

OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E PERTEK KÖPRÜSÜ*



PERTEK BRIDGE FROM THE OTTOMAN EMPIRE TO THE REPUBLIC

Enver ÇAKAR** - Korkmaz ŞEN***

Yavuz KISA**** - Ahmet TOPRAK*****

Tuba Nur OLGÜN***** - Murat ŞAHİN*****

ÖZ

Tunceli'nin ilçesi olan Pertek, Doğu Anadolu Bölgesi'nin Yukarı Fırat Bölümü'nde ve Aşağı Murat Dağlık Yöresinde yer alır. Kuzeybatıdan Doğu Toroslar'ın uzantısı olan Sakaltutan Dağları, güneyden ise doğudan batıya doğru uzanan Murat Nehri (şimdiki Keban Baraj Gölü) ile çevrilidir. Bingöl ve Palu taraflarından akan Murat Nehri, Peri ve Munzur çaylarını da alarak Pertek (Eski Pertek) önünden Keban'a ulaşır ve burada Kemaliye tarafından akan Karasu ile birleşerek Fırat adını alır. Pertek, konum olarak Elazığ (Harput)'dan Erzurum ve Trabzon'a yani Karadeniz'e ulaşan tarihi yolun üzerinde bulunmaktadır. Bu yol, Harput-Pertek arasında doğal bir engel olan Murat Nehri (günümüzde Keban Baraj Gölü) ile kesilmektedir. Nehrin üzerinde bir köprü bulunmadığı için de günümüzde feribotla yapılan geçişler, önceleri sal ve keleklerle, sonraları ise gemi denilen teknelerle yapılmaktaydı. Birçok medeniyete ev sahipliği yapmış olan ve oldukça stratejik bir noktada bulunan Pertek'te Cumhuriyet Dönemi'ne kadar Murat Nehri üzerinde bir köprünün kurulduğuna dair kaynaklarda herhangi bir bilgiye rastlanmamaktadır. Osmanlı'nın son yüzyılında burada bir köprü yapmak için bir teşebbüste bulunmuş ise de yeterince gayret gösterilmemesi ve yaşanan istismarlar sebebiyle gerçekleştirilmemiştir. Pertek'te Murat Nehri üzerinde bir köprünün inşası ancak Cumhuriyet'in ilk yıllarında mümkün olabilmıştır. Ahşaptan inşa edilen bu ilk köprü, nehrin taşması sebebiyle yıkılınca, 1929 yılında tekrar yapılmıştır. 1939 yılında ise zamanın ileri tek-

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

** Prof. Dr., Fırat Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Tarih Bölümü, Elazığ.
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-2601-2013> ◆ E-mail: ecakar@firat.edu.tr

*** Doç. Dr., Fırat Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Sanat Tarihi Bölümü, Elazığ.
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-4332-7567> ◆ E-mail: ksen@firat.edu.tr

**** Doç. Dr., Fırat Üniversitesi İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi Tarih Bölümü, Elazığ.
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-7101-3085> ◆ E-mail: ykisa@firat.edu.tr

***** Dr. Öğr. Üyesi, Fırat Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Elazığ.
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-6790-1856> ◆ E-mail: atoprak@firat.edu.tr

***** Doç. Dr., Fırat Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Elazığ.
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-5654-0020> ◆ E-mail: tnbaz@firat.edu.tr

***** Dr. Öğretim Üyesi, Fırat Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Elazığ.
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-6733-1136> ◆ E-mail: msahin@firat.edu.tr

niği kullanılarak betonarme bir köprü yapılmış ve bu köprü uzun süre bölge halkına ve gelip geçmekte olan yolculara hizmet verdikten sonra, Keban Barajı'nın yapımı ve su tutulmaya başlanmasıyla birlikte 1974'te baraj gölü altında kalarak tarihi fonksiyonunu tamamlamıştır.

Anahtar Kelimeler: Dersim, Pertek, Fırat Nehri, Murat Nehri, Tarihi Köprüler

ABSTRACT

Pertek, the district of Tunceli, is located in the Upper Euphrates Region of the Eastern Anatolia Region and in the Lower Murat Mountainous Region. It is surrounded by the Sakaltutan Mountains, an extension of the Eastern Taurus Mountains, from the northwest and the Murat River (now Keban Dam Lake) from the east to the west from the south. The Murat River, which flows from the Bingöl and Palu sides, reaches Keban in front of Pertek (Eski Pertek) by taking the Peri and Munzur streams, where it merges with the Karasu flowing from the Kemaliye side and takes the name Euphrates. Pertek is located on the historical road from Elazığ (Harput) to Erzurum and Trabzon, that is to the Black Sea. This road was cut by the Murat River (today Keban Dam Lake), which was a natural obstacle between Harput and Pertek. Since there was no bridge over the river, the crossings, which are made by ferries today, were made by rafts and keleks at first, and later by boats called ships. There is no information in the sources that a bridge was built over the Murat River in Pertek, which was home to many civilisations and located at a very strategic point, until the Republican Period. According to the Ottoman archive documents, a serious attempt was made to build a bridge here in 1886 and the project of the bridge was drawn after the exploration. This bridge was to be built between Harabe Han, located on Araba Street in Harput on the banks of the Murat River, and the town of Pertek on the opposite side of the water. This road and bridge would be used by everyone, and since the road from Pertek to Trabzon would pass through Dersim, it would also be a caravan route. For this purpose, it was also possible to repair the ruined inn on the Kharpert side. The Pertek Bridge was to be built on pontoon, for which mulberry wood, which was abundant in Palu and Pertek and was resistant to water, was to be used. These pontoons were to be connected to each other and then to the two ends of the bridge with thick and strong chains. The raw iron needed was to be supplied from Trabzon and Karahisar, as it could not be found in Kharpert. There were to be two arches in the centre of the bridge, wide enough for two carriages coming from opposite sides. In this case, the cost of the bridge was estimated to be 150 thousand kurus. After the bridge was built, the boats called ships would no longer be needed. For this reason, the state would lose 7 thousand piastres annually, and this loss would be compensated by the fees to be collected from those passing over the bridge. However, despite all these efforts, the construction of the bridge was not realised due to insufficient efforts and exploitation. The construction of a bridge over the Murat River in Pertek was only possible in the first years of the republic. This first bridge built of wood was rebuilt in 1929 when it collapsed due to the overflow of the river in 1939, a reinforced concrete bridge was built using the advanced technique of the time, and after serving the local people and passing passengers for a long time, it completed its historical function by remaining under the dam lake in 1974, with the construction of the Keban Dam and the start of water retention.

Keywords: Dersim, Pertek, Euphrates, Murat River, Historical Bridges

Giriş

Köprü; akarsu, vadi, kanyon, çukur gibi engeli bulunan bir araziye aşmak, karşidan karşıya geçmeyi kolaylaştırmak üzere arazinin iki yakasını üstten birbirine bağlayan ahşap, kârgir, asma veya ayaklı yapılara denir¹. Yapılış amacı yol güzergâhlarındaki engelleri aşıp ulaşımı sürekli ve güvenli hale getirmek olan köprüler, ticari ve askeri faaliyetleri kolaylaştırmak, posta teşkilatını düzene koymak, hacıların ve tacirlerin güvenliğini sağlamanın yanı sıra savunma amacıyla da inşa edilmiştir. Yapımında kullanılan malzemeye ve yapım tekniğine göre köprülerle ilgili farklı tanımlamalar da yapılmıştır².

Tarihteki ilk köprü denemelerinin geçilecek yerin bir yakasından öbür yakasına bir taş veya ağaç gövdesi uzatılarak yapıldığı tahmin edilmektedir. İlk köprü örneklerinin de ahşap veya kârgir olduğu, betonarme ve metal köprülerin ise 19. yüzyılın sonlarında yapılmaya başlandığı bilinmektedir. Arazinin yapısı, kullanılan malzeme ve mevcut imkânlar köprü mimarisini doğrudan etkilediği için tarihi köprüler genellikle taş ve ahşap olmak üzere iki farklı malzemeden inşa edilmiştir³.

Derin vadiler, göller, dere ve ırmaklar insanların seyahat özgürlüğünü kısıtlayan doğal engellerdir. Bu engellerin kolaylıkla aşılmasını sağlayan en önemli vasıtalar ise üzerlerine yapılan köprülerdir. Bu bağlamda, bugünkü Tunceli'nin Pertek ilçesi ile Elazığ arasında doğal bir sınır oluşturan Murat Nehri (günümüzde Keban Baraj Gölü) bu bölgedeki karasal bütünlüğü bozan, dolayısıyla da ulaşımı kesintiye uğratan en önemli engel durumundadır.

