

BATMAN İLİ KÖPRÜLERİNİN MİMARİ AÇIDAN DEĞERLENDİRMESİ VE TİCARET YOLLARIYLA İLİŞKİSİ*

Arş. Gör. Muhammet Erşed TOKAT¹ – Uzm. Akarcan GÜNGÖR²

¹Arş. Gör., Batman Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Batman, ersadtokat@gmail.com

²Uzm., Batman Üniversitesi, Sason Meslek Yüksekokulu, Batman, akarcangungor@gmail.com

Geliş Tarihi/Received:

16.11.2017

Kabul Tarihi/Accepted:

16.11.2017

Yayın Tarihi/Published:

20.11.2017

ÖZ

İnsanoğlu, gelişen teknoloji ve genişleyen sınırlar doğrultusunda coğrafi engelleri aşmak için çeşitli çözüm yolları üreterek köprüler inşa etmiştir. Ulaşım mimarisi içerisinde bir grup olan köprüler genel tanımı ile aralarında su, çukur, vadi, arazi, yol gibi doğal engeller bulunan, iki yakayı birleştirmek ve ulaşımı sağlayabilmek için yapılan ahşap, kâgir, asma veya ayaklı yapılardır. Asli görevi ulaşımı kolaylaştırmak olan köprüler ayrıca önemli ticaret yolları üzerinde yer alarak mimarlık tarihinde önemli bir gelişme göstererek günümüze ulaşmıştır. En eski örneklerinin akarsular üzerine ağaç dalları ve odunlarla basit olarak inşa edildiği düşünülen köprülerin zaman içerisinde uzun ömürlü ve daha işlevsel olmaları için taş kullanılarak belli bir mühendislik bilgisiyle tasarlanıp inşa edildikleri görülmektedir. Tarihsel süreç içerisinde artan ticaret yolları, gelişen mimarlık teknikleri ve mevcut coğrafi şartlar köprü yapımının gelişim sürecini etkileyen başlıca faktörlerdir.

Anadolu'da inşa edilen köprüler “dik köprüler” ve “düz köprüler” olmak üzere iki farklı plan tipi göstermektedir. Çalışma kapsamımız Kuzey Mezopotamya'nın bir parçası sayılan Batman ilindeki Dicle Nehri ve kolları üzerinde inşa edilmiş köprüler oluşturmaktadır. Söz konusu köprüler, kemer gözleri, mansap, memba, köprü uzunluğu ve omuzlaması, tempan duvarları, selyaran bölümleri ile köprü mimarlığı konusunda zengin bir biçimleniş göstermektedir. Nehir yataklarının değişen alan özelliklerine bağlı olarak köprü örneklerimizin tek veya çok gözlü köprü tipinde inşa edildiği görülmüştür. Bu çalışma ile konumuz dâhilindeki Batman köprülerinin tarihsel süreç içerisinde üstlendikleri roller ile kentler arasında ticareti sağlayan yollara katkıları araştırılmakta ve bununla birlikte bölgenin mimari anlayışının köprü mimarisine yansımaları ile ilgili sonuçlara ulaşmak çalışmamızın başlıca amaçları arasında bulunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Batman, Köprüler, Ticaret Yolu, Ulaşım, Mimarlık

Architectural Assessment of Batman Province Bridges and Relationship Between Trade Routes

ABSTRACT

Mankind has built bridges to produce various solutions in order to overcome geographical obstacles in the direction of developing technology and expanding borders. Bridges are structures built over some physical obstacles such as a body of water, valley or road and their purpose is to provide crossing over that obstacle. Bridges whose primary mission is to facilitate transportation have also reached the epoch with an important development in architectural history by taking place on major trade routes. It is seen that the earliest examples of bridges which are believed to have been constructed simply by wooden branches and woods on streams have been designed and constructed with certain engineering knowledge using stone for long life and more functional in the long run. Increasing trade routes, evolving architectural techniques and existing geographical conditions in the historical process are the main factors affecting the development process of bridge construction.

The bridges constructed in Anatolia have two different types: "horizontal bridges" and "vertical bridges". Our scope of work constitutes bridges built on the Tigris river and its tributaries in Batman province which is considered as a part of Northern Mesopotamia. The bridges are richly shaped in terms of bridge architecture like bridge barrel, downstream, wing wall, bridge truss and buttres, abutment. The bridges in Batman have been constructed as single or multi-eyed bridges depending on the changing geographical characteristics of the river bed. This study investigates the contributions of Batman bridges with their roles in history to the trade routes between the cities and the main purpose of this study is to define the conclusions how the bridge architecture reflects to the regional architectural traditions.

Keywords: Batman, Bridges, Trade Routes, Transportation, Architecture

* Bu çalışma, Batman Valiliği ve Batman İl Kültür Turizm Müdürlüğü'nün maddi desteği ile Batman Üniversitesi'nden Prof. Dr. Gülriz KOZBE'nin Bilimsel Danışmanlığı ve Koordinatörlüğünde gerçekleştirilen “Batman İli Kültür Envanteri Projesi” kapsamında elde edilen bulgular ışığında hazırlanmıştır. Başta Prof. Dr. Gülriz KOZBE olmak üzere projede emek veren herkese teşekkür ederiz. Bu makale 27-28 Nisan 2017 tarihlerinde Türk Tarih Kurumu bünyesinde Hitit Üniversitesinde düzenlenen “II. Uluslararası Anadolu Uygarlıkları Sempozyumu – Yollar ve Köprüler” adlı sempozyumda sunulan tebliğin tam metin halidir.

1. GİRİŞ

Tarihin ilk düzenli ticaret yolu ağları, Assur ve Babil uygarlıklarının Mezopotamya, Suriye ve Anadolu topraklarında meydana getirdikleri en önemli icraatlarından biridir. Söz konusu yol ağı yurdumuz sınırlarına bugünkü Cizre'den girerek Anadolu'nun iç kesimlerine kadar olan ulaşımı sağlamaktadır. Nitekim Hititler, Persler, Hellenler, Romalılar, Doğu Romalılar, Selçuklular ve Osmanlılar gibi birçok medeniyet aşağı yukarı aynı güzergâhları takip ederek kendi yol ağlarını oluşturmuşlardır. (Halifeoğlu vd., 2013:82).

