



**T.C.
BATMAN ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
SANAT TARİHİ ANA BİLİM DALI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

ŞIRNAK İLİ KÖPRÜLERİ

Muzaffer İŞTİN

**Ağustos - 2025
BATMAN**

**T.C.
BATMAN ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
SANAT TARİHİ ANA BİLİM DALI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

ŞIRNAK İLİ KÖPRÜLERİ

Muzaffer İŞTİN

**Danışman
Doç. Dr. Hazal Ceylan ÖZTÜRKER DEMİR**

Diğer Jüri Üyeleri

Doç. Dr. Ercan ÇALIŞ

Dr. Öğr. Üyesi Ebru ORAL

**Ağustos - 2025
BATMAN**

TEZ KABUL VE ONAYI

Muzaffer İŞTİN tarafından hazırlanan “Şırnak İli Köprüleri” adlı tez çalışması 18/08/2025 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından oy birliği ile Batman Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Sanat Tarihi Anabilim Dalı’nda YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri

İmza

Başkan

Doç. Dr. Ercan ÇALIŞ

.....

Danışman

Doç. Dr. Hazal Ceylan ÖZTÜRKER DEMİR

.....

Üye

Dr. Öğr. Üyesi Ebru ORAL

.....

Yukarıdaki sonucu onaylarım.

Dr. Öğr. Üyesi Ömer Murat ÖTER
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Müdürü

ETİK BEYANI

Bu tezdeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edildiğini ve tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada bana ait olmayan her türlü ifade ve bilginin kaynağına eksiksiz atıf yapıldığını beyan eder, aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sorumluluğu kabullendiğimi bildiririm.

ETHICAL DECLARATION

I declare that all the information in this thesis has been obtained within the framework of ethical behavior and academic rules, and that the source of any statements and information that do not belong to me in this study prepared in accordance with the thesis writing rules has been fully cited, and I declare that I accept all kinds of legal responsibility in case of any contrary situation.

İmza

Muzaffer İŞTİN

Tarih: 18.08.2025

ÖZET

YÜKSEK LİSANS TEZİ

ŞIRNAK İLİ KÖPRÜLERİ

Muzaffer İŞTİN

Batman Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı

Danışman: Doç. Dr. Hazal Ceylan ÖZTÜRKER DEMİR

2025, 147 Sayfa

Tezin amacı, Şırnak İli sınırları içerisinde yer alan tarihi köprülere ilişkin mevcut bilgileri kritik bir bakış açısıyla yeniden değerlendirmek ve saha incelemesine dayalı yeni verilerle revize etmektir. Bu tez araştırmasında, Şırnak ili sınırlarındaki tarihi köprülerin mimari ve tarihsel özelliklerini sistematik bir yaklaşımla incelemek üzere kapsamlı bir yöntem benimsenmiştir.

Çalışma öncelikle konuyla ilgili mevcut literatürün detaylı şekilde taranmasıyla başlamıştır. Akademik yayınlar, arşiv belgeleri ve disiplinlerarası kaynaklar incelenerek köprülerin dönemsel özellikleri hakkında temel bir bilgi birikimi oluşturulmuştur. Ardından, saha çalışmaları kapsamında ulaşılabilir tüm köprüler yerinde ziyaret edilerek fotogrametrik belgeleme, mimari çizimler ve ölçümler yapılmıştır. Toplanan veriler, karşılaştırmalı mimari değerlendirmeler ışığında yorumlanmış, aynı dönemde inşa edilen diğer bölge köprüleriyle benzerlik ve farklılıkları ortaya konularak Şırnak köprülerinin mimari kimliği bilimsel bir temelde yeniden değerlendirilmiştir. Bu çok aşamalı yöntemle, hem teorik bilgilerin hem de somut saha verilerinin bütünleştirilmesiyle konuya bütüncül bir bakış açısı getirilmeye çalışılmıştır.

Şırnak İli, özellikle Dicle Nehri ve kolları üzerinde yer alan, Selçuklu ve Osmanlı dönemlerine ait tarihi köprülerle öne çıkan zengin bir kültürel mirasa sahiptir. Bu köprüler, bölgenin coğrafi yapısı ve ticaret yollarıyla bağlantılı olarak inşa edilmiş olup, dönemin mühendislik ve mimari becerilerini yansıtmaktadır. Şırnak İli'ndeki tarihi köprülerin inşasında genellikle kesme taş ve moloz dolgu malzemeleri kullanılmış olup, bu malzeme seçimi dönemin mimari tekniklerini ve bölgenin coğrafi koşullarına uyum sağlama gerekliliğini yansıtmaktadır. Kemer formları açısından, Selçuklu Dönemi köprülerinde sivri ve yuvarlak kemerler öne çıkarken, Osmanlı Dönemi'nde daha sade ve işlevsel tasarımlar tercih edilmiştir. Bu köprüler, nehir geçişlerini kolaylaştıran yapılar olmanın yanı sıra daha çok yerel bir geçiş noktası olarak işlevlerini yerine getirebilecekleri güzergahlar üzerinde inşa edilmişlerdir. Bu nedenle, hem ulaşım ağının önemli bir parçası olmuşlar, hem de dönemin ekonomik gücünün birer göstergesi niteliği taşımışlardır.

Tez araştırması sonucunda, Şırnak ilinde, Selçuklu ve Osmanlı dönemlerine ait 11 adet tarihi köprü olduğu görülmüştür. Selçuklu Dönemi köprülerinden Yafes Köprüsü, beş gözlü ve sivri kemerli olup günümüze ayakları ve ortadaki kemer gözü ulaşmıştır; eğimli bir güzergahta yer almaktadır. Yafes köprüsü günümüzde Suriye sınırlarında kalmıştır. Aynı döneme ait Deşt Köprüsü ise altı gözlü ve yuvarlak kemerlidir, ancak restorasyon çalışmaları nedeniyle özgün yapısını büyük ölçüde kaybetmiştir. Hafif eğimli bir yolda konumlanan bu köprünün yanı sıra, yine 12. yüzyılda inşa edilen Saklan Köprüsü dört gözlü olup kemer tipi bilinmemektedir; günümüzde sadece ayakları kalmıştır. Cem'a (Birlik) Köyü Taş Köprüsü ise tek gözlü ve yolu eğimlidir. Ne var ki bu köprünün kemer bölümü tamamen yıkılmış olup, günümüze sadece iki yakadaki ayaklar ulaşabilmiştir. Cizre ilçesinde Selçuklu Dönemine ait olduğu öngörülen Bozalan Köyü'ndeki Hisar köprüsü'nün alan incelemesi neticesinde iki gözlü olduğu görülmüştür. 16.-17.

yüzyıl Osmanlı mimari karakteristiğini yansıtan ve halk arasında Meydan Köprüsü olarak bilinen yapı da sel nedeniyle özgün niteliklerini büyük ölçüde kaybetmiştir. Yapısal incelemeler, yuvarlak formdaki taş ayakların sağlamlığını koruduğunu, ancak üst yapı elemanlarının tahrip olduğunu ve bu kısımların yerel halk tarafından işlevsel amaçlarla yeniden inşa edildiğini ortaya koymaktadır. Bir diğer Osmanlı Dönemi köprülerinden olan Bürücek Köprüsü (16. yy), beş ya da sekiz gözlü olduğu tahmin edilen ve kemer tipi belirsiz olan bir diğer yapıdır; köprünün günümüze yalnızca ayakları ulaşmıştır. Aynı yüzyıla ait Kasrik ve Pavan Köprüleri üç gözlüdür. Ne yazık ki Pavan Köprüsü baraj projesi nedeniyle sular altında kalmıştır. Baraj suları altında kalan bir diğer köprü Beyaz Köprüdür. Beyaz köprü bir Osmanlı eseri olup tek gözlü bir yapıdır. 17. yüzyılda inşa edilen Görümlü Köprüsü ise tek gözlü bir yapı olup restorasyonlar nedeniyle özgün yapısını koruyamamıştır. Bu 11 köprü, dönemlerinin mimari özelliklerini yansıtmalarına rağmen restorasyonlar, doğal şartlar ve insan faaliyetleri nedeniyle büyük ölçüde tahribata uğramış ya da yok olmuştur. Özellikle baraj projeleri, tarihi mirasın sular altında kalmasına yol açarak geri dönüşü zor kayıplara neden olmuştur.

Anahtar Kelimeler: Köprü Mimarisi, Osmanlı Köprüleri, Selçuklu Köprüleri, Anadolu Köprüleri, Bizans Köprüleri, Şırnak İli Köprüleri, Şırnak

ABSTRACT
MASTER THESIS
BRIDGES OF ŞIRNAK PROVINCE

Muzaffer İŞTİN

Batman University Graduate Education Institute

Art History Department of Science

Advisor: Assoc. Prof. Hazal Ceylan ÖZTÜRKER DEMİR

2025, 147 Pages

The aim of this thesis is to critically reassess existing information on historical bridges within the borders of Şırnak Province and to revise it with new data based on fieldwork. This thesis adopted a comprehensive methodology to systematically examine the architectural and historical characteristics of historical bridges within the province of Şırnak.

The study began with a detailed review of existing literature on the subject. Academic publications, archival documents, and interdisciplinary sources were examined to establish a foundational knowledge of the bridges' periodic characteristics. Subsequently, as part of the fieldwork, all accessible bridges were visited on-site, and photogrammetric documentation, architectural drawings, and measurements were conducted. The collected data was interpreted in light of comparative architectural assessments, revealing similarities and differences with other regional bridges constructed during the same period, thus reassessing the architectural identity of Şırnak bridges on a scientific basis. This multi-stage method integrates both theoretical knowledge and concrete fieldwork to provide a holistic perspective on the subject.

Şırnak Province boasts a rich cultural heritage, particularly distinguished by the historic bridges from the Seljuk and Ottoman periods, located on the Tigris River and its tributaries. These bridges were constructed in conjunction with the region's geography and trade routes, reflecting the engineering and architectural skills of the period. Cut stone and rubble fill materials were generally used in the construction of historic bridges in Şırnak Province, reflecting the architectural techniques of the period and the need to adapt to the region's geographical conditions. In terms of arch forms, pointed and rounded arches were prominent in Seljuk-era bridges, while simpler and more functional designs were preferred in the Ottoman Period. In addition to facilitating river crossings, these bridges were built on routes where they could serve as local crossing points. Therefore, they were both an important part of the transportation network and a testament to the economic strength of the period.

Thesis research revealed that there are 11 historic bridges in Şırnak Province dating back to the Seljuk and Ottoman periods. The Jafes Bridge, a Seljuk-era bridge, has five arches and pointed arches, with only its abutments and central arch surviving; it is situated on a sloped route. The Jafes Bridge remains within the borders of Syria today. The Desht Bridge, dating from the same period, has six arches and round arches, but has largely lost its original structure due to restoration work. In addition to this bridge, which is situated on a gently sloping road, the Saklan Bridge, also built in the 12th century, has four arches, and its arch type is unknown; only the abutments remain today. The Stone Bridge of Cem'a (Birlik) Village has a single arch and a sloped road. However, the arch section of this bridge has completely collapsed, and only the abutments on both sides remain. The Hisar Bridge in Bozalan Village, thought to date from the Seljuk period in the Cizre district, was found to have two arches following fieldwork. The Meydan

Bridge, a structure reflecting 16th- and 17th-century Ottoman architectural characteristics, has also lost much of its original character due to flooding. Structural studies reveal that the round stone piers remain intact, but the superstructure elements have been destroyed, and these sections have been rebuilt by local residents for functional purposes. Another Ottoman-era bridge, the Bürücek Bridge (16th century), is believed to have had five or eight arches, and its arch type is unclear; only the piers survive. The Kasrik and Pavan Bridges, dating from the same century, have three arches. Unfortunately, the Pavan Bridge was submerged due to the dam project. Another bridge submerged by the dam is the White Bridge. The White Bridge is an Ottoman work and has a single arch. The Görümlü Bridge, built in the 17th century, has a single arch and has not retained its original structure due to restorations. Although these 11 bridges reflect the architectural features of their time, they have been extensively damaged or lost due to restorations, natural conditions, and human activities. Dam projects, in particular, have led to the flooding of historical heritage, causing irreversible losses.

Keywords: Bridge Architecture, Ottoman Bridges, Seljuk Bridges, Anatolian Bridges, Byzantine Bridges, Bridges of Şırnak Province, Şırnak

ÖNSÖZ

Bu çalışmanın hayata geçmesinde emeği olan tüm kişilere içten şükranlarımı sunmak isterim. Öncelikle, akademik yolculuğumda bilgisi, sabrı ve değerli yönlendirmeleriyle bana rehberlik eden tez danışmanım Doç. Dr. Hazal Ceylan ÖZTÜRKER DEMİR'e en derin teşekkürlerimi ifade ederim. Kendisinin eleştirel bakışı ve akademik disiplini, bu çalışmanın şekillenmesinde belirleyici bir rol oynamıştır.

Yüksek lisans eğitimim boyunca bilgi birikimleriyle bana yol gösteren, ilham ve desteklerini esirgemeyen tüm hocalarıma ayrı ayrı minnettarım. Bu süreçteki katkıları, akademik vizyonumu genişletmemde büyük bir etki yaratmıştır.

Ailemin sevgisi ve desteği olmasaydı, bu yolculuğu sürdürmek çok daha zor olurdu. Dolayısıyla, kıymetli eşim Doç. Dr. Aysen ERCAN İŞTİN'e her adımda yanımda olduğu için; Kızım Lavin İŞTİN'E ve oğlum Yiğit Ata İŞTİN'E, onların saf ilhamı ve heyecanı bana güç verdiği için sonsuz teşekkür borçluyum.

Son olarak, saha çalışmalarım sırasında değerli zamanını ve deneyimlerini benimle paylaşan Kenan ÜNLÜ'ye yardımları için müteşekkirim. Tüm bu destekler, akademik bir metinden öte, kolektif bir emeğin ürünü olan bu çalışmayı ortaya çıkarmıştır. Umarım bu eser, okuyucular için değerli bir kaynak olur.

Muzaffer İŞTİN
BATMAN-2025

İÇİNDEKİLER

ÖZET	v
ABSTRACT.....	vii
ÖNSÖZ	ix
İÇİNDEKİLER	x
ŞEKİLLER LİSTESİ	xii
FOTOĞRAFLAR	xiii
TABLolar	xv
HARİTALAR	xvi
KISALTMALAR	xvii
1. GİRİŞ	1
1.1. Amaç	3
1.2. Yöntem	5
1.3. Konuyla İlgili Çalışmalar	6
2. TARİHSEL SÜREÇ İÇERİSİNDE ŞIRNAK.....	10
2.1. Şırnak'ın Coğrafi Konumu	10
2.2. Ana Hatlarıyla Şırnak Tarihi.....	11
3. KÖPRÜ MİMARİSİNİN GELİŞİMİ	15
3.1. Anadolu Köprü Mimarisi.....	22
3.1.1. Anadolu'da Roma köprüleri	24
3.1.2. Anadolu'da Bizans köprüleri.....	30
3.1.3. Anadolu'da Selçuklu köprüleri.....	33
3.1.4. Anadolu'da Osmanlı köprüleri	36
4. KATALOG	41
4.1. Şırnak İli Köprüleri	41
4.1.1. Kasrik (Han Mahmut / Mahmuthan Bey) Köprüsü	43
4.1.2. Yafes Köprüsü	56
4.1.3. Deşt (Telkabin / Cizre Küçük Köprüsü) Köprüsü	65
4.1.4. Saklan Köprüsü.....	76
4.1.5. Bürücek Köprüsü	84
4.1.6. Pavan Köprüsü.....	89
4.1.7. Cem'a (Birlik) Köyü Taş Köprüsü	93
4.1.8. Görümlü Köprüsü	99
4.1.9. Beyaz Köprü	106
4.1.10. Köprü (Meydan Köprüsü, Şenoba Köprüsü)	110
4.1.11. Hisar Köprüsü	116
5. KARŞILAŞTIRMA VE DEĞERLENDİRME	120
6. SONUÇLAR.....	131

KAYNAKLAR	134
------------------------	------------

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 3.1. Ağaç Gövdeli Köprü	19
Şekil 3.2. Taş Levhalı köprü.....	20
Şekil 3.3. Taş Kaideli ve Ahşap Güverteli Köprü	20
Şekil 3.4. Pons Sublicius'un Yapısal Sistemi	25
Şekil 3.5. Sezar Köprüsü'nün Kesiti ve Havadan Görünümü	26
Şekil 4.1. Kasrik (Han Mahmut / Mahmuthan Bey) Köprüsü Rölöve Planı	45
Şekil 4.2. Kasrik (Han Mahmut / Mahmuthan Bey) Köprüsü Rölöve Ayak Planı	46
Şekil 4.3. Kasrik (Han Mahmut / Mahmuthan Bey) Köprüsü Restitüsyon Planı.....	47
Şekil 4.4. Kasrik (Han Mahmut / Mahmuthan Bey) Köprüsü Restitüsyon Ayak Planı	48
Şekil 4.5. Kasrik (Han Mahmut / Mahmuthan Bey) Köprüsü Mansap Cephe Rölövesi	49
Şekil 4.6. Kasrik (Han Mahmut / Mahmuthan Bey) Köprüsü Mamba Cephe Rölövesi.....	50
Şekil 4.7. Yafes Köprüsünün Rekonstrüksiyon Planı.....	59
Şekil 4.8. Yasef Köprüsü'nün Planı	60
Şekil 4.9. Deşt Köprüsü'nün Planı ve Mansap Görünüşü	67
Şekil 4.10. Deşt Köprüsü'nün Üsten Planı	68
Şekil 4.11. Deşt Köprüsü'nün Planı	69
Şekil 4.12. Deşt Köprüsü'nün Planı ve Üstten Görünümü	70
Şekil 4.13. Saklan (Ciddeyt) Köprüsü	78
Şekil 4.14. Saklan Köprüsü'nün Mevcut Kalıntılarının (Ayaklarının) Planı	79
Şekil 4.15. Cem'a Birlik Köprüsü'nün Planı ve Üstten Görünümü	94
Şekil 4.16. Görümlü Köprüsü'nün Döşeme Planı	101
Şekil 4.17. Görümlü Köprüsü'nün Mansap Cephesi Planı.....	101
Şekil 4.18. Görümlü Köprüsü'nün Planı ve Üstten Görünümü.....	102
Şekil 4.19. Köprü'nün (Meydan Köprüsü) Planı ve Üstten Görünümü	112
Şekil 4.20. Hisar Köprüsü'nün Planı ve Üstten Görünümü	117

FOTOĞRAFLAR

Foto 3.1. Tarr Basamakları.....	17
Foto 3.2. Basamak Taşları.....	17
Foto 3.3. Klape Köprüler.....	18
Foto 3.4. Adana’da Roma Dönemi Köprüsü: Taş Köprü.....	28
Foto 3.5. Antalya - Sillyon Roma Dönemi Köprüsü’nün (Ayvalıkemer) Restorasyon Öncesi Görünümü	29
Foto 3.6. Adıyaman – Cendere / Septimius Severus Köprüsü	29
Foto 3.7. Gaziantep – Araban / Karasu Köprüsü	30
Foto 3.8. Tarsus - Iustinianus / Bac Köprüsü	32
Foto 3.9. Sakarya - Melas üzerindeki büyük Iustinianus Köprüsü’nün eski hali (Başköprü)	32
Foto 3.10. Ankara - Iuliopolis Sarılar Köprüsü.....	33
Foto 3.11. Sakarya - Sangarius Köprüsü.....	33
Foto 3.12. Selçuk Köprüsü	35
Foto 3.13. Kırkgöz Köprüsü.....	35
Foto 3.14. Köprü tipleri (a) düzenli dairesel kemerler (b) Ortada 1 büyük sivri kemer (c) Ortada 2 büyük sivri kemer	37
Foto 3.15. Dargeçit Köprüsü	38
Foto 3.16. Gebze Kanuni Sultan Süleyman (Mimar Sinan) Köprüsü	39
Foto 3.17. Uzunköprü.....	39
Foto 3.18. Osmancık’taki II. Beyazıt Köprüsü	40
Foto 4. 1. Kasrik (Han Mahmut / Mahmuthan Bey) Köprüsü Mansap Görünüşü	51
Foto 4. 2. Kasrik (Han Mahmut / Mahmuthan Bey) Köprüsü	51
Foto 4. 3. Kasrik (Han Mahmut / Mahmuthan Bey) Köprüsü’nün Restorasyon Öncesi Görünümü	52
Foto 4. 4. Kasrik (Han Mahmut / Mahmuthan Bey) Köprüsü’nün Restorasyon Öncesi Kuzeydoğu Görünüşü	53
Foto 4. 5. Restorasyon Sonrası Kasrik Köprüsü’nün Kuzeydoğu Görünüşü	53
Foto 4. 6. Kasrik Köprüsü’nün Kuzey Görünüşü.....	54
Foto 4. 7. Kasrik Köprüsü’nün Kemer Görünüşü	54
Foto 4. 8. Kasrik Köprüsü’nün Kuzeybatı Görünüşü.....	55
Foto 4. 9. Kasrik Köprüsü’nün Üstten Görünüşü.....	55
Foto 4. 10. Kasrik Köprüsü’nün Ayaklarının Görünüşü	56
Foto 4. 11. Yafes Köprüsü Büyük Kemer Kalıntısı	61
Foto 4. 12. Yafes Köprüsü’nün Batı Görünüşü.....	62
Foto 4. 13. Yafes Köprüsü’nün Büyük Kemerinin Batı Görünüşü	62
Foto 4. 14. Yafes Köprüsü’nün Güney Görünüşü.....	63
Foto 4. 15. Yafes (Cizre) Köprüsü (1164) üzerinde “Şir ü Hurşid” Tasviri	64
Foto 4. 16. Deşt Köprüsü’nün Genel Görünüşü	71
Foto 4. 17. Deşt Köprüsü’nün Mansap Cephesi.....	71
Foto 4. 18. Deşt Köprüsü’nün 2011 Yılı Kazısından Alınan Görüntüler.....	72
Foto 4. 19. Deşt Köprüsü’nün Batı Görünüşü.....	73
Foto 4. 20. Deşt Köprüsü’nün Kemer Görünüşü.....	73
Foto 4. 21. Deşt Köprüsü’nün Güneybatı Görünüşü.....	74
Foto 4. 22. Deşt Köprüsü’nün Güney Görünüşü.....	74
Foto 4. 23. Deşt Köprüsü’nün Üstten Görünüşü	75
Foto 4. 24. Deşt Köprüsü’ndeki Kabartma ve Kitabe	76

Foto 4. 25. Saklan Köprüsü'nün Genel Görünüşü	80
Foto 4. 26. Saklan Köprüsü'nün Menba Görünüşü	80
Foto 4. 27. Saklan (Ciddeyt) Köprüsü'nün Ayak Kalıntısı'nın Güneydoğu Görünüşü ..	81
Foto 4. 28. Saklan (Ciddeyt) Köprüsü'nün Ayaklarının Güneybatı Görünüşü	81
Foto 4. 29. Saklan (Ciddeyt) Köprüsü'nün Günümüze Kalan Genel Görünüşü	82
Foto 4. 30. Saklan (Ciddeyt) Köprüsü'nün Güneydoğu Görünüşü	82
Foto 4. 31. Saklan (Ciddeyt) Köprüsü'nün Güneybatı Görünüşü	83
Foto 4. 32. Saklan (Ciddeyt) Köprüsü'nün Ayakları	83
Foto 4. 33. Bürücek Köprüsü'nün Genel Görünüşü	85
Foto 4. 34. Bürücek Köprüsü'nün Ayakları	86
Foto 4. 35. Bürücek Köprüsü'nün Kuzeydoğu Görünüşü	86
Foto 4. 36. Bürücek Köprüsü'nün Kuzeydoğu Ayak Kalıntısı	87
Foto 4. 37. Bürücek Köprüsü'nün Sırasıyla Kuzeybatı ve Güneydoğu Görünüşü	88
Foto 4. 38. Bürücek Köprüsü'nün Günümüzdeki Genel Görünümü	89
Foto 4. 39. Pavan Köprüsünün Kemer Detayı ve Köprünün üzerinden Geçen Yolu Görünüşü	91
Foto 4. 40. Pavan Köprüsünün Kemer Detayı	91
Foto 4. 41. Pavan Köprüsünün Ayakları	92
Foto 4. 42. Pavan Köprüsü'nün Genel Görünümü	93
Foto 4. 43. Cem'a (Birlik) Köyü Taş Köprüsü	95
Foto 4. 44. Cem'a (Birlik) Köyü Taş Köprüsü'nün Mevcut Kalıntısı	95
Foto 4. 45. Cem'a Birlik Köprüsü'nün Güneydoğu Görünüşü	96
Foto 4. 46. Cem'a Birlik Köprüsü'nün Doğu Görünüşü	96
Foto 4. 47. Cem'a Birlik Köprüsü'nün Kuzeydoğu Görünüşü	97
Foto 4. 48. Cem'a Birlik Köprüsü'nün Güney Ayağının Görünüşü	97
Foto 4. 49. Cem'a Birlik Köprüsü'nün Kuzey Ayağının Görünüşü	98
Foto 4. 50. Cem'a Birlik Köprüsü'nün Güneydoğu Genel Görünüşü	98
Foto 4. 51. Cem'a Birlik Köprüsü'nün Üstten Görünüşü	99
Foto 4. 52. Cem'a Birlik Köprüsü'nün Genel Görünüşü	99
Foto 4. 53. Restorasyon Öncesi Görümlü Köprüsü	103
Foto 4. 54. Görümlü Köprüsü'nün Güneydoğu Görünüşü	103
Foto 4. 55. Görümlü Köprüsü'nün Güney Görünüşü	104
Foto 4. 56. Görümlü Köprüsü'nün Üstten Görünümü	104
Foto 4. 57. Görümlü Köprüsü'nün Genel Görünümü	105
Foto 4. 58. Görümlü Köprüsü'nün Kitabesi	105
Foto 4. 59. Beyaz Köprü	107
Foto 4. 60. Beyaz Köprü'nün Kuzeydoğu Görünüşü	107
Foto 4. 61. Beyaz Köprü'nün Güneydoğu Görünüşü	108
Foto 4. 62. Beyaz Köprü'nün Üstten Görünüşü	108
Foto 4. 63. Beyaz Köprü'nün Genel Görünüşü	109
Foto 4. 64. Beyaz Köprü'nün Kuzey Görünüşü	109
Foto 4. 65. Köprü (Meydan Köprüsü, Şenoba Köprüsü)	113
Foto 4. 66. Şenoba Köprü'sünün Günümüzdeki Genel Görünüşü	114
Foto 4. 67. Şenoba Köprü'sünün Güneybatı Görünüşü	114
Foto 4. 68. Şenoba Köprü'sünün Ayağının Görünüşü	115
Foto 4. 69. Şenoba Köprü'sünün Üstten Görünüşü	115
Foto 4. 70. Hisar Köprüsünün Güneydoğu Görünüşü	118
Foto 4. 71. Hisar Köprüsünün Güneydoğu Yönünden Orta Ayak Görünüşü	118
Foto 4. 72. Hisar Köprüsü'nün Orta Ayak İtibariyle Üstten Görünüşü	119
Foto 4. 73. Hisar Köprüsü'nün Kuzeydoğu Görünüşü	119

TABLolar

Tablo 4. 1. Karşılaştırmalı Mimari Analiz	45
Tablo 4. 2. Yafes Köprüsü'nün Kitabelerinin Karşılaştırmalı Analizi	65
Tablo 4. 3. Deşt Köprüsü'nün Kitabelerinin Karşılaştırmalı Analizi	75
Tablo 5. 1. Şırnak İli Köprüleri'nin Genel Özellikleri	122
Tablo 5. 2. Kasrik Köprüsü'nün Benzerlik ve Farklılık Gösterdiği Anadolu Köprü Örnekleri	124
Tablo 5. 3. Yafes Köprüsü'nün Benzerlik ve Farklılık Gösterdiği Anadolu Köprü Örnekleri	126
Tablo 5. 4. Deşt Köprüsü'nün Benzerlik ve Farklılık Gösterdiği Anadolu Köprü Örnekleri	128

HARİTALAR

Harita 2.1. Şırnak İli Haritası	10
Harita 4. 1. Mezopotamya Köprüleri ve Yollarına İlişkin Harita.....	42

KISALTMALAR

M.Ö.	: Milattan önce
M.S.	: Milattan sonra
H.	: Hicri
M.	: Miladi
YY.	: Yüz yıl
Km	: Kilometre
m	: Metre
cm	: Santimetre

1. GİRİŞ

Köprü; su, çukur, vadi gibi aralarında doğal engeller olan iki yakayı birleştirmek için inşa edilen, yol güzergahlarında ve akarsular üzerinde ulaşımı sağlayan yapılardır (Şahankaya Polat, 2023, s. 133). Farsçada “Pül”, Arapçada “Cisr” ya da “Kantara” diye adlandırılan köprü; bir dereyi, ırmağı, vadiyi ya da herhangi bir engeli aşmak için taş, ahşap kagir ya da demir malzeme kullanılarak yapılmış yapılara ya da yollara denir. (Arseven, 1988, s. 1127). Tarih öncesi dönemlerde, köprüler çevreye uyum sağlayabilen malzemeler kullanılarak inşa edilmiştir. Ağaçların bol olduğu yerlerde, ilk ahşap köprü muhtemelen bir su yolunun üzerine düşen bir ağaç olmuştur. İlk insan yapımı ahşap köprünün, M.Ö. 15.000 civarında el yapımı bir taş baltayla bir ağacı bir uçurumun üzerinden deviren Neolitik bir insan tarafından inşa edildiği varsayılmaktadır (Ritter, 1990, s. 3). Sonradan taştan köprüler inşa edilerek köprü yapımı geliştirilmiştir. Köprülerin çoğu iyileştirme, deneme ve yanılma yoluyla elde edilmiştir. En önemli iyileştirmelerden biri, M.Ö. 1300’de Yunanistan’da tanıtılan ve Romalılar tarafından yaygın olarak kullanılan kemer köprünün ortaya çıkmasıdır (Gyorfi, 2024).

Bir köprünün birincil işlevi, açıkça diğer tarafa geçmek için bir engeli aşmaktır. Zamanla, teknik yeteneklerdeki kazanımlar ve giderek daha yenilikçi tasarımların uygulanması nedeniyle daha uzun mesafelerin üstesinden gelmek mümkün hale gelmiştir. Bu nedenle, köprüler genellikle teknik yenilik ve mühendislik becerilerindeki ilerlemenin bir göstergesi olarak görülmektedir. Ayrıca, köprüler, kültürel ya da etnik sınırlarda yer almaları nedeniyle sıklıkla sembolik bir bağ rolü üstlenmektedir (Salamak ve Fross, 2016, s. 207-208).

Köprü, insan ihtiyaçları ile doğal sınırlar arasındaki çatışmaları çözen yapıdır. Köprü zamanı kısaltır, bir köprü iki nehir kıyısını birbirine bağlar. Kısacası, bir “köprü süreksizlikte sürekliliğe ulaşmıştır”. Köprü insanlar ve mallar arasındaki iletişimi artırır, doğal yeri, insanları, kültürü ve medeniyeti bütünleştirir (Hadrovic, 2015, s. 62). Köprüler, antik ve modern şehirler ve nehirleri ve daha küçük su yollarını aşmak için yol ağı için gereklidir (Chiocchini, 2021, s. 224). Köprüler, sadece teknik özellikleriyle değil aynı zamanda estetik detayları ve tarihsel bağlarıyla da dikkat çekmektedir (Özdoğan, 2008, s. 32-33).

Hem mühendislik harikaları hem de tarihin sessiz tanıkları olarak öne çıkan antik köprülerin (Eyice, 1994, s. 46) incelenmesi, iki bin yıllık sürekli yerleşimin altında gömülü bir şehre erişimin tüm arkeolojik zorluklarını ve nehir temelli arkeolojinin ek zorluğunu içermektedir. Hayatta kalan taş köprüler; rampaların, süslemelerin, kemerlerin ve yazıtların kaybolmasının yanı sıra çok sayıda yeniden inşa ve onarımın konusu olmuştur (Hoggarth, 2019, s. 6-7).

Tarihi köprülerin araştırılması, tarihi ticaret yolları ve ulaşım ağlarının yeniden yapılandırılması açısından büyük önem taşımaktadır (Harrison, 2008, s. 72). Ayrıca, geçmiş dönemlerin teknolojik gelişimini anlamamıza yardımcı olmaktadır. Bu yapılar, medeniyetlerin mühendislik bilgisi, mimari estetiği ve sosyo-ekonomik yapısı hakkında önemli ipuçları barındıran değerli kültürel miras unsurlarıdır. Bu yapıların, rneğin, Roma dneimine ait taş köprülerin dayanıklılığı, antik mühendislerin malzeme bilgisi ve statik hesaplamalardaki ustalılığını gözler önüne sermektedir (O'Connor, 1993, s. 45).

Orta ağ'da inşa edilen köprülerin konumları, bölgeler arasındaki ekonomik bağlantıların ve şehirlerin gelişim süreçlerinin anlaşılmasını sağlamaktadır (Harrison, 2008, s. 72). Ek olarak, köprülerin üzerinde bulunan kitabe ve süslemeler, dönemin sanat anlayışı ve yerel yönetimlerin eserlere verdiği değer hakkında bilgi sunmaktadır (Kuban, 2007, s. 58).

Tarihi köprülerin korunması ve belgelenmesi, kültürel kimliğin gelecek nesillere aktarılması açısından hayati öneme sahiptir. UNESCO'nun Dünya Mirası Listesi'nde yer alan birçok köprü, evrensel değer taşıyan mimari şaheserler olarak kabul edilmektedir (UNESCO, 2015, s. 12). Bu nedenle, tarihi köprüler üzerine yapılacak disiplinlerarası çalışmalar, hem arkeoloji hem de restorasyon alanlarına katkı sağlayacaktır. Araştırmanın bu doğrultudaki amacı şırnak İli köprülerini incelemektir.

şırnak'ta bulunan tarihi köprüler, genellikle Orta ağ dneimine ait olup, Selçuklu ve Osmanlı dönemlerinde inşa edilmiş ya da restore edilmiştir. Bu köprüler, bölgenin dağlık ve engebeli yapısı nedeniyle stratejik bir işlev görmüş, ticaret yollarının ve askeri hatların güvenliğini sağlamıştır (Yılmaz, 2018, s. 45).

şırnak'taki köprülerin mimari özellikleri incelendiğinde, genellikle kesme taş ve moloz taş kullanıldığı, bazılarında kemerli yapıların ne çıktığı grlmektedir. Bu köprüler, sadece işlevsel olarak değil, aynı zamanda estetik açıdan da dönemin sanat anlayışını yansıtmaktadır. Örneğin, Cizre ilçesindeki tarihi köprüler, bölgenin su kaynakları üzerinde kurulmuş olup, hem dayanıklılıkları hem de zarif tasarımlarıyla dikkat çekmektedir (Demir, 2020, s. 112).

Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde yer alan ve tarihi boyunca pek çok medeniyete ev sahipliği yapmış Şırnak ili, coğrafi olarak dağlık ve engebeli bir yapıya sahiptir. Bu bölge, karasal iklimin etkisiyle zorlu ulaşım koşullarına sahipken öte yandan bölgenin ulaşım altyapısını geliştiren en önemli unsurlardan biri köprülerdir. Şırnak'taki köprüler, geçmişin izlerini taşıyan tarihi yapıları ve günümüzde bölgenin modern ulaşımını sağlayan kritik mühendislik yapıları olarak büyük bir öneme sahiptir. Bu köprülerin inşa edilmesi, bölgenin sosyal ve ekonomik kalkınmasına katkı sağlamış ve Şırnak'ın yerleşim alanları arasında karayolu ulaşımını kolaylaştırmıştır. Bölgenin zorlu coğrafyasında ve su kaynakları üzerinde kurulmuş olan Şırnak'taki köprülerin çoğu, zamanla yenilenmiş ya da restore edilmiştir. Bu köprüler, hem ulaşım hem de bölgenin kültürel mirası açısından da önemli birer semboldür.

1.1. Amaç

Zamanın başlangıcından beri ulaşım, iletişim, uluslararası ve yerel ticaretin geliştirilmesinde önemli bir rol oynamış olan köprüler, su tarafından birbirinden ayrılmış toprakları engelleri sorunsuz bir şekilde aşarak birbirine bağlamaktadır (Gerges, 2022, s. 1). Yayaların, araçların, kanalların ve boru hatlarının nehirleri, vadileri ya da diğer trafik hatlarını geçmesi için kullanılan üst yapılar olan köprüler, yalnızca işlevsel yapılar değil; aynı zamanda mühendislik teknolojisi ve beşeri bilimlerin ürünleridir. Birçok köprü, zamanın ayırt edici özelliklerine sahip büyüleyici kültürel manzaralar haline gelmiştir ve dünya mimari sanatının temel bileşenleridir (Sun, 2022, s. 134). Ayrıca, köprüler, geçmiş ile günümüz arasında güçlü bir bağ oluşturmada önemli rol oynamaktadır. Ancak, antik köprülerin tarihsel önemi, çok sınırlı miktarda ve hayatta kalan edebi ve epigrafik kaynak materyalinin karakteri nedeniyle sistematik olarak incelenmemiştir (Babic, 2013, s. 61-62).

Köprülerin ayrıntılı çalışmalara konu olmamasının bazı pratik nedenleri de vardır. Öncelikle, ayakta duran köprülerin çoğu günlük kullanımdadır, bu da onları incelemenin zor olabileceği anlamına gelmektedir. Çoğu zaman modern trafiğin ihtiyaçlarını karşılamak için uyarlanmışlardır, bu da tarihi yapılarını gizlemektedir. İkinci olarak, köprüleri tarihlendirmek genellikle çok zordur çünkü Roma zamanları ile on dokuzuncu yüzyılın başları arasında köprü teknolojisinde çok az değişiklik olmuştur. Ayrıca, bugün ayakta duran herhangi bir köprü, Roma temelleri üzerine inşa edilmiş olsa bile, muhtemelen birçok kez değiştirilmiştir (Petersen, 2020, s. 175). Anadolu Türk

mimarisinde ilgili alanyazında da köprüler bir tarafa bırakılmış, önemsenmemiştir. Bu nedenle ilgili alanyazında önemli bir boşluk olduğundan dolayı köprülerin araştırılması güçleşmiştir. Anadolu Türk Köprüleri üzerinde yapılacak incelemeleri zorlaştıran bir diğer neden ise bugünkü koşullar nedeniyle değişmiş güzergahlar nedeniyle eski ve uzak yollar üzerinde kalmış olmalarıdır. Bu nedenle bilinmeyen bölgelerde köprülerin oluşları incelemelerini zorlaştırmıştır. Ayrıca köprü yerlerinin iyi seçilmemesi, malzemelerin gereken nitelikte olmaması, teknik yetersizliklerden dolayı eski köprülerin tahrip olmasına ya da yıkılmasına neden olmuştur (İlter, 1974a, s. 32). Oysaki, köprüler bir medeniyetin kültürel kimliğini yansıtan önemli yapılardır. Dolayısıyla, tarihi köprülerin incelenmesi, köprülere ilişkin bir envanter, belge, döküman vs. oluşturulması gelecek nesillere kültürel geçmişlerini aktarabilmek için önem arz etmektedir. Çünkü, köprü mimarisi tarihi de tarihsel bilginin önemli bir parçasıdır.

Mevcut bilgilere dayanarak farklı zaman dilimlerinin olaylarını ve kültürel özelliklerini yeniden inşa etmeye çalışan tarihçilerin araştırmalarının bütünlüğünü sağlamak için belirli metodolojilere ve kanıt standartlarına bağlı kaldıklarını belirtmek önemlidir. Tarihi gerçekler, yeni araştırmalar ve keşifler ışığında yeniden yorumlanmaya ve tartışmaya tabidir ve tarihçiler genellikle yorumlarını ve sonuçlarını yeni kanıtlara dayanarak revize etmektedir (Strelko, 2023, s. 419).

Güneydoğu Anadolu Bölgesi, Türkiye'nin önemli coğrafi ve kültürel bölgelerinden biridir. Hem tarihi hem de mühendislik açısından büyük bir öneme sahip olan köprüler genellikle Roma, Bizans, Selçuklu ve Osmanlı dönemlerine aittir. Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde birçok tarihi köprü bulunmaktadır. Dolayısıyla bölgedeki köprülere ilişkin araştırma yapılması, bu yapıların korunması ve gelecek nesillere aktarılması açısından büyük önem taşımaktadır. Köprülerin araştırılması ve korunması, bölgesel kalkınmaya katkıda bulunabilir. Özellikle turizm ve kültürel mirasın korunması, bölge ekonomisine katkı sağlayabilir. Araştırmanın bu doğrultudaki amacı, köprülere ilişkin mevcut bilgileri yeniden yorumlayarak Şırnak İli'ndeki köprüleri saha incelemesi ile yerinde tespitlerle yeni kanıtlara dayanarak revize etmektir. Araştırma konusunu oluşturan Şırnak İli Köprüleri'ne ilişkin yapılan çalışmalar sınırlıdır. İlgili literatürde bu boşluğun doldurulması açısından araştırmanın önemli katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Şırnak ili geçmişten bu güne Guti, Babil, Asur, Med, Pers, Sasani İslam İmparatorluğu Emiri, Abbasi, Selçuklu ve Osmanlı gibi birçok medeniyete ev sahipliği yapmıştır. Yüzyıllardır insanların ve doğanın tahribine rağmen, günümüze kadar varlığını

koruyan Şırnak, eski medeniyetlere ait çok sayıda kültürel eserlerin bulunduğu bir ildir (Solmaz, 2021, s. 408). Bu kültürel eserler arasında araştırma kapsamında incelenecek köprüler içerisinde Kasrik (Han Mahmut) Köprüsü, Cizredeki Yafes (Bazıbda) Köprüsü, Telkabin (Küçük) Köprü, Saklan Köprüsü, Bürücek Köprüsü, Güçlükönak'taki Pavan Köprüsü, Silopi'deki Cem'a (Birlik) Köyü Taş Köprüsü, Görümlü Köprüsü, Hisar Köprüsü, Uludere'deki Beyaz Köprü ve Köprü (Meydan Köprüsü, Şenoba köprüsü) yer almaktadır.

1.2. Yöntem

Veri toplamada uygulanacak ilk yöntem literatür taramasıdır. Şırnak köprülerinin dönemsel özellikleri hakkında detaylı bilgiler verilmektedir. Bunun için Şırnak ve çevresindeki köprülerle ilgili mevcut akademik çalışmalar, kitaplar, makaleler, tezler ve arşiv belgeleri incelenmiştir. Disiplinlerarası kaynaklar içerisinde mimarlık tarihi, mühendislik, arkeoloji ve yerel tarihle ilgili kaynaklar taranmıştır.

Tez kapsamında kullanılan yöntemler:

1. Genel olarak köprülere ilişkin ilgili literatür taraması yapılmış,
2. Şırnak köprülerine ilişkin ilgili literatür taraması yapılmış, bilgiler toplanmış ve detaylandırılmıştır.
3. Şırnak köprülerine ilişkin tüm envanter (resim ve çizim olarak) toplanmış ve yorumlanmıştır.
4. Şırnak köprüleri sahada incelenmiş, fotoğraflandırılmış ve çizimleri yapılmıştır.
5. Son olarak, elde edilen bilgiler değerlendirilerek karşılaştırmalar yapıp sonuçlar yazılmıştır.

Şırnak'taki ulaşılması mümkün olan köprüler ziyaret edilerek fotoğraflar, çizimler ve ölçümler yapılmıştır. Köprülerin mimari detayları (malzeme, teknik, süslemeler) verilmeye çalışılmıştır. Böylece, Şırnak köprülerinin plan, kesit ve cephe analizleri yapılarak mimari stil ve teknik özellikler incelenmiştir. Ek olarak, Şırnak'taki köprüler, benzer dönem ve bölgelerdeki diğer köprülerle karşılaştırılarak benzerlikler ve farklılıklar ortaya konulmaya çalışılmıştır.

1.3. Konuyla İlgili Çalışmalar

Alaboz'un (2008), "*Mimar Sinan Köprülerinin Güncel Durum Değerlendirmesi ve Kapuağası Köprüsü Restorasyon Projesi*" yüksek lisans tezinde Mimar Sinan'ın Marmara bölgesindeki köprülerinin yapım teknikleri ve güncel durumları incelenmiştir.

Atak'ın (2008), "*Erken Osmanlı Köprüleri*" başlıklı yüksek lisans tezi, 24 köprünün mimari tanımını ve analizlerini kapsamaktadır. Çalışmada, köprülerin mimari özellikleri, fotoğrafları, yeri ve tarihi hakkında bilgiler sunulmuştur.

Kutlay'ın (2012), "*Diyarbakır İli Köprüleri*" başlıklı yüksek lisans tez çalışmasında 13 köprünün mimari tanımına, yeri ve tarihine ilişkin detaylar sunulmuştur. Ek olarak köprülerin hangi döneme ait olduğu, malzeme ve teknikleri, süsleme özellikleri ve geçirdiği onarımlara değinilmiştir; farklı kaynaklardan faydalanarak köprülerin çizimlerine yer verilmiştir.

Meriç Cevahir'in (2019), "*Tarihi Taş Köprülerin Yapım Teknikleri ve Malzeme Kullanımı Açısından İncelenmesi*" başlıklı yüksek lisans tezinde Roma döneminden Osmanlı'nın son dönemine kadar inşa edilmiş tarihi taş köprülerin tarihsel süreçleri ve değişimleri incelenmiştir. Ayrıca köprü yapımında kullanılan malzemeler ve yapım teknikleri ile yapısal özellikleri irdelenmiştir.

Aktürk'ün (2019), "*Afyonkarahisar Bölgesi Tarihi Taş Köprülerinin Mimari ve Statik Özellikleri*" başlıklı yüksek lisans tezinde 33 köprü incelenmiştir. Köprülerin mimari ve yapısal özellikleri değerlendirilmiş konumları belirlenmiştir. Ek olarak köprülerin fotoğrafları ve oluşturulan render görüntüleri sunulmuştur.

Gülgönül'ün (2020), "*Antalya'daki Selçuklu ve Beylikler Devri Köprüleri*" başlıklı tezinde 11 köprü incelenmiştir. Köprülerin mimari tanımı yapılmış, yeri ve tarihi hakkında bilgilere yer verilmiştir. Ek olarak köprülere ilişkin fotoğraflar ve çizimler sunulmuştur.