Keban Barajı yapılmadan (1974) önce, Bingöl ve Palu taraflarından akan Murat Nehri, Peri ve Munzur çaylarını da bünyesine alarak Pertek (Eski Pertek) önünden Keban'a ulaşmakta ve burada Kemaliye (Eğin) tarafından gelen Karasu ile birleşerek Fırat adını almaktaydı. Fakat Osmanlı arşiv belgelerinde Pertek önünde akan Murat Nehri'ne yaygın olarak Fırat Nehri de denildiği görülmektedir⁴. Esasen bu durum Karasu için de söz konusudur⁵. Dolayısıyla Fırat Nehri'ni oluşturan bu iki büyük kola Osmanlı Dönemi'nde Fırat denildiği ve resmi belgelere de bu şekilde yansıtıldığı anlaşılmaktadır.

Bu çalışmanın başlıca konusu, öteden beri Murat Nehri üzerinde kurulmak istenen, fakat Osmanlı Dönemi'nde planları ve hazırlıkları yapılmasına rağmen bir türlü yapımı gerçekleştirilemeyen Pertek Köprüsü'dür. Bu köprünün inşası Cumhuriyet'in ilk

1 Hasol, 2008, 280.

2 Orhonlu, 1990, 5; Şen, 2019, 528.

3 Tarihi taş köprüler konusunda ayrıntılı bilgi için bk. Çulpan, 2002; Tanyeli, 2000; İlter, 1978; Tunç, 1978; Bozkurt, 1952.

4 “*Pertek kasabası pişgâhında cereyân iden Fırat Nehri'nin ...*” (Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Şura-yı Devlet (ŞD.) 1875-50, 27 Cemâziyelevvel 1302/14 Mart 1885; “*Pertek nahiyesinin müdüriyet merkezi olan atık kasabanın pişgâhında cereyân iden nehr-i Fırat üzerinde...*” BOA, İrade, Şura-yı Devlet (İ.ŞD.) 88-5261, 15 Safer 1305/2 Kasım 1887.

5 “*...Eğin kazâsı pişgâhında cereyân iden nehr-i Fırat üzerinde ayakları kârgir ve üstü ahşap olarak mebni bulunan köprünün...*”. BOA, ŞD. 1455-9, 19 Rebiülahir 1292/25 Mayıs 1875.

yıllarında mümkün olmuş ise de ahşaptan yapılan bu köprü nehrin taşması neticesinde yıkılmış, ancak 1929 yılında tekrar yapılmıştır. 1937 yılına gelindiğinde, ülkenin her tarafında olduğu gibi, Pertek'te de betonarme bir köprü inşaatına başlanmış ve 1939 yılında tamamlanarak hizmete açılmıştır. Fakat bu köprü de 1974 yılında Keban Barajı'nın yapılmasından sonra baraj gölü altında kalmıştır.

Osmanlı öncesi dönemde Pertek'te Murat Nehri üzerinde bir köprü olduğunu ispatlayacak hiçbir delil yoktur. Burada köprü yapma çalışmaları 19. yüzyılın son çeyreğinde yoğunluk kazanmış ise de köprünün yapımı ancak Cumhuriyet Dönemi'nde mümkün olabilmıştır. Bu sebeple, çalışmanın zaman aralığı "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e" olarak belirlenmiştir. Arşiv belgeleri ve bazı seyyahların gözlemleri ile vilayet salnameleri ışığında yapılan bu çalışmanın başlıca amacı ise Pertek Köprüsü'nün Anadolu ulaşım ağları ve mimarlık tarihi açısından önemini açıklamaktır.

1. Pertek'in Coğrafi Konumu ve Önemi

Bugün Tunceli iline bağlı bir ilçe olan Pertek, Doğu Anadolu Bölgesi'nin Yukarı Fırat Bölümü'nde ve Aşağı Murat Dağlık Yöresi'nde yer alır (bk. Çizim-1). Kuzeybatıdan Doğu Toroslar'ın uzantısı olan Sakaltutan Dağları, güneyden ise doğudan batıya doğru uzanan Murat Nehri (şimdiki Keban Baraj Gölü) ile çevrilidir. Pertek'in doğusunda Mazgirt ilçesi, güneyinde Elazığ ili, batısında Çemişgezek ve Hozat ilçeleri, kuzeyinde ise Tunceli ili yer alır. İlçe, Tunceli'ye 52 km, Elazığ'a ise 33 km uzaklıktadır⁶.

Pertek ilçe merkezi Sakaltutan Dağları'nın güney kesiminde bulunan Süpürgeç Dağı'nın (1844 metre) güney eteklerinde yer alır. Ortalama yükseltisi 1025 metre olan ilçe merkezi, akarsuların getirdiği verimli alüvyonların oluşturduğu birikinti yelpazesi üzerinde kurulmuştur. Munzur Dağları üzerinde 2500 metre ve daha yükseklere kadar çıkan düzlükler, güneyde yer alan Murat Nehri'ne doğru tedricen alçalarak 1100-1200 metreye kadar iner. Bu düzlükler oldukça sık ve bol su akıtan vadi şebekesi tarafından derin şekilde yarılarak genellikle dağlık bir görünüm almıştır. Munzur Dağları'nın güney eteklerinde ortalama 2000 metre yükseklikte bulunan bu dağlık alan akarsular tarafından parçalanmıştır. Ortalama 1000 metre yüksekte başlayan arazi, ilçenin kuzeyine doğru 2000 metre yüksekliğe ulaşmaktadır. Kuzeye doğru gidildikçe yükseltinin artmasından dolayı, akarsular ilçenin güney sınırını oluşturan Keban Baraj Gölü'ne dökülmektedir⁷.

Yapılan yüzey araştırmalarına göre, Pertek'in eski yerleşim yeri Til Köyü ve çevresiydi. Harput'tan Erzurum'a giden yol da Til ve Sağman'dan geçiyordu⁸. Burası 1855/56 yılına kadar gayet büyük ve bayındır bir kasaba iken Dersim'e sevk edilen Ahmed Paşa kumandasındaki askerlerin soğuktan korunabilmek için Pertek'teki evlere yerleşmek zorunda kalmaları, halkın 1-2 saat mesafede yer alan bahçelerindeki yaz evlerine nakledilmelerine sebep olmuştur. Bu olaydan sonra da kasaba halkı eski evlerine dönmeyerek yeni Pertek'te kalmaya devam etmişlerdir⁹. Terkedilen eski Pertek kasabası

6 Şikoğlu, 2010, 1.

7 Şikoğlu, 2001, 2.

8 Tekinoğlu ve Törne, (tarihsiz), 11.

9 Uzun, 2020, 21; 1325 Sene-i Hicriyesine Mahsûs Salnâme-i Vilâyet-i Mamûretülaziz, Def'a: 9,

ise zamanla harap olmaya yüz tutmuş¹⁰ ve nihayet Keban Barajı'nın yapımıyla birlikte su altında kalmıştır. Esasen benzer bir durum Eski Malatya için de söz konusudur. Nitekim tarihi kaynaklarda geçen Malatya, Fırat Nehri'nin 7-8 km batısında yer alan bugünkü Battalgazi (Eski Malatya) ilçesi olup şehrin şimdiki yerine taşınması 1838 yılında gerçekleşmiştir. Bu tarihe kadar Elazığ'dan Malatya'ya nakledilen ordunun Malatya'da kalması sebebiyle Aspuzu'daki yazlık evlerinde oturmak zorunda kalan Malatyalılar, ordunun şehirden ayrılmasından sonra da artık harap hale gelmiş olan kışlık evlerine dönmeyerek Aspuzu'da oturmaya devam etmişler ve böylece Yeni Malatya'nın da çekirdeğini oluşturmuşlardır¹¹.

Güneydeki alçak seviyeli tepelerin oluşturduğu Harput Platosu'na ve dönemin Murat Vadisi'nden batıdaki Çemişgezek'e doğru giden az engebeli alana karşın doğu ve kuzeyde yer alan yüksek rakımlı dağ sıraları, Pertek'i daha çok güneydeki Harput ve batıdaki Çemişgezek ile ilişki kurmaya zorlamıştır. Murat Nehri kıyısında yer alan Pertek Kalesi de batı yönünde Kurmizak ve Çemişgezek, kuzey yönünde Sağman, doğu yönünde Mazgirt ve güney yönünde ise Bekçiler ve Harput Kalesi ile bağlantılı durumdaydı¹².

Birçok medeniyete ev sahipliği yapan Pertek¹³, Osmanlı Dönemi'nde idarî olarak Pir Hüseyin Bey'in yönetimdeki Çemişgezek Sancağı'na bağlı bir nahiye idi¹⁴. Fakat onun 1534'te ölümünden sonra yaşanan iç karışıklıklar sebebiyle Kanuni Sultan Süleyman Çemişgezek'i dört sancağa (Çemişgezek, Pertek, Sağman ve Mazgirt) ayırarak Pertek, Sağman ve Mazgirt'i oğulları arasında paylaşmış, Çemişgezek'i ise klasik Osmanlı sancağı haline getirmiştir¹⁵. 1653'te Pertek Sancağı, komşusu olan Harput Sancağı ile birlikte, Diyarbekir Eyaleti'ne bağlıydı¹⁶. Fakat 1846 yılına gelindiğinde Harput müstakil eyalet yapılmış¹⁷ ve muhtemelen 1848 yılında kurulan Dersim Sancağı da bu yeni eyalete bağlanmıştır. Dersim Sancağı'nın merkezi Hozat Kasabası¹⁸ olup, Pertek de bu sancağın sınırları içinde yer alıyordu¹⁹.

