

Osmanlı Arşiv Belgelerinde Muş Köprüleri

Muş Bridges in The Ottoman Archive Documents

Korkmaz ŞEN¹ 



ÖZ

Doğu Anadolu Bölgesinde yer alan Muş, tarih boyunca birçok medeniyete ev sahipliği yapmıştır. Muş'un özellikle Urartu Devleti'nin batı yol güzergâhı ile tarihi ticaret yolu üzerinde yer alması bu kentin Urartululardan beri stratejik bir konumda kalmasını sağlamıştır. Çalışma konumuzu oluşturan köprüler de aynı güzergâh üzerinde yer almaktadırlar. Fakat bu güzergâhın Osmanlı Devleti hâkimiyetine kadar ki ara süreçte bölgeye hâkim olan bütün devletler tarafından da kullanıldığı söylenebilir. Muş Ulu Köprü, Karasu Köprüsü, Malazgirt Köprüsü ve Abdurrahman Paşa köprüleri olmak üzere toplamda dört tarihi köprü günümüze ulaşmıştır. Ancak bunlardan Abdurrahman Paşa köprüsü ile ilgili herhangi bir arşiv bilgisine ulaşılamamıştır. Aynı şekilde Muş Karasu Köprüsü'nün arşiv bilgileri olmakla birlikte kendisi günümüze ulaşamamıştır. Konumuzu oluşturan köprülerin ilk ne zaman ve kimler tarafından yapıldıklarını ortaya koyan kesin bilgiler mevcut değildir. Eldeki arşiv belgelerinden Muş'taki tarihi köprülerin Osmanlı son dönemlerinde kullanılmayacak kadar yıkılmış olmaları nedeniyle ya yeniden inşa edilmiş ya da esaslı bir onarımdan geçmiş oldukları anlaşılmaktadır. Mevcut belgeler başta olmak üzere malzeme-tekni ve plan açısından değerlendirilmeleri amaçlanmaktadır.

Anahtar kelimeler: Muş, Köprü, Murat, Kirkgöz, Abdurrahman Paşa

ABSTRACT

Muş, located in the Eastern Anatolia Region, has hosted a number of civilizations throughout history. That Muş was situated particularly on the western route of the Urartian state and on a historical trade route, made the city remain in a strategical location throughout history. The bridges examined in the study were also on the mentioned route. However, it may be stated that the route had been used by all states ruling the region in the interlude until the rule of the Ottoman Empire. Four historical bridges, including the Mus Ulu Bridge, the Karasu Bridge, the Malazgirt Bridge and the Abdurrahman Pasha Bridge have reached the present day. However, among them, no archival information about the Abdurrahman Pasha Bridge could be obtained. Similarly, although the archival information related to the Mus Karasu Bridge is available, the bridge itself did not survive. There is no exact information indicating when and by whom the analyzed bridges were first built. It may be inferred from the obtained archive documents that the historic bridges in Muş were either rebuilt or substantially repaired because they had been too destroyed to cross in the late Ottoman period. In the existing publications, the studied bridges were dated back to the Seljuk period, when they were examined in terms of their materials, engineering, and plans. However, any documents confirming this assumption could not be obtained. The aim of the study is to evaluate the existing documents in particular and the bridges, in terms of their materials, engineering, and plans.

Keywords: Muş, Bridge, Murat, Kirkgöz, Abdurrahman Paşa

Sorumlu yazar/Corresponding author:

Korkmaz Şen (Dr. Öğr. Üyesi),
Firat Üniversitesi, İnsani ve Sosyal Bilimler
Fakültesi, Arkeoloji Bölümü, Elazığ, Türkiye.
E-posta: ksen@firat.edu.tr
ORCID: 0000-0003-4332-7567

Başvuru/Submitted: 27.03.2019

Revizyon Talebi/Revision Requested:
19.09.2019

Son Revizyon/Last Revision Received:
15.10.2019

Kabul/Accepted: 17.10.2019

Online Yayın/Published Online: 23.10.2019

Atıf/Citation: Sen, Korkmaz. "Osmanlı Arşiv Belgelerinde Muş Köprüleri." *Türkiyat Mecmuası- Journal of Turkology* 29, 2 (2019): 525-552. <https://doi.org/10.26650/iuturkiyat.636824>

EXTENDED ABSTRACT

Muş, located in the Eastern Anatolia Region, has hosted a number of civilizations throughout history. That Muş was situated particularly on the western route of the Urartian state and on a historical trade route, made the city remain in a strategic location throughout history. The bridges examined in the study were also on the mentioned route. However, it may be stated that the route had been used by all states ruling the region in the interlude until the ruler of the Ottoman Empire. Four historical bridges including the Mus Ulu Bridge, the Karasu Bridge, the Malazgirt Bridge and the Abdurrahman Pasha Bridge have reached the present day. However, among them, no archival information about the Abdurrahman Pasha Bridge could be obtained. Similarly, although the archival information related to the Mus Karasu Bridge is available, the bridge itself did not survive. There is no exact information indicating when and by whom the analyzed bridges were first built. It may be inferred from the obtained archive documents that the historic bridges in Muş were either rebuilt or substantially repaired because they had been too destroyed to cross in the late Ottoman period. In the existing publications, the studied bridges were dated back to the Seljuk period when they were examined in terms of their materials, engineering, and plans. However, any documents confirming this assumption could not be obtained.

The first document concerning the bridges dates back to 1849. It is stated in this document that the Mus Ulu Bridge had 18 bays, one of which was destroyed and in need of repair. However, it has reached to the present day with its 12 bays.

The Karasu Bridge and the Ulu Bridge (Historical Murat Bridge) are located on the same route. It is followed on the same route by the Karasu Bridge, the Ulu Bridge, the Mercimek Castle, and the Abdurrahman Pasha Bridge, respectively, from Mus center towards Erzurum. It is noted that the comings and goings were interrupted for about 15-20 days, particularly in harsh climate conditions, and especially caravans and poor people could not cross. It was possible to cross only by means of donkeys or other animals at that time. Moreover, it is noted in the subsequent documents that correspondences were initiated in H.1311/C.E. 1893; however, a favorable result could not be obtained until the early 1900s. It may be inferred from the documents that the bridges were either repaired, or another solution was produced for transportation between the years 1849 and 1890. However, it is stated that the Karasu and Ulu Bridges were too destroyed to cross, and the Karasu Bridge was completely ruined and the last wood left on it also went away because of the water in 1893. Thus, there is a high probability that the deck part of the Karasu Bridge, which could not reach today, was wooden. It is also emphasized that the Ulu Bridge also collapsed, and it had to be repaired as it was crucial for the transportation of the army; otherwise, it would be dangerous in terms of safety and it would be impossible for the transportation of the army between the routes Bitlis-Muş-Erzurum and Bitlis-Muş-Bingöl-Harput. It is also noted that both of the bridges had to be renovated in accordance with their original forms.

It may be claimed that a security threat has increased in the region since the beginning of the 20th century. It is known that the following years correspond to World War I. The other point to take into consideration is the dating of the bridges. The Karasu Bridge could not reach the present day. No information was obtained in relation to the date of its construction.

It is not known when and by whom the Mus Ulu Bridge (Historical Murat Bridge) was first built. However, it may be concluded from its prevailing condition that it underwent considerable repairs in the late Ottoman period. Considering its materials and technique, it may be noted that it has some noteworthy similarities with the Kırkgoz Bridge, located on the way of the Tohma Stream in Malatya. The historical background of the Kırkgoz Bridge in Malatya is not precisely known today.

However, it is inferred from another archival document that the Malatya-Kırkgoz Bridge was one of Murat 4th's charity works and had been repaired together with the Karakısıt bridge in Hekimhan for three years, and the repair was completed, and the bridge was reopened to use. However, it is not precisely clear whether it was rebuilt or not. According to the present document, it may be claimed that it was first built by Murat 4th. Nevertheless, it would be useful to consider its construction year carefully. It is highly possible that the Mus Ulu Bridge (Historical Murat Bridge) was also reconstructed by Murat 4th. The reason for this is that the bridge is called "Historical Murat Bridge" today. It must have reached today because of its constructor. It is similar to the Malatya-Kırkgoz Bridge in terms of its materials and technique. It is most likely that some hans and bridges on the route were repaired, and some of them were reconstructed to facilitate the crossing of the army during the Baghdad expedition of Murat 4th.

Although there are no available documents about the Abdurrahman Pasha Bridge, it may be assumed, as its name suggests, that the present bridge was built by the ruler of Muş, Abdurrahman Pasha, in the first half of the 19th century. It is realized that Abdurrahman Pasha was appointed as the ruler of Muş in 1827. Considering that he was murdered soon after his appointment in 1827, it is most likely that the bridge was constructed in 1827 or 1828.

As for the Malazgirt Bridge, it is also unknown when and by whom it was built. However, according to the information in the documents, it had been absolutely destroyed, and only its piles have reached today, and it had not been repaired until the years 1911-1912. It is highly possible that it was rebuilt in the Republic period. The aim of the study is to evaluate the existing documents in particular and the bridges, in terms of their materials, engineering, and plans.