Bayram'ın (2024), "*Bursa Taş Köprüleri*" başlıklı yüksek lisans tezi çalışmasında 16 köprünün konumu, tarihi ve mimari tanımına ilişkin değerlendirmeler sunulmuştur. Ek olarak köprülerin fotoğraflarına ve çizimlerine ilişkin görseller sunulmuştur.

Özkan (2024), "*Dara'daki (Anastasiopolis) Köprülerin Mimari Ve Fonksiyonel Özellikleri*" başlıklı yüksek lisans tezinde 4 köprüyü incelemiştir. Köprülerin mimari yapısı, tarihi hakkında bilgilere değinilmiş, fotoğraflandırılıp çizimleri sunulmuştur.

Özbay'ın (2020), "*Büyük Menderes, Küçük Menderes ve Gediz Havzalarındaki Türk Dönemi Köprüleri*" başlıklı doktora tezinde 106 köprü incelenmiştir. Köprüler

köprü sayısı ve kombinasyonuna, kemer açıklığı düzenine, tabliye eğimine, plan şemasına göre değerlendirilmiştir. Ek olarak köprülerin mimari özelliklerine değinilmiş, konum ve güzergahlarına ilişkin haritalar hazırlanmıştır.

Tanrıverdi ve Gürel'in (2019) "*Geçmişten Günümüze Kemer Köprüler*" başlıklı makalelerinde kemer köprüleri incelenirken kemerin tanımı, eksenleri ve kullanılan malzemelere değinilmiştir. Ayrıca kemer köprülerin avantajlarına ve dezavantajlarına yer verilmiş, günümüzde yaygın kullanılan kemer köprülerin yapım tekniklerinden biri olan konsol uzatımı yöntemi irdelenmiştir.

Yıldız ve Koç (2010) "*Mardin'deki Tarihi Köprüler Üzerine Bir Değerlendirme*" başlıklı makalelerinde Mardin'deki sekiz köprüyü incelemişlerdir. Roma, Artuklu ve Osmanlı döneminde inşa edilen köprüler kısaca tanıtılıp bunların köprü mimarisi içerisindeki yerleri belirlenmeye çalışılmıştır.

Tokat ve Güngör (2017) "*Batman İli Köprülerinin Mimari Açısından Değerlendirmesi ve Ticaret Yollarıyla İlişkisi*" başlıklı makalelerinde Batman köprülerinin tarihi süreç içinde üstlendikleri rolleri ve kentler arasındaki ticareti sağlayan yollara katkılarını araştırmışlardır. Ayrıca bölgenin mimari anlayışının köprü mimarisine yansımalarını ve köprüleri dönemin ticaret hayatı, mimari anlayışı ve yol güzergahları açısından incelemişlerdir.

Yıldız (2016) "*Diyarbakır İli Ve İlçelerinde Yeni Tespit Edilen Köprüler*" başlıklı makalesinde 16 köprüyü incelemiştir. Çoğu Osmanlı dönemini yansıtan köprülerin bazılarının Osmanlı dönemi öncesinde inşa edildiği belirtilmiştir. Köprülerin malzeme, teknik, plan şeması, üzerinde bulunduğu yolun tarihine ilişkin bilgiler sunulmuştur.

İlter (1974a) "*Güney-Doğu Anadolu Erken Devir Türk Köprülerinin Yapısal Ve Süsleyici Ögeleri Yönünden Değerlendirilmesi*" başlıklı çalışmada köprülerde restorasyon, değişmeyen tarihsel güzergahlar, Güneydoğu Anadolu Köprüleri'nin tipolojisi ve bölgeden geçen ana yollar, köprülerde asal mimarlık öğeleri üzerinde durulmuştur.

İlter (1978a) "*Anadolu'nun Erken Devir Türk Köprüleri ile İran Köprü Mimarlığı İlişkileri*" başlıklı çalışmada Anadolu'nun, 13. yüzyılın sonuna kadar geçen sürede yapılmış, erken Türk Köprüleri ile erken İran Köprülerini kıyaslayıp yapısal ve süsleyici ilişkilerini saptayarak değerlendirmeler yapmıştır.

Levent ve Levent (2021) "*Apargir Tarihi Taş Köprüleri*" başlıklı çalışmalarında Arapgir'in tarihi eserleri içerisindeki kemerli taş köprülerin ayakta kalanlarının özgün mimari yapılarını incelemişlerdir.

Ural ve arkadaşları (2007) *“Doğu Karadeniz Bölgesindeki Tarihi Kemer Köprülerin Onarım ve Güçlendirme Çalışmaları”* başlıkla çalışmada tarihi kemer köprüler hakkında genel ve yapısal bilgilerle birlikte Karadeniz bölgesindeki kemer köprülerdeki yapısal hasarları, onarım ve güçlendirme prosedürlerini sunmuşlardır.

Eyice (1994), *“Anadolu’da Bizans Dönemi Köprüleri”* başlıklı eserinde, Anadolu’da Bizans dönemine ait köprülerin mimari özelliklerini incelemeyi ve bu yapıların dönemin mühendislik ve sanat anlayışını nasıl yansıttığını ortaya koymayı hedeflemiştir. Eserin içeriğinde, Bizans dönemi köprülerinin kemer tasarımları, taş işçiliği ve malzeme kullanımı gibi mimari detayları analiz edilmiştir. Ayrıca, bu köprülerin ticaret yolları ve askeri seferlerdeki rolü de ele alınmıştır.

Kuran (1996), *“Selçuklu Mimarisinde Köprüler”* başlıklı eserinde, Selçuklu dönemine ait köprülerin mimari özelliklerini incelemek ve bu yapıların İslam sanatı ve mühendisliği ile olan ilişkisini ortaya koymayı amaçlamaktadır. Eserin içeriğinde, Selçuklu köprülerinin geniş kemerli tasarımları, süslemeleri ve kitabeleri detaylı bir şekilde incelenmiştir. Ayrıca, bu köprülerin Anadolu’nun kültürel mozaikindeki yeri de vurgulanmıştır.

Özdoğan (2008), *“Anadolu’nun Antik Köprüleri”* başlıklı eserde, Anadolu’daki antik köprülerin tarihsel gelişimini ve mimari özelliklerini inceleyerek, bu yapıların mühendislik ve sanat tarihi açısından önemini vurgulamayı hedeflemektedir. Eserin içeriğinde farklı dönemlere ait köprülerin yapım teknikleri, malzeme kullanımı ve estetik detayları karşılaştırmalı olarak ele alınmıştır. Ayrıca, köprülerin coğrafi konumları ve işlevleri de incelenmiştir.

Turan (1971), *“Türkiye Selçukluları Hakkında Resmi Vesikalar”* başlıklı eserinde Selçuklu dönemine ait resmi belgeleri inceleyerek, bu dönemde inşa edilen köprülerin mimari ve sosyal rolünü anlamayı amaçlamaktadır. Eserin içeriğinde, Selçuklu köprülerinin inşa süreçleri, kullanılan malzemeler ve bu yapıların ticaret yollarındaki önemi belgelerle desteklenmiştir.

Kuban (2007), *“Anadolu Türk Mimarisinin Kaynak ve Sorunları”* başlıklı eserinde, Anadolu’daki Türk mimarisinin kaynaklarını ve sorunlarını incelemekle birlikte, antik köprülerin mimari özelliklerine de odaklanmaktadır. Eserin içeriğinde, Selçuklu ve Osmanlı dönemlerine ait köprülerin mimari detayları, süslemeleri ve işlevleri analiz edilmiştir. Ayrıca, bu yapıların korunmasına yönelik öneriler de sunulmuştur.

Gabriel (1940), *“Voyages Archéologiques dans la Turquie Orientale”* başlıklı eserinde, Doğu Anadolu’daki antik yapıları ve köprüleri arkeolojik bir perspektifle

incelemeyi amaçlamaktadır. Eserin içeriğinde, Doğu Anadolu’da bulunan antik köprülerin mimari özellikleri, kemer tasarımları ve malzeme kullanımı detaylı bir şekilde ele alınmıştır. Ayrıca, bu yapıların tarihsel bağlamı da incelenmiştir.

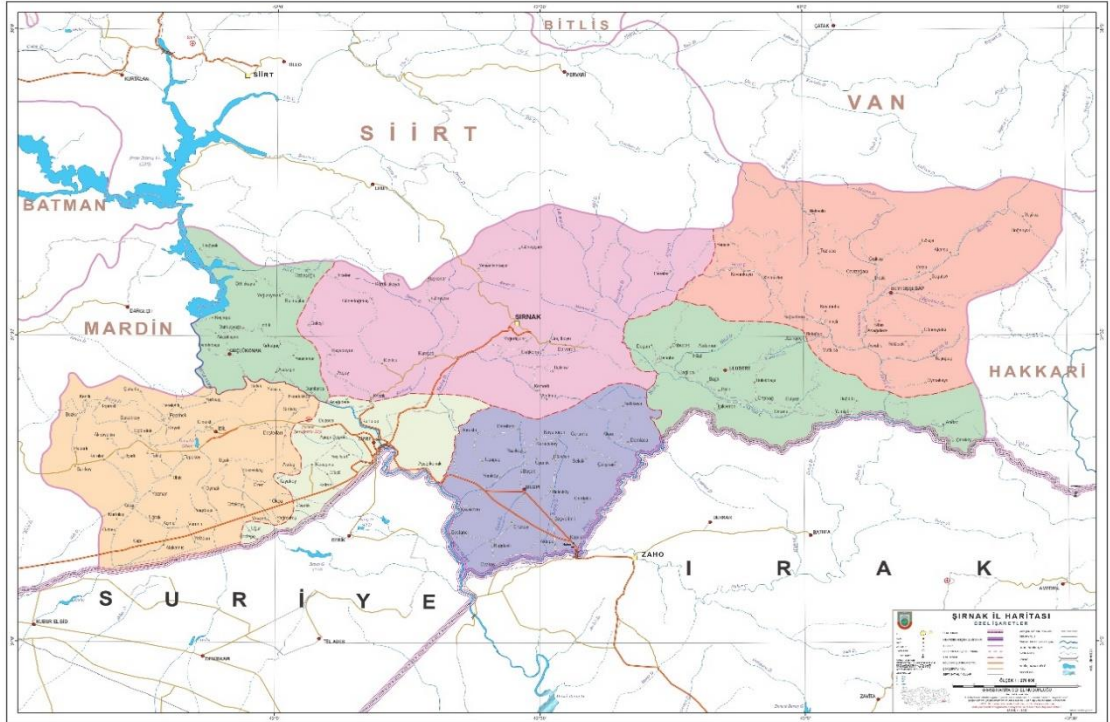
Çulpan (1975), “*Türk Taş Köprüleri*” başlıklı eserinde, Türk taş köprülerinin mimari özelliklerini incelemek ve bu yapıların sanat tarihi açısından önemini ortaya koymayı hedeflemektedir. Eserin içeriğinde, Selçuklu ve Osmanlı dönemlerine ait taş köprülerin mimari detayları, süslemeleri ve kitabeleri incelenmiştir. Ayrıca, bu köprülerin Anadolu’nun kültürel mirasındaki yeri de vurgulanmıştır.

Öney (1992) “*Anadolu Selçuklu Mimari Süslemesi ve El Sanatları*” başlıklı eserinde Selçuklu dönemi mimari süslemelerini ve el sanatlarını incelemekle birlikte, köprülerdeki süslemelere de odaklanmaktadır. Eserin içeriğinde, Selçuklu köprülerindeki geometrik ve bitkisel süslemeler detaylı bir şekilde analiz edilmiştir. Ayrıca, bu süslemelerin sanat tarihi açısından önemi de vurgulanmıştır.

2. TARİHSEL SÜREÇ İÇERİSİNDE ŞIRNAK

2.1. Şırnak'ın Coğrafi Konumu

Şırnak ili, Türkiye'nin güneydoğusunda; 37° 31' Kuzey enlemi ile 42° 28' Doğu boylamının kesişim noktası civarında konumlanmıştır. Topraklarının büyük bir bölümü Doğu Anadolu Bölgesi'nin, daha küçük bir bölümü Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nin sınırları içerisindedir (Gülenç, 2014, s.497). Şırnak ili topraklarının batı kesimi Güney Doğu Anadolu Bölgesi'nin Dicle Bölümü'nde yer almaktadır. Öteki yarısı da Doğu Anadolu Bölgesi sınırları içinde yer almaktadır. Toplam alanı 7.172 km²'dir. İl batıda Mardin, kuzeyde Siirt, kuzeydoğuda Hakkari illeri, Güneyde de Irak ve Suriye ile çevrilidir. Batı ve güney kesimlerindeki bazı düzlükler dışında, ilin büyük bölümü akarsular tarafından derince yarılarak plato alanlarını oluşturmaktadır. Dağlık kesimlerde Güney Doğu Toroslar sistemine bağlı yüksek kütleler vardır. Yer yer 3000 m aşan bu dağlar üzerindeki doruklar, kuzey doğudaki Karaca Dağ (3275 m) ve doğudaki Altın Dağı'dır (3358 m) (Hotman vd., 1996, s.65).



Harita 2.1. Şırnak İli Haritası

Kaynak: T.C. Milli Savunma Bakanlığı Harita Genel Müdürlüğü, 2025

Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nin en doğu ucunda yer alan Şırnak 18.05.1990 tarih ve 20522 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 16.05.1990 tarih ve 3647 sayılı yasa ile il statüsüne kavuşmuştur. Şırnak merkezi dışında 6 ilçe (Cizre, Silopi, İdil, güçlükönak, Uludere, Beytüşşebap), 5 buca, 243 köye sahip bir ildir (Baz, 2013, s.4). Kuzeydoğudaki dağlık alandan kaynağı alan Botan Suyu'nun Dicle Nehri ile birleştiği vadinin doğusundan itibaren biri kuzeyde, diğeri güneyde olmak üzere iki sıra dağ kuşağı birbirine paralel olarak doğu-batı yönlü olarak uzanmaktadır. Doğü-batı doğrultulu olan ve doğuya doğru yükseltisi artan her iki sıra dağ kuşağı Hakkari kütlesi ile birleşmekte ve bu yüksek rakımlı alan güneyde Kuzey Irak'a ve doğuda da Kuzeybatı İran'a doğru devam etmektedir (Çoşkun vd., 2021, s.428).

Şırnak ilinin ikliminden bölgesel temelde bahsetmek gerekmektedir. İlin Doğü Anadolu Bölgesi'nde yer alan Şırnak Merkez, Beytüşşebap ve Uludere ilçelerinde kuzeyden esen soğuk havalar sebebiyle kışlar karlı ve serttir. İlin Güneydoğu Anadolu Bölgesi içinde kalan Cizre, İdil, Güçlükönak ve Silopi ilçelerinde kışlar Doğü Anadolu bölgesi'ne göre daha ılık geçmektedir. Yazları da aşırı sıcak olmaktadır (Baz ve Şarman, 2015, s.23). Doğal bitki örtüsü steptir (bozkır). Stepler ilkbahar yağışlarıyla ortaya çıkmaktadır, yaz sıcaklıkları ile kaybolmaktadır. Bozkırlar küçük baş hayvancılık için önemlidir. Yükseklerde özellikle dağların yüksek yerlerinde alpin çayırıları bulunmaktadır. Dağların yüksek yamaçlarında yer yer bozuk karakterli meşelikler görölmektedir. Ayrıca yükseklerde ardıç ağaç toplulukları da görölmektedir. Dağların yamaçlarında bittim denilen yabani fıstıklar görölmektedir (Top, 2010a, s.19).

2.2. Ana Hatlarıyla Şırnak Tarihi

İl sınırları içerisindeki yerleşimin M.Ö 7000'lere kadar uzandığı bilinmektedir. Şırnak'ın adına ilişkin kesin bilgilere kaynaklarda ulaşılmadığı belirtilmektedir. Ancak bir rivayete göre İslam inanışında Tufandan sonra Nuh'un Gemisi Kur'an-ı Kerim'de Hud suresinin 44. Ayetinde *“ey arz suyunu yut ey gök sen de tut denildi, su çekildi ve gemi Cudi Dağı'nın üzerinde durdu.”* şeklinde anlatılmaktadır. O dağdan inen ilk gruptan seksen ya da sekiz kişi önce heştanı (Yoğurtçular Köyü'nü), Nuh Peygamber'in de içlerinde bulunduğu diğeri bir grup ise Namaz Dağı etkelerindeki bugünkü Şırnak'ı kurmuştur. İşte Nuh Peygamber'in kurduğu bu kente önceleri Nuh'un Şehri anlamına gelen *“Şehr-i Nuh”* adı verilmiştir. Bu ad zamanla değişmiştir (Zan vd., 2006, s.1).

Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde yazılmış bazı kaynaklarda (Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşiv'i) Botan Cezire'sini gösteren bir haritada Şırnak adı “*Şernah*” şeklinde yazılmıştır. 1917 yılında Erkan-ı Harbiye Mektebi Sevk-ül-ceyş (strateji), istatistiki ve topografya muallimi Muhammed Cemal tarafından kaleme alınmış “*Anadolu*” adlı eserde Şırnak adı “*Şırnah*”, “*Şirneh*” şeklinde kullanılmıştır. Yine Şırnak adının “*gemi*” anlamına geldiği de mahalli rivayetler arasındadır (Gülenç, 2022, s. 6-7).

Nuh tufanın tarihlendirilmesi konusunda elde edilen belge ve veriler değerlendirildiğinde M.Ö 27.-29. yüzyıllar arasında olabileceği tahmin edilmekte, bu bağlamda Şırnak ilinin tarihinin M.Ö 3000 yılına kadar uzandığı tahmin edilmektedir (Zan vd., 2006, s.1). M.Ö. 3000 yıllarında bölgede en az kralların hüküm sürdüğü 12 kent devleti bulunmaktadır. Günümüze ulaşan Sümer kral listelerine göre, Tufandan önce sekiz kralın hüküm sürdüğü belirtilmektedir. Tufan sonrasında da çeşitli şehir hanedanları diğerleri üzerinde hakimiyet kurmuş ve böylece birleşik kent devletleri ortaya çıkmıştır. Birleştirici rol oynayan ilk kral, Kiş Hükümdarı Etana (M.Ö. 2800) olmuş; daha sonra da Kiş, Uruk, Ur ve Lagaş üstünlük için aralarında savaşmışlardır. Bu yüzden zayıflayan Sümer halkı, önce Elamların (M.Ö. y.2530-2450) sonra da Akadların hakimiyetleri altına girmiştir (Sarıkcıoğlu, 2010, s.27).

Mezopotamya'nın kuzeybatısında kalan topraklar, tarih boyunca pek çok medeniyetin geçiş yeri ve mekanı olmuştur. Asurlular, Babiller, Roma ve Perslerin istila ve mücadelelerine maruz kalan bölge sürekli el değiştirmiştir (Gurulkan, 2010, s.88). Bölgede egemen olan en eski medeniyetin Gutiler olduğu kabul edilmektedir. M.Ö. 2000'li yıllara kadar Hurilerin denetiminde kalan Şırnak Sümerler ve Akadlar arasında el değiştirmiş, M.Ö. 1894 yılından itibaren Babilliler hakim olmuş, sonrasında bölgeyi eyalet sistemiyle yöneten Asurlular'ın hakimiyetine girmiştir (Yıldız vd., 2010, s. 297). Ardından Kimmer ve İskitler'in akınına maruz kalan Şırnak, bir süre Medler'in hakimiyetine girmiş, M. Ö. 300 yılında Pers İmparatorluğu'nun idaresi altında kalmıştır (Gülenç, 2022, s. 9). Daha sonra antik dönemde, Şırnak Bölgesi, Sasani İmparatorluğu ile Roma İmparatorluğu arasında stratejik bir mücadele alanı olarak öne çıkmıştır. MÖ 40 yılından itibaren tarihsel kayıtlarda belirginleşen bu çatışma dinamiği, MS 240 yılında Sasani Hükümdarı I. Şapur'un Antakya'ya kadar uzanan bölgeyi kontrol altına almasıyla Sasani İmparatorluğu lehine sonuçlanmıştır (Kozbe ve Güngör, 2018, s. 80).

Şırnak, ilk islam halifesi Hz. Ömer döneminde (13/634 - 23/644) Arap hakimiyetine girmiştir. İslamiyetin ilk yılları olan bu dönemde Şırnak'ta egemen din hristiyanlığın yanı sıra, yahudilik ve yezidilik olmuştur (Karataş, 2009, s. 17). Hz. Ömer

döneminde 18/639 yılında fethedilen Şırnak ve çevresi (Baz, 2017, s. 8), Arap egemenliğinden sonra Emevi hakimiyetine girmiş, ancak 750 yılında bu egemenlik son bulmuş, 750 yılı itibariyle Abbasi egemenliği başlamıştır. Şırnak, 993 yılında da Mervaniler'in hakimiyetine girmiştir. Bu hakimiyet 453/1061 yılına kadar sürmüştür (Karataş, 2009, s. 17). 1071 yılında Selçuklu Sultanı Alparslan bölgeye gelince, Mervaniler Selçuklular'a tabi olmuştur (Zan vd., 2006, s.7). Nihayetinde Sultan Melikşah tarafından 478/1085 yılında tamamen Büyük Selçuklu Devleti'nin hakimiyetine girmiştir (Gülenç, 2022, s. 12). Daha sonraki dönemlerde sırası ile Suriye Selçukluları, İnaloğulları, Hısnıkeyfa Artukluları ve Eyyübilerin hakimiyetine girmiştir. 1240 yılında Anadolu Selçukluları'nın hakimiyetine geçen Şırnak daha sonra İlhanlılar'ın ve onların halefi durumundaki Celayirlilerin hakimiyetine girmiştir (Tuncel, 2010, s. 110). Daha sonra, Şırnak, 660/1261 yılında Moğol istilasına uğramıştır. 796/1394 yılında Timur istilasına uğramıştır (Baz, 2017, s. 8). 1462 yılında Akkoyunluların hakimiyetine girmiştir (Gülenç, 2022, s. 12). 1508 yılında Emir II. Şeref tarafından alınmış ve bu dönemde imar çalışmaları yapılmıştır (Baz, 2017, s.8). 15. yüzyılın başlarında ise Safeviler'in, 1514 yılında Yavuz Sultan Selim'in Çaldıran Seferi'nden sonra Osmanlı hakimiyetine girmiştir (Gülenç, 2022, s. 12). Bölge Osmanlı hakimiyetine girdikten sonra yaklaşık üç yüz sene süren bir istikrara kavuşmuş, Osmanlı devleti de daha güneye genişlettiği topraklar sayesinde Ortadoğu ve Kuzey Afrika'ya karadan uzanan yolun kapısını açmıştır (Gurulkan, 2010, s. 89).

Şırnak, idari statü açısından 19. yüzyılın ortalarına kadar nahiye olarak idare edilmiş, 1873 yılından itibaren bir kaza statüsünde Mardin sancağına bağlı kalmıştır (Gülenç, 2022, s. 123). Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde Cizre'deki yönetim ile yaşanan çekişmeler sonucunda 1897'de köy statüsüne düşürülmüştür. 1913 yılında tekrar ilçe statüsüne çıkarılmıştır (Yıldırım, 2023, s.187). Osmanlı döneminde köy olan Şırnak, 1927 yılında Siirt'e bağlı bir ilçe, 1990 yılında ise il olmuştur (TUİK, 2010, s.12).

Özetle, Şırnak tarih öncesi dönemlerden itibaren Guti, Babil, Med, Asur, Pers, Sasani devletlerinin hakimiyetine girmiştir (GAP, 2010, s. 52). Şırnak ve çevresi İslam orduları tarafından fethedildikten sonra Emeviler, Abbasiler, Hamdaniler, Mervaniler ve nihayetinde Sultan Melikşah tarafından 478/1085 yılında Büyük Selçuklu Devleti hakimiyetine girmiştir. Sonrasında ise Artuklular, Eyyübiler, Moğollar, Memlükler, Anadolu Selçukluları ve İlhanlıların idaresinde kalmıştır. 1462 yılında Akkoyunlular'ın hakimiyetine giren Şırnak 16. yüzyılın başlarında Safeviler'in eline geçmiş, Yavuz Sultan Selim'in Çaldıran Seferinden (1514) sonra ise Osmanlı Devleti'nin Hakimiyetine

girmiştir (Gülenç, 2022, s. 12). Osmanlıların bölgeyi ele geçirmesinden sonra 1517 yılında Şırnak yöresi, Merkezi Cizre olan sancağa bağlanmış ve yerel otonom emirlikleri tarafından yönetilmiştir (Yıldız vd., 2010, s. 298).

Tarihsel süreç içerisinde birçok medeniyetin kurulduğu ve günümüzde bu medeniyetlerin izlerinin görüldüğü Şırnak, Mezopotamya sınırları içerisinde elverişli toprakları olan bir ildir (Denli, 2023, s.79). Şırnak, güneyden Suriye ve Irak ile çevrilidir. Ayrıca Mardin, Siirt, Van ve Hakkari illeri ile kuşatılmıştır. Merkez ilçeden başka Beytüşşebap, Cizre, Güçlükönak, İdil, Silopi ve Uludere olmak üzere altı ilçesi bulunan Şırnak'ın 7152 km² genişliğindeki sınırları içinde (Tuncel, 2010, s.111) 2015 yılında nüfus sayımı göstergelerine göre 490.184 kişi yaşamaktadır (DİKA, 2017, s.6).

3. KÖPRÜ MİMARİSİNİN GELİŞİMİ

Köprü, iki tarafı yüksek vadinin üzerinden geçmek ya da dere, nehir ve su gibi engelleri olan iki yakayı birbirine bağlamak için ahşap, kagir ya da maden gibi değişik malzemelerle inşa edilen yapılardır (Levent ve Levent, 2021, s. 1997; Arseven, 1988, s. 1127). Diğer bir ifadeyle, köprüler, bir boşluğu ya da yol ya da su kütlesi gibi fiziksel bir engeli aşmak için inşa edilen yapılardır. Köprüler üzerinde etkili olan birçok kuvvet, farklı koşullara, kullanımlara ve yapı malzemelerine çeşitli şekillerde uygun farklı tasarımlar oluşturmaktadır (Gyorfi, 2024). Yol güzergahlarında engelleri aşarak ulaşımın güvenliği ve sürekliliği sağlamak amacı ile inşa edilen köprüler; ticari faaliyetleri düzenlemek, hac ve tacirlerin güvenliğini sağlamak, haberleşmeyi ya da posta teşkilatını düzenlemek, askerlerin hareketini kolaylaştırmak ve bunlarla birlikte savunma amacıyla yapılmıştır (Şen, 2019, s. 528).

Köprü inşası insanlığın çok eski bir sanatıdır. İlk köprüler; doğal köprüler, tek taş levhalar, halat köprüler ve bir dereyi geçen ahşap kirişler dahil olmak üzere taş ve ahşap köprüler şeklinde görülmektedir (Jensen, 2001, s.1). En basit ve en eski köprü türleri basamak taşlarıdır. Neolitik insanlar ayrıca bataklıklar boyunca bir tür tahta kaldırım inşa etmiştir. Eski insanlar doğal olarak düşen ya da kasıtlı olarak kesilen ya da akarsuların üzerine yerleştirilen kütük köprüleri (kereste köprüler) de kullanmışlardır. Önemli açıklığa sahip ilk insan yapımı köprülerden bazıları muhtemelen kasıtlı olarak kesilmiş ağaçlardır (Gerges, 2022, s. 1). Öte yandan en eski köprülerin tektonik aktivite, nehir ve/ya da rüzgardan oluşan aşınma süreçleri tarafından yaratılan köprüler olduğu bazı kaynaklarda belirtilmektedir. En eski köprüler hakkında bir tartışma başladığında, genellikle klape köprüler akla gelmektedir. Bu köprülere, İngiltere'deki muhteşem Tarr Basamakları (Foto 3.1, Foto 3.2) ya da basamak taşları, bir klape köprüsü (Foto 3.3) örnek verilebilir. Tarr Basamakları'nın tam yaşı bilinmemekle birlikte, M.Ö. 3.000 ile Orta Çağ arasındaki dönemde inşa edildiği tahmin edilmektedir (Slawomir ve Tuan, 2017, s. 237). Ek olarak ip köprüler Asya'da, Tibet ve Hindistan'da kullanılmıştır (Bennett, 2017, s. 12).

Neolitik çağda yerleşik hayata geçilmesi, insanların ulaşım amacıyla köprü inşa etmelerine yol açmıştır. Köprü yapıları, insanların ekonomik faaliyetleriyle doğrudan

ilişkili olarak yaşamlarıyla birlikte geliştiğinden, köprü şüphesiz yaşam alanını genişletmiş ve kültürün doğal engellerden özgürce yayılmasına yardımcı olmuştur. Evrimi boyunca köprü, yaşamın bir varlığı olarak tam anlamıyla yer almış ve aynı zamanda çağının bir kalıntısı olarak medeniyetin ayak izlerini bırakmıştır (Chang ve Choo, 2009, s. 4).

Tarihsel süreç içerisinde farklı türde köprüler inşa edilmiştir. Bunlardan biri **Kemer köprüler'dir**. Kemer köprüler, antik dönemde en yaygın kullanılan köprü türüdür. Bu köprüler, kemerli taş yapılarıyla bilinir ve genellikle nehirlerin üzerine inşa edilmiştir. Kemerler, ağırlığı eşit olarak dağıtarak yapının dayanıklılığını artırmaktadır. Örnek olarak, Roma dönemine ait Sakarya Nehri üzerinde, Adapazarı yakınlarındaki Justinianus Köprüsü (Sangarius Köprüsü) verilebilir (Eyice, 1994, s. 50-52). **Düz kirişli köprüler**, düz taş ya da ahşap kirişler kullanılarak inşa edilmiştir. Genellikle kısa mesafeli geçişler için kullanılmıştır. Düz kirişli köprüler, kemerli köprülere göre daha basit bir yapıya sahiptir. Antik Yunan dönemine ait bazı küçük köprüler örnek verilebilir (Özdoğan, 2008, s. 30-35). **Asma köprüler**, halatlar ya da zincirler kullanılarak inşa edilmiştir. Bu tür köprüler, genellikle derin vadiler ya da geniş nehirler üzerinde kullanılmıştır. Ancak, antik dönemde bu tür köprülerin kalıntılarına nadiren rastlanmaktadır. Antik Çin'deki bazı köprüler (Anadolu'da bu tür köprülerin örnekleri sınırlıdır) örnek verilebilir (Turan, 1971, s. 89-91). **Kademeli köprüler**, özellikle dağlık bölgelerde inşa edilmiştir. Bu köprüler, yükseklik farkını dengelemek için kademeli bir yapıya sahiptir. Genellikle taş malzeme kullanılarak inşa edilmiştir. Anadolu'daki bazı Roma dönemi köprüleri örnek verilebilir (Eyice, 1994, s. 63). **Çoklu kemerli köprüler**, birden fazla kemerden oluşmuş ve geniş nehirler ya da vadiler üzerinde inşa edilmiştir. Çoklu kemerler, yapının dayanıklılığını artırmaktadır ve uzun mesafeleri kapsamaktadır. Örnek olarak Roma dönemine ait Cendere Köprüsü, Selçuklu dönemine ait Malabadi Köprüsü verilebilir (Kuran, 1996, 112-115). **Su kemeri köprüleri**, suyu bir yerden başka bir yere taşımak amacıyla inşa edilmiştir. Bu köprüler, hem su taşıma hem de ulaşım amacıyla kullanılmıştır. Genellikle kemerli yapıya sahiptir. Roma dönemine ait Valens Su Kemeri (Bozdoğan Kemeri), Aspendos Su Kemeri örnek verilebilir (Özdoğan, 2008, s. 42). **Ahşap köprüler**, özellikle antik dönemde geçici ya da hızlı inşa edilmesi gereken durumlarda kullanılmıştır. Bu köprüler, genellikle ahşap kirişler ve desteklerden oluşmaktadır. Ancak, ahşap malzemenin dayanıksız olması nedeniyle günümüze ulaşan örnekleri çok azdır. Antik Roma dönemine ait bazı geçici askeri köprüler örnek verilebilir (Turan, 1971, s. 95-98). **Taş köprüler**, antik dönemde en yaygın kullanılan köprü türüdür.

Bu köprüler, taş blokların ustaca birleştirilmesiyle inşa edilmiştir. Taş köprüler, hem dayanıklı hem de estetik açıdan etkileyicidir. Örnek olarak Selçuklu dönemine ait Taşköprü (Adana), Roma dönemine ait Nysa Köprüsü verilebilir (Çulpan, 1975, s. 81). ***Yüksek ayaklı köprüler***, yüksek ayaklar üzerine inşa edilmiştir ve genellikle derin vadiler ya da geniş nehirler üzerinde kullanılmıştır. Yüksek ayaklar, köprünün yüksekliğini artırarak su seviyesindeki değişikliklere karşı dayanıklılık sağlamaktadır. Selçuklu dönemine ait Malabadi Köprüsü örnek verilebilir (Kuran, 1996, 122).



Foto 3.1. Tarr Basamakları

Kaynak: Slawomir ve Tuan, 2017, s. 237



Foto 3.2. Basamak Taşları

Kaynak: Slawomir ve Tuan, 2017, s. 237



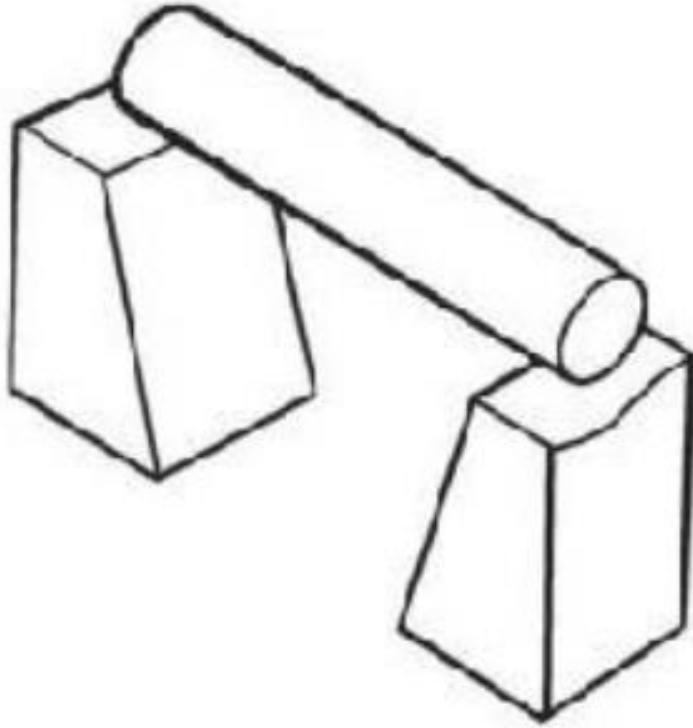
Foto 3.3. Klape Köprüler

Kaynak: Slawomir ve Tuan, 2017, s. 237

M.Ö. son 800 yılda Persler, Babilliler, Yunanlılar, Romalılar ve Çinliler tarafından muhtemelen birçok ahşap köprü inşa edilmiştir, ancak belirli tasarımları tanımlayan çok az mevcut literatür vardır. Kayıtlardaki en eski köprülerden biri, M.Ö. 783'te Babil'deki Fırat Nehri üzerine inşa edilen 35 fit genişliğinde ve 600 fit uzunluğundaki köprüdür. Uzak bölgelerdeki çoğu tarih öncesi ahşap köprünün (en azından Julius Caesar dönemine - M.Ö. 100-44) tasarım olarak neredeyse hiç değişmeden kaldığı varsayılmaktadır (Ritter, 1990, s. 3).

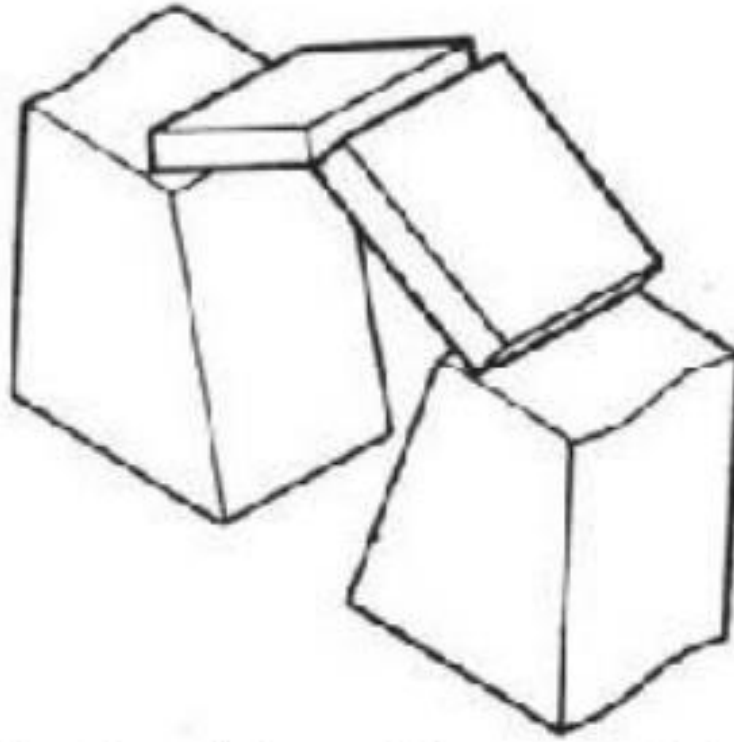
Mühendisler geçmişin sayfalarına bakıp ilk köprülerin neye benzediğini belirlemeye çalışarak çok zaman harcamışlardır. En eski zamanlardan itibaren yapı tipi seçiminin temel olarak mevcut inşaat malzemesi türleriyle sınırlı olduğu açıktır (Henderson, 1966, s. 195). Bu bağlamda, köprülerin tarihinin, önemli ölçüde farklı olan iki ana döneme ayrılabilirdiği söylenebilir: “*taş ve ahşap köprüler dönemi*” olan geçmişin köprüleri ve “*metal ve beton köprüler dönemi*” olan modern köprülerdir. İlki, araştırma konusunu kapsayan Romalılardan 18. yüzyıl sonlarına kadar köprü tarihinin çoğunu kapsarken, ikincisi 18. yüzyıl sonlarından günümüze kadar uzanmaktadır (Siviero ve Martini, 2020, s. 2). Taş köprülerin tarihinin başlangıç noktası Roma köprüleridir ve taş köprüler en ileri teknik düzeye yine bu dönemde ulaşmıştır. Genellikle Roma köprüleri dairesel kemer formu ile inşa edilmiştir. Roma köprülerinde tasarımda en önemli özellik kemer açıklığıdır. Roma köprülerinde büyük kesme taşlara ya da tuğla ile birlikte taş kullanımına da rastlanmaktadır (Troyano, 2003a, s. 100). Ahşap köprüler de ilk kullanılan köprülerdir, ancak ahşap malzemeden inşa edilen tüm yapılar gibi ahşap köprülerden günümüzde geriye pek fazla iz kalmamıştır. Ahşap köprü her zaman yangına, çürümeye ve nehir taşkınlarına karşı savunmasız olmuştur, ancak, çoğu köprü 19. yüzyıla kadar ahşap inşa edilmiştir (Troyano, 2003b, s. 43).

Köprü yapımının kökeni, 2000 yıldan fazla bir süre önce Mezopotamya ve Küçük Asya’da kurulmuş olan antik medeniyetlere kadar uzanmaktadır. Ahşap ve taştan inşa edilen ilk köprüler, yayaların ve hayvanların su birikintileri ya da dağlardaki vadiler gibi doğal yapıları geçmesini sağlamak amacıyla yapılmıştır (Domenech vd. 2017, s. 2). İlk köprüler, doğanın sağladığı malzemelerden, insan eliyle en az düzeyde işlenerek yapılmıştır. İnsanlar, akarsuları ve küçük nehirleri köprülemek için ağaç gövdeleri ya da büyük taş levhalar kullanmışlardır (Şekil 3.1-3.2). Bu köprüleme, köprülerinin bir kalıntısı, bugün hala Yunan kırsalındaki küçük nehirlerin üzerinde bulunan “*lessia*” ya da “*liassa*”dır. “*Lessia*”, kırık ama terk edilmiş ağaç dallarıyla yapılan, alınlıklarla değil, kıyıdaki sağlıklı ağaçlar ya da büyük kayalarla desteklenen ve hızlı, kolay ve düşük maliyetli bir şekilde inşa edilen, el yapımı ve yalnızca ahşap köprülemenin en tipik örneğidir (Şekil 3.3) (Alamanis vd. 2017, s. 10119).



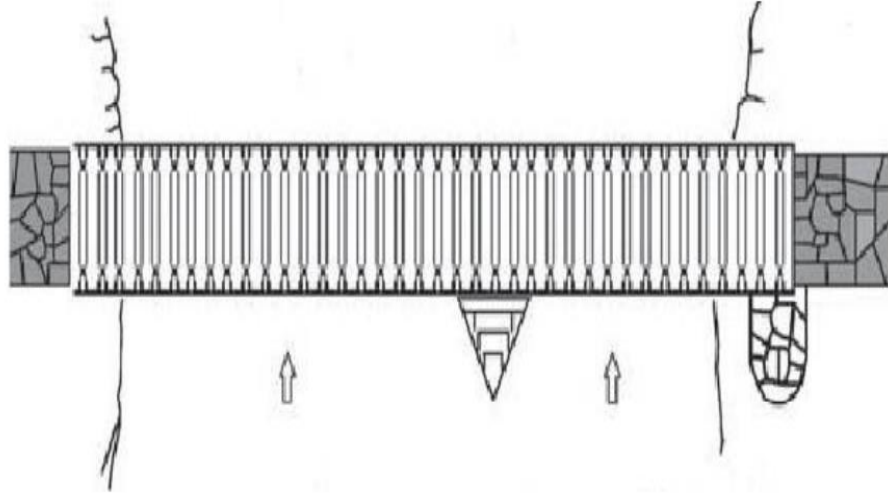
Şekil 3.1. Ağaç Gövdeli Köprü

Kaynak: Alamanis vd. 2017, s. 10119



Şekil 3.2. Taş Levhalı köprü

Kaynak: Alamanis vd. 2017, s. 10119



Şekil 3.3. Taş Kaideli ve Ahşap Güverteli Köprü

Kaynak: Alamanis vd. 2017, s. 10119

İlkel taş köprüler, arduvaz taşlarından, ortada birleşene kadar hafif bir ofsetle üst üste yerleştirilmiş taşlardan oluşan basit kemerlere doğru gelişmiştir. Bu tür kemerlere

antik Mısır'da, Yunanistan'da, Küçük Asya ve Meksika'da rastlamak mümkündür (Jensen, 2001, s.1). Ek olarak, ilk kemerlere Babil, Asur ve Mısır'da bulunan, M.Ö. 1500'e kadar uzanan, tuğladan yapılan yapılar örnek verilebilir (Henderson, 1966, s.195). Farklı kaynaklara göre, kemerlerin ilk örnekleri, M.Ö. 3000 yıllarında Mezopotamya'daki Sümerlerin yeraltı mezarlarında görülmüştür. Eski Romalılar, büyük köprüler ve su kemerleri için taş kemerler kullanmışlardır ve taştan köprü inşa etme geleneği Orta Çağ ve Rönesans Avrupası'nda da devam etmiştir (Ural vd., 2008, s. 43).

Köprüler; vadileri, nehirleri, gölleri ve uçurumları geçerek iki farklı noktayı birbirine bağlama işlevi nedeniyle özel bir rol üstlenmektedir. Kara ulaşım altyapısında köprülere ihtiyaç duyulmaktadır, çünkü genellikle erişilemeyen farklı noktaları birbirine bağlamaktadır (Gonzalez vd., 2020, s. 4). Ancak, köprüler artan trafik, araçların aşırı yüklenmesi, doğal afetler, zorlu çevre koşulları gibi nedenlerle hizmet ömürleri boyunca bozulmakta ve hasar görmektedir. Bu nedenle, güvenliği sağlamak ve ulaşım altyapısını verimli bir şekilde sürdürmek için köprülerin durumu hakkında düzenli olarak güvenilir bilgilere sahip olmak gerekir. Köprülerin durumunu değerlendirmek için en sık kullanılan teknik görsel incelemedir (Paul ve Roy, 2023, s. 4194). Araştırma kapsamında saha çalışması yapılarak teknik görsel inceleme ile birlikte ilgili alan yazın incelenmiştir. Ancak ilgili alan yazın incelemesi, Mezopotamya'daki binalar, köprüler, anıtlar üzerinde çok az bilimsel çalışma yürütüldüğünü göstermiştir (Hamad, 2022, s. 1).

Özetle, M.Ö. 10.000 ve M.S. 476 yüzyıllar arasını kapsayan antik dönem köprüleri incelendiğinde, M.Ö. 1800'lerde Mezopotamya'da tuğla kemerli köprülerin inşa edildiği görülmektedir. Babil'in asma köprüleri ise keten ve hurma liflerinden inşa edilmiştir (Gies, 1963, s.25). Roma döneminde taş kemer teknolojisi gelişmiştir. M.S. 1. yy'da su kemerleri de mühendislik zaferi olarak kabul edilmiştir (Troyano, 2003, s. 30). Antik dönemde köprüleri, genellikle taş ya da ahşap malzemelerle inşa edilmiştir. Roma İmparatorluğu döneminde inşa edilen köprüler, mühendislik harikaları olarak kabul edilmektedir (O'Connor, 1993, s. 45). 5. ve 15. yüzyıllar arasını kapsayan Orta Çağ köprülerinde Gotik mimariyle yaygınlaşan sivri kemerler kullanılmıştır (Brown, 2005, s. 50). 14. yy'da Osmanlı döneminde de estetik ve dayanıklılık açısından öne çıkan taş köprüler inşa edilmiştir (Kretzmann, 2010, s.65). Orta Çağ'da köprüler, genellikle dini ve ticari amaçlarla inşa edilmiştir. Bu dönemde, kemerli taş köprüler yaygınlaşmıştır (Cook, 1998, s. 30). Osmanlı İmparatorluğu döneminde köprüler, hem ulaşım hem de mimari estetik açısından önemlidir. Taş ve tuğla malzemeler kullanılarak inşa edilen bu köprüler, genellikle kemerli yapıya sahiptir (Kuban, 2007, s. 132). 15. ve 18. yüzyıllar arasını

kapsayan Rönesans ve Erken Modern Dönem köprüler incelendiğinde heykeller ve süslemelerle zenginleştirilmiş Barok dönemi köprüler inşa edilmiştir. Endüstri Devrimi ile birlikte köprü inşasında demir ve çelik gibi malzemeler kullanılmaya başlanmıştır. Bu dönemde, daha uzun ve yüksek köprüler inşa edilmiştir (Dupre, 1997, s. 93). Dolayısıyla, 18. ve 19. yüzyıllar arası köprülerde demir ve çeliğin köprü inşasında etkisi görülmektedir (Dünyanın ilk demir köprüsü 1779'da İngiltere'de inşa edilen Iron Bridge – 1883'te çelik telli asma köprü teknolojisinde devrim yaratan Brooklyn Köprüsü) (Brown, 2005, s. 120). 20. yüzyıldan günümüze modern ve çağdaş köprüler, betonarme ve öngerilmeli beton devriminin başladığı dönemin kanıtıdır. Bu dönemde, sensörlerle yapısal sağlık izleme sistemlerinin kullanıldığı akıllı köprülere rastlanmaktadır (Kretzmann, 2010, s. 200). Köprülerin evrimi, 19. yüzyıldan beri malzemelerin iyileştirilmesi, optimizasyon teknikleri, mimari ve yapısal tasarımlarla toplumun değişen ihtiyaçları dahilinde meydana gelmiştir. Başlangıçta, köprüler basit bir geometri ile inşa edilmiştir ve çok sınırlı kullanımları olmuştur, çünkü yalnızca küçük nehirler gibi çok kısa açıklıkları kaplamıştır (Gonzalez vd., 2020, s. 6-7). Sonuç olarak köprüler insanlık tarihinin mühendislik ve mimari birikimini yansıtmaktadır. Antik dönemden günümüze malzeme ve tasarımın evrimi, medeniyetlerin gelişimine paralel ilerlemiştir.

