona göre, köprü üç şekilde yapılabilirdi ki bunlardan birincisi hükümet tarafından yapılıp ücretsiz veya uygun bir ücret olarak işletilmesi, ikincisi ahaliye yaptırılması, üçüncüsü ise belirli şartlarla birine iltizam edilmesiydi. Hükümet veya ahali tarafından yaptırılıp işletilmesi mümkün olmakla birlikte, kendisinin iltizamla işletmeye talip ve hazır olduğunu da belirtmiştir.⁷⁸

Sarrafyan, mevcut gemi ve keleklerin nakil ücreti olarak yolculardan 40'ar para, hayvanları ve eşyalarından da miktarına göre ücret aldıklarını, köprü yapılması durumunda bunların gelirlerinin ortadan kalkacağını, gemilerin hükümet tarafından yıllık 1.800 kuruş bedelle ve iltizamla işletildiği, bu gelirin Yeni Cami vakfına ait olması sebebiyle vakfın da zarar göreceğini, fakat bunun köprü gelirlerinden, köprünün ücret alınmadan işletilmesi durumunda ise kurulacak panayırılardan sağlanacak gelirle telafi edilebileceğini de belirtmiştir.⁷⁹

Sarrafyan 21 Temmuz 1881 tarihinde Mabeyn-i Hümayun Müşiriyeti'ne hitaben yeni bir arzuhal daha göndermiştir. Bu arzuhalinde, ilk mektubunda belirttiği köprü yapma gerekçesinden bahsettikten sonra, Evrik köyünden Osman, Mehmed ve Halid efendilerle her biri ikişer yüz lira vermek üzere toplam 800 lira kadar bir fedakârlığı dikkate alarak ve mevcut bulunan gemi ve keleklerle müdahale edilmeyerek o civarın münasip bir yerinde köprü yapmak için Nafia Nezareti'ne müracaat ettiğini ve burada bir köprü yapılması lüzumunun bu nezaretçe de uygun bulunduğunu ifade ettikten sonra, yapılacak köprünün kendi köylerine bir saat mesafede olması sebebiyle burada gece ve gündüz koruma görevi yapabilecek iki veya üç muhafızın ücreti ile doğabilecek tamir masraflarına harcanması maksadıyla gelip geçenlerden cüz'i bir geçiş ücretinin alınmasının Nafia Nezaretince de uygun görüldüğünü ve bu hususun 1 Haziran 1880 tarihli bir tezkereyle Başvekâlet'e de bildirilmiş olmasına rağmen hükümetin onayı konusunda henüz bir sonuç alınamadığını belirtmiştir. Sarrafyan mektubunda bu civarda

⁷⁶ BOA, ŞD, 502-34.

⁷⁷ BOA, ŞD, 502-34.

⁷⁸ BOA, ŞD, 502-34.

⁷⁹ BOA, ŞD, 502-34.

köprü inşasının ancak temmuz, ağustos ve eylül aylarında mümkün olduğunu, bu aylardan sonra ise suyun tuğyanı ve şiddetli soğuklar sebebiyle inşa çalışmalarının mümkün olmadığını da belirtmiştir.⁸⁰ Bu arada Mikâil Sarrafyan tarafından yaptırılacak ahşap köprü ile ilgili sekiz maddeden oluşan bir sözleşme de hazırlanmıştır. Bu sözleşmeye göre köprü inşa masrafı imtiyaz sahibi Sarrafyan Mikâil Efendi tarafından karşılanmak üzere Atma ve Bağıştaş köyleri arasında uygun olan bir yerde yapılacak ve köprünün altı veya yedi arşın⁸¹ eninde iki uzun korkuluk ile iki payandalı kapısı bulunacak, hükümetin bu tarafta bir şose yol yapması durumunda ise imtiyaz süresi içinde yeni bir köprü yapılmayacaktı. Bu şartlarla Sarrafyan Efendi her yıl hükümete 2500 kuruş mecdiye ödeme yapacak ve imtiyaz hakkı 25 yıllığına kendisine verilecekti.⁸²

Sarrafyan'ın bu teklifi Şura-yı Devlet'in Mülkiye Dairesinde görüşülmüş ve Nafia Nezareti'nin görüşü de dikkate alınarak, Sarrafyan'a imtiyaz vermek yerine köprünün yerel belediye tarafından yapılmasının, belediyeye yeni gelir kaynağı sağlayacağı için, daha avantajlı olacağı tespitine yer verilmiştir. Ayrıca bu hususun Liva İdare Meclisince de uygun görüldüğü belirtilmiştir. Fakat yapılacak keşif neticesinde belirlenecek maliyetin belediye bütçesine uygun olup olmadığı, gemi ve keleklerin Yeni Cami vakfına ait olması sebebiyle bu konuda vakfın iradesinin ne olacağı gibi hususlarla köprüden yapılacak geçişlerde ücretlendirmenin ne şekilde yapılacağı konusunun da kararlaştırılması istenmiştir.⁸³