1. Giriş

Köprü; su, kanyon, vadi, çukur gibi engelleri bulunan bir araziye aşmak karşından karşıya geçmeyi mümkün kılmak veya kolaylaştırmak için bir arazinin iki yakasını üstten birbirine bağlayan ahşap, kâgir, asma veya ayaklı yapılara denir.¹ Köprülerin esas amacı yol güzergâhlarındaki engelleri aşım sürecini sürekli ve güvenli kılmaktır. Güzergâhlar ve köprüler daha çok ticari faaliyetleri düzene koymak, askerin hareketini kolaylaştırmak, hac veya tacirlerin güvenliğini sağlamak, posta teşkilatını (haberleşme) düzene koymak gibi amaçlarla inşa edildiği gibi bazen de savunma amacıyla yapılmışlardır.² Yapımında kullanılan malzemeye ve yapım tekniğine göre kemer sayısı, düz ve dik görünüşlü gibi farklı şekilde tanımlanmıştır. Tarihi köprüler, özellikle ahşap ve taş malzemeden yapılmışlardır. Daha sonraki dönemlerde sanayinin de gelişmesiyle birlikte ortaya çıkan beton, demir, çelik gibi yeni malzeme türüyle de inşa edilmeye başlanılmıştır.

Anadolu'da bilinen en eski tarihli köprü Hitit Devleti'nin başkenti Boğazköy'de bulunan (M.Ö. 8. yy) Taş köprüdür.³ Köprüler ile doğrudan bağlantılı olan bölgedeki güzergâhlar ise Akad ve Eski Asur dönemlerinde ortaya çıkmıştır. Söz konusu güzergâhlardan biri Cizre'den girerek Anadolu'nun içlerine kadar devam etmekteydi.⁴ Aynı şekilde Persler, Romalılar, Selçuklu ve Osmanlı Devleti de aynı yolları geliştirerek kullanmış olmalıydılar.

Bölgedeki en eski yol kalıntısı Urartu dönemine tarihlendirilen Bingöl Karakoçan sınırında bulunan taş döşeli yol olduğu iddia edilmektedir.⁵ Özellikle konumuzu oluşturan köprülerin Urartu Krallığı'nın batı yolu olan ve Erciş'ten başlayıp Muş-Bingöl üzerinden Malatya'ya uzanan yolun üzerinde yer alması nedeniyle dikkat çekicidir.⁶ Bu ulaşım ağı, merkezi Van (Tuşba) olan Urartuların taşra ile bağlantısını sağlaması açısından önemlidir. Ancak böyle önemli bir yol üzerinde Urartulardan kalma herhangi bir köprü tespit edilememiştir. Kendi dönemine göre modern sayılabilecek bir yol ağına sahip olan bir uygarlığın doğal engelleri aşması için bir takım çözümler üretmesi kaçınılmazdır. Urartu sonrası dönemlerde egemenlik kuran devletlerinde yol gibi imar faaliyetlerinde buldukları muhakkaktır. Pers kral yolu, Roma yolu ve aynı yolları devamında bölgede hâkimiyet kuran devletlerin de bu tarihi yol ve güzergâhları kullandıkları ve imar ettikleri bu minvalde değerlendirilebilir.

1 Doğan Hasol, *Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü*, (İstanbul: Yem Yayınları, 2008), 280.

2 Zeki Velidi Togan, *Umumi Türk Tarihine Giriş* (İstanbul: İsmail Akgün Matbaası 1946), I: 123, 302-303.; Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbent Teşkilatı*, (İstanbul: Eren Yayıncılık, 1990), 5.; Cevdet Çulpan, *Türk Taş Köprüleri Ortaçağdan Osmanlı Sonuna Kadar* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayını, 2002), 1.

3 Cevdet Çulpan, *Türk Taş Köprüleri Ortaçağdan Osmanlı Devri Sonuna Kadar*; 2.

4 Meral Halifeoğlu, Halide Sert ve Süheyla Yılmaz, "Tarihi Kurt Köprüsü (Mihraplı Köprü, Vezirköprü) Restorasyonu Proje ve Uygulama Çalışmaları", *METU JFA/2*, (2013), 30: 2, 82.

5 Veli Sevin, "Urartulular'a Ait Dünyanın En Eski Karayolu", *Anadolu Araştırmaları*, 11, (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Basımevi, 1989), 47-63.; Sırrı Tiryaki, *Urartu Krallığı'nın Batı Yayılımında Bingöl Güzergâhı*, Ed. B. Gökçe, P. Pınarcık, (Ankara: Akademisyen Kitabevi, Ankara, 2018), 385-387.

6 Nurettin Koçhan, Cumhuriyet Sur, "Muş-Kepenek Urartu Kalesi", *Atatürk Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü Dergisi*, 10, (Erzurum, 2003), 57-64.

2. Tarihi Muş Köprüleri

Buradaki köprülerin ele alınmasının nedeni şimdiki kadar yapılmış olan çalışmalarda köprülerle ilgili arşiv belgelerinin incelenmemiş olmasıdır. Başbakanlık Osmanlı Arşiv belgelerinde Muş Ulu Köprü, Karasu Köprüsü, Malazgirt köprüleri yer almaktadır. Bunların dışında Abdurrahman Paşa Köprüsü de tarihî bir köprü olmakla birlikte bu köprü ile ilgili herhangi bir belgeye ulaşılamamıştır. Muş ilindeki tarihi köprülerden; Ulu Köprü (Murat Nehri Köprüsü), Tarihî Malazgirt Köprüsü ve Abdurrahman Paşa köprüleri günümüze ulaşmıştır. Ancak bilimsel yayınlarda daha çok Ulu Köprüyü (Tarihî Murat Köprüsü) görmekteyiz. Bu durumun nedeni tarihî bir yol güzergâhı üzerinde yer alması ve günümüze sağlam ulaşan nitelikli bir köprü olması düşünülebilir.

2.1. Muş Ulu (Tarihî Murat Nehri Köprüsü) Köprü

Muş Ulu (Tarihî Murat Nehri Köprüsü) Köprüsü, Muş-Varto yolunun 10. km. de bulunan, araç trafiğine açık modern karayolu köprüsünün 2 km. doğusunda, Murat Nehri üzerinde yer almakta ve Muş-Erzurum-Bingöl güzergâhını birbirine bağlamaktadır.

2.1.1 Yapım Tarihi

C. Çulpan “Köprü üzerinde, mermere kabartma olarak işlenmiş 6 satırlık Türkçe bir kitabe vardır. Çok yıpranmış olduğundan okunaksızdır. Yalnız son satırında: “Hatun, mükâfat eylesün-1233” yazı ve tarihi seçilebilmektedir” Devamında H.1233, M.1817 tarihinin köprü tamirâtı olmalı şeklinde vermiştir.⁷

G. Tunç ve B. N. Kulağuz ise köprünün mimari özelliklerinden dolayı Selçuklu devrine (XIII. yy.) tarihlenebileceğini belirtmişlerdir.⁸

Başbakanlık Osmanlı Arşiv Belgelerinde, Karasu ve Murat Köprüleri birlikte ele alınmıştır. Ancak eldeki belgelerden ilk yapım tarihlerine dair herhangi bir bilgiye ulaşılamamıştır. Elde edilen belgelerdeki bilgiler şu şekildedir:

1. Belge

En erken tarihli belge Başbakanlık Osmanlı Arşivi’nde bulunan Meclis-i Vala (MVL) 228-29-H. 3.12. 1265, (M.20 Ekim 1849) tarihli, kutu ve gömlek numaralı belgedir. Belge10 varaktan oluşmaktadır. Fakat hepsinde de hemen hemen aynı konular dile getirilmiştir. Özetle şöyledir:

“..... Muş kasabası Meclisinin mazbatası mailinde kazai mezbure bir saat mesafede vaki Kara Su Nehri üzerinde kargir Cısr var ise de nehri mezkûr mecrasını değışub aher mahalden cereyan eylemiş olduğı cihetle cısr-i mezburun faidesiz ve hali mahalde kalmış ve yine kasabai mezbureye üç saat mesafede cereyan eden Murad nehri üzerinde bulunan Cısr-i Kebir’in bir gözü münhedim olmuş ve işbu nehirler eyyamı şitada ba’zen onbeş yirmi

7 Çulpan, *Türk Taş Köprüleri Ortaçağdan Osmanlı Devri Sonuna Kadar*, 190.