Roma Dönemi'ne kadar bu yol ağları mevsim şartlarına bağlı olarak kullanılırken, Roma Dönemi'ne gelindiğinde ise yol güzergâhlarının blok taşlar döşenip gerekli bölgelerde köprüler inşa edilerek kullanılabilirliği sağlanmıştır. Romalılar yol güzergâhları, hem askeri ve sosyal yapılarda hem de iskân politikalarında önemli bir değişiklik olmadan Doğu Roma Döneminde de sürdürülmüştür. Bu yol güzergâhları Selçuklu ve Osmanlı dönemlerinde geliştirilerek daha modern bir sistem dahilinde sürdürülmüştür (Halifeoğlu vd., 2013:82). Uygarlığın müşterek yaratıcılarının geçmişteki emareleri sürüldüğünde, belirli coğrafyaların pay sahipliği ön plana çıkmaktadır. Her coğrafyada paylaşılan ortak kültürel değerlerde, doğa şartlarının da yönlendirmiş olduğu özel birikimlerin olması kaçınılmazdır. Doğanın bir önceki dönemde sağladığı olanakların yönlendirmiş olduğu yaşam tarzı, giderek yerini müdahaleci bir düşünceye bırakmaya başlamıştır. Nitekim bu anlayış doğal çevrenin temel amaçlar doğrultusunda değişmesini beraberinde getirmiştir. (Özkaya 2012, 24). İlk olarak korunma ve barınma amacıyla evler inşa edilmiş; artan nüfus ve ticari ilişkiler, coğrafik koşulların aşılmasını gerektirmiş ve ulaşımın kolaylaştırılması amacıyla ilk köprüler inşa edilmiştir.

Tarihi köprüler diğer tarihi mimari yapılar gibi inşa edildikleri dönemdeki uygarlıkların sosyal, ekonomik, kültürel gelişmişlik düzeyleri hakkında bilgi vermektedirler (Halifeoğlu vd., 2011:26).

Nitekim köprüler orduların sefere çıktığında geçtiği, ticaret ve hac kabilelerinin yararlandığı, posta ve haberleşme teşkilatının kullanıldığı geçitler olarak önemli bir yere sahiptir. Köprüler sadece ulaşımı sağlamakla kalmayıp aynı zamanda köprü görevlileri ile ulakların barınma amacıyla kullanmış olduğu yapılardır. Ancak köprüler savaş zamanlarında savunmada düşmanın yararlanmasının istenilmediği tesisler olarak da düşünülmektedir. Bilindiği gibi devletin İktisadi faaliyetleri yolların geçtiği yerler ile bu yolların vardığı liman ve şehirlerde toplanmaktadır. Bu nedenle de yol ve köprüleri kullanan tüm faaliyetleri işlemesi ve gelişmesi için yolların güvenliğinin sağlanması zorunlu hale gelmiştir (Halifeoğlu vd., 2013:83).

1.1. Köprülerin Tarihsel Gelişimi

Aralarında yol, su, vadi, çukur gibi engeller bulunan iki yakayı birleştiren ve ulaşımı sağlamak için inşa edilen ahşap, kâgir, asma ve ya ayaklı yapılara köprü denilmektedir (Hasol, 2008: 280).

İlk çağlardan beri insanların, engelleri aşmak için basit şekilde köprüler yaptığı, akarsuları aşmak için ağaç dalları ve sarmaşıklardan faydalanarak, taş ve ağaç destekler üzerine ahşap kirişli geçitler inşa ederek köprüler oluşturdukları bilinmektedir (Tunç, 1978: 5, Ödekan, 1997: 1054). Ancak daha dayanıklı olması açısından zamanla kemerlerden oluşan taş köprüler inşa edilmiştir (Tunç, 1978: 5). Anadolu coğrafyası iki bin yıldır kalıcı köprülerin inşa edilmesine olanaklı özelliklere sahiptir. Debileri ve genişliklerinin az olması Anadolu köprülerinin mütevazı yapısal olanaklarla inşa edilmesini kolaylaştırmıştır. 19. yüzyıldan eski ahşap köprülerin günümüze ulaşmamasına karşın, çoğu Anadolu uygarlıkları tarafından yapılan taş köprülerin çok sayıda örneği ayaktadır (Tanyeli, 2002: 231).

Anadolu'da farklı dönemlerde inşa edilen köprüler, dik ve düz köprüler olmak üzere iki farklı plan tipi göstermektedir. Bu plan tiplerini; ortada bulunan geniş ve yüksek bir ana kemere doğru, iki yandan yükselen dik köprüler ile iki veya çok sayıda kemer arasında, yükseklik ve genişlik bakımından büyük farklılık göstermeyen ve köprü yolunun yeksan olduğu düz köprüler oluşturmaktadır (İlter, 1978: 27). Form, malzeme, dekorasyon ve yapı tekniğinden oluşan köprü mimarisinin plan tiplerine sebebiyet veren

ana etkenlerin, nehir yatağının genişliği ve derinliği olduğu düşünülmekte; geniş yataklarda düşük ve dar açıklıklar kullanılarak, göz sayısı artırılmaktadır. Bu düzenleme topografyanın şartlarına bağlı olarak gerçekleşmekte ve uzunluğa bağlı olarak düz tabliyelerin oluşmasına olanak vermektedir (İlter, 1978: 27). Nehir yatağının geniş olduğu ve düz köprülerin yapılmasına olanak veren topografyanın aksine derin nehir yatağı bulunan yerlerde köprü ana taşıyıcılarını oturtmak teknik açıdan oldukça zordur. Zeminin yükseldiği sığ uçlara yerleştirilen ayakların arasına geniş ve yüksek bir kemerle iki yaka arasında bağlantı sağlanarak bu zorluk aşılmaktadır. Böylece ana göz, etrafındaki daha küçük açıklıklar ve güçlü eğimlerle iki yandan yükselen dik köprülerin oluşmasına olanak sağlamaktadır (İlter, 1978: 27). Anadolu Selçuklu, Beylikler ve Osmanlı Sanatının klasik devrinde bile coğrafyanın doğal engebelerinin şekil verdiği köprüler, 12. yüzyılda köprülerin ana şekli korunmuş olup bahsedilen bu iki tip devam ettirilmiştir. Nitekim bu tarz İran köprüleri içinde geçerlidir (Atak, 2008:18).