Pertek Kasabası, Harput'tan Hozat'a uzanan tarihi yol üzerinde bulunuyordu. Bu yol Hozat'tan Mercan Boğazı yoluyla Erzincan'a, oradan da Trabzon Limanı'na ulaşır-

Vilayet Matbaası, 253.

10 1888'de Pertek'e giden Antranik, nehrin sağ kıyısında yer alan eski kasabanın tümüyle viraneye döndüğünü ve burada kimsenin yaşamadığını tespit etmiştir. Antranik, 2017, 104.

11 Göğebakan, 2003, 471.

12 Danık, 2006, 399.

13 Pertek'in siyasi tarihi hakkında ayrıntılı bilgi için bk. Danık, 2006, 400-404.

14 Ünal, 1999, 32; Uzun, 2020, 34.

15 Ünal, 1991, 249.

16 Ünal, 1989, 33; Yılmazçelik, 1995, 125.

17 Aksın, 1999, 30.

18 Yılmazçelik, 2011, 88.

19 1892'den itibaren nahiye yapılan Pertek, Çarsancak Kazası sınırları içinde yer alıyordu. Yılmazçelik, 2011, 96-98.

yordu²⁰. Yine bu güzergâhtan Erzincan ve Tercan yoluyla Erzurum, Eleşkirt ve Bayezid'e gidilirken²¹ Pertek'ten Nazımiye ve Mazgirt'e ulaşan tali yollar da vardı²². Dolayısıyla Pertek ticari ve stratejik açılardan önemli bir noktada bulunuyordu²³. Ayrıca Dersim'deki ormanlık alana da oldukça yakındı. Bu ormanlık alan doğuda Tercan, kuzeyde Kemah ve Erzincan, batıda Eğin (Kemaliye) ve Arapgir, güneyde de Pertek'e dört saat mesafede olan Zeyve Köyü'ne kadar uzanıyordu ve genellikle meşe, karaağaç, ardıç ve palamut ağaçlarından meydana geliyordu²⁴. Bu ormanda bulunan ağaçlarla yakacak odun ve kömürün yanı sıra, kereste de elde ediliyordu. Dersim ormanlarından kesilerek elde edilen odunu hem yöre halkı kullanıyor hem de geçit ücretini ödeyerek kayık ve keleklerle²⁵ bu odunları Harput tarafına nakledip orada satıyorlardı²⁶.

Dersim ormanlarından kesilen odunun ticareti öteden beri yöre halkı için önemli bir geçim kaynağıydı. Nitekim 1866'da Pertek ve Dersim bölgesine giden seyyah Taylor, Karadeniz-Harput-Diyarbakır arasında yer alan Pertek'in artık tamamen kaybolmuş büyük bir ticaret veya transit trafiğini içeren önemli bir ticari alanda yer aldığını, fakat bu tür faaliyete dair görebildikleri tek işaretin ise Murat Nehri'nden aşağıda nihai varış noktası olan Kebanmadeni'ne doğru tembel tembel yüzen yakacak odun yüklü birkaç sal olduğunu belirtmektedir²⁷. Yine Taylor Kemah'tan Çemişgezek, Arapgir ve Malatya'ya giden en kestirme yolun Munzur Dağı'ndaki bir geçitten (Ziyaret Geçidi) Ziyaret köyüne giden yol olduğunu, fakat şu anda tüccar ve kervanların Harput'tan Erzincan'a giderken Malatya, Eğin ve Kemah üzerinden geçerek gittiklerini söylemektedir²⁸. Birinci Dünya Savaşı'nın sonlarına doğru 31 Aralık 1917 (R. 31 Kânunuevvel 1333) tarihinde Birinci Kafkas Kolordu Kumandanlığı'na tayin edilen Kâzım Karabekir Paşa da, önceki karargâh merkezi Silvan'dan çıkıp yeni atandığı kolordu karargâhı olan Refahiye'ye giderken, Diyarbakır-Ergani-Harput-Arapgir-Eğin-Kemah-Refahiye güzergâhını takip etmiş, karlar içinde ve kısmen yaya olarak yaptığı bu yolculuğunu 23 günün sonunda 28 Ocak 1918'de tamamlayabilmiştir²⁹. Erzincan'ın bu tarihte Rus işgali altında olması Kâzım Paşa'nın bu yolu tercih etmesinde etkili olduğu kuvvetle muhtemel olmakla birlikte, Harput-

20 BOA, ŞD. 1875-50, 27 Cemâziyelevvel 1302/14 Mart 1885; *Salnâme, Tarih-i Hicret-i Nebeviye 1301, Tarih-i Rumî 1300*, Def'a: Ulâ, Mamûretülaziz Matbaası, 99.

21 *1325 Sene-i Hicriyesine Mahsûs Salnâme-i Vilâyet-i Mamûretülaziz*, 135-136.

22 Dersim'deki (Tunceli) yol ağları ve 19. yüzyılda yapılan yol yapım çalışmaları için ayrıca bk. Yılmazçelik ve Erdem, 2017, 235-238.

23 Bugün Elazığ-Erzincan arasında tercih edilen yol güzergâhı ise Elazığ-Pertek-Tunceli-Pülümür-Erzincan şeklindedir (bk. Çiz. 1).

24 BOA, Meclis-i Vala (MVL.) 4-22, 12 Safer 1262/9 Şubat 1846.

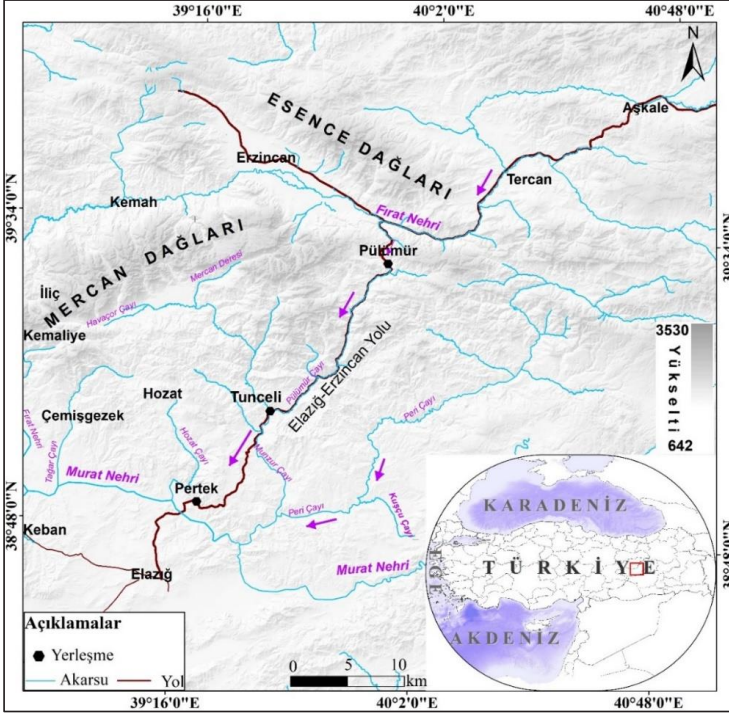
25 Irmaklarda işleyen, şişirilmiş tulumlar üzerine kurulmuş ilkel sala kelek denirdi (bk. Fot. 1). Kelek yapımı ve Osmanlı Devleti'nde kelekçiler esnafı konusunda ayrıntılı bilgi için bk. Göyünç, 2001, 655-660; Dinç, 2021, 95-131.

26 BOA, MVL. 7-24, 24 Recep 1262/18 Temmuz 1846.

27 Taylor, 1868, 345.

28 Taylor, 1868, 330.

29 Karabekir, 2023, 535-563.



Çiz. 1: Elazığ-Pertek-Erzincan ve Erzurum Karayolu Haritası

[Bölgenin Keban Barajı'ndan önceki görünümünü yansıtan bu harita, Sayısal Yükselti Modeli verilerinin sunmuş olduğu uydü görüntülerinden üretilen ve yeryüzünün topografik yapısını gösteren Mekik Radar Topografya Misyonu (SRM) haritalarından, yol, yerleşme ve sınır bilgileri ise Open Street Map verileri (Geofabrik, 2021) kullanılarak elde edilmiştir (Geofabrik: openstreetmap data, web tabanlı uygulama adresi: <https://download.geofabrik.de/europe/turkey.html>, erişim: 24 Aralık 2023.)]



