

## OSMANLI ARŞİV BELGELERİ IŞIĞINDA PALU KÖPRÜSÜ

*The Palu Bridge In The Light Of Ottoman Archive Documents*

**Enver ÇAKAR\***

Geliş Tarihi: 02.02.2018/Kabul Tarihi: 03.03.2018

### Öz

*Palu, Doğu Anadolu'da Murat Nehri Vadisi'nde kurulmuş tarihi bir yerleşim bölgesidir. Osmanlı öncesi döneme ait tarihi geçmişi hakkında pek fazla bilgi sahibi olamadığımız Palu, Osmanlı döneminde özel statüsü olan ve Hükümet adı verilen bir idari yapılanmaya tabi tutulmuştur. Murat Nehri kıyısında yer alan Palu Kasabası'nın nehrin karşı tarafında da arazileri vardı. Ayrıca Diyarbakır'dan Erzincan ve Bayburt istikametine ve buralardan da Trabzon ve Samsun gibi Karadeniz limanlarına ulaşabilmek için de Palu Köprüsü'nden geçmek gerekiyordu.*

*Bu çalışmada, tarihi belgeler ışığında Palu Köprüsü'nün fonksiyonu ile Osmanlı döneminde yapılan inşaa ve tamir faaliyetleri hakkında bilgi verilmiştir.*

**Anahtar Kelimeler:** Elazığ, Palu, Murat Nehri, köprü.

### Abstract

*Palu is a historic settlement area established in Murat River Valley in Eastern Anatolia. Palu, where we do not know much about the history of the pre-Ottoman period, was subjected to an administrative structure called the Hükümet (the Government), which was a special status in the Ottoman period. The town of Palu, located on the banks of the Murat River, had a place on the other side of the river. It was also necessary to cross the Palu Bridge to reach via Erzincan and Bayburt to the Black Sea ports like Trabzon and Samsun from Diyarbakir.*

*In this study, information about the function of the Palu Bridge and the construction and repair activities carried out during the Ottoman period were given in the light of historical documents.*

**Keywords:** Elazığ, Palu, Murat River, bridge.

### Giriş

Palu, Doğu Anadolu'da Murat Nehri<sup>1</sup> kıyısında yer alan oldukça eski bir yerleşim merkezidir. Murat Vadisi'ni kontrol eden yüksek bir

\* Prof. Dr., Fırat Üniversitesi İnsani ve Sosyal Bilimler Fakültesi Tarih Bölümü Öğretim Üyesi. [ecakar@firat.edu.tr](mailto:ecakar@firat.edu.tr)

<sup>1</sup> Murat Nehri, Van Gölü ile Ağrı Dağı arasındaki dağlık yöreden yani Aladağ'dan çıkar, Malazgirt ve Muş ovalarından geçerek batıya akar, sonra Keban'da Karasu ile birleşerek Fırat adını alır. Günaltay 1987: 34-35.

tepede bulunan kalesi, Urartular döneminde inşa edilmiştir<sup>2</sup>. Önceleri kale içinden ibaret olan yerleşme, zamanla kale dışına da taşarak nehre doğru yayılmıştır.

1071 yılında kazanılan Malazgirt Zaferi'nden sonra Türk hâkimiyetine geçen Palu ve çevresi, önce Çubukoğulları, ardından da Artuklular, Selçuklular, Moğollar, Karakoyunlular, Kadı Burhaneddin, Akkoyunlular ve Safeviler tarafından yönetilmiştir (Ünal 1992: 241). Nihayet 1515 yılında Osmanlı hâkimiyetine giren Palu, Tanzimat Dönemine kadar "yurtluk-ocaklık" ve "hükümet" statüsünde idare edilmiştir (Ünal 1992: 244-245)<sup>3</sup>. 1839-1845 yılları arasında Diyarbakir Eyaleti'nin (Yılmazçelik 1995: 137), 1846 yılından itibaren de Harput Eyaleti'nin (Aksın 1999: 30-33) Maden-i Hümayun Sancağı kazaları arasında yer alan Palu, 1883 yılına kadar Diyarbakir Vilayeti'nin Mamuretü'l-Aziz Sancağına, bu tarihten sonra ise yine aynı vilayetin Ergani Madeni Sancağına bağlı bir "kaza" olarak Osmanlı idari teşkilatı içerisindeki yerini almıştır (Yapıcı 2004: 103-133). Bugün ise Elazığ iline bağlı bir ilçe merkezi konumundadır.

Palu, Diyarbakır'ı Bayburt üzerinden Trabzon iskelesine, Erzin-can üzerinden de Samsun iskelesine bağlayan yolun üzerinde bulunuyordu. Ayrıca Palu'dan Çapakçur'a (Bingöl), oradan da Erzurum'a ulaşmak mümkündür<sup>4</sup>. Fakat bu güzergâhı kullanan yolcular, ancak Murat Nehri'ni aşarak Palu'ya gidebilirlerdi. Ayrıca kasaba halkının suyun karşı tarafında da bahçe ve arazileri vardı. Dolayısıyla burada yaşayan insanlar ve gelip geçmekte olan yolcular için nehrin geçilmesi

<sup>2</sup> Kral Minua döneminden (M.Ö. 870-785/80) beri Palu Kalesi büyük bir Urartu merkezi konumundaydı. Özellikle kayalığın çok dik olan kuzeybatı yüzüne kazılmış olan anıtsal kaya mezarları, burada soylu bir yönetici sınıfın varlığına işaret etmektedir. Sevin 2005: 383.

<sup>3</sup> Yurtluk-Ocaklık ve Hükümet sancaklar hakkında ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Göyünç (1991), "Yurtluk-Ocaklık Deyimleri Hakkında", *Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu'na Armağan*, İstanbul, s. 267-277; Ünal (1994), "XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Diyarbakir Eyaletine Tâbi Sancakların İdari Statüleri", *X. Türk Tarih Kongresi'ne Sunulan Bildiriler-1986*, c. V, Ankara, s. 2211-2220; Ünal (1992), "XVI. Yüzyılda Palu Hükümeti", *Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, Sayı: 7, s. 241-265; Kılıç (1999), "Yurtluk-Ocaklık ve Hükümet Sancaklar Üzerine Bazı Tespitler", *OTAM*, 10, Ankara, s. 119-137; Kodaman (1986), *Osmanlı Devrinde Doğu Anadolu'nun İdari Durumu*, Ankara.

<sup>4</sup> 19. Yüzyılda Palu Kasabasının, Erzurum ve Mamuratü'l-Aziz vilayetlerinin yanı sıra Diyarbakır şehri ve Maden kasabasıyla da ticarî ilişkileri vardı. Bkz. 1319/1901-1902 Tarihli Diyarbakir Vilayet Salnamesi, Zeyl-i Salname 317-319, s. 61.

bir zorunluluktadır. Bunun için de, ya bir köprü ya da sal veya benzeri bir taşıtla karşıdan karşıya geçilmesi gerekiyordu.

Osmanlılardan önce Palu'da bir köprünün mevcut olup olmadığı konusunda kesin bir bilgiye sahip değiliz. Fakat köprünün henüz yapılmadığı veya taşkınlardan zarar görüp yıkıldığı dönemlerde, nehrin her iki yakası arasındaki geçişlerin, "gemi" olarak da isimlendirilen keleklerle<sup>5</sup> yapıldığı konusunda bir şüphe yoktur. Nitekim 1540 tarihli Boz-Ulus Kanunnâmesi'nde bu husus açıkça ifade edilmektedir<sup>6</sup>. Yine köprünün ne zaman yapıldığı konusu da araştırılmaya muhtaçtır. Zira taş işçiliği ve köprü planından hareketle, bugüne kadar bazı tahminler yapılmış ise de, belgelerle desteklenmediğinden bunların doğruluğu da şüphelidir. Dolayısıyla bu çalışmada, belgeler ışığında Palu Köprüsü'nün ne zamandan beri mevcut olduğunun izleri sürülmeye çalışılacaktır.

### Belgeler Işığında Palu Köprüsü

Palu Köprüsü'nün inşa tarihi, halen aydınlığa kavuşturulamamış bir mesele olarak karşımızda durmaktadır. Kimine göre Roma döneminde, kimine göre ise Artuklular veya Selçuklular<sup>7</sup> döneminde inşa edilmiştir<sup>8</sup>. Hatta Roma döneminde yapıldığı, Bizans ve Artuklu döneminde tamir edildiği de ileri sürülmüştür (Yapıcı 2004: 193). Ayrıca Osmanlı Padişahı IV. Murad tarafından yaptırıldığı veya tamir edildiğine dair bir görüş de vardır. Fakat bu görüşlerin hiçbirini destekler mahiyette yazılı bir kaynak bulunmamaktadır. Nitekim Roma ve Bizans dönemi çalışmalarında Palu Köprüsü hakkında herhangi bir

<sup>5</sup> Kelek, ırmaklarda işleyen ve şişirilmiş tulumlar üzerine kurulan bir tür saldır. Şemseddin Sâmî (1317), *Kâmûs-ı Türki*, Dersaadet, s. 1177.

<sup>6</sup> "Ve Ergani sancağını geçüb Palu'ya vardıklarında Palu beyi Cemşid Bey Murad suyu kenarında her sürüden bir koyun ve bir kuzu alub ... her gemi yüküne yedişer akçe ve kendüleri ve esbâbları geçtiği mukabeleden her hânedan üçer pare alınub..." Akgündüz 1992: 461.

<sup>7</sup> F. İter, Murat Köprüsü olarak isimlendirdiği bu köprünün, kitabesi olmamakla birlikte, kuruluşu ve kemer şekilleri bakımından tipik Selçuklu köprülerine benzer bir tutumla inşa edildiği görüşündedir. Bkz. İter 1978: 125. Ayrıca bkz. <http://www.selcuklumarasi.com/architecture-detail/palu-koprusu> (Erişim: 05.03.2018).