Anadolu'da Roma İmparatorluğunun doğu yönünde genişlemesi beraberinde güçlü bir yol ağının gelişmesine öncülük ederek dolayısıyla başlıca akarsular üzerinde köprülerin inşasına yol açmıştır. Taşköprü (2. yy), Cendere (2. yy), Misis (4. yy), Diyarbakır (4.yy) ve Ağın köprüsü (6. yy) gibi Anadolu'daki Roma-Bizans dönemi köprüleri günümüze ulaşmış ender yapılardandır. Anadolu'da Selçuklu hâkimiyetinin başlamasıyla özellikle 12. yüzyılda Doğu Anadolu'da, 13. Yüzyılda Orta Anadolu'da muazzam bir köprü inşaatı gerçekleştirilmiştir. Söz konusu Selçuklu döneminin birer mühendislik harikası olan Malabadi (1147), Hasankeyf (12.yy), Belkıs (1230), Kesikköprü (13.yy), Düden (13. yy), Maraş köprüsü(14.yy) bu dönemin en önemli köprülerindedir. Osmanlı'nın Erken dönem köprülerine bakıldığında 14-15 yüzyıllarda ilginç örneklerin olmasının yanı sıra, 16. yüzyılda köprü inşaatında doruğa ulaşmış olup 17. yüzyıldan sonra ise köprü yapımlarında duraklama olmuştur. Söz konusu Osmanlı imparatorluğunun en güçlü olduğu 16. yüzyılda köprü inşaatında Mimar Sinan'ın damgasını taşımaktadır. Mimar Sinan'ın en önemli eserlerinden örnek vermek gerekirse; Alpullu (1572), Kapuağası (1563), B.Çekmece I-II-III-V (1567) köprüleri bu dönemin şaheserlerinden sadece birkaçıdır. Nitekim 17. yüzyıldan 20. yüzyılın başına kadar Geç Osmanlı Dönemi köprülerinin hem yapımını gerektiren yerlerin azalmasının hem de Osmanlı imparatorluğunun mali durumunun zayıflaması bu dönemde yapılan köprülerin hem sayılarının az olduğu hem de boyutlarının mütevazı olmasına yol açmıştır. Erken Osman Dönemi köprülerinden Behramkale (14. Yy), Taşköprü (1367), Gazimihal (14.yy) Uzunköprü (1443), Geç Osmanlı Dönemi köprülerinden ise Babaeski (1633), Devegeçidi (17.yy), Valide (17. Yy), Çarpık (1817), Çiftkemer (19.yy) ve Mahmuthan Bey köprüleri örnek verilebilir (Alkan, vd., 2011:14-18).

2. BATMAN İLİ KÖPRÜLERİ

2.1. Çayhan Köprüsü

Batman İli Kozluk İlçesinin doğusunda, Çayhan Çayı'nın üzerine doğu-batı doğrultulu inşa edilmiş ve günümüze köprünün sadece 4 adet ayağı ulaşmıştır (Resim 1). 3 gözlü olduğu düşünülen köprünün, ortadaki ayak kalıntılarında yola çıkarak yuvarlak kemerli gözlere sahip olduğu düşünülmektedir. Yapım malzemesi olarak düzgün kesme taş kaplamalı moloz taş dolgulu olup yörede sıkça kullanılan cas harcı ile sıvanmıştır (Kozbe, 2017a: 234).

Köprünün en doğudaki 1'nci ayağının korunan yüksekliği 2.10m, doğu-batı genişliği 2.20m ve kuzey-güney kalınlığı 2.80m'dir. 1'nci ayağının hemen batısındaki 2'nci ayağının korunan yüksekliği 2.50m, doğu-batı genişliği 4.00m ve kuzey-güney kalınlığı 3.80m'dir. 2'nci ayağının hemen batısındaki 3'ncü ayağının korunan yüksekliği 2.50m, doğu-batı genişliği 4.00m ve kuzey-güney kalınlığı 3.50m ölçülerinde olup kuzey yüzünde suyun akışını yönlendirmek amacıyla üçgen formlu selyaran bulunmaktadır. 3'ncü ayağının hemen batısındaki 4'ncü ayağının sınırları tam olarak belli olmamakla beraber korunan yüksekliği 2.10m'dir.

2.2. Pisyar Köprüsü

Batman İli Kozluk İlçesi Alıçlı Köyü mevkiinde bulunan eski Kozluk yolu güzergâhında bulunan köprü (Kozbe, 2017a: 233), Kozluk merkezin yaklaşık 3.5km doğusunda bulunmaktadır. Norşin Deresi üzerinde, nehrin iki yakasına birer ayak üzerine tek gözlü inşa edilen köprüde düzgün kesme taşın yanı sıra dolgu malzemesi olarak moloz taşlar kullanılmıştır (Çizim 1, Resim 2) (Ünal, 2011: 134). Ayakları birbirine bağlayan kemer ayakları ve yüzlerinde, kemer kavisine yakın kesimler düzgün kesme taşlarla kaplanarak her iki ayakta da, kemer karnının zemine yakın kesimlerinde, yatay birer silme bulunmaktadır (Ünal, 2011: 134). Doğu-batı yönlü inşa edilen köprünün batı ayağında tonoz örtülü bir mekân bulunmaktadır. Hem doğu hem de batı ayakların üst kısımlarında, ayaklara binen yükü azaltmak ve batı ayakta bulunan merdiven kuruluşundan yola çıkılarak odalara geçişi sağlama amacı taşıdığı düşünülen tonoz örtülü oldukça dar dehlizler oluşturulmuştur (Resim 3) (Ünal, 2011: 134). Üzerinde yer alan mekânlar, yapım malzemesi olarak kullanılan kesme taş ve köprü üzerinde bulunan figürlerden yola çıkarak köprünün Malabadi Köprüsü ve Hasankeyf Köprüsü ile aynı özellikler gösterdiği anlaşılmaktadır. Köprü üzerinde yer alan iki satırlık Arapça kitabeden elde edilen bilgiler neticesinde R.H. Ünal, hicri 634 tarihinin kesin olmadığını, bunun 534, 734 ve ya 834 tarihleri olabileceği kanısına varmıştır (Ünal, 2011: 140). Sözü geçen tarihlerde bölgenin siyasi durumu göz önüne alınarak köprünün 634 tarihinde Selçuklu Sultanı Alaaddin Keykubad'ın ordusunun başarısız olduğu Diyarbakır kuşatması sırasında Doğu'dan gelen kuvvetlerin kuşatmaya katılmalarını sağlamak amacıyla inşa edildiği bildirilmektedir (Ünal, 2011: 140).

2.3. Yukarı Alıçlı Köyü Köprüsü

Batman ili Kozluk ilçesi sınırları içerisinde yer alan Yukarı Alıçlı (Norşin) Köyü, Kozluk ilçesinin kuş uçumu 3km kuzeydoğusunda bulunmaktadır. Köprü (Kozbe, 2017a: 236), Yukarı Alıçlı Köyünün 1.55km kuzeyinde ve Pisyar köprüsünün 1km kuzeybatısında yer almaktadır. Bölgede Alıçlı Deresi olarak bilinen dere yatağının kuzey kıyısında tahrip olmuş bir köprü ayağı mevcuttur (Resim 4). Günümüze ulaşan kalıntılardan, yapının tek gözlü bir köprüye ait taşıyıcı ayak olduğu ve yapım malzemesi olarak kırma taş, moloz taş ve cas harcının kullanıldığı anlaşılmaktadır.