3.2. İliç Köprüsü'nün İnşası ve Geçiş Ücreti Sorunu

Bu yazışmalardan sonra, İliç'te köprü yapılmasına kesin olarak karar verilmiş olacak ki nihayet 4 yıl sonra yani 1883 yılı başlarında inşa çalışmaları tamamlanarak hizmete açılmıştır. Nitekim Eğin Kazası kaymakamının nezaretin talebi üzerine, Dahiliye Nezareti'ne yazdığı 2 Zilkade 1300 tarihli yazısından anlaşıldığına göre, köprü inşaatı için kimseden yardım toplanmadan, Rumî tarihle 1295'ten 1298 yılı sonuna kadar vuku bulan belediye gelirleriyle yaptırılmıştır.⁸⁴ Fakat belediye tarafından masrafları karşılanarak yaptırılan bu köprüden gelip geçenlerden geçiş ücreti alınmaktaydı. İliç halkı bu defa köprüden ücretsiz yararlanabilmek için hükümete müracaatta bulunmuş ise de, Dahiliye Nezareti'ne 26 Eylül 1883 tarihinde yazılan yazıda, köprünün Eğin Belediyesi varidatıyla ve varidatından istifade etmek amacıyla yaptırıldığı, bu sebeple halkın ücretsiz geçiş taleplerinin kabulünün mümkün olmadığı ifade edilmiştir.⁸⁵

1888 yılında hükümet Mamuretülaziz Vilayeti dahilindeki askeri yollarla geçitlerin inşası ve tamirini istemiş, bu maksatla Mamuretülaziz valisi tarafından çalışmalara hız

⁸⁰ BOA, T. 1825 (1825/87), No:-326.

⁸¹ Osmanlı Devleti'nde 1841 yılında mimar arşınının değeri platin bir ayar arşını ile 75,7738 santimetrelilik bir standarda bağlanmıştır. As katları kadem, parmak, hat ve nokta olan mimar arşınının uzunluğu daha sonraki tarihlerde yapılan düzenlemelerle 75,775 cm kabul edilmişken bilâhare küsuratı yuvarlanarak 75,8 cm'ye tamamlanmıştır. Mehmet Erkal, "Arşın", TDV İslam Ansiklopedisi, 3 (İstanbul 1991), s. 412.

⁸² BOA, T. 1819 (1819/92), No: 468.

⁸³ BOA, ŞD, 502-34.

⁸⁴ BOA, DH.MKT, 1341-81-1.

⁸⁵ BOA, DH.MKT, 1341-81-2.

verilmiş ve bu çerçevede Murat ve Fırat nehirleri üzerinde yer alan Eğin, İliç, Pertek, Keban (Maden) ve Kömürhan mevkilerinde beş adet asma demir köprü yapılmasına ihtiyaç olduğu tespit edilmiştir.⁸⁶ Fakat bu köprü inşaatlarının çok büyük masraflar gerektirdiği Ticaret ve Nafia Nezaretince tespit edildiğinden, sadece Eğin Köprüsü'nün yapılmasına karar verilmiş, diğerlerinin yapımı ise ertelenmiştir.⁸⁷

Öte yandan İliçliler de tarlalarına gidiş gelişlerinde köprüden geçiş ücreti ödemekten pek de hoşnut değillerdi. Çünkü suyun karşı yakasında bulunan tarlalarını ekip biçmek için her mevsimde erkek ve kadınları ve icabına göre çift ve zahire naklinde kullandıkları hayvanlarıyla köprüyü geçmek zorunda kalıyorlar, bunun için de köprü mültezimi kendilerinden hem gidiş hem de geliş için her hayvan için 20'şer, kişi başına da 10'ar para geçiş ücreti alıyordu. Bir günde birkaç defa gidip dönmek mecburiyetinde kaldıklarından bu paraya ödemekte zorlanıyorlardı. Bundan dolayı suyun karşı yakasındaki tarlalarını boş bırakarak tarım yapamadıkları için hem köylü hem de hazine bundan zarar görüyordu. Bu sebeplerden dolayı, köprüden ücretsiz yararlanmaları hususunda, 15 Ağustos 1908 tarihinde Ahmed ve Şakir imzalarıyla Sadaret Makamına bir arzuhal gönderilerek çiftçilerden ve hayvanlarından köprüden geçiş ücretinin alınmaması talep edilmiştir.⁸⁸