Fot. 1: Irak'ta Nehir Taşımacılığında Kullanılan Bir Kelek (1911) (Gerdrude Bell Archive)

Pertek-Pülümür üzerinden Erzincan'a ulaşan yolun şiddetli kar yağışları sebebiyle kış mevsiminde kapandığı da bilinmektedir³⁰. Yine 15. yüzyılda bu bölgede seyahat eden Barbaro da Erzincan'dan yola koyulduktan sonra Malatya'ya giderken Çemişgezek ve Arapgir güzergâhını kullanmıştır³¹. Ellsworth Huntington ise Pertek'ten Erzincan'a ve buradan da Trabzon'a ulaşan en kestirme yolun Kutu Deresi'nden geçtiğini, fakat bölgedeki dağları mesken tutan eşkıyanın bu yolu güvensiz hale getirdiğini, bu sebeple de kullanılmadığını belirtmektedir. Yine Huntington Kutu Deresi'nde eski bir Roma köprüsü kalıntısı keşfettiğinden de bahsetmektedir³². Bu köprü kalıntısı da bu yolun Roma ve Bizans hâkimiyeti dönemlerinde aktif olarak kullanıldığına işaret etmektedir. Nitekim Murat Nehri'nin Pertek yakasında Pertek-Harpüt arasındaki geçidi kontrol eden tarihi bir kale vardı. Osmanlı Dönemi'nde de uzun bir süre işlevini sürdüren bu kalede, 18. yüzyılda yönetici olarak bir dizdar ve kethüda ile yeterli sayıda müstahfız (kale eri) bulunmaktaydı³³. 1888'de Dersim seyahati sırasında Pertek'e de uğrayan Antranik ise Pertek'i Harputlu ve Dersimliler için önemli bir alışveriş merkezi olarak tanımlar ve her cuma günü burada pazar kurulduğundan bahseder. Ayrıca Harputlu zanaatkârlar ile çerçi denilen seyyar satıcıların ayakkabı, bez, başörtüsü, çit-çember, şapka, düğme, iğne, iplik, dokuma, elbise ve silahlar getirdiklerini, Dersimlilerin ise beraberlerinde getirdikleri ceviz, kudret helvası, peynir, yağ, çortan, yün, inek ve koyun derisi ile vahşi hayvan derisinin yanı sıra yolluk, kilim, halı, çorap, koyun, kuzu, katır, kısrak getirerek sattıklarını da belirtir³⁴. Dolayısıyla Pertek, 19. yüzyılın ikinci yarısında Dersim ve Harput arasında şehir ve kırsal ürünler ticaretinin yapıldığı bir merkez özelliğini de taşıyordu.

2. Osmanlı Dönemi'nde Pertek'te Köprü Yapım Çalışmaları

Pertek önünde akan Murat Nehri üzerinde, kayık ve keleklerden başka, ulaşımı sağlayan tarihi bir köprünün mevcudiyeti konusunda kaynaklarda herhangi bir bilgi bulunmamakla birlikte, 1886 tarihli bir belgede burada bir köprünün bulunduğu ve 300 yıl öncesinde harap olması ve tamir edilmemesi sebebiyle neredeyse tamamen yok olduğundan ve sadece temel taşlarına dair izlerin kaldığından bahsedilmektedir³⁵. Fakat bu bilginin doğruluğu şüphelidir. Çünkü bu durumda anılan köprünün 1580'li yıllarda mevcut olması gerekirdi. Halbuki 16. yüzyıl belgelerinde Pertek'te köprünün varlığını doğrulayacak başka bir bilgi olmadığı gibi, 1530'da ulaşımın "sefine" adı verilen gemilerle yapıldığını görmekteyiz. Nitekim bu tarihte Pertek, Eşkünü, Kara Hisar ve Çermik sefineleri olmak üzere, Çemişgezek Sancağı dâhilinde dört yerde sefine ile taşımacılık yapılıyordu ve bunların içinde yıllık geliri en yüksek olanı 7 bin *akçe* ile Pertek, en az olanı ise 1.500 *akçe* ile Çermik sefinesiydi³⁶.

30 1325 *Sene-i Hicriyesine Mahsûs Salnâme-i Vilâyet-i Mamûretülâziz*, 136.

31 Barbaro, 2022.

32 Huntington, 1902, 185.

33 Osmanlı Dönemi'nde Pertek Kalesi konusunda daha fazla bilgi için bk. Uzun, 2020, 67-73.

34 Antranik, 2017, 105-106.

35 BOA, ŞD. 1876-46, R. 5 Mart 1302/17 Mart 1886.

36 998 Numaralı *Muhâsebe-i Vilâyet-i Diyâr-i Bekr ve 'Arab ve Zü'l-kâdriyye Defteri (937/1530)*, 163

Köprü olmadığı dönemlerde ise Harput ve Pertek'i birbirinden ayıran Murat Nehri'nin her iki yakasındaki ulaşım gemi olarak da isimlendirilen kayıklarla³⁷ yapılıyordu. Kaynaklarda bazen tekne olarak da belirtilen bu kayıklar 15-20 kişi ile 3-5 hayvanı alabilecek büyüklükteydi (bk. Fot. 2). 17. yüzyılın ortalarında Harput'a gelen seyyah Evliya Çelebi de Murat Nehri'ni gemi ile geçip Pertek'e ulaştığından bahsetmektedir³⁸. Fakat çoğu zaman nehrin akıntısı fazla ve şiddetli olduğundan her sene suda boğularak ölenler oluyordu. Nitekim bir defasında 20 kişi birden hayatını kaybetmişti. Hatta kış aylarında nehrin taşkın halini alması sebebiyle aylarca nehir ulaşımı dahi sağlanamıyordu³⁹.



Fot. 2: Fırat Nehri Üzerinde İşleyen İki Gemi (1911) (Gerdrude Bell Archive)

19. yüzyılın ortalarında bu kayıkların geliri devlete ait olup işletilmesi için iltizamla bir mültezime veriliyordu. Mültezim de yolcuların her birinden ve hayvanlarından muayyen bir ücret alıyordu⁴⁰. Mesela 1846'da yayadan 20, atlıdan ise 40 *para*⁴¹ geçiş ücreti talep ediliyordu. Yolcuların barınabilmeleri için de Murat Nehri'nin Harput taraftaki kıyısında bir han yapılmıştı. Fakat bu han zamanla harap olduğu için 19. yüzyılın ortalarında artık *Harabe Han* adıyla biliniyordu⁴². Ayrıca Pertek Sancakbeyi Baysungur Bey de Pertek'te Murat Nehri kenarında bir han yaptırmış ve ihtiyaçlarının karşılanması için de 1574'te Urik Köyü ile Tufan Mezrası'nı bu hana vakfetmişti⁴³. Mülknamesi 7

37 Pertek'te Murat Nehri üzerinde işleyen gemiler 15-20 kişi ile 3-5 hayvan alabilecek büyüklükte, basit ve altı düz teknelerdi (BOA, ŞD. 1876-46, R. 5 Mart 1302/17 Mart 1886; BOA, İ.ŞD. 88-5261, H. 15 Safer 1305/2 Kasım 1887). Eğin'de (Kemaliye) Fırat Nehri üzerinde taşımacılıkta kullanılan geminin de 20 yolcu kapasitesi vardı. BOA, ŞD. 502-34, R. 10 Nisan 1295/22 Nisan 1879.

38 Evliyâ Çelebi, 2006, 305.

39 BOA, ŞD. 1876-46, 1 Ramazan 1304/24 Mayıs 1887.

40 BOA, MVL. 4-22, 12 Safer 1262/9 Şubat 1846.

41 Osmanlı madeni parası olup değeri 17. yüzyılın sonlarından itibaren 3-4 akçe civarındaydı. Tabakoğlu, 2018, 447.

42 BOA, MVL. 4-22, H. 12 Safer 1262/9 Şubat 1846.

43 BOA, İbnü'l-emin, Evkaf (İ.E.V.) 64-6997, 12 Ş. 1125/3 Eylül 1713. 1574 tarihli vakfiyesi için bk. Uzun, 2020, 311-322.

Şubat 1574'te yazıldığına⁴⁴ göre bu hanın yapımı 1573'te tamamlanmış olmalıdır⁴⁵. Bu durumda, Fırat adıyla da bilinen Murat Nehri'nin her iki yakasında da birer hanın olduğu söylenebilir. Bu hanlar, özellikle hava şartlarının müsait olmadığı zamanlarda, gemi seferlerinin yapılamaması sebebiyle konaklamak zorunda kalan yolcular için hayati önem taşıyordu.

Pertek'teki handan başka, Murat Nehri üzerindeki geçişleri kontrol etmek ve sınırlar güvenliğini sağlamak için bir kale de inşa edilmişti. Muhtemelen Urartu Dönemi'nde inşa edilen Pertek Kalesi'nde 18. yüzyılda müstahfiz denilen kale erleri ile kethüda ve dizdarının bulunması⁴⁶ kalenin bu dönemde de işlevini sürdürdüğünü kanıtlamaktadır.