2.4. Deliktaş Köprüsü

Batman ili Sason ilçesi sınırları içerisinde bulunan Çakırpınar Köyü'nün, Deliktaş Mezrasında yer almaktadır. Deliktaş Mezrası, Sason ilçesinin yaklaşık 20km kuzeydoğusunda yer almaktadır. Köprü (Kozbe, 2017a: 318) ise, Deliktaş mezrasının 1.2km kuzeyinde yer almaktadır. Köprü, yörede Asvazın Deresi ve Gelyemir Deresi olarak bilinen derelerin birleştiği noktada, nehrin iki yakasında ana kayaya oturtulan birer ayağın taşıdığı doğu-batı doğrultulu tek gözlü bir yapıya sahiptir (Resim 5). Günümüzde köprünün büyük kısmı yıkılmış olup, iki ayağı kısmen korunmuştur. Köprünün kısmen korunan bölümünden kemerli bir şekilde inşa edildiği ve yapım malzemesi olarak kırma taş, moloz taş ve cas harcı kullanıldığı anlaşılmaktadır.

2.5. Pıra Kurt (Kısa Köprü) Köprüsü

Yörede Pıra Kurt (Kısa Köprü) diye bilinen köprü, Batman İlinin Kozluk İlçesine Bağlı Taşlıdere (Holê) Köyü'nün 1.5km batısında, Sason çayının Batman barajına döküldüğü yerde bulunmaktadır. Düzgün kesme taşlarla kaplanmış moloz taş dolgulu ve cas harcı kullanılarak inşa edilen yuvarlak kemerli tek gözlü köprünün taban seviyesi, günümüzde su seviyesinin artmasıyla birlikte su altında kalmıştır (Resim 6). Köprünün tek sıra halinde kemer bölümü sağlam olmasına rağmen, üst kısmı yıkılmış bir haldedir. Günümüzde kullanılmayan köprü kalıntısının hemen üstüne betonarme bir köprü inşa edilmiştir (Kozbe, 2017a: 235).

2.6. Pepira Köprüsü

Batman Merkez'e bağlı Bıçakçı Köyü'nde tespit edilen 15 adet köprü ayağı kalıntısı yüzeyden görünmekte olup, yöre halkı tarafından söz konusu yapının 32 ayaklı bir köprü olduğu söylenmektedir.

Köprü'nün asıl adı bilinmemekle beraber "Köprü Ayakları" anlamına gelen Kürtçe "Pepira" ismi kullanılmaktadır. Pepira Köprüsü, düzgün kesme taş kaplamalı, iç kısımları moloz taş doldurularak yapılmıştır (Resim 7). Mansap tarafı yuvarlatılmış, menba tarafı ise selyaran şeklinde yapılmış olan köprü'nün bazı ayakları, ortadan ayrılarak tahrip olmuştur (Resim 8). En fazla 6-7 sıra kesme taş kaplamanın korunduğu köprü ayaklarından, su yatağı içerisinde yer alanlar belirgin bir halde dururken, kenarlarda kalanlar, akarsuyun taşıdığı alüvyonlarla toprak altında kalmıştır. Köprü kalıntıları göz önüne alındığında, akarsu yatağının günümüze göre daha geniş olduğu ve köprü'nün oldukça uzun tutularak çok gözlü düz köprüler grubuna girdiği düşünülmektedir (Kozbe, 2017a: 162).

2.7. Memikan Köprüsü

Batman ili Beşiri ilçesine bağlı Yazıhan (Mezrik) Köyü'nün Gedikli Mezrası sınırları içerisinde yer alan Memikan Köprüsü, Garzan Çayı üzerine doğu-batı doğrultuda inşa edilmiştir. Memikan Köprüsü Garzan Ovası ile batısında bulunan dağlık bölgeyi birbirine bağlamak amacıyla inşa edilmiştir. Köprü'nün, korunan bölümlerinden anlaşıldığı kadarıyla yuvarlak kemerli ve beş gözlü olduğu düşünülmektedir (Resim 9). Köprüye ait günümüze beş adet ayak ulaşmıştır. Köprü'nün kuzeydoğu ucundaki ayağı ile suyun karşısındaki ayağı arasındaki mesafenin fazlalığı ve olası kemer yüksekliği de göz önünde bulundurularak su yatağı içerisinde günümüzde tamamen ortadan kalkmış bir ayak daha olabileceği düşünülmektedir (Resim 10). Ayakların tempan bölümü üstünde, iç kısımda bulunan beşik tonoz örtülü çifte mekânların, ayaklara binen yükü hafifletmek amacıyla yapıldığı düşünülmektedir (Resim 11). Gerek kemer başlangıçlarından yola çıkılarak kemerlerin yüksekliklerinin bu mekânların önünü kesmesi, gerekse de herhangi bir geçiş unsurunun bulunmaması, buraların yaşam alanı olarak kullanılmadığını düşündürmektedir. Köprü ayaklarının güney cephelerinde üçgen formlu selyaranlar, kuzey cephelerinde ise destek amacıyla çokgen tempan duvarları bulunmaktadır. Memikan Köprüsü'nün orijinal kalıntılarına baktığımızda yapım malzemesi olarak kesme blok taşlar, moloz taşlar ve cas harcı kullanılmıştır. Memikan köprüsü yakın bir zamanda restorasyon görmüştür (Kozbe, 2017b: 351).

2.8. Şeyhosel Köprüsü

Batman ili Beşiri ilçesine bağlı Kaşüstü Köyü'nün yaklaşık 5.00km batısında bulunan Ulular mezrasının güneydoğusunda Garzan Çayı üzerine doğu-batı yönünde inşa edilen köprü'nün ayakları, çayın iki yakasındaki kayalık alana oturtulmuştur. Köprü'nün kalıntılarında yola çıkılarak, yuvarlak kemerli ve iki gözlü olarak inşa edildiği anlaşılmaktadır (Resim 12). Fakat doğuda bulunan ve daha küçük bir genişliğe sahip açıklığın su seviyesinin yükselmesiyle fazla suyu tahliye amaçlı olarak kullanıldığı düşünülmektedir (Resim 13). Yapım malzemesi olarak düzgün kesme taş kaplama ile iç kısımları moloz taş ve cas harcı kullanılarak yapılmıştır. Köprü'nün ayakları, menba tarafı üçgen selyaranlar şeklinde olup, mansap tarafı yuvarlak şekilde yapılmıştır. Köprü'nün geçiş yolu günümüzde tamamıyla yıkılmıştır. Şeyhosel Köprüsü'nün yakın bir zamanda restorasyonunun yapıldığı gözlemlenmiştir (Kozbe, 2017b: 352).

2.9. Hasankeyf Köprüsü

Üzerinde herhangi bir kitabe bulunmamasına rağmen, çoğu kaynakta Hasankeyf'in en meşhur yapısı olan köprü'nün, Artuklu Sultanı Fahreddin Karaaslan tarafından M. 1116 tarihinde yaptırıldığı bildirilmektedir (Miyat, 2008: 188; Kılıcı, 1987: 164; Çevik, 2012: 54). A. Gabriel'in Hasankeyf'te en çok üzerinde durduğu ve ayrıntılı olarak rölöve ve restitüsyon projelerini çizdiği köprü'nün kalıntılarında anlaşıldığı kadarıyla; ortada 40,32m genişliğe sahip ana açıklık ile iki yanında daha küçük boyutlu açıklıklar ile dört kemer gözlü, memba yönünden üçgen selyaranlar, mansap yönünden ise yuvarlak çıkıntılı olduğu anlaşılmaktadır (Kılıcı, 1987: 164; Kozbe, 2017c: 342; Yurttaş, 1991: 315) (Çizim 1).