3.1. Anadolu Köprü Mimarisi

Anadolu'daki köprü mimarisinde iki ana grup bulunmaktadır. Birincisi, dar ve derin yataklı nehirler üzerindeki açıklığın ortasında daha yüksek ya da daha büyük ana tonozla doğru her iki uçta muazzam şekilde yükselen eğimli ya da düz köprülerdir. İkinci grup ise, iki ya da daha fazla kemerin bulunduğu yerlerde, daha büyük yataklı nehirler için kemerlerin genişliği ve yüksekliği açısından önemli bir fark olmaksızın köprü seviyelendirmesi eğimli ya da düz olan köprülerdir (Demirci ve Karamağaralı, 2021, s.79).

Anadolu'daki ahşap köprüler çoğunlukla yığma ayaklar üzerine inşa edilmiş, uzunlamasına ve enine kirişlerin birbiri üzerine bindirilmesiyle masif düz sistemin bir parçası olan ana kiriş tarafından desteklenen bloklar üzerine oturtulmuştur. Ahşap malzemeler döşeme kaplamalarında, payandalarda ve korkuluklarda kullanılmış olup, bazı köprülerin üzeri çatı ile örtülmüştür. Köprülerin yapımında genellikle çam, meşe ve kestane gibi ağaçlar kullanılmış ve ahşap malzemeler demir çiviler kullanılarak boşluk

yöntemi ile bağlanmıştır. Anadolu’da günümüze ulaşan ahşap köprüler; kiriş, konsol, askı ve hibrit formlar kullanılarak inşa edilmiştir (Yılmaz vd., 2018, s. 238-239).

Taştan kemerler ve yapılan kemerlerden ilk köprüleri inşa eden medeniyetler Mezopotamya’dan çıkmıştır. Döneminin en büyük medeniyeti olan Babil’in güvenli surları içinde inşa edilen kemer, taştan değil tuğladan yapılma bir köprüdür ve tuğlalarında “*Ben Babil Kralı Nebukodnozor’um.*” dizelerinin geçtiği dünyada bilinen en erken köprü kitabesi yer almaktadır (Bayatlı, 2024, s. 38). Anadolu’daki en belirgin özelliği kemer yapılar olan antik köprülerdeki kemerler, ağırlığı eşit olarak dağıtıp yapının dayanıklılığını artırmaktadır. Özellikle Bizans ve Roma dönemine ait köprülerde bu özellik öne çıkmaktadır (Eyice, 1994, s. 51-52).

Anadolu’da tarihi taş kemer köprülere sıkça rastlanmaktadır. Özellikle, Karadeniz bölgesinde birçok yerleşim yerinin merkez ile ulaşımını bu köprüler sağlamaktadır (Turhan vd., 2019, s. 430). Genellikle taş bloklar kullanılarak inşa edilen köprülerde, taşların ustaca birleştirilerek inşa edilmesi yapıların estetik ve dayanıklı olmasını sağlamıştır (Kuran, 1996, s. 114). Taş işçiliği ile yapılmış köprülerdeki süslemeler ve kitabeler, Selçuklu ve Osmanlı dönemine aittir ve dönemin sanat anlayışını yansıtmaktadır (Çulpan, 1975, s. 83).

Anadolu’daki antik köprüler, geniş kemer açıklığıyla dikkat çekmektedir. Özellikle Malabadi Köprüsü Selçuklu dönemine ait olan en geniş kemerli taş köprülerden biridir (Kuran, 1996, s. 124).

Anadolu’da kalıntıları tespit edilen Hititlerin en önemli merkezlerinden biri olan Hattuşa (Boğazköy) yakınlarında M.Ö. 13. yüzyıla tarihlenen köprü en eski köprü olarak bilinmektedir. Hititlerle birlikte Yukarı Mezopotamya’da Asur ve daha sonraları da Batı, Orta ve Doğu Anadolu’da hakimiyet kurmuş olan Frigyalılar, Lidyalılar ve Urartular, Anadolu’da gerekli gördükleri yerlerde köprüler inşa etmişlerdir. Eski Yunan, Roma ve Bizans’ın hakimiyet dönemlerinde köprüler yaptırılmıştır. Aynı yüzyıllarda Orta Anadolu’da Kızılırmak ve Yeşilirmak üzerinde inşa edilmiş birçok köprüye Doğu ve Güneydoğu Anadolu’da Dicle ve Fırat üzerinde kurulmuş diğer köprülerle cevap verilmiş, Anadolu’nun her bakımdan canlı ticari hayatı bu dönemde en yüksek düzeye çıkarılmıştır (Gündoğdu ve Özkan, 1995, s. 23).

Anadolu’daki erken Türk dönemi köprüleri genellikle sade, süssüz yapılardır. İstisnalar, sınırlı olanaklar dahilinde zengin bir figür dizisi sergileyen Güneydoğu’daki bir grup köprüdür. Söz konusu köprüler Malabadi, Hasan Keyf, Ceziret İbn Umar ve

Cizre'deki Küçük Köprü'dür. Figürler yüksek kabartmadır; ortak özellikleri, konu için kullanılan burç işaretleri ve gezegen motifleridir (İlter, 1974b, s. 49).

Anadolu köprülerinin biçimleri genellikle doğal gereksinimler tarafından belirlendiğinden, ana unsurlarında benzerlikler vardır. Selçuklular'ın gerilemesini izleyen Beylik döneminde ve hatta Osmanlıların Klasik Dönemi'nde bile 12. yüzyıldan itibaren genel köprü biçimleri iki temel biçimde inşa edilmiştir: a) Tek ana kemerli ve her iki uçtan merkeze dik yaklaşımları olan köprüler, b) Açıklıkların oldukça eşit olduğu birkaç kemerli düz köprülerdir. Bu sınıflandırma aynı zamanda köprülerin mimari varlığından da türetilmiştir. Köprü'nün en önde gelen mimari unsuru "*kemer*"dir. Şekli genellikle erken Anadolu köprülerinde "*sivri*"dir. Ancak, köprü'nün ana açıklığı sivri olsa da, ikincil açıklıklar yarım daire şeklinde olabilir (Malabadi, Tekgöz köprüleri) (İlter, 1993, s. 484).

Anadolu antik köprülerinin işlevlerinden biri ticaret yollarını birbirine bağlayıp ulaşımı kolaylaştırarak kervanların ve tüccarların nehirler ve vadiler üzerinden güvenli geçişlerini sağlamaktır (Eyice, 1994, s. 50-52). Ayrıca antik köprüler, stratejik noktalarda inşa edilerek askeri seferler sırasında orduların güvenli ve hızlı bir şekilde geçmelerine olanak vermiş, savunma amaçlı kullanılmıştır. Bazı antik köprüler de su kemeri olarak kullanılıp şehirlere su taşınmasına imkan sağlamıştır (Özdoğan, 2008, s. 44-45). Sosyal ve kültürel etkileşimi artırma işlevi olan köprüler, medeniyetlerin kültürel alışverişte bulunmasını kolaylaştırmıştır. Şehirlerin estetik görünümüne katkıda bulunan ve şehir planlamasının önemli bir parçası olan köprüler, şehirlerin girişinde ya da merkezinde yer alarak mimari bir simge haline gelmiştir (Çulpan, 1975, s. 80, 90-95). Dini ve sembolik anlamlar taşıyan bazı köprüler de üzerlerindeki kitabeler ve süslemelerle dini mesajlar vermiştir (Kuran, 1996, s. 120).

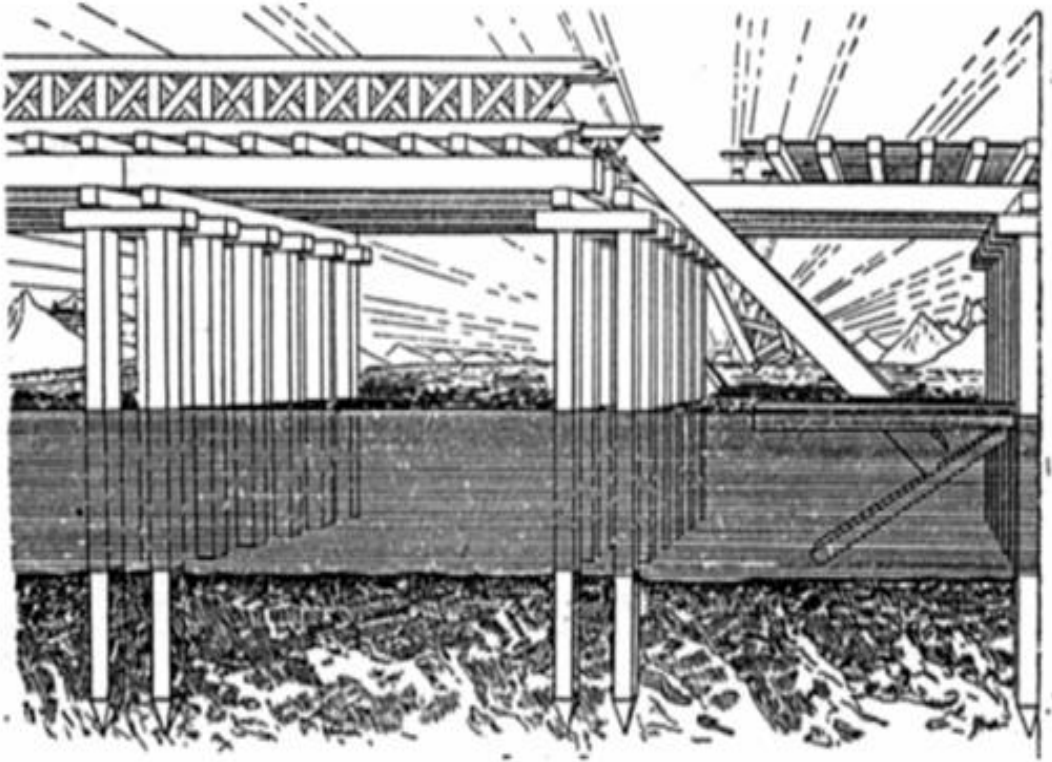
3.1.1. Anadolu'da Roma köprüleri

Anadolu'ya uzun bir süre egemen olan ve medeniyetlerini buralara kadar taşıyan Romalılar, M.Ö. 190 yılında Bergama Kralı II. Emanuel'in tehditlerinden kendilerini korumak için ilk adımlarını Anadolu'ya atmıştır. Bu, Anadolu'nun (Küçük Asya) Roma İmparatorluğu'nun bir parçası haline geldiği M.S. 43'e kadar devam eden gelişmelerin başlangıcı olmuştur. Roma'nın Anadolu üzerindeki kontrolü önce güney kıyılarından başlamış ve daha sonra doğuya doğru genişlemiştir (Arıkan, 2016, s. 271).

Asur ve Babillerin Mezopotamya ve Suriye'de yapmış oldukları tarihin ilk düzenli yolu Anadolu sınırlarına Cizre'den girip oradan da Anadolu'nun iç bölgelerine doğru

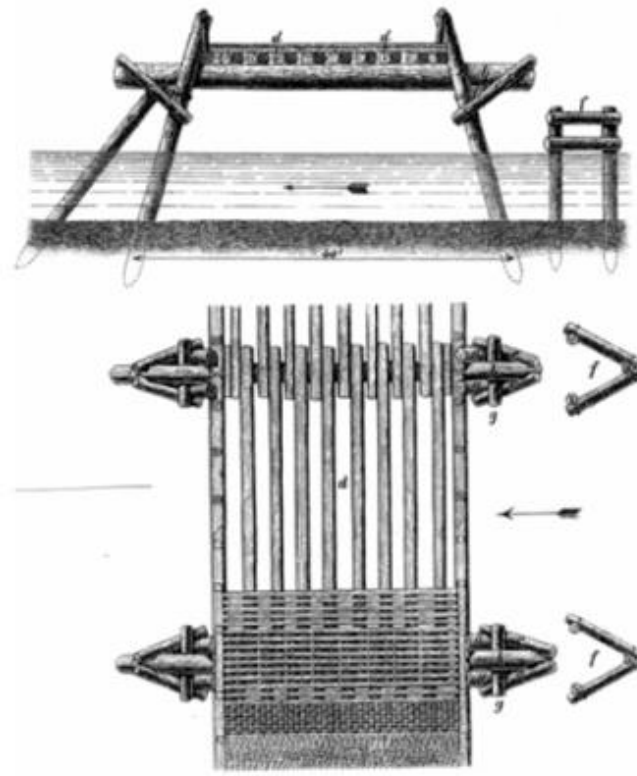
uzanmaktadır. Bu güzergahı sırasıyla Hititler, Persler, Helenler, Romalılar, Doğu Romalılar kullanmış, daha sonra Selçuklu ve Osmanlı dönemlerinde da aynı güzergah kullanılmıştır. Roma öncesi mevsim koşullarına göre kullanılan yol ağlarını, ilk kez Romalılar blok taşlarla döşemiş ve gereken noktalara köprüler yaparak kullanılır hale getirmiştir (Halifeoğlu vd., 2013, s. 82).

Roma döneminden kalma en iyi bilinen ve en erken kaydedilen ahşap köprülerden biri, Roma'nın dördüncü kralı olan Ancus Marcius döneminde M.Ö. 660-616 yılları arasında inşa edilen Pons Sublicius'tur (Şekil 3.4). Bu köprü, düzenli onarımlarla Konstantin zamanına (M.S. 4. yüzyılın ilk yarısı) kadar ayakta kalmıştır. Diğer iyi bilinen Roma ahşap köprüsü ise Sezar Köprüsü olarak adlandırılan köprüdür (Şekil 3.5). MÖ 1. yüzyılın ortalarında Ren Nehri üzerine inşa edilmiştir. Köprü, eğimli kazıklarla desteklenen çapraz kirişler üzerinde duran uzunlamasına kirişlerden oluşmuştur. Bu kazıkları çapraz kirişlere bağlamak için derzler kullanılmıştır (Partov vd. 2016, s. 97).



Şekil 3.4. Pons Sublicius'un Yapısal Sistemi

Kaynak: Partov vd. 2016, s. 97



Şekil 3.5. Sezar Köprüsü'nün Kesiti ve Havadan Görünümü

Kaynak: Partov vd. 2016, s. 98

Anadolu'daki Roma köprüleri genellikle yerel taş malzeme kullanılarak inşa edilmiştir. Taşların kesilmesi ve birbirine kenetlenmesi, köprülerin dayanıklılığını artırmıştır. Roma betonu (opus caementicium) da bazı köprülerde kullanılmıştır (Yegül, 1992, s. 78). Anadolu'daki Roma köprüleri, tipik Roma mimarisinin bir özelliği olan yarım daire şeklindeki kemerlerle inşa edilmiştir. Kemerli yapı, köprülerin geniş açıklıkları geçmesini sağlamış ve yük taşıma kapasitesini artırmıştır (Breeze, 2013, s. 115).

Roma İmparatorluğu ile birlikte gelişen yeni yol ağları ve gelişen ulaşım sistemlerine bağlı olarak Anadolu'nun birçok noktasında kemerli taş köprülerin yapıldığı görülmektedir (Taşkiran ve Yılmaz, 2024, s. 170). Avrupa'nın çoğunu işgal eden Roma İmparatorluğu inşaatı oldukça yetenekli bir medeniyettir. Temel inşaat malzemeleri taştır (Tang, 2007, s. 13).

Roma Dönemi'nde şekillendirici bir mimari unsur haline gelen kemer mimarisi kesme kuvvetleri yaratmıştır. Bu nedenle Roma mimarisinde en önemli devrim Roma betonunun (opus caementicium) kullanılmaya başlanmasıdır. Moloz ve kireç

karışımından oluşan volkanik kökenli pozadan oluşan malzeme, köprü inşası için kullanılan önemli bir yapı malzemesidir (Şimşek vd., 2022, s. 103).

Romalılar kendi köprülerini “*Pontes*” olarak adlandırmışlardır. Bugüne kadar yapılan araştırmalarda genelde “*pons*” kelimesi ile bir köprü yapısı anlaşılmıştır. Erken dönem Roma köprüleri basit ahşap köprüler olarak tahmin edilmektedir. Erken dönem köprülerinde kemer oluşumu ve özellikle ana kemerin yüksek yerleştirilmesi her iki tarafta oluşan rampalar ile yol yukarı doğru bastırılıyormuş izlenimi yaratmaktadır. Roma köprülerinde, aşırı su yükselmelerinde su baskınlarının azaltılması için yol ortaya doğru yükseltilmektedir. Roma köprülerinde, kama biçimli taşların ahşap bir kalıp ya da iskele üzerinde sıralanması ile oluşturulan kemerlerde kilit taşı olarak adlandırılan taş yukarıda orta kısımda kemeri kilitlemektedir (Şahin Öztepe, 2001, s. 12). Roma köprülerinde, çoğunlukla yarım daire biçiminde tasarlanan beşik tonoz uygulaması görülmektedir. Bu dönemin kemer uygulamalarında, kemer alnını meydana getiren taşlar radyal olarak düzenlenmektedir. Köprü kemerleri, kenarlardaki payandalar ya da ayaklardaki üzengi taşı üzerinden yükselmektedir. Roma döneminde köprülerin mimarisinde en belirgin ve önemli özelliklerinden biri tabliye ile köprünün birbirine bağladığı yolun aynı düzlem üzerinde uzanmasıdır (Göçmen ve Durukan, 2021, s. 348).

Anadolu’daki Roma köprüleri, genellikle ticaret yolları üzerinde ya da stratejik noktalarda inşa edilmiştir. Bu köprüler, hem ticaretin hem de ordunun hareketini kolaylaştırmıştır. Özellikle Roma İmparatorluğu’nun doğu sınırlarını korumak için inşa edilen köprüler, askeri lojistik açısından kritik bir rol oynamıştır (Mitchell, 1993, s. 145). Anadolu’daki Roma köprüleri, mühendislik ve matematiksel hesaplamaların bir ürünüdür. Köprülerin inşasında, kemerlerin açıklıkları ve yük dağılımı gibi teknik detaylar dikkatlice hesaplanmıştır. Bu hesaplamalar, köprülerin yüzyıllarca ayakta kalmasını sağlamıştır (O’Connor, 1993, s.72). Anadolu’daki Roma köprüleri, inşa edildikleri bölgenin yerel taşları kullanılarak yapılmıştır. Bu durum, köprülerin çevreyle uyumlu olmasını sağlamış ve inşaat maliyetlerini düşürmüştür (Adam, 1994, s.150).

Anadolu’daki Roma köprüleri, sel ve su baskınlarına karşı dayanıklı olacak şekilde tasarlanmıştır. Köprü ayakları, suyun akış hızını azaltacak şekilde inşa edilmiş ve dalgakıranlar (kesonlar) kullanılmıştır (Lancaster, 2005, s. 92). Anadolu’daki Roma köprüleri, hem ticaret hem de askeri amaçlarla kullanılmıştır. Köprüler, geniş ve düzgün yüzeyleriyle hem yaya hem de araç trafiğine uygun olarak tasarlanmıştır. Ayrıca, köprülerin genişliği, Roma ordusunun geçişini kolaylaştıracak şekilde ayarlanmıştır (Wells, 1999, s. 160). Anadolu’daki Roma köprüleri, işlevselliğin yanı sıra estetik açıdan

da önemlidir. Köprülerdeki taş işçiliği, kemerlerin simetrik düzeni ve bazen köprü üzerinde yer alan kitabeler, dönemin sanatsal anlayışını yansıtmaktadır (Ward-Perkins, 1981, s. 210).

Cumhuriyet Dönemi'nin son bölümünde teknik ve sembolik bir değişim meydana gelmiştir. Köprüler, yüzyıllar boyunca zamanın etkisine direnmek ve dolayısıyla Romana'nın gücünü ve dayanıklılığını temsil etmek için tamamen taştan yapılmıştır (Bove vd., 2004, s. 3). Anadolu'da Roma dönemine ait çok sayıda köprü bulunmaktadır. Bergama, Çavdarhisar, Cendere, Adana Taş Köprüsü gibi yapılar Roma mimarisinin önemli örnekleridir (Pekin ve Yılmaz, 2008, s. 7).

Romalıların daima yuvarlak (beşik) kemer, İranlılar, Türkler ve Arapların ise sivri kemer tercih ettikleri görülmektedir. Osmanlılar, daire merkezlerini açıklığın ortasına yakın bir noktada aldıkları için kemerlerin şekli genellikle yarım daire ile parabol arasındadır (Levent ve Levent, 2021, s.1997). Roma dönemine ait köprüler, mühendislik ve mimari açıdan dönemin ileri tekniklerini yansıtan önemli yapılar arasında yer almaktadır. Örnek olarak verilen **Foto 3.4**, **Foto 3.5**, **Foto 3.6** ve **Foto 3.7**'deki köprüler, Roma mühendisliğinin karakteristik özelliklerini taşımaktadır.



Foto 3.4. Adana'da Roma Dönemi Köprüsü: Taş Köprü

Kaynak: Ramazanoğlu, 2009, s. 320



Foto 3.5. Antalya - Sillyon Roma Dönemi Köprüsü'nün (Ayvalıkemer) Restorasyon Öncesi Görünümü

Kaynak: Taşkiran ve Yılmaz, 2024, s. 181



Foto 3.6. Adıyaman – Cendere / Septimius Severus Köprüsü

Kaynak: Derinoğullu, 2021, s. 5



Foto 3.7. Gaziantep – Araban / Karasu Köprüsü

Kaynak: Derinoğullu, 2021, s. 7

3.1.2. Anadolu’da Bizans köprüleri

Anadolu’da bulunan Bizans köprüleri, Bizans İmparatorluğu’nun mimari ve mühendislik becerilerini yansıtan önemli yapılardır. Bu köprüler, hem stratejik hem de ticari açıdan büyük öneme sahip olan yolları ve nehir geçişlerini birbirine bağlamak amacıyla inşa edilmiştir.

Bizans dönemi köprüleri Roma köprülerinden dikkate değer bir fark göstermez; bu nedenle tartışmasız Bizans kökenli çok fazla köprü yoktur. Genellikle hala yuvarlak, bazen düz kemerleri vardır (Belke, 2008, s. 305). İlk bakışta Erken Bizans örnekleri Roma öncüllerine o kadar çok benziyor ki, dolayısıyla, yol ağının muazzam politik, askeri, ekonomik, sosyal önemi ve bununla birlikte, yüzyıllar boyunca bölgesel alanı tanımlamaya ve egemen kılmaya yardımcı olmaya devam eden köprüler de değişmeden kalmıştır (Fingarova, 2019, s. 154).

Erken Bizans döneminde Roma geleneği devam etmiştir. İstanbul surlarının hendekleri, Sakarya Nehri üzerindeki Başköprü bu dönemin güzel örneklerindendir. Ancak 7. yüzyıldan sonra Bizans topraklarında kırsal alanların güvenliği azalmış ve şehirler küçülerek kale şehirlerine dönüşmüştür. Bu süreçte mevcut köprülerin bakımı güçleştiği gibi yeni köprülerin yapımı da güçleşmiştir. Bu nedenle, Orta ve Son Bizans döneminden günümüze kalan köprü sayısı çok azdır (Pekin ve Yılmaz, 2008, s. 7).

Bizanslılar, Roma yapı geleneğini sürdürmekle kalmamış, aynı zamanda onu daha da geliştirmişlerdir. Köprü yapımında getirdikleri yeniliklerin çoğu, Batı Avrupa'nın mühendislik başarılarından yüzyıllar önce gerçekleşmiştir. Bizanslıların Roma mirasını benimsemelerinde temel olarak iki biçim ayırt edilebilir: Bir yandan Roma köprülerini kullanmaya ve bakımını yapmaya devam ettiler, diğer yandan Romalı inşaatçıların deneyim ve bilgisine dayanarak yeni köprüler inşa ettiler (Fingarova, 2014, s. 241)

Geç Antik ve Erken Bizans köprülerinde kullanılan yapı malzemeleri ve inşaat teknikleri, belirli bir dönemin ya da coğrafi bölgenin diğer çağdaş anıtsal yapılarında bulunan inşaat uygulamalarına karşılık gelen değişen özellikleri yansıtmaktadır. Roma öncülleriyle karşılaştırıldığında, Bizans köprüleri daha pratik, daha hızlı ve daha az maliyetli olarak inşa edilmiştir (Fingarova, 2019, s. 154).

Özetle Bizans köprüleri genellikle kesme taş ya da moloz taş kullanılarak inşa edilmiştir. Taşlar, harçla birleştirilerek sağlam bir yapı oluşturulmuştur. Bazı köprülerde tuğla da kullanılmıştır, özellikle kemerlerde ve süslemelerde tuğla tercih edilmiştir (Mango, 1985, s. 145-150). Bizans köprülerinde en yaygın kemer formu yuvarlak kemerdir. Bu kemerler, köprünün yükünü eşit olarak dağıtarak yapının dayanıklılığını artırır. Bazı köprülerde daha alçak ve geniş kemerler (basık kemerler) de kullanılmıştır (Ousterhout, 2008, s. 89-95).

Bizans köprüleri, geçilmesi gereken nehir ya da vadiye göre değişen uzunluk ve genişlikte inşa edilmiştir. Bazı köprüler oldukça uzun ve genişken, diğerleri daha mütevazı boyutlardadır (Krautheimer, 1984, s. 210-215). Bizans köprüleri genellikle sade ve işlevsel bir tasarıma sahiptir. Ancak bazı köprülerde taş işçiliği ve süslemeler görülebilir. Bazı köprülerde inşa kitabeleri ya da dini semboller bulunabilir (Çamlıbel, 2002, s. 78-82). Bizans köprüleri, özellikle ticaret yolları üzerinde inşa edilmiştir. Bu köprüler, kervanların ve tüccarların güvenli bir şekilde nehirleri geçmesini sağlamıştır. Ayrıca, orduların hızlı bir şekilde hareket etmesini sağlamak amacıyla da kullanılmıştır (Mango, 1985, s. 160-165). Örnek olarak verilen **Foto 3.8**, **Foto 3.9**, **Foto 3.10** ve **Foto**

3.11'deki köprüler, Bizans dönemi mühendisliğinin karakteristik özelliklerini taşımaktadır.



Foto 3.8. Tarsus - Iustinianus / Bac Köprüsü

Kaynak: Göçmen ve Durukan, 2021, s. 354

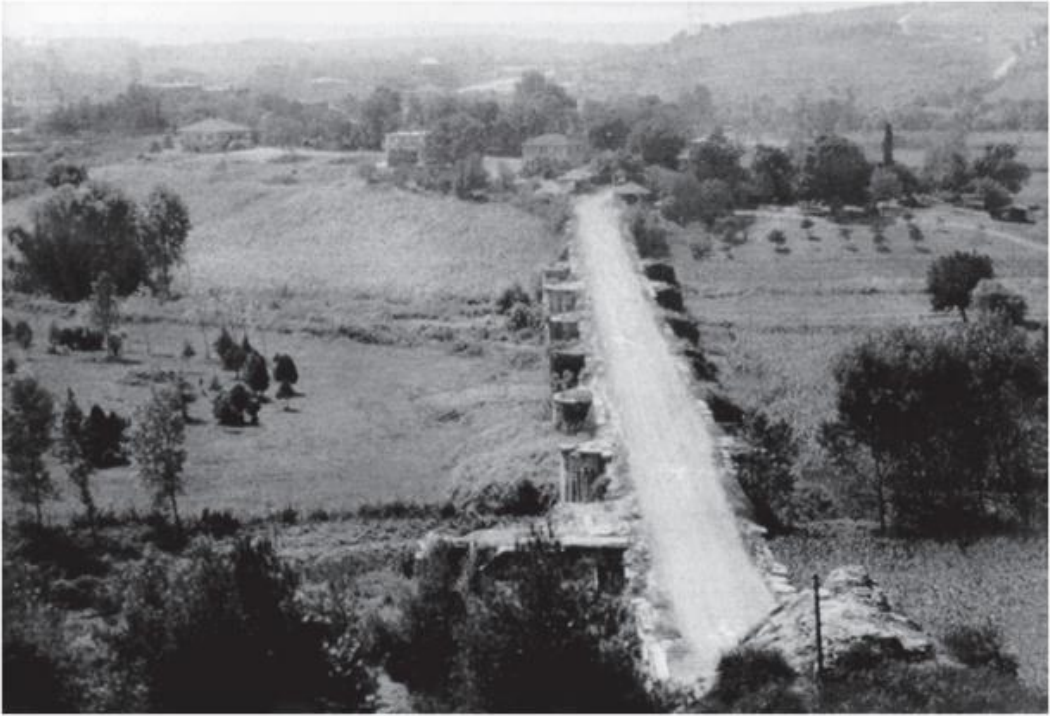


Foto 3.9. Sakarya - Melas üzerindeki büyük Iustinianus Köprüsü'nün eski hali (Başköprü)

Kaynak: Şahin, 2013, s.23



Foto 3.10. Ankara - Iuliopolis Sarılar Köprüsü

Kaynak: Gür vd. 2025, s. 60



Foto 3.11. Sakarya - Sangarius Köprüsü

Kaynak: Özcan, 2015, s. 255

3.1.3. Anadolu’da Selçuklu köprüleri

Selçuklular, kentsel ve kırsal yaşamı canlandırmak ve Anadolu’nun Bizans İmparatorluğu’ndan miras kalan sosyo-ekonomik koşullarını iyileştirmek için sistematik olarak sosyal, kültürel düzeni takip etmişlerdir. Bu politikalar, kervansaraylar ve köprüler inşa ederek uzun mesafeli ticaretin geliştirilmesine ve çeşitli teşviklerle tarımsal üretimin canlandırılmasına odaklanmıştır (Özcan, 2010, s. 276).

Selçukluların Anadolu'ya yerleşmesiyle birlikte özellikle 12. yüzyılda Doğu Anadolu'da ve 13. yüzyılda Orta Anadolu'da eşsiz köprüler inşa edilmiştir. 12. yüzyılda inşa edilen köprülere Dicle Nehri üzerinde ana kemer açıklığı 40 m olan Hasankeyf Köprüsü, ana kemer açıklığı 35 m olan Cizre Köprüsü ve Batman üzerinde ana kemer açıklığı 39 m olan Malabadi Köprüsü örnek verilebilir. 13. yüzyılda inşa edilen köprülere ise Kızılırmak üzerinde Kayseri yakınında ana kemer açıklığı 27 m olan Tekgöz köprüsü örnek verilebilir (Alkan vd., 2011, s. 14).

Anadolu Selçuklu köprüleri genellikle kesme taş ya da moloz taş kullanılarak inşa edilmiştir. Taşların birbirine kenetlenmesiyle sağlam bir yapı oluşturulmuştur. Köprülerin kemerleri, genellikle yuvarlak ya da hafif sivri formda tasarlanmıştır (Aslanapa, 1984, s. 145-147). Köprülerin üzerinde genellikle kemerli gözler bulunmaktadır. Bu gözler, suyun akışını kolaylaştırırken yapının dayanıklılığını artırmaktadır. Bazı köprülerde, köprünün ortasında ya da kenarlarında kitabeler ya da süslemeler bulunmaktadır. Bu kitabelerde köprünün yapım tarihi, banisi ve mimarı hakkında bilgiler yer almaktadır. Köprülerin ayakları (taşıyıcı kısımları), suyun basıncına karşı dayanıklı olacak şekilde güçlendirilmiştir (Sözen, 1972, s. 78-80). Bu köprüler, ticaret yollarını birbirine bağlamak ve özellikle kervanların geçişini kolaylaştırmak amacıyla inşa edilmiştir. Bazı köprülerde, yayalar ve hayvanlar için ayrı geçiş yolları bulunmaktadır (Eyice, 1963, s. 112-115). Çifte Köprü (Sivas), iki katlı yapısıyla dikkat çekmektedir. Selçuklu mimarisinin önemli örneklerinden biridir (Aslanapa, 1984, s. 148). Ayrıca, Köprüköy Köprüsü (Erzurum), Selçuklu dönemine ait bir diğer önemli yapıdır (Eyice, 1963, s.118).

Selçuklu dönemi köprülerinde kullanılan zarif süslemeler ve geometrik desenler, İslam sanatının etkilerini açıkça ortaya koymaktadır (Kuran, 1996, s. 122-123). Selçuklu köprüleri sadedir ve köprülerin bu sade tarzı Beylikler döneminde de devam etmiştir. Ancak bazı örneklerde iskelenin üstündeki spandrel duvarına sikloid boşluklar inşa edilmiştir; yapısal nitelikte olmalarına rağmen köprünün görünümündeki çeşitliliği sağlayan önemli unsurlardır. Ancak Osmanlılarda figür ve motif kullanımına doğru bir eğilim ortaya çıkmıştır, ancak bu sınırlı olmuştur. Genellikle kemerin kilit taşı üzerine ya da kilit taşının üstündeki spandrel duvar üzerine yerleştirilmiş rozet ya da hayvan başlarını temsil eden kabartma süslemelerden oluşmaktadır (İlter, 1993, s. 493).

Selçuklularda köprülerin boyutları büyük bloklu antik dönem köprülerine kıyasla küçülmüştür. Demir kullanımı azdır. Harcın yanında önemli noktalarda demir kelepçeler kullanılmıştır. Birçok motife ya da bezemeye sahip olan köprüler yanında yalın

görünümlü köprüler de mevcuttur. Selçuklular döneminde köprülerin çoğunlukla sivri kemerli olduğu, bunun yanı sıra yuvarlak kemerlerin de kullanıldığı görülmüştür. Sivri kemerler sayesinde daha zarif ve ince hatlar oluşturulmuştur. Osmanlı dönemi köprüleriyle kıyaslandığında tempan duvar, korniş, korkuluk ayırımının net olmadığı söylenebilir (Meriç Cevahir ve Bağbancı, 2019, s. 41; İlder, 1978a, s. 257-265). Örnek olarak verilen **Foto 3.12** ve **Foto 3.13**'teki köprüler, Selçuklu dönemi mühendisliğinin karakteristik özelliklerini taşımaktadır.



Foto 3.12. Selçuk Köprüsü

Kaynak: Kessener ve Piras, 1998, s. 162



Foto 3.13. Kırkgöz Köprüsü

Kaynak: Uysal, 2024, s. 126

3.1.4. Anadolu’da Osmanlı köprüleri

Osmanlı köprüleri, genellikle ticaret yolları üzerinde ya da stratejik noktalarda inşa edilmiştir. Bu köprüler, hem ticaretin hem de ordunun hareketini kolaylaştırmıştır (Kuban, 2007, s. 250). Köprüler, hem yaya hem de hayvan trafiğine uygun olarak geniş ve sağlam bir şekilde inşa edilmiştir. Bazı köprülerde, yayalar için ayrılmış korkuluklu yollar bulunmaktadır (Eyice, 1999, s. 135). Bazı Osmanlı köprülerinde, özellikle uzun köprülerde, seyahat edenlerin dinlenebilmesi için köprü üzerinde küçük dinlenme alanları (seki) bulunmaktadır. Bu alanlar, köprünün işlevselliğini artırmıştır (Necipoğlu, 2005, s.182).

Osmanlı köprüleri, sel ve su baskınlarına karşı dayanıklı olacak şekilde tasarlanmıştır. Köprü ayakları, suyun akış hızını azaltacak şekilde inşa edilmiş ve bu sayede köprülerin yıkılması önlenmiştir (Kuban, 2007, s. 248). Yani, yerleşimler arasında doğal engelleri aşarak bağlantılar kurulabilmesi amacıyla yapımı gerçekleşen köprülerin, inşa edildiği akarsuların özelliklerine göre temel tasarımı şekillenmiştir. Dar yatağa sahip akarsular üzerinde tek kemerli inşa edilmiş köprüler görülürken; derin yataklı ve suyun belirli dönemlerde suların yükselebildiği akarsuların üzerinde de tek kemerli köprüler görülmektedir. Düşük debili ve geniş yataklı akarsular üzerinde aynı zamanda sıra kemerli uzun köprüler inşa edilmiştir ki Osmanlı’da yaygın olan köprüler sıra kemerli olanlarıdır (Özkök vd., 2015, s.133-135).

Osmanlı köprüleri genellikle kesme taş ya da moloz taş kullanılarak inşa edilmiştir. Taşların birbirine geçme şekilde yerleştirilmesi, köprülerin sağlamlığını artırmıştır. Kemerli yapılar, köprülerin yük taşıma kapasitesini artırmıştır (Kuban, 2007, s. 245). Osmanlı köprülerinin en belirgin özelliklerinden birinin kemerli tasarımlar olduğu söylenebilir. Kemer sayısı, köprünün uzunluğuna ve geçtiği akarsuyun genişliğine göre değişmektedir. Örneğin, Mostar Köprüsü tek kemerliyken, Drina Köprüsü (Vişegrad Köprüsü) çok kemerlidir (Eyice, 1999, s. 132).

Kemer tipleri açısından değerlendirildiğinde Selçuklular’da ve Osmanlılar’da dairesel kemerlere rastlanmaktadır. Ek olarak, daha ileri bir teknik olan sivri ya da basık sivri kemerler de kullanılmıştır. Sivri kemerlere, özellikle Doğu ve Güneydoğu Anadolu’da Romalılar ve Doğu Romalılar tarafından yapılan köprülerde rastlanmaktadır. Bu durum bölgesel bir üslubun varlığını göstermektedir (İlter, 1978a, s. 258-259).

Ana kemerin biçiminde önemli değişiklik, Beylikler dönemi olan 14. yüzyılda gerçekleşmiştir. Şimdiye kadar genellikle sivri bir şekilde olan ana kemer, birçok

durumda artık yarım daire şeklindedir. 14. yüzyıldan sonra, Osmanlı köprü mimarisi Beylikler döneminin yarım daire kemerlerini benimsemeyip daha önceki dönemin sivri şekline geri dönmüştür. Sivri kemer şekli klasik dönem Osmanlı köprülerinde değişmemiştir (İlter, 1993, s. 485).

Osmanlı İmparatorluğu'nun Anadolu ve Balkanlar'daki yığma (kagir) köprüleri üç tipte inşa edilmiştir. Bunların ilki; (a) neredeyse benzer şekillerde sürekli kemerler; ikincisi (b) tek sayıda kemer, artan ve azalan düzende (en yüksek kemerler ortada); üçüncüsü ise (c) çift sayıda kemer, artan ve azalan düzendedir (en yüksek ayak ortada) (Baykan vd., 2011).

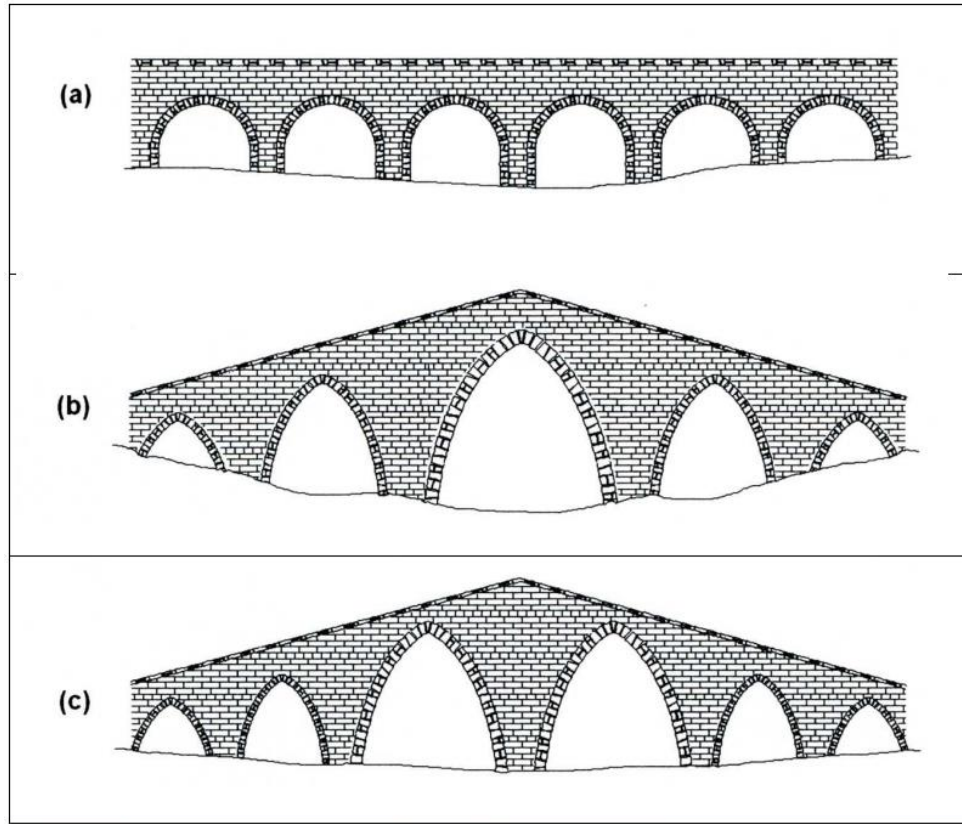


Foto 3.14. Köprü tipleri (a) düzenli dairesel kemerler (b) Ortada 1 büyük sivri kemer (c) Ortada 2 büyük sivri kemer

Kaynak: Baykan vd., 2011

Osmanlı köprüleri, işlevselliğin yanı sıra estetik açıdan da önemlidir. Köprülerdeki taş işçiliği, kitabeler ve süslemeler, dönemin sanatsal anlayışını yansıtmaktadır (Necipoğlu, 2005, s.178).

Osmanlı İmparatorluğu'nun en parlak dönemi olan 16. yüzyılda, köprülerin inşası büyük mühendis ve Mimar Sinan'ın imzasını taşımaktadır. Bu dönemde köprüler, nehirleri geçmek ve başkent İstanbul'dan doğuya ve batıya doğru askeri ve sivil ulaşım hareketlerini güvence altına almak için Trakya'da yoğunlaşmıştır. 17. yüzyıldan 20. yüzyılın başına kadar, Geç Osmanlı Dönemi'nde, köprü inşası için önemli yerlerin azalması ve imparatorluğun mali zayıflığı nedeniyle köprülerin inşası nispeten daha az miktarda ve daha küçük boyutta olmuştur (Baykan vd. 2011).

Osmanlı köprüleri sıklıkla dardır ve yük atları için inşa edilmiştir. Bu tür köprüler, örneğin Cizre ve Siirt arasında Dicle boyunca uzanan yan nehirler ve akarsular boyunca varlığını sürdürmektedir. Roma döneminden kalma köprülerin istisnasız hepsi tek bir yük hayvanı için gerekenden daha geniştir (Comfort, 2010, s. 318).

Osmanlı köprüleri genel özellikleriyle kendilerinden önceki İslam, Roma ve Bizans köprülerinin geleneklerini sürdürmüşlerdir. Osmanlı köprülerinde figürlü süsleme neredeyse hiç yoktur. Yine de bazı yapılarda çoğu devşirme olarak kullanılmış kuş, arslan, koç ve geyik gibi hayvan figürlerine rastlanmaktadır. Fakat Avrupa köprü mimarisinde görülen heykelli ve kabartmalı süslemelere asla rastlanmamaktadır (Pekin ve Yılmaz, 2008, s. 8). Örnek olarak verilen **Foto 3.14**, **Foto 3.15**, **Foto 3.16** ve **Foto 3.17**'deki köprüler, Osmanlı dönemi mühendisliğinin karakteristik özelliklerini taşımaktadır.