Öte yandan, 19. yüzyılda Pertek'in de bağlı olduğu Harput Eyaleti'nin merkez kazasında odun sıkıntısı baş göstermişti. Bu bölgenin ormanı, uzun zamandan beridir kesilip⁴⁷ kökleri dahi söküldüğünden artık yok denecek kadar azalmıştı ve insanlar yürüyüş mesafesiyle 12-14 saat kadar uzaklıkta getirdikleri çalı çırpılarıyla yakacak ihtiyaçlarını karşılamaya çalışıyorlardı. Bu yüzden odun ve kömür fiyatları da oldukça yükselmişti ve odunun kıyyesi⁴⁸ 3,5 paraya, kömürün kıyyesi ise nakliye ücretiyle birlikte 9,5 paraya veriliyordu. Kaza ahali genellikle bağ ve bahçelerinden kestikleri ağaçları yakacak olarak kullanıyor, ahali ve şehir ileri gelenleri de odun yokluğundan evlerinde ekmek pişirmeyip çarşıdaki ekmekçilere muayyen bir bedel karşılığında ekmeklerini pişirtiyorlardı⁴⁹. Dolayısıyla Harput'taki bu yakacak sıkıntısı, Dersim bölgesindeki ormanların önemini daha da arttırmıştı.

Pertek önlerinde bir köprü'nün yapılması Dersim ormanlarından Harput'a odun ve kömür naklini kolaylaştıracaktı; bu husustaki öncelik de genellikle beş bin kadar piyade ve süvari ile topçuyu barındıran Ordu-yı Hümayun'un merkezine ait olacaktı⁵⁰.

Yolcuların yanı sıra, odun ve kömürün Harput'a daha kolay ve kısa zamanda

44 "Pertek sancağı beyi Baysungur Bey'in Fırat kenarında binâ eylediği hana vakf itmek için temlik olunan Urik nam karyenin sülüs hissesi ile Tufan nam mezranın mülkname-i hümayunu yazılıp ... ". BOA, Bab-ı Asafî Mühimme Defterleri (A.DVNSMHM.d.) 25, 52-533, 15 Şevval 981/7 Şubat 1574. Ayrıca bk. BOA, İE.EV. 64-69997, 12 Ş 1125/3 Eylül 1713.

45 Baysungur Bey Pertek'te kendi adıyla anılan bir cami ve medrese de yaptırmıştır. Uzun, 2020, 93-102, 112.

46 BOA, Ali Emiri, Osman III (AE.SOSM.III.) 8-581, 29 Zilhicce 1170/14 Eylül 1757; BOA, Ali Emiri, Sultan Mustafa II (AE.SMST.II.) 30-2978, 29 Zilhicce 1112/6 Haziran 1701; BOA, Cevdet, Adliye (C.ADL.) 66-3946, 8 Şevval 1205/10 Haziran 1791.

47 Maden emanetinin ihtiyacı olan odun kömürü ve kütükler Keban madenine yakın bölgelerdeki ormanlık alanlardan temin edildiği için 19. yüzyılda Harput'un yakın çevresi artık ormansız hâle gelmişti. Tızlak, 2013, 355-358.

48 Okka da denilen ve dönemine göre farklılık gösteren kıyyenin ağırlığı III. Selim Dönemi'nde 1240,6, II. Mahmud Dönemi'nde ise 1250 gramdı. Kallek, 2007, 338.

49 BOA, MVL. 4-22, 12 Safer 1262/9 Şubat 1846.

50 BOA, MVL. 4-22, 12 Safer 1262/9 Şubat 1846. Tanzimat Dönemi'nde kurulan Anadolu Ordusu'nun merkezi önce Sivas iken 1844 yılında, önce geçici olarak Harput'a nakledilmiş, daha sonra da burası daimi merkez haline getirilmiştir. Çakaloğlu, 2001, 53-54.

nakledilebilmesi için de Murat Nehri üzerine bir köprü yapılması gerekiyordu. Suyun eni ve derinliği ile yapılacak köprünün eni ve boyunu ölçecek bir mühendise ihtiyaç olduğundan, bu iş için Ordu-yı Hümayun müşiri paşa tarafından ordu mühendislerinden Miralay Halil Bey ile bir muhasebe kâtibi görevlendirildi. Ayrıca eyalet meclis azalarından İshak Ağa'nın da içinde olduğu bu keşif heyeti, 28 Recep 1262 (22 Temmuz 1846) tarihinde Harput'un Araba Caddesi'yle nehrin kenarına varıp, orada gemi dedikleri kayıkla Pertek tarafına geçtiler ve yaptıkları ölçüm sonucunda mimari arşınla⁵¹ suyun derinliğini 3,5 arşın (265,20 cm), enini de 170 arşın (12,88 m) olarak tespit ettiler. Ancak mevcut durum böyle olmakla birlikte, her yıl mart ayının başından mayıs ayının ortasına kadar, yani 2,5 ay boyunca nehrin suyu taşkın halini alıyordu. Bundan dolayı derinliğinin 6 arşın (454,64 cm) artabileceği varsayılarak köprünün iki baştan 50'şer (3,78 m) arşın uzatılması planlanmıştı. Ayrıca Pertek tarafının bayır olmasından dolayı 30 arşın (2,27 m) kadar da iskele gerekeceği tespit edilmişti⁵².

Diğer taraftan, Murat Nehri genellikle 3-4 yılda bir tamamen donduğu için üzerinden at ve arabalar dahi geçebilmekteydi. Bu vakitler köprünün zarar görmemesi için sökülüp kaldırılması ve buzlar çözüldükten ve üç ay kadar suyun taşkın halini almasından sonra 270 arşın uzunluğunda tekrar kurulması ve taşkından sonra da iki başlarından 50'şer arşın eksilterek kısaltılması gerekecekti. Ayrıca her bahar mevsiminde 15-20 gün kadar nehirde buz parçaları aktığından, bunların köprüye çarpmaması veya önünde toplanmak suretiyle suyu şişirip köprüyü zorlamaması için de gece ve gündüz köprü üzerinde bir kişi bekleyecek ve gelen buz parçalarını uzun sırkılarla itip köprünün altından geçmesini sağlayacaktı⁵³.

Köprü, Harput'un Araba Caddesi üzerinde ve Murat Nehri'nin kenarında yer alan Harabe Han ile nehrin karşı yakasındaki Pertek Kasabası arasına kurulacaktı. Harput tarafında Harabe Han'dan başka mesken de yoktu. Pertek'ten geçerek Dersim içinden Trabzon'a varıldığından bu yol ve köprü herkes tarafından kullanılacak ve kervan caddesi olacaktı. Ayrıca Harput tarafındaki hanın tamiri de mümkündü. Bu köprünün üzerinden yüklü hayvan ve araba geçeceğinden Harput tarafındaki yolun düzenlenmesi için 1.500 kuruş, Pertek tarafındaki yolun düzenlenmesi için de 300 kuruş masraf gerekeceği tahmin edilmiş; köprünün ağaçtan yapılması durumunda ise, taştan yapılmasına nazaran, daha hesaplı olacağı da tespit edilmişti⁵⁴.

Pertek Köprüsü tombaz⁵⁵ üzerine yapılacak, bunun için de Palu ve Pertek'te bol miktarda bulunan ve suya dayanıklı olan dut ağacı kullanılacak, bu tombazlar birbirine ve

51 Bina arşını veya zirâ-ı mi'mârî de denilen bu ölçü birimi, adından da anlaşıldığı üzere mimarlık işlerinde kullanılırdı. 1841 yılında bir mimar arşınının değeri platin bir ayar arşını ile 75,7738 cm'lik bir standarda bağlanmıştı. Erkal, 1991, 412.

52 BOA, MVL. 4-22, 12 Safer 1262/9 Şubat 1846.

53 BOA, MVL. 4-22, 12 Safer 1262/9 Şubat 1846.

54 BOA, MVL. 4-22, 12 Safer 1262/9 Şubat 1846.

55 Tombaz, çaylarda işleyen altı düz ve güvertesiz kayık anlamında kullanıldığı gibi, köprü altına konan veya şamandıra gibi kullanılan fiçı şeklindeki küçük duba için de kullanılmaktadır. Şemseddin Sâmî, 1989, 910.

sonra köprü iki başından kalın ve sağlam zincirlerle bağlanacaktı⁵⁶. İhtiyaç duyulan 100 kıyye ham demir de Harput tarafında bulunamayacağından Trabzon ve Karahisar'dan temin edilecekti. Köprü'nün ortasında iki tane kemer bulunacak, karşılıklı gelen iki arabanın geçebileceği genişlikte olacaktı. Bu durumda köprü maliyetinin 150 bin kuruş olacağı tahmin edilmekteydi. Aralarında dörder arşın ara bırakılan tombaz üzerine yapılacağından, ustası Tersane-i Amire'den veya Sinop Tersanesi'nden, mühendisleri de Ordu-yı Hümayun'dan temin edilecekti. Köprü inşa edildikten sonra gemi denilen kayıklara artık ihtiyaç kalmayacaktı. Bu sebeple devletin yıllık 7 bin kuruş kaybı olacağından bu kayıp köprüden geçenlerden alınacak ücretlerle telafi edilecekti. Bu maksatla yayadan 5'er, atlıdan 10'ar, yüklüden 20'şer, yüklü arabadan da 40'ar para geçiş ücreti alınacaktı⁵⁷.