Artuklu Dönemi köprüleri içerisinde önemli bir yere sahip olan Hasankeyf Köprüsü, Dicle Nehri'ne katılan Batman Çayı üzerinde Mardin Artuklu Hükümdarı Timurtaş tarafından inşa ettirilen Malabadi (Karaman) Köprüsü'yle birtakım benzerlikler göstermektedir. Kesme taş malzemenin her iki yapıda da

yüzeyi tamamen kaplaması, kemer içlerinde tuğla malzemenin kullanılması ve kemer açıklıklarının birbirine yakın oluşu ve köprülerde kullanılan figürlü süslemeler ile birbirine yakın tarihlerde inşa edilmeleri bu ortak özelliklere verilebilecek örneklerdendir (Yurttaş, 1991: 315) (Resim 14-15).

Hasankeyf Köprüsü hakkında yapılan araştırmalarda köprünün orta kemeri üzerinde yer aldığı düşünülen ahşap malzemeli açılıp kapanabilen bölümü ile ilgili bilgiler mevcuttur (Miynat, 2008: 190; Yurttaş, 1991: 316). İbn Şeddad'ın 13. yüzyılda ve Barbaro'nun 15. yüzyılda verdiği bilgilerden yola çıkarak H. Yurttaş, köprünün ahşap kısmı hakkında bilgiler vermiş ve köprünün yıkılmasının ana sebebinin bu ahşap bölüm olduğu üzerinde durmuştur (Yurttaş, 1991: 315). Köprünün üst kısımlarında yer alan tonozlu mekânlar oda veya geçit olarak adlandırılmış ve bu mekânlar arasında geçişlerin sağlandığı, buraların güvenlik ve barınma amaçlı kullanıldığı belirtilmiş olmasına rağmen mekânlara geçiş için Malabadi Köprüsü'nde olduğu gibi herhangi bir merdiven kuruluşu ya da kapı açıklığı bulunmamaktadır (Yurttaş, 1991: 316). Pisyar Köprüsü'nde de mekânlar arasında geçişi sağlayan merdiven kuruluşunun varlığı mekânların belirli amaçlarla kullanıldığını göstermektedir. Fakat Hasankeyf Köprüsü'nde yer alan tonozlu mekânların, Memikan Köprüsü'nde köprü ayaklarına binen yükü azaltmak amacıyla yerleştirilen tonozlu mekânlarla aynı amacı taşıdığı düşünülmektedir.

Ne zaman yıkıldığı kesin olarak bilinmeyen köprü hakkında 1418 tarihli Hasankeyf Vakayinamesi'nde, buraya Eyyûbi hükümdarı Melik Süleyman tarafından sallar ve kayıklardan oluşan bir köprü yapım emri verildiği ve köprünün 1349 tarihinde tamamlandığı aktarılmaktadır (Çevik, 2012: 57). Buradan hareketle Melik Süleyman zamanında Hasankeyf Köprüsü'nün yıkılmış olduğu anlaşılmaktadır. Sonraki dönemlerde köprünün onarımlarla 18. yüzyıla kadar ayakta olduğu bilinmekle birlikte (Yurttaş, 1991: 316), son olarak 19. yüzyılın ikinci yarısında kenti ziyaret eden Alman seyyah Gustav Pauli'nin kente gelişinden iki yıl önce köprünün küçük kemerlerinin yıkıldığı bilgisini vermektedir (Miynat, 2008: 192).

3. DEĞERLENDİRME

3.1. Batman Köprülerinin Mimari Açısından Değerlendirmesi

Konumuz içerisinde ele aldığımız dokuz tarihi köprünün, köprü mimarisinde kullanılan metotlar açısından değerlendirmesini yaptığımızda köprüleri geçiş yolları açısından, düz ve dik köprüler olarak ikiye ayırmamız mümkündür. Su yatağının genişliğine bağlı olarak köprüyü oluşturan ayak sayılarının artması köprü geçiş yollarının düz olarak yapılmasını gerektirmektedir (İlter, 1978: 27). Pepira Köprüsü'nün düz köprüler grubuna girdiğini ayak sayısının fazlalığından anlamaktayız. Diyarbakır Dicle (On Gözlü) Köprüsü'nde de görüldüğü üzere Pepira Köprüsü çok gözlü düz köprüler grubunda yer almaktadır. Düz köprüler olarak tanımlanan bir diğer köprümüz ise kesin olmamakla birlikte Memikan Köprüsü'dür. Su yatağının genişliği ve en az dört ayağın günümüzde sağlam halde olması, köprü ayaklarının aynı yüksekliğe sahip olması ve ayrıca günümüzde suyun halen aktığı yatakta başka ayakların da bulunma ihtimali göz önüne alındığında düz geçiş yoluna sahip Memikan Köprüsü'nü düşünebiliriz. Aynı şekilde Çayhan Köprüsü'nün de, su yatağının genişliği, köprü ayaklarının sayısı ve geçişleri belirgin olan kemerlerin aynı genişlikte olması düz geçiş yoluna sahip olduğunu göstermektedir.

Köprüler topografyanın dar olduğu ve zeminin yükseldiği uç kesimlere yerleştirilen ayakların arasına geniş ve yüksek bir kemerle iki yaka arasında bağlantı sağlanarak inşa edilirler. Böylelikle köprülerin etrafındaki daha küçük açıklıkların iki yandan yükseltilmesiyle dik köprülerin oluşmasına olanak sağlamaktadır (İlter, 1978: 27). Bu köprü grubuna giren örneklerimiz Şeyhosel, Pisyar, Pira Kurt ve Deliktaş köprüleridir. Malabadi Köprüsü'nde olduğu gibi Şeyhosel Köprüsü'nde de su seviyesinin yükselmesine karşın suyun tahliyesini kolaylaştırmak amacıyla normalde içinden su geçmeyen küçük bir açıklık daha bulunmaktadır. Diğer üç köprü ise tek gözlü olarak iki yakayı birleştirmiştir. Hasankeyf

Köprüsü ortasında bulunan yüksek ve geniş açıklığın iki yanında yer alan daha küçük açıklıklarla farklılık göstermektedir. Bununla birlikte Hasankeyf Köprüsü gerekse Şeyhosel, Pira Kurt, Pisyar ve Deliktaş köprüleri dik geçişli yol düzenine sahip köprüler grubuna girerler.