8 Gülgün Tunç, *Taş Köprülerimiz* (Ankara, Karayolları Genel Müdürlüğü Yayınları, 1978), 145.,Bülent Nuri Kılavuz, *Muş ve Çevresindeki Türk Mimari Eserleri*, (Yüksek Lisans Tezi, Yüzüncü Yıl Üniversitesi, 1997), 85.

gün kadar geçit vermeyerek ta'til-i mesalih-i ahali ve fukarayı mucib olmakda bulunmuş idüğünden ve zikir olunan hali cisir'in mahal-i asliyesinden kaldırulup nehr-i mezkurun münasib mahalline inşası ve Murad Nehri üzerindeki köprünün dahi yıkılan gözünün ta'mir ve termimi kırk beş bin kuruş mesarifile vücuda geleceği tahmin olunmuş olduğundan saye-i inayet vayecenab-ı cihanbani bunların inşa ve ta'miri hususu istid'a ve niyaz olunmuş olduğu inha ve iş'ar kılınmış ve keyfiyet Nafiye nazırı devletlu paşa hazretleriyle havi el muhabere mahali asliyesinden kaldırılubda diğer münasib bir mahale müceddeden yapıdırılacak Cisir-ülmahali kayutlu mesarifiyeye muhtaç olacağından başka nehri mezbur oradan dahi mecrasını değiştirecek olduğu suretde yine bir faideyi mezid olamayacağından evvela nehri mezkurun mecrayı kadimine tahvili çaresine bakılubda mümkün olmadığı veyahut pek çok mesarifiyeye muhtaç olduğu ve cisir-i mezkur yeniden yapılacak mahalli kurbu ile enkazı kullanılmak ve uzak olarak enkazının nakli ziyade mesarife ...”(Ek.1).

Belgenin ilk sayfasında bir satırı ayrıca dikkat çekmektedir:“Kasaba-i mezkureye üç saat mesafe mahallinde cereyan itmekde olan Murad Nehri üzerinde **on sekiz (18) kemer** üzerine mahdut Cisir-i Kebir'in dahi bir gözü münhedim ve harab olmuş idüğünden **Karbaniye (Kervanlara) vesaireye ebnây-ı sebil mürur ve ubur idemeyerek** eyyamı şitada kelek ve hayvanat vesaire ile geçilmekte ...”⁹ şeklinde devam etmektedir (Ek.2). H.1265 (M. 1849) tarihinde Muş Ulu Köprüsü'nün 18 kemerli olduğu, tahrip olması nedeniyle kervanların ve insanların geçemediği, geçiş için Karasu ve Murat nehri üzerindeki her iki köprü için de şimdilik kelek¹⁰ ve hayvanların kullanıldığı, eğer bu sene tamir edilmez ise gelecek yıllarda tamamen yıkılabileceği, aynı şekilde fakir fukaranın geçemeyeceği, geçişler olması halinde muhtemel ölüm hadiseleriyle karşılaşılabilceği belirtilmiştir.

Devamında iklim şartlarının ağırlaştığı zamanlarda bendin yıkılacağı masrafın boşa gideceği belirtilmiş, Karasu Köprüsü'nün yeniden yapılması Ulu Köprü'nün ise yıkılan kemerlerin tamir edilmesinin daha uygun olacağı bunun için kırk beş bin kuruşun yeterli gelebileceği belirtilmiştir. Eğer bu sene içerisinde bunlar yapılmaz ise tamamen yıkılabilecekleri dile getirilmiştir.

2. Belge

“Bitlis vilayetine

Muş civarında vaki kara su ile murad nehri üzerindeki köprülerin süratle inşası hakkında dördüncüyü orduyu Hümayununiş'ar üzerine taraf serasker ba tezkere bildirilmesiyle iktizasının tesri'i icrası.”

2. belgenin 2. Sayfasında:

Muş'a bir saat mesafede bulunan kara su üzerindeki köprü yıkıldığından üzerinde yalnız bir ağaç kaldığı hasbel mevsim suyun tuğyan sebebiyle mezkur ağaç da gittiği halde mürur ve uburun munkati' olacağı Muş kumandanlığından iş'ar olunması üzerine mezkur köprü

9 Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Meclis-i Vela (MVL) 228-29-H. 3.12. 1265, (M.20 Ekim 1849).

10 Not: Kelek, İrmaklarda karşıdan karşıya geçmeyi mümkün kılmak için şişirilmiş tulumlar üzerine kurulmuş bir tür sal'a denir. Bkz. T.D.K. Sözlüğü

ile Murad nehri köprüsünün süratle inşaları lüzumu defaatle Bitlis vilayetine yazıldığı gibi bu kere dahi te'kid idildiğinden tesbitle mezkur köprülerin süratle inşaları hakkında iktizasının ifası hususu dördüncü orduyu hümayun müşiriyet-i celilesinden ba telgrafname izbar kılınmış olmakla icabını icra ve taraf çakeranemde emr ve inba buyrulmuş¹¹
Serasker 20309.(Ek.3)

3. Belge

3. Belgenin 1. sayfasında:

Maliye nezareti celilesine

20 Ağustos 330 tarihli ve 828 numrolu tezkireye zeyildir Muş Erzurum tarik-i umumiyesi müsadif Karasu köprüleri ile Murad Köprüsünün inşasında ki lüzum ve mecburiyete dair Bitlis vilayeti ser mühendisliğinden mersul tahrirat suretinin gönderildiğini, ve inşaatı mezburiçün muktezi sarfiyatın te'cil ve te'diyat kararından istisnası hakkında vilayeti müşarunileyhin defterdarlığına telgraf tebliğatı lüzumunu

3. Belgenin 2. Sayfasında:

Ahvalı hazırda dolayısıyla bilumum inşaatı tevakkuf itdi filhakika böyle buhranlı bir zamanda inşaatın tevakkufu tabii ise de bu meyanda esasen sevkıyat askeriyece haiz ehemmiyet bulunan bazı inşaat karşılığının mesarifin yevmi meyanda idhali elzemdir. Tarik-i umumiyeden Muş ve Erzurum tarikine mesarif Karasu köprüsüyle Murad köprüsü bu kabilden olub kemal-i keremle inşaatına devam idilmekte iken esbab-ı ma'ruze dolayısıylauğramışdır. Bu köprü mevcut olmadıkça Bitlis vilayetinin Erzurum ile muvaredatı kat' idilmiş olacağı gibi Harput, Palu Çapakçur- Genç Muş kısmında vuk'u bulacak sevkıyat dahi mümkünsüz olur. Binaenaleyh hiç olmazsa bu iki köprüünün ikmalî inşaatı hakkında sarfiyat icrasına müsaade olunması lüzumu maliye nezareti celilesinden defterdarlığa emir verdirilmesi müsterhimdir. İnşaatın bu suretle tevakkufuna rağmen gayrı muallem efraddan teşkil eden tabur ile Çapakçur-palu kısmı tariki ve Çapakçur-Genç ve Muş tariklerinin inşası ve aynı zamanda Van' da müteşekkil bir taburla da iki cihetden Van-Bitlis tarikinin inşası orduca takarrur etmiş ve bu hususda icab iden tedavirin ittihazına tevessül eylemiş olduğu gibi Çapakçur ve tarihine me'murini fenniye dahi izan idilmiş olmakla birkaç gün sonra acizleri dahi ağılat ve edevatı müsteshiben oraya azimet ideceğinden ve seferberlik dolayısıyla me'murinin askere sevk idilmesi yüzünden daireyi hümayun sed etmek mecburiyetinde bulunduğunun arzıyla muhaberatın te'hirinden dolayı ...”

23 Ağustos 1333 (Ek.4).

2. Belge 3. Sayfada da, aynı şekilde bu köprülerin yapımının aciliyeti ile ilgili bilgi verilmektedir.

4. Belge

Muş'un karasu köprüsünün pek ziyade harabe bir halde olub ta'mirat lazımı icra edilmediği surette acilen lüzumu tamiri Van vilayeti posta ve telgraf baş müdüriyetinin iş'arına atfen posta ve telgraf ve telefon nezareti celilesinden iş'ar olunmasıyla ledel muhabere nafia nezareti celilesinden alınan tezkerede üç yüz yirmi senesi için umumi bütçeden ifraz olunan sekiz yüz üç bin sekiz yüz doksan sekiz kuruşa aid hulasa namenin postaya tevdi'en gönderilmiş ve ahiren neşr olunan idare-i hususiye vilayet-i kanun müteveffî tark? Vilayet-i

11 Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), 192/14381, (H. 20 Ağustos 330).

müteallik-i muamelatın izası mahallerine bırakılmış olunduğuna 4 Nisan 329 tarihli telgrafname ile tarik Valilerine tebliğ olduğu bildirilmekle bir an evvel icra ve ikmal esbabının ittiği mütemennadır". (Ek. 5).

Bu belgede bölgedeki yetkililer Karasu Köprüsü'nün harabe hale geldiği ve bir an evvel tamir edilmesinin gerektiğinin hükümete bildirdikleri görülmektedir. Hükümetin de ilgili mercilere gerekli talimatı verdikleri anlaşılmaktadır.