Foto 3.15. Dargeçit Köprüsü

Kaynak: Yıldız ve Koç, 2010, s. 117



Foto 3.16. Gebze Kanuni Sultan Süleyman (Mimar Sinan) Köprüsü

Kaynak: Atak ve Acioğlu, 2020, s. 80



Foto 3.17. Uzunköprü

Kaynak: Yüksel vd., 2011, s. 31

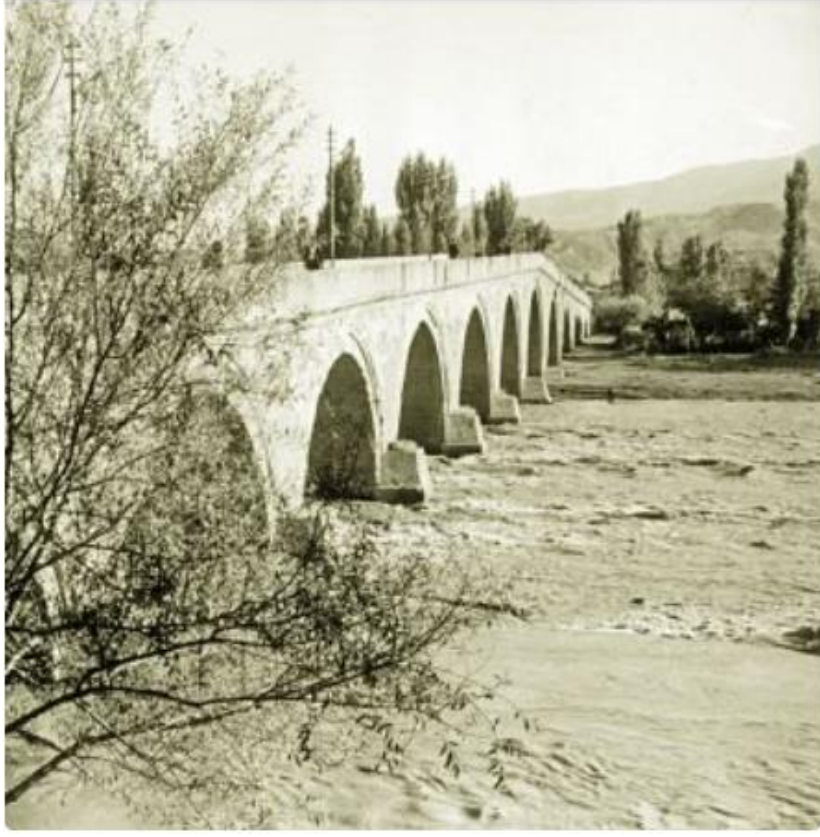


Foto 3.18. Osmancık'taki II. Beyazıt Köprüsü

Kaynak: İslam Ansiklopedisi, 1992, s. 51

4. KATALOG

4.1. Şırnak İli Köprüleri

Güneydoğu Anadolu Köprüleri, Anadolu Selçuklu mimarlığının taş yapı geleneği içine giren taş köprülerdir. Genel malzeme taş olmakla beraber, tuğlanın taşın yanı sıra en bol kullanıldığı köprü yapıları Güneydoğu Anadolu’da bir araya gelmiştir (İlter, 1974a, s. 42). Güneydoğu Anadolu’da başlıca iki ana köprü tipi vardır. Birincisi, ortadaki geniş ve yüksek kemere doğru, her iki yandan güçlü bir çıkışla yükselen dik köprüler; ikincisi ise iki ya da çok sayıdaki kemerler arasında yükseklik ve genişlik açısından büyük farklılık göstermeyen köprü yolunun az eğimli ya da düz olduğu köprülerdir (İlter, 1974a, s. 34). Köprünün en önemli ögesi olan kemer Güneydoğu Anadolu’da genellikle sivri kemerdir (İlter, 1974a, s. 39). Tüm ana kemerler arasındaki boşluklar sivri olarak inşa edilmişken, küçük kemerlerin çoğunun dairesel olduğu görülmektedir. Sivri kemerli bu güney köprüleri, Anadolu Köprüleri’ne prototip görevi gören en erken örnekler olarak kabul edilemez, çünkü sivri kemer Roma ve Bizans dönemlerinde, özellikle Doğu ve Güneydoğu Bölgeleri’nde de kullanılmıştır (İlter, 1974b, s. 48).

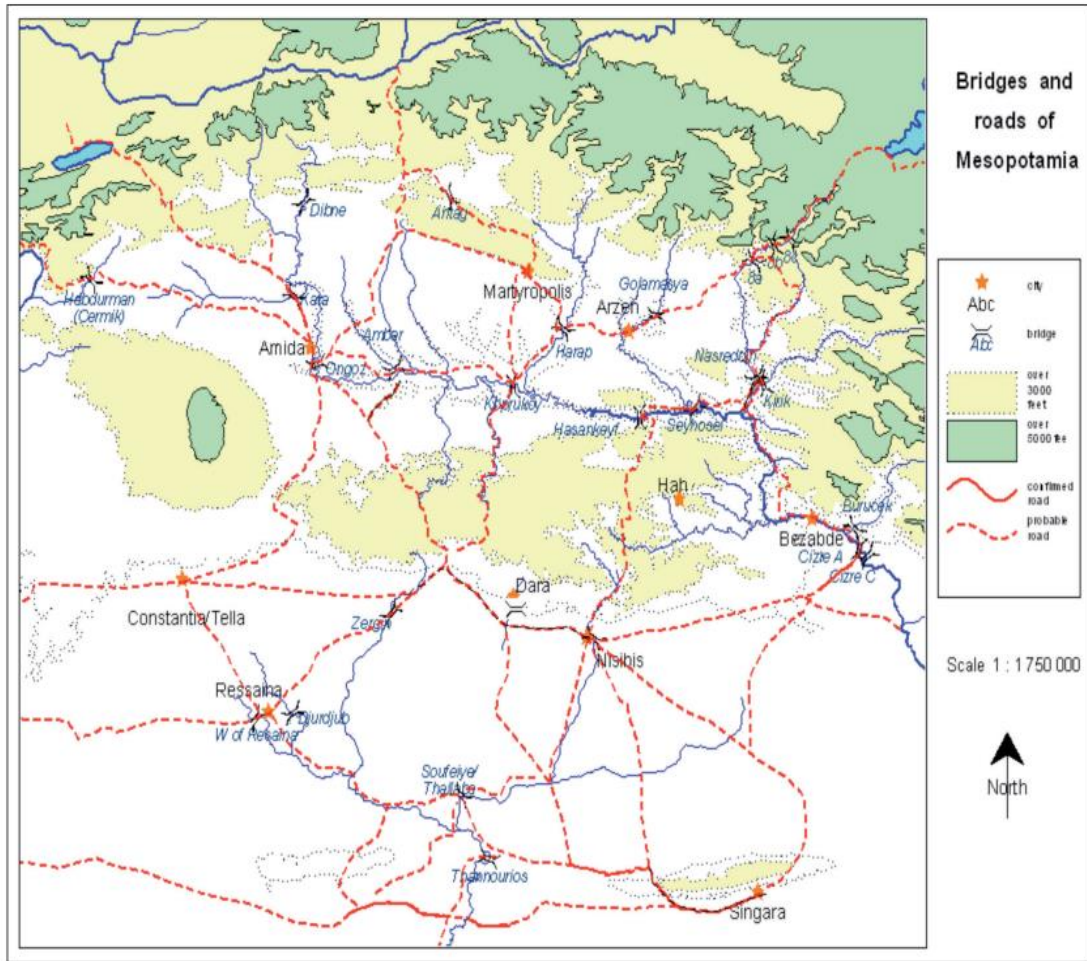
Ahşap ve taş köprülerin inşa edildiği Mezopotamya’da (Kazhar, 2011, s. 68) köprüler malzeme ve yapım teknikleri açısından incelendiğinde genellikle kerpiç, pişmiş tuğla ve nadiren taş malzeme kullanılarak inşa edilmiştir. Babil döneminde bitüm (zift) kullanılarak su yalıtımı sağlanmıştır (Oates, 1986, s. 72). Asur köprülerinde ise daha büyük taş bloklar ve ahşap destekler görülmektedir (Lloyd, 1978, s. 145).

Babil’de Fırat üzerinde yarım daire formunda kemerler kullanılmıştır (Safar, 1950, s. 28). Ayrıca, basit ahşap köprüler sıkça tercih edilmiştir (Adams, 1981, s. 93). Askeri seferler için geçici yüzer köprülerin de inşa edildiği görülmüştür (Yadin, 1963, s. 117). Mezopotamyalı mühendisler, köprü ayaklarını güçlendirmek için akıntı kırıcı sistemler, temellerde kazık destekler ve taşkın koruma duvarları geliştirmişlerdir (Jacobsen, 1960, s. 182).

Asur köprülerinde kabartmalı taş süslemelere (Layard, 1853, s. 89), Babil köprülerinde mavi sırlı tuğla dekorasyona (Woolley, 1962, s. 134) ve köprü girişlerinde koruyucu heykellere (Frankfort, 1954, s. 76) rastlanmaktadır. Bu bölgede köprüler, ticaret

kervanları için gümrük kontrol noktaları (Leemans, 1960, s. 112), askeri birliklerin hızlı geçişi için stratejik konumlandırma (Yoffee, 1988, s. 154) ve su seviyesi kontrol sistemleri (Postgate, 1992, s. 87) olarak işlev görmüştür.

Mezopotamya bölgesinin antik köprü ve yollara ilişkin bilgilere hatta haritalara temel olarak Asur ticaret kolonileri dönemine (MÖ 19-18. yy) ait kil tabletlerde, Roma İmparatorluğu'nun yol ağları (Tabula Peutingeriana) ve 9. yüzyıl Abbasi coğrafyacılarının eserlerinde rastlamak mümkündür (Liverani, 2014, s. 67). Bölgede bulunan başlıca antik yol ağları; Susa'dan Sardis'e uzanan, Dicle ve Fırat üzerindeki köprülerle desteklenmiş olan Kral Yolu'dur (Pers İmparatorluğu, MÖ 5. yy)(Briant, 2002, s. 145). Asur - Kaniş (Kültepe) arasında kereste, maden ve kumaş ticareti için kullanılmış olan Asur Ticaret Yolları da diğer yol ağlarından biridir (Barjamovic, 2011, s. 89). Roma Yolları da Nusaybin (Nisibis) ve Dara gibi sınır şehirlerini birbirine bağlayan stratejik askeri yollardan biridir (Dillemann, 1962, s. 112).



Harita 4. 1. Mezopotamya Köprüleri ve Yollarına İlişkin Harita

Kaynak: Comfort, 2010, s. 322

Genellikle Orta Çağ dönemine ait olup, Selçuklu ve Osmanlı dönemlerinde inşa edilmiş ya da restore edilmiş Şırnak'ta bulunan tarihi köprüler (Yılmaz, 2018, s. 45), mimari açıdan incelendiğinde, hem işlevsel olarak hem de estetik açıdan dönemin sanat anlayışını yansıtan genellikle kesme taş ve moloz taşın kullanıldığı, bazılarında kemerli yapıların öne çıktığı görülmektedir. Örneğin, Cizre ilçesindeki tarihi köprüler, bölgenin su kaynakları üzerinde kurulmuş, dayanıklılıkları ve zarif tasarımlarıyla dikkat çekmektedir (Demir, 2020, s. 112).

4.1.1. Kasrik (Han Mahmut / Mahmuthan Bey) Köprüsü

Fotoğraf No	: 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 4.7, 4.8, 4.9, 4.10
Şekil No	: 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6
İnceleme Tarihi	: 22.04.2025
Bulunduğu Yer	: Cizre
Yaptıran	: Bilgi yok
Yapan	: Bilgi yok
Dönem	: Osmanlı Dönemi
Yapım Tarihi	: 16. yy (1550-1560 yılları arasında)
Kitabe	: Mevcut değil

Yeri ve Tarihi

Kasrik Köprüsü, halk arasında Han Mahmut Köprüsü ya da Mahmuthan Bey Köprüsü olarak bilinmektedir. Şırnak ilinin Cizre ilçesinin 15 km kuzeydoğusunda yer alan tarihi bir Osmanlı dönemi eseridir (Tuncer, 2005, s. 112). Saha araştırmaları kapsamında gerçekleştirilen konum belirleme çalışmalarında, köprünün coğrafi koordinatları 37.398056° kuzey enlemi ve 42.179383° doğu boylamı olarak kayıt altına alınmıştır.

Kuzeybatı - güneydoğu yönünde uzanan köprü, yolu eğimli olan çok gözlü köprüler grubuna girmektedir (Top, 2010, s.48). Köprü, Şırnak – Cizre karayolunun 20. km'sinde yer alan Mahmut Bey Beldesi içinden geçen Kasrik Çayı üzerinde kurulmuştur. Kasrik Köprüsü'nün, inşa kitabesi günümüzde mevcut değildir. Mevcut tarihi belge ve yazılı kaynaklarda yapıya ait herhangi bir bilgi ve belge mevcut olmadığından dolayı

yapının inşa tarihi bilinmemektedir. Ancak gerek köprü özellikleri ve gerekse yörenin tarihi durumu göz önüne alındığında Osmanlı dönemi olduğu düşünülmektedir (Öztürk vd., 2009, s. 214). Uluslararası literatürde “*The Kasrik Ottoman Bridge*” olarak anılan yapı, bazı kaynaklara göre de 16. yüzyıl Osmanlı mimarisinin tipik özelliklerini sergilemektedir (Sinclair, 1989, s. 287). Yerel kaynaklarda da köprünün 1550-1560 yılları (16.yy) arasında inşa edilmiş olduğu belirtilmiştir (Beyazıt, 2001, s. 45). 17. yüzyılda Mahmuthan Bey tarafından restore ettirilmiştir (Gündoğdu, 2010, s. 112). 19. yüzyılda II. Abdülhamid döneminde onarım görmüştür (Gündoğdu, 2010, s. 78).

Mimari Tanımı

Kasrik Köprüsü üç gözlü bir plan özelliği ortaya koymaktadır. Köprü, geçmişte restorasyon çalışmalarından geçmiştir. Restorasyon çalışmaları tamamlanmış yapının, saha incelemesi sırasında alınan ölçümlerde toplam uzunluğunun 34.21 m olduğu görülmüş, kemer açıklıkları ise sırasıyla 7.68 m, 7.68 m ve 8.10 m şeklinde ölçülmüştür. Yerden yüksekliği ise 6.64 m olarak ölçülmüştür. Köprü, konum itibarıyla iki konutun avlu alanı içerisinde yer almakta olup topoğrafik yapısı incelendiğinde üç gözlü yolunun ortadan yanlara doğru eğimli devam eden bir yapıya sahip olduğu gözlemlenmiştir. Köprünün mevcut literatürdeki ölçümlere göre restorasyon çalışmalarından sonra farklılık göstermesi orijinalliğini yitirdiğini göstermektedir.

Literatürdeki mevcut çalışmalar, Kasrik Köprüsü’nün mimari kompozisyonunda kesme taş ve moloz taşın kombine kullanıldığını ortaya koymaktadır (Özdoğan, 2012, s. 45). Yapısal analizler, köprünün karakteristik sivri kemer formuna sahip olduğunu göstermektedir. Ölçümsel verilere göre; köprü döşemesinin uzunluğu 42.27 m, genişliği 4.20 m olup, su seviyesinden korkuluk seviyesine kadar olan düşey yükseklik 8.12 m olarak ölçülmüştür. Kemer geometrisi incelendiğinde, en geniş açıklığa sahip olan memba yönündeki sağ kemerin yarıçapı 5.55 m iken, orta kemerde bu değer 4.50 m, sağ kemerde ise 4.25 m olarak ölçülmüştür (Yıldız, 2011, s. 215).

Ana malzeme bazalt taş olup bağlayıcı malzeme Horasan harcı (Konyalı, 1964, s. 156), korkuluklar ise kesme taş işçiliği özelliğine sahiptir. Köprü ayaklarında taş işçiliği örnekleri görülmektedir. Günümüzde köprü, zamanla doğal tahribata maruz kalmış olsa da halen ayakta ve bölgedeki tarihi mirasın önemli bir parçasıdır. Son yıllarda yerel yönetimler tarafından koruma altına alınmıştır.

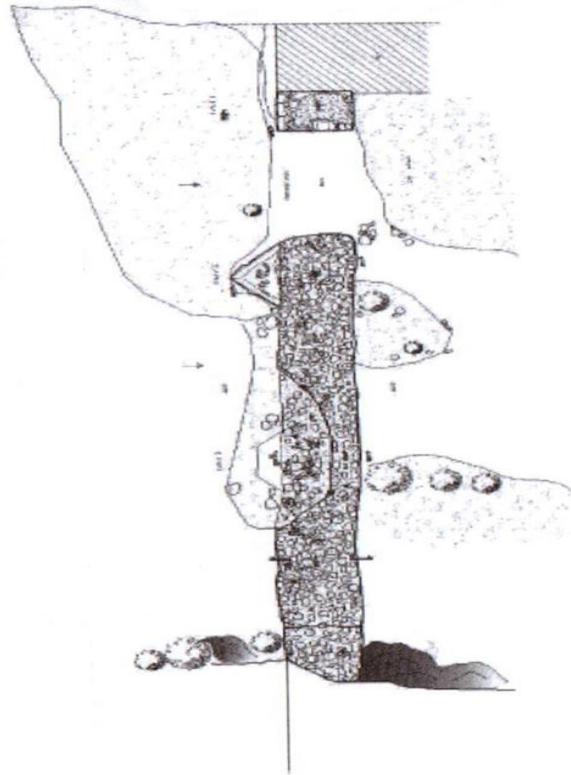
UNESCO'nun "Ottoman Bridges of Anatolia" çalışmasında bölgesel öneme sahip 47 köprü arasında listelenmiştir (UNESCO, 2015, s. 134). ICOMOS 2017 raporunda korunması gereken kültürel miras olarak tanımlanmıştır (ICOMOS, 2017, s. 22).

Tablo 4. 1. Karşılaştırmalı Mimari Analiz

Özellik	Kasrik Köprüsü	Mostar Köprüsü	Malabadi Köprüsü
Dönem	16. yy Osmanlı	16. yy Osmanlı	12. yy Artuklu
Kemer Sayısı	3	1	5
Açıklık (m) (Ana Kemer)	8.10	28.7	40.80
Ana Malzeme	Bazalt	Kireçtaşı	Kesme Taş
Yer	Türkiye	Bosna-Hersek	Türkiye

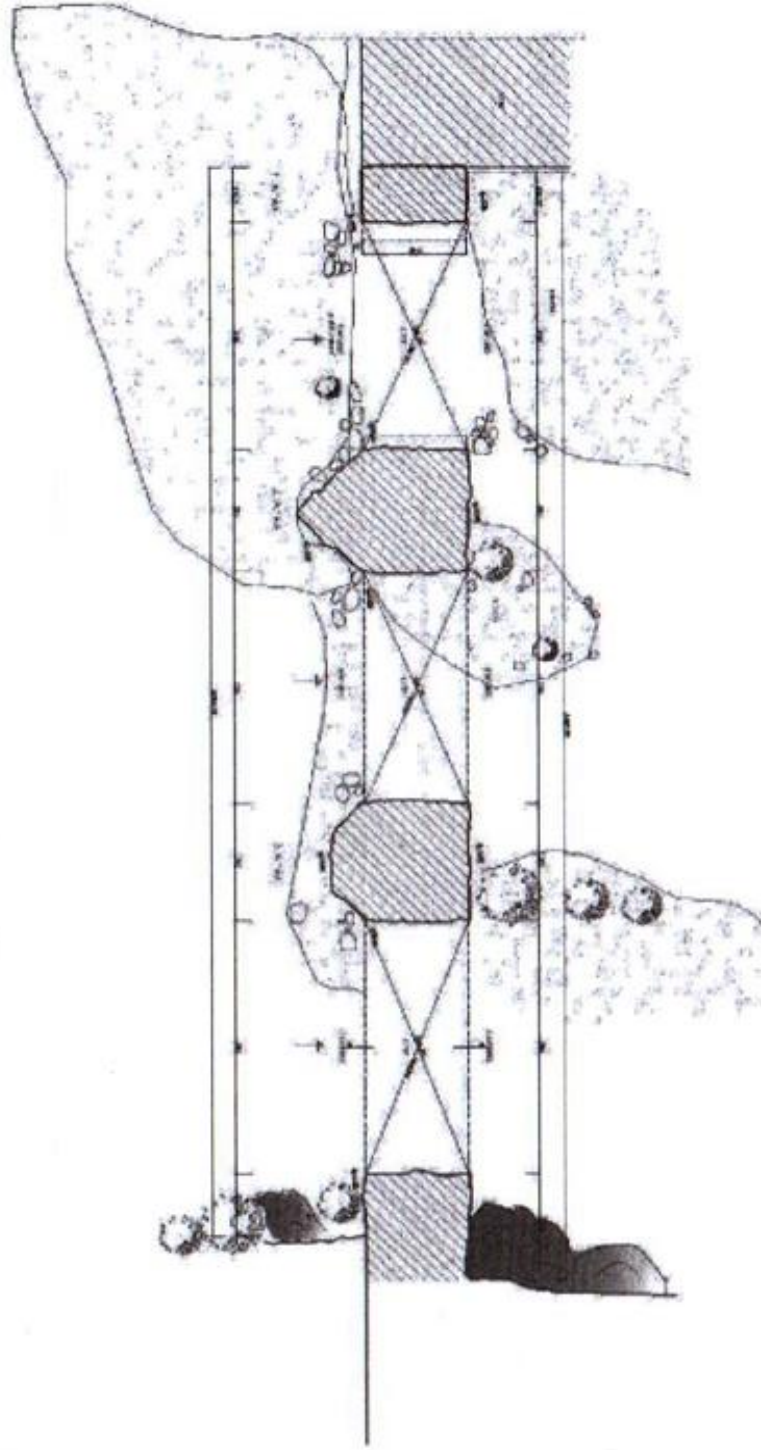
Kaynak: Gabriel, 1940, s. 78; Müller-Wiener, 1976, s. 145 kaynaklarından yararlanılarak oluşturulmuştur.

Kasrik Köprüsü, 2005 yılında tescillenmiştir. Köprünün 2018'de T.C. Kültür Bakanlığı tarafından restorasyon projesi hazırlanmıştır. Güncel durumu, Orta düzeyde deformasyona uğramıştır.



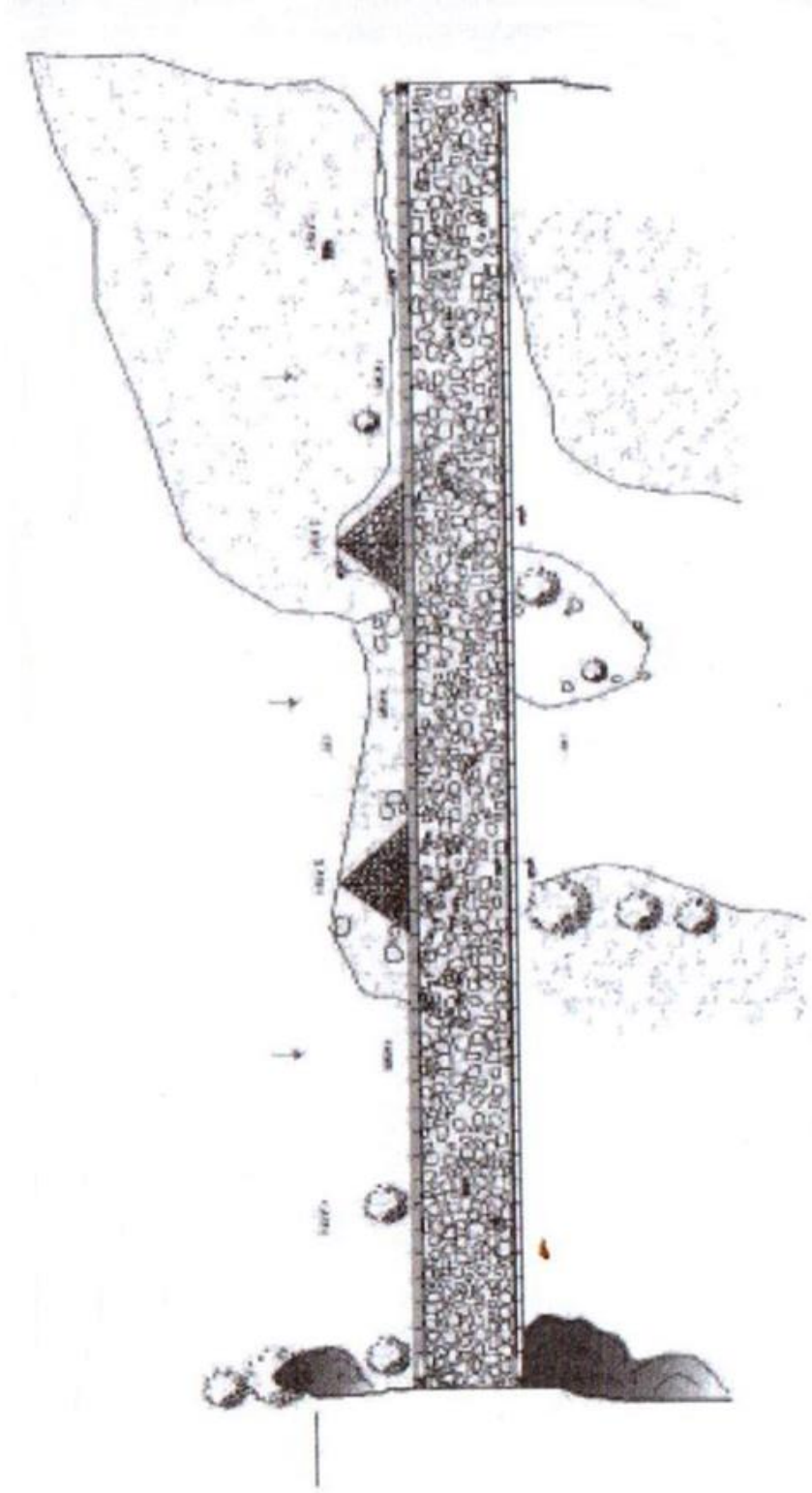
Şekil 4.1. Kasrik (Han Mahmut / Mahmuthan Bey) Köprüsü Rölöve Planı

Kaynak: Öztürk vd., 2009, s. 215.



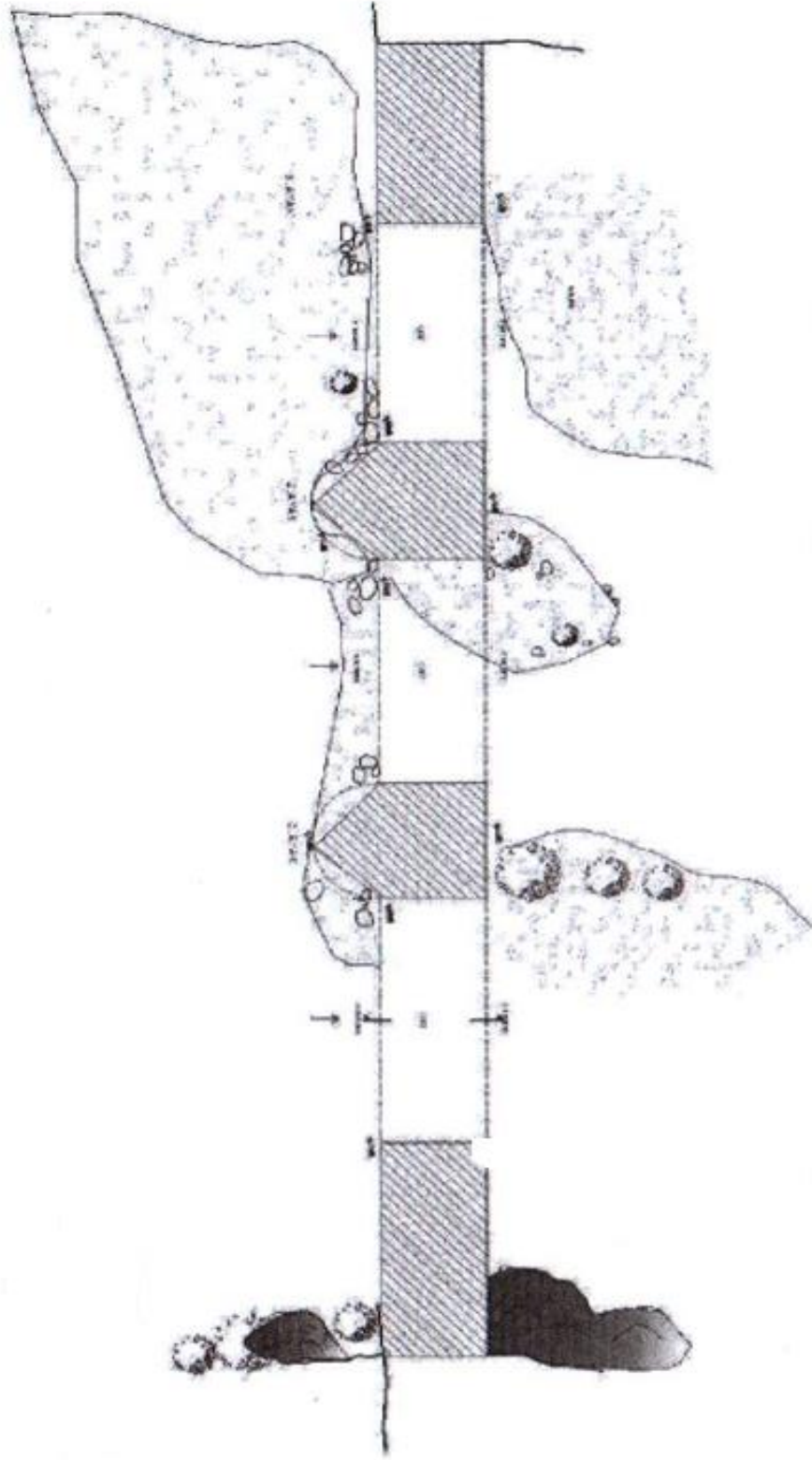
Şekil 4.2. Kasik (Han Mahmut / Mahmuthan Bey) Köprüsü Rölöve Ayak Planı

Kaynak: Öztürk vd., 2009, s. 216.



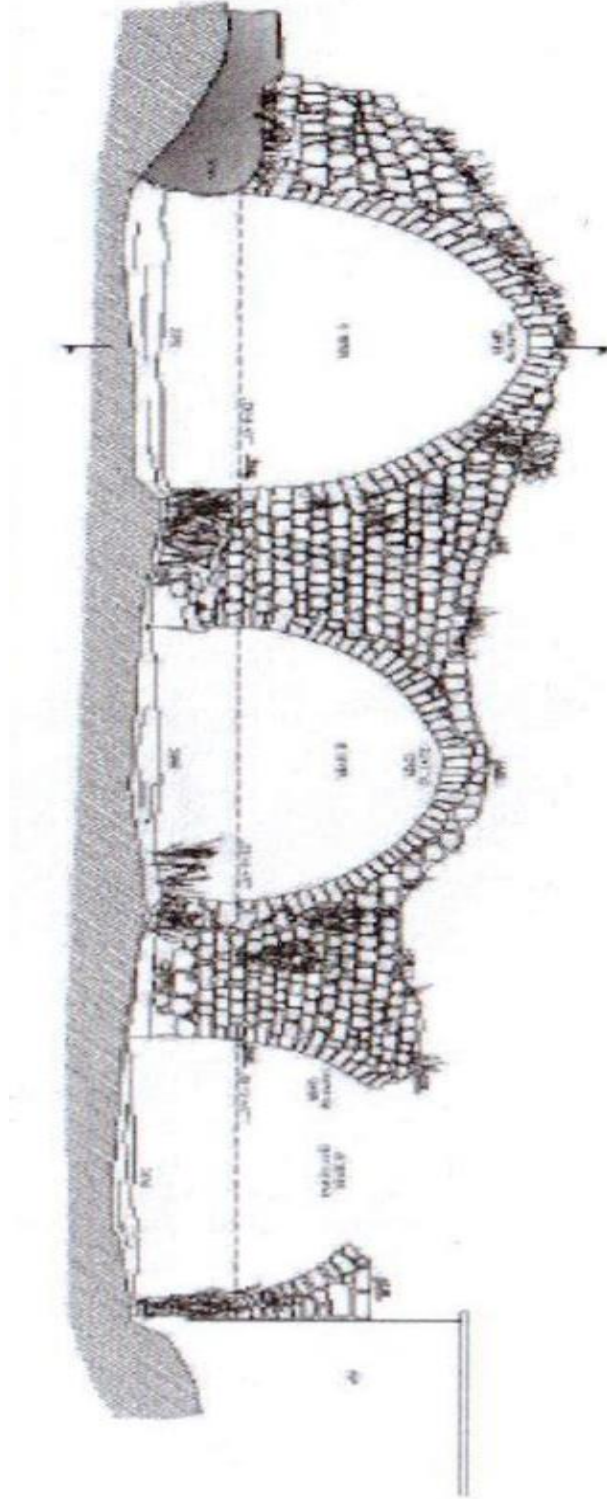
Şekil 4. 3. Kasrik (Han Mahmut / Mahmuthan Bey) Köprüsü Restitüsyon Planı

Kaynak: Öztürk vd., 2009, s. 215.



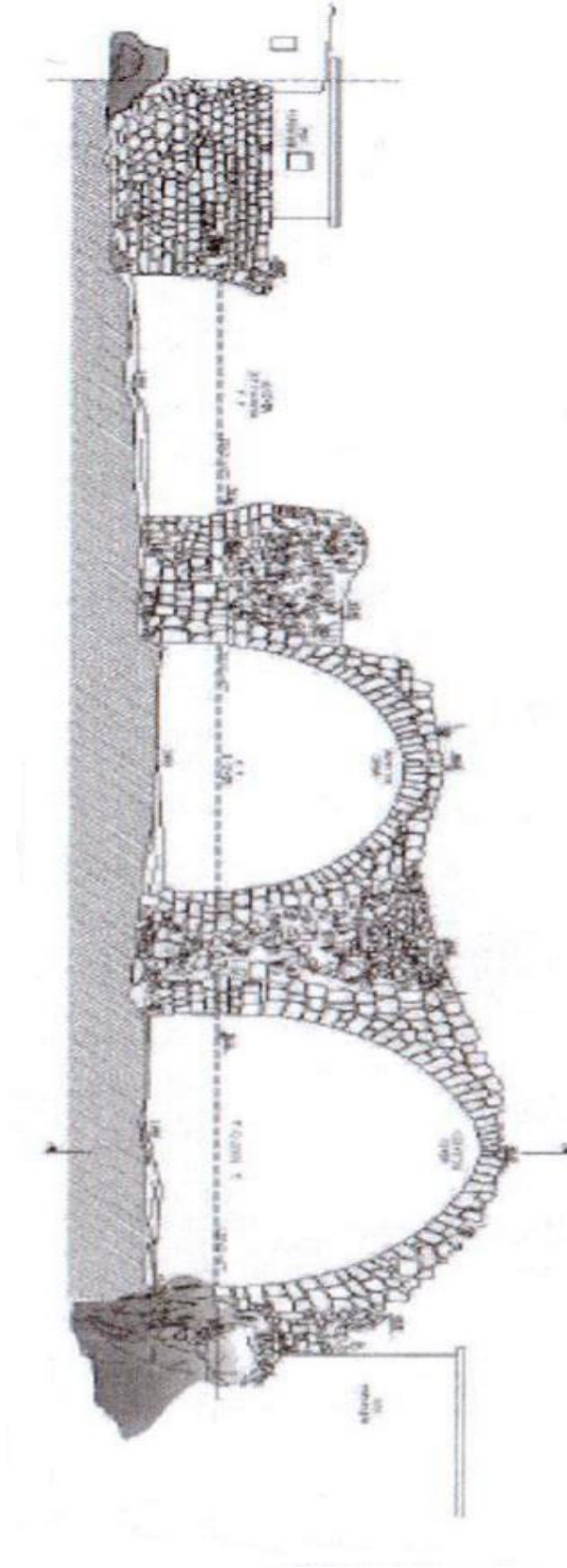
Şekil 4.4. Kasrik (Han Mahmut / Mahmuthan Bey) Köprüsü Restitüsyon Ayak Planı

Kaynak: Öztürk vd., 2009, s. 216.



Şekil 4.5. Kasik (Han Mahmut / Mahmuthan Bey) Köprüsü Mansap Cephe Rölövesi

Kaynak: Öztürk vd., 2009, s. 218.



Şekil 4.6. Kasrik (Han Mahmut / Mahmuthan Bey) Köprüsü Mamba Cephe Rölövesi

Kaynak: Öztürk vd., 2009, s. 218.



Foto 4. 1. Kasrik (Han Mahmut / Mahmuthan Bey) Köprüsü Mansap Görünüşü

Kaynak: Öztürk vd., 2009, s. 217



Foto 4. 2. Kasrik (Han Mahmut / Mahmuthan Bey) Köprüsü

Kaynak: Top, 2010a, s. 90

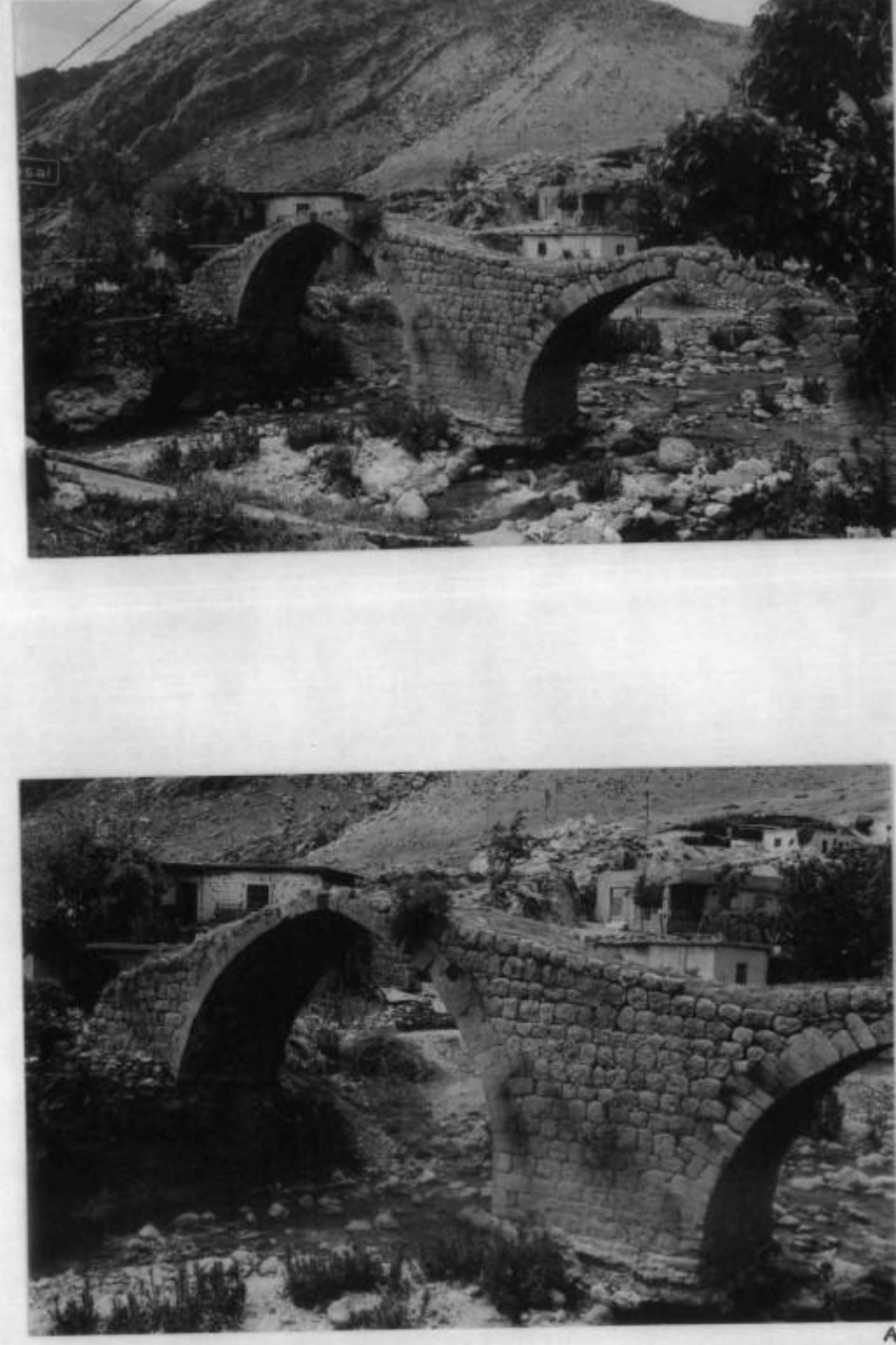


Foto 4. 3. Kasik (Han Mahmut / Mahmuthan Bey) Köprüsü'nün Restorasyon Öncesi Görünümü

Kaynak: Mardin Kültür Varlıkları Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü



Foto 4. 4. Kasik (Han Mahmut / Mahmuthan Bey) Köprüsü'nün Restorasyon Öncesi Kuzeydoğu Görünüşü

Kaynak: Mardin Kültür Varlıkları Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü



Foto 4. 5. Restorasyon Sonrası Kasik Köprüsü'nün Kuzeydoğu Görünüşü



Foto 4. 6. Kasrik Köprüsü'nün Kuzey Görünüşü



Foto 4. 7. Kasrik Köprüsü'nün Kemer Görünüşü



Foto 4. 8. Kasrik Köprüsü'nün Kuzeybatı Görünüşü



Foto 4. 9. Kasrik Köprüsü'nün Üstten Görünüşü



Foto 4. 10. Kasrik Köprüsü'nün Ayaklarının Görünüşü

4.1.2. Yafes Köprüsü

Fotoğraf No	: 4.11, 4.12, 4.13, 4.14, 4.15
Şekil No	: 4.7, 4.8
İnceleme Tarihi	: 27.04.2025
Bulunduğu Yer	: Suriye
Yaptıran	: Cemaleddin Muhammed İsfahani
Yapan	: Bilgi yok
Dönem	: Selçuklu Dönemi
Yapım Tarihi	: H. 559 (M. 1164)
Kitabe	: Mevcut

Yeri ve Tarihi

Yafes Köprüsü'ne halk tarafından Pıra Bafit adı verilmektedir. Resmi olarak kayıtlarda Cezire-i İbn Ömer-Bazıbda köprüsü olarak adlandırılmış, daha sonra Yafes köprüsü olarak değiştirilmiştir (Eriş, 2013, s. 105). Cizre'nin doğusunda yer alan köprü

bazı kaynaklarda İbn Ömer Köprüsü ya da yakınındaki Yafes köyünden dolayı Yafes Köprüsü adlarıyla, ayrıca Bafid Köprüsü olarak anılmaktadır (Top, 2010b, s. 331). Ek olarak, Ceziretü ibn Ömer Köprüsü, Roma Köprüsü, Dicle Köprüsü, Cizre Köprüsü olarak da anılmaktadır. Şırnak'a bağlı Cizre merkeze 2 km uzaklıkta olan köprünün (Gümüşçü ve Yiğit, 2012, s. 95), gerçekleştirilen saha çalışması kapsamında, yapının coğrafi kordinatları 37.314273° kuzey enlemi ve 42.215681° doğu boylamı olarak kaydedilmiştir.

Yafes köprüsü yolunun eğimli olduğu çok gözlü köprüler grubuna girmektedir (Yıldız, 2011, s. 43). Köprünün hangi tarihte yapıldığı kesin olarak bilinmemektedir. Dolayısıyla bazı araştırmacılar, köprüyü farklı dönemlere tarihlendirmektedir. Örneğin, bazı araştırmalara göre köprünün 1159 yılında Musul'un Zengi Hükümdarı Kutbeddin Mevdud'un veziri Cemaleddin Muhammed İsfahani tarafından yaptırıldığı kaydedilmektedir. Üzerindeki bezemeler ve tasvirlerden yola çıkarak kimi araştırmacılar ise köprünün Artuklu dönemi eseri olabileceğini belirtmektedir (Ayğın, 2023, s. 56). Öte yandan, nehrin yatağının değişmesinden dolayı Suriye sınırlarında kalan köprünün farklı araştırmacılar tarafından Selçuklu döneminde Musul atabeyleri tarafından yapıldığı belirtilmektedir (Gümüşçü ve Yiğit, 2012, s. 95). Ek olarak, Yafes Köprüsü'nün Gudi İmparatorluğu döneminde yapıldığı da diğer tarihlendirmelerden biridir. İlk çağlardan itibaren İpek ve Baharat yolu bu köprüden yapılmıştır. Savaşlar ve diğer etkenlerden dolayı köprü yıkılmıştır. Daha sonra bu temeller üzerine yeniden köprüler inşa edilmiştir. Dünyaca meşhur tarihçi Cizreli İbnül Esir H. 559 (M. 1164) yılında Musul Zengi Veziri Cemalleddin Ebul Hasan Ali b. Mansur el-İsfahani tarafından bir köprünün inşa edildiğini söyledikten sonra Musul Veziri Cemalleddin'in Cizre'de yine aynı tarihte Dicle üzerinde "*Cisrul Yar ü Yar*" köprüsünün inşasına başladığını ve aynı vezirin Dicle üzerinde Cizre'nin alt kesiminde "*Babak*" (El-Bafita) ya da (El-Bakta) denilen yerde bir başka köprü inşasına daha başladığını ancak ölümü üzerine köprünün tamamlanamadığını yazmaktadır. Tarihçi El-Makdisi de Mevdut bin İmadettin Zengi'nin Veziri Cemaleddin-i İsfahani tarafından H. 559 (1164/1165) yılında Cezire Köprüsü'nün yapıldığını kaydetmektedir (Eriş, 2013, s. 105). 1164 yılında Zengiler'in veziri Cemaleddin İsfahani tarafından ikinci kez onarılmıştır (Kardaş, 2010, s. 406).

Günümüzde yalnızca büyük kemeriyle bazı ayakları sağlam kalmış bir harabe durumunda bulunan Cizre Köprüsü'nün 12. yüzyılda yapıldığı bazı kaynaklarda geçmektedir (İslam Ansiklopedisi, 1993, s. 40). Cizre'nin bulunduğu bölgenin eski çağlardan beri Anadolu'yu Mezopotamya'ya bağlayan önemli bir geçit yeri olmasından

dolayı, bu bölgede inşa edilen köprünün tarihinin Sasaniler Dönemine kadar uzandığı da belirtilmektedir (Aksu, 1999, s. 156). İlter (1978b) ise, köprünün mimari özellikler, kabartmalar ve figürlerin üslupları açısından Artuklular dönemine ait bir köprü olduğunu belirtmiştir. Ek olarak, özellikle köprünün süslemelerinde gezegen motifinin bulunmasının, Artuklu el sanatlarında çok görülen bir durum olduğunu ve dolayısıyla köprünün Artuklular'a ait olabileceğini desteklediğini ifade etmiştir (s. 61).

Evliya Çelebi, Seyahatname'sinde Cizre'deki nehir üzerinde inşa edilmiş olan ve 20 geminin birleştirilmesiyle oluşturulmuş büyük bir köprüden bahsetmektedir. Diyarbakır, Hasankeyf ve Fındık Kalesi'nden gelen *kelek* adı verilen gemiler, bu köprüye yaklaştıklarında, köprü üzerinde görevli bekçiler tarafından köprünün orta kısmında yer alan iki gemi aralığı açılarak geçişe izin verilmekte ve ardından köprü tekrar kapatılmaktaydı. Köprünün baş kısmına yakın bir konumda bulunan iskeleye ise kelek gemilerinin yanaştığı belirtilmektedir. Ayrıca, Evliya Çelebi'nin aktardığına göre, Cizre'de şehrin *babü'l-ma* (su kapısı) olarak adlandırılan bölgesinde, küçük bir nehir üzerinde ustalıkla inşa edilmiş, süslemeli ve sanatsal özellikler taşıyan bir başka köprü daha bulunmaktaydı. Bu bilgiler, 17. yüzyılda Cizre'nin ulaşım ve ticaret ağındaki önemini ve dönemin mühendislik becerilerini yansıtan önemli kayıtlardır (Gülenç, 2022, s. 64).