Yapılış tarihleri açısından köprüler ele alındığında; Hasankeyf Köprüsü ve Malabadi Köprüsü'nün yakın tarihlerde inşa edildiği bilinmektedir. Pisyar Köprüsü'nün tarihi hakkında ise kitabesinin bozulmuş olmasından dolayı kesin bir kaniya varılamamaktadır. Diğer köprüler hakkında herhangi bir kayıt bugüne dek bulunamamıştır. Ancak köprülerin ticari yollarla ilişkileri incelendiğinde ortaya çıkan yol güzergâhları içerisinde Memikan ve Şeyhosel köprülerinin Hasankeyf yolu üzerinde bulunmaları; iki köprü'nün de odak noktasının Hasankeyf kenti olmasından dolayı, Malabadi ve Hasankeyf köprüleriyle yakın bir tarihte inşa edildikleri düşünülmektedir. Köprülerde kullanılan kesme taş malzeme ve duvar örgüsünün benzerliği, Malabadi Köprüsü'nde olduğu gibi Pisyar Köprüsü'nde de odaların bulunması (Ünal, 2011: 140), Hasankeyf Köprüsü'nde olduğu gibi Memikan Köprüsü'nde de köprü ayaklarına binen yükü azaltmak için tonozlu mekânların eklenmesi bu görüşümüzü desteklemektedir.

Köprülerin su yatağına yakın bölümlerinde yer alan tempan duvarlarında, suyun akış yönüne karşı üçgen selyaranlar; arka tarafına da yuvarlak ya da çokgen planlı mansap duvarları eklenmektedir. Suyun ayaklara yaptığı baskıyı azaltmak amacıyla yapılan selyaranlar, suyu kemer gözlerine yönlendirerek ayakların daha dayanıklı olmalarını sağlamaktadır. Hasankeyf Köprüsü, Pepira Köprüsü, Şeyhosel Köprüsü, Memikan Köprüsü, Yukarı Alıçlı Köprüsü ve Çayhan Köprüsü'nde üçgen biçimli selyaranlar ile yuvarlak ve çokgen biçimli mansap duvarlarına rastlamaktayız. Pisyar Köprüsü, Pira Kurt Köprüsü ve Deliktaş Köprüsü'nde tek gözlü olmaları ve suyla büyük oranda temas etmemelerinden dolayı selyaranlara rastlanmamaktadır.

Ele aldığımız köprülerde kullanılan malzemeler düzgün kesme taş, moloz taş, kırma taş, tuğla ve cas harcıdır.

3.2. Köprülerin Ticaret Yolları Açısından Önemi

“Batman İli Köprüleri” başlığı altında ele aldığımız dokuz adet yapının, tarihsel süreçte çevre kentlerle bağlantıyı sağlayan yollarla ilişkisi üzerine bir sonuca ulaşmak için Ortaçağ'da çok önemli yere sahip olan ticaret yollarından bahsetmemiz gerekmektedir (Çizim 2). Günümüzde Batman ili sınırları içerisinde kalan Hasankeyf antik kenti, Kozluk ilçesindeki Hazo Kalesi ve Erzen antik kenti ile yakın çevresinde yer alan Diyarbakır, Siirt, Bitlis, Mardin, Cizre gibi önemli Ortaçağ kentlerinin ticari potansiyeli ve bu kentlerden geçen yolların doğuda İran ile güneyde Bağdat'a ve Anadolu'nun içlerine kadar uzanması söz konusu köprülerin önemini daha iyi anlamamızı sağlamaktadır (Günel, 2010: 133).

Konumuzu oluşturan köprülerin günümüz Batman ili sınırları içerisinde kalmasından dolayı, idari olarak Diyarbakır ili sınırları içerisinde kalan Malabadi Köprüsü'nü katalog bölümünde ele alamadık ancak yol güzergâhı üzerinde önemli bir yere sahip olduğu için buraya değinmeden geçemeyiz. Diyarbakır-Bitlis Kervan Yolu (Tuncer, 1995: 9) üzerinde önemli bir geçiş sağlayan Malabadi Köprüsü'yle, kuzeyde Sason Dağları ve devamında Güneydoğu Toroslarını aşarak Muş Ovasına ulaşıldığı, doğuya doğru Kozluk Kalesi ve devamında Ziyaret, Baykan üzerinden Bitlis deresini aşarak Bitlis Kalesi'ne ulaşıldığı düşünülmektedir(Tuncer, 1995: 9). Sason dağlarından geçerek Muş Ovası'na ulaşan yolun üzerinde bulunan Deliktaş Köprüsü iki bölgeyi birbirine bağlayan önemli bir geçiş noktası olduğu anlaşılmaktadır. Muş-Sason yolu ile Muş-Kozluk yolunun kavuşma noktasında bulunan köprü'nün, bir zamanlar kervanlar için hayati öneme sahip olduğu düşünülmektedir. Muş'tan gelip Hasankeyf üzerinden Mardin istikametine gidecek bir kervanın köprüyü aşarak Kozluk yoluna devam etmesi ve Kozluk üzerinden Hasankeyf'e varması ile Silvan üzerinden Diyarbakır istikametine gidecek olanların da Sason yoluna devam edip Malabadi Köprüsü ile Silvan'a ulaşımı sağlaması açısından Deliktaş Köprüsü'nün önemi iyice anlaşılmaktadır.

Deliktaş Köprüsü'nden geçerek Kozluk yoluna devam eden kervanların Kozluk'un kuzeydoğusunda yer alan Yukarı Alıçlı Köyü'ndeki köprüyü geçerek batıya yani Kozluk şehrine yönelmesiyle bağlantı sağlanmakta, doğuya yönelerek Pisyar Köprüsü'ne varılmaktadır. Hasankeyf-Kozluk ve Bitlis-Kozluk istikametini birbirine bağlayan kavşak niteliğindeki Pisyar Köprüsü'nden doğu yönünde Bitlis yoluna devam edildiğinde Çayhan Köprüsü'yle Ziyaret-Baykan yerleşim yerleri üzerinden Bitlis mıntkasına ulaşılmaktadır. Pisyar Köprüsü'nden geçerek güneye devam edildiğinde ise Memikan Köprüsü üzerinden Hasankeyf'e ulaşılmaktadır.

Hasankeyf – Kozluk istikametini birbirine bağlayan Memikan Köprüsü de Pisyar Köprüsü gibi bir kavşak niteliğinde olup Hasankeyf-Kurtalan bölgesini birbirine bağlamaktadır. Memikan Köprüsü'nün yaklaşık 6km doğusunda, Kurtalan yolu üzerinde yer alan Wazde (Orta Alan Köyü) Hanı bu görüşümüzü desteklemektedir.