5. Belge

Bu belgede de aynı şekilde Murat Nehri ve Karasu Nehri üzerinde yer alan iki köprünün tamiratları hakkında olup, murat nehri üzerindeki köprü için yapılan keşifte 8540 ve Karasu Köprüsü için de 2654 kuruş masraf ile tamir edilebilecekleri belirtilmektedir. Ancak tamirin bu sene uygun görülmediği sonraki bir sonraki seneye bırakıldığı belirtilmiştir.¹²

6. Belge

Bu belgede de aynı şekilde Muş ovasında yer alan Karasu ve Murat nehirleri üzerindeki iki köprünün tamire muhtaç olduğu tamir edilmeleri için yazı yazılmıştır.¹³

7. Belge

Dâhiliye Nezaret-i Celilesine

Posta Telgraf ve Telefon Nezareti

Muş'un Karasu Köprüsünün Tesri' Ta'miri Esbabının İstikmaline Dair

Devletlü Efendim Hazretleri

Muş'un Karasu Köprüsü harab olduğundan acilen ta'miri için vilayetçe nafia nezareti celilesinden tahsisat talep edildiği ve mezkur köprü ta'mir idilmez ise postaların ve mürur ve uburun haziran nihayetine kadar münkati' olacağı Van vilayeti posta ve telgraf baş müdüriyetinden alınan telgrafnamede iş'ar olunmuş ve postaların aylarca ataletini icab iden mahzur vak'an bir an evvel ref" ve defindeki ve cevi ve ehemmiyet nezd ali-yu nezareti penahilerinde Müslim bulunmuş olduğundan icra-i icalî esbabının istikmaline ma'da buyrulması ehemmiyetle rica olunur. Ol babda emr-u ferman hazret-i men-lehül emrindir.

Fi 9 cemaziel evvel sene 331 ve Fi 3 Nisan sene 329¹⁴

Bu belgelerden anlaşıldığı kadarıyla 1900'lü yılların başında bu köprüler kısmen yıkılmış vaziyettedirler. Hatta Karasu köprüsünün tabliye kısmının ahşap olduğu anlaşılmaktadır. Murat köprüsünün de pek kullanışlı olmadığı hatta kemerlerin yıkık olduğu yeniden inşa edilmek üzere talepte bulunulduğu anlaşılmaktadır. Diğer önemli husus ise ihtiyaç duyulması halinde askerlerin bu köprülerden sevkinin mümkün olmadığı gibi Muş-Bitlis-Erzurum-Bingöl ve Harput ile bağlantının kesintiye uğrayacağı belirtilmekte ve acil bir şekilde yapılmaları lüzumu ortaya konulmuştur.

12 Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), İrade Şura-yı Devlet (İ.ŞD)-50-2766-H-06-03-1297.

13 BOA, Sadaret, (A.MKT. MVL). 20-100-H-19-11-1265.

14 Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Dahiliye İdare (DH. İD).03.085-9 cemaziel evvel sene 331.

2.1.2. Plan ve Mimari Özellikleri

Muş Ulu Köprü, çok kemer gözlü köprüler plan tipinde değerlendirilebilir. Kuzeydoğu-güneybatı istikametinde konumlandırılmıştır. On iki kemer gözlü olup tabliye uzunluğu 190 m. genişliği 5.00 m. köprünün orta bölümü 18 m. uç kısımlarda 12 m. yüksekliğindedir.

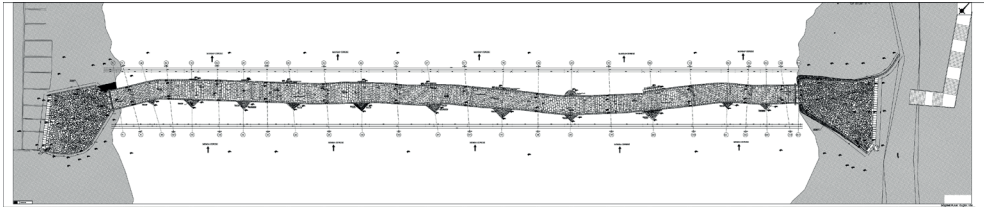
Köprünün üç kemer açıklığı merkeze doğru genişlemekte ve yükselmektedir. Sivri kemerli açıklıklar on üçayağa bindirilmiştir. Her iki uçtaki ayak istinat duvarıyla desteklenmektedir. Köprü düz olmayıp hafif bir açığı yapmaktadır.

Sivri kemerlerin kullanıldığı köprünün uç kısımlarında daha önceki onarımlarda kaldığı düşünülen yuvarlak kemerler de görülmektedir.¹⁵

Köprü ayakları memba yönünde, üst kısımları yarım piramidal külahlı üçgen tabanlı sel yaranlar dikkat çekmektedir. Mansap yönünde ise dikdörtgen formlu üst kısmı oval ve eğimli topuklar yer almaktadır. Sonradan yapılan onarım ile birlikte yaklaşık 0.70 m. yüksekliğinde korkuluk eklenmiştir (Foto. 4).

Köprüdeki malzeme doku farkı farklı dönemlerde tamirat gördüğünü göstermektedir. Dıştan düzgün kesme taş kaplamalı olduğu anlaşılmaktadır. 2002-2009 yılları arasında Karayolları 11. Bölge Müdürlüğü tarafından onarılmıştır. Bundan dolayı kaplama taşlarının iç malzemesi görülmemektedir. Ancak yapılan onarımda kaplama taşlarının arasında kireç harcının kullanıldığı görülmektedir.

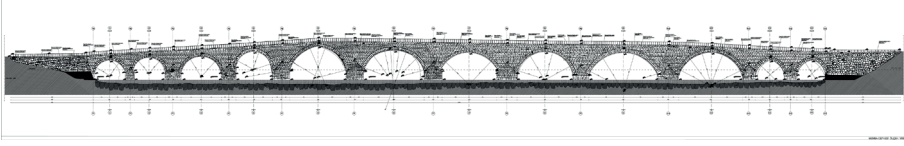
Köprünün hafif açığı yapması bilinçli bir uygulama olmalıdır. Benzer şekilde Malatya Arapgir Meydan köprüsünde de vardır (Foto. 5).¹⁶ Özellikle ilkbaharda akan taşkın suların hızını yavaşlatmaya ve köprüye verebilecek zararı en aza indirmeye yöneliktir.



Çiz. 1: Muş Ulu Köprüsü Planı (K.G.M'den, Ağustos 2016, Tarihi Murat Köprüsü Restorasyon projesi, çiz. Mehmet Şakir Güler vd.)

15 Kılavuz, *Muş ve Çevresindeki Türk Mimari Eserleri*, 86.

16 Korkmaz Şen, *Arapgir İlçesinin Tarihçesi ve Kültür Varlıkları* (Akademisyen Yayınevi, Ankara 2018), 109-110.



Çiz. 4: Muş Ulu Köprüsü Görünüşü (K.G.M'den, Ağustos 2016, Tarihî Murat Köprüsü Restorasyon projesi, çiz. Mehmet Şakir Güler vd.)



Foto. 1: Muş Ulu Köprü, Memba (K.G.M. Arşivi'nden)



Foto. 2: Muş Ulu Köprü, Memba (K.G.M. Arşivi'nden)



Foto. 3: Muş Ulu Köprü, Mansap



Foto. 4: Muş Ulu Köprü tabliye ve korkuluk görünüşü (V. G. M. Arşivi'nden)



Foto. 5: Malatya-Arapgir Meydan Köprüsü

2.2. Muş Abdurrahman Paşa Köprüsü

Muş-Varto karayolunun 44. km'sinde, Murat Nehri'ni besleyen Bingöl suyu üzerinde yer almaktadır.

2.2.1. Yapım Tarihi

Herhangi bir kitabesi olmamakla birlikte Selçuklu dönemine tarihlenebileceği değerlendirilmiştir.¹⁷

Ancak Abdurrahman Paşa Köprüsü, ismi nedeniyle Muş beylerinde Abdurrahman Paşa tarafından yaptırılmış olmalıdır.

Belgelerde Abdurrahman Paşa'nın 2 Mart 1827 tarihinde Muş, Hınıs ve Malazgirt sancaklarına yönetici olarak atandığı anlaşılmaktadır.¹⁸ Abdurrahman Paşa atandıktan hemen sonra merkezi hükümete isyan eden Selim Paşa ile bir mücadeleye girişmiştir. Birlikleriyle beraber Muş'ta asayiş sağladıktan sonra amcasının sığınmış olduğu Bitlis üzerine yürümüş ve Bitlis'i ele geçirmiştir. Selim Paşa tarafından zincire vurulan Bitlis hanı İbrahim Han oğlu Mehmet Han'ı ve Bitlis kethüdası Yusuf Paşa zade Ahmet Bey'i kurtarmıştır.¹⁹ Bölgede düzeni sağladıktan bir süre sonra 30 Nisan 1828 tarihinde Çukur Nahiyesi Norşin Karyesi yakınında akrabası olan Yusuf Paşa zade Emin Bey'in düzenlediği bir suikast neticesinde hayatını

17 Tunç, *Taş Köprülerimiz*, 12.; Kılavuz, *Muş ve Çevresindeki Türk Mimari Eserleri*, 87.

18 Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Hatt-ı Hümayun (HAT) 1229/47949, 25.Ş.1242 (24 Mart 1827).