Bu talepleri kabul görmemiş olacak ki aynı yıl Ahmed ve Şakir tarafından bu konuda yeni bir girişimde daha bulunulmuştur. Onların bu defa Dahiliye Nezareti'ne verdikleri arzuhalleri, 10 Ekim 1908 (14 Ramazan 1326) tarihinde bir tezkereyle Şura-yı Devlet'e havale edilmiş⁸⁹ ve Maliye Dairesi'nde görüşülerek⁹⁰ 3 Aralık 1908'de karara bağlanmıştır. Alınan karara göre, her ne kadar köprüden istifade eden çiftçi fukaradan geçiş resmi alınması pek merhamete uygun olmadığı düşünülse de belediye gelirlerinin yeterli düzeyde olmadığı da nazar-ı dikkate alınması gerektiği ifade edilmiş ve bu hususun Dahiliye Nezareti'nce vilayet ve ilgili kazaya bildirilmesi istenmiştir.⁹¹ Esasen kesin bir karara varılamamış ve bu husus çok geçmeden 10 Ocak 1909 tarihinde tekrar Şura-yı Devlet'te görüşülerek, şayet geçiş ücretinin alınması işi mültezime ihale edilmiş ise iltizam süresinin dolmasının beklenmesi, edilmemiş ise hemen şimdiden alınmaması ve bu hususun da Dahiliye Nezareti'ne bildirilmesi yönünde karar alınmıştır.⁹²

Daha sonra devletin kararıyla, vilayet dahilinde, fakat belediye sınırları dışında yer alan köprü ve geçitlerden alınan ücretlerin toplanması yetkisi yerel belediyelerden alınarak vilayetlere verilmiştir. Bu karardan doğal olarak Eğin Belediyesi de olumsuz yönde etkilenmiştir. Çünkü belediye sınırları dışında kalan İliç Köprüsü'nün idaresi artık Mamuretülaziz Vilayeti Umumi Meclisi'nce yapılacağından gelirleri de vilayet hesabına toplanacaktı. Bundan dolayı Eğin Belediye Reisi Tahir, Müftü Mehmed,

⁸⁶ BOA, *İ.MMS*, 107-4586, No: 6-7.

⁸⁷ BOA, *İ.MMS*, 107-4586, No: 3-4.

⁸⁸ BOA, *ŞD*, 1493-11-6.

⁸⁹ BOA, *ŞD*, 1493-11-4; BOA, *DH.MKT*, 2627-59.

⁹⁰ Dahiliye Nezareti'nden Şura-yı Devlet'e görüş belirtilmeden gönderilen tezkere, usul hatası gerekçesiyle 5 Kasım 1908'de iade edilmiştir (bk. BOA, *DH.MKT*, 2654-31).

⁹¹ BOA, *BEO*, 3453-258905; BOA, *DH.MKT*, 2691-67.

⁹² BOA, *DH.MKT*, 2721-97.

Müderis Talat, Murahhas Vekili Bedros imzasıyla Dahiliye Nezareti'ne 30 Aralık 1913 tarihinde bir telgraf gönderilerek köprü ve geçit varidatlarının belediyeye geri verilmesini istemişlerdir.⁹³ Dahiliye Nezareti de 1 Ocak 1914'te onların bu taleplerini Mamuretülaziz Vilayeti'ne bir yazı ile bildirmiş, fakat vilayetten gönderilen 20 Şubat 1914 tarihli cevabî yazıda, bunun zaruri bir uygulama olduğundan bahsedilmiştir.⁹⁴ Eğin Belediye Reisi Tahir ve Ermeni Murahhası Bedros bu ilk telgraflarının cevabını beklemeden 1 Nisan 1914'te Dahiliye Nezareti'ne henüz cevap alamadıklarını bildiren ikinci bir telgraf daha göndermişlerdir.⁹⁵ Dahiliye Nezareti'nden Mamuretülaziz Vilayeti'ne bir yazı gönderilerek belediyelere ait olduğu halde vilayetin hususi bütçesine dahil edilmiş olan köprü ve geçitler varidatının belediyelere terk ve iadesi gerektiği bildirilmiş, ancak cevabî yazıda vilayet bütçesi onaylandığından bu gelirlerin iadesi durumunda birçok masrafın karşılıksız kalacağı, ayrıca bu varidata mukabil kazalara birer belediye tabibi ile bazı memurların gönderilmesi ve maaşlarının hususi bütçeden ödenmesi konusunun da Umumi Meclis tarafından kabul edildiği belirtilmiştir.⁹⁶