Hasankeyf Köprüsü'nü geçerek kuzeye doğru, günümüzde Yeni Hasankeyf şehrinin kurulduğu yerin kuzeyindeki vadideki yolu kullanarak Memikan Köprüsü üzerinden Erzen (Boran vd, 2009: 36) antik kenti ile Kozluk Kalesi'ne ve Kurtalan istikametine gidilmekte ve vadi içerisinde ikinci bir güzergâh olarak doğuya devam edildiğinde Şeyhosel Köprüsü'ne varılmaktadır. Buradan da nehir takip edilerek Çatpepe'ye ve devamında kuzeye doğru Siirt'e ulaşılmaktadır. Hasankeyf-Kozluk yolu üzerindeki Memikan Köprüsü ile Hasankeyf-Siirt yolu üzerindeki Şeyhosel Köprüsü'nün gerek mimari niteliği gerekse de kullanılan malzeme açısından Malabadi Köprüsü ve Hasankeyf Köprüsü ile benzerlik göstermesi, bunlarla aynı tarihlerde inşa edildiğini düşündürmektedir. Hatta iki köprünün de varış amacının Hasankeyf kenti olması ve malzeme ve teknik açıdan birbirine yakın özelliklere sahip olmaları, köprülerin Hasankeyf hükümdarları tarafından yaptırıldığı görüşünü ortaya çıkarmaktadır.

Güneyde Mardin istikametinden gelerek Hasankeyf Köprüsü üzerinden Silvan-Diyarbakır yoluna devam edildiğinde, Hasankeyf'ten batıya doğru gidilerek önce Suçeken köyündeki hana, oradan da kuzeye yönelerek Pepira Köprüsü'ne varılmaktadır. Diyarbakır-Mardin yolunu birbirine bağlayan Pepira Köprüsü'nden aynı zamanda Diyarbakır'dan gelip buradan doğuya yönelerek Erzen antik kentine ulaşılmaktadır.

Malabadi Köprüsü'nün kuzeyinde yer alan Pira Kurt (Kısa Köprü) Köprüsü ise Kulp-Kozluk yollarını birbirine bağlayan bir kavşak noktası niteliğindedir. Pira Kurt Köprüsü'ne doğudan ulaşıp kuzeye doğru Kaletepe (Hallan Çemi Höyük) üzerinden Kulp istikametine devam edilmektedir.

4. SONUÇ

Batman İli Kültür Envanteri kapsamında bir kez daha ele alınarak belirlenen veriler ışığında hazırlanan bu çalışmanın kapsamındaki köprüler; dönemin ticaret hayatı, mimari anlayışı ve yol güzergâhları açısından değerlendirilmiştir. 12. yüzyılda inşa edildiği bilinen Hasankeyf ve Malabadi köprülerinin o dönemin en önemli yol ağı üzerinde oldukları bilinmektedir. Söz konusu Memikan ve Şeyhosel köprülerinin Hasankeyf yolu üzerinde bulunmaları; iki köprünün de odak noktasının Hasankeyf kenti olmasından dolayı, bu iki köprünün Malabadi ve Hasankeyf köprüleriyle yakın tarihlerde inşa edildikleri düşünülmektedir. Ayrıca Memikan ve Şeyhosel köprülerinin gerek mimari niteliklerinin (köprü ayaklarına binen yükü azaltmak için tonozlu mekânların eklenmesi; üçgen biçimli selyaranlar ile yuvarlak ve çokgen biçimli mansap duvarlarının kullanılması gibi) gerekse kullanılan malzemenin (kesme taş malzeme ve duvar örgüsünün benzerliği gibi) Malabadi ve Hasankeyf Köprüleri ile benzerlik göstermesi de bunu kanıtlar niteliktedir. Nitekim Hasankeyf Köprüsü'nün 18. yüzyıla kadar bazı onarımlar geçirerek işlevini sürdürdüğü bilindiğinden, Batman il sınırları içinde ele aldığımız Memikan, Şeyhosel, Pepira, Pisyar ve Pira Kurt köprülerinin Hasankeyf ve Malabadi köprüleriyle çağdaş olduğu; aşağı yukarı 12. yüzyıl ile 13. yüzyıl arasında inşa edildikleri düşünülmektedir. Günümüzde teknolojinin gelişmesine bağlı

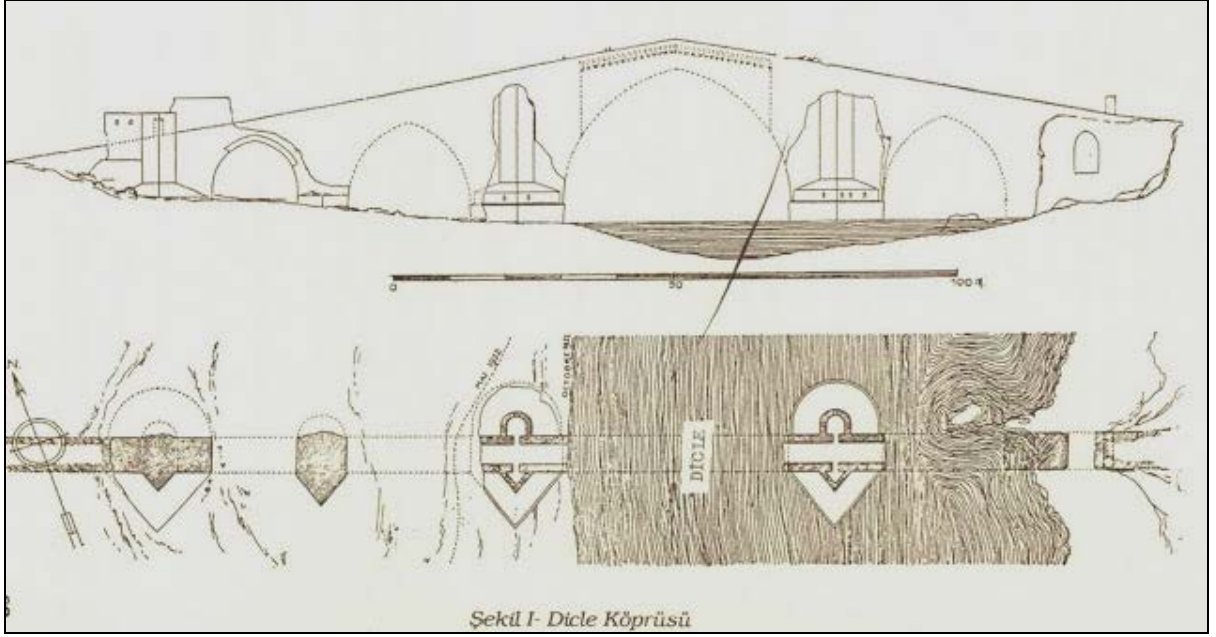
olarak ulaşım kolaylaşmış ve yüzyıllar önce yaşamış insanların hayal edemeyeceği şekilde yollar yapılmıştır. Büyük çoğunluğu günümüzde kullanılan ana yollardan bağımsız bir halde bulunan köprüler, birer turistik öge olmaktan öteye gidememektedir. Kullanım dışı olmalarının getirdiği sahipsizlik durumu birçoğunun yok olmasına neden olmaktadır. Kendi dönemlerinde de ana ticaret merkezi olan kentlerin özellikle de başkentlerin değişmesi, yolların kullanımına etki etmiş, savaşlar ve felaketlerle bu eserler büyük tahribatlar yaşamıştır. Günümüze dek ulaşamayan birçok köprü ile hanın tespitinin yapılamaması bir yönüyle eksiklik hissettirmekte; Ancak köprülerin işaret ettiği yol ağı tespitinin yapılamaması yol ağını tümüyle tanımlamamızı zorlaştırmaktadır. Nitekim bu çalışmada da olduğu üzere köprülerin işaret ettiği yol ağları bu eksiklerimizi kısmen ortadan kaldırır.