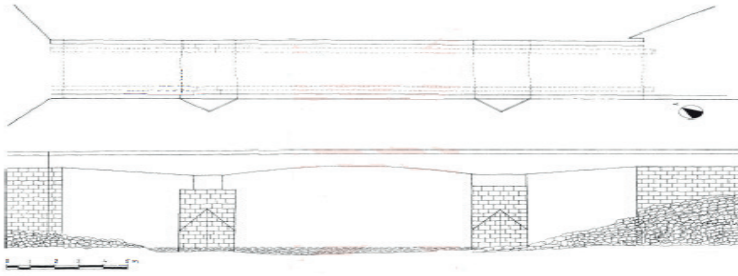
19 BOA, (HAT), 1229/47949-F.

kaybetmiş olduğu anlaşılmıştır.²⁰ Mezarı da Bitlis'in Güroymak ilçesindedir.²¹ Bu bilgiler göz önünde bulundurulduğunda 1827-1828 yıllarına tarihlenebileceği değerlendirilmektedir.

2.2.2. Plan ve Mimari Özellikleri

Güneybatı-kuzeydoğu yönünde konumlandırılmış, üç gözlü bir köprüdür. Köprü tabliye uzunluğu 30m, genişliği 4.40m ve yüksekliği 6.50m'dir. Günümüzde baraj suları altında kalacağından ulaşımına kapatılmıştır. Bu yüzden yerinde inceleme fırsatı olmamıştır.

“Köprü dört ayak üzerine oturmaktadır. Yan ayaklar istinat duvarlarıyla iki yanlardan desteklenmekte olup 4.15 m. uzunluktadırlar. Yan ayaklar ile orta ayaklar arasındaki mesafe 4.60 m. dir. Orta ayaklar da 4.15 m. uzunlukta ve 2.20 m. genişliktedir. Mema yönlerinde, üst kısımları yarım piramidal külahla sonlanan, üçgen tabanlı selyaranlar bulunmaktadır. Ayakların mansap yönlerinde ise topuklar yoktur. İki orta ayak arasındaki uzunluk 11.80 m. dir. Günümüze gelebilen orijinal bölümlerin yüksekliği ise 4.06 m. dir. Süslemesi bulunmayan yapının tüm yüzeyleri düzgün kesme taşlarla kaplanmıştır. Taşlar, düzgün sıralar halinde yerleştirilmiştir”²².



Çiz. 5: Muş Abdurrahman Paşa Köprüsü Plânı ve Cephe Görünüşü (Kılavuz, *Muş ve Çevresindeki Türk Mimari Eserleri*, s.159).

2.3. Muş Malazgirt (Hanım, Hatun) Köprüsü

Muş Malazgirt İlçesi Aksungur Mah. 5 Pafta, 115 Ada, 30 Parselde yer almakta olup Şeker Deresi üzerine inşa edilmiştir. Hemen yanı başında trafiğe açık betonarme bir köprü bulunmaktadır.

28 Ramazan 1308 tarihli Osmanlı Dönemi Bitlis gazetesinde köprü ile ilgili şu bilgiler yer almaktadır:

“Malazgirt kazasının Kal’a kasabası yanından cereyan iden Murad nehri üzerinde mebni olup inkılabat zamanla münhedim ve yalnız ayak temelleri mevcut olan köprünün keşfine me’ muren gönderilen vilayet-i nafia ser mühendisi refetlü celal bek ikmal-ı vazife ile bu kere avdet itmiştir. İşitildiğine göre ta’mir ve tecdid suretiyle harita ve keşf ve rakesini tersim ve tanzim ile takdim itmek üzere bulunmuştur...”

20 Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Hatt-ı Hümayun (HAT), 1088/44264-G, 15.L.1243, (30 Nisan 1828).

21 Korkmaz Şen, “Belgeler Işığında Hınıs Ulu Camii’nin Tarihlendirilmesi”, *Sanat Tarihi Dergisi*, Cilt. 28, Sayı. 1, (2019), 28-30.

22 Kılavuz, *Muş ve Çevresindeki Türk Mimari Eserleri*, 87.

Bu gazeteden de anlaşılacağı üzere Malazgirt'teki köprünün yıkılmış olduğu sadece ayaklarının günümüze geldiği yeniden inşa edilmek üzere karar çıkartıldığı anlaşılmaktadır (Ek.6)²³.

1893 yılına ait bir belgede Malazgirt'teki köprünün inşası için H.1308 yılında Erzurum, Van ve Bitlis vilayetlerinden istenen paranın tahsili mümkün olmadığı bu yüzden H. 1309 yılına ait gelirlerinden gerekli miktarın aktarılması istenmiştir. Ancak devam eden yıllarda var olan paranın ordunun ihtiyacı için kullanıldığı bu nedenle herhangi bir paranın aktarılamadığı anlaşılmaktadır²⁴.

Başka bir belgede ise Malazgirt yakınlarındaki köprünün yeniden inşası için karar çıkartıldığı anlaşılmaktadır. Malazgirt yakınlarında akan suyun üzerinde bulunan köprünün yeniden inşa edilmesinin lüzumu dile getirilmiş bunun için Van seraskerine yazılmıştır. Paranın bir kısmının civar vilayetlerden karşılanması dile getirilmiştir. Ancak bu para bir türlü tahsil edilememiştir. Sivas vilayetine de yazı yazılmış fakat Sivas'ın vermiş olduğu cevapta henüz bu yönde resmi bir talebin kendilerine ulaşmadığını, Diyarbakır ise durumu değerlendireceklerini belirtmişler²⁵.

Bu belgenin 2. Sayfasında:

Ticaret Nafia Nazırına yazılan yazıda Van ve Bitlis köprüsünün yeniden inşası için yapacak maddi güçleri olmadığını belirtmişler. Meclis-i mahsusa zilhicce 1318 tarihinde meclisin aldığı karar; Diyarbakır, Ma'murat'ül Aziz vilayetinin daha önceki yıllarda ödemesi gereken parayı ödemedikleri kalan bu paranın yapılacağı köprüye ayrılması istenmiştir. Toplam alınacak bedel 865.000 kuruş olarak belirtilmiştir. 300.000 bin kuruşun Sivas'tan ve Diyarbakır'dan, 265.000 kuruşun ise Ma'murat'ül Aziz Vilayetinden tahsil edilmesi istenmiştir²⁶. Fakat devam eden belgeler incelendiğinde herhangi bir paranın tahsil edilemediği anlaşılmaktadır.

2.3.1. Plan ve Mimari Özellikleri:

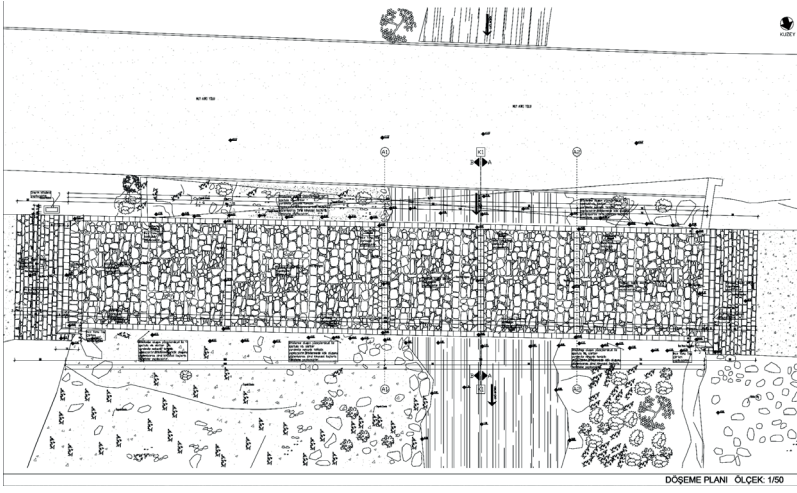
Tek gözlü, sivri kemerli köprüler plan tipinde değerlendirilebilir. Doğu-Batı yönünde konumlandırılan köprünün tabliye uzunluğu 37.48m, genişliği 6.61m kemer gözü ise 9.02m ölçülerindedir. Kemer alınlığı, kademelendirilmiş iki sıra düzgün taş dizisiyle hareketlendirilmiştir. Tamamen düzgün kesme taş ile kaplanmıştır. Tarihi köprü sadece yay trafiğine açıktır. Herhangi bir süslemesi yoktur. Malazgirt-Muş güzergâhını birbirine bağlamaktadır.

23 Bitlis Gazetesi 28 Ramazan 1308 tarihli 225. Sayı.

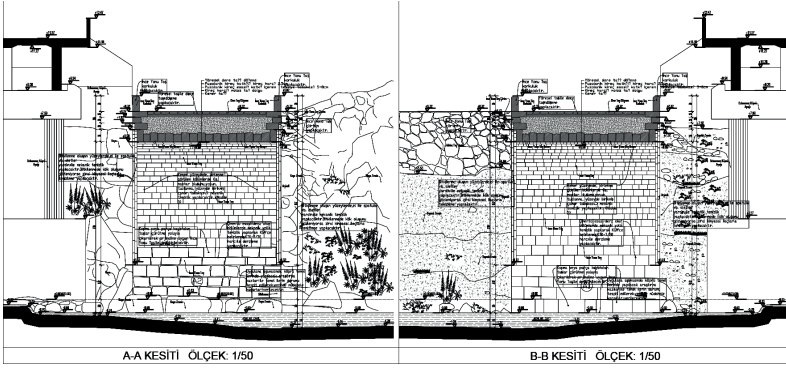
24 Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), 262-19645, H-10-02-1311.