<sup>8</sup> Veli Sevin, dünyanın en eski karayolu olarak isimlendirdiği Urartu karayolunun Bingöl dağlarından gelip Palu'ya ulaştığını ve bu noktadan Murat Nehri'nin karşı kıyısına geçerek devam etmiş olabileceğini söylemekte ise de bunun ne şekilde olduğunu belirtmemiştir. Bkz. Sevin 1989: 51. Urartular dönemindeki ulaşım ağları için ayrıca bkz. Köroğlu 1996: 93.

bilgi tespit edilemediği<sup>9</sup> gibi, Osmanlı öncesi dönemde Ortaçağ seyyahları tarafından kaleme alınmış eserlerde de bu konuda bir bilgi yoktur<sup>10</sup>. Bunlarla birlikte, 16 ve 17. yüzyıllarda Palu Köprüsü'nün mevcut olduğuna dair, hem Osmanlı arşiv belgelerinde hem de dönemin diğer yazılı kaynaklarında herhangi bir bilgiye rastlanmamaktadır.

Eskiden beri Urfa yöresinde kışlayan konargöçerler, Mayıs sonu ve Haziran başlarında Siverek ve Ergani üzerinden Palu ve çevresine gelirler; bunların bir bölümü yöredeki yaylalarda kalırken, bir bölümü de Bingöl Dağları'ndaki yaylalara geçerlerdi (Yurt Ansiklopedisi 1982: 2477). Nitekim 1540 (947) tarihli Boz-Ulus Kanunnâmesi'nde Türkmenlerin Beriyye<sup>11</sup>'den gelip yaylağa çıkacakları zaman birkaç noktadan Murat Nehri'ni geçtikleri zikredilmektedir. Buna göre, Türkmenler nehri geçerken davarlarını ya suya vurarak ya da bazı noktalarda gemilerle karşıya geçirirlerdi. Şayet bu iki yöntemi de kullanmak istemezlerse, karşıya geçiş için *Genç Kalesi*<sup>12</sup> yakınındaki bir köprüyü kullanırlardı<sup>13</sup>. Kanunnâmede belirtilen Genç Kalesi yakınındaki bu köprü, 16. yüzyılın ortalarında Murat Nehri üzerinde bulunan tek köprü olma özelliğini de taşıyordu. Zira aynı kanunnâmede Palu bölgesindeki geçişlerde bir köprünün varlığından

<sup>9</sup> Mesela bkz. W.M. Ramsay (1960), *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*, (Çev. Mihri Pektaş), İstanbul; Ernst Honigmann (1970), *Bizans Devleti'nin Doğu Sınırı*, (Çev. Fikret Işıltan), İstanbul; Georg Ostrogorsky (1999), *Bizans Devleti Tarihi*, (Çev. Fikret Işıltan), Ankara.

<sup>10</sup> Mesela, İbn Battuta, Nâsır-ı Hüsrev ve İbn Cübeyr gibi meşhur seyyahlar Palu ve çevresine hiç uğramamışlardır. Bu seyyahların gezi güzergâhları ve gözlemleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Ebû Abdullah Muhammed İbn Battûta Tancî (2004), *İbn Battûta Seyahatnâmesi*, 2 cilt, (Çev. A. Sait Aykut), YKY, İstanbul; Nâsır-ı Hüsrev (1950), *Sefername*, (Çev. Abdülvahap Tarzî), İstanbul; İbni Cübeyr (2003), *Endülüsten Kutsal Topraklara*, (Çev. İsmail Güler), Selenge Yay., İstanbul.

<sup>11</sup> Beriyye, Urfa (Şanlıurfa)'nın Viranşehir kazası ile Mardin'in Derik ilçesi arasında bulunan bir idarî ünite olup, Türkmen aşiretlerin de yoğun olarak buldukları bir bölgeydi. Göyünç 1975: 90; Bulduk 1998: 40.

<sup>12</sup> Urartular döneminden kaldığı düşünülen bu kale bugün tamamen harap durumdadır ve Sentarius Kalesi adıyla da bilinmektedir.

<sup>13</sup> “*Ve ba'zı ulus dahi gemiyle geçmeyüb Genç Kalesi nam mahalde olan köprüye varsa ol köprüünün dahi kadîm kanûnu bin koyuna bir koyun köprü hakkı alınmuş. Haliya beşyüz koyundan bir koyun ve her kuzu sürüsünden bir kuzu ve her haneden üçer pare ve iki yapağı ve iki peynir alınur olmuş. Sonradan alınan bid'atleri zulüm olmağın ref' olunub kanûn-ı kadîmleri ta'yîn olundu ki her bin koyundan bir koyun alınub ziyâde nesne alınmaya*”, BOA, TD, nr. 200, s. 915. Ayrıca bkz. Akgündüz 1992: 461 (Akgündüz, Genç ismini Vesah olarak okumuştur).

hiç bahsedilmemektedir. Çapakçur (Bingöl) yoluna gitmeyip Palu'ya giden ulus taifesi o tarafa vardıklarında, Palu Beyi *Cemşid Bey* Murat Nehri kenarında her sürüden bir koyun ve bir kuzu, her haneden de bir baş peynir ve bir yapağı vergi alırdı. Fakat bu uygulama Kanuni Sultan Süleyman döneminde “zulüm ve bid'at” olarak görülüp kaldırılmış, Palu'da nehirden gemiyle geçirilen davarın her gemi yüküne<sup>14</sup> yedişer akçe, kendileri ve eşyaları geçtiğinde ise her haneden üçer para alınmaya başlanmıştır. Ancak bazı ulus taifesi yazın yaylağa giderken Çapakçur'dan Murat Nehri'ni gemiyle geçip rüsümünü öderlerdi. Kış mevsiminde yerlerine döndüklerinde ise Palu yolunu kullanırlardı. Buna rağmen Palu Beyi Cemşid Bey, yine her sürüden bir koyun ve bir kuzu, her haneden de bir baş peynir ve bir yapağı alırdı. Bu uygulama da zulüm ve bidat olarak görüldüğünden, 1540 yılında kaldırılmıştır. Artık gemi rüsümü ödeyerek yaylağa gidenlerden hangi yoldan dönerlerse dönsünler herhangi bir şey talep edilmeyecekti (Akgündüz 1992: 461).

Boz-Ulus Kanunnâmesi'nde yer alan bütün bu bilgiler, 16. yüzyılın ortalarında göçer aşiretlerin Palu'da Murat suyunu geçmek için kullandıkları bir köprünün mevcut olmadığını, karşıdan karşıya geçişlerini gemilerle yaptıklarını veya bugün Bingöl ili sınırları içerisinde kalan Genç Kalesi yakınındaki bir köprüden faydalandıklarını göstermektedir. Yine 1681 tarihli bir sicil kaydı da bunu teyit eder niteliktedir. Zira bu sicil kaydında, göçer taifesinin kadimî yollarının Palu Kazası'ndan ve Çapakçur Köprüsü'nden olduğu açıkça ifade edilmekte, Palu Köprüsü'nden ise bahsedilmemektedir<sup>15</sup>.

Öte yandan, Osmanlı padişahlarının doğuya yaptıkları seferler sırasında Palu Köprüsü'nden geçtiklerine dair de belgelerde herhangi bir kayıt bulunmamaktadır. Mesela Kanuni Sultan Süleyman, İrakeyn Seferi sırasında (1533-1535) Palu'ya uğramadığı<sup>16</sup> gibi, IV. Murad da Bağdat ve Revan seferleri sırasında Palu'dan geçmemiştir. Nitekim Sultan IV. Murad 1635 yılında çıktığı Revan Seferi dönüşünde Diyarbakır istikametini kullanmış ve buradan hareketle Şilbe, Karaköprü,

<sup>14</sup> Kanunnâmede bir gemi yükünün kaç koyun olduğu belirtilmediğine göre, geminin alabildiği miktar olmalıdır.

<sup>15</sup> “...göçer tâifesinin kadimî yolları Palu kazâsından ve Çapakçur köprüsünden olub Harput ovasından yolları yoğiken...”, HŞS, no: 38244-VI, s. 37.

<sup>16</sup> Nasûhü's-Silâhî (Matrakçı) (2014), *Beyân-ı Menâzil-i Sefer-i İrakeyn*, (nşr. H.G. Yurdayın), TTK Yay., Ankara.

Ergani, Sucukyayla ve Mihribançayırı menzillerini takip ederek Harput Ovası'na inmiştir<sup>17</sup>. 1638 yılında düzenlediği Bağdat Seferi sırasında ise; dönüşte yine aynı yolu takip etmiştir<sup>18</sup>. İşin ilginç tarafı, 17. yüzyılın ortalarında Palu'yu ziyaret eden ünlü seyyah Evliya Çelebi, Palu Kalesi'nden bahsettiği halde köprüden hiç bahsetmemiştir<sup>19</sup>. Bütün bu tespitler de, Palu'da bu zamana kadar bir köprünün bulunmadığı fikrini kuvvetlendirmektedir<sup>20</sup>. Dolayısıyla IV. Murad'ın Bağdat seferi sırasında Palu'ya uğradığı görüşü de tamamen söylentiden ibaret olup, gerçeği yansıtmamaktadır.

Yine IV. Murad'ın Bağdat seferi<sup>21</sup> sırasında Palu Köprüsü'nü tamir ettirdiğine dair de bir rivayet bulunmaktadır. Nitekim bu sefer sırasında Tokat ve Canik (Samsun) taraflarından Diyarbakir'e nakledilecek topların geçişinde zorluk yaşanmaması için, topların geçeceği yolların yanı sıra Murat suyu üzerindeki gemilerin de tamir ve terkim edilmesi hususunda 26 Nisan 1638 tarihinde Harput, Malatya ve Ergani kadılarına hitaben bir ferman yazılmıştır (bkz. BOA, Mühimme Defteri, no: 87, s. 82, hüküm: 238). Fakat bu tamir emrinde herhangi bir köprüden bahsedilmediği gibi, topların gemiyle karşıya geçirileceği de açıkça belirtilmemiştir<sup>22</sup>. Dolayısıyla bu fermanın hareketle,

<sup>17</sup> IV. Sultan Murad'ın Revan ve Tebriz Seferi Rûznâmesi (1999), (Yay. Yunus Zeyrek), Ankara, s. 48b-49b.