Dahiliye Nezareti'nden Mamuretülaziz Vilayeti'ne yazılan 30 Mayıs 1918 tarihli yazıdan anlaşıldığına göre, 1300 (1883) tarihinde Eğin Belediyesi tarafından inşa edilen köprü varidatının 1333 (1914) yılında Vilayet Umumi Meclisi'nce oraya dahil edilmesinden dolayı belediyenin şikâyeti vuku bulmuş, her ne kadar vilayet malı olan köprülerin varidatı oraya mahsus olmakla birlikte belediyece tesis edilen bir köprüden alınacak geçiş resminin vilayetçe alınmasının caiz olmayacağından bahisle bu gelirin Eğin Belediyesi'ne terki istenmiştir.⁹⁷ Ancak 15 Temmuz 1918'de alınan vilayet kararıyla Eğin Belediyesi'nin İliç ve Sandık Keban köprülerine ait geçiş ücretlerinin kendilerine devredilmesi hususundaki taleplerinin kabul edilmediği Dahiliye Nezareti'ne bildirilmiştir. Gerekçe olarak da İliç Köprüsü'nün Eğin Kasabası'na sekiz saat mesafede olduğu, belediyelerin kasabaların haricinde ve böyle uzak mesafede bulunan köprü ve emsali müesseselere usulen müdahale edemeyecekleri, İliç ve Sandık Keban köprülerinin halkın bağışlarıyla yaptırıldığı, bu şekilde yani bağış yoluyla yaptırılan köprü ve sair yapılar idaresinin de vilayete ait olduğuna dair Şura-yı Devlet kararı bulunduğu belirtilmiştir. Ayrıca Eğin Belediyesi'ne ait bir köprü'nün zaten kasabada mevcut olduğu, İliç Köprüsü'nün ağaçları çürüdüğü için yıkılmaya yüz tuttuğu, hatta köprü'nün tamir ve inşası için vilayetten tahsisat dahi verildiği, esasen Eğin Belediyesi yıllık gelirlerinin de bu tür masraflara yeterli gelmeyeceği de ifade edilmiştir.⁹⁸

⁹³ BOA, *Dahiliye, İdare (DH.İD)*, 199-6-1.

⁹⁴ BOA, *DH.İD*, 199-6-4.

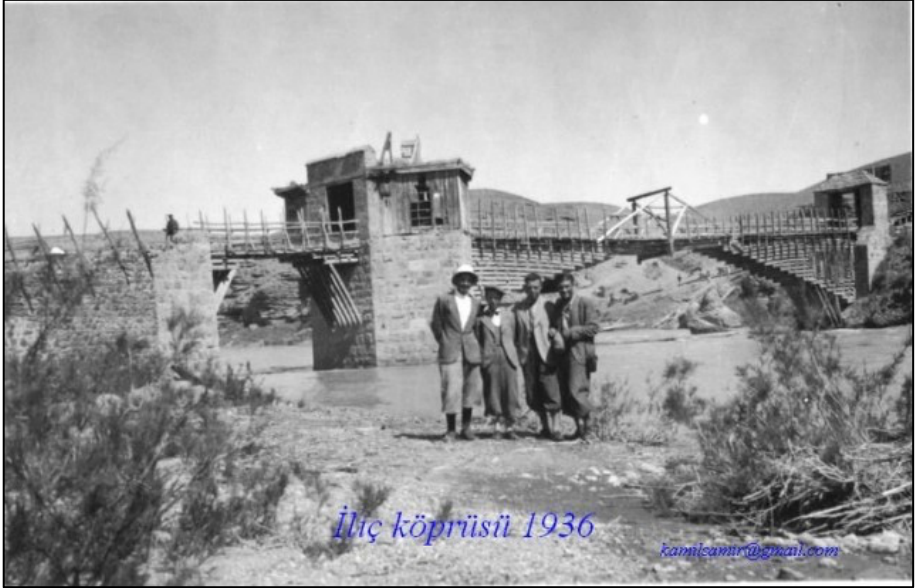
⁹⁵ BOA, *DH.İD*, 199-6-6.

⁹⁶ BOA, *DH.İD*, 199-6-7.

⁹⁷ BOA, *Dahiliye, Umur-ı Mahalliyye ve Vilayat Müdürlüğü (DH.UMVM)*, 57-43.

⁹⁸ BOA, *DH.UMVM*, 155-13.