25 Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Babıali Evrak Odası (BEO)-1950-146239 H-15-08-1320.

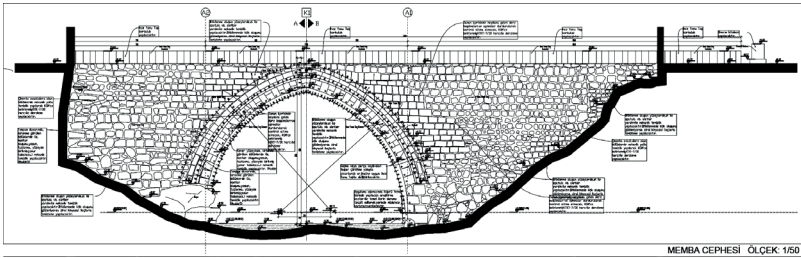
26 BOA, (BEO) -1950-146239 H-15-08-1320.



Çiz. 6: Malazgirt (Hatun) Köprüsü Plânı (K.G.M' den, 23.08.2012, Tarihi Hatun Restorasyon Projesi, Çiz. Kıyas Tökmeci)



Çiz. 7: Malazgirt (Hatun) Köprüsü A-A ve B-B Kesitleri (K.G.M' den, 23.08.2012, Tarihi Hatun Restorasyon Projesi, Çiz. Kıyas Tökmeci)



Çiz. 8: Malazgirt (Hatun) Köprüsü Memba Cephesi (K.G.M' den, 23.08.2012, Tarihi Hatun Restorasyon Projesi, Çiz. Kıyas Tökmeci)



Foto. 6: Malazgirt (Hatun) Köprüsü mansap görünüşü



Foto. 7: Malazgirt (Hatun) Köprüsü memba görünüşü

3. Değerlendirme ve Sonuç

Muş ilinde araştırmaya konu olan tarihi köprülerin ilk ne zaman yapıldıkları ve nasıl bir plan arz ettikleri bilinmemektedir. Başbakanlık Osmanlı Arşiv belgeleri ışığında bir değerlendirmeye tabi tutulmuşlardır. Çünkü eldeki belgeler bu köprülerin Osmanlı'nın 18. ve 19. yüzyılları arasında yeniden yapıldıklarını veya esaslı bir onarımdan geçtiklerini göstermektedir. Daha önceden bilimsel yayınlara konu olan köprü örnekleri malzeme ve teknik açıdan değerlendirilmeleriyle Selçuklu dönemine tarihlendirilmişlerdir. Bu köprülerin başında Muş il merkezi sınırları içerisinde kalan Muş Ulu Köprü (Murat Nehri Köprüsü) gelmektedir.

Muş'taki tarihi köprüler ile ilgili yapılan arşiv taramasında şu ana kadar rastlanılan ilk belge M. 1849 tarihlidir. Bu belge Muş il merkezinde yer alan Karasu ile Murat nehirleri üzerinde yer alan köprüler ile ilgilidir. Karasu köprüsü günümüze ulaşmamıştır.

Belgede adı geçen diğer köprü ise Murat Nehri üzerinde yer alan Cısr-i Kebir (Ulu Köprü)'dir. Fakat günümüzde bu köprü'nün adı Tarihi Murat Köprüsü olarak bilinmektedir. Belge son derece önemli bilgiler vermektedir. 1849 yılındaki belgeye göre 18 kemer gözlü bir köprü iken günümüzde 12 kemer gözlü olarak ulaşmıştır. 1849 yılında sadece bir kemer gözünün yıkıldığı diğerlerinin sağlam olduğu anlaşılmaktadır. Karasu Köprüsü ile Ulu Köprü (Tarihi Murat Köprüsü) aynı güzergâhta yer almaktadırlar. Güzergâh takip edildiğinde Muş merkezden Erzurum'a doğru Karasu Köprüsü-Ulu Köprü- Mercimek Kale-Abdurrahman Paşa Köprüsü'nün aynı hat üzerinde yer aldığı görülmektedir. Özellikle iklim şartlarının ağırlaştığı günlerde 15-20 gün kadar gidiş ve gelişlerin kesintiye uğradığı, özellikle kervanlar ile fakir fukaranın geçemediği belirtilmiştir. Şimdilik kelek ve hayvan sırtında geçişlerin mümkün olduğu belirtilmektedir.

Sonraki belgeler ise H.1311/M. 1893 yılından itibaren yazışmaların başladığı 1900'lü yılların başına kadar henüz bir sonuç alınmadığı görülmektedir. Belgelerden 1849 yılı ile 1890'lı arasına kadar köprülerin bir şekilde tamir edildiği veya geçişler için başka bir çözümün bulunduğu anlaşılmaktadır. Ancak 1893 yılına gelindiğinde karasu ile Ulu Köprü'nün geçilemeyecek derecede tahrip olduğu hatta Karasu Köprüsü'nün tamamen yıkıldığı üzerinde kalan son ahşabın da su nedeniyle gittiği belirtilmektedir. Bu durumda günümüze ulaşamayan Karasu Köprüsü'nün tabliye kısmının ahşap olma olasılığı artmaktadır. Ulu Köprü'nün de yıkıldığı belirtilmekte, özellikle Dördüncü ordunun geçişleri için elzem olduğu acilen tamir edilmesi gerektiği, tamir edilmez ise güvenlik açısından tehlikenin oluşacağı ve Bitlis-Muş-Erzurum ile Bitlis-Muş-Bingöl-Harpur arası ordunun sevkini mümkün olamayacağı vurgulanmıştır. Her iki köprü'nün de aslına uygun bir şekilde ayağa kaldırılması gerektiği belirtilmiştir.

20. yüzyılın başından itibaren bölgede güvenlik tehdidinin arttığını söyleyebiliriz. Sonraki yıllarda I. Dünya Savaşı'nın meydana gelmesi bilinen bir husustur. Değerlendirilmesi gereken diğer husus ise köprülerin tarihlendirilmesidir. Karasu köprüsü günümüze ulaşmamıştır. Ne zaman yapıldığına dair herhangi bir bilgiye rastlanmamıştır.

Muş Ulu Köprü (Tarihi Murat Köprüsü), ilk ne zaman ve kimler tarafından yapıldığı yönünde herhangi bir bilgiye ulaşılamamıştır. Ancak günümüzdeki hali ile Osmanlı'nın son dönemlerinde ciddi bir tamirat geçirdiği anlaşılmaktadır. Malzeme ve teknik açıdan bir değerlendirme yapmak gerekirse Malatya Tohma Suyu üzerinde yer alan Kırkgöz köprüsü ile ciddi benzerlik göstermektedir. Malatya Kırkgöz Köprüsünün tarihi şimdikiye kadar tam olarak bilinmemektedir. Fakat bir arşiv belgesinde;

“Firdevs’i aşıyan Sultan murad rabi’ hazretlerinin müberrat-ı celilesinden Malatya sancağı muzafında vaki Tohma nehri üzerinde buraca ve üç seneden beri ta’miratı başlanılan köprü ile Hekim han civarında vaki karakısık köprüsünün bu kere emr-i ta’mirat rehin-i hitam olub mariye ve a’berinin ... tahmin olunan reayı devam ömr ve şevket cenab-ı padişahı umumi tarafına tekrar ettiğine dair ma’murat’ul Aziz vilayeti mükalatına alınan tahrirat...”²⁷

Şeklinde geçmektedir (Ek. 7). Bu belgeye göre: Malatya Kırkgöz Köprüsü, 4. Murat’ın hayır işlerinden olup Hekimhan’daki Karakısık Köprüsüyle birlikte üç seneden beri tamir edildiği ve tamiratının bittiği, köprünün açıldığı anlaşılmaktadır. Ancak bundan kasıt sıfırdan mı yapmış ya da yeniden mi inşa etmiş bilinmemektedir. Mevcut belgeye göre ilk olarak 4. Murat tarafından yapıldığı söylenebilir. Yine de ilk yapım yılına ihtiyatla yaklaşmakta fayda görülmektedir. Muş Ulu (Tarihi Murat Köprüsü) Köprü’nün de 4. Murat zamanında ve 4. Murat tarafından yeniden yapılmış olması güçlü olasılıktır. Çünkü köprünün günümüzdeki ismi Tarihi Murat Köprüsü’dür. Banisi nedeniyle bu isimle günümüze kadar gelmiş olmalıdır. Malzeme teknik açıdan Malatya Kırkgöz Köprüsü’ne benzemektedir. Özellikle 4. Murat’ın Bağdat seferi sırasında yol üzerindeki hanlar ile köprülerin ordunun geçişi için elden geçtikleri ve bazılarının da yeniden yapılmış olmaları gerekmektedir.