Yapılan bu keşiften sonra, 18 Temmuz 1846'da, maliyeti yüksek olan böyle bir köprü'nün yapımına ihtiyaç olup olmadığı hususunun Harput Eyaleti valisine sorulması kararlaştırıldı⁵⁸. Fakat 1882 yılına kadar bu konuda bir şey de yapılamadı. Çünkü anılan tarihte Pertek önlerinde bir köprü yapılması için yeniden harekete geçilmiş, hatta bu maksatla yeni bir keşif yapılarak⁵⁹ 66.650 kuruş maliyetle yapılabileceği tespit edilmiş⁶⁰ ise de 1886 yılına kadar bu konuda yine de kayda değer bir gelişme olmamıştır.

Bu arada bölgenin idari yapısında yeni düzenlemeler yapılmış, 1878 yılında Mamuretülaziz adıyla yeni bir vilayet kurulurken⁶¹, Dersim de 1880 yılında merkezi Hozat olan müstakil bir vilayet haline getirilmişti⁶². Dolayısıyla Mamuretülaziz (Elaziz), Diyarbakır, Dersim, Erzincan, Trabzon ve İstanbul güzergâhında yer alan Pertek, aynı zamanda merkezi Erzincan'da bulunan Dördüncü Ordu-yı Hümayun ile Yedinci Fırka'nın asker ve mühimmat naklinde de oldukça önemli bir mevkide yer alıyordu⁶³.

Yapılması tasarlanan Pertek Köprüsü'nün nihayet 1886 yılı başlarında projesi çizildiği gibi (bk. Çiz. 2), gereken malzeme, usta ve amele için yapılacak masrafların listesi de hazırlandı. Projesinden anlaşıldığına göre, ustabaşısının Eğinli Agop, ikinci ustasının da yine Eğinli Hristo'nun olduğu bu yeni köprü'nün uzunluğu 270 metre, genişliği 3,5 metre, yüksekliği de 15 metre olacaktı. Ayrıca dört bir tarafıyla 9.320 mimar arşınını

56 Yüzer köprü de denilen tombazlı köprüler özellikle askeri amaçlarla kullanıyorlardı. Bu tür köprülerde tombazlar yanyana yerleştirilerek zincirlerle baş ve kıçtan birbirine ve oradan da kıyıya bağlanıyordu. Bu zincirli bağlantılarla birlikte tombazların üzerine ahşap tabliye oturtuluyordu. Ayrıca her tombaz baş ve kıçtan ırmak tabanına yaban asması çubuklarından yapılmış sepetlere doldurulmuş taşlardan meydana gelen özel çapalarla sabitleniyordu. Tanyeli ve Tanyeli, 1990, 13.

57 BOA, MVL. 4-22, 12 Safer 1262/9 Şubat 1846.

58 BOA, MVL. 7-24, 24 Recep 1262/18 Temmuz 1846.

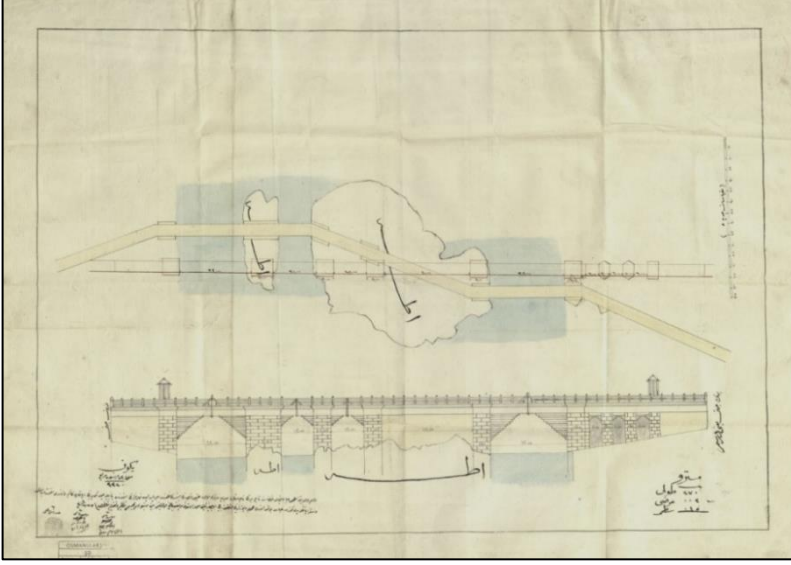
59 BOA, ŞD. 1457-55, 14 Recep 1299/1 Haziran 1882. Ayrıca bk. BOA, Dahiliye, Mektubi Kalemî (DH.MKT.) 1340-69, 6 Cemaziyelahir 1300/14 Nisan 1883.

60 BOA, ŞD. 1459-32, 29 Zilhicce 1299/11 Kasım 1882.

61 Aksın, 1999, 35.

62 Yılmazçelik, 2011, 94.

63 BOA, ŞD. 1875-50. Ayrıca bk. Uzun, 2020, 88.



Çiz. 2: 1886'da Yapılmak İstenen Pertek Köprüsü'nün Görünüşü ve Planı
(BOA, ŞD. 1876-46, 1 Ramazan 1304/24 Mayıs 1887.)

bulan köprü'nün ayakları kârgir, üstü ahşap olacak ve 8 ayakla 7 gözden oluşacaktı. İn-
şaatında kullanılacak yontma taşlar Mamuretülaziz'deki taş ocağından temin edilecek
ve toplamda 319.100 kuruşa mal edilecekti. Taş, kerpiç, kurşun, demir, ağaç ve sair mal-
zemeler hemen tedarik edilmeye çalışılacak ve yapımına 15 Temmuz'da başlanarak altı
ayda tamamlanacaktı. Bu iş için de günlük 32 taşçı ve duvarcı ile 10 dülgere ustasının yanı
sıra 100 amele istihdam edilecekti. 24 Mayıs 1887 tarihli mazbatadan anlaşıldığına göre,
Pertek Belediyesi'nin 100 bin kuruş mevcudunun yanı sıra Çemişgezek ve Çarsancak
belediyelerinin her birinden de 25 bin kuruş (toplamda 50 bin kuruş) alınması kararlaştırılmış,
böylece sağlanacak 150 bin kuruş nakitle hariçten alınacak malzemelerin parası
ödenecekti. Amele ve taşçı ve dülgere ustaları, şose yollarındaki mükellefiyetleri sebe-
biyle, köprü işinde de çalışacak, kerpiç ve kereste gibi levazımata ise bağış yoluyla temin
edilecekti. Padişahın onayıyla yapılacak bu yeni köprüye de *Sultan Hamid Köprüsü* adı
verilecekti⁶⁴. Fakat 2 Kasım 1887 tarihli Şura-yı Devlet⁶⁵ kararından anlaşıldığına göre,

64 BOA, ŞD. 1876-46, 1 Ramazan 1304/24 Mayıs 1887. Ayrıca bk. BOA, İ.ŞD. 88-5261, 15 Safer 1305/2 Kasım 1887.

65 1868 yılında kurulan ve beş daireden oluşan Şura-yı Devlet'in başlıca görevleri; kanun ve nizamname tasarılarını hazırlamak, mülki işleri incelemek, mahkeme veya meclislerin verdiği kararların temyizinde adliye ve idare memurları arasında çıkan ihtilâfları çözmek, hükümetle kişiler arasındaki davalara bakmak, kanun metinlerini yorumlamak, devlet memurlarının durumlarını inceleyip gerektiğinde onları yargılamak, 1864 Vilâyet Nizamnamesi'ne göre

Mamuretülaziz Vilayeti'nden görevlendirilen bir fen memuru köprü maliyetinin, bu vilayetten sağlanacak yontma taşlarla birlikte, 329.700 kuruş olacağını tespit etmişti⁶⁶.

Pertek Köprüsü'nün altı ayda bitirilmesi planlanmakla birlikte, bunun bu süre zarfında gerçekleştirilmesi mümkün olmamıştır. Nitekim Mamuretülaziz Valiliği'nden Dâhiliye Nezareti'ne hitaben yazılan 30 Temmuz 1889 tarihli yazıda, Pertek'te nehir ulaşımında kullanılan vasıtanın (sefine) yıllık gelirinin yaklaşık 25 bin kuruş olduğu, fakat bu gelirin Mehmed ve arkadaşları tarafından telef edilmesi sebebiyle, sair işlerin yanı sıra köprü inşaatında da kullanılmadığı ifade edilmiştir⁶⁷.

1888 yılında hükümet Mamuretülaziz Vilayeti dâhilindeki askeri yollarla geçitlerin inşası ve tamirini istemiş, bu maksatla da Mamuretülaziz valisi tarafından çalışmalara hız verilmiş ve bu çerçevede Murat ve Fırat nehirleri üzerinde yer alan Eğin, İliç, Pertek, Keban (Maden) ve Kömürhan mevkilerinde beş adet asma demir köprü yapılmasına ihtiyaç olduğu tespit edilmiştir. Fakat bu köprülerin yapımının büyük masraflar gerektirdiği Ticaret ve Nafia Nezaretince tespit edildiğinden sadece Eğin Köprüsü'nün yapılmasına karar verilmiş, diğerlerinin yapımı ise ertelenmiştir⁶⁸. Nitekim 1888'de Derسيم seyahati sırasında Pertek'e de uğrayan Antranik, Seyahatname'sinde burada yer alan herhangi bir köprüden bahsetmemiştir⁶⁹.

5 Kasım 1904 tarihinde Pertek'ten Dâhiliye Nezareti'ne çekilen telgraftan anlaşıldığına göre, köprü ayaklarının yapımına başlanmış olmakla birlikte, yağın yağmurlar sebebiyle tamamlanması mümkün olmamıştır⁷⁰. Hatta Müderris Mehmed ve arkadaşları tarafından hükümete iletilen bir telgrafta, amele-i mükellefe bedelati⁷¹ ve nakdi yardımların yanı sıra belediyeden de 500 bin kuruş sarf edildiği halde ortada tahta bir barakadan başka bir eser görülmediği ve köprü için amele sevki bahanesiyle ahaliden birçoğunun cebren iş ve güçleri ile ticaretgâhlarını terk etmek zorunda bırakıldıklarına dair vali hakkında şikâyetle bulunulmuştur. Bu konuyu incelemek üzere Nizamiye Mirliyası Mustafa

her vilâyette senede bir defa toplanıp vilâyetin sorunlarını görürecektir olan umumi meclislerin düzenlediği mazbataları meclis üyeleriyle müzakere ederek karara bağlamaktı. Bu işler sadâret tarafından meclise havale edilir ve meclis görüştüğü konuların mazbatasını sadârete sunardı. Meclisin hazırladığı tasarılar hükümetin ve padişahın onayından sonra da kanunlaşır. Akyıldız, 2010, 236.

66 BOA, İ.ŞD. 88-5261, 15 Safer 1305/2 Kasım 1887. Ayrıca bk. Uzun, 202, 90.

67 BOA, DH.MKT. 1648-29, 2 Zilhicce 1306/30 Temmuz 1889.

68 BOA., İrade, Meclis-i Mahsus (İ.MMS.) 107-4586, 11 Safer 1307/7 Ekim 1889.

69 Antranik, 2017, 104-106.

70 BOA, Dahiliye, Şifre (DH.ŞFR.) 335-58, R. 23 Teşrinievvel 1320/5 Kasım 1904.

71 1872'de yayınlanan nizamname ile 16 yaşından 60 yaşına kadar olan erkeklerin ikametgâhlarından 12 saat mesafe dahilindeki yollarda senede dörder gün çalışmaları mecburiyeti ihdas edilmiştir. 1889'da ise yol mükellefiyeti 20 yaşından 60 yaşına kadar sınırlandırılmış ve bedenlen veya nakden ödenmesi hususunda mükelleflere tercih hakkı verilmiş ve devlet hazinesinden ödenecek paranın da düzenli olarak verilmesinin sağlanması kabul edilmiştir. *On Senede Türkiye Naftası 1923-1933*, 86, 89.

Naim Paşa'nın riyaseti altında eşraftan mürekkep bir komisyon kurulmuş ve yapılan inceleme neticesinde bunun iftira olduğu sonucuna varılarak müftü ve arkadaşları hakkında kanuni işlem yapılmıştır. Ayrıca yeni yapılan keşif neticesinde de köprü maliyetinin 406 bin kuruşu aşacağı tespit edilmiştir⁷².

Bütün bu gelişmelere rağmen Pertek'te bir köprü yapma düşüncesi hayata geçirilememiştir. 1908 yılında gerçekleşen Dersim İsyanları sırasında, 1 Haziran 1908 (R. 19 Mayıs 1324) tarihinde Diyar Ağa önderliğindeki âsiler Pertek ve çevresindeki köyleri kuşatıp Dersim'in en önemli geçitlerinden biri olan Pertek Sefinesi'ni ele geçirmişlerdir⁷³. Bu olay, anılan tarihte Pertek'te bir köprünün olmadığını ve geçişlerin halen sefine denilen gemilerle yapıldığını göstermesi açısından önemlidir. Ayrıca 7 Temmuz 1912'de Nafia Nezareti'ne yazılan bir tezkereden de anlaşıldığına göre, Mamuretülaziz'den Dersim'in merkezi olan Hozat Kasabası'na ve oradan da Erzincan'a ulaşan yolun inşasına başlanması ve bu maksatla münasip miktarda tahsisat ayrılması, her yıl meydana gelen insan ve hayvan telefatının önlenmesi amacıyla da Pertek'te bir köprü yapılması hususunda Dersim Mebusu Salim Bey tarafından bir takrir verilmiş⁷⁴ olması da bu hususu teyit etmektedir.

Öyle anlaşılıyor ki, Pertek'te Murat Nehri üzerinde bir köprü yapma düşüncesi Osmanlı Dönemi'nde hiçbir zaman fiiliyata geçirilememiştir. Birinci Dünya Savaşı sırasında, 14-15 Nisan 1916 (R. 1-2 Nisan 1332) tarihinde, Hozat'tan kaçarak isyan eden bir kısım aşiret mensuplarını cezalandırmak için 13. Tümen'in Pertek-Paşavank üzerinden Peri'ye gitmesi önerilmiş, 16 Nisan'da da bir taburun iki sahra topuyla Pertek'e gönderilerek geçişin güvence altına alınması istenmiştir. Ayrıca 17 Nisan'da (R. 4 Nisan) tümene verilen emirler arasında, Murat Nehri üzerinde ve Pertek civarında bir köprü inşa edilmesinin istenmesi⁷⁵ de 1916 yılına kadar burada bir köprünün yapılamadığını teyit etmektedir.

3. Cumhuriyet Dönemi'nde İnşa Edilen Pertek Köprüsü

Cumhuriyet'in ilk yıllarında Elazığ-Pertek arasında doğrudan ulaşımı sağlayan bir köprü mevcut değildi. Bunun için hazırlıklar yapılmasına ve tahsisat ayrılmasına rağmen inşaatına da bir türlü başlanmamıştı. Bu sebeple, 25 Ocak 1923 tarihinde Dersim Mebusu Feridun Fikri, Riyaset-i Celile'ye yazılı soru önergesi vermiş ve Dersim Vilayeti'nin iki tarafının aşılması güç dağlarla, batı ve güney taraflarının ise köprü olmayan nehirlerle çevrili olmasından dolayı halkın ulaşımında büyük güçlükler çektiğini, son zamanlarda inşası için tahsisat verilmiş olmasına rağmen, Pertek Köprüsü inşaatına

72 BOA, Bab-ı Ali Evrak Odası (BEO.) 2566-192420, 8 Safer 1323/14 Nisan 1905; BOA, BEO. 2766-207408, 18 Zilhicce 1323/13 Şubat 1906; BOA, ŞD. 1487-14, 8 Safer 1323/14 Nisan 1905; BOA, ŞD. 1489-4, 18 Zilhicce 1323/13 Şubat 1906; BOA, DH.MKT. 911-16, 14 Ramazan 1322/22 Kasım 1904.

73 Özkök, 2023, 26.

74 BOA, BEO. 4059-304407, 22 Recep 1330/7 Temmuz 1912.

75 Özkök, 2023, 61

neden başlanmadığını, Nafia Vekili Muhtar Bey'den sormuş ve şifahen izahat vermesini talep etmiştir⁷⁶. Fakat bu konuda yeni bir gelişme olmadığından 16 Şubat 1923 tarihinde Dersim mebusları Ahmed Şükrü ve Feridun Fikri Elaziz-Erzincan şosesi ile Pertek Köprüsü'nün inşası için hiçbir faaliyet gösterilmediğine dair TBMM'ye ikinci defa önerge vermişlerdir⁷⁷.

Öyle anlaşılıyor ki, bu tarihten sonra Pertek'te, Murat Nehri üzerinde doğrudan ulaşımı sağlayacak ahşap bir köprü yapılmıştır. Fakat köprü yapıldıktan birkaç yıl sonra, nehrin taşkın olması sebebiyle yıkıldığından 1929 yılında tekrar yapılmıştır⁷⁸. Sonmez Schaap, kaynak göstermeden bu köprüyü nehrin 5 km yukarısında ve 216 metre uzunluğunda ahşap bir köprü olarak tasvir etmiştir⁷⁹.

Mustafa Kemal Atatürk 17 Kasım 1937 tarihinde Elazığ'ı ziyaret ettikten sonra, aynı gün Pertek'e hareket etmiş ve yanında Başvekil Celal Bayar, Dahiliye ve Nafia vekilleri, Orgeneral Kâzım Orbay, Umumi Müfettiş Abdullah Alpdoğan ve diğer zevat olduğu halde Murat suyu üzerindeki bu köprüden geçerek Pertek'e gitmiş ve Hozat Deresi üzerinde kurulmuş olan Singeç Köprüsü'nün açılışını yapmıştır⁸⁰. Esasen 1924 yılından itibaren Türkiye'deki köprücülük faaliyetleri de yeni bir ivme kazanmış, özellikle dayanaksız olan ahşap köprülerin yerine artık daha dayanıklı ve daha az bakım gerektiren betonarme köprüler tercih edilmeye başlanmıştır⁸¹. Bu çerçevede, 1930 yılında Pertek'te de bir köprü yapılması için ihaleye çıkıldığına dair Cumhuriyet Gazetesi'nde bir ilan yer almıştır (bk. Belge-1). Fakat anılan tarihte yapılması mümkün olmamıştır. Çünkü çok geçmeden, Murat Nehri üzerindeki Pertek ve Gülüşkür köprülerinin yanı sıra, Tunceli'nin Pertek, Hozat, Ovacık ve Çemişgezek ilçelerini birbirine bağlayan Singeç Köprüsü'nün yapımı, 30 Mart 1937 tarihli sözleşme ile Aral İnşaat şirketine 29.419 lira bedelle ihale edilmiştir. Yapımını üstlenen Aral İnşaat, köprüyü iki yılda ve planlanan zamandan önce tamamlamış, köprü inşaatında zamanın gelişmiş teknik araçları kullanılmıştır ki, bunlar, beton dökümü için yatay olarak kablo üzerinde hareket eden vinçler ve iskele üzerine monte edilen raylar üzerinde hareket eden yük arabalarıydı (bk. Fot. 3). En temel beton mikserlerinin bulunmasının zor olduğu koşullarda bu araçlar ileri teknolojiye sahipti⁸².

76 Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), 6-32-30, R. 25.11.1339/25 Ocak 1923.

77 BCA, 6-34-10, R. 16-12-1339/16 Şubat 1923.

78 Güneş, 1997, 670.

79 Sonmez Schaap, 2023, 198.

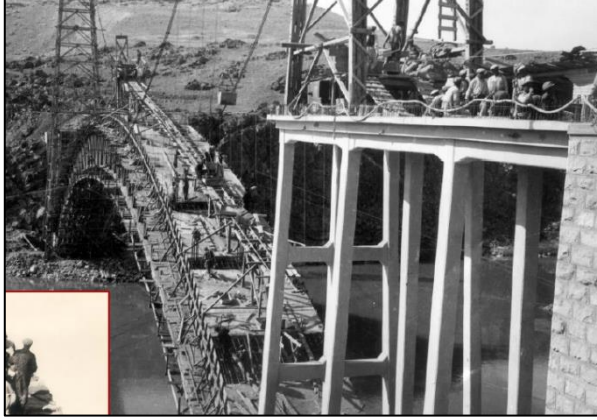
80 "Atatürk Tuncelinde", Kurun, 18 İkinciteşrin 1937, 4; "Elazık Hakikî Bir Bayram Yapıyor", Ulus, 18 Sonteşrin 1937, 1; "Atatürk Elâzizde", Cumhuriyet, 18 İkinciteşrin 1937, 1; "Atatürk Dün Elâzizden Tunceline de Gittiler", Akşam, 18 Teşrinisani 1937, 1.

81 *On Senede Türkiye Nafıası 1923-1933*, 53-54; Mühendis Kemâl, 1933, 286.

82 Sonmez Schaap, 2023, 198-200.



Belge 1: Pertek Köprüsü'nün Yapımına Dair 1930 Tarihli İhale İlanı⁸³



Fot. 3: Pertek Köprüsü İnşaatı⁸⁴

17 Haziran 1939 yılında Gülüşkür Köprüsü ile birlikte yapımı tamamlanarak hizmete açılan⁸⁵ Pertek Köprüsü'nün toplam uzunluğu 133 metre, kemer yüksekliği 18 metre, genişliği ise her iki yanda 55 cm, kaldırımlar ile birlikte 5.85 metre idi. Köprü, 106,9 metre açıklığıyla da oldukça kayda değer bir eserdir⁸⁶ (bk. Fot. 4) ve eski Kömürhan

83 Pertek Köprüsü, <https://kopriyet.blogspot.com/2016/09/pertek-koprusu.html>, erişim: 1 Aralık 2023.

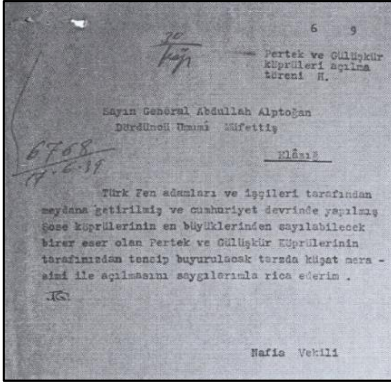
84 Pertek Köprüsü, <https://kopriyet.blogspot.com/2016/09/pertek-koprusu.html>, erişim: 1 Aralık 2023.

85 Nafia Vekili tarafında Dördüncü Umumî Müfettiş General Abdullah Alptoğan'a gönderilen açılış davetiye yazısının üzerinde 17.6.1939 tarihi yer almaktadır. Bk. Belge-2.

86 Dâhiliye Vekili Ş. Kaya imzasıyla 6 Haziran 1938 tarihinde Başvekâlet Makamına yazılan yazıda, Murat Suyu üzerinde yapılmakta olan 145 metre uzunluğunda ve bir gözünün açıklığı 106 metre genişliğinde olan betonarme köprü kalıbının bir sahili diğerine bağladığı, bu gün ilk defa olarak bu kalıbın üstünden yürüterek Elazığ sahilinden Tunceli sahiline geçildiği belirtilmiştir. BCA, 155-92-2, 06.06.1938.

Köprüsü ile benzer özellikler taşımaktaydı⁸⁷ (bk. Fot. 5). İkisi arasındaki en önemli fark ise Pertek Köprüsü'nün yerli bir mühendislik firması tarafından inşa edilmiş olmasıdır. Bu yönüyle de zamanında bir onur kaynağı olarak oldukça ilgi görmüştür. Emil Mörsch adlı mühendis tarafından tasarlanan Pertek Köprüsü, o tarihte Türkiye'nin en uzun ikinci köprüsü olarak kayıtlara geçmiştir⁸⁸.

Pertek Köprüsü inşa edildiği 1939'dan 1970'li yıllara kadar Tunceli-Elazığ arasında doğrudan ulaşımı sağlamış, buradan da Tunceli, Erzincan, Erzurum ve Trabzon'a ulaşmak mümkün hale gelmiştir (bk Çizim-2). Fakat bu köprü 1974'te Keban Barajı'nın yapımıyla birlikte, su altında kalmaktan kurtulamamıştır. Bundan dolayı, günümüzde Elazığ ile Pertek arasındaki ulaşım baraj gölünde işletilen feribotlarla sağlanmaktadır.



Belge-2: Nafia Vekili tarafından General Abdullah Alpdoğan'a gönderilen davetiye yazısı⁸⁹

Sonuç

Pertek, konum olarak Elazığ (Harput)'dan Erzincan, Erzurum ve Trabzon'a, dolayısıyla da Karadeniz'e ulaşan tarihi yolun üzerinde bulunmaktadır. Bu yol, askeri açıdan olduğu kadar, ticari açıdan da oldukça önemlidir. Ayrıca Elazığ-Tunceli arasındaki bağlantıyı da sağlayan bu yol, Pertek önlerinde doğal bir engelle yani Murat Nehri (günümüzde Keban Baraj Gölü) ile kesilmektedir. Nehrin üzerinde bir köprü bulunmadığı için de öteden beri geçişler gemi veya sallarla yapılmaktadır. Bundan dolayı nehrin her iki yakası arasındaki geçişler, özellikle de kış mevsiminde, oldukça riskli ve sıkıntılı oluyor, çok sayıda insan, hayvan ve mal kayıplarının yaşanmasına sebep oluyordu.

87 Nydqvist-Holm (NOHAB) adlı İsveç grubuna 26 Temmuz 1930 tarihli mukavele ile ihale edilen Kömürhan Köprüsü, ortada 108 metre serbest açıklığında bir kemerle yan taraflarda 12'şer metre açıklığında ve giriş şeklinde ikiye gözden oluşmaktaydı. Kenar ayaklar arasındaki uzunluk ise 164 metreydi (*On Senede Türkiye Nafiası 1923-1933*, 104-105; Haykır, 2016, 569; Sonmez Schaap, 2023, 170). Köprü inşa edildiği dönemde kemer açıklığı bakımından dünyadaki betonarme köprüler içinde yedinci, Asya kıtasındaki köprüler içinde ise birinci sırada yer alıyordu. Haykır 2016, 579.

88 Sonmez Schaap, 2023, 198-199.

89 Pertek Köprüsü, <https://kopriyet.blogspot.com/2016/09/pertek-koprusu.html>, erişim: 1 Aralık 2023