Resim 5: 1936 Yılında İliç Köprüsü⁹⁹



Resim 6: 1937’de Yapılan İliç Köprüsü¹⁰⁰



26 Ocak 1918’de İliç’e gelen Kâzım Karabekir Paşa, İliç Köprüsü üzerinde 1308 Rumi (M. 1892/1893) tarihi olduğunu, fakat köprünün çok eski görünümünden dolayı

⁹⁹ “Fırat’ı Ahşap Geçmek”, son güncelleme 4 Ocak, 2024, <https://kopriyet.blogspot.com/2016/02/>.

¹⁰⁰ Sonmez Schaap, *a.g.e.*, 266.

bunun inşa tarihi değil tamir tarihi olması gerektiği tespitinde bulunmuştur.¹⁰¹ Köprünün 1888 yılında yapıldığı göz önünde bulundurulduğunda, Kâzım Paşa'nın bu tespitinde yanılmadığı anlaşılmaktadır. Ayrıca aynı tarihlerde Eğin'deki ahşap köprünün de tamir edildiğini biliyoruz. Dolayısıyla bu tarihlerde, nehrin taşkın halini alması sebebiyle, her iki köprünün de hasar gördüğü veya yıkıldığı sonucu da ortaya çıkmaktadır.

İliç'teki ahşap köprü, Cumhuriyet Dönemi'nde 1937 yılında yenisi inşa edilene kadar kullanılmıştır (bkz. Resim 5). Anılan tarihte çelikten inşa edilen yeni köprü de ahşap yapının yerine ve eski ayakları üzerinde inşa edilmiştir. Bu yeni köprünün 12.40,36 ve 12.40 metrelik üç açıklıklı düzeni vardı. Mesafenin uzaklığından dolayı da kafesli çelik köprü tercih edilmiştir (bkz. Resim 6). Köprünün ayaklarından biri önceden olduğu gibi büyük bir kayaydı. Proje hesaplamalarında Kemah Köprüsü'nde hareketli yükler için kullanılan parametreler esas alınmıştır. Metal ağırlığı 39,5 ton olarak belirlenmiş ve Almanya'da üretilmiştir. Bu köprü, Kemah Köprüsü ile birlikte Raşit Börekçi adlı müteahhide ihale edilmiş ve aynı yıl içinde inşaatı tamamlanmıştır.¹⁰² Fakat İliç Köprüsü de Kemaliye'deki Şırzı Köprüsü gibi 1974 yılında yapımı tamamlanan Keban Barajı'nın göl sahası içinde kalmıştır. Bundan dolayı İliç'te yeni bir köprü yapılarak (bkz. Resim 7) Erzincan'la Malatya ve Elazığ arasındaki kara yolu ulaşımı yeniden ve kesintisiz olarak sağlanmıştır.

Resim 7: Yeni İliç Köprüsü



¹⁰¹ Karabekir, *Erzincan'ın Kurtuluşu*, 54.

¹⁰² Sonmez Schaap, *a.g.e.*, 265.

Sonuç

Harput'tan Arapgir'e ve oradan da Eğin ve İliç üzerinden Kemah ve Erzincan'a ulaşan tarihî yol, buradan bir taraftan Erzurum üzerinden İran'a, diğer taraftan da Erzincan üzerinden Karadeniz limanlarına ulaşmaktaydı. Arapgir'den ayrılan bir yol ise bu ulaşım ağını Sivas'a ve Malatya'ya bağlıyordu. Dolayısıyla Eğin ve İliç'ten geçen tarihi yol askeri ve ticarî açılardan oldukça önemliydi. Daha çok Fırat adıyla anılan ve Kemah'tan Keban'a doğru akan Karasu Nehri birkaç noktada bu ulaşım ağını kesintiye uğrattıyordu. Bu nehir üzerindeki geçişlerin kolaylıkla ve emniyetli bir şekilde yapılabilmesi için de Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerinde Eğin ve İliç'te zamanına göre ihtiyaca cevap verebilecek nitelikte köprüler yapılmıştır.

Bunlardan Eğin Kasabası yakınlarındaki köprünün tarihi 17. yüzyılın ortalarına kadar götürülebilmekte ise de İliç'teki köprü halkın yoğun taleplerine rağmen ancak 19. yüzyılın son çeyreğinde yapılabılmıştır. Köprü inşa edilmeden önce ise İliç'teki geçişler kayık ve kelek denilen ilkel taşıtlarla yapılmıyordu. Fakat bu araçlarla her zaman nehir üzerinde ulaşım sağlamak da mümkün olmuyordu. Özellikle yağışlı mevsimlerde suyun taşkın olması ulaşımı sekteye uğrattıyor, nehrin her iki yakasına geçiş yapmak isteyenler günlerce beklemek zorunda kalıyorlardı. Bazen de ulaşımındaki riskler sebebiyle hem can hem de mal açısından önemli kayıplar yaşanıyordu.