Abdurrahman Paşa Köprüsü hakkında herhangi bir belgeye ulaşılamamakla birlikte, isminden yola çıkarak şu anki köprünün Muş Beyi Abdurrahman Paşa tarafından 19. yy. ilk yarısında yapıldığı sanılmaktadır. Abdurrahman Paşa’nın 1827 yılında Muş’a Bey olarak atandığı anlaşılmaktadır. Atandıktan kısa bir süre sonra (1828) öldürülmüştür. Buna göre bu köprünün yapım tarihi 1827-1828 olmalıdır.

Malazgirt Köprüsü’nün ise ilk ne zaman ve kimler tarafından yapıldığı bilinmemektedir. Fakat belgelerde yer alan bilgilere göre, tamamen yıkıldığı sadece ayaklarının ulaştığı ve 1911-1912 yıllarına kadar henüz yapılamadığı anlaşılmaktadır. Cumhuriyet döneminde yeniden yapılmış olma olasılığı yüksek görünmektedir.

Bahsedilmesi gereken diğer önemli bir husus ise köprülerin bakım, tamir ve inşaa faaliyetleri için gerekli paranın bir türlü temin edilememesidir. Özellikle ordunun geçişi için olmazsa olmaz köprülerin tamir ve bakımlarının gerekliliği defalarca dile getirilmiştir. Fakat bir türlü istenilen sonuç alınmamıştır. Güvenlik, insanoğlunun temel ihtiyaçlardan sonra ikinci sırada yer aldığı bilinen bir husus olmasına rağmen köprülerin bir türlü tamir edilmemiş olması Osmanlı ekonomisinin ne kadar bozulmuş olduğunu köprüler nezdinde de görebilmek mümkündür.

27 Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Dahiliye Mektubi Kalemi (DH-MKT)-1439-38.



Foto. 8: Malatya Kırkgöz Köprüsü (İsmail Akbaba Arşivi'nden)



Foto. 9: Malatya Kırkgöz Köprüsü (İsmail Akbaba Arşivi'nden)

Kaynaklar

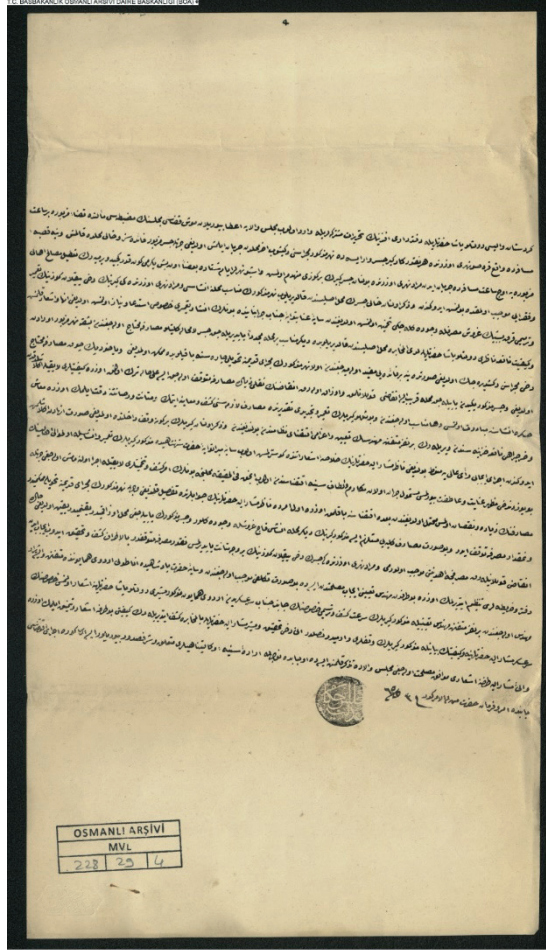
A. Arşiv Kaynakları

- Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), 192/14381, H-16-10-1310 (3 Mayıs 1893).
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), 262-19645, H-10-02-1311(23 Ağustos 1893) .
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Babıali Evrak Odası (BEO)-1950-146239 H-15-08-1320 (17 Kasım 1902).
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Babıali Evrak Odası (BEO)-1950-146239 H-15-08-1320 (17 Kasım 1902).
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Dahiliye İdare (DH.İD) 03.085-9 Cemaziel evvel sene 331 (16 Nisan 1913).
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Dahiliye Mektubi Kalemi (DH-MKT)-1439-38 H. 23 Zilkade 1304 (13 Ağustos 1887).
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Hatt-ı Hümayun (HAT) 1229/47949, 25-Şevval-1242 (24 Mart 1827).
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Hatt-ı Hümayun(HAT), 1088/44264-G, 15.L.1243, (30 Nisan 1828).
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Hatt-ı Hümayun (HAT), 1229/47949-F, 17-Şevval-1242 (16 Mart 1827).
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), İrade-i Şura (İŞD) 50-2766-H-06-03-1297 (17 Şubat 1880).
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Meclis-i Vala (MVL) 228-29-H. 3-12-1265, (20 Ekim 1849).
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Sadaret Meclis-i Vala Evrakı (A.MKT.MVL) 20-100-H-19-11-1265(6 Ekim 1849).
- Bitlis Gazetesi 28 Ramazan 1308 tarihli 225. Sayı (7 Mayıs 1891).

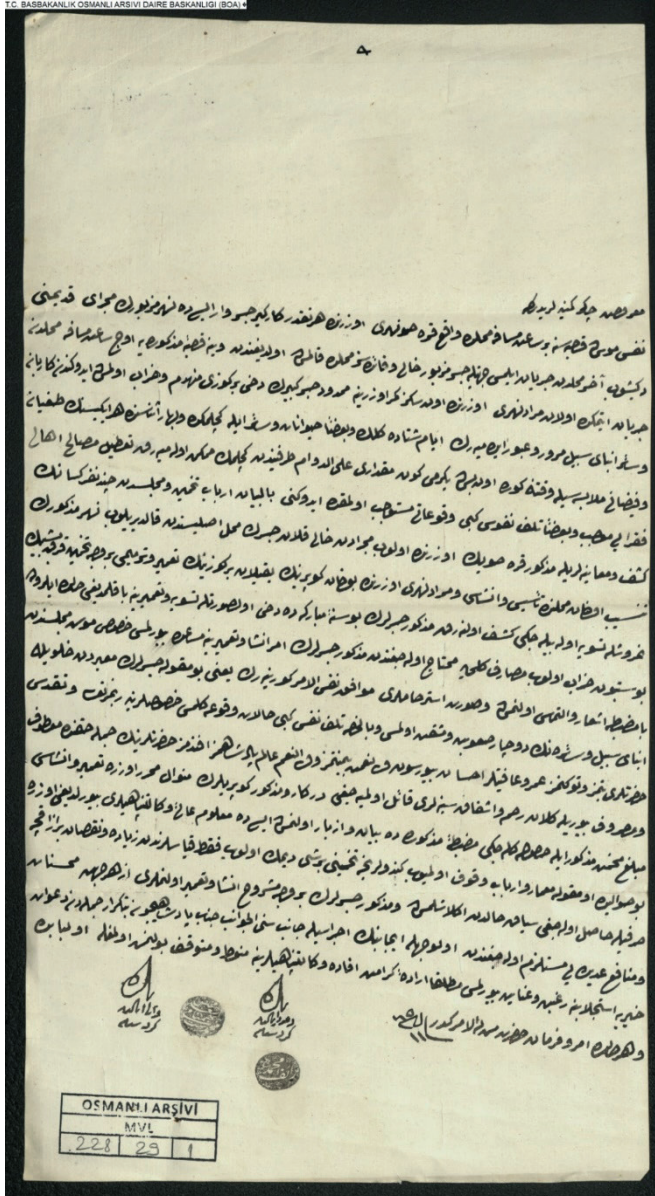
B. Literatür Kaynakları

- Çulpan, Cevdet. *Türk Taş Köprüleri Ortaçağdan Osmanlı Sonuna Kadar*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayını, 2002.
- Halifeoğlu, Meral, Halide, Sert ve Süheyla, Yılmaz. “Tarihi Kurt Köprüsü (Mihraplı Köprü, Vezirköprü) Restorasyonu Proje ve Uygulama Çalışmaları”, *METU JFA/2*, 30: 2, (2013): 81-104.
- Hasol, Doğan. *Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü*, İstanbul: Yem Yayınları, 2008.
- Kılavuz, Bülent Nuri. *Muş ve Çevresindeki Türk Mimari Eserleri*. Yüksek Lisans Tezi, Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi, 1997.
- Koçhan Nurettin, Cumhur, Sur. “Muş-Kepenek Urartu Kalesi”, *Atatürk Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü Dergisi*, 10, (2003): 57-64.
- Orhonlu, Cengiz. *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbent Teşkilatı*, Eren Yayıncılık: İkinci Baskı, İstanbul, 1990.
- Sevin, Veli. “Urartulular’a Ait Dünyanın En Eski Karayolu”, *Anadolu Araştırmaları*, 11: 47-63, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Basımevi, 1989.
- Şen, Korkmaz. “Belgeler Işığında Hınıs Ulu Camii'nin Tarihlendirilmesi”, *Sanat Tarihi Dergisi*, 28/1, (2019): 23-37.
- Şen, Korkmaz. *Arapgir İlçesinin Tarihçesi ve Kültür Varlıkları*. Ankara: Akademisyen Yayınevi, 2018.
- Tiryaki, Sırrı. *Urartu Krallığı'nın Batı Yayılımında Bingöl Güzergâhi*. (Editör. B. Gökçe, P. Pınarcık), Ankara: Akademisyen Kitabevi, 2018.
- Tunç, Gülgün. *Taş Köprülerimiz*. Ankara: Karayolları Genel Müdürlüğü Yayınları 1978.
- Zeki Velidi, Togan. *Umumi Türk Tarihine Giriş*. I. cilt, İstanbul: İsmail Akgün Matbaası, 1946.

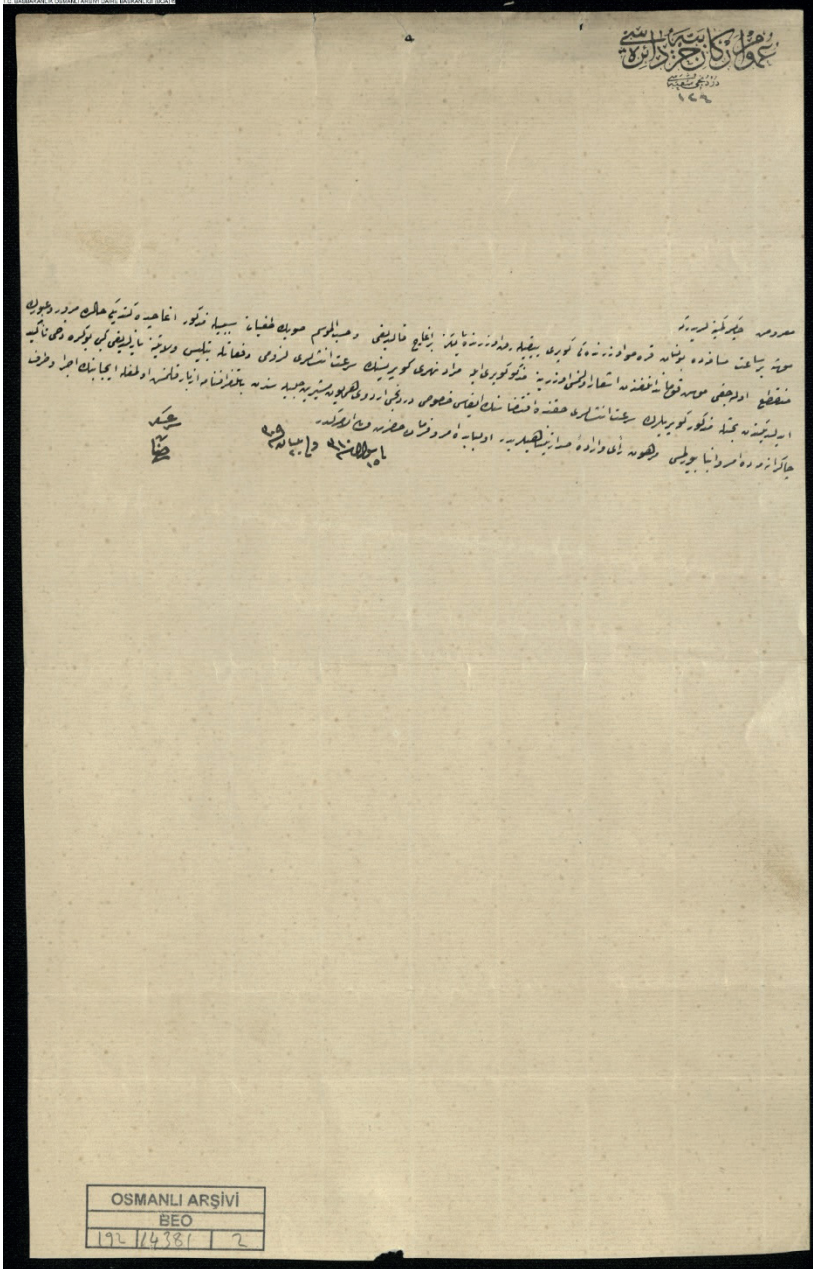
Ek. 1:Ulu Köprü ve Karasu Köprüsü'nün tamire muhtaç olduğunu gösteren belge.



Ek.2:Ulu Köprü'nün 18 kemer gözlü olduğunu gösteren belge.

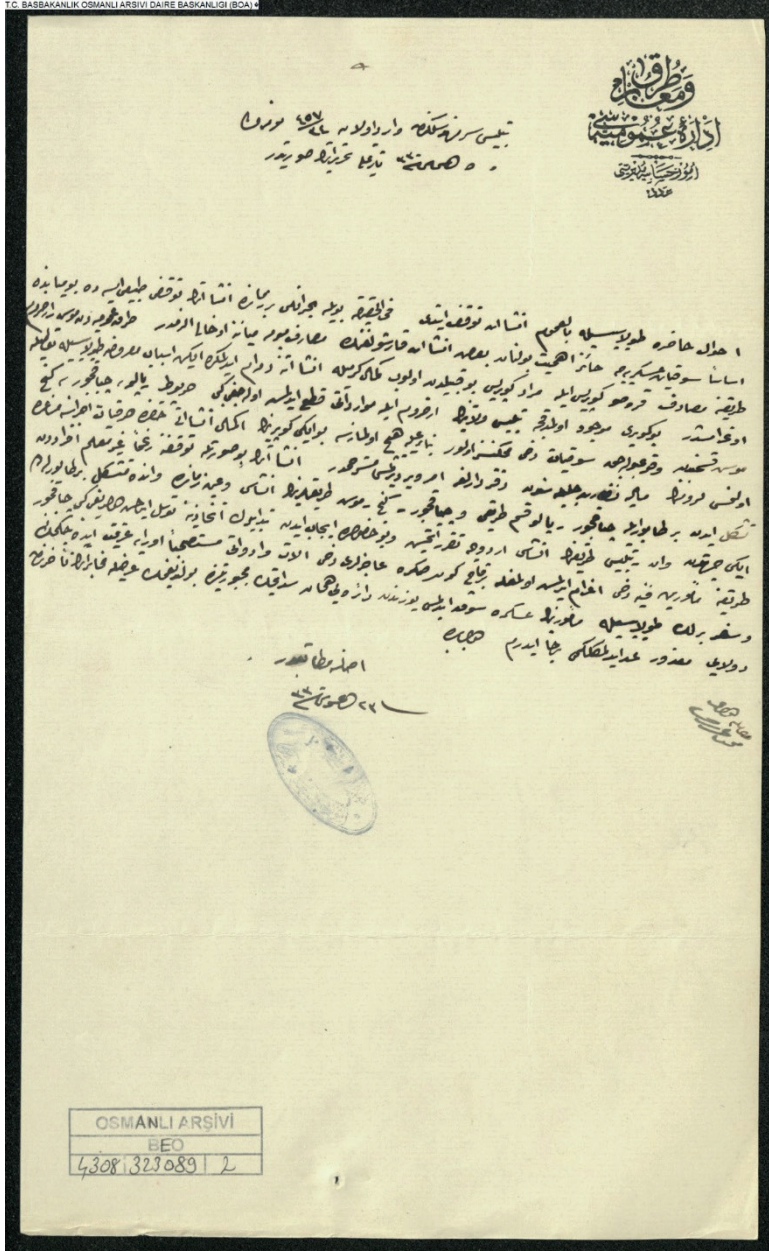


Ek.3:Karasu Köprüsü'nün yıkılması sebebiyle acilen tamir edilmesini gösteren belge.



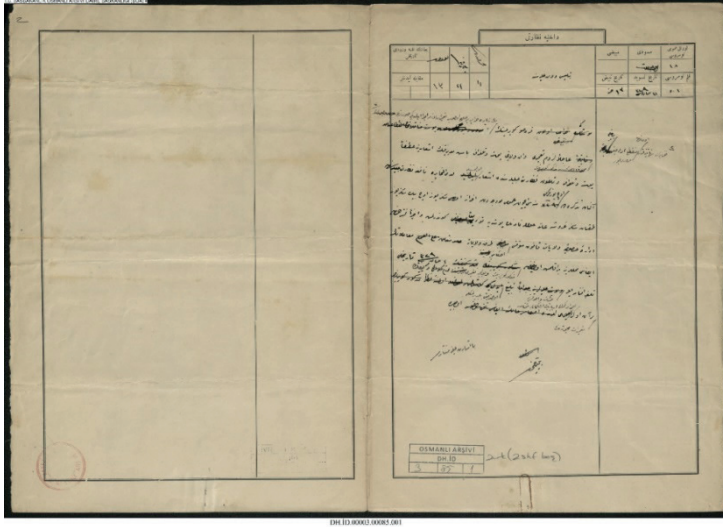
BEO.000192.014381.002

Ek.4: Karasu ve Ulu Köprü'nün tamiratının aciliyetini gösteren belge.



BEO.004308.323089.002

Ek.5:Karasu Köprüsü'nün tamiratının aciliyetini gösteren belge.



Ek.6:Malazgirt Hatun Köprüsü'nün yıkılmış olduğunu gösteren belge.