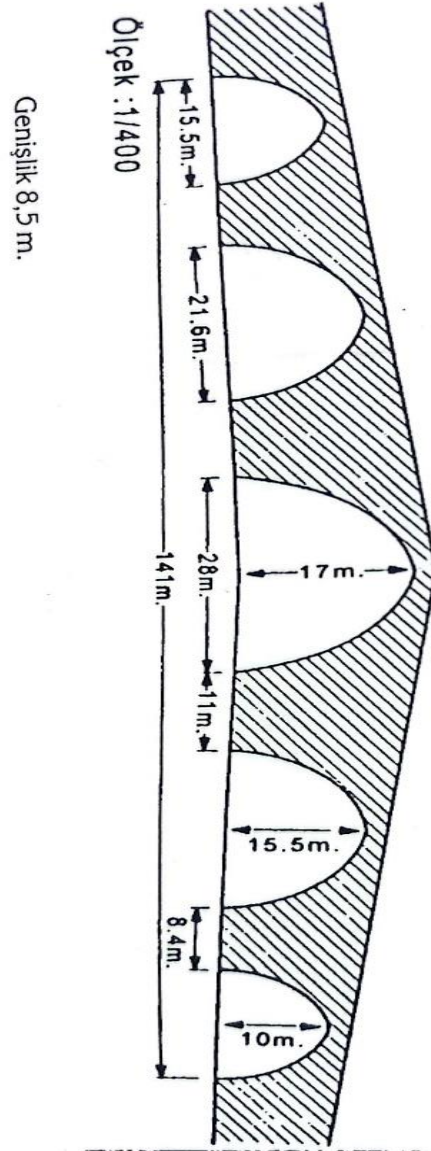
Mimari Tanımı

Yafes Köprüsü'nün coğrafi konumu itibarıyla Suriye topraklarında yer alması, arazi çalışmalarını kısıtlamıştır. Bu nedenle yapının morfolojik ve metrik analizleri, uzaktan görüntüleme teknikleriyle sınırlı kalmış (fotoğraflama); herhangi bir fiziksel ölçüm ya da detaylı inceleme yapılamamıştır. Fiziksel ölçümlerin ve detaylı yapısal analizlerin gerçekleştirilememesi sebebiyle, konuyla ilgili mevcut akademik kaynaklar (yayınlar, arşiv belgeleri ve tarihi raporlar) ikincil veri olarak değerlendirilmiş ve çalışmanın metodolojisine destek sağlamıştır. Böylece gerekli fiziksel ölçümlere ilgili literatürden faydalanarak ulaşıp detaylandırılmıştır.

İlgili literatür incelemesinde, köprünün yapımında dolgu malzemesi olarak kireç harçlı moloz, kaplama malzemesi olarak da iri bazalt kesme taşlar kullanılmış olduğu bilgisine ulaşılmıştır. Ortadaki büyük, yanlardakiler daha küçük olmak üzere beş sivri kemerlidir (İslam Ansiklopedisi, 1993, s. 40). Diğer bir ifadeyle, köprü, ortadaki büyük, iki yandakiler daha küçük olmak üzere 5 gözlüdür. Toplam (boy) 141 m'dir. Yanlardaki

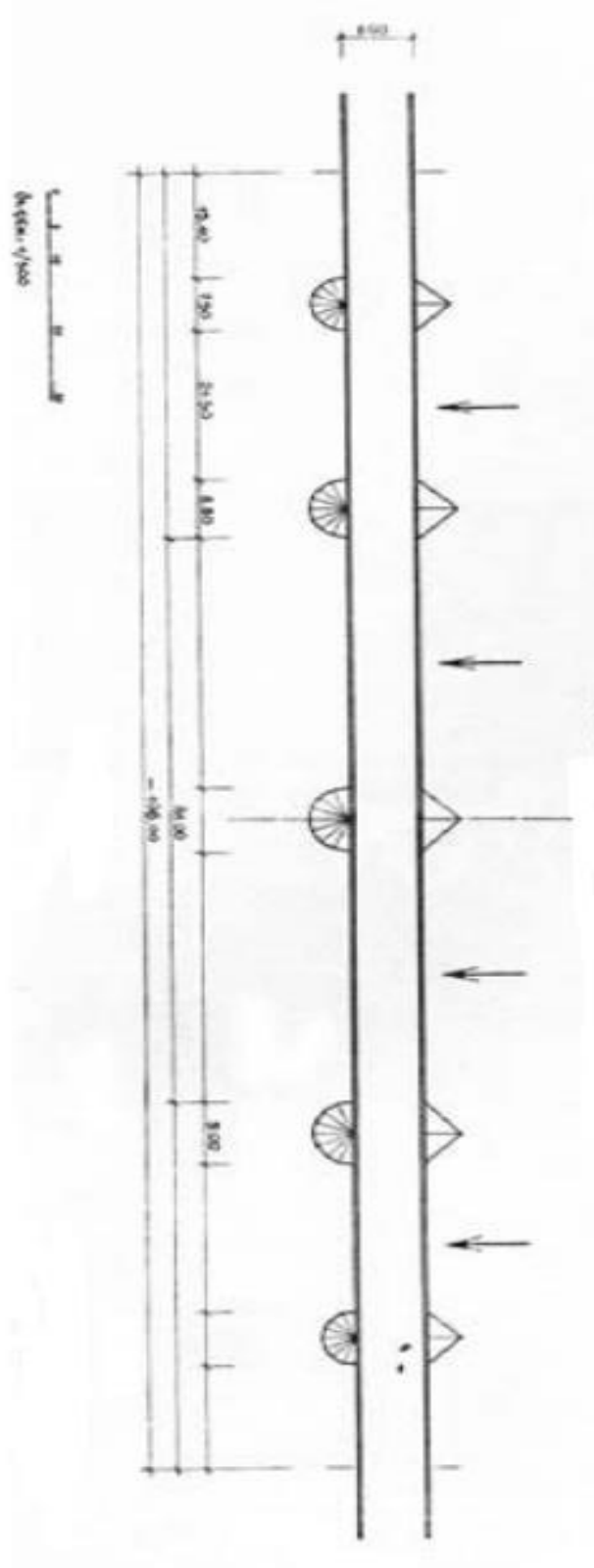
gözlerin yüksekliği 10.00, 15.50 m olup ortadaki büyük gözün yüksekliği ise 17.00 mdir. Dolayısıyla yanlardan ortaya doğru yokuşlu bir şekli vardır. 8.35 m genişlikteki köprünün ölçüleri aşağıda belirtildiği gibidir (Çulpan, 1975, s. 98);

Açıklık	:	Göz	Ayak	Göz	Ayak	Orta	Ayak	Göz	Ayak	Göz
						(Büyük)				
						Göz				
(Kalınlık)	:	15.50	8.40	21.60	11.00	28.00	11.00	21.60	8.40	15.50



Şekil 4.7. Yafes Köprüsünün Rekonstrüksiyon Planı

Kaynak: Aksu, 1999, s. 158



Şekil 4.8. Yasef Köprüsü'nün Planı

Kaynak: Yıldız, 2011, s. 43

Yafes köprüsü üzerinde gezegen tasvirlerini içeren taş figürlü kabartmaları ünlüdür (Kardaş, 2010, s. 406). Taş malzemeye kabartma tekniğinde yapılan rölyefler, astroloji ile ilgili olup burçları temsil etmektedir. Köprüde aralarında celi sülüs karakterde yazılan çeşitli yazıların bulunduğu sekiz gezegen ve on iki burç kabartması mevcuttur. Ek olarak, panolar halinde “*Eshab-ı Keyf’ten Yemliha’nın*” adının yazılı olduğu yazı süslemeleri de köprü üzerinde görülmektedir. Bu kabartmaların bulunduğu köprünün güney bölümündeki batı ayağı 1.00 x 1.20 m boyutlarında dikdörtgen sekiz panoya bölünmüştür. Beyaz kalker taşı üzerinde yüksek kabartma tekniğindeki panolarda birer gezegen ve burç atributu yer almaktadır. Panoların bölümüne her gezegenin ya da burcun adı Arapça yazılmıştır (Yıldız, 2011, s. 43-44).

Köprü inşasında büyük bazalt parçalar kullanılmıştır. Köprü ayakları üzerinde astrolojik figürler vardır. Köprünün güney tarafında 12-15 ayak kadar yükseklikteki bölüm üzerinde astrolojik karakterde kabartma yazılar ve resim bulunmaktadır. Yazıları okunabilmektedir (Şeref Zuhal, el-Esed, el-Hut, el-Kemer). Köprü ayakları üzerinde açıkça ayırt edilebilen (balık, ikizler, aslan) hayvan figürleri vardır (Çulpan, 1975, s. 98-100).

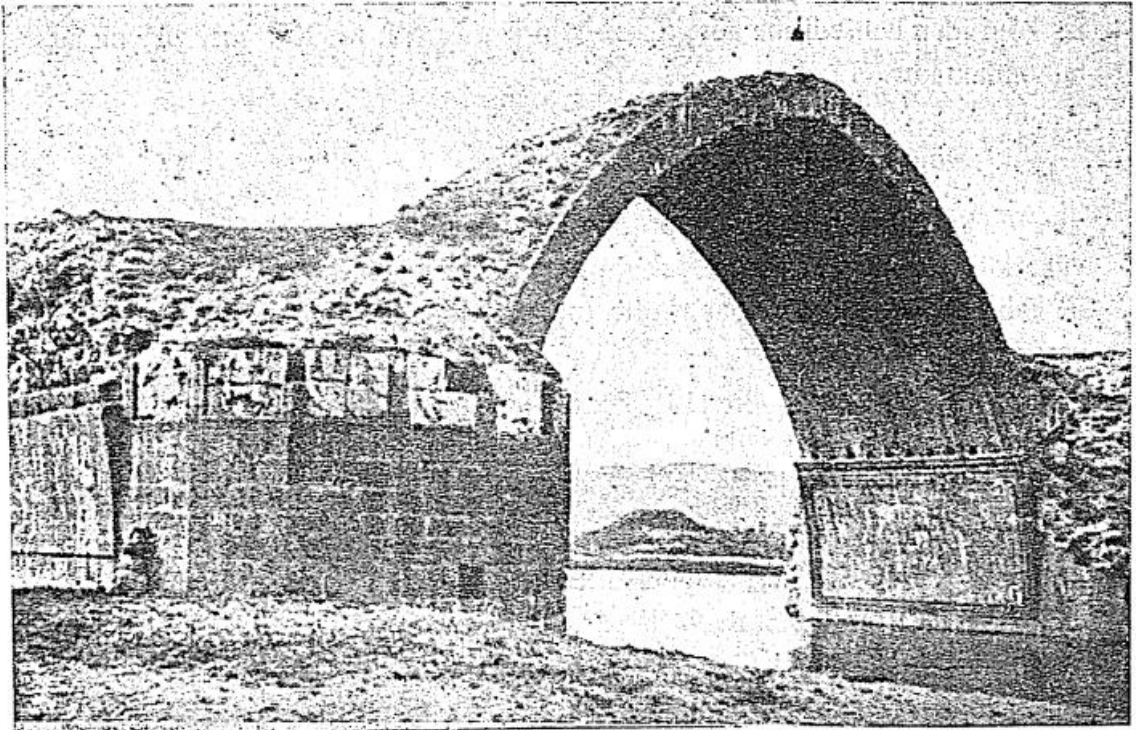


Foto 4. 11. Yafes Köprüsü Büyük Kemer Kalıntısı

Kaynak: Çulpan, 1975, s. 99



Foto 4. 12. Yafes Köprüsü'nün Batı Görünüşü



Foto 4. 13. Yafes Köprüsü'nün Büyük Kemerinin Batı Görünüşü



Foto 4. 14. Yafes Köprüsü'nün Güney Görünüşü

Harap haldeki köprünün sekizgen ayağı üzerinde yer alan gezegen ve burç tasvirleri arasında yer alan “*Şir ü Hurşit*” tasvirinde aslan figürü Aslan burcunu, insan yüzlü güneş ise Güneş gezegenini temsil etmektedir. Günümüzde güneşin bulunduğu üst pano tahrip olmuş, sadece ışınların küçük bir bölümü görülebilmektedir. Ancak eski fotoğraflardan kompozisyonun tamamını görmek mümkündür (Çetin ve Özaydın, 2018, s. 4610).



Foto 4. 15. Yafes (Cizre) Köprüsü (1164) üzerinde “Şir ü Hurşid” Tasviri

Kaynak: Çetin ve Özaydın, 2018, s. 4611

Yafes Köprüsü kitabeleri, köprünün kuzeybatı ayağında yer alan iki adet mermer plakadan oluşmaktadır (Ünal, 2009, s. 147). Birincil kitabe 120×80 cm ölçülerinde olup, ikincil tamir kitabesi 90×60 cm boyutlarındadır (Çetin, 2015, s. 81). Birinci kitabenin (Bani Kitabesi) dilinin Osmanlı Türkçesi (Arap harfli) ve Arapça karışımı olduğu, hat türünün Celi sülüs olduğu görülmektedir. Bani Kitabesi’nin metin çevirisi: “*Bünyad itdi bu cisri mübarek - Emir İzzüddin bin Muhammed Han Sene 972 (1565) tarihinde - Olup duası makbûl-i Yezdan*”. Banisi Emir İzzüddin’in Osmanlı’ya bağlı Cizre Beyliği döneminde hüküm sürdüğü bilinmektedir (Bois, 1975, s. 233). Kitabedeki 972 H. (1565 M.) tarihi Kanuni Sultan Süleyman dönemine denk gelmektedir (İnalcık, 1994, s. 89).

İkinci kitabenin (Tamir Kitabesi) dilinin saf Arapça olduğu, hat türünün ise Nesih olduğu görülmektedir. Kitabenin metin çevirisi: “*Bu mübarek köprünün tamiri, Sultan Murad Han’ın emriyle Hicri 1048 (1638) senesinde tamam olmuştur*”. IV. Murad’ın Revan Seferi (1635-1638) sırasında bölgedeki stratejik yapıların onarıldığı bilinmektedir (Finkel, 2005, s. 201). Kitabede geçen 1048 H. (1638 M.) tarihi seferin son yılına denk gelmektedir.

Tablo 4. 2. Yafes Köprüsü’nün Kitabelerinin Karşılaştırmalı Analizi

Özellik	Birinci kitabe	İkinci kitabe
Dönem	16. yy Osmanlı	17. yy Osmanlı
Dil	Osmanlı Türkçesi – Arapça	Saf Arapça
Hat	Celi Sülüs	Nesih
Malzeme	Beyaz Mermer	Kireçtaşı
Korunma durumu	% 70 okunabilir	% 85 okunabilir

Kaynak: Gabriel, 1940: 82; Müller-Wiener, 1976, s. 148

Köprünün kitabeleri, UNESCO’nun “*Memory of the World*” programı kapsamında dijital arşivine alınmıştır (UNESCO, 2018, s. 56). ICOMOS tarafından “*Tehlike Altındaki Epigrafi Eserler*” listesine dahil edilmiştir (ICOMOS, 2019, s. 34). 2020 yılında LIDAR taraması yapılmıştır (ÇEKÜL Vakfı, 2020, s. 12). 2021’de kimyasal analizler sonucu orijinal yazı pigmentleri tespit edilmiştir (TÜBİTAK MAM Raporu, 2021, s. 7).

4.1.3. Deşt (Telkabin / Cizre Küçük Köprüsü) Köprüsü

Fotoğraf No	: 4.16, 4.17, 4.18, 4.19, 4.20, 4.21, 4.22, 4.23, 4.24
Şekil No	: 4.9, 4.10, 4.11, 4.12
İnceleme Tarihi	: 27.04.2025
Bulunduğu Yer	: Cizre
Yaptıran	: İmadeddin Zengi
Yapan	: Bilgi yok
Dönem	: Selçuklu Dönemi
Yapım Tarihi	: 12. Yüzyıl
Kitabe	: Mevcut

Yeri ve Tarihi

Yerel halk arasında Telkabin Köprüsü ya da Cizre Küçük Köprüsü olarak bilinmektedir (Gündoğdu, 2012, s. 114). Köprü, ovaya açıldığından dolayı Deşt Köprüsü olarak adlandırılmıştır. Bafid (Yafes) köprüsüyle karıştırılmaması için Cizre Küçük Köprü olarak da anılmıştır. Köprünün bir başka adı Akabin’dir. Akabe Arapçada zor geçit anlamına gelmektedir. Köprünün karşı tarafında Banıcır ve Sittinefis tepelerinin aralarında eskiden zor bir geçit bulunmasından dolayı da bu adla anılmıştır. Ek olarak,

köprü Cumhuriyet döneminde Mareşal Fevzi Çakmak tarafından onarıldığı için Fevzi Çakmak Köprüsü olarak da adlandırılmıştır (Yıldız, 2011, s. 39). Köprü, Cizre şehir surlarının dışında Deşt Kapısı'nın yakınına yer almaktadır. (Kardaş, 2010, s. 406). Gerçekleştirilen saha incelemesinde, köprünün coğrafi koordinatları 37.31929 kuzey enlemi ve 42.19371 doğu boyları koordinatlarıyla tanımlanmaktadır.

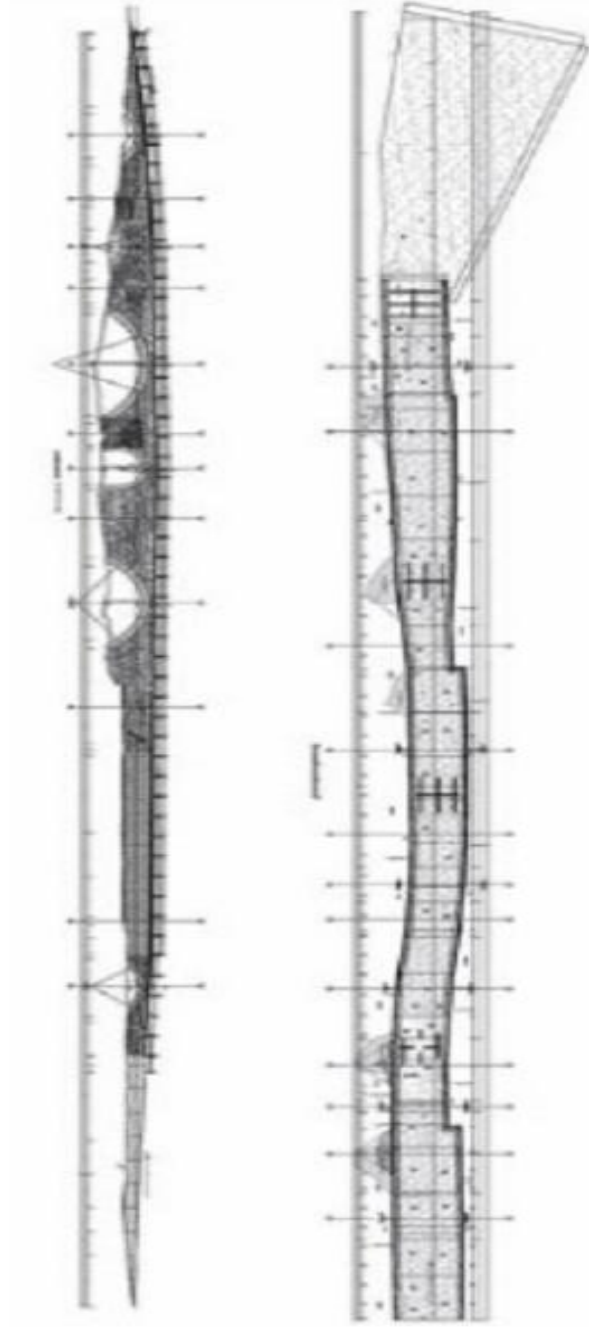
Güneydoğu - kuzeybatı yönünde uzanan köprü yolunun eğimli olduğu çok gözlü köprüler grubuna girmektedir (Top, 2010a, s. 165). Köprü, Dicle Nehri'nin kolu üzerinde Cizre merkeze 8 km mesafede yer almaktadır (Sinclair, 1989, s. 291). İmadeddin Zengi tarafından 12. yüzyılda yaptırılmıştır (Kardaş, 2010, s. 406). Dolayısıyla, Cizre'nin İslam dönemi en eski köprülerinden olan bu yapının Ceziretü İbn Ömer Köprüsü'yle aynı dönemde yapıldığı düşünülmektedir (Ayğın, 2023, s. 60). Selçuklu döneminde yaptırıldığı düşünülen köprü, günümüzde Yafes mahallesinde kalmaktadır. Üzerinde bulunduğu dere tamamen toprakla dolduğundan altından sadece küçük bir atık su kanalı geçmektedir. Köprünün her iki selyaranında bugün mevcut olmayan iki tane kitabesi olduğu eski bilgilerden anlaşılmaktadır. Ancak yapıyı yerinde görenler kitabenin varlığından bahsetmekle birlikte kitabe metni hakkında bilgi vermemektedir (Şırnak İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2024; Gümüşçü ve Yiğit, 2012, s. 95).

Mimari Tanımı

Deşt Köprüsü'nün mimari yapısı incelendiğinde, ortada yer alan büyük gözün her iki yanında beşer adet olmak üzere toplam altı göz bulunmaktadır. Deşt Köprüsü, fonksiyonel özelliğini yitirmiş olup mevcut durumda altından herhangi bir su akışı bulunmamaktadır. Köprünün geçmiş dönemlerde restorasyon çalışmaları geçirdiği anlaşılmaktadır. Köprünün toplam uzunluğu 124 m olup iç kısımlarında yer yer daralma ve genişlemeler görülmektedir. Yapının orta kısmındaki açıklığın uzunluğu 3.87 m olarak ölçülmüştür. Restorasyon çalışmalarından sonraki ölçümlerin, özgün haliyle farklılık göstermesi orijinal yapısını yitirdiğini göstermektedir.

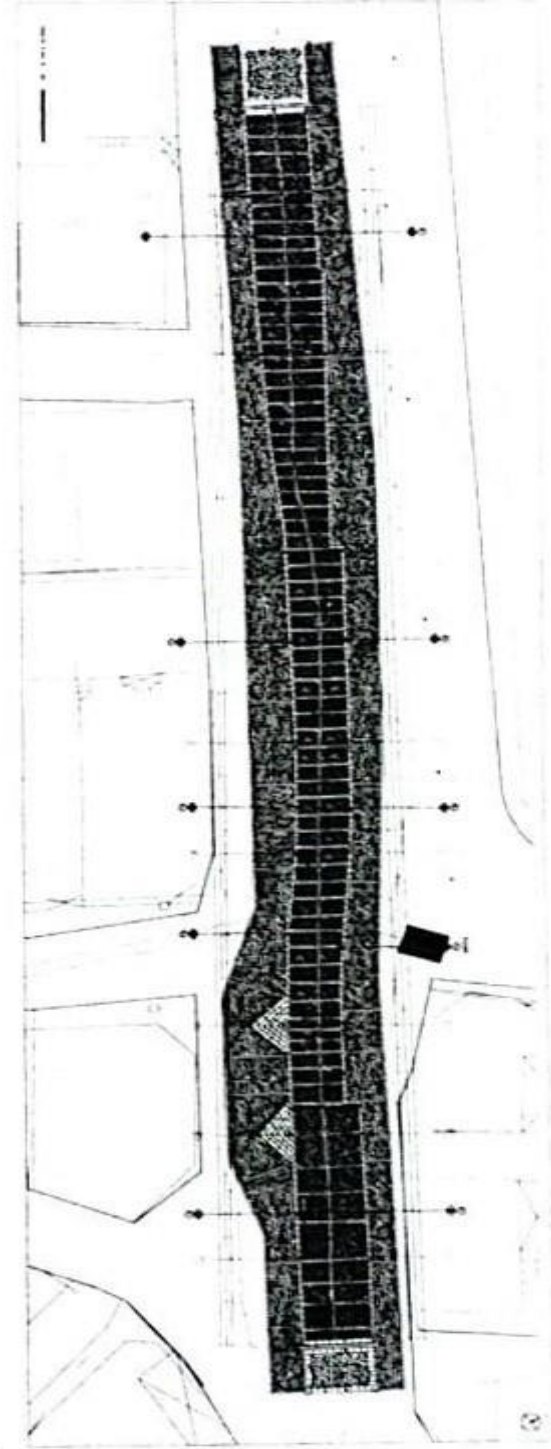
İlgili literatür incelemesinde, Mareşal Fevzi Çakmak'ın talimatıyla onarılmış haliyle günümüzde mevcut olan köprünün sağlam durumda olduğu bilgisine ulaşılmıştır. Demir korkuluklu olan yapı üzerindeki eski doku ile yeni doku taşların renginden açıkça belli olmaktadır. Düzgün kesme taş malzemeden inşa edildiğinden dolayı ne köprünün ayakları ne de gözleri belirgin değildir. Eski resimlerde görülen ayaklar günümüzde toprak altında kalmıştır. Köprü, 8.40 m genişliğinde, 14.1 m uzunluğundadır. Prizmatik

üçgen biçiminde iki selyaran günümüzde mevcut değildir. Selyaranların önemi üzerindeki kabartma figürlerinin olmasıdır. Bunlar yere çökmüş vaziyette, kafası cepheden verilmiş, kuyruğu başına doğru uzanmış bir aslan kabartması tasviridir (Top, 2010a, s. 165).



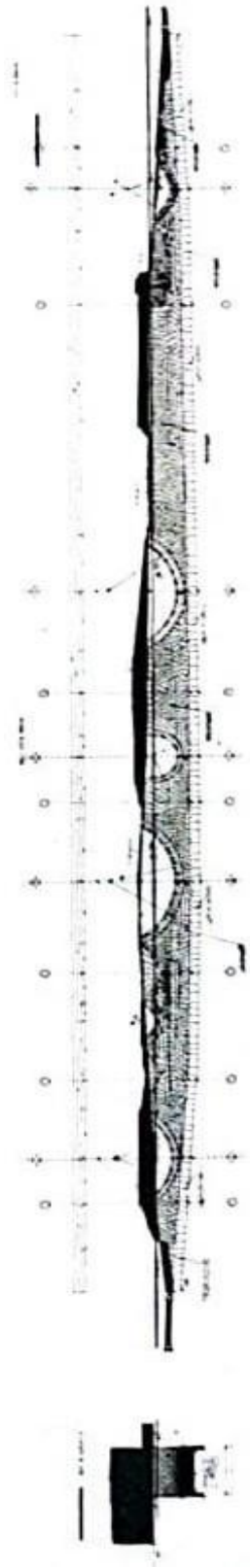
Şekil 4. 9. Deşt Köprüsü'nün Planı ve Mansap Görünüşü

Kaynak: Yıldız, 2011, s. 40



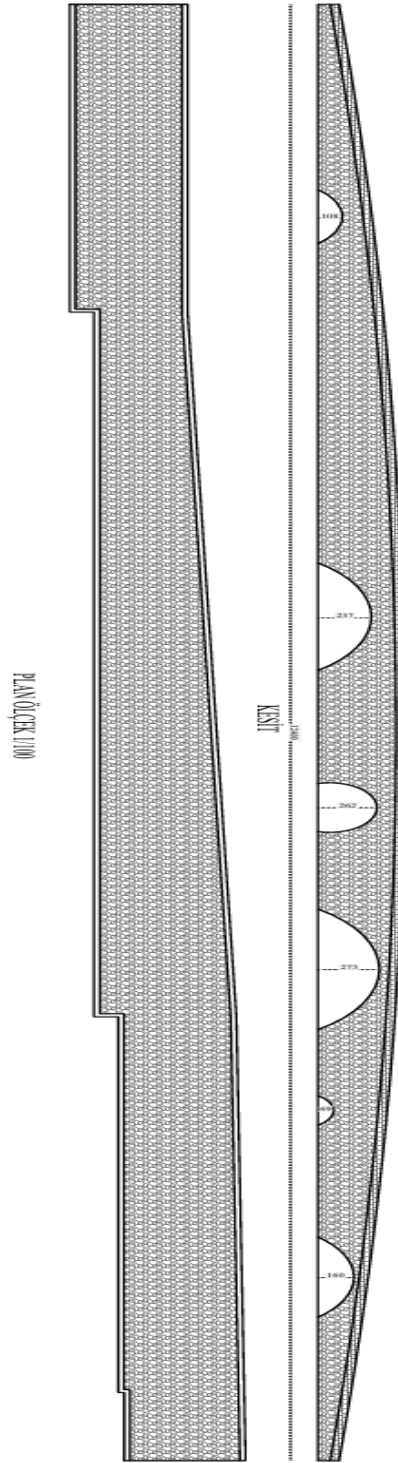
Şekil 4.10. Deşt Köprüsü'nün Üsten Planı

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü



Şekil 4.11. Değir Köprüsü'nün Planı

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü



Şekil 4.12. Değir Köprüsü'nün Planı ve Üstten Görünümü

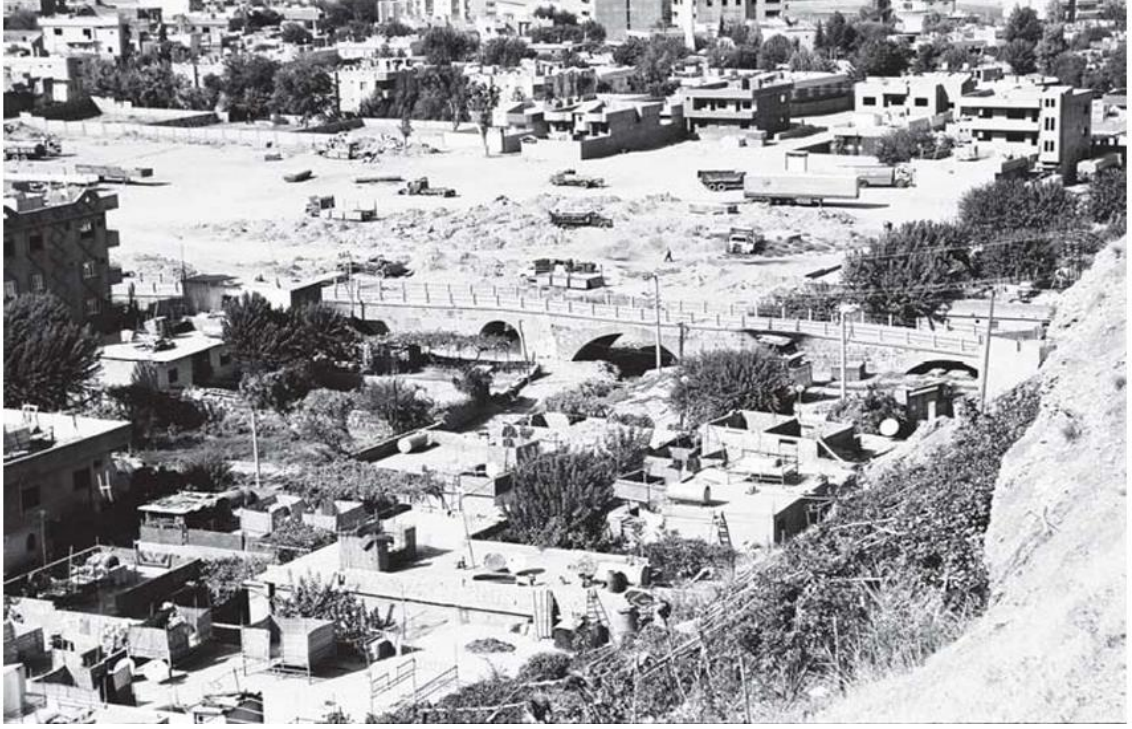


Foto 4. 16. Deşt Köprüsü'nün Genel Görünüşü

Kaynak: Yıldız, 2011, s. 48



Foto 4. 17. Deşt Köprüsü'nün Mansap Cephesi

Kaynak: Yıldız, 2011, s. 49



Şırnak İl, Cizre İlçesi, Akabin-Deşt Köprüsü, 2011 Yılı Kazısı.



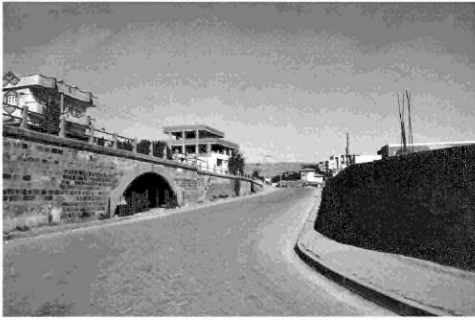
Şırnak İl, Cizre İlçesi, Akabin-Deşt Köprüsü, 2011 Yılı Kazısı.



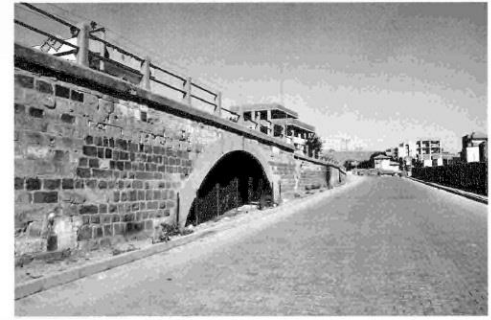
Şırnak İl, Cizre İlçesi, Akabin-Deşt Köprüsü, 2011 Yılı Kazısı



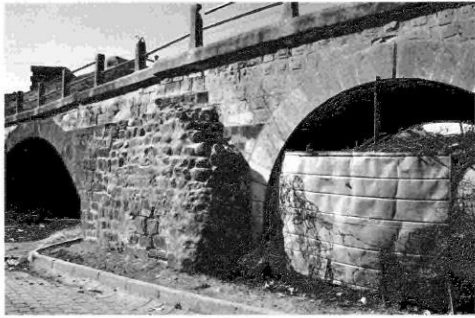
Şırnak İl, Cizre İlçesi, Akabin-Deşt Köprüsü, 2011 Yılı Kazısı.



Şırnak İl, Cizre İlçesi, Akabin-Deşt Köprüsü, 2011 Yılı Kazısı.



Şırnak İl, Cizre İlçesi, Akabin-Deşt Köprüsü, 2011 Yılı Kazısı.



Şırnak İl, Cizre İlçesi, Akabin-Deşt Köprüsü, 2011 Yılı Kazısı.



Şırnak İl, Cizre İlçesi, Akabin-Deşt Köprüsü, 2011 Yılı Kazısı.

Foto 4. 18. Deşt Köprüsü'nün 2011 Yılı Kazısından Alınan Görüntüler

Kaynak: Mardin Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü



Foto 4. 19. Deşt Köprüsü'nün Batı Görünüşü



Foto 4. 20. Deşt Köprüsü'nün Kemer Görünüşü



Foto 4. 21. Deşt Köprüsü'nün Güneybatı Görünüşü



Foto 4. 22. Deşt Köprüsü'nün Güney Görünüşü



Foto 4. 23. Deşt Köprüsü'nün Üstten Görünüşü

Köprü'nün birinci kitabesinin (Temel Kitabe) boyutları 150×100 cm (Ünal, 2009, s. 156) olup malzemesi bazalt taştır (Çetin, 2015, s. 89). Kitabenin çevirisi: “*Emere bi-binai haza'l-cisri'l-mübarek el-Mevla el-emir Şerefüddin bin Zeyd fi seneti tis'a ve seb'ine ve semanemiete*” (972 H./1564 M.)” (Harputlu, 2005, s. 67).

Köprü'nün ikinci kitabesinin (Tamir Kitabesi) boyutları 80×60 cm (Özdoğan, 2012, s. 112) olup malzemesi mermerdir. Hat türü de talik yazıdır (Yıldız, 2019, s. 45). Kitabenin çevirisi: “*Bu aziz köprü'nün tamiri, Sultan Abdülmecid Han'ın lütufkar fermanıyla 1261 H. (1845 M.) yılında Cizre mutasarrıfı Mehmed Paşa tarafından yaptırılmıştır*”.

Tablo 4. 3. Deşt Köprüsü'nün Kitabelerinin Karşılaştırmalı Analizi

Özellik	Birinci kitabe	İkinci kitabe
Dönem	16. yy Osmanlı	19. yy Osmanlı
Dil	Arapça	Osmanlı Türkçesi
Hat	Kufi	Talik
Tarih	1564	1845
Bani	Şerefüddin bin Zeyd	Mehmed Paşa

Kaynak: Gabriel, 1940, s. 78; Müller-Wiener, 1976, s. 152

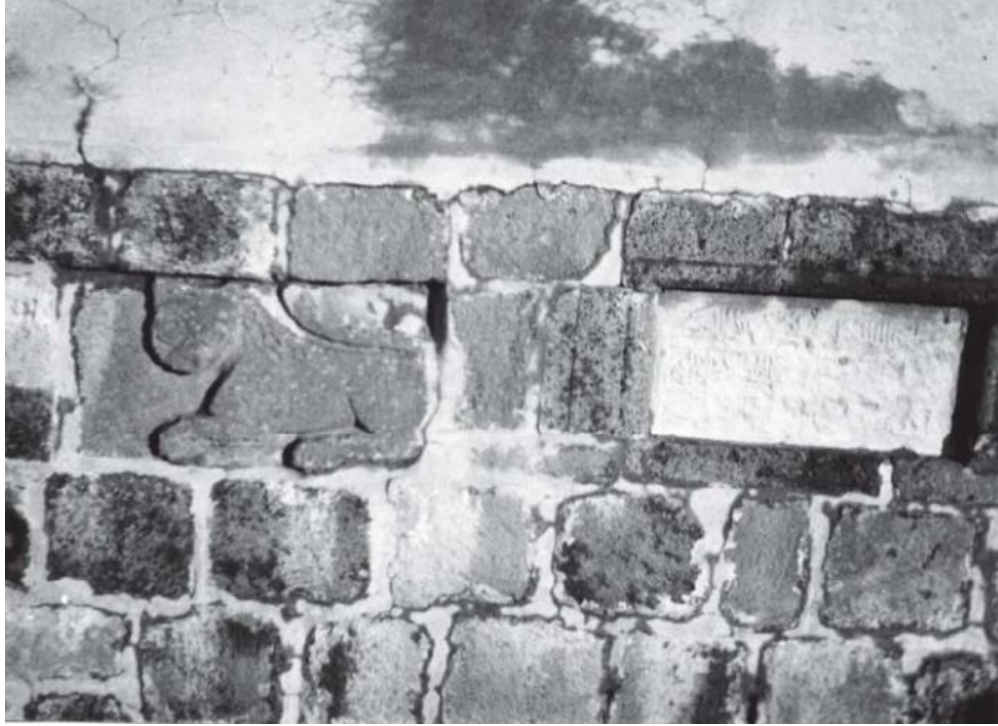


Foto 4. 24. Deşt Köprüsü’ndeki Kabartma ve Kitabe

Kaynak: Yıldız, 2011, s. 49

Deşt Köprüsü kitabeleri, UNESCO “*Anadolu Köprüleri*” envanterinde kayıtlıdır (UNESCO, 2016, s. 167). ICOMOS 2018 raporunda “*kritik durumda*” olarak sınıflandırılmıştır (ICOMOS, 2018, s. 29). Kitabenin 2020 yılında dijital epigrafi çalışması yapılmıştır (TÜBİTAK Proje No: 120K987). Kitabeler üzerinde multispektral görüntüleme tekniği uygulanmıştır (ÇEKÜL, 2021, s. 18).

4.1.4. Saklan Köprüsü

Fotoğraf No	: 4.25, 4.26, 4.27, 4.28, 4.29, 4.30, 4.31, 4.32
Şekil No	: 4.13, 4.14
İnceleme Tarihi	: 25.04.2025
Bulunduğu Yer	: Cizre
Yaptıran	: Bilgi Yok
Yapan	: Bilgi Yok
Dönem	: Selçuklu Dönemi
Yapım Tarihi	: 12. Yüzyıl
Kitabe	: Mevcut değil

Yeri ve Tarihi

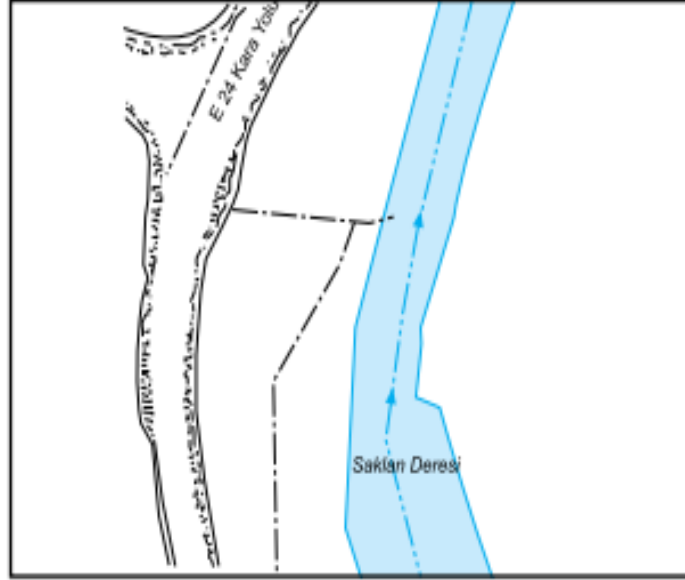
Saklan köprüsü Cizre şehir merkezinin yaklaşık 2.5 km kadar güneyinde Saklan Çayı üzerinde yer almaktadır (Şırnak İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2024). Şırnak ili, Cizre İlçesi, Sur Mahallesi sınırları içerisinde yer alan Mülkiyeti Maliye Hazinesine ait arazide yer alan Tescilli Tarihi Ciddeyt (Saklan) Köprüsünün (Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Müdürlükleri, 2024) daha önceleri Yukarı Cizre ve Suriye Cizresi (Deşta Hessına) arasında bağlantı sağlayan dört köprüden biri olduğu bilinmektedir (Top, 2010a, s. 167). Eserin konumlandığı tarihi yol güzergahının bölgesel ulaşım ağındaki stratejik önemi ve bölgedeki diğer köprülerin inşa kronolojileri dikkate alındığında, söz konusu köprü'nün mimari üslup özellikleri ve malzeme kullanımı itibarıyla 12. yüzyılda Musul Zengi Atabeyliği döneminde inşa edildiği, Osmanlı Dönemi'nde ise 17.-18. yüzyıllar arasında önemli onarımlar geçirerek günümüzdeki formunu kazandığı değerlendirilmektedir (Yıldız, 2011, s. 41). Köprü'nün konumu 37.30431 kuzey enlemi ve 42.18568 doğu boylamı koordinatlarıyla tanımlanmaktadır. 2009 yılında tescillenen Saklan Köprüsü doğu-batı yönünde uzanmaktadır. Köprü çok gözlü köprüler grubuna girmektedir.

Mimari Tanımı

Saklan Köprüsü'nün büyük ölçüde yıkık durumda olduğu görülmüştür. Köprü ayaklarının yıkıldığı gözlemlenmiş olup, mevcut kalıntılar üzerinde yapılan ölçümlerde toplam uzunluğun 37.23 m olduğu görülmüştür. Mimari izler ve ayakların dağılımı dikkate alındığında, köprü'nün orijinalde dört gözlü bir yapıya sahip olduğu tahmin edilmektedir. Saha incelemesinde, doğu yönünden başlanarak yapılan ölçümlerde, kemer ayaklarının boyutları ve aralarındaki mesafeler belirlenmiştir. Buna göre; birinci kemer ayağı 3,00 m ve 2,60 m ölçülerine sahiptir. Birinci ayağın ikinci ayağa olan mesafesi 5,60 m olarak ölçülmüştür. İkinci ayağın mevcut yüksekliği 2,20 m, genişliği ise 3,60 m'dir. İkinci ayağın üçüncü ayağa olan uzaklığı 7,40 m olmakla birlikte, üçüncü ayak su seviyesinin altında kaldığından ölçüm yapılamamıştır. Üçüncü ayağın dördüncü ayağa olan mesafesi 8,05 m olarak ölçülmüştür, ancak bu ayak da su altında kaldığı için boyutları kaydedilememiştir. Dördüncü ayağın beşinci ayağa olan uzaklığı 3,51 m'dir. Beşinci ayak ise 3,60 m ve 2,80 m ölçülerine sahiptir. Bu veriler, köprü'nün kemer açıklıklarının ve ayak genişliklerinin düzensiz bir dağılım sergilediğini göstermektedir.

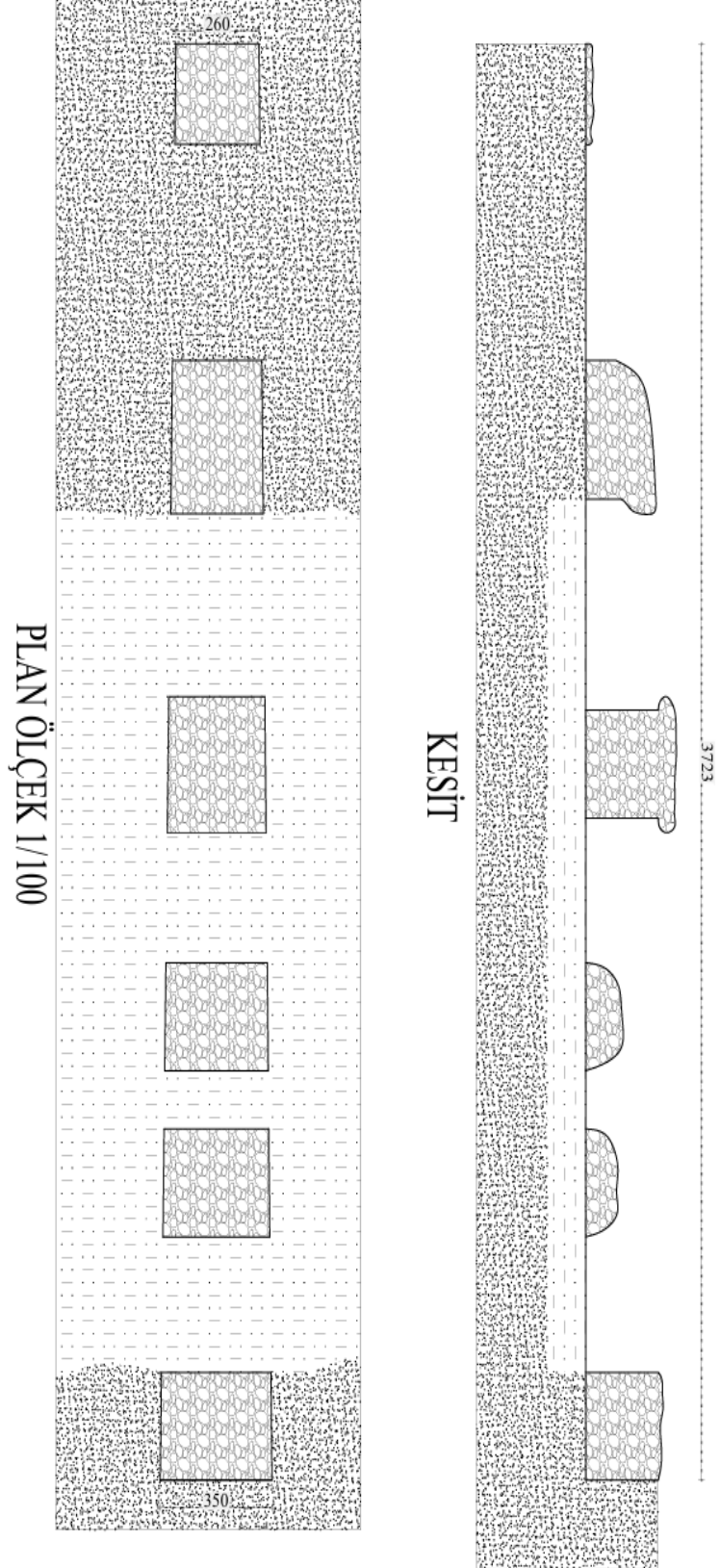
Mevcut ölçümler, Roma mühendisliğinde görülen adaptif tasarım yaklaşımını yansıtmakta olup, zemine ve hidrolojik koşullara göre farklı açıklıkların tercih edildiğini düşündürmektedir. Akademik çalışmalarda bu tür ölçümler, antik köprülerin yapısal durumunu anlamak ve dönemin inşaat teknikleri hakkında çıkarımlar yapmak açısından büyük önem taşımaktadır.