Eğin ve İliç'teki ilk köprüler ayakları kârgir, üstü ise ahşap olan yapılardı. Maliyetleri düşük olduğu için tercih edilen bu yapılar, kârgir, beton veya demir köprüler kadar dayanıklı değillerdi. Özellikle suyun taşkın olduğu zamanlarda kolaylıkla hasar görüyor veya tamamen kullanılamaz hale geliyorlardı. Sultan II. Abdülhamid devrinde artan askerî ihtiyaçlardan dolayı Fırat Nehri üzerinde yer alan Eğin ve İliç'in yanı sıra Keban ve Kömürhan'da da birer asma demir köprü yapılmak istenmiş, fakat inşaatlarında kullanılacak demirin Avrupa'dan ithal edileceği, bu sebeple de maliyetinin çok yüksek olacağı gerekçesiyle, bu köprülerin yapılması mümkün olmamıştır. Aslında bu güzergâhta inşa edilmek istenen bu dört yeni asma demir köprü ile birlikte hem Dördüncü Ordu'nun merkezi olan Erzincan'la vilayet merkezi olan Mamuretülaziz arasında hem de Malatya üzerinden diğer vilayetlerle kesintisiz ulaşım sağlanmış olacaktı.

Öte taraftan, yapımlarında itibaren sık sık hasar gören Eğin ve İliç'teki tarihi ahşap köprüler, Cumhuriyet Dönemi'nde de bir süre hizmet vermeye devam etmiştir. Fakat ülke genelinde uygulanan bayındırlık politikaları gereğince, maliyeti yüksek fakat dayanıksız malzemeden yapılan ve sık sık tamirine ihtiyaç duyulan ahşap köprüler yerine daha dayanıklı malzemeden yeni köprüler inşa ediliyordu. Bu çerçevede, Eğin ve İliç'te de ahşap köprülerin yerlerine çelikten yeni köprüler yapıldı. Bunlardan Eğin'deki köprü Şırzı Köyü'ne daha yakın olmasından dolayı bu köyün adıyla anıldı. Fakat her iki köprü de uzun süre ayakta kalamadı. Çünkü 1974 yılında yapımı tamamlanan Keban Barajı'nda su tutulmaya başlanmasından sonra, İliç ve Şırzı köprüleri yükselen nehrin suları altında kaldılar. Bundan dolayı Erzincan'ın Kemaliye (Eğin) ve İliç ilçelerinde iki yeni köprü daha inşa edilerek Erzincan'dan Elazığ ve Malatya'ya uzanan tarihî kara ulaşım ağı tekrar işler hale getirildi.

Etik Beyanı

Bu çalışmanın, özgün bir çalışma olduğunu; çalışmanın hazırlık, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumu olmak üzere tüm aşamalarından bilimsel etik ilke ve kurallarına uygun davrandığımı; bu çalışma kapsamında elde edilmeyen tüm veri ve bilgiler için kaynak gösterdiğimi ve bu kaynaklara kaynakçada yer verdiğimi; kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı, çalışmanın Committee on Publication Ethics (COPE)'in tüm şartlarını ve koşullarını kabul ederek etik görev ve sorumluluklara riayet ettiğimi beyan ederim. Herhangi bir zamanda, çalışmayla ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçlara razı olduğumu bildiririm.

Declaration

I declare that this study is original; that I have acted by the principles and rules of scientific ethics at all stages of the study, including preparation, data collection, analysis, and presentation of information; that I have cited sources for all data and information not obtained within the scope of this study and included these sources in the bibliography; that I have not made any changes in the data used, and that I comply with ethical duties and responsibilities by accepting all the terms and conditions of the Committee on Publication Ethics (COPE). I hereby declare that if a situation contrary to my statement regarding the study is detected, I agree to all moral and legal consequences that may arise.

Hakem Değerlendirmesi	: Dış bağımsız.
Çıkar Çatışması	: Yazarlar çıkar çatışması bildirmemiştir.
Finansal Destek	: Yazarlar bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.
Peer-review	: Externally peer-reviewed.
Conflict of Interest	: The authors have no conflict of interest to declare.
Grant Support	: The authors declared that this study has no financial support.

Kaynakça

1. Arşiv Belgeleri

1.1. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

Ali Emiri, Mahmud II (*AE.SMHD.II*), 13-742.