5. KAYNAKÇA

- Alkan, A. vd., (2011), Su Yapısı Olarak Anadolu'daki Taş Köprüler, **II. Su Yapıları Sempozyumu**, Diyarbakır, s. 13-24.
- Atak, E. (2008), **Erken Osmanlı Köprüleri**, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sanat Tarihi Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale
- Boran, A. vd. (2009), **Kurtalan'daki Selçuklu ve Osmanlı Dönemi Eserleri**, Siirt Valiliği Yayınları, Siirt.
- Çevik, A. (2012), **Hasankeyf Medeniyetlerin Buluştuğu Başkent**, Ankara.
- Danışman, G. H. (1978), "Kentleşme Sürecinin Başlangıcında Anadolu Uygarlıklarının Yeri", **Boğaziçi Üniversitesi Beşeri Bilimler Dergisi**, Sayı.6, İstanbul, s. 75-96.
- Gabriel, A. (1964), "Hasankeyf ve Tarihi Köprü", (Trc. N. Akkurt), **Karayolları Bülteni**, S. 172, Ankara, s. 15 – 24.
- Günel, G. (2010), "Anadolu Selçuklu Döneminde Anadolu'da İpek Yolu – Kervansaraylar – Köprüler", **Kepiçek Dergisi**, S. 29, s. 133-146.
- Halifeoğlu, M. Vd. (2013), Tarihi Kurt Köprüsü (Mihraplı Köprü, Vezirköprü) Restorasyonu Proje ve Uygulama Çalışmaları, **METU JFA/2**, (30: 2), s. 81-104.
- Hasol, D. (2008), **Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü**, Yem Yayın, İstanbul.
- İlter, F. (1978), **Osmanlılara Kadar Anadolu Türk Köprüleri**, Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası, Ankara.
- Kılıcı, A. (1987), "Hasankeyf Vakıf Eserleri", **Vakıf Haftası Dergisi**, S.5, 159 – 188.
- Kınal, F. (1987), **Eski Anadolu Tarihi**, Ankara.
- Kozbe, G. vd. (2017), Batman İl Sınırları İçinde Kalan İlisu Barajı Etkileşim Alanına Dair Jeomorfolojik ve Arkeolojik Tespitler, **38.Kazı Sonuçları Toplantısı Cilt 1**, Ankara, s.389-406.
- Kozbe, G. 2017a (edt), **Batman İli Kültür Envanteri**, (Merkez, Kozluk, Sason), T.C. Batman Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, Arkadaş Basım Ltd. Şti, Cilt I, Batman.
- Kozbe, G. 2017b (edt), **Batman İli Kültür Envanteri**, (Gercüş, Beşiri), T.C. Batman Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, Arkadaş Basım Ltd. Şti, Cilt II, Batman.
- Kozbe, G. 2017c (edt), **Batman İli Kültür Envanteri**, (Hasankeyf), T.C. Batman Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, Arkadaş Basım Ltd. Şti, Cilt III, Batman.
- Memiş, E. (1995), **Eskiçağ Türkiye Tarihi**, Konya.
- Miynat, A. (2008), **Bir Ortaçağ Kenti Hasankeyf**, Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Ödekan, A. (1997), **Ezcacıbaşı Sanat Ansiklopedisi**, Yem Yayınları, C. 2, s.1054, İstanbul.
- [Özkaya, V., \(2012\), Diyarbakır-Batman Yöresinin Erken Kültür Tarihi Açısından Körtik Tepe Höyüğü'nün Önemi", Diyarbakır Geleneksel El Sanatları, \(Edt. K. Haspolat, F.E. Daşdağ\), Cilt I. Ankara, s. 23-40.](#)
- Tanyeli, G. (2008), Türkiye Köprüleri, **Türkler Ansiklopedisi**, C. 8, s.231.
- Tuncel, M. (1992), "Batman", **Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi: Balaban – Beşir Ağa**, Ankara: TDV, C. 5.
- Tuncer, O. C. (1978), Diyarbakır-Bitlis Kervan Yolu ve Üzerindeki Hanlarımız, **Vakıflar Dergisi**, S. 25.
- Tunç, G. (1978), **Taş Köprülerimiz**, Ankara.
- Ünal, R. H. (2011), Az Tanınan Bir Ortaçağ Köprüsü: Pisyar, **Sanat Tarihi Dergisi**, XX/1.

Yurttaş, H. (1991), **Hasankeyf Yapılarının Sanat Tarihimizdeki Yeri**, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Arkeoloji ve Sanat Tarihi Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum.

6. RESİMLER VE ÇİZİMLER



Çizim 1: Hasankeyf Köprüsü (A. Gabriel)



Çizim 2: Batman Bölgesi Yol Ağı Haritası



Resim 1: Çayhan Köprüsü, Kuzeydoğu Yönünden Görünüşü



Resim 2: Pisyar Köprüsü Kuzeybatı Yönden Görünüşü



Resim 3: Pisyar Köprüsü Tonozlu Mekândan Görünüşü



Resim 4: Yukarı Ahç Köprüsü'nden Görünüş



Resim 5: Deliktaş Köprüsü Kuzeyden Görünüş



Resim 6: Pira Kurt Köprüsü'nden Görünüş



Resim 7: Pepira Köprüsü Doğudan Görünüş



Resim 8: Pepira Köprüsü Ayakları Batıdan Görünüş



Resim 9: Memikan Köprüsü Genel Görünüş



Resim 10: Memikan Köprüsü Mansap Yönünden Görünüş



Resim 11: Memikan Köprüsü Selyaralardan Görünüş



Resim 12: Şeyhosel Köprüsü Genel Görünüş



Resim 13: Şeyhosel Köprüsü, Kuzeyden Görünüş



Resim 14: Hasankeyf Köprüsü Ana Kemer Ayaklarından Görünüş



Resim 15: Hasankeyf Köprüsünden Görünüş