İlgili literatür incelendiğinde köprü kesme bazalt taştan inşa edilmiş olup tamamen yıkılmış durumda olduğu belirtilmektedir. Sadece ortada iki ayak ile diğer ayaklara ait izler ile kemer izleri kalmıştır (Top, 2010a, s. 167). Köprünün üzerinde ya da kaynaklarda, inşa tarihine ilişkin bir bilgi mevcut değildir. Sadece ayaklarının günümüze ulaştığı Saklan Köprüsünün dört gözlü ve yolu eğimli olan köprüler grubuna girdiği anlaşılmaktadır. Köprü siyah renkli kesme bazalt taştan inşa edilmiştir (Yıldız, 2011, s. 41)



Şekil 4.13. Saklan (Ciddeyt) Köprüsü

Kaynak: Top, 2010a, s. 167



Şekil 4.14. Saklan Köprüsü'nün Mevcut Kalıntılarının (Ayaklarının) Planı



Foto 4. 25. Saklan Köprüsü'nün Genel Görünüşü

Kaynak: Yıldız, 2011, s. 51



Foto 4. 26. Saklan Köprüsü'nün Menba Görünüşü

Kaynak: Yıldız, 2011, s. 51



Foto 4. 27. Saklan (Ciddeyt) Köprüsü'nün Ayak Kalıntısı'nın Güneydoğu Görünüşü



Foto 4. 28. Saklan (Ciddeyt) Köprüsü'nün Ayaklarının Güneybatı Görünüşü



Foto 4. 29. Saklan (Ciddeyt) Köprüsü'nün Günümüze Kalan Genel Görünüşü



Foto 4. 30. Saklan (Ciddeyt) Köprüsü'nün Güneydoğu Görünüşü

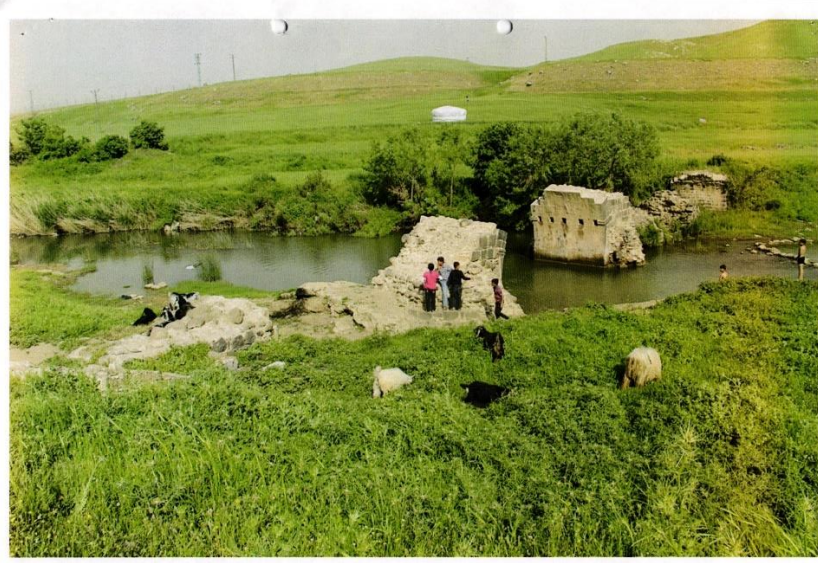


Foto 4. 31. Saklan (Ciddeyt) Köprüsü'nün Güneybatı Görünüşü

Kaynak: Mardin Kültür Varlıkları Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü

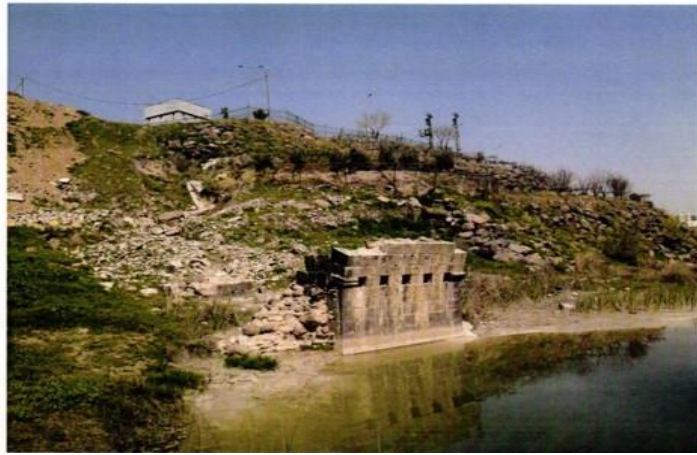


Foto 4. 32. Saklan (Ciddeyt) Köprüsü'nün Ayakları

Kaynak: Mardin Kültür Varlıkları Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü

4.1.5. Bürücek Köprüsü

Fotoğraf No	: 4.33, 4.34, 4.35, 4.36, 4.37, 4.38
Şekil No	: Mevcut değil
İnceleme Tarihi	: 20.04.2025
Bulunduğu Yer	: Cizre
Yaptıran	: Bilgi yok
Yapan	: Bilgi yok
Dönem	: Osmanlı Dönemi
Yapım Tarihi	: 16. Yüzyıl
Kitabe	: Mevcut değil

Yeri ve Tarihi

Bürücek Köprüsü, Cizre-Siirt kervan yolu güzergahında bulunan bugünkü Cizre-Şırnak karayolunun 8. kilomsinde, Dirsekli, Bağkartal Mezrasında Kızılsu deresinin üzerinde bulunmaktadır (Yıldız, 2011, s. 40; Yıldız, 2011, s. 41-42). Köprü, Şırnak merkezine 39 km ve Cizre ilçesine 6 km uzaklıkta olup, köprüye karayolu ile ulaşılabilir. Köprü, 16. yy'da Osmanlı döneminde yapılmıştır (Türkiye Kültür Portalı, 2024). Gerçekleştirilen saha incelemesi çalışmaları kapsamında, söz konusu köprünün coğrafi konum bilgileri 37.384412° kuzey enlemi ve 42.207522° doğu boylamı olarak ölçülmüş ve kayıt altına alınmıştır. Bürücek Köprüsü'nün, kuzeydoğu - güneybatı yönünde uzanan tarihi bir yapı olduğu görülmüştür. Köprü, çok gözlü köprüler grubuna girmektedir.

Mimari Tanımı

Köprünün günümüzde tamamen yıkık durumda olduğu görülmüştür. Mevcut kalıntıların mimari analizi doğrultusunda, köprünün orijinalde beş ayaklı bir yapıya sahip olduğu değerlendirilmektedir. Söz konusu köprünün, bulunduğu coğrafi konum itibarıyla ulaşımın güç olduğu bir bölgede yer alması ve mevcut harap durumu göz önüne alındığında, onarım çalışmalarının oldukça zorlu olacağı öngörülmektedir. Dolayısıyla ölçümler yapılamamış, mevcut hali fotoğraflandırılmıştır.

İlgili literatür incelendiğinde de benzer şekilde, Bürücek köprüsü, Kızılsu'yun Dicle'ye bağlandığı noktada yer almaktadır. Bakım ve onarım görmediği için yıkık durumdadır. Bürücek köprüsünün kalıntıları incelendiğinde inşa tekniği ve malzemesi açısından Osmanlı döneminin özelliklerini taşıdığı görülmektedir. Yıkık durumda olan köprünün sadece beş ayağına ilişkin kalıntı mevcut olup beş göz açıklığı olduğu görülmüştür. Ancak, derenin inşa edildiği dere yatağı genişliği göz önüne alındığında sekiz gözlü köprü olabileceği de düşünülmektedir. Kalıntılara göre köprünün düzgün kesme taş malzemeden inşa edildiği anlaşılmaktadır. Ayrıca köprünün kenarındaki ayağının yanında kesme taştan yapılan istinat duvarı bulunmaktadır (Yıldız, 2011, s. 40-41). Kesme taş, moloz dolgu tekniği ile örülmüş köprünün uzunluğu yaklaşık 75 m'dir (Top, 2010a, s. 168).



Foto 4. 33. Bürücek Köprüsü'nün Genel Görünüşü

Kaynak: Yıldız, 2011, s. 50



Foto 4. 34. Bürücek Köprüsü'nün Ayakları

Kaynak: Yıldız, 2011, s. 50



Foto 4. 35. Bürücek Köprüsü'nün Kuzeydoğu G r n    



Foto 4. 36. Bürücek Köprüsü'nün Kuzeydoğu Ayak Kalıntısı



Foto 4. 37. Bürücek Köprüsü'nün Sırasıyla Kuzeybatı ve Güneydoğu Görünüşü



Foto 4. 38. Bürücek Köprüsü'nün Günümüzdeki Genel Görünümü

4.1.6. Pavan Köprüsü

Fotoğraf No	: 4.39, 4.40, 4.41, 4.42
Şekil No	: Mevcut değil
�nceleme Tarihi	: 10.05.2025
Bulunduğu Yer	: Güçlükonak
Yaptıran	: Bilgi yok
Yapan	: Bilgi yok
Dönem	: Osmanlı Dönemi
Yapım Tarihi	: 16. yy
Kitabe	: Mevcut değil

Yeri ve Tarihi

Köprü, Güçlükonak- Siirt karayolunun 500 m içerisinde Pavan deresi üzerinde yer almaktadır (Şırnak İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2024). Güçlükonak'ta Ko yurdu Köyü'nde yer alan köprünün 16. yy. Osmanlı dönemine ait olduğu düşünülmektedir (Türkiye Kültür Portalı, 2024). Köprünün baraj projesi nedeniyle sular altında kaldığı Güçlükonak Belediyesi tarafından belirtilmiştir. Dolayısıyla saha incelemesi yapılmış ancak fotoğraflama ve ölçüm yapılamamıştır. Saha araştırmaları kapsamında, köprünün

coğrafi konum bilgileri 37.575552° kuzey enlemi ile 41.954497° doğu boylamı olarak ölçülmüş ve kayıt altına alınmıştır. Çok gözlü köprüler grubuna giren pavan köprüsü kuzeydoğu - güneybatı istikametinde uzanmaktadır. Köprünün yolu eğimlidir. Köprü çok gözlü köprüler grubuna girmektedir. Baraj suları altında kalmadan önce 2009 yılında tescillenmiştir.

Mimari Tanımı

Köprü yapısının tamamı, bölgede inşa edilen baraj nedeniyle su altında kaldığından, saha çalışması esnasında söz konusu köprünün ölçümlerinin alınması mümkün olmamıştır. Hidrolojik koşulların elverişsizliği, yapının tamamına ilişkin metrik verilerin elde edilmesini kısıtlamış ve bu durum, köprünün mimari özelliklerinin bütüncül olarak değerlendirilmesinde metodolojik bir sınırlılık oluşturmuştur.

Yapılan literatür taraması ve sular altında kalmadan önce gerçekleştirilen saha çalışmalarına göre, Pavan Deresi üzerinde konumlanan ve antik dönemde Cizre-Siirt güzergahının bir parçasını oluşturduğu düşünülen köprünün üç gözlü bir tasarıma sahip olduğu anlaşılmaktadır. Köprünün kuzeyde yer alan geniş köprü gözü ile küçük basık kemerli gözü sağlamdır. Ancak dere üzerindeki köprü gözü yıkılmıştır. İki yandaki ayaklar ve kemer izleri mevcuttur. Sivri kemer açıklıklı olan köprünün gözleri bir birinden farklı ölçülerde yapılmıştır. Sivri kemerler ortada bağımsız iki ayağa oturmaktadır (Top, 2010a, s. 49). Arkeolojik ve tarihsel veriler, söz konusu köprünün bölgesel ulaşım ağındaki işlevsel rolüne işaret etmekte olup, mimari konfigürasyonunun dönemin mühendislik uygulamalarıyla uyum gösterdiği görülmektedir. Üç kemerli yapı sisteminin varlığı, köprünün hidrolik açıdan etkin bir şekilde tasarlandığını ve dönemin geçiş teknolojilerini yansıttığını ortaya koymaktadır.

Pavan köprüsü “*Korunması Gerekli Kültür Varlığı*” özelliği gösterdiğinden 2863 sayılı (3386 ve 5226 sayılı yasalar ile değişik) Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu’nun Tespit ve Tescili ile ilgili 7. maddesi uyarınca tesciline, koruma grubunun I.grup yapısı olarak belirlenmiştir (Mardin Kültür Varlıkları Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü, 2025).

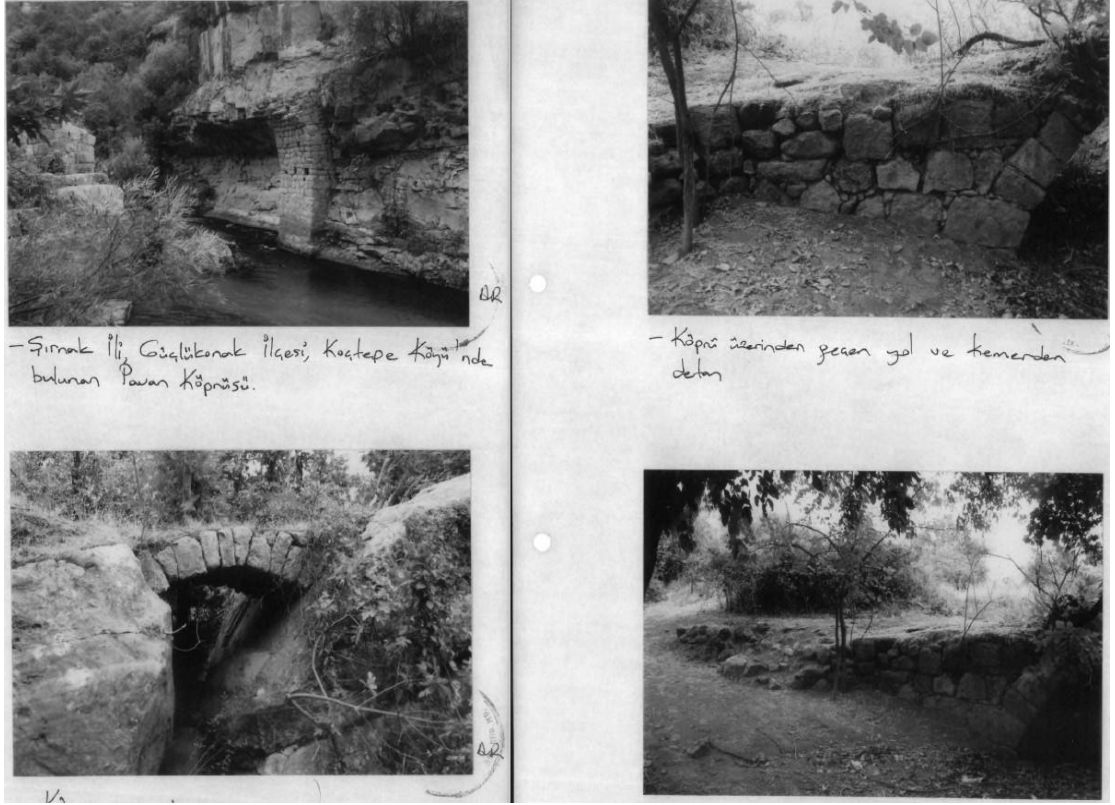


Foto 4. 39. Pavan Köprüsünün Kemer Detayı ve Köprü'nün üzerinden Geçen Yolu'nun Görünüşü

Kaynak: Mardin Kültür Varlıkları Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü



Foto 4. 40. Pavan Köprüsünün Kemer Detayı

Kaynak: Mardin Kültür Varlıkları Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü



Foto 4. 41. Pavan Köprüsünün Ayakları

Kaynak: Mardin Kültür Varlıkları Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü



Foto 4. 42. Pavan Köprüsü'nün Genel Görünümü

Kaynak: Top, 2010a, s. 294

4.1.7. Cem'a (Birlik) Köyü Taş Köprüsü

Fotoğraf No	: 4.43, 4.44, 4.45, 4.46, 4.47, 4.48, 4.49, 4.50, 4.51, 4.52
Şekil No	: 4.15
İnceleme Tarihi	:03.06.2025
Bulunduğu Yer	: Silopi
Yaptıran	: Bilgi yok
Yapan	: Bilgi yok
Dönem	: Bilgi yok
Yapım Tarihi	: Bilgi yok
Kitabe	: Mevcut değil

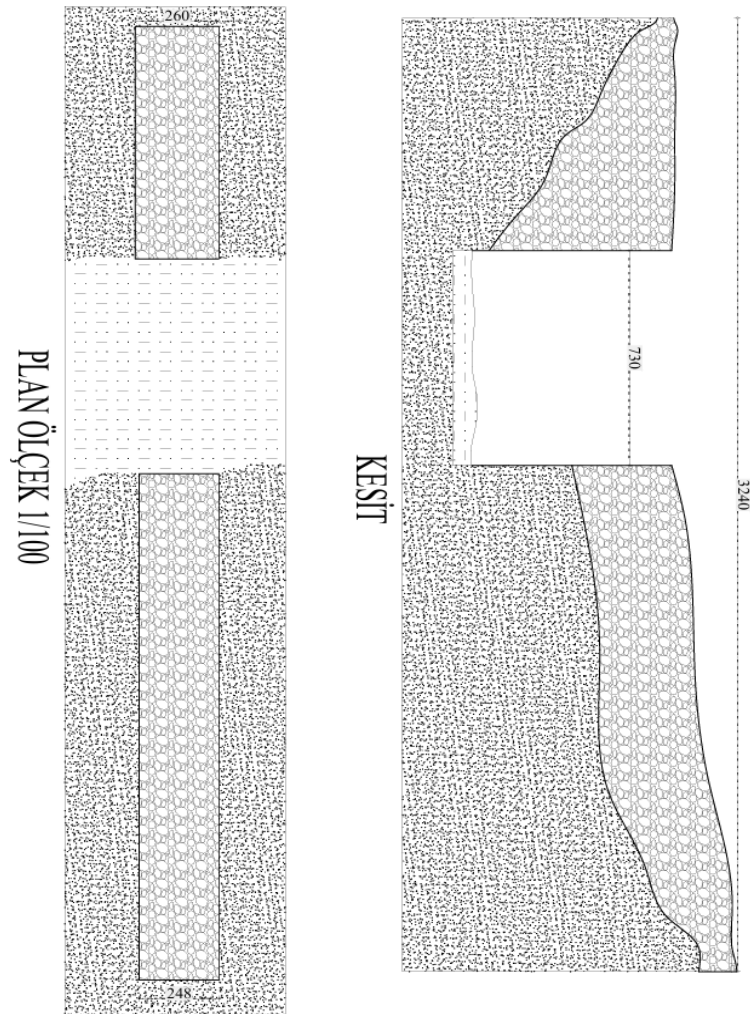
Yeri ve Tarihi

Silopi merkeze bağlı Birlik (Cuma-Cem'a) köyünün aşağısından geçen Cuma deresi üzerinde kuzey-güney doğrultusunda uzanmaktadır (Şırnak İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2024). Arazi çalışmaları kapsamında gerçekleştirilen konum belirleme ölçümlerinde, söz konusu köprü yapısının coğrafi koordinatları 37.247075° kuzey enlemi ve 42.468897° doğu boylamı olarak kaydedilmiştir. Köprü, tek gözlü köprüler grubuna girmektedir.

Mimari Tanımı

Saha incelemesi verilerine göre, ana kaya zemin üzerine inşa edilmiş olan Birlik Köprüsü'nün ayak genişlikleri sırasıyla 2.60 m ve 2.48 m olarak ölçülmüştür. Köprü ayakları arasındaki açıklık 7.30 m olup, yüksekliği 6.20 m'dir. Cem'a (Birlik) Köyü Taş köprüsü'nün toplam uzunluğu ise 32.40 m olarak ölçülmüştür.

Köprü, tek kemer açıklıklı ve yolu eğimli köprüler grubuna girmektedir. Köprü'nün kemeri yıkılmış olup, sadece iki yandaki ayaklar kalmıştır (Şırnak İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2024). Köprü'nün kemer açıklığı 7.62 mdir ve kemer genişliği 2.60 mdir (Top, 2010a, s. 49).



Şekil 4.15. Cem'a Birlik Köprüsü'nün Planı ve Üstten Görünümü



Foto 4. 43. Cem'a (Birlik) Köyü Taş Köprüsü

Kaynak: Şırnak İl kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2025



Foto 4. 44. Cem'a (Birlik) Köyü Taş Köprüsü'nün Mevcut Kalıntısı



Foto 4. 45. Cem'a Birlik Köprüsü'nün Güneydoğu Görünüşü



Foto 4. 46. Cem'a Birlik Köprüsü'nün Doğu Görünüşü



Foto 4. 47. Cem'a Birlik Köprüsü'nün Kuzeydoğu Görünüşü



Foto 4. 48. Cem'a Birlik Köprüsü'nün Güney Ayağının Görünüşü



Foto 4. 49. Cem'a Birlik Köprüsü'nün Kuzey Ayağının Görünüşü



Foto 4. 50. Cem'a Birlik Köprüsü'nün Güneydoğu Genel Görünüşü



Foto 4. 51. Cem'a Birlik Köprüsü'nün Üstten Görünüşü



Foto 4. 52. Cem'a Birlik Köprüsü'nün Genel Görünüşü

4.1.8. Görümlü Köprüsü

Fotoğraf No :4.53, 4.54, 4.55, 4.56, 4.57, 4.58

Şekil No : 4.16, 4.17, 4.18

İnceleme Tarihi	: 17.04.2025
Bulunduğu Yer	: Silopi
Yaptıran	: Bilgi yok
Yapan	: Bilgi yok
Dönem	: Osmanlı Dönemi
Yapım Tarihi	: 17. yy
Kitabe	: Mevcut

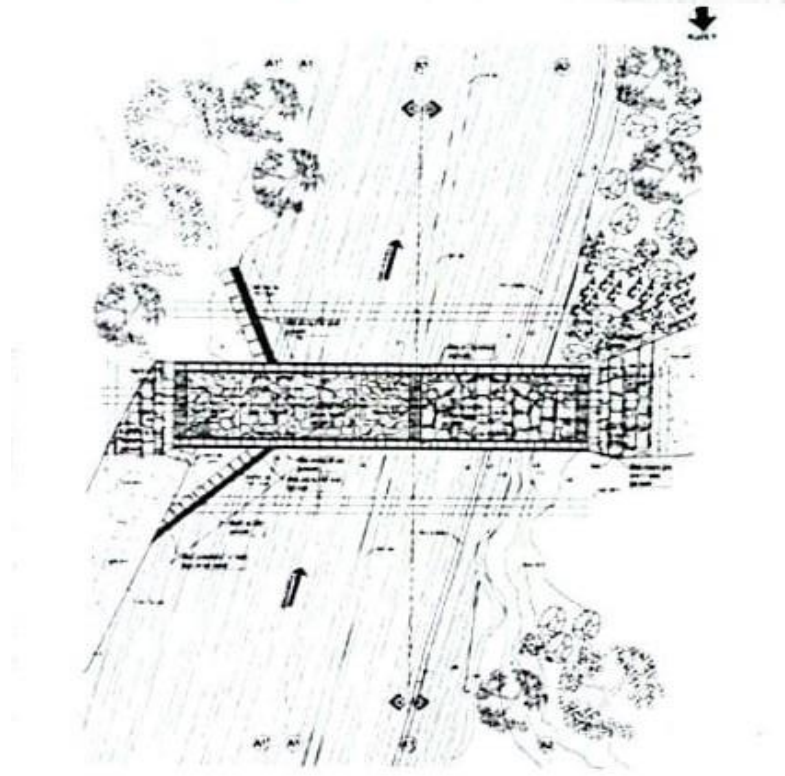
Yeri ve Tarihi

Görümlü Köprüsü, Türkiye'nin Güneydoğu Anadolu Bölgesi'ndeki Şırnak ilinin Görümlü ilçesinde bulunan tarihi bir köprüdür. M.S. 17. yüzyılda Osmanlı döneminde inşa edilmiş olup, tek kemerli köprüler grubuna aittir (Archiqoo, 2025). Saha incelemesi neticesinde kitabesi olduğu tespit edilip fotoğraflanarak belgelendirilmiş ancak kitabesi okunamadığından yapılış tarihi hakkında kesin bir bilgiye ulaşılamamıştır. Yapılan saha çalışmasında köprünün coğrafi konumu 37.336442° kuzey enlemi ve 42.570103° doğu boylamı olarak kaydedilmiştir. Köprü doğu-batı yönünde uzanmakta olan köprü tek gözlü köprüler grubuna girmektedir.

Mimari Tanımı

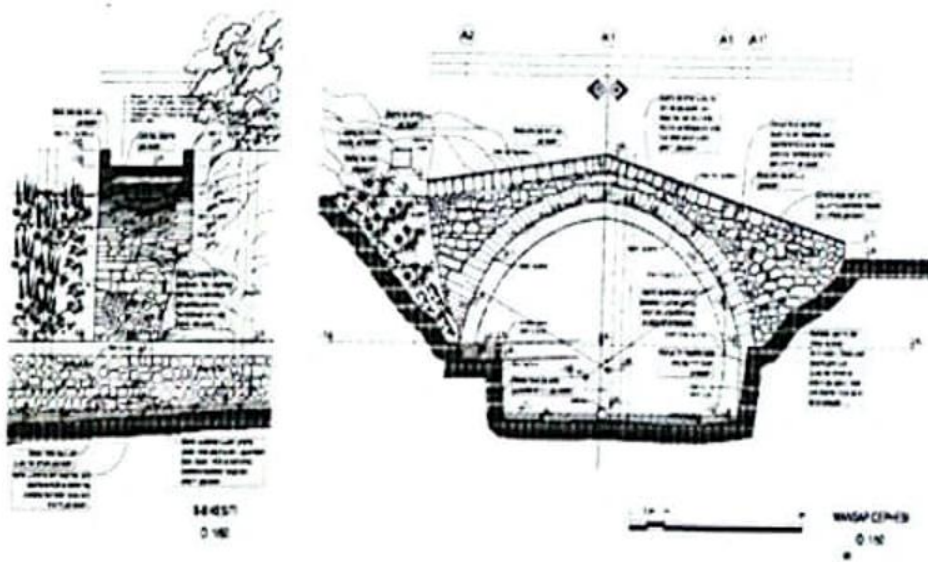
Saha araştırması, Görümlü Köprüsü'nün konservasyon müdahalesi gördüğünü ortaya koymaktadır. Tek kemerli köprü kategorisinde değerlendirilen yapının boyutsal parametreleri şöyledir: toplam uzunluk (üst düzlem) 13.34 m, iç geçiş genişliği 1.98 m, dış genişlik 2.66 m olarak ölçülmüştür. Hidrolojik referans noktası olarak alınan Görümlü Çayı'na göre kemer yüksekliği 6.45 m olarak ölçülmüştür. Köprü, günümüzde fonksiyonel bütünlüğünü korumakta ve ulaşım amaçlı kullanılmaya devam etmektedir.

Kesme ve moloz taştan yapılmış köprü Görümlü çayı üzerine kurulmuştur. Köprü 7.42 m kemer açıklığında, 2.96 açıklığında ve 5.30 m yüksekliğindedir. (Top, 2010a, s. 48). Saha incelemesinde köprüye ilişkin yapılan ölçümler ile ilgili literatürde köprüye ilişkin ölçümlerin farklılık göstermesi, restorasyon çalışması sonucunda orijinal yapısını yitirdiğini göstermektedir.



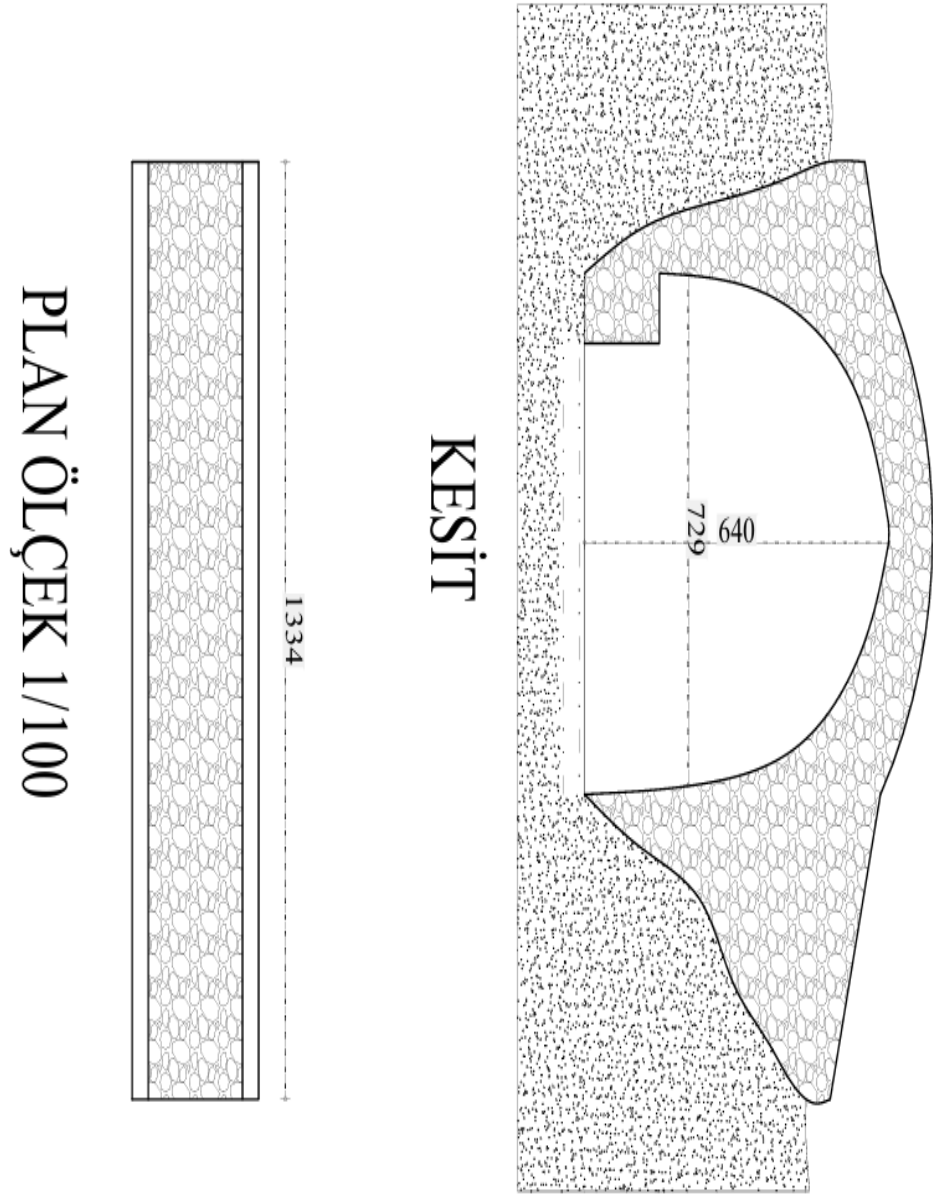
Şekil 4.16. Görümlü Köprüsü'nün Döşeme Planı

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü



Şekil 4.17. Görümlü Köprüsü'nün Mansap Cephesi Planı

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü



Şekil 4.18. Görümlü Köprüsü'nün Planı ve Üstten Görünümü



Foto 4. 53. Restorasyon Öncesi Görümlü Köprüsü

Kaynak: Şırnak İl kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2025



Foto 4. 54. Görümlü Köprüsü'nün Güneydoğu Görünüşü



Foto 4. 55. Görümlü Köprüsü'nün Güney Görünüşü



Foto 4. 56. Görümlü Köprüsü'nün Üstten Görünümü



Foto 4. 57. Görümlü Köprüsü'nün Genel Görünümü

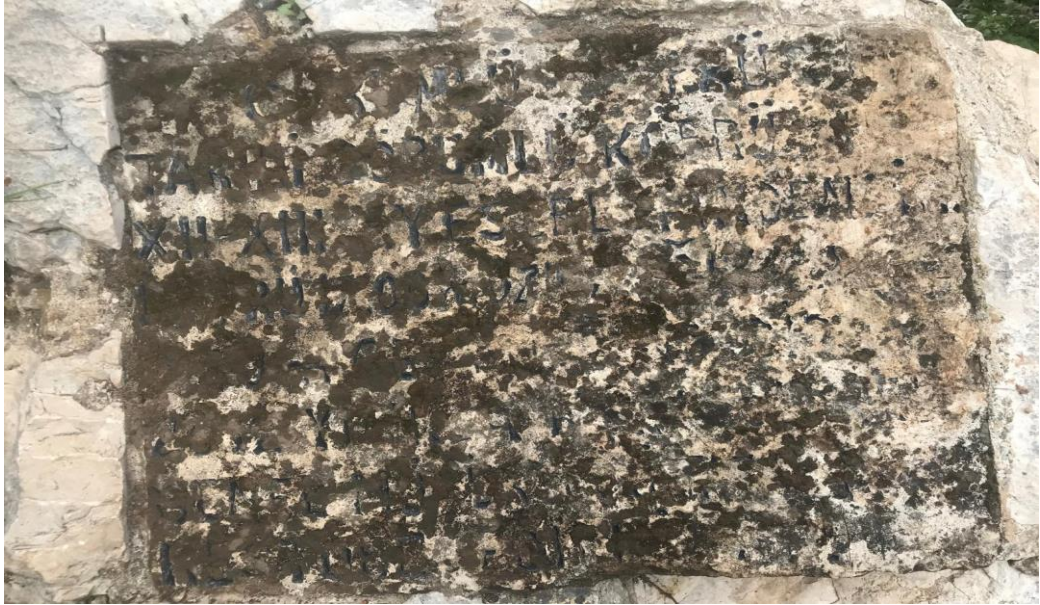


Foto 4. 58. Görümlü Köprüsü'nün Kitabesi

4.1.9. Beyaz Köprü

Fotoğraf No	: 4.59, 4.60, 4.61, 4.62, 4.63, 4.64
Şekil No	: Mevcut değil
İnceleme Tarihi	: 04.05.2025
Bulunduğu Yer	: Uludere
Yaptıran	: Bilgi yok
Yapan	: Bilgi yok
Dönem	: Osmanlı dönemi
Yapım Tarihi	: 16. yüzyıl
Kitabe	: Bilgi yok

Yeri ve Tarihi

Uludere ilçesine bağlı Hilal Beldesinde bulunmaktadır (Şırnak İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2025). İlgili literatürde herhangi bir bilgiye ulaşılamayan köprünün baraj projesi nedeniyle sular altında kaldığı Uludere Belediyesi tarafından belirtilmiştir. Dolayısıyla saha incelemesi yapılmış ancak fotoğraflama ve ölçüm yapılamamıştır. Köprünün dönemine ilişkin doğrudan bir belge mevcut değildir. Mevcut veriler ışığında yapının tarihlendirilmesine ilişkin değerlendirmeler, özellikle arşiv fotoğraflarında görülen mimari karakteristiklerin analizi doğrultusunda şekillenmiştir. Yapı elemanlarının form ve kompozisyon özellikleri, malzeme kullanımı ve inşa teknikleri göz önüne alındığında, söz konusu eserin büyük olasılıkla 16. yüzyıl Osmanlı Dönemi'ne ait olduğu öne sürülebilir. Bu tespit, bölgedeki aynı döneme tarihlenen diğer yapılar ile gösterdiği tipolojik benzerliklerle de desteklenmektedir. Doğu-batı yönünde uzanan köprünün saha incelemesi sırasında coğrafi konumu 37.476153° kuzey enlemi ve 42.783235° doğu boylamı olarak belirlenmiştir.

Mimari Tanımı

Literatür araştırması sonucunda Beyaz Köprü'ye ilişkin yazılı bir kaynağa rastlanmamıştır. Uludere Belediyesi'nin resmi açıklamaları doğrultusunda, köprünün baraj yapım çalışmaları nedeniyle sular altında kaldığı anlaşılmaktadır. Bu nedenle

yapılan saha incelemesinde köprünün mimari özelliklerinin fotoğraflanması ve ölçümlerinin alınması mümkün olmamıştır.

2009 yılında tescili uygun görülen Beyaz köprü, tek gözlü köprüler gurubuna girmektedir (Şırnak İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2025). Köprü 11.20 m kemer açıklığında, 4.47 m açıklığında ve 5.00 m yüksekliğindedir. Köprünün kemeri kesme taştan yapılmış olup diğer kısımlar moloz taştan yapılmıştır. Su taşkınlarından dolayı köprünün batı yan duvarı tamamen yıkılmıştır (Kültür Portalı, 2025).



Foto 4. 59. Beyaz Köprü

Kaynak: Şırnak İl kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2025



Foto 4. 60. Beyaz Köprü'nün Kuzeydoğu Görünüşü

Kaynak: Mardin Kültür Varlıkları Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü



Foto 4. 61. Beyaz Köprü'nün Güneydoğu Görünüşü

Kaynak: Mardin Kültür Varlıkları Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü



Foto 4. 62. Beyaz Köprü'nün Üstten Görünüşü

Kaynak: Mardin Kültür Varlıkları Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü



Foto 4. 63. Beyaz Köprü'nün Genel Görünüşü

Kaynak: Mardin Kültür Varlıkları Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü



Foto 4. 64. Beyaz Köprü'nün Kuzey Görünüşü

Kaynak: Mardin Kültür Varlıkları Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü

4.1.10. Köprü (Meydan Köprüsü, Şenoba Köprüsü)

Fotoğraf No	: 4.64, 4.65, 4.66, 4.67, 4.68, 4.69
Şekil No	: 4.19
İnceleme Tarihi	: 04.05.2025
Bulunduğu Yer	: Uludere
Yaptıran	: Bilgi yok
Yapan	: Bilgi yok
Dönem	: Osmanlı Dönemi
Yapım Tarihi	: 16. - 17. yy
Kitabe	: Mevcut değil

Yeri ve Tarihi

Uludere ilçesindeki Hezil çayı üzerinde ulaşımı sağlamak üzere yapılmıştır (Top, 2010a, s. 360- 361). Köprünün yapım tarihi ve dönemine ilişkin herhangi bir yazılı belge ya da kitabe bulunmamakla birlikte, saha incelemesi ve karşılaştırmalı mimari analizler sonucunda ulaşılan veriler, yapının Osmanlı dönemine ait olduğunu ve 16.-17. yüzyıllar arasında inşa edilmiş olabileceğini göstermektedir. Saha incelemesinde köprünün coğrafi koordinatları 37.447032 kuzey enlemi ve 42.715657 doğu boylamıdır.

Mimari Tanımı

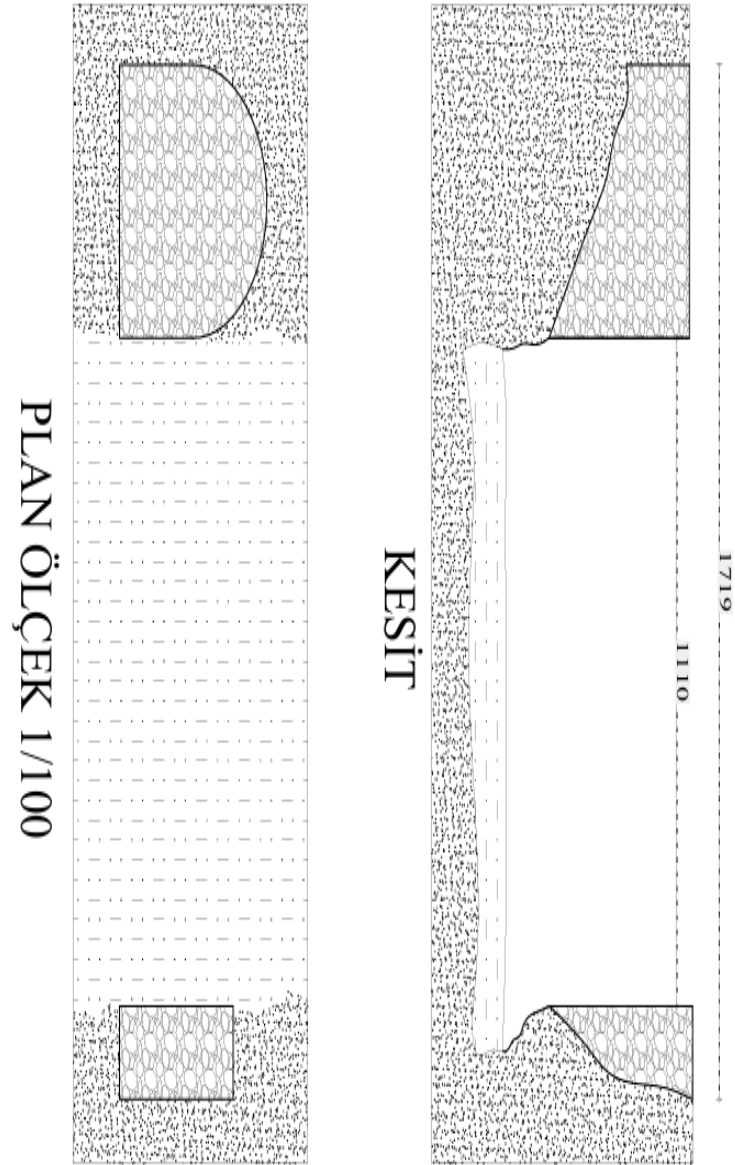
Köprünün ayaklarının sağlam durumda olduğu, ancak üst kısmının yıkıldığı gözlemlenmiştir. Köprü, moloz malzeme kullanılarak inşa edilmiştir. Yuvarlak formdaki ayakların ölçümlerine göre; dış kısım yüksekliği 4.32 m, orta kısım yüksekliği 4.64 m ve iç kısım yüksekliği 3.32 m olarak ölçülmüştür. Hezil Çayı'na olan yükseklik 5.75 m, üst kısım yüksekliği ise 4.50 m'dir. Diğer ayağın genişliği 3.50 m, yüksekliği 4.42 m ve üst kısmının uzunluğu 1.55 m'dir. Ayaklar arası mesafe 11.10 m'dir. Toplam uzunluk 17.19 m'dir. Köprü, yerel halk tarafından "*Meydan Köprüsü*" olarak adlandırılmaktadır.

Tescilli olmayan Şenoba / Meydan Köprüsü'nün orijinal yürüyüş düzlemi, iki taş ayağın arasına yerleştirilen dikey ahşap hatıllar ve bunların üzerine yatay olarak yerleştirilen ahşap elemanlardan oluşan bir sistemle inşa edilmiştir. Ne var ki saha incelemesinde sel nedeniyle tahribata uğramış ve işlevselliğini yitirmiş olan bu yapısal

sistemin tahribat sonrasında, yerel halk tarafından yenilenerek ağaç / ahşap malzeme kullanılmak suretiyle tekrar inşa edilmiş ve kullanıma kazandırılmış olduğu görülmüştür. Günümüzde köprü, orijinal işlevini sürdürmekte olup yerel halkın kullanımına hizmet etmeye devam etmektedir.

Köprünün, Yunan kırsalında “*lessia*” ya da “*liassa*” olarak adlandırılan ve küçük nehirler üzerinde sıklıkla rastlanan taş kaideli ve ahşap güverteli köprülerle yapısal ve işlevsel benzerlikler taşıdığı ifade edilebilir. Bu tür köprüler, geleneksel mimari tekniklerin bölgesel coğrafi koşullara uyum sağlaması açısından önemli örnekler teşkil etmektedir (Şekil 3.3’e bkz).

İlgili literatürde de köprünün ayaklarının moloz taştan yapılmış olduğu bilgisi mevcuttur. Yürüyüş alanı her iki taş ayak arasına düz ahşap hatılların dikine bunun üzerine ise yanlamasına ahşapların bırakılması ile yapılmıştır. Köprünün taştan yapılmış ayakları her iki kısımda da ana kaya üzerine oturmaktadır (Top, 2010a, s. 360- 361).



Şekil 4.19. Köprü'nün (Meydan Köprüsü) Planı ve Üstten Görünümü

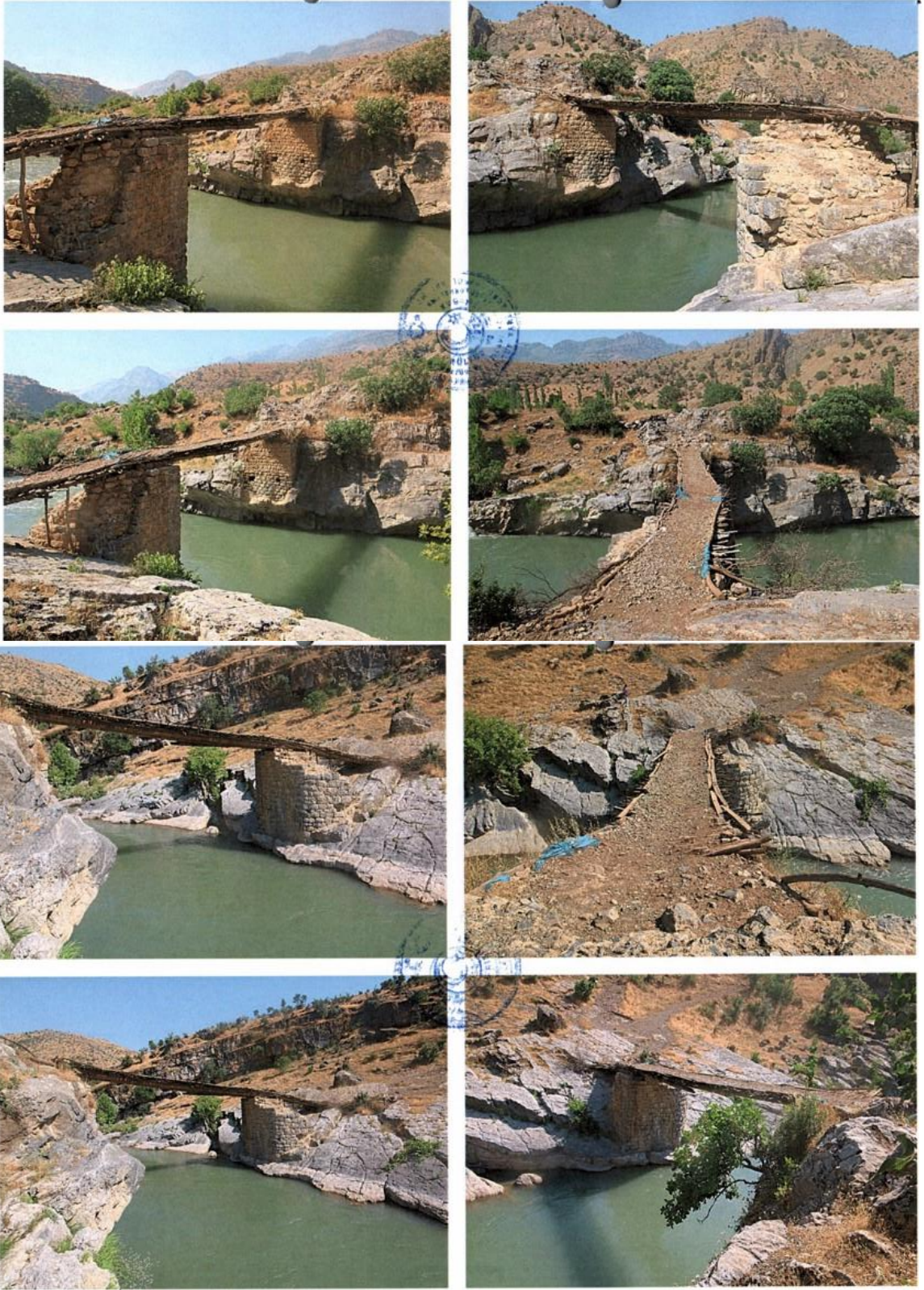


Foto 4. 65. Köprü (Meydan Köprüsü, Şenoba Köprüsü)

Kaynak: Mardin Kültür Varlıkları Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü



Foto 4. 66. Şenoba Köprü'sünün Günümüzdeki Genel Görünüşü



Foto 4. 67. Şenoba Köprü'sünün Güneybatı Görünüşü



Foto 4. 68. Şenoba Köprü'sünün Ayağının Görünüşü



Foto 4. 69. Şenoba Köprü'sünün Üstten Görünüşü

4.1.11. Hisar Köprüsü

Fotoğraf No	: 4.70, 4.71, 4.72, 4.73
Şekil No	: 4.20
İnceleme Tarihi	: 30.06.2025
Bulunduğu Yer	: Cizre
Yaptıran	: Bilgi yok
Yapan	: Bilgi yok
Dönem	: Selçuklu Dönemi
Yapım Tarihi	: 12. Yüzyıl
Kitabe	: Mevcut değil

Yeri ve Tarihi

Cizre ilçesi, Bozalan Köyü sınırları içerisinde yer almaktadır. Nerdüş Çayı üzerinde inşa edilmiştir (Mardin Kültür Varlıkları Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü, 2025). Saha incelemesinde, Hisar Köprüsü'nün üzerinde herhangi bir kitabe bulunmadığı görülmüştür. Bunun yanı sıra, köprünün inşa sürecine, inşa dönemine ve kim tarafından yapıldığına ya da yaptırıldığına ilişkin doğrudan bilgi veren herhangi bir birincil yazılı kaynak (vakfiye, arşiv belgesi, kronik vb.) bulunmamaktadır. Mevcut durumda, köprünün tarihlendirilmesi ancak mimari üslup analizi ve bölgedeki benzer örneklerle karşılaştırma yoluyla yapılabilmektedir. Bu bağlamda Hisar Köprüsü yapısal özellikler açısından değerlendirildiğinde, köprünün yuvarlak kemerli bir yapıya sahip olması, Selçuklu Dönemi tipolojik özellikleriyle benzerlik göstermektedir, ancak kesin bir tarihlendirme için daha kapsamlı bir araştırma gerekmektedir.

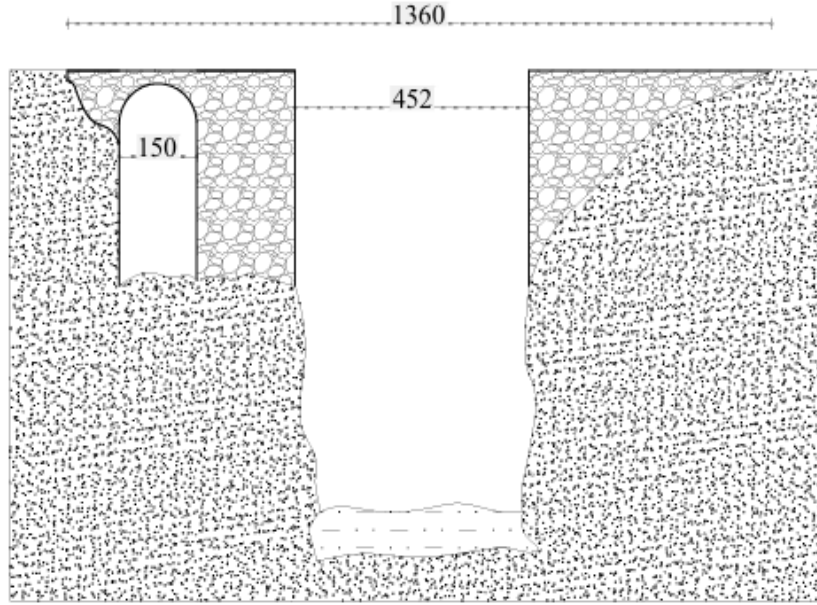
Saha araştırmaları kapsamında, incelenen köprünün konum bilgileri 37.34758° kuzey enlemi ile 42.19397° doğu boylamı olarak kaydedilmiştir. Köprü doğu-batı yönünde uzanmakta ve çok gözlü köprüler grubuna girmektedir.

Mimari Tanımı

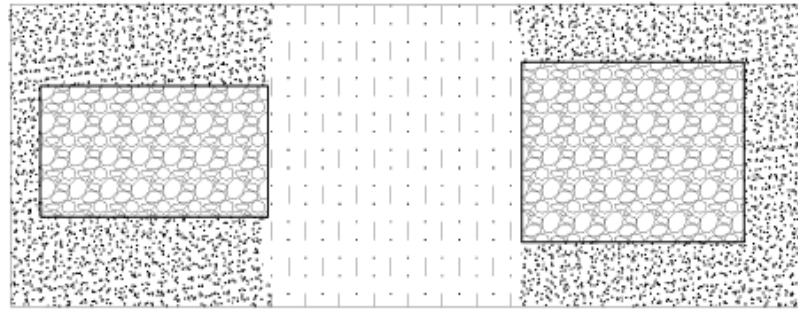
Yapılan saha çalışmaları neticesinde Hisar Köprüsü'nün iki gözlü olarak inşa edildiği anlaşılmaktadır. Köprüde bulunan kemerlerden birinin kısmen yıkıldığı gözlemlenmiştir. Yapının doğu-batı doğrultusundaki ayak ölçümleri şu şekildedir:

- Birinci ayak: 4.00 m yükseklik, 3.30 m genişliktedir.
- Orta ayak: 3.95 m yükseklik, 2.40 m genişliktedir.
- Üçüncü ayak: 2.75 m yükseklik, 2.40 m genişliktedir.

2024 yılında tescili uygun görülen Hisar Köprüsü'nün toplam uzunluğu 13.60 mdir. Mevcut verilere göre; yıkık kemerin açıklığı 4.52 m, sağlam durumdaki kemerin ise 1.50 m açıklığa ve 3.72 m yüksekliğe sahip olduğu belirlenmiştir. Bu ölçümler, köprünün orijinal tasarımı ve mevcut durumu hakkında önemli veriler sunmaktadır.



KESİT



PLAN ÖLÇEK 1/100

Şekil 4.20. Hisar Köprüsü'nün Planı ve Üstten Görünümü



Foto 4. 70. Hisar Köprüsünün Güneydoğu Görünüşü



Foto 4. 71. Hisar Köprüsünün Güneydoğu Yönünden Orta Ayak Görünüşü



Foto 4. 72. Hisar Köprüsü'nün Orta Ayak İtibariyle Üstten Görünüşü



Foto 4. 73. Hisar Köprüsü'nün Kuzeydoğu Görünüşü

5. KARŞILAŞTIRMA VE DEĞERLENDİRME

Şırnak ili, topografik açıdan büyük ölçüde dağlık ve engebeli bir karakter sergilemektedir. İlin batı ve güneyinde sınırlı düzlük alanlar bulunsa da, ana hatlarıyla bölge akarsuların oluşturduğu derin vadilerle parçalanmış platolardan meydana gelmektedir. Bu dağlık coğrafyada, Güneydoğu Toroslar'ın uzantısı olan yüksek kütleler hakimdir. Bunlar arasında kuzeydoğuda 3275 m yüksekliğindeki Karacadağ ve doğuda 3358 m yüksekliğindeki Altın Dağı öne çıkan yükseltilerdir (T.C. Orman ve Su İşleri Bakanlığı III. Bölge Müdürlüğü Şırnak Şube Müdürlüğü, 2016, s. 4). Cudi, Gabar, Namaz ve Altın dağları ile çevrili olan Şırnak'ın kuzey ve doğusunu Gabar Dağı, batı ve güneyini Cudi dağı ve derin platolarla kaplı dağ sıraları çevrelemektedir. Botan çayı üzerinde akan ve ilçe sınırlarından geçen, kuzeybatı ve güneydoğu yönünde akan en büyük nehir Dicle'dir. Dicle nehri üzerinde, düzenli olarak akan Kızılsu, Çağlayan ve Hezil çayları yer almaktadır (Denli, 2023, s. 79). Şırnak, ortalama 1400 m rakımı ile deniz seviyesinden oldukça yüksektir. Şırnak ilinde agro-ekolojik açıdan iki farklı alt bölge bulunmaktadır. Birinci alt bölge, 300-400 m rakım aralığında yer alan ve Cizre, Silopi ile İdil ilçelerini kapsayan geniş düzlüklerden oluşmaktadır. İkinci alt bölge ise 1000 m ve üzeri yükseklikteki Merkez, Beytüşşebap, Güçlükönak ve Uludere ilçelerini içermekte olup, bu bölgede engebeli araziler, sarp yamaçlar ve yüksek dağlar hakimdir (Toraman, 2023, s. 1629). Dolayısıyla Şırnak'ın fiziki coğrafyası, hakim olarak sarp ve engebeli yapılar üzerine kurulu olması, tarih boyunca ulaşımı etkileyebileceği gibi köprü mimarisini de etkilediği ve bunun yanı sıra, Şırnak'ın zorlu coğrafi yapısının, günümüze sağlam ulaşan köprülerin sayısında önemli bir etkiye sahip olabileceği söylenebilir.

Şırnak ilinde mevcut olan tarihi köprüler, büyük ölçüde 12. yüzyıl ile 17. yüzyıl arasındaki dönemde inşa edilmiş yapıları temsil etmektedir. Şırnak ilinde günümüze ulaşan tarihi köprüler arasında Kasrik Köprüsü, Deşt Köprüsü ve Görümlü Köprüsü bütünlüğünü koruyan örnekler olarak öne çıkmaktadır. Yafes Köprüsü'nün orta kemeri sağlam durumda olmakla birlikte, diğer kemerlerin sadece ayak kalıntıları mevcuttur. Arkeolojik kalıntı düzeyinde varlığını sürdüren yapılar ise Cem'a (Birlik) Köyü Taş Köprüsü, Saklan Köprüsü ve Bürücek Köprüsü'dür; özellikle Bürücek Köprüsü'nün bazı ayak kalıntılarının neredeyse tamamen yok olduğu gözlemlenmektedir. Hidrolojik

faktörlerin etkisiyle Pavan Köprüsü ve Beyaz Köprü'nün baraj suları altında kaldığı gözlenmiştir. Meydan Köprüsü (Şenoba Köprüsü) özelinde ise, orijinal ayakların korunduğu, üst yapının sel suları nedeniyle yıkıldığı ve yerel halk tarafından yeniden inşa edildiği görülmüştür. Hisar Köprüsü, büyük ölçüde ayakta kalan kalıntılarıyla dikkat çeken diğer bir önemli yapıdır.

Şırnak ilindeki tarihi köprüler üzerine gerçekleştirilen epigrafik analizler, Deşt Köprüsü'nün orijinal kitabelerini günümüze ulaştırmadığını ortaya koymaktadır. Yafes Köprüsü ise, ilgili literatürde kitabelerinin varlığına dair kayıtlar bulunmasına rağmen, Suriye sınırları içerisinde yer alması nedeniyle saha incelemesi gerçekleştirilememiştir. Bu durum, söz konusu köprünün kitabelerinin orijinalliğini koruyup korumadığına dair kesin bir değerlendirme yapılmasını engellemektedir. Ek olarak, Görümlü Köprüsü'nün kitabesi, aşınma ve yıpranma nedeniyle okunamaz durumdadır. Epigrafik veri bulunmayan köprüler arasında Kasrik Köprüsü, Saklan Köprüsü, Bürücek Köprüsü, Meydan Köprüsü (Şenoba Köprüsü), Cem'a (Birlik) Köyü Taş Köprüsü ve Hisar Köprüsü yer almaktadır. Baraj suları altında kalan Beyaz Köprü ve Pavan Köprüsü'nün kitabe varlığına ilişkin ise, su altında kalmadan önce yapılmış bilimsel belgeleme çalışması bulunmadığından kesin bir veri mevcut değildir. Bu durum, söz konusu yapıların tarihlendirilmesi ve kültürel kimliklerinin tespiti açısından önemli bir bilgi eksikliği oluşturmaktadır.

Köprülerin güncel durumları incelendiğinde; Kasrik Köprüsü, Deşt Köprüsü ve Görümlü Köprüsü'nün restorasyon süreçlerinden geçmiş, ancak Kasrik Köprüsü ve Deşt köprüsü'nün aktif kullanımda olmadığı görülmürken; Görümlü Köprüsü'nün aktif kullanımda olduğu görülmektedir. Buna karşılık; Saklan Köprüsü, Bürücek Köprüsü, Yafes Köprüsü, Meydan Köprüsü (Şenoba Köprüsü), Cem'a (Birlik) Köyü Taş Köprüsü ve Hisar Köprüsü'nün restorasyon çalışmalarına tabi tutulmadığı ve günümüzde sadece kalıntı düzeyinde varlıklarını sürdürdükleri görülmektedir. Ayrıca, Beyaz Köprü ve Pavan Köprüsü'nün herhangi bir restorasyon çalışması yapılmadan baraj suları altında kalması sonucunda kullanım dışı kaldığı ve bu nedenle kültürel miras açısından önemli bir kayıp oluşturduğu değerlendirilmektedir. Bu durum, bölgedeki tarihi köprülerin korunma statüleri ve kullanım durumları arasındaki belirgin farklılıkları ortaya koymaktadır. Ek olarak Saklan Köprüsü ve Bürücek köprüsü'nün sadece ayak kalıntıları günümüze kaldığından ve daha önceden yapılan bilimsel bir çalışma olmadığından kemer tipleri (sivri ya da yuvarlak) hakkında bir bilgiye ulaşılamamıştır.

Bölgedeki tarihi köprülerin tamamının su engelini aşmak amacıyla inşa edildiği görülmektedir. Bu durum, bölgenin coğrafi yapısı ile doğrudan ilişkili olduğunu göstermektedir. Derin vadiler ve hızlı akışlı akarsuların, bölgede, ulaşım ağının sürekliliğini sağlamak için köprü inşasını zorunlu kıldığı söylenebilir. Köprülerin, ulaşımı kolaylaştırmakla birlikte bölgesel ticaret yollarının devamlılığını da sağladığı gözlenmiştir. Özellikle Dicle Nehri ve kolları üzerinde konumlanan bu yapıların, Mezopotamya ile Anadolu arasındaki tarihi ticaret rotalarının önemli bağlantı noktalarını oluşturduğu görülmektedir. Özetle aşağıdaki tablolarda Şırnak İli köprülerinin özellikleri yer almaktadır.

Tablo 5. 1. Şırnak İli Köprüleri'nin Genel Özellikleri

	Bürücek Köprüsü	Saklan Köprüsü	Yafes Köprüsü	Deşt Köprüsü	Kasrik Köprüsü	Pavan Köprüsü	Beyaz Köprü	Meydan Köprüsü	Cem'a (Birlik) Köprüsü	Görümlü Köprüsü	Hisar Köprüsü
Osmanlı Dönemi	X				X	X	X	X		X	
Selçuklu Dönemi		X	X	X					X		X
Çok Gözlü	X	X	X	X	X	X					X
Tek Gözlü							X		X	X	
Eğimli Yol			X		X	X			X	X	
Hafif Eğimli Yol	X	X		X							
Düz yol											
Sivri Kemer			X		X	X					
Yuvarlak Kemer				X							
Düzgün Kesme Taş	X		X	X							
Moloz Taş					X		X	X		X	
Kesme Bazalt Taş		X									
Horosan Harcı					X						
Kireç Harçlı Moloz			X								
Siyah Renli Bazalt Kesme Taş		X									
İri Bazalt Kesme Taş			X								
Bazalt Taş					X						
Kesme Taş					X		X			X	
Kitabe			X	X						X	
Tescilli		X	X	X	X	X	X			X	X

Şırnak İli Tarihi köprülerinin en uzundan en kısaya doğru sırasıyla Yafes Köprüsü (142 m), Deşt Köprüsü (124 m), Bürücek Köprüsü (75 m), Saklan Köprüsü (37.23 m), Kasrik Köprüsü (34.21 m), Cem'a (Birlik) Köyü Taş Köprüsü (32.40 m), Meydan Köprüsü (17.19 m), Hisar Köprüsü (13.60 m) ve Görümlü Köprüsü'dür (13.34 m). Pavan

ve Beyaz Köprü'nün ölçüleri ilgili literatürde mevcut olmayıp Baraj suları altında kaldıklarından ölçümleri alınamamıştır.

Şırnak İli'ndeki tarihi köprülerin Anadolu'nun diğer bölgelerindeki köprülerle karşılaştırmalı analizi, mimari ve tarihsel açıdan önemli veriler sağlayacaktır. Bu karşılaştırma, özellikle kemer formları, taş işçiliği ve ayak yapıları bakımından Selçuklu ve Osmanlı dönemi köprüleriyle olan benzerlik ya da farklılıkların tespitine olanak tanır. Coğrafi konumu itibarıyla Mezopotamya ve Anadolu arasında bir geçiş noktası olan Şırnak'taki köprülerin, ticaret yolları ve askeri hatlarla olan ilişkisinin incelenmesi, bölgenin stratejik önemini daha net ortaya koyacaktır. Dolayısıyla bu tür bir karşılaştırmalar, hem bölgenin mimari kimliğinin anlaşılmasına hem de kültürel mirasın korunmasına yönelik politikalar geliştirilmesine katkıda bulunabileceğinden takip eden kısımda ilk olarak Kasrik Köprüsü ile başlayarak köprülere ilişkin karşılaştırmalı sonuçlara yer verilmektedir.

Kasrik köprüsü'nün, ilgili literatürde inşa tarihine ilişkin herhangi bir yazılı belge ve bilgi mevcut olmayıp Osmanlı döneminde 16. yüzyılda inşa edildiği tahmin edilmesine rağmen Artuklu dönemi eseri olan ve Dicle'ye dökülen Batman Suyu üzerinde olan Malabadi Köprüsü'yle (Yavuz, 2015, s. 168) Dicle Nehri'nin kolları üzerinde konumlanması ve bölgesel taş işçiliği açısından benzer özellikler taşıdığı söylenebilir. Ayrıca, her ikisi de ticaret yollarında stratejik rol oynamıştır (Öztürk vd., 2009, s. 213-214; Yıldız, 2021, s. 24). Malabadi Köprüsü'nde kesme taş kullanılırken (Yıldız, 2021, s. 24), Kasrik Köprüsü'nde bazalt taş (Konyalı, 1964, s. 156) ve korkuluklarında kesme taş kullanılmıştır. Çok gözlü köprü özellikleriyle de benzerlik göstermektedirler. Malabadi Köprüsü 40.80 m kemer açıklığı ile dünyanın en büyük kemer açıklığına sahip köprü olması açısından (Yıldız, 2021, s. 24). Kasrik Köprüsü'nden farklılaşmaktadır. Kasrik Köprüsü mimari olarak sadedir. Malabadi Köprüsü'nde olduğu gibi kitabeler, rölyefler ya da süslemeler yer almamaktadır (Yıldız, 2021). Bunun nedeni, köprünün yerel ulaşımı kolaylaştırmaya yönelik ve daha çok fonksiyonel bir yapı olarak tasarlanması olabilir.

Kasrik köprüsünün benzerlik gösterdiği bir diğer köprü halk arasında on açıklı köprü olarak adlandırılan Dicle Köprüsü ya da Silvan köprüsü'dür. Çok gözlü köprüler grubuna giren her iki köprüde sivri kemerlidir (Demir, 2021, s. 237). Köprü bazalt malzeme (Demir, 2021, s. 238) ve bölgesel üslup açısından benzerlik göstermektedir. Ek olarak, Dicle Köprüsü'nün de nehir geçiş kontrolü için inşa edilmiş olması, Kasrik Köprüsü ile benzer özellikte olduğunu göstermektedir.

Kasrik Köprüsü, ticari işlev üstlenmesi ve çok gözlü bir köprü olması açısından benzerlik gösterdiği bir diğer köprü Hasankeyf Köprüsü'dür. Ancak Kasrik Köprüsü, Hasankeyf Köprüsü'ndeki figürlü süslemelerle farklılaşmaktadır. Kasrik Köprüsü'nde bazalt taş ve korkuluklarında kesme taş kullanılırken, Hasankeyf köprüsü'nde kesme taş kullanılmıştır (Tokat ve Güngör, 2017, s. 75 - 78).

Kasrik köprüsü çok gözlü ve sivri kemerli olması açısından Samsun ilinde yer alan Kurt Köprü ve Kayseri'deki Şahruh Köprüsü'yle de benzerlik göstermektedir. Ancak taş ve tuğlanın kullanıldığı Kurt Köprüsü, ana malzemesi bazalt taş olan korkuluklarında ise kesme taşın kullanıldığı Kasrik köprüsünden malzeme açısından farklılaşmaktadır (Halifeoğlu vd., 2013, s. 87). Öte yandan Şahruh Köprüsü de kesme taştan inşa edilirken, Kasrik köprüsü'nün sadece korkulukları kesme taştan inşa edilmiştir (Emiroğlu ve Emiroğlu, 1995, s. 258-259) .

Tablo 5. 2. Kasrik Köprüsü'nün Benzerlik ve Farklılık Gösterdiği Anadolu Köprü Örnekleri

Köprü	Dönem	Benzerlikler	Farklar
Malabadi Köprüsü	Artuklu	Bölgesel taş işçiliği, sivri kemerli, ticaret yolu, çok gözlü	Dünyanın en geniş kemeri
Silvan (Dicle) Köprüsü	Abbasi	Çok gözlü, bazalt	Kabartma süslemeler,
Cizre (Yafes) köprüsü	Selçuklu	Bölgesel taş işçiliği, sivri kemerli, çok gözlü	Süslemeler
Hasankeyf Köprüsü	Artuklu-Eyyubi	Askeri-ticari işlev, çok gözlü, kesme taş	Tuğla,
Kurt Köprü (Samsun)	Bizans	Çok gözlü, sivri kemerli	Tuğla ve kireç taşı
Şahruh Köprüsü (Kayseri)	Dulkadiroğulları (13. Yy)	Çok gözlü, sivri kemerli, kesme taş	Kaba yonu taş

Kaynak: Demir, 2021; Emiroğlu ve Emiroğlu, 1995; Halifeoğlu vd., 2013; Öztürk vd., 2009; Tokat ve Güngör, 2017; Yıldız, 2021; çalışmalarından faydalananak oluşturulmuştur.

Tamamen kesme taş malzemeyle inşa edilen Gebze Kanuni Sultan Süleyman Köprüsü, Kasrik Köprüsü ile sivri kemer formu ve üç gözlü tasarım gibi ortak mimari özellikler paylaşmakla birlikte, malzeme kullanımı ve korunma durumu açısından önemli farklılıklar göstermektedir. Benzer şekilde, İzmit Kethüda Caferi Hatun (Kilezdere)

Köprüsü ve Karamürsel Valide Sultan Köprüsü de Kasrik Köprüsü ile aynı dönem özelliklerini taşıyan üç gözlü sivri kemerli yapılardır. Her iki köprü de tamamen düzgün kesme taş kullanılarak inşa edilmiş olup malzeme homojenliği açısından dikkat çekmektedir. Bu yapılar, Osmanlı taş işçiliğinin teknik ustalığını yansıtan önemli örneklerdir (Atak ve Acıoğlu, 2020, s. 62-68).

Sonuç olarak, Kasrik Köprüsü, özellikle zorlayıcı arazi koşullarında inşa edilmiş olması açısından benzersizdir. Diğer tarihi köprülerle karşılaştırıldığında daha küçük ölçekli olsa da yerel mühendislik çözümleri açısından dikkate değerdir. Anadolu'daki diğer büyük köprüler (Malabadi, Uzun Köprü, Taşköprü) daha geniş toplumsal ve askeri işlevler üstlenmişken, Kasrik Köprüsü kervan yolları ve köylere ulaşım gibi bölgesel görevler üstlenmiştir. Bu da Anadolu köprü mimarisindeki işlevsel çeşitliliği göstermektedir.

Yafes Köprüsü, Dicle Nehri kıyısında, Yafes Mahallesi'nde yer alan, beş gözlü ve kesme taş ağırlıklı inşa edilmiş bir yapıdır. Mimari olarak sivri kemerlerle tasarlanmış olan köprü, özellikle yerel geçişi sağlamak amacıyla inşa edilmiştir. Bu yönüyle, daha çok bölgesel ya da mahalle içi bağlantılara hizmet eden Osmanlı dönemi küçük ölçekli köprüleriyle benzerlik gösterdiği söylenebilir.

Yafes köprüsü, 13. yüzyılda Artukoğulları zamanında yapıldığı tahmin edilen Dunaysır köprüsüyle beş gözlü ve sivri kemerli olması açısından benzerlik göstermektedir (Yıldız ve Koç, 2010, s. 101). Yafes köprüsünün benzerlik gösterdiği bir diğer köprü Tokat Yeşil Irmak ya da Hıdırlık olarak adlandırılan köprüdür. Beş gözlü ve sivri kemerli olması açısından benzerlik göstermektedirler. Yafes köprüsü kesme taştan ve kireç harçlı molozdan inşa edilmişken; Hıdırlık Köprüsü kesme taştan inşa edilmiştir. Dunaysır Köprüsü de kesme kireç taşı ve moloz taştan yapılmıştır (Yeşilirmak Havzası Kalkınma Birliği, 2010, s.37).

Yafes Köprüsü'nün beş gözlü ve sivri kemerli özelliği ile benzerlik gösteren bir diğer köprü Alpullu Köprüsü'dür. Ancak, kesme taş malzemeden inşa edilmesiyle Yafes Köprüsüne benzerlik gösteren Alpullu Köprüsü (Ergene Nehri), dört adet tahliye gözüne sahip olmasıyla Yafes köprüsünden farklılaşmaktadır. Yafes köprüsünde burçlara ilişkin figürler varken, Alpullu Köprüsü'nde yan kemerlerinin kilit taşlarında gülbezek motifleri bulunmaktadır (Trakya Kalkınma Ajansı, 2017, s. 61-65).

Ek olarak, sağlam ayaklar ile inşa edilen Yafes Köprüsü (12. yüzyıl, Selçuklu dönemi), Malabadi Köprüsü ile benzerlik göstermektedir. Malabadi Köprüsü, Yafes Köprüsü'ne yakın bir dönemde (12. yüzyıl, Artuklu dönemi) inşa edilmiştir. Burçlarla

ilişkili olduğu düşünölen güneş ve aslan kabartmalarına sahip Yafes, bu yönden Malabadi Köprüsü ile benzerlik göstermektedir. Öte yandan, çok gözlü olması açısından benzerlik gösterirken, kemer açıklığı (40.80 m) ve anıtsal boyutlarıyla farklılık göstermektedir. Ancak her iki köprü de Dicle Havzası'ndaki sert akarsu geçişlerine dayanacak şekilde tasarlanmıştır (Yıldız, 2021, s. 24-25).

Yafes Köprüsü'nün orta gözü, diğer gözlere göre daha geniş ve yüksek inşa edilmiştir. Bu tasarım özelliği, bazı araştırmacılar tarafından ana gözlü köprüler olarak adlandırılan bir köprü tipini temsil etmektedir. Benzer bir mimari yaklaşım, Artuklu dönemi köprülerinde de görölmektedir. Özellikle orta gözün daha geniş ve yüksek tutulması, bu döneme ait önemli köprülerde karşımıza çıkan ortak bir özelliktir. Hasankeyf Dicle Köprüsü (1116), Silvan Malabadi Köprüsü (1147), Çermik Haburman Köprüsü (1198-1199) ve Çermik Sinek Köprüsü (12. yüzyıl), bu tarz mimari detayların göröldüğü önemli örnekler arasında yer almaktadır. Bu köprüler, Artuklu mühendisliğinin hem teknik hem de estetik açıdan ne kadar gelişmiş olduğunu göstermektedir (Yıldız, 2011, s. 47).

Yafes Köprüsü'nün yapılarla karşılaştırıldığında en belirgin farkı, coğrafi bağlamı ve kullanım ölçeğidir. Diğer örnekler genellikle bölgesel ticaret, askeri geçiş ya da imparatorluk yolları üzerinde yer alırken, Yafes Köprüsü daha çok yerel bir geçiş noktası olarak işlev görmüştür.

Tablo 5. 3. Yafes Köprüsü'nün Benzerlik ve Farklılık Gösterdiği Anadolu Köprü Örnekleri

Köprü	Dönem	Benzerlikler	Farklar
Dunaysır Köprüsü (Mardin)	13. yy Artukoğulları	Sivri kemerli, Çok gözlü	Kesme taş (yafes), kesme kireç taşı (Dunaysır)
Tokat Yeşil Irmak Köprüsü	Selçuklu dönemi	Sivri kemerli, Çok gözlü, kesme taş	Kireç harçlı moloz (Yafes)
Çorlu Kara Mustafa Paşa Köprüsü	17. yy Osmanlı dönemi	Sivri kemerli, Çok gözlü	İki boşaltma gözü (Çorlu Kara Mustafa Paşa Köprüsü)
Alpullu Köprüsü (Kırklareli)	16. yy	Sivri kemerli, Çok gözlü	Alpullu Köprüsünün 4 adet tahliye gözü
Malabadi Köprüsü	12. yy Artuklu dönemi	Sivri kemerli, Çok gözlü	Dünyanın en geniş kemeri

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı, 2017; Yeşilirmak Havzası Kalkınma Birliği, 2010; Yıldız ve Koç, 2010; Yıldız, 2021 çalışmalarından faydalanarak oluşturulmuştur.

Deşt Köprüsü, Cizre’de Dicle Nehri üzerine inşa edilmiş, betonarme yapısıyla dikkat çeken küçük ölçekli bir geçiş köprüsüdür. Köprü tamamen işlevsel ve ekonomik ihtiyaçlara göre tasarlanmış bir yapıdır. Kesme taş malzeme kullanılarak inşa edilen Deşt köprüsü, özellikle küçük su geçişlerinde kullanılan köprü mimarisinin tipik bir örneğini sergilemektedir. Çermik ilçesinde Haburman Çayı üzerinde bulunan Haburman Köprüsü benzer şekilde küçük ölçekli bir köprüdür (Eyice, 1996, s. 381). Her iki köprü de kesme taş kullanımı ile ortak özellikler taşımaktadır. Haburman Köprüsü’nün çok gözlü (üç gözlü) olması (Halifeoğlu vd., 2011, s. 30), Deşt Köprüsü’nü (altı gözlü) benzer kılan bir diğer özelliktir. Ancak Haburman köprüsünün sivri kemerli olması (Kara, 2019, s. 335), onu deşt köprüsünden farklılaştıran özelliktir.

Deşt Köprüsü, Malabadi Köprüsü (Diyarbakır) ile karşılaştırıldığında, Deşt Köprüsü estetik, mühendislik inceliği ve kültürel değer açısından oldukça sade kalmaktadır. Sonuç olarak, Deşt (Telkabin) Köprüsü, Güneydoğu ve Doğu Anadolu’nun anıtsal, kemerli ve taş mimariye sahip köprülerinden farklı olarak, tamamen çağdaş mühendisliğe dayalı, estetikten ziyade ulaşım ihtiyaçlarına hizmet eden bir köprüdür. Bu özelliğiyle günümüzde kırsal altyapının pratik çözümlerle geliştirilmesine örnek teşkil etmektedir, ancak tarihi ve kültürel miras bağlamında daha az temsil gücüne sahiptir (Yıldız, 2021).

Deşt köprüsü ile benzerlik gösteren Afyonkarahisar Kurşunlu Köprüsü de yuvarlak kemerli ve bir gözü toprağın altında kalmış olsa da orijinalinde altı gözlü köprüler grubuna girmektedir. Kurşunlu köprüsü’nün kesme taşla inşa edilmiş olması da Deşt Köprüsü ile benzer özelliklerinden biridir. Her iki köprü de Anadolu’nun tarihi ulaşım ağının önemli parçalarıdır, ancak coğrafi konum açısından farklılıklar gösterir. Deşt Köprüsü bölgesel bir miras olarak öne çıkmaktadır. Deşt Köprüsü, Dicle Nehri’nin bir kolu üzerinde, dağlık ve engebeli bir bölgede yer alırken, Kurşunlu Köprüsü Afyonkarahisar’ın daha düz coğrafyasında, Aksu Deresi üzerinde inşa edilmiştir. Bu farklı coğrafi koşullar, iki köprünün mimari tasarımını da etkilemiştir (Aktürk, 2019, s. 47-50; Eravşar, 2005, s. 214-215).

Deşt Köprüsü, mimari özellikleri bakımından Manisa Kız Köprüsü ile yuvarlak kemer formu ve altı gözlü yapı düzeni açısından benzerlik arz etmektedir (Ceylan, 2011, s. 115). Aynı şekilde, Uşak Beylerhan Köprüsü ile altı gözlü olması ve kesme taş malzeme kullanımı gibi ortak mimari karakteristiklere sahiptir. Bununla birlikte, Beylerhan Köprüsü’nün sivri kemer formu, Deşt Köprüsü ile aralarında belirgin bir mimari farklılık

oluşturmaktadır. Bu mimari karşılaştırma, Anadolu köprü mimarisindeki bölgesel çeşitliliği ve farklı dönemlere ait yapısal özellikleri ortaya koyması açısından önem taşımaktadır. Her iki köprü ile olan benzerlikler, dönemin inşaat teknikleri ve malzeme kullanımı konusunda ortak bir mimari anlayışa işaret ederken, kemer formundaki farklılık ise muhtemelen yapım tarihleri ya da bölgesel etkilerle ilişkilendirilebilecek bir ayrımı yansıtmaktadır (Acar, 2016, s. 27).

Tablo 5. 4. Deşt Köprüsü'nün Benzerlik ve Farklılık Gösterdiği Anadolu Köprü Örnekleri

Köprü	Dönem	Benzerlikler	Farklar
Haburman Köprüsü	16. yy	Kesme taş, küçük ölçekli, çok gözlü	Göz sayısı, Haburman köprüsü sivri kemerli ve Deşt yuvarlak kemerlidir.
Afyon Kurşunlu Köprüsü	Osmanlı dönemi	Çok gözlü, yuvarlak kemerli, kesme taş	Deşt bölgesel ihtiyaçlara göre şekillenmiş ve farklı bir coğrafyanın ürünüdür.
Manisa Kız Köprüsü	16. yüzyıl Osmanlı dönemi	Yuvarlak kemerli ve çok gözlüdür, kesme taş	Kız Köprüsü ayrıca moloz taş malzemeyle de inşa edilmiştir
Uşak Beylerhan Köprüsü	Germiyanogulları ya da Osmanlı'nın ilk dönemi tahmin edilmektedir.	Çok gözlü, kesme taş	Beylerhan Köprüsü Sivri Kemerli

Kaynak: Acar, 2016; Aktürk, 2019; Ceylan 2011; Eyice, 1996; Halifeoğlu vd., 2011; Kara, 2019; Yıldız, 2021 çalışmalarından faydalanarak oluşturulmuştur.

Görümlü Köprüsü ve Beyaz Köprü Osmanlı Dönemi köprüleri olup, doğu-batı yönünde uzanan tek gözlü, kesme ve moloz taş malzemeden yapılan benzer özellikteki köprülerdir. Görümlü Köprüsü ve Beyaz köprü ile benzerlik gösteren Sivas Taş Köprüsü, tek gözlü ve kesme taş malzeme ile inşa edilmiştir (Şahankaya Polat, 2023, s. 144). Osmanlı dönemine ait Artvin Avclar Köyü Kemer Köprüsü de tek gözlüdür, kesme taş ve moloz taş malzemeden inşa edilmesiyle benzerlik göstermektedir (Yaşar vd., 2012, s. 127). Kocaeli Hünkar Köprüsü (Atak ve Acıoğlu, 2020, s. 61) ve Edirne Yalnızgöz Köprüsü de tek gözlü olup kesme taş malzemeden inşa edilmiş benzer bir köprüdür (Trakya Kalkınma Ajansı, 2017, s. 104).

Bitlis Bayındır Köprüsü ve Tahtı Süleyman Köprüsü ile Görümlü Köprüsü ve Beyaz Köprü, kesme taş malzeme kullanımı ve tek gözlü tasarıma sahip olmaları açısından ortak özellikler sergilemektedir. Ancak, Bayındır Köprüsü'nün aksine, Tahtı Süleyman Köprüsü ile Beyaz Köprü ve Görümlü Köprüsü'nün inşasında kesme taşın yanı sıra moloz taş malzeme de kullanılmıştır. Bu durum, Bayındır Köprüsü ile Görümlü Köprüsü ve Beyaz Köprü arasındaki benzerliğe rağmen inşa teknikleri ve malzeme tercihleri bakımından belirgin bir ayrım olduğunu göstermektedir (Öztürk, 2004, s. 10-11).

Cem'a (Birlik) Köyü Taş Köprüsü, tek gözlü tasarımı ve eğimli yolu ile Anadolu'daki benzer köprüler grubuna girmektedir. Bu tür tek gözlü ve eğimli yola sahip köprülerin önemli örnekleri arasında Kayseri Tekgöz Köprüsü, Van-Çatak Zeril Köprüsü, Van-Çatak Merkez Köprüsü, Van Çatak Hurkan Köprüsü, Van-Bahçesaray Merkez Köprüsü, Van-Bahçesaray Kızıl Köprü ve Hakkari-Şemdinli Taş Köprüsü bulunmaktadır (Öztürk, 2004, s. 100). Bitlis bölgesinde ise Cem'a Köyü Taş Köprüsü ile benzer özellikler taşıyan köprüler arasında Ahlat Bayındır Köprüsü, Çağlayan Köprüsü, Molla Değirmen Köprüsü, Paşa Köprüsü, Mermutlu Köprüsü, Kasrik Köprüsü, Hizan As Köprü, Hatuniye Köprüsü, Hizan Süleyman Köprüsü, Sindiyan Köprüsü, Ilıcak Köprüsü ve Hesan Köprüsü gibi yapılar yer almaktadır (Öztürk, 2004, s. 100).

Cem'a Köyü Taş Köprüsü ile özellikle Van Bahçesaray Kırmızı Köprü ve Van Zeril Köprüsü, hem tek gözlü yapıları hem de eğimli yol tasarımlarıyla dikkat çeken benzer örneklerdir (Top, 1998, s. 14-16). Niksar ilçe merkezinde, Çanakçı Deresi üzerinde yer alan Leylekli Köprüsü ve Çilhane Köprüsü de yolu eğimli ve tek gözlü köprülerdendir (Atak, 2017, s. 342-344). Bu köprüler, bölgenin coğrafi koşullarına uyum sağlayan ve dönemin mimari tekniklerini yansıtan önemli tarihi yapılardır.

Pavan Köprüsü, üç gözlü yapısı ve eğimli yol düzeniyle karakterize edilen önemli bir tarihi yapıdır. Bu mimari özellikleriyle Anadolu coğrafyasında paralel örnekler bulunmaktadır. Bunlar arasında özellikle Mut ile Ermenek ilçelerini bağlayan Göksü (Kadı) Köprüsü (Sözlü, 2017, s. 243) ve Mut ilçesinin Karaman yolu üzerinde, Pirinç Suyu'nda konumlanan Yapıntı Köprüsü (Sözlü, 2017, s. 246) dikkat çekmektedir. Söz konusu köprüler, benzer göz sayıları ve eğimli yol tasarımlarıyla dönemin mühendislik anlayışını yansıtan önemli örnekler olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu yapılar, bölgelerinin ulaşım ağında kritik rol oynamış ve günümüze kadar ulaşan mimari mirasın değerli parçalarını oluşturmaktadır.

Hisar Köprüsü, Saklan Köprüsü ve Bürücek Köprüsü'ne ilişkin detaylı mimari özelliklerin belgelendiği herhangi bir arşiv kaydı, çizim veya akademik yayın bulunmamaktadır. Saklan Köprüsü ile Bürücek Köprüsü'nün sadece ayak kalıntıları günümüze ulaştığından, bu yapıların Anadolu'daki diğer tarihi köprülerle doğrudan karşılaştırılması mümkün değildir. Ancak üç köprü de çok gözlü köprüler grubuna girmektedir. Saklan Köprüsü ve Hisar Köprüsü'nün Selçuklu dönemi köprü mimarisi özelliklerini taşıdığı, Bürücek Köprüsü'nün ise Osmanlı Dönemi teknik ve üslup özelliklerine sahip olduğu anlaşılmaktadır. Bu nedenle, söz konusu köprülerin inşa edildikleri dönemde Anadolu'da yaygın olan çok gözlü köprülerle benzer form ve işlevleri paylaştığı öne sürülebilir.

Meydan Köprüsü'nün (Şenoba Köprüsü), Yunan kırsal mimarisinde liassa olarak tanımlanan ve küçük akarsular üzerinde inşa edilen taş kaideli-ahşap güverteli köprülerle morfolojik ve işlevsel benzerlikler gösterdiği öne sürülebilir. Bu tür yapılar, geleneksel mühendislik yöntemlerinin yerel topoğrafya ve iklim koşullarına adaptasyonunu yansıtan önemli mimari örnekler arasında değerlendirilmektedir. Anadolu'da benzer özellikteki köprülere en yoğun olarak Karadeniz Bölgesi'nin doğu kesimlerinde (Artvin, Rize, Trabzon) ve Doğu Anadolu'nun yüksek rakımlı vadilerinde (Erzurum, Kars) rastlanmaktadır. Özellikle Laz ve Hemşin coğrafyasında taş temelli ahşap köprüler, dar geçitlerde geçici çözümler olarak sıklıkla kullanılmıştır. Bu yapılar, sert kış koşullarında ahşap kısımların yenilenebilir olması ve taş ayakların sel direncini artırması nedeniyle tercih edilmiştir. Batı Anadolu'da ise (özellikle Kaz Dağları çevresinde) benzer köprülerin varlığına dair izler bulunsa da, büyük ölçüde 20. yüzyıl modernizasyonu ile ortadan kalkmıştır.

6. SONUÇLAR

Anadolu ve Mezopotamya coğrafyası, tarih boyunca önemli ticaret yollarına ve kültürel etkileşimlere ev sahipliği yapmıştır. Bu bölgede inşa edilen köprüler, yalnızca ulaşımı kolaylaştıran yapılar olarak değil, aynı zamanda dönemin mimari ve sanatsal anlayışını yansıtan eserler olarak da büyük önem taşır. Şırnak ve çevresinde bulunan tarihi köprüler de bu zengin mirasın bir parçasıdır.

Şırnak İli sınırları içerisinde yer alan tarihi köprüler, bölgenin zengin kültürel mirasını ve mimari birikimini yansıtan önemli yapılar olarak karşımıza çıkmaktadır. Yapılan kapsamlı literatür taraması ve saha çalışmaları, Selçuklu ve Osmanlı dönemlerine ait bu köprülerin büyük ölçüde tahrip olduğunu, bazılarının ise tamamen yok olma tehlikesiyle karşı karşıya olduğunu ortaya koymuştur. Bu yapılar, dönemin mühendislik becerilerini, malzeme kullanım tekniklerini ve sanatsal yaklaşımlarını yansıtan son derece değerli belgeler niteliğindedir. Ancak ne yazık ki doğal afetler, insan faaliyetleri ve özellikle baraj projeleri gibi nedenlerle birçoğu ya kısmen zarar görmüş ya da tamamen sular altında kalmış durumdadır.

Araştırma kapsamında tespit edilen on bir adet tarihi köprü arasında özellikle beş gözlü olan **Yafes Köprüsü** (1164) orta gözünün anıtsal genişliğiyle dikkat çekmektedir. Bu özellikleriyle Artuklu mimari geleneğinin tipik izlerini taşıyan yapı, aynı zamanda bölgenin sanatsal zenginliğini de yansıtmaktadır. Bu özellik, Hasankeyf Dicle Köprüsü ve Malabadi Köprüsü gibi yapılarda da görülmektedir.

Diğer önemli bir örnek Selçuklu mimari geleneğini sürdüren **Deşt Köprüsü**'dür. Bu değerli yapı yıkılmış, günümüze yalnızca ayakları ve kısmen kemerleriyle ulaşabilmiştir. Ancak, sonrasında köprü, geçirdiği restorasyon çalışması ile özgün yapısını kaybetmiştir.

Osmanlı dönemi mimari mirasının önemli bir örneğini teşil eden diğer köprü **Kasrik Köprüsü**'dür (Han Mahmut Köprüsü). Üç gözlü, sivri kemerli bir tasarıma sahip olup kesme taş ve moloz taşın kombinasyonu ile inşa edilmiş olan köprünün mimari detayları, dönemin mühendislik bilgisi ve taş işçiliğindeki ustalığı ortaya koymaktadır. Özellikle kemer açıklıklarındaki simetrik düzen ve Horasan harcı kullanımı, Osmanlı

dönemi yapı teknolojisinin tipik uygulamalarıyla örtüşmektedir. Ancak bu önemli yapıda restorasyon çalışmaları sonucu orijinalliyini yitiren bir diğer köprülerden biridir.

Dört gözlü olan **Saklan Köprüsü**'nün de yalnızca günümüzde ayak kalıntıları mevcuttur. Benzer şekilde, beş ya da sekiz gözlü olduğu tahmin edilen **Bürücek Köprüsü** ve **Cem'a (Birlik) Köyü Taş Köprüsü** de sadece ayak kalıntıları mevcut olan bir yapıdır. Bu bağlamda, Saklan Köprüsü ve Bürücek Köprüsü'nün mimari karakterizasyonu hususunda akademik literatürde belirgin bir uzlaşa bulunmamaktadır. Söz konusu yapılar, göz sayıları ve kemer yapılarının yanı sıra, temel özellikleri bakımından da akademik tartışmalara konu olmaktadır. Mevcut kalıntıların sınırlı oluşu ve orijinal yapısal niteliklerine ilişkin veri eksikliği, bu tarihi köprülerin mimari kimliklerinin bilimsel olarak tespitini güçleştiren temel faktörler olarak ortaya çıkmaktadır. Öte yandan Cem'a (Birlik) Köyü Taş Köprüsü, kemer yapısı bilinmemekle birlikte tek kemer açıklıklı bir yapıdır.

Osmanlı dönemine ait **Meydan Köprüsü** ve **Görümlü Köprüsü** yapılar da geçirdikleri restorasyonlar ve doğal tahribat nedeniyle özgünlüklerini büyük ölçüde yitirmiş durumdadır. Selçuklu Dönemi köprülerinden olduğu öngörülen **Hisar Köprüsü** de iki gözlü olup bir kemeri sağlam diğeri yıkık durumdadır. Daha da üzücü olan, **Pavan Köprüsü** ve **Beyaz Köprü** gibi önemli yapıların baraj suları altında kalarak tamamen kaybedilmiş olmasıdır. Dolayısıyla, baraj projelerinde, tarihi eserlerin korunmasına yönelik alternatif çözümler üretilmeli, su altında kalma riski olan yapılar için özel önlemler alınmalıdır. Restorasyon çalışmalarında mutlaka özgün malzeme ve teknikler kullanılmalı, modern müdahaleler minimum düzeyde tutulmalıdır.

Yapılan detaylı mimari analizler, Şırnak'taki köprülerin taş işçiliğindeki ustalığı ve dönemsellik farklılıkları açıkça ortaya koymaktadır. Özellikle Yafes Köprüsü'nde görülen iki renkli kesme taş kullanımı, Zengi sanatının karakteristik özelliklerini yansıtmaktadır. Yafes ve Deşt köprülerinde figürlü kabartmalar ve yazılar bulunur. Özellikle aslan ve oğlak figürleri, Mezopotamya kültürünün etkilerini yansıtır. Benzer figürler, Diyarbakır On Gözlü Köprü ve Malabadi Köprüsü gibi yapılarda da görülmektedir. Yafes Köprüsü'ndeki astrolojik motifler ise dönemin inanç sistemlerine ışık tutar. Kullanılan malzeme açısından da köprüler benzerlik gösterir. Ek olarak, Yafes Köprüsü'nün sivri kemerli, Deşt Köprüsü'nün ise yuvarlak kemerli olduğu görülür. Bürücek ve Saklan köprülerinin kemerleri günümüze ulaşmadığından, bu yapılarda hangi kemer türünün kullanıldığı bilinmemektedir.

Tescilli olan Şırnak Tarihi köprüleri; Deşt Köprüsü, Yafes Köprüsü, Görümlü Köprüsü, Kasrik Köprüsü, Saklan Köprüsü, Beyaz Köprü, Pavan Köprüsü, Hisar Köprüsü'dür. Ancak Meydan Köprüsü, Cem'a Köyü Taş Köprüsü ve Bürücek Köprüsü tescillenmemiş köprülerdir.

Sonuç olarak, Şırnak'taki tarihi köprüler yalnızca bölgenin değil, tüm Anadolu coğrafyasının mühendislik birikimini, sanatsal anlayışını ve sosyo-ekonomik tarihini yansıtan eşsiz belgelerdir. Bu mirasın korunması ve gelecek nesillere aktarılması, yalnızca mimari değerlerin korunması anlamına gelmemekte, aynı zamanda bölgenin kültürel kimliğinin ve hafızasının da yaşatılması anlamını taşımaktadır. Bu nedenle yerel yönetimler, akademik kurumlar, sivil toplum örgütleri ve uluslararası organizasyonların işbirliği içinde çalışması büyük önem arz etmektedir. Disiplinlerarası bir yaklaşımla gerçekleştirilecek kapsamlı koruma projeleri, bu değerli yapıların hak ettiği şekilde yaşatılmasını sağlayacak ve bölgenin kültürel mirasının sürdürülebilirliğini garanti altına alacaktır.

KAYNAKLAR

- Acar, T. (2016). Uşak'ta Türk dönemi köprüleri. *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 3(25), 23-45.
- Adam, J. P. (1994). *Roman building: materials and techniques*. Routledge.
- Adams, R.McC. (1981). *Heartland of cities*. Chicago: University of Chicago Press.
- Aksu, H. (1999). *Cezire-i İbn-i Ömer, Hz. Nuh'tan Günümüze Cizre Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Güzel Sanatlar Matbaası, ss. 155-160.
- Aktürk, K. K. (2019). *Afyonkarahisar bölgesi tarihi taş köprülerinin mimari ve statik özellikleri* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Afyon Kocatepe Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı, Afyon.
- Alaboz, M. (2008). *Mimar Sinan köprülerinin güncel durum değerlendirmesi ve kapuağası köprüsü restorasyon projesi* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, İstanbul.
- Alamanis, N., Papageorgiou, G. ve Barelie, N. (2017). Innovative design principles of old stone bridges as part of the road network of Greece, *International Journal of Innovative Research in Science, Engineering and Technology*, 6(6), 10117-10133.
- Alkan, A., Baykan, O., Atalay, A., Baykan, N., ve Öziş, Ü. (2011). *Su yapısı olarak Anadolu'daki taş köprüler*. II. su yapıları sempozyumu bildiriler kitabı (s. 13-24) içinde. Diyarbakır: TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası.
- Archiqoo (2025). *Görümlü bridge*. Mart 22, 2025 tarihinde https://archiqoo.com/locations/gorumlu_bridge_silopi.php adresinden alındı.
- Arıkan, R. (2016). An unknown Roman bridge on Saangarius and ancient road system around it. *Global Journal on Humanites & Social Sciences*. [Online]. 04, pp 270-278. Nisan 17, 2024 tarihinde <http://sproc.org/ojs/index.php/pntsbs> adresinden alındı.
- Arseven, C. E. (1988). *Köprü*. Sanat Ansiklopedisi, Cilt: III, İstanbul.
- Aslanapa, O. (1984). *Türk Sanatı*. İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Atak, E. (2008). *Erken Osmanlı köprüleri* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Çanakkale Üniversitesi sosyal Bilimler Enstitüsü, Sanat Tarihi Anabilim Dalı, Çanakkale.

- Atak, E. (2017). Niksar'daki taş köprüler. *Current Debates In History & Politics*, 8, 339-358.
- Atak, E. ve Acioğlu, Y. (2020) Kocaeli'ndeki Osmanlı dönemi taş köprüler. *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, 17(29), 55-86.
- Ayğan, A. (2023). *Cizre Anıtları ve Kitabeleri*. Ankara: Eski Yeni Yayınları.
- Babic, M. (2013) Ancient Roman bridges and their social significance, *Acta Ant. Hung.*, 53, 61-72. DOI: 10.1556/AAnt.53.2013.1.4
- Barjamovic, G. (2011) *A Historical geography of Anatolia in the old assyrian colony period*. Copenhagen: Museum Tusculanum Press.
- Bayatlı, A. (2024) *Edirne Taş Köprüleri* (1. Bsk.), İstanbul: Edirne Valiliği Kültür Yayınları.
- Baykan, O., Alkan, A., Özdemir, Y., Baykan, O., Baykan, N. ve Ünal, Ö. (2011). *Ottoman masonry bridges in Anatolia and the Balkans*. International Balkans Conference on Challenges of Civil Engineering, Mart 03, 2025 tarihinde <http://dspace.epoka.edu.al/handle/1/526> adresinden alındı.
- Bayram, M. M. (2024). *Bursa taş köprüleri* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sanat Tarihi Anabilim Dalı, Sakarya.
- Baz, İ. (2013). *Şırnak Oyunları (Oyunlar, Eğlenceler, Şenlikler)*. Mardin: Mardin Sesi Gazetecilik Matbaacılık.
- Baz, İ. (2017). *Medeniyetlerin Kavşağında Kadim Bir Şehir*. Şırnak 2023 Vizyon Çalıştayı, ss. 3-9, Şırnak: Şırnak Üniversitesi Yayınları.
- Baz, İ. ve Şarman, N. (2015). *Şırnak Aşiretleri ve Kültürü* (Bsk. 1). Ankara: Durumart Tasarım.
- Belke, K. (2008). *Communications: roads and bridges*. In, Jeffreys, E., Haldon, J. F. and Cormack, R. (eds), *The Oxford Handbook of Byzantine Studies*, ss. 295–308, Oxford: Oxford University Press.
- Bennett, D. (2017). *A History of Bridges*. Pen & Sword Books.
- Bois, T. (1975). *Kurdes et Kurdistan*. Paris: Maisonneuve.
- Bove, L., Bergamasco, M. ve Lippiello, M. (2004). The stone bridges In Southern Italy: from the Roman tradition to the middle of 19th centuries. *Arch Bridges*, Şubat 23, 2025 tarihinde <https://www.semanticscholar.org/paper/1-THE-STONE-BRIDGES-IN-SOUTHERN-ITALY-%3A-FROM-THE-TO-Bove-Bergamasco/63837ee0a505fbd37316e0f7374cb47f238e7e84> adresinden alındı.
- Breeze, D. J. (2013). *Roman Frontiers in Britain*, Bloomsbury Academic.

- Briant, P. (2002). *From Cyrus to Alexander: A History of the Persian Empire*. Winona Lake: Eisenbrauns.
- Brown, D. J. (2005). *Bridges: Three Thousand Years of Defying Nature*. Firefly Books.
- Ceylan, M. A. (2011). Gediz havzasında tarihi köprüler ve fonksiyonel özellikleri. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 1, 103-131.
- Chang, S.P. ve Choo, J. F. (2009). Values of bridge in the formation of cities, IABSE Workshop: *Recent Major Bridges*, Shanghai, China, 11-12 May.
- Chiocchini, U., De Piano, M., Gaeta, M., Pagliuca, E., Polzone, N. ve Sarmiento, F. (2021). Geoarchaeological study of the Roman Pietra Dell'Oglio Bridge at the service of the old appian way, Campania, Southern Italy. *Archaeological Discovery*, 9, 223-258. <https://doi.org/10.4236/ad.2021.94012>
- Cook, M. (1998). *Medieval Bridges*, UK:Shire Publications.
- Comfort, A. (2010). *Roman bridges of South-East Anatolia*. In: *L'Anatolie des peuples, des cités et des cultures* (IIe millénaire av. J.-C. – Ve siècle ap. J.-C.). Colloque international de Besançon - 26-27 Novembre 2010. Approches locales et régionales. Şubat, 10, 2025 tarihinde https://www.persee.fr/doc/ista_0000-0000_2013_act_1277_2_3759 adresinden alındı.
- Çamlıbel, T. (2002). *Bizans Mühendisliği ve Anadolu'daki Yapılar*. İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.
- ÇEKÜL (2020). *Dijital Belgeleme Raporu*. İstanbul: ÇEKÜL Yay.
- ÇEKÜL (2021). *Dijital Belgeleme Raporu*. İstanbul: ÇEKÜL Yay.
- Çetin, A. (2015). *Osmanlı Kitabeleri Sanatı*. İstanbul: Kapı Yay.
- Çetin, Y. ve Özaydın, M. (2018). Kars müzesinde bulunan II. Gıyaseddin Keyhüsrev sikkeleri, *International Social Sciences Studies Journal*, 4(23), 4607-4614
- Çoşkun, N., Ayman, İ., Ayaz, G. ve Kuvanç, R. (2021). *Dağlık Şırnak arkeolojik yüzey araştırması ve Cudi Dağı Vadisi'nde bir geç neolitik merkez: Singuber*. 2. Uluslararası Nuh Tufanı ve Cudi dağı Sempozyum Bildirileri Kitabı (ss.425-437). Mardin: Mardin Sesi Gazetecilik Matbaacılık.
- Çulpan, C. (1975). *Türk Taş Köprüleri (Orta Çağdan Osmanlı Devri Sonuna Kadar)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Demir, A. (2020). *Güneydoğu Anadolu'da Tarihi Köprüler*. Ankara: Kültür Yayınları.
- Demir, H. (2021). Dicle (On Gözlü) köprüsü'nün somut ve somut olmayan miras olarak korunması, *Milli Folklor*, 17(132), 226-49.

- Demirci, H. ve Karamağaralı, N. (2021). Development and typology of the Roman and Turkish bridge. *Architecture in and Around the Vicinity of the Greater Menderes Basin*, 9(1), 75-90.
- Denli, İ. (2023). Cumhuriyet'in 100. yılında Şırnak ili. *İktisadi ve İdari Yaklaşımlar Dergisi*, 5(2), 78-90. Doi: 10.47138/jeaa.1381121
- Derinoğullu, D. K. (2021). Köprü mühendisleri olarak Roma lejyonları: İmparatorluğun doğu sınırındaki köprü örnekleri üzerinden bir inceleme, *MASROP E-Dergi*, 15(2), 1-11.
- DİKA (2017). *İstatistiklerle Şırnak*, Ankara: Ütopya Grafik Yayıncılık. Ocak 1, 2024 tarihinde <https://www.dika.org.tr/assets/upload/dosyalar/istatistiklerle-sirnak.pdf>, adresinden alındı.
- Dillemann, L. (1962). *Haute Mésopotamie orientale et pays adjacents*. Paris: Geuthner.
- Domenech, L.D., Severi, M., Bano, V. ve Morquio, A. A. (2017). Análisis dinámico de un puente peatonal arco biarticulado de madera laminada encolada: Dynamic analysis of a two-hunge glulam arch footbridge. *Revista Sul-Americana de Engenharia Estrutural, Passo Fundo*, 14(3), 1-31.
- Dupre, J. (1997). *Bridges: A History of the World's Most Famous and Important Spans*, Black Dog & Leventhal Publishers.
- Emiroğlu, C.Ö. ve Emiroğlu, H. (1995). Karaözü'nün Tarihi Önemi ve Kültürel Değerleri. *Vakıflar Dergisi*, 25, 257-265.
- Eravüar, O. (2005). *Afyon Köprüleri*. VIII. Ortaçağ ve Türk Dönemi Kazıları ve Sanat Tarihi Araştırmaları Sempozyumu, ss. 214-215, Sakarya.
- Eriş, M. (2013). *Şehr-i Nuh Cizre* (1.Bsk.).Cizre Kaymakamlığı, Acar Basım ve Cilt San. Tic. A.Ş.
- Eyice, S. (1994). *Anadolu'da Bizans Dönemi Köprüleri*. İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.
- Eyice, S. (1999). *Türk Mimarisinin Gelişimi ve Osmanlı Dönemi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Eyice, S. (1996). *Haburman Köprüsü*, TDV İslam Ansiklopedisi(14. Cilt), İstanbul.
- Eyice, S. (1963). *Anadolu Selçuklu Mimarisinin Özellikleri*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları.
- Fingarova, G. (2014). *Die byzantinische Brücke als Kultobjekt?* In, Meyer, M. and Klimburg-Salter, D. (eds), *Visualisierungen von Kult*: 240–59. Vienna: Böhlau Verlag.

- Fingarova G. (2019). Late Byzantine bridges as markers of imagined landscapes. *Levant*, 51(2):151-168. doi: 10.1080/00758914.2020.1840078. PMID: 33767515; PMCID: PMC7948427.
- Finkel, C. (2005). *Osman's Dream*. London: John Murray.
- Frankfort, H. (1954). *The Art and Architecture of the Ancient Orient*. London: Penguin.
- Gabriel, A. (1940). *Voyages Archéologiques Dans La Turquie Orientale*. Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- GAP (2010). Gap Bölgesi Turizm Master Planı (Mevcut Durum), Ocak 01, 2024 tarihinde <http://yayin.gap.gov.tr/pdf-view/web/index.php?Dosya=d907b9cf33> adresinden alındı.
- Gerges, N. (2022). *The Basic Types of Bridges*. Continuing Education and Development, Inc.
- Gies, J. (1963). *The Bridge Builders*. Harper & Row.
- Gonzalez A., Schorr, M., Valdez, B. ve Mungaray, A. (2020). *Bridges: structures and materials, ancient and modern*. In: Sepasgozar SME, Tahmasebinia F and Shirowzhan S (eds) Infrastructure management and construction. IntechOpen, pp. 1–29.
- Göçmen, İ. ve Durukan, M. (2021). *Cydnus Nehri Üzerindeki Iustinianus/Bac Köprüsü*. M. A. Kaya ve K. Beşaltı (Eds.), International Archaeology, Art History and Cultural Heritage Congress (ss. 346-358). İksad Yayınevi. Ocak 25, 2024 tarihinde [\(83\) Iustinianus Köprüsü](#) adresinden alındı.
- Gurulkan, K. (2010). *Osmanlı Arşiv Belgelerinde Şırnak ve Çevresi*. Uluslararası Şırnak ve Çevresi Sempozyumu Bildiriler Kitabı, MRK Baskı: Ankara, 87-98.
- Gülenç, A. (2014). *Nuh Tufanı, Cudi Dağı ve Şehr-i Nuh*. Uluslararası Hz. Nuh ve Cudi Dağı Sempozyum Bildirileri Kitabı (ss.489-501), İlbey Matbaa: İstanbul.
- Gülenç, A. (2022) *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Şırnak Tarihi (İdari, Sosyal ve Ekonomik Yapı, 1853-1929)*. 3. Bsk., Konya: Palet Yayınları.
- Gülenç, A. (2022). Evliya Çelebi'nin Seyahatname adlı eserinde 17. yüzyıl Cizre ve çevresine dair gözlemler. *Şırnak Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, (28), 53-75.
- Gülgönül K. (2020). *Antalya'daki Selçuklu ve beylikler devri köprüleri* (Yayınlanmamış Yüksek lisans Tezi), Akdeniz Üniversitesi Akdeniz Uygarlıkları Araştırma Enstitüsü, Akdeniz Orta Çağ Araştırmaları Anabilim Dalı, Antalya.
- Gümüşçü, O. ve Yiğit, İ. (2012). *XI-XVI. yüzyıllarda Cizre ve çevresinde ulaşım ağı*. Uluslararası Bilim, Düşünce Ve Sanatta Cizre Sempozyumu (14-15 Nisan) (S. 91-98). Şırnak: Şırnak Üniversitesi.

- Gündoğdu, H. (2010). *Osmanlı Döneminde Doğu Anadolu Köprüleri*. Ankara: Atatürk Kültür Merkezi Yayınları.
- Gündoğdu, H. (2012). *Osmanlı Köprüleri*. Ankara: AKM Yay.
- Gündoğdu, H. ve Özkan, H. (1995). Erzurum çevresinden bazı köprüler I. *Güzel Sanatlar Enstitüsü Dergisi*, (1).
- Gür, D., Demir, D., Çelik, T. (2025). Geç Antik Çağ ve Erken Bizans Dönemi'nde Iuliopolis. *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 15(29), 49-74. <https://doi.org/10.33207/trkede.1481169>
- Gyorfi, S. (2024). *Bridges*. Encyclopedia of Science, Salem Press. Mart 01, 2025 tarihinde <https://ddc449fe97e72df15faf96b8d7d4f5facfaa9c92.vetisonline.com/c/e2rqzf/vier/html/octkiuvbzj> adresinden alındı.
- Hadrovic, A. (2015). Bridges in Bosnia and Herzegovina from Ottoman Empire. *Thesis*, 4(3), 55-93.
- Halifeoğlu, F. M., Sert, H. ve Yılmaz, S. (2013). Tarihi Kurt Köprüsü (Mihraplı Köprü, Vezirköprü) restorasyonu proje ve uygulama çalışmaları. *Orta Doğu Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 30(2), 81-104.
- Halifeoğlu, F. M., Toprak, Z. F. ve Kavak, O. (2011). *Tarihi Diyarbakır köprülerinin mimari, hidrolojik ve jeolojik açıdan değerlendirilmesi*, II. Su Yapıları Sempozyumu Bildiriler Kitabı, ss. 25-42.
- Hamad, F. S. (2022). Ancient Mesopotamian stone bridge: Numerical modeling and structural assessment, *Shock and Vibration*, 1-11.
- Harputlu, N. (2005). *İslam Epigrafisi*. İstanbul: İÜ Yay.
- Harrison, D. (2008). *The Bridges of Medieval England: Transport and Society 400-1800*. Oxford: Oxford University Press.
- Henderson, W. A. (1966). History of the development of bridges. *Civil Engineering Practice Journal*, 54 (3-4), 195-206.
- Hoggarth, C. (2019). *Bridging the Tiber: Movement, space and experience*. Doctor of Philosophy (PhD) Thesis, University of Kent.
- Hotman, M., Gören, İ., Erkan, G. ve Erener, S. (1996). *1996 Yılında Şırnak*. Şırnak: Şırnak İli ve İlçelerini Geliştirme Vakfı.
- İlter, F. (1974a). Güney-Doğu Anadolu erken devir türk köprülerinin yapısal ve süsleyici öğeler yönünden değerlendirilmesi, *Anadolu*, (18), 31-45.
- İlter, F. (1974b). Structural and ornamentational evaluation of the early Turkish period bridges in The South-Eastern Anatolia, *Ankara Üniversitesi Basımevi*, 47-49.

- İlter, F. (1978a). Anadolu'nun erken devir Türk köprüleri ile İran köprü mimarlığı ilişkileri. *Atatürk Üniversitesi-Edebiyat Fakültesi Araştırma Dergisi* (özel sayı 9' dan ayrı basım), s. 275-320, Ankara: Sevinç Matbaası.
- İlter, F. (1978b). *Osmanlılara kadar Anadolu Türk köprüleri*. Ankara: Karayolları Genel Müdürlüğü Yayınları.
- İlter, F. (1993). The Main Features of the Seljuk, the Beylik and the Ottoman Bridges of the Turkish Anatolian Architecture From the XII th to the XVI th Centuries. *Belleten*, 57, 481-494. doi:10.37879/belleten.1993.481.
- İlter, F. (2018). *Köprüler: Tarihçe, Türler, Örnekler*. Ankara: Teknik Yayınevi.
- İnalcık, H. (1994). *An economic and social history of the Ottoman Empire*. Cambridge: CUP.
- İslam Ansiklopedisi (1993). *Cizre Köprüsü* (8. Cilt), Mart 22, 2025 tarihinde <https://cdn2.islamansiklopedisi.org.tr/dosya/8/C08002932.pdf> adresinden alındı.
- İslam Ansiklopedisi (1992). *Beyazıt II Köprüsü* (6. Cilt), Temmuz 13, 2025 tarihinde <https://cdn2.islamansiklopedisi.org.tr/dosya/6/C06002217.pdf> adresinden alındı.
- ICOMOS (2017). *Heritage at Risk: Turkey*. Paris: ICOMOS.
- ICOMOS (2018). *Heritage at Risk*. Paris: ICOMOS.
- ICOMOS (2019). *Heritage at Risk*. Paris: ICOMOS.
- Jacobsen, T. (1960). *The Waters of Ur*. Iraq, 22, 174-185.
- Jensen, J. J. (2001). *History of Bridges: A philatelic review*. Trondheim, Norway: Tapir Academic Press.
- Kara, M. (2019). *Haburman Köprüsü*. Türkiye Turizm Ansiklopedisi, Ankara: Detay Yayıncılık.
- Karataş, H. (2009). *İçinde Şırnak ve Şırnak'ta Olmaya Dair; Her şey var...* Muka Matbaa.
- Kardaş, C. (2010). *Cizre'de bulunan türbeler ve bu türbelerin etrafında oluşan kültürel değerler*. Uluslararası Şırnak ve Çevresi Sempozyumu Bildiriler Kitabı (ss. 389-410), Ankara: MRK Baskı.
- Kazhar, N. (2011). Evolution of styles in architecture of bridges. *Zeszyty Naukowe Politechniki Częstochowskiej seria Budownictwo*, 17(1), 67-79.
- Kessener, P. ve Piras, S. (1998). The Aspendos Aqueduct and the Roman-Seljuk Bridge Across the Eurymedon. *ADALYA III*, Haziran 12, 2025 tarihinde https://akmedmedia.ku.edu.tr/Adalya/Adalya_1998/9_Paul_Kessener.pdf adresinden alındı.

- Konyalı, İ.H. (1964). *Abideleri ve Kitabeleri ile Diyarbakır Tarihi*. İstanbul: Ülkü Basımevi.
- Kozbe, G. ve Güngör, A. (2018). *Uygurlıklar Kavşagında Cizre-Silopi Ovasının Erken Tarihi*. Üç Ülkenin Kavşagında Uluslararası Silopi Sempozyumu Bildiriler Kitabı (ss. 47-88), Şırnak.
- Krautheimer, R. (1984). *Early Christian and Byzantine Architecture*. New Haven: Yale University Press Pelican History of Art.
- Kretzmann, P. (2010). *Modern Bridge Design*. Springer.
- Kuban, D. (2007). *Osmanlı Mimarisi*. Yem Yayınları.
- Kuran, A. (1996). *Selçuklu Mimarisinde Köprüler*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Kutlay, Ş. (2012). *Diyarbakır İli Köprüleri* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sanat Tarihi Anabilim Dalı, Sanat Tarihi Bilim Dalı, Ankara.
- Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Müdürlükleri (2024). *T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Diyarbakır Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurul Kararı*. Kasım 08, 2024 tarihinde [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://korumakurullari.ktb.gov.tr/Eklenti/83003,8352---730218-sirnak-ili-cizre-ilcesi-sur-mahallesi-cid-.pdf?0](https://korumakurullari.ktb.gov.tr/Eklenti/83003,8352---730218-sirnak-ili-cizre-ilcesi-sur-mahallesi-cid-.pdf?0), adresinden alındı.
- Lancaster, L. C. (2005). *Concrete Vaulted Construction in Imperial Rome*. Cambridge University Press.
- Layard, A.H. (1853). *Discoveries in the Ruins of Nineveh and Babylon*. London: Murray.
- Levent, A. ve Levent, C., 2021, Arapgir Tarihi Taş Köprüleri, Journal Of Social, Humanities and Administrative Sciences, 7(45), 1995-2014.
- Liverani, M. (2014), *The Ancient Near East: History, Society and Economy*. London: Routledge.
- Lloyd, S. (1978). *The Archaeology of Mesopotamia*. London: Thames & Hudson.
- Mango, C. (1985). *Byzantine Architecture*. New York : Rizzoli.
- Meriç Cevahir, Ç. (2019). *Tarihi Taş Köprülerin Yapım Teknikleri Ve Malzeme Kullanımı Açısından İncelenmesi* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Bursa Uludağ Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yapı Bilgisi Anabilim Dalı, Bursa.
- Müller-Wiener, W. (1976). *Bildlexikon zur Topographie Istanbuls*. Tübingen: Wasmuth.

- Mitchell, S. (1993). *Anatolia: Land, Men, and Gods in Asia Minor*. Oxford University Press.
- Necipoğlu, G. (2005) *The Age of Sinan: Architectural Culture in the Ottoman Empire*. Reaktion Books.
- Oates, J. (1986). *Babylon*. London: Thames & Hudson.
- O'Connor, C. (1993). *Roman Bridges*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Ousterhout, R. G. (2008). *Master Builders of Byzantium*. Philadelphia : University of Pennsylvania Museum of Archaeology and Anthropology.
- Öney, G. (1992). *Anadolu Selçuklu Mimari Süslemesi ve El Sanatları*. Ankara:Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Özbay, E. (2020). *Büyük Menderes, Küçük Menderes ve Gediz Havzalarındaki Türk Dönemi Köprüleri* (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sanat Tarihi Anabilim Dalı, İzmir.
- Özcan, K. (2010). The Anatolian Seljuk City An Analysis on Early Turkish Urban Models in Anatolia. *Central Asiatic Journal*, 54(2), 273-290.
- Özcan, S. (2015). *Tarihi Sangarius köprüsünde hasar belirlenmesi ve güçlendirme önerileri*. 3. Köprüler Viyadükler Sempozyumu, 08-10 Mayıs (ss. 253-264), TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Bursa Şubesi.
- Özdoğan, M. (2008). *Anadolu'nun antik köprüleri: tarih ve mühendislik*. İzmir: Ege Üniversitesi Yayınları.
- Özdoğan, M. (2012). *Anadolu'da Taş Köprüler*. İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.
- Özkan, A. (2024). *Dara'daki (Anastasiopolis) Köprülerin Mimari ve Fonksiyonel Özellikleri* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Arkeoloji Anabilim Dalı, Kars.
- Özkök, M. K., Azsöz, G., Erşan, Ş. (2015). *Erken ve Klasik Dönem (14.-17. Yy) Osmanlı Köprülerinin tarihsel gelişimlerinin ve yapım tekniklerinin incelenmesi: Edirne/Uzunköprü Örneği*. 3. Köprüler Viyadükler Sempozyumu, 08-10 Mayıs, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Bursa Şubesi.
- Öztürk, Ş. (2009). *Şırnak - Cizre arasında bulunan tarihi Mahmuthan Bey (Kasrik) Köprüsü'nün yapısal değerlendirmesi*. Uluslararası Katılımlı Tarihi Esrlerin Güçlendirmesi ve Geleceğe Güvenle Devredilmesi Sempozyumu-2 (ss.213-221), Diyarbakır, Turkey.
- Öztürk, Ş. (2004). *Bitlis Su Mimarisi*. Bitlis Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, Mayıs 28, 2025 tarihinde <https://www.researchgate.net/profile/Sahabettin-Oeztuerk->

[2/publication/341164597_Bitlis_Su_Mimarisi/links/5eb1c13945851592d6bd3f58/Bitlis-Su-Mimarisi.pdf](https://doi.org/10.1177/14759217231154431) adresinden alındı.

- Partov, D., Maslak, M., Ivanov, R., Petkov, M., Sergeev, D. ve Dimitrova, A. (2016). The development of wooden bridges through the ages – a review of selected examples of heritage objects. *The Milestones, Technical Transactions Civil Engineering*, 2-B, 93-105. Doi: 10.4467/2353737XCT.16.161.5772.
- Paul, Dç ve Roy, K. (2023). Application of bridge weigh-in-motion system in bridge health monitoring: a state-of-the-art review. *Struct Health Monit.* 22(6), s. 4194–232. <https://doi.org/10.1177/14759217231154431>.
- Pekin, F. ve Yılmaz, F. H. (2008). *Türkiye'nin Kültür Mirası 100 Köprü*. Ankara: NTV Yayınları.
- Petersen A. (2020). *Roman, Medieval or Ottoman: Historic Bridges of the Lebanon Coast*. Bridge of Civilizations. The Near East and Europe c. 1100–1300, red. P. Edbury, D. Edbury, B. Major, D. Pringle, Oxford, 175–203.
- Ramazanoğlu, G. (2009). Adana'da Roma Dönemi Köprüsü: Taş köprü. *Ç.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 18(1), s.305–322.
- Ritter, Michael A. (1990). *Timber Bridges: Design, Construction, Inspection, and Maintenance*. Washington:DC.
- Postgate, J.N. (1992). *Early Mesopotamia*. London: Routledge.
- Safar, F. (1950). *The Bridge at Sinn*. Sumer 6: 27-30.
- Salamak, M. ve Fross, K. (2016). Bridges in Urban Planning and Architectural Culture. *Procedia Eng.*, 161, 207–212.
- Sarıkcıoğlu, E. (2010). *Kur'an ve Arkeoloji Işığında Nuh Tufanı*. Uluslararası Şırnak ve Çevresi Sempozyumu Bildiriler Kitabı (ss. 25-33), Ankara: MRK Baskı.
- Sinclair, T.A. (1989). *Eastern Turkey: An Architectural Survey*. London: Pindar Press.
- Siviero, E. ve Martini, V. (2020). *Bridges in the world heritage list between culture and technical development*. IABSE Symposium May 20-22, Poland.
- Slawomir, K. ve Tuan, N. T. (2017). The World's Oldest Bridges - Mycenaean Bridges. *American Journal of Civil Engineering and Architecture*, 5(6), 237-244. doi: 10.12691/ajcea-5-6-3.
- Sözen, M. (1972). *Anadolu'da Selçuklu Dönemi Yapıları*. Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Sözlü, H. (2017). Mut'taki tarihi köprüler. *USAD*, 6, 241-266.

- Strelko, O. (2023). On the history of the construction of metal bridges in the 20th century using welding technology. *History of science and technology*, 13(2), 419-455.
- Sun, L. (2022). Development and Features of Ancient and Modern Bridges in China, Highlights in Science. *Engineering and Technology*, 18, 134-140.
- Şahankaya Polat, E. (2023). Tarihi Sivas Köprüleri. *Palmet Dergisi*, (4), 130-150.
- Şahin Öztepe, H. (2001). Roma Dönemi Köprüleri ve Anadolu Örnekleri. *İDOL, Arkeoloji ve Arkeologlar Derneği Dergisi*, (11), 12-18.
- Şahin, S. (2013). *Iustinianus'un Bithynia'da Sakarya Nehri Üzerinde İnşa Ettirdiği Köprü ve Kanal Tesisleri*. In N. E. Akyürek Şahin, B. Takmer, F. Onur (eds.), *Akron 6, Eskiçağ Yazıları 4*, 2013, 1-30 (Almancası: "Wasserbauten Justinians am unteren Sangarios in Bithynien", XI Congresso Internazionale di Epigrafia Greca e Latina, Atti II. Roma, 18- 24 settembre 1997 (Roma 1999) 643-658).
- Şen, K. (2019). Osmanlı Arşiv Belgelerinde Muş Köprüleri. *Journal of Turkology*, 29(2), 525-552.
- Şimşek, C., Yener, B. ve İnceelgil, Y. (2022). Laodikeia Asopos (Gümüşçay) Köprüsü. *Höyük*, 10, 97-128.
- Şırnak İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü (2024). *Yafes Köprüsü*. Eylül 27, 2024 tarihinde [Yafes Köprüsü \(ktb.gov.tr\)](https://sirnak.ktb.gov.tr) adresinden alındı.
- Şırnak İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü (2024). *Telkabin (Küçük) Köprüsü*. Ekim 08, 2024 tarihinde <https://sirnak.ktb.gov.tr/TR-372516/telkabin-kucuk-koprusu.html>, adresinden alındı.
- Şırnak İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü (2024). *Pavan Köprüsü*. Ekim 10, 2024 tarihinde [Pavan Köprüsü \(ktb.gov.tr\)](https://sirnak.ktb.gov.tr) adresinden alındı.
- Şırnak İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü (2024). *Saklan Köprüsü*. Ekim 08, 2024 tarihinde <https://sirnak.ktb.gov.tr/TR-372517/saklan-koprusu.html> adresinden alındı.
- Şırnak İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü (2024). *Cem'a (Birlik) Köyü Taş Köprüsü*. Ekim 10, 2024 tarihinde <https://sirnak.ktb.gov.tr/TR-372659/cema-birlik-koyu-tas-koprusu.html> adresinden alındı.
- Tang, M. C. (2007). *Evolution of Bridge Technology*. IABSE Symposium, 19-21 Eylül (ss.10-13), Germany.
- Tanrıverdi M. ve Gürel M.A. (2019). Geçmişten Günümüze Kemer Köprüler. *Harran Üniversitesi Mühendislik Dergisi*, 4(3), 156-167.
- Taşkıran, M. ve Yılmaz, F. (2024). Sillyon Roma dönemi köprüsü (ayvalıkemer) üzerine bir değerlendirme. *Höyük*, (13), 165-182.

- T.C. Milli Savunma Bakanlığı Harita Genel Müdürlüğü (2025). *Şırnak Mülki İdare İl Haritası*. Şubat 27, 2025 tarihinde [sirnak-mulk-idare-il-haritasi-1339.pdf](https://www.sirnak-mulk-idare-il-haritasi-1339.pdf) adresinden alındı.
- T.C. Orman ve Su İşleri Bakanlığı III. Bölge Müdürlüğü Şırnak Şube Müdürlüğü (2016). *Şırnak İli Tabiat Turizmi Master Planı (2016-2019)*. Şırnak: T.C. Orman ve Su İşleri Bakanlığı.
- Tokat, M. E. ve Güngör, A. (2017). Batman ili köprülerinin mimari açıdan değerlendirmesi ve ticaret yollarıyla ilişkisi. *Batman Üniversitesi Yaşam Bilimleri Dergisi*, 7(2/1), 71-82.
- Toraman, M. C. (2023). Agricultural mechanization level of şırnak province and districts. *Food Science and Technology*, 11(9), 1628-1638. DOI: <https://doi.org/10.24925/turjaf.v11i9.1628-1638.6167>
- Top, M. (2010a). *Şırnak Kültür Envanteri*. Ankara: Anıt Matbaa.
- Top, M. (2010b). *Şırnak'taki orta çağ ve sonrasına ait mimari üzerine bir değerlendirme*. Uluslararası Şırnak ve Çevresi Sempozyumu, 14-16 Mayıs, (ss. 321-341), Şırnak.
- Top, M. (1998). Van'ın Tarihi Köprüleri. Dünyada Van içinde, *Van Valiliği Kültür ve Sanat Dergisi*, 18, 12-17. Mayıs 29, 2025 tarihinde https://www.academia.edu/21876375/Van%C4%B1n_Tarihi_K%C3%B6pr%C3%BCleri adresinden alındı.
- Trakya Kalkınma Ajansı (2017). *Sinan'ın Ayak İzlerinde Bir Payitahttan Diğerine Yolculuk*. İstanbul: MTT.
- Troyano, L. F. (2003a). *Bridges and Their Materials*. Bridge Engineering A Global Perspective (Chapter 3), 83–206. doi:10.1680/beagp.32156.0003
- Troyano, L. F. (2003b). *Bridges and Their Historical Evolution*. Bridge Engineering A Global Perspective (Chapter 2), 43-82. doi:10.1680/beagp.32156.0002
- TÜBİTAK (2021). *Arkeometri Raporu*. Gebze: TÜBİTAK.
- TÜİK (2010). *Bölgesel Göstergeler 2009, TRC3 Mardin, Batman, Şırnak, Siirt*. Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası.
- Tuncel, M. (2010). *Şırnak*. TDV İslam Ansiklopedisi (39.Cilt), 109-111.
- Tuncer, O. (2005). *Türkiye'deki Tarihi Köprüler*. İstanbul: Yapı Endüstri Merkezi Yayınları.
- Turan, O. (1971). *Türkiye Selçukluları Hakkında Resmi Vesikalar*. Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Turhan, İ., Gök, Ö., Hamurcu, A. ve Birdal, F. (2019). *Kemer Tipi Tarihi Taş Köprülerinin Güçlendirilmesinde Uygulanan Tekniklerin Analizi, Değerlendirilmesi ve Yeni*

- Yaklaşımlar Geliştirilmesi*. 4. Köprüler ve Viyadükler Sempozyumu Bildiriler Kitabı (ss. 429-448), 01-02 Kasım.
- Türkiye Kültür Portalı (2024). *Telkabin (Küçük) Köprüsü – Şırnak*. Eylül 27, 2024 tarihinde <https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/sirnak/kulturenvanteri/telkabn-kucuk-koprusu> adresinden alındı.
- Türkiye Kültür Portalı (2024). *Pavan Köprüsü – Şırnak*, Ekim 10, 2024 tarihinde [PAVAN KÖPRÜSÜ | Kültür Portalı \(kulturportali.gov.tr\)](https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/sirnak/pavan-koprusu) adresinden alındı.
- Türkiye Kültür Portalı (2024). *Bürücek Köprüsü – Şırnak*. Ekim 10, 2024 tarihinde <https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/sirnak/gezilecekyer/burucek> adresinden alındı.
- UNESCO (2015). *World Heritage Sites: A Complete Guide to 1007 UNESCO Sites*. Paris: UNESCO Publishing.
- UNESCO (2015). *Ottoman Bridges of Anatolia*. Paris: UNESCO Publishing.
- UNESCO (2016). *Anatolian Bridges*. Paris: UNESCO.
- UNESCO (2018). *Memory of the World*. Paris: UNESCO.
- Ural, A., Oruç, Ş., Doğangün, A. ve Tuluk, Ö. İ. (2008). Turkish historical arch bridges and their deteriorations and failures. *Engineering Failure Analysis*, 15, s. 43–53.
- Ural, A., Oruc, S. ve Dogangun, A. (2007). Restoration and strengthening of historical arch bridges in the eastern black sea region. *Structure World Magazine*, 132, 48-53.
- Uysal, A. O. (2024). Bolvadin'deki Selçuklu Yapıları ve Kırkgöz Köprüsü. *Selçuklu Araştırmaları Dergisi*, 20, 81-134.
- Ünal, R. (2009). *Cizre Tarihi Yapıları*. Diyarbakır: DÜ Yay.
- Ward-Perkins, J. B. (1981). *Roman Imperial Architecture*. Yale University Press.
- Wells, P. S. (1999). *The Barbarians Speak: How the Conquered Peoples Shaped Roman Europe*. Princeton University Press.
- Woolley, L. (1962). *Ur Excavations IX*. London: British Museum.
- Yadin, Y. (1963). *The Art of Warfare in Biblical Lands*. London: Weidenfeld.
- Yaşar, D., Doğan, S. ve Bilgin, M. (2012). *Artvin İli Kültür Envanteri*. Ankara: Öncü Basımevi.
- Yavuz, V.S. (2015). *Malabadi Köprüsü'nün Tarihsel Mirasın Sürdürülebilirliği Açısından Değerlendirilmesi*. 4. Su Yapıları Sempozyumu Bildiriler Kitabı, 167-174. Mayıs 27, 2025 tarihinde

https://www.imo.org.tr/Eklenti/6586,176483901pdf.pdf?0&_tag1=5137EDBE7E45D6E108C5C097FE6DE2AFD7225900 adresinden alındı.

Yegül, F. K. (1992). *Baths and Bathing in Classical Antiquity*. MIT Press.

Yeşilirmak Havzası Kalkınma Birliği (2010). Tokat: Zamana Kök Salan Kent, Sanat Çevresi. Mayıs 27, 2025 tarihinde http://www.yesilirmak.org.tr/documents/gezi_rotasi/kent_rehberi/tokat.pdf adresinden alındı.

Yıldırım, İ. (2023). *Şırnak Merkezinin Yeniden İnşası Üzerinden Toplumsal Ve Kültürel Bir Değişim Analizi*. Sosyal Bilimlerde Aktüel Araştırmalar: Etkiler-Sonuçlar (2-ss.184-228) İçinde, Batman: Kalan Yayıncılık.

Yıldız, N. (2018). *Cizre ve Çevresindeki Tarihi Yapılar*. Diyarbakır: Dicle Üniversitesi Yayınları.

Yıldız, M. Z., Sındır, R. ve Alaeddinoğlu, F. (2010). Geçmişten Günümüze Şırnak ve Çevresinin Sosyo-Demografik Gelişimi, Uluslararası Şırnak ve Çevresi Sempozyumu Bildiriler Kitabı (ss. 295-311), Ankara: MRK Baskı.

Yıldız, İ. ve Koç, E. (2010). Mardin'deki Tarihi Köprüler Üzerine Bir Değerlendirme. *Mukaddime*, 2(2), 97-118.

Yıldız, İ. (2016). Diyarbakır İli Ve İlçelerinde Yeni Tespit Edilen Köprüler. *Turkish Studies*, 11(8), 415-442.

Yıldız, İ. (2011). Cizre'deki Tarihi Köprüler Üzerine Bir Değerlendirme. *Türk Dünyası Araştırmaları*, 98(194), 37-54.

Yıldız, İ. (2021). Silvan'da bir Artuklu Mirası Malabadi Köprüsü. *Diyarbakır Kültür ve Medeniyet Dergisi*, Nisan 20, 2025 tarihinde https://diyarbakirdergisi.com/wp-content/uploads/2021/04/MNA_Diyarbakir-2021-12-03_compressed-22-25.pdf adresinden alındı.

Yıldız, N. (2019). *Osmanlı Yazı Sanatı*. Ankara: Kültür Bakanlığı.

Yılmaz, S., Sert, H. ve Apaydın, N. (2018). The Typology of the Historical Timber Bridges of Turkey. *Int. J. of Herit. Archit.*, 2(2), 230-247.

Yılmaz, S. (2018). *Şırnak'ın Kültürel Mirası*. İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.

Yoffee, N. (1988). *The Collapse of Ancient States*. Cambridge: CUP.

Yüksel, F. A., Bülbül, A. H. ve Gündüz, M. (2011). Uzunköprü Cısr-i Ergene. *Restorasyon ve Konservasyon Çalışmaları Dergisi* (7), 26-40.

Zan, K., Sekin, S., Durgun, B. ve Yumak, R. (2006). *Şehr-i Nuh Şırnak*. Şırnak Valiliği: Şırnak.