Bab-ı Ali Evrak Odası (*BEO*), 414-31034; 3453-258905.

Cevdet, Nafia (*C.NF*), 24-1196; 24-1193.

Dahiliye, İdare Evrakı (*DH.İD*), 199-6-1; 199-6-4; 199-6-6; 199-6-7.

Dahiliye, Mektubi Kalemî (*DH.MKT*), 210-8-1; 210-8-2; 210-8-3; 617-42; 1341-81-1; 1341-81-2; 2627-59; 2654-31; 2691-67; 2721-97.

Dahiliye, Umur-ı Mahalliyye ve Vilayat Müdürlüğü (*DH.UMVM*), 57-43; 155-13.

İrade, Dahiliye (*İ.DH*), 1313-11.

İrade Meclis-i Mahsus (*İ.MMS*), 107-4586, No: 1; 107-4586, No: 6-7; 107-4586, No: 3; 107-4586, No: 3-4.

İrade Şura-yı Devlet (*İ.ŞD*), 88-5261.

Maarif Nezareti Mektubi Kalemî (*MF.MKT*), 1128-23.

Meclis-i Vükela Mazbataları (*MV*), 47-66.

Plan-Proje Kroki, Plan-Projeler (*PLK.p.*), 5828.

Şura-yı Devlet (*ŞD*), 502-34; 1455-9; 1468-2; 1493-11-6; 1493-11-4; 1875-50; 2872-2; 2874-57-3; 2874-57-2; 2877-16; 2878-40.

Ticaret, Nafia, Ziraat, Orman, Maadin Nezaretleri (*T.*), 1825 (1825/87), No: 326; 1819 (1819/92), No: 468; 1875 (1875/90), No: 806, 808.

Yıldız, Mütenevvi Maruzat Evrakı (*Y.MTV*), 191-116.

1.2. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)

BCA, Kararlar Daire Başkanlığı, 5-32-8; Bakanlıklararası Tayinler Daire Başkanlığı, 131-16-2.

1.3. Yayımlanmış Arşiv Vesikaları

998 Numaralı Muhâsebe-i Vilâyet-i Diyâr-i Bekr ve 'Arab ve Zü'l-kâdriyye Defteri (937/1530), *Dizin ve Tıpkıbasım*. Ankara: T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı Yayınları, 1998.

1.4. Amerikan Yabancı Misyonlar Komisyon Üyeleri Genel Kurulu Tutanakları

The Missionary Herald: Containing the Proceedings at large of the American Board of Commissioners for Foreign Missions: With a General View of Other Benevolent Operations, For the Year 1840, Vol. XXXVI. Boston: Printed by Crocker and Brewster, 1840.

2. Salnameler

1325 Sene-i Hicriyesine Mahsûs Salnâme-i Vilâyet-i Mamûretülaziz, Def'a: 9, Vilayet Matbaası.

3. Süreli Yayınlar (Gazeteler)

“Eğin’den Mektup”, *Mamuretülaziz*, No: 2, 19 Zilhicce 1300/9 Teşrinievvel 1299, s. 3.

4. Seyahatnameler

Barbaro, Josaphat. *Anadolu'ya ve İran'a Seyahat*. Tercüme ve notlar: Tufan Gündüz. İstanbul: Yeditepe Yayınları, 2022.

Bardizaktsi, V., B. Natanyan ve K. Sirvantsdyants. *Palu-Harput 1878 Çarsancak, Çemişgezek, Çapakçur, Erzincan, Hizan ve Civar Bölgeler-Raporlar II*. Yayına Hazırlayan: Arsen Yaman, Çev. S. Malhasyan ve A. Yarman. İstanbul: Derlem Yayınları, 2010.

Burnaby, Fred. *At Sirtında Anadolu*. Çev. Fatma Taşken. İstanbul: İletişim Yayınları, 2000.

Evliyâ Çelebi. *Günümüz Türkçesiyle Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi: Konya-Kayseri-Antakya-Şam-Urfa-Maraş-Sivas-Gazze-Sofya-Edirne*, 3. Cilt, 1. Kitap. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2006.

Huntigton, Ellsworth. “Through the Great Cañon of the Euphrates River”. *The Geographical Journal*. 20/2 (1902): 175-200, Jstor, <https://www.jstor.org/stable/1775471> (erişim: 24.12.2023).

Moltke, Feldmareşal Helmuth Von. *Moltke'nin Türkiye Mektupları*. Çev. Hayrullah Örs. İstanbul: Remzi Kitabevi, 1999.