<sup>18</sup> Diyarbakir, Şilbe, Karaköprü, Ergani, Sucukyaylası, Behermaz, Gölbaşı, Pağnik, Muradsuyu ve Malatya. Çolak 2015: 44-45. IV. Murad'ın Bağdat seferine giderken askerleriyle beraber Palu Köprüsü'nden geçtiği rivayet edilmekte (bkz. Yapıcı 2004: 194) ise de, padişahın gidiş ve dönüşü sırasında Palu'ya uğradığına dair, IV. Murad'ın Bağdat Seferi Menzilnamesi'nde herhangi bir bilgi yoktur. Ayrıca bu sefer hakkında ayrıntılı bilgi veren Naima ve Kâtip Çelebi'nin eserlerinde de bunu doğrulayacak bir bulguya rastlanmamaktadır Bkz. Naîmâ Mustafa Efendi 1969: 1371-1461; Aycibin 2007: 891-898.

<sup>19</sup> Bkz. Evliya Çelebi Seyahatnamesi 1999: 137-138.

<sup>20</sup> 19. yüzyılda özellikle de yağışların arttığı mevsimlerde meydana gelen taşkınlar, Palu Köprüsü'nde büyük hasarlara neden oluyordu. Benzer vakaların bundan önceki dönemlerde de meydana gelmiş olması muhtemeldir. Dolayısıyla tarihi bir köprü olsa da, hasar görmesi sebebiyle uzun bir süre kullanıma müsait olmadığı söylenebilir.

<sup>21</sup> IV. Murad'ın Bağdat Seferi ve sefer hazırlıkları konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. Konuk 2005: 56-63.

<sup>22</sup> Dönemin ulaşım ağları dikkate alındığında, bahse konu olan topların Erzincan istikametinden Palu'ya getirilmesi, buradan da gemilerle Diyarbakir'a nakledilmesi gerekmektedir. Harput ve Ergani yoluyla yapılan nakillerde ise Palu'ya uğramaya ihtiyaç duyulmayacağı aşîkârdır.

IV. Murad'ın Bağdat seferi sırasında Palu Köprüsü'nün tamir edildiğini söylemek de pek mümkün görünmemektedir<sup>23</sup>.

18. yüzyılın ortalarına gelindiğinde, artık Palu'da Murat Nehri üzerinde bir köprünün mevcut olduğu kesin olarak söylenebilir. Çünkü 1748 tarihli bir vakfiyede, Palu'da hayvan başlarının satıldığı, köprübaşında yer alan bir başhane ile bir hamamdan (*Hamam-ı Sagir*) bahsedilmektedir. Palu beylerinden *İskender Bey bin Mehmed Bey*, bu hamam ve başhaneyi Palu kurrasından olan *Ahmed Efendi*'ye, her sabah namazından sonra Yasin-i Şerif ve her yatsı namazından sonra da Mülk suresini okuyup vâkıfın ruhuna hediye etmesi şartıyla, 1748 yılında evladiyet ve meşrutiyet üzere vakfetmiştir (VGMA, Defter no: 581, s. 458).

Bu vakfiye kaydı, 1748 yılında Palu'da bir köprünün mevcut olduğu konusunda artık şüpheye yer bırakmamaktadır. Fakat bu belgeden hareketle, köprünün inşa tarihi konusunda kesin bir şey söylemek de mümkün değildir. Çünkü burada, başhanenin o mevkide bulunmasından dolayı köprübaşından bahsedilmiştir. Bu durumda, köprünün 18. yüzyılın başlarında veya 17. yüzyılın sonlarında yapıldığı düşünülebilir. Ancak vakfi, dolayısıyla da vakfiyesi olmadığı için, kim tarafından yaptırıldığı konusu karanlıkta kalmaktadır<sup>24</sup>.

1846 yılında hazırlanan bir nüfus defterinde, Palu'nun mahalleleri arasında artık *Köprübaşı*'nın da olduğu görülmektedir<sup>25</sup>. Öyle anlaşıyor ki, köprü etrafındaki münferit yerleşmeler, zamanla burada bir mahallenin teşekkül etmesini sağlamıştır. 1840 yılı nüfus defterinde, Köprübaşı ismiyle bir mahalleden bahsedilmemesi<sup>26</sup>, bu mahallenin henüz kurulmadığını veya farklı bir isimle tanındığını göstermektedir.

<sup>23</sup> 1639 yılı Nisan ayı başlarında (Evahir-i Zilkade 1048) Harput kadısı ve mütesellimine hitaben yazılan bir fermada ise; Ergani Nahiyesi sınırından Murat kenarına varıncaya kadar yolların düzeltilip temizlenmesi emredilmiş, fakat köprü tamirinden hiç bahsedilmemiştir. Bkz. HŞS, no: 38244-II, s. 145, belge no: 2.

<sup>24</sup> "Palu kazası pişgâhında cereyân iden nehr-i Murad üzerinde bânisi nâ-ma'lûm ve vakfi ma'dûm olan köprü...", BOA, A.MKT.NZD, 78/58.

<sup>25</sup> Bu tarihte Palu'nun Müslüman mahalleleri *Kalepinarı*, *Dükkânönü*, *Cemşidbey*, *Çarşubaşı*, *Kasımiye*, *Cirik* ve *Köprübaşı* adlarını taşıyordu. Bkz. BOA, NFS-d-2690: 38-52.

<sup>26</sup> Bu tarihte Palu'nun *Kalepinarı*, *Çarşubaşı*, *Cemşidbey*, *Aşağı Mahalle*, *Tuzbalta*, *Ömerbey*, *Musalla*, *Tekkepinarı*, *Çukur*, *Cirik*, *Aşağı Kebîri* ve *Aşağı Cami-i Kasımiye* adlı Müslüman mahalleleri (BOA, NFS-d-2687: 4-93) ile *Donir*, *İrvat*, *Yusufik* ve *Samil* isimli gayrimüslim mahalleleri vardı (BOA, NFS-d-2689: 4-50).

1925 yılına gelindiğinde ise Köprübaşı isminin *Köprü* şekline dönüştüğü görülmektedir (Yapıcı 2016: 965).

19. yüzyılda Palu Köprüsü, kaza halkının yanı sıra tüccar ve yolcular tarafından da kullanılmaktaydı. Özellikle İran, Bağdat ve sair yerlere gidip gelenlerin kullandıkları önemli bir geçiş güzergâhıydı (BOA, Y.MTV-48/33). Bu yüzyılın sonlarında Murat Nehri üzerinde, Palu Köprüsü'nden başka, Genç Kazası dâhilindeki ahşap bir köprü de yine bölge halkına ve yolculara hizmet vermeye devam ediyordu (BOA, A.MKT.MVL, 54/35).

Palu Köprüsü, 1853 yılı baharında yıkılmaya yüz tutmuştur. Bundan dolayı kasaba halkı ve buradan gelip geçmekte olan yolcular büyük sıkıntı çekiyorlardı. Maliye Nezaretine hitaben 13 Mayıs 1853 (4 Ş 69) tarihinde yazılan bir yazıdan anlaşıldığına göre, köprünün kâgir olarak onarılması için kasaba meclisince bir mazbata hazırlanmıştır (BOA, A.MKT.NZD, 78/58).

Köprü, taştan yapılmış olmakla birlikte, ahşap olan tarafları da vardı. Muhtemelen bu ahşap olan yerler sonradan onarım görmüş olan kısımlardı. 1862'de köprünün hem ahşap olan bu kısımları hem de kâgir olan ayakları taşkınlardan büyük zarar görmüştür. 20 Mart 1862 (19 N 78) tarihinde Maden Kaymakamı'na hitaben yazılan bir yazıdan anlaşıldığına göre, köprünün tamiri için iki bin kuruşa ihtiyaç duyulmaktaydı (BOA, A.MKT.MVL, 54/35). Muhtemelen Genç'teki köprü daha önce hasar gördüğünden bu havalide Palu Köprüsü'nden başka köprü de yoktu<sup>27</sup>.

Palu Köprüsü'nün ahşap olan kısmı tamir edildikten birkaç ay sonra tekrar yıkılmıştır. Nitekim 20 Ekim 1862 (25 R 79) tarihinde Harput Valisi tarafından Hükümete yazılan bir yazıda; Murat Nehri üzerinde kurulu olan ahşap köprünün birkaç gün evvel yıkıldığı, bu sebeple kasaba halkının ziraat mahallerine gidemedikleri, doğu vilayetlerinden gelip Arabistan'a gitmekte olan koyun sürüleri ve yolcuların da suyu geçemediklerinden köprünün acilen tamirine ihtiyaç duyulduğu belirtilmektedir. Bu sırada yapılan keşfe göre, tekrar

<sup>27</sup> "...ve nehr-i mezkûrun menba'ından nihâyet-i mecrâsına kadar bundan başka köprü olmayub ihtiyâcât-ı 'amme hasebiyle sūr'at-ı ta'miri derece-i vücûbda göründüğüne mebni..", BOA, A.MKT.MHM, 266/54.



ahşaptan yapılabilmesi için 30 bin kuruşa ihtiyaç duyulmaktaydı. Bu miktarın yarısı, yani 15 bin kuruşu ahali tarafından karşılanacaktı. Kalan 15 bin kuruşun ise devlet tarafından karşılanması talep edilmişti (BOA, A.MKT.MVL, 54/35).

Bu talebin karşılanıp karşılanmadığı konusunda bilgi sahibi değiliz. Fakat açık olan bir husus var ki o da köprünün 1884 (H. 1301) yılında harap durumda olduğudur (1301/1883-84 Tarihli Diyarbekir Vilayet Salnamesi: 121; Yapıcı 2004: 115).

Palu Köprüsü, 1886-88 yıllarında yine nehrin taşması sonucu ciddi hasar görmüştür. Tamiri için hayli masraf ve emek gerektirdiği için de bir müddet bu haliyle kalmıştır (BOA, Y.MTV, 48/33). Kasaba halkı ve yolcuların nehri geçerken büyük zorluklar çekmeleri, köprünün tamirini elzem hale getirmiştir. Yapılan keşif ve inceleme sonucunda, köprünün yeniden inşası için 78 bin kuruşa ihtiyaç olduğu tespit edilmiştir. Bu meblağın 33 bin kuruşunun ahaliden, 45 bin kuruşunun ise Palu Kazası Belediye Dairesi varidatından karşılanması kararlaştırılmış ve bu karar mahalli yöneticiler tarafından hükümete bildirilmiştir. Fakat Hükümet tarafından Diyarbekir Vilayet Makamına hitaben yazılan 6 Şubat 1890 (15 C 1307/25 Kânun-ı Sâni 305) tarihli yazıda; 33 bin kuruşun bütün ahaliden alınmayıp sadece varlıklı kişilerden ve rızalarıyla alınması, yapılacak harcamanın toplanacak bağışlardan fazla olması durumunda ise, eksik kalan meblağın mahalli belediye dairesi varidatından karşılanması istenmiştir. Ayrıca yapılacak ikinci keşiften sonra hazırlanacak masraf defterinin gönderilmesi ve mahalli idare ve belediye meclisi azası ile ve diğer ilgili şahıslardan bir komisyon kurularak, inşa faaliyetinin bu komisyonun nezareti altında yapılması da istenmiştir (BOA, DH.MKT,1695/93).

Köprünün ve onunla bağlantılı yolun tamiri 1891 yılında tamamlanmıştır. Nitekim 1308 (H. 1890-91) tarihli Diyarbekir Vilayeti Salnamesinde Palu Köprüsü'nden yeni inşa olunmuş köprü olarak bahsedilmektedir (1308/1890-91 Tarihli Diyarbekir Vilayet Salnamesi: 136; Yapıcı 2004: 118). Öyle anlaşılıyor ki, yapılan harcama ilk keşifte belirlenen miktardan çok daha fazla olmuştur. Bunun için toplamda 200 bin kuruş harcanmış olması, köprünün planlanandan daha sağlam yapıldığına ve onunla bağlantılı yolun da tamir edildiğine işaret etmektedir. Yapılan toplam harcamanın 58 bin kuruşu Belediye tarafından, kalan 96.574 kuruş ise bölge halkının yardımlarıyla karşı-

lanmıştır. Köprünün tamiri tamamlandığında, bütün memurların ve ahalinin hazır olduğu bir törende, belde müftüsü Şeyh Hasan Efendi tarafından resmi açılış duası yapılmış, Sultan II. Abdülhamid'e yapılan duanın metni ile köprünün çizilen bir haritası (bkz. Ekler, Belge-11) da, sarılı olarak Diyarbakir Valisi Hasan Refik Paşa tarafından Mabeyn-i Hümayun<sup>28</sup>'a yazılan 19 Şubat 1891 (7 Şubat 1306) tarihli yazıyla arz ve takdim edilmiştir (BOA, Y.MTV, 48/33).

Palu kaymakamı Mustafa Bey ile müftü Şeyh Hasan Efendi'nin köprünün inşasında fevkalade gayretleri görülmüştür. Nitekim kaymakamın "rütbe-i sâlise", müftünün de "müderreslik rûusu" ile taltifleri hususunda, Diyarbakir Vilayeti'nden Dâhiliye Nezareti'ne bir yazı gönderilmiş ve bu yazıya istinaden, bahse konu olan görevlilerin taltifleri hususunda 19 Mart 1891 (7 Mart 307/8 Ş 308) tarihinde Sadaret Makamına bir müsaade yazısı gönderilmiştir (BOA, DH.MKT,1820/13).

Yapılan bütün bu gayret ve masraflara rağmen Palu Köprüsü, ertesi yıl bahar mevsiminde meydana gelen şiddetli yağışlar sebebiyle tekrar hasar görmüştür<sup>29</sup>. Yıkılan kısımlarının tamiri için ise bu defa on bin kuruşa ihtiyaç duyulmaktaydı. Bu meblağın mahalli belediye varidatından karşılanması hususunda Diyarbakir Vilayet makamından Dâhiliye Nezareti'ne 8 Ağustos 1891 (27 Temmuz 307) tarihinde bir telgraf çekilerek müsaade istenmiştir. Aynı konuda 15 Ağustos 1891 (3 Ağustos 307/10 Muharrem 309) tarihinde Dâhiliye Nezareti'nden de Ticaret ve Nafia Nezareti'ne hitaben bir yazı gönderilerek, mahalli belediye varidatının bu çeşit tamirata karşılık tutulamayacağı, mezkûr köprünün tamiri meselesinin Ticaret ve Nafia Nezareti'ne ait olduğu belirtilmiştir (BOA, DH.MKT, 1859/68). Fakat bir ay sonra, 16 Eylül 1891 (4 Eylül 307) tarihinde yıkılan kısımlarının tamir ve inşası için ihtiyaç duyulan on bin kuruşun belediye gelirlerinden karşılanması

<sup>28</sup> Sözlükte "iki şeyin arası" demek olan mâbeyn kelimesi haremle selâmlığı birbirine bağlayan sofa, daire veya oda için kullanılırdı. Konaklarda da bulunan ve zülveçheyn denilen bu daire, selâmlıktaki uşakların ve yabancı erkeklerin haremdeki kadınlarla yüzleşmesini önlerdi. Sarayda ise padişahın resmî bürolarının bulunduğu, elçi, sadrazam ve diğer ziyaretçileri kabul ettiği, eğlendiği ve dinlenip yemek yediği daireyi nitelerdi. Akyıldız 2003: 283.

<sup>29</sup> "Palu kasabasında cereyân iden Fırat Nehri üzerinde vâki' olub geçen sene suret-i mükemmelede ta'mir idilen cesim köprünün mevsim-i baharda yuku'a gelen şiddet-i tuğyandan zedelenmiş olan mahallerinin...", BOA, DH.MKT, 1859/68.

hususunda Dâhiliye Nezareti'nden Diyarbekir Vilayeti'ne bir yazı gönderilmiştir (BOA, DH.MKT, 1868/130).

Bütün bu yazışmalardan da anlaşılacağı üzere, Palu Köprüsü 19. yüzyıl boyunca sık sık hasar gördüğünden defalarca tamir edilmiştir. 1891 yılında tamir edildiğinde, köprünün uzunluğu 246 arşın<sup>30</sup> (takriben 186,5 m), genişliği 7,5 arşın (takriben 5,68 m), yüksekliği de 14 arşın (takriben 10, 61 m) idi<sup>31</sup>. Fakat 1308/1890-91 tarihli Diyarbekir Vilayet Salnamesi'nde köprünün uzunluğu 193 metre olarak belirtilmiştir (bkz. s. 109)<sup>32</sup>.

Palu Köprüsü, Osmanlı Döneminde olduğu gibi, Cumhuriyet Döneminde de sık sık onarım görmüştür. 1941, 1957 ve 1969 yıllarında yangından dolayı tahrip olan köprü, 1986 ve 1996 yıllarında onarılmıştır (Yapıcı 2004: 194). Nihayet 2012 yılında kapsamlı bir şekilde restore edilerek, köprüye yeni bir görünüm kazandırılmıştır.

Diğer taraftan Palu Köprüsü, bugünkü ölçüleri ve fiziki görünümüyle, 1891 yılında hazırlanan projesinden (bkz. Ekler, Belge-11) önemli farklılıklar da göstermektedir. Nitekim köprünün bugünkü uzunluğu 200 m, genişliği ise 4 metredir. Bu ölçülere göre, önceki halinden 13,5 metre uzun<sup>33</sup>, buna karşın 1,68 metre de dardır. Fiziki görünümüne baktığımızda ise; bugün, üçü büyük olmak üzere toplam sekiz kemerlidir (bkz. Ekler, Resim-4). 1891'de yapılan plana göre ise köprü, ara mesafeleri birbirinden farklı toplam sekiz kemerle baş tarafında yer alan kemersiz bir gözden oluşmaktaydı. Ancak 1900'lü yılların başında çekilen bir fotoğrafta (bkz. Ekler, Resim-1), köprü kemerlerinin yıprandığı, geçişler için kullanılan üst kısımların tamamen yıkıldığı, yıkılan yerlerin de ahşap malzemeyle onarıldığı görülmektedir.

<sup>30</sup> 1841 yılında mimar arşınının değeri platin bir ayar arşını ile 75,7738 santimetrelik bir standarda bağlanmıştır. As katları kadem, parmak, hat ve nokta (1 mimar arşını=2 kadem; 1 kadem=12 parmak; 1 parmak=12 hat; 1 hat=12 nokta) olan mimar arşınının uzunluğu daha sonraki tarihlerde yapılan düzenlemelerle 75,775 cm. kabul edilmişken bilâhare küsuratı yuvarlanarak 75,8 santimetreye tamamlanmıştır. Erkal 1991: 412.

<sup>31</sup> BOA, Y.MTV, 48/33. İ. Yılmazçelik tamir edilen köprünün uzunluğunu 147 metre, genişliğini ise 5 metre olarak hesaplamıştır. Bkz. Yılmazçelik 2015: 92.

<sup>32</sup> Ayrıca bkz. Çulpan 1975: 27.

<sup>33</sup> 1308/1390-91 Tarihli Diyarbekir Vilayet Salnamesi'ndeki bilgilere göre ise 7 metre uzundur (bkz. s. 109).

## Sonuç

Palu, Doğu Anadolu'da Murat Nehri Vadisinde kurulmuş, kalesi olan kadim bir yerleşim merkezidir. Yine tarihi köprüsüyle göz dolduran Palu, Osmanlı döneminde “yurtluk-ocaklık” ve “hükümet” adı verilen idarî yapılanmasıyla da dikkat çekmektedir.

Bugün Elazığ iline bağlı bir ilçe merkezi olan Palu'nun Diyarbakır'la bağlantısı öteden beri Murat Nehri üzerinde kurulu olan bir köprü vasıtasıyla olmaktadır. Bu köprü aynı zamanda Suriye ve Irak şehirlerini Palu'ya, oradan da kuzeydeki şehirlere bağlıyordu.

Palu Köprüsü'nün tarihi çok eskilere götürülmekte ise de, bunu doğrulayacak belgelerin olmaması, bu konudaki görüşleri şüpheli kılmaktadır. Nitekim 18. yüzyıl öncesine ait olan belgelerde ve seyahatnamelerde Palu Köprüsü hakkında herhangi bir bilgiye rastlanmamaktadır.

18. yüzyılın ortalarında hazırlanan resmi belgelerde varlığından haberdar olduğumuz Palu Köprüsü, 19. yüzyılda nehrin taşması sebebiyle sık sık hasar görmüş, bundan dolayı defalarca tamir edilmiştir. Bu tamir faaliyetleri 20. yüzyıl boyunca da devam etmiş, nihayet yakın zamanda kesme taşan yeniden yapılmıştır.

## Kaynakça

### 1. Arşiv Belgeleri

#### 1.1. Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

Mühimme Defterleri: 87 numaralı defter.

Nüfus Defterleri (NFS-d): 2687, 2689 ve 2690 numaralı defterler.

Tahrir Defterleri (TD): 200 numaralı defter.

Sadaret Mektûbî Kalemi Nezaret ve Devair: A.MKT.NZD,78/58

Sadaret Mektûbî Meclis-i Vâlâ Kalemi: A.MKT.MVL, 54/35

Sadaret Mektûbî, Mühimme Kalemi: A.MKT.MHM, 266/54

Dahiliye Mektûbî Kalemi: DH.MKT,1695/93, DH.MKT,1820/13, DH.MKT, 1859/68, DH.MKT, 1868/130.

Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı: Y.MTV, 48/33

Yıldız Perakende Ticaret ve Nafia Nezareti Maruzatı: Y.PRK.TNF, 3/5

1.2. *Vakıflar Genel Müdürlüğü Arşivi (VGMA)*: Defter no: 581

2. ***Şer'iyeye Sicilleri (Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Kütüphanesi)***

38244-II ve 38244-IV demirbaş nolu Harput Şer'iyeye Sicilleri (HŞŞ)

**3. *Salnameler***

1308/1890-91 Tarihli Diyarbekir Vilayet Salnamesi.

1301/1883-84 Tarihli Diyarbekir Vilayet Salnamesi.

1319/1901-1902 Tarihli Diyarbekir Vilayet Salnamesi.

1310/1892-93 Tarihli Bitlis Vilayet Salnamesi.

1316/1898-99 Tarihli Bitlis Vilayet Salnamesi.

**4. *Seyahatnâmeler***

Evliya Çelebi b. Derviş Mehmed Zıllî, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, 3. Kitap, (Haz. Seyit Ali Kahraman-Yücel Dağlı), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 1999.

Ebû Abdullah Muhammed İbn Battûta Tancî (2004), *İbn Battûta Seyahatnâmesi*, 2 cilt, (Çev. A. Sait Aykut), YKY, İstanbul.

Nâsır-ı Hüsrev (1950), *Sefername*, (Çev. Abdülvahap Tarzî), İstanbul.

İbni Cübeyr (2003), *Endülüsten Kutsal Topraklara*, (Çev. İsmail Güler), Selenge Yay., İstanbul.

**5. *Kaynak Eserler***

Nasûhü's-Silâhî (Matrakçı) (2014), *Beyân-ı Menâzil-i Sefer-i 'Irakeyn*, (nşr. H.G. Yurdaydın), TTK Yay., Ankara.

*IV. Sultan Murad'ın Revan ve Tebriz Seferi Rûznâmesi* (1999), (Yay. Yunus Zeyrek), Ankara.

Naîmâ Mustafa Efendi (1969), *Naîmâ Târihi*, c. 3, (Çev. Zuhuri Danışman), İstanbul.

AYCİBİN, Zeynep (2007), *Kâtip Çelebi Fezleke Tahlil ve Metin*, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul.

ÇOLAK, Songül (2015), *IV. Murad'ın Bağdad Seferi Menzilnamesi 1638*, İdeal Kültür Yayınları.

**6. *Araştırma ve İncelemeler***

AKGÜNDÜZ, Ahmet (1992), *Osmanlı Kanunnâmeleri ve Hukukî Tahlilleri*, 5. Kitap *Kanunî Devri Kanunnâmeleri II. Kısım Eyâlet Kanunnâmeleri (I)*, İstanbul.

AKSIN, Ahmet (1999), *19. Yüzyılda Harput*, Elazığ.

- AKYILDIZ, Ali (2003), "Mâbeyn-i Hümâyun", *DİA*, 27, Ankara, s. 283-286.
- BULDUK, Üçler (1998), "İdari ve Sosyal Açından Karakeçili Aşiretleri ve Yerleşmeleri", *AÜDTCF Tarih Araştırmaları Dergisi*, 30, s. 37-52.
- ÇULPAN, Cevdet (1975), *Türk Taş Köprüleri Ortaçağdan Osmanlı Devri Sonuna Kadar*, TTK, Ankara.
- ERKAL, Mehmet (1991), "Arşın", *DİA*, 3, İstanbul, s. 411-413.
- GÖYÜNÇ, Nejat (1975), "XVI. Yüzyılda Güney-Doğu Anadolu'nun Ekonomik Durumu", *Türkiye İktisat Tarihi Semineri (8-10 Haziran 1973), Metinler-Tartışmalar*, Ankara, s. 71-98.
- GÖYÜNÇ, Nejat (1991), "Yurtluk-Ocaklık Deyimleri Hakkında", *Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu'na Armağan*, İstanbul, s. 267-277.
- GÜNALTAY, Şemsettin (1987), *Yakın Şark II Anadolu En Eski Çağlardan Ahameniş'ler İstilasına Kadar*, Ankara.
- HONIGMANN, Ernst (1970), *Bizans Devleti'nin Doğu Sınırı*, (Çev. Fikret İşiltan), İstanbul.
- İLTER, Fügen (1978), *Osmanlılara Kadar Anadolu Türk Köprüleri*, Ankara.
- KILIÇ, Orhan (1999), "Yurtluk-Ocaklık ve Hükümet Sancaklar Üzerine Bazı Tespitler", *OTAM*, 10, Ankara, s. 119-137.
- KODAMAN, Bayram (1986), *Osmanlı Devrinde Doğu Anadolu'nun İdari Durumu*, Ankara.
- KONUK, Yunus Emre (2005), *Sultan IV. Murad'ın Bağdad Seferi ve Kasr-ı Şirin Antlaşması*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Afyon Kocatepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Afyonkarahisar.
- KÖROĞLU, Kemalettin (1996), *Urartular Döneminde Elazığ (Alzi) ve Çevresi*, İstanbul.
- OSTROGORSKY, Georg (1999), *Bizans Devleti Tarihi*, (Çev. Fikret İşiltan), Ankara.
- RAMSAY, W.M. (1960), *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*, (Çev. Mihri Pektaş), İstanbul.
- SEVİN, Veli (2005), "Elazığ/Bahçecik Yazıtı ve Urartu Eyalet Sistemi Üzerine Düşünceler", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 15/2, Elazığ, s. 379-384.
- SEVİN, Veli (1989), "Urartulara Ait Dünyanın En Eski Karayolu", *Anadolu Araştırmaları*, XI, İstanbul, s. 47-56.
- ÜNAL, Mehmet Ali (1992), "XVI. Yüzyılda Palu Hükümeti", *Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, Sayı: 7, s. 241-265.

ÜNAL, Mehmet Ali (1994), “XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Diyarbekir Eyaletine Tâbi Sancakların İdarî Statüleri”, *X. Türk Tarih Kongresi'ne Sunulan Bildiriler-1986*, c. V, Ankara, s. 2211-2220

YAPICI, Süleyman (2004), *Palu Tarih-Kültür-İdari ve Sosyal Yapı*, Elazığ.

YILMAZÇELİK, İbrahim (2015), “19. Yüzyılın İkinci Yarısında Diyarbakır Vilayetinde Nehirler ve Bunun Vilayete Tesirlerine Dair Bazı Tespitler”, *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 2*, (Haz. Şakir Batmaz-Özen Tok), Kayseri, s. 87-103.

YILMAZÇELİK, İbrahim (1995), *XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Diyarbakır (1790-1840)*, Ankara.

*Yurt Ansiklopedisi* (1982), 4, İstanbul.

<http://www.houshamadyan.org> (Erişim: 05.03.2018)

<http://www.selcuklumirasi.com/architecture-detail/palu-koprusu> (Erişim: 05.03.2018).

## Ekler

## 1. Belgeler

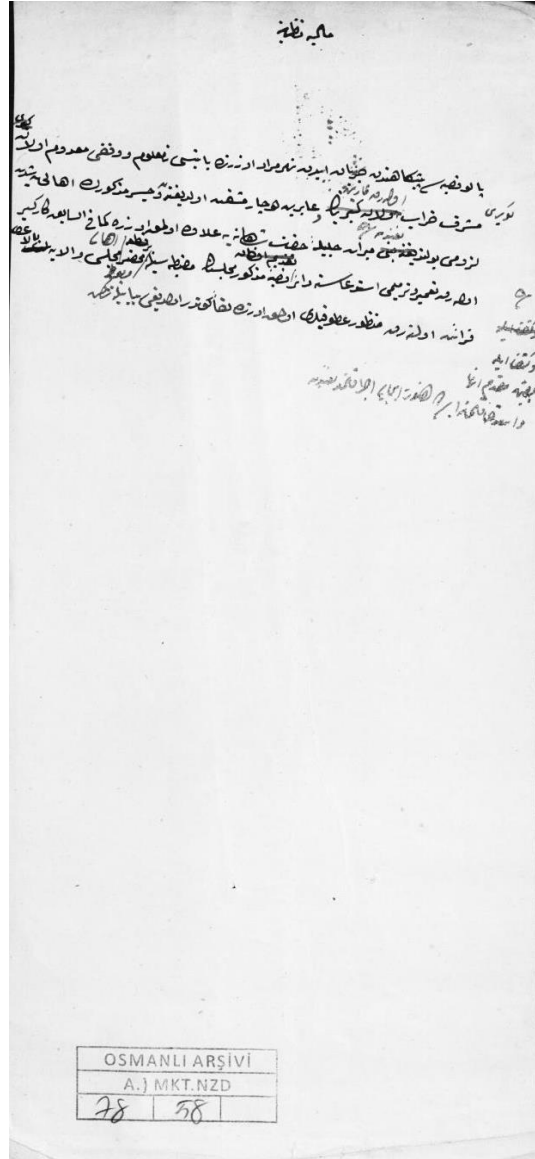
حدود القضاة والحكام وحدة الفقهاء والكلمة والحدود في خبر  
 نير فضيل وندوة كماله وندوة كماله وندوة كماله وندوة كماله  
 بما يؤمنه وراهم (ويفتح معلوم) (صفا) فابدا خبان جلاله ما ج وولته  
 ورفعال ربع استغانه و سلامه تنوبه اولوق تصحيح او نفعان در خانی  
 ناصیه سوزنده و (وكتار تبه وازنه و لاد و زلزلون ریزلنوز  
 تظلم و یا که اولم) بانچه خیاة عالیخان صدر او طردت بیوز خوین  
 مکة شریفه قدره و ماثر و بیوزده نکلیر حادش دیر قمرچ و لار قمر  
 واده و ساحت تا فید و در این ریلیون عنت قضا کده دعایا چادون  
 ذکر و نفعه یولدن ووزلادون وری تلادون تظلم و یا که انوز  
 خیرک بامور اولدوقه بولده رضوانت جعله نوکه عند نقید کدوه  
 بلیون عتاب و عتابه خطله دور سنر انکا کوز سننه اولون رحمان  
 و ساهله و نه بنایین خیر الیه سنر سولیم الیم کنر علاقت شون  
 رفقار دللا سنر بخیر زین (اولو کدوین انفعده کسینت کدوین  
 نه ثمانه و لاریلین و لاریلین ایوز کدوین بوج ع  
 صدوقه انچه  
 حکم و

Belge-1: Ergani Nahiyesi Sınırdan Murat Kenarına Kadar Yolların Düzeltilip  
 Temizlenmesine Dair, Harput Kadısı ve Mütesellimine Hitaben Yazılan Nisan 1639  
 (Evahir-i Zilkade 1048) Tarihli Fermanın Kaydı (HŞS, no: 38244-II, s. 145, belge  
 no: 2)

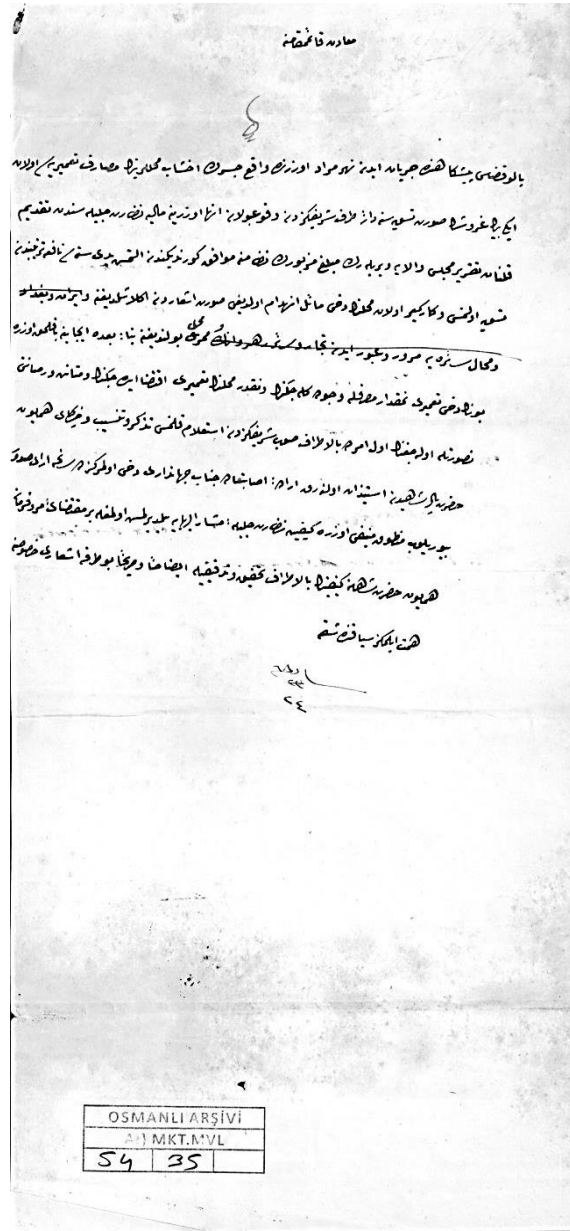


مرکز و سالک و ارباب  
و سایر کسب در ان توقافه و قائلان و سایر  
شیخ الاسلام در دوره طوبی 942 و در  
پسین صدر بودین و مراد صوبه (وزیران)  
در قلم کمدین لمع و زنج (وزیران)  
صفایه حکمدر کل صف (کامیاب)  
و سایر امور  
و روحیه  
صدر دوره امیر (وزیران)  
و غیره و هم مشور و وزیران صفایان  
سنان کل حکم بودین و کمدین  
کن تکر و زنج وزیران صفایان  
رویه صفایه حکمدر کل  
شوکیم سنان وزیران صفایان  
صفایان حاضر کل وزیران  
منوی او مکار مغرور  
کما که نقی (کمدین)

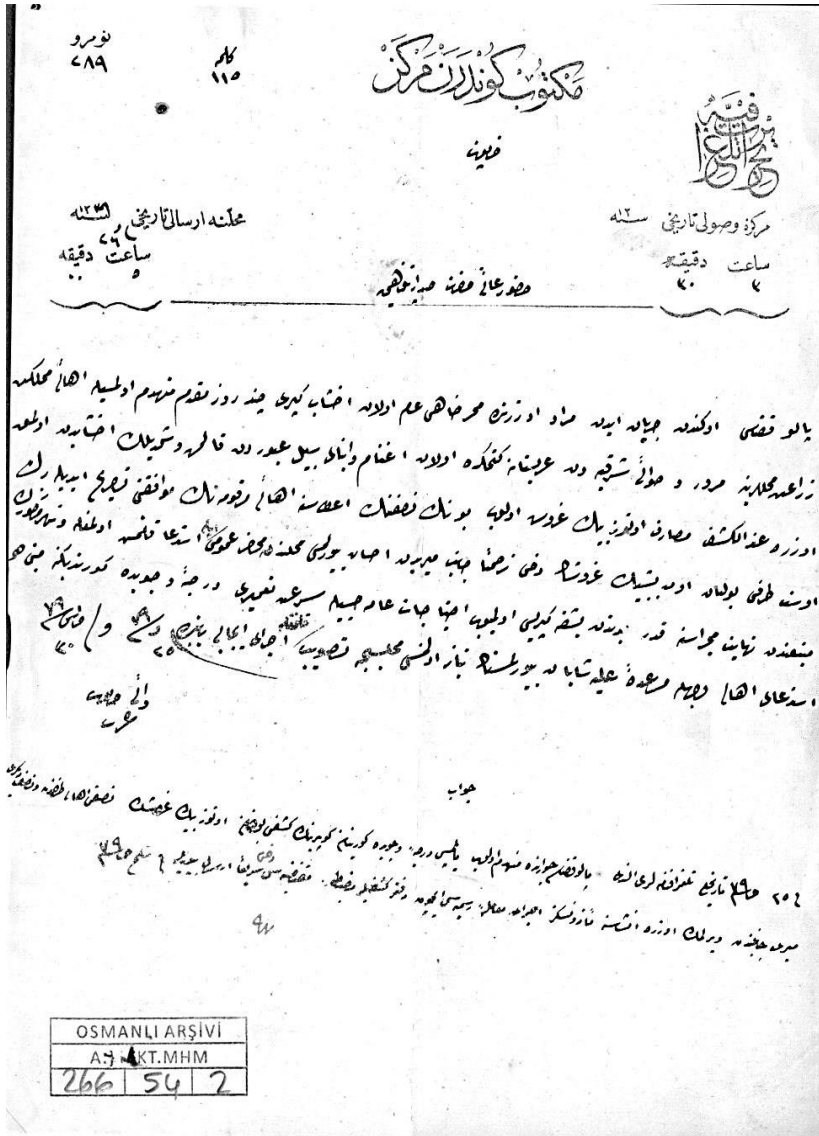
Belge-2: Yolların ve Gemilerin Tamirine Dair 26 Nisan 1638 (11 Z 1047) Tarihinde Harput, Malatya ve Ergani Kadılarına Hitaben Yazılan Fermanın Kaydı (BOA, Mühimme Defteri, nr. 87, s. 82, hüküm 238)



Belge-3: Maliye Nezareti'ne Hitaben Yazılan 13 Mayıs 1853 (4 Ş 69) Tarihli Yazı  
(BOA, A.MKT.NZD, 78/58)



Belge-4: Maden Kaymakamı'na Hitaben Yazılan 20 Mart 1862 (19 N 78) Tarihli Yazı (BOA, A.MKT.MVL, 54/35)



Belge-5: Harput Valisi'nden Sadaret Makamı'na Hitaben Yazılan 11 Haziran 1863 (25 R 79) Tarihli Yazı (BOA, A.MKT.MHM, 266/54)



مابین مابین جناب ملک زین العابدین پاشا

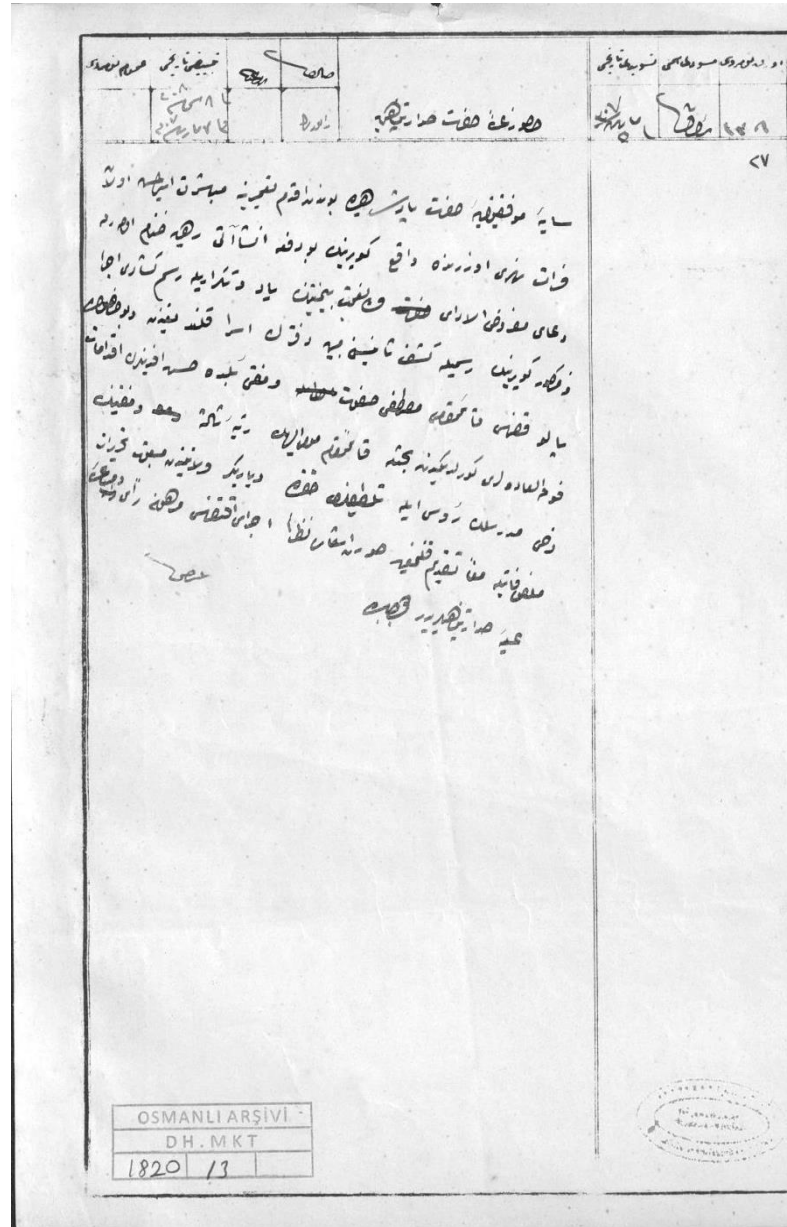
دینو انم خندان

معدن کما و علی الوعدی اکره جبران بدینا موسی و زنده طولا اعجاز قرنی در میان و غیره داراغاها اوردر رایشترجی اوردورس بیجه یلسع اهلان  
تغایر اربابا سبک راهاب رایای نامه نسیب اکره قیوم کوریک اوندی اوج کسره ادرهون ستره و قوشو بیضاغ قلمی مندم و مطعی کسره ادرهوی  
مصلی و معاشا کیره بیضاغ ادرهوی چه دیجه خاندن کرد و جورجه انراغ سکنه و قولا زینبید و کسره ادرهوی سنی برونک کوریک بیچاره سکن آسهاط اوردورس  
کیمی کسره ادرهوی بیضاغ قیوم کوریک اوندی اوج کسره ادرهون ستره و قوشو بیضاغ قلمی مندم و مطعی کسره ادرهوی  
بجز حفظ نظر اهلان ادرهوی کوریک کوریک اوندی اوج کسره ادرهون ستره و قوشو بیضاغ قلمی مندم و مطعی کسره ادرهوی  
سنگام بیخون سیره خاندن ادرهوی بیضاغ قیوم کوریک اوندی اوج کسره ادرهون ستره و قوشو بیضاغ قلمی مندم و مطعی کسره ادرهوی  
انی بیخون سیره اهلان ادرهوی بیضاغ قیوم کوریک اوندی اوج کسره ادرهون ستره و قوشو بیضاغ قلمی مندم و مطعی کسره ادرهوی  
جوریه ادرهوی اهلان ادرهوی بیضاغ قیوم کوریک اوندی اوج کسره ادرهون ستره و قوشو بیضاغ قلمی مندم و مطعی کسره ادرهوی  
زها و ترحم کسره ادرهوی بیضاغ قیوم کوریک اوندی اوج کسره ادرهون ستره و قوشو بیضاغ قلمی مندم و مطعی کسره ادرهوی  
بارشتر ادرهوی بیضاغ قیوم کوریک اوندی اوج کسره ادرهون ستره و قوشو بیضاغ قلمی مندم و مطعی کسره ادرهوی  
بجز مابین مابین جناب ملک زین العابدین پاشا

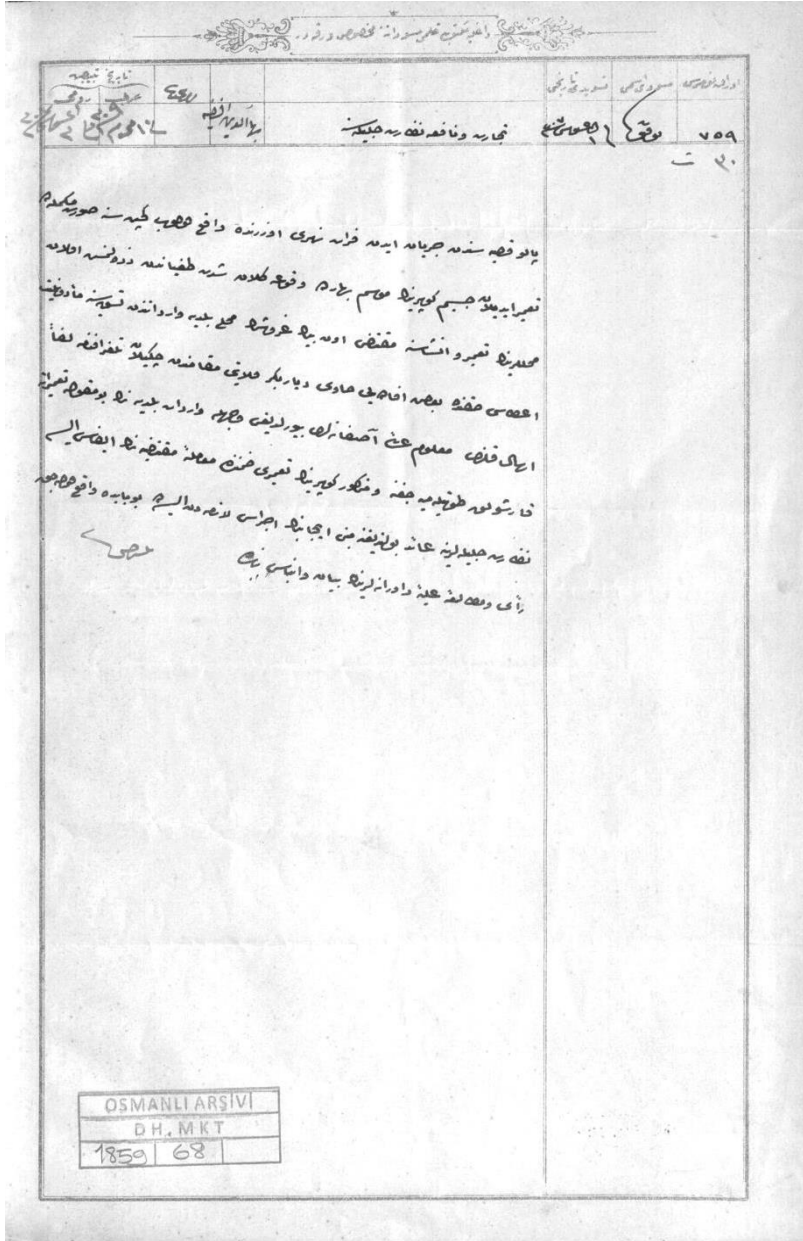
دایره کسره

Y.MTV 65/33

Belge-7: Diyarbekir Valisi Hasan Refik Paşa'dan Mabeyn-i Hümayun Baş Kitâbet Dairesi'ne Hitaben Yazılan 19 Şubat 1891 (10 Recep 308) Tarihli Yazı (BOA, Y.MTV, 48/33)

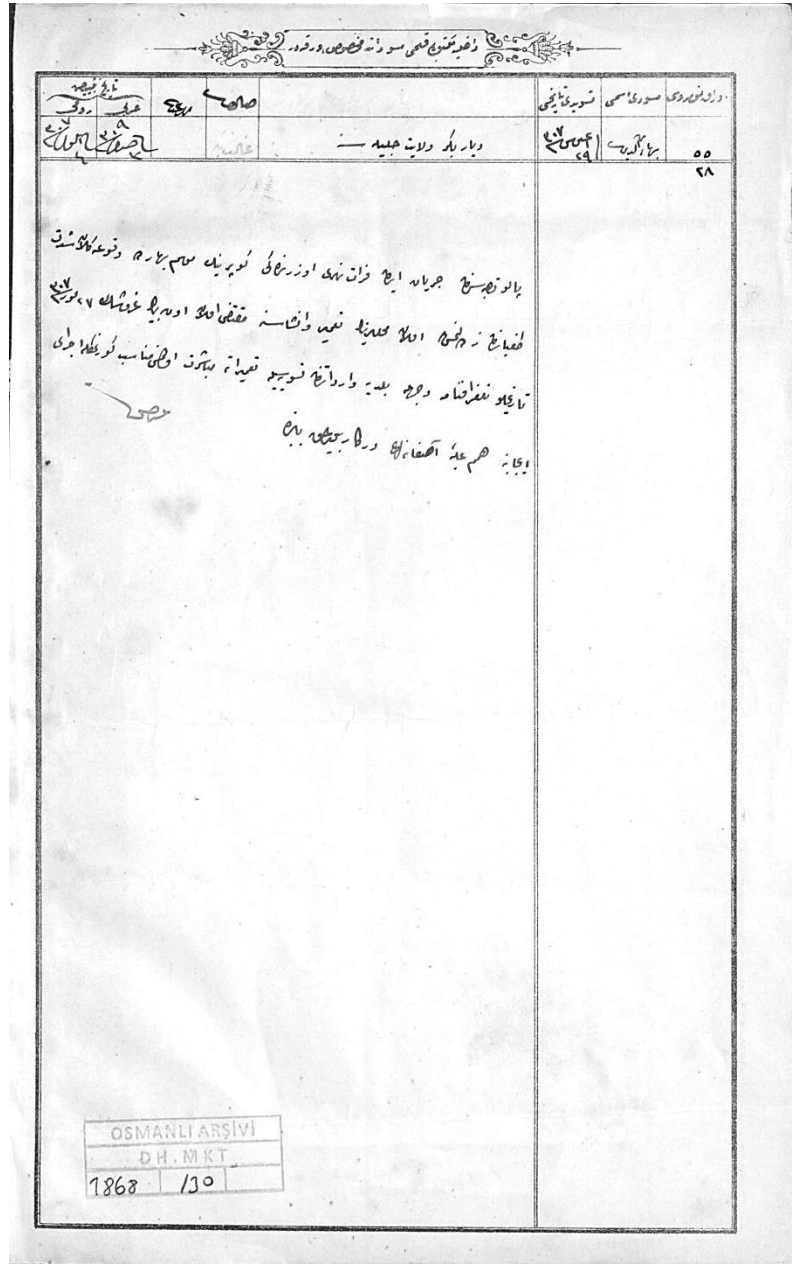


Belge-8: Dahiliye Nezareti'nden Sadaret Makamına Hitaben Yazılan 19 Mart 1891 (8 Ş 308) Tarihli Müsaade Yazısı (BOA, DH.MKT, 1820/13)

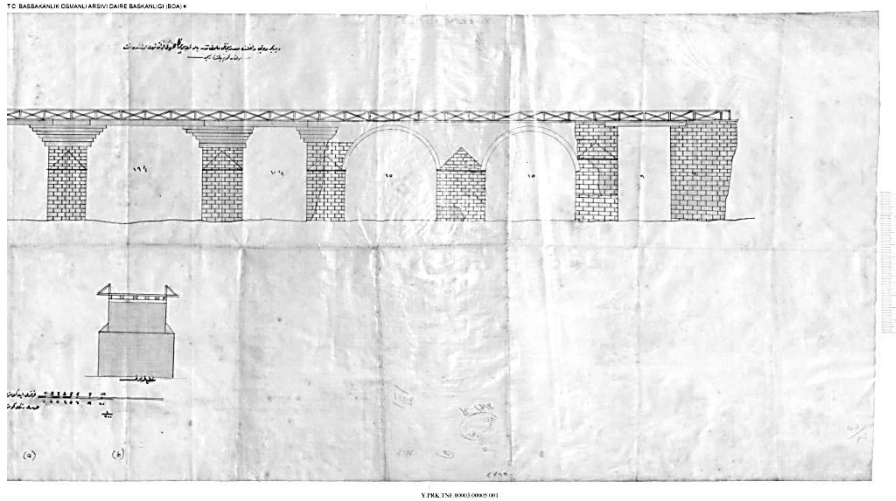
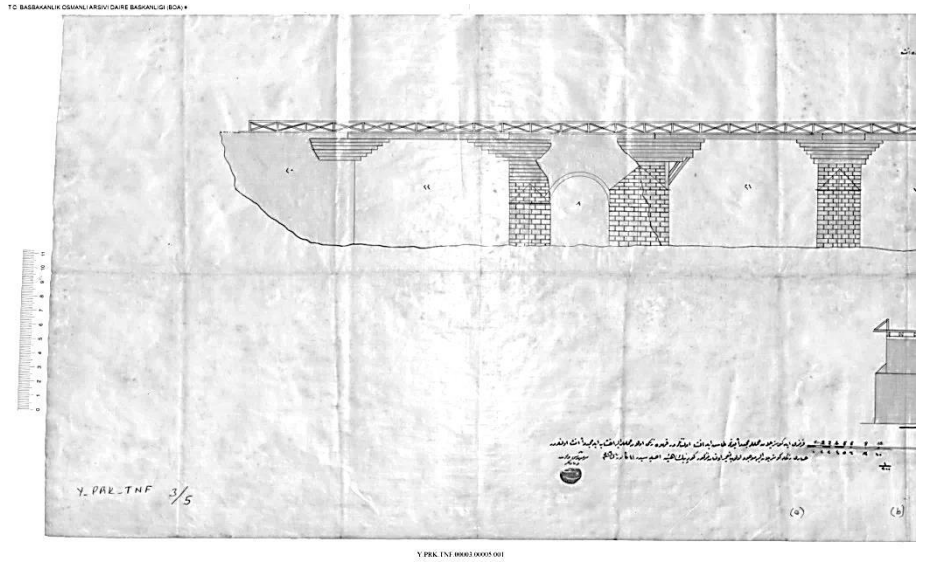


Belge-9: Ticaret ve Nafia Nezareti'ne Hitaben Yazılan 15 Ağustos 1891 (10 Muharrem 309) Tarihli Yazı (BOA, DH.MKT, 1859/68)





Belge-10: Dahiliye Nezareti'nden Diyarbakır Valiliği'ne Hitaben Yazılan 16 Eylül 1891 (6 Safer 309) Tarihli Yazı (BOA, DH.MKT, 1868/130)

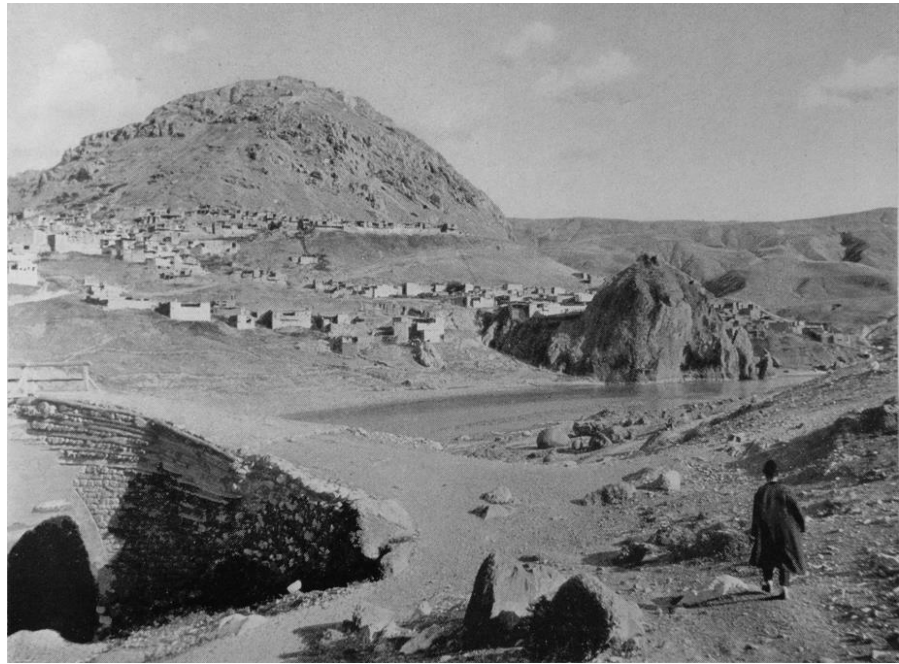


Belge-11: 1891 Yılında Onarılan Palu Köprüsü'nün Projesi (iki parça)  
(BOA, Y.PRK.TNF, 3/5)

## 2. Resimler



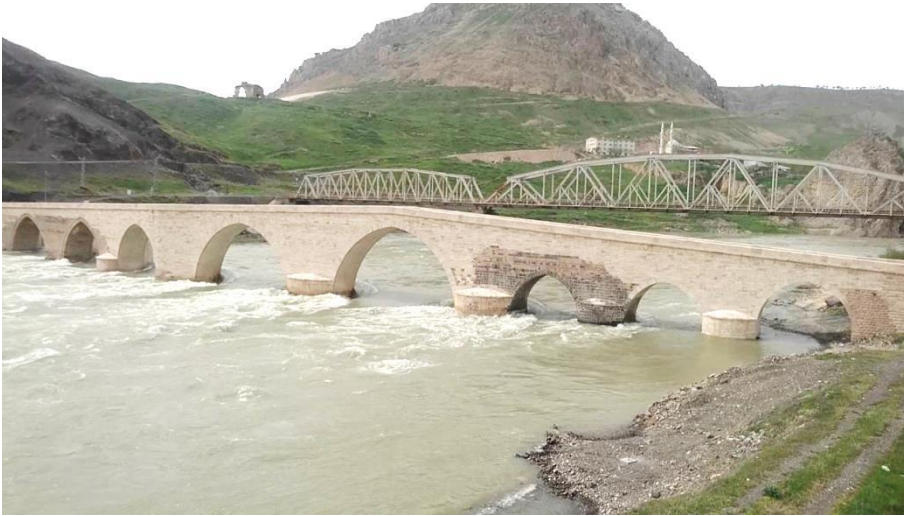
Resim-1: 19. Yüzyılda Palu Köprüsü (<http://www.houshamadyan.org>)



Resim-2: Palu'dan Bir Görünüm (1900'lı Yılların Başı)  
(<http://www.houshamadyan.org>)



Resim-3: Kaleden Palu ve Köprü'nün Görünümü (1900'lü Yılların Başı)  
(<http://www.houshamadyan.org>)



Resim-4: Palu Köprüsü'nün Son Hali