Taylor, J. G. “Journal of a Tour in Armenia, Kurdistan, and Upper Mesopotamia, with Notes of Researches in the Deyrsim Dagħ, in 1866”. *The Journal of the Royal Geographical Society of London*, 1868. 38(1868): 281-361, Jstor, <https://www.jstor.org/stable/1798576> (erişim: 24.12.2023).

Texier, Charles. *Küçük Asya Coğrafyası Tarihi ve Arkeolojisi III*. Çev. Ali Suat. Ankara: Enformasyon ve Dökümantasyon Hizmetleri Vakfı, 2002.

Yorke, Vincent W. “A Journey in the Valley of the Upper Euphrates: Part I”. *The Geographical Journal*. 8/4 (1896): 317-335, Jstor, <https://www.jstor.org/stable/1774053> (erişim: 24.12.2023).

5. Hatıralar

Karabekir, Kâzım. *I. Dünya Savaşı Anıları*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2023.

Karabekir, Kazım. *Erzincan'ın Kurtuluşu*. Eskişehir: Dorlion Yayınları, 2021.

6. Araştırma ve İncelemeler

Akkan, Erdoğan ve Metin Tuncel. “Kemaliye”, TDV İslam Ansiklopedisi, 25 (Ankara 2022), ss. 236-237.

- Aksın, Ahmet. *XIX. Yüzyılda Eğin (İdari, Fiziki, Sosyal ve İktisadi Yapı)*. İstanbul: Kemaliye (Eğin) Kültür Turizm ve Folklor Derneği Kültür Yayını, 2003.
- Akyıldız, Ali. “Şûrâ-yı Devlet”, TDV İslam Ansiklopedisi, 39 (İstanbul 2010), ss. 236-239.
- Baykara, Barbaros. *Nefret Köprüsü (Şirzi)*. İstanbul: Akyar Yayınları, 1982.
- Çakar, Enver ve Füsün Kara. “17. Yüzyılın Ortalarında Arapgir Sancağında İskân ve Nüfus (1643 Tarihli Avârız-Hane Defterine Göre)”. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 15/2(2005): 385-412.
- Darkot, Besim. “Eğin”, MEB İslam Ansiklopedisi, 4 (İstanbul 1977), ss. 194-196.
- Erdem, Sevim. “Sultan II. Abdülhamit Devri (1876-1908) Osmanlı Devleti’nde Bayındırlık Faaliyetleri”. Doktora tezi, Fırat Üniversitesi, 2010.
- Erkal, Mehmet, “Arşın”, TDV İslam Ansiklopedisi, 3 (İstanbul 1991), ss. 411-413.
- Gül, Abdulkadir. “Osmanlı Döneminde Erzincan Kazasında Ulaşım ve Haberleşme”. *History Studies International Journal of History* 3/1(2011): 113-129.
- Her Yönüyle Kemaliye (Eğin)*. İstanbul: T.C. Kemaliye Kaymakamlığı Köylere Hizmet Götürme Birliği Yayını, 1996.
- Orhonlu, Cengiz. *Osmanlı İmparatorluğu’nda Derbent Teşkilatı*. İstanbul: Eren Yayıncılık, 1990.
- Özcan, Reyhan. “1518 (H. 924) ve 1522-1523 (H. 928-929) Tarihli Arabgir Sancağı Tahrir Defterleri (Transkripsiyon ve Değerlendirme)”. Yüksek Lisans Tezi, Fırat Üniversitesi, 2000.
- Sonmez Schaap, Hulya. *Köpriyet Republican Heritage Bridges of Turkey*. Boca Raton, London, New York, Leiden: CRC Press Taylor&Francis Group, 2023.
- Ünal, Mehmet Ali. “XVI. Yüzyılda Çemişgezek Sancağı-İdari Yapı”. *Osmanlı Araştırmaları* XII (1992): 367-390.

7. İnternet Kaynakları

- Köpriyet. “Fırat’ı Ahşap Geçmek”. Son güncelleme 4 Ocak, 2024. <https://kopriyet.blogspot.com/2016/02/>
- Geofabrik (2022). “Open street map, Retrieved from”. Son güncelleme 3 Ocak, 2024. <https://download.geofabrik.de/europe/turkey.html>
- Gertrude Bell Archive. “Photograph taken by Gertrude Bell in Turkey, June 1909”. Son güncelleme 9 Ekim, 2024 <https://gertrudebell.ncl.ac.uk/p/gb-3-1-14-1-150>
- Gertrude Bell Archive. “Photograph taken by Gertrude Bell in Iraq, March 1911”. Son güncelleme 9 Ekim, 2024. <https://gertrudebell.ncl.ac.uk/p/gb-3-1-17-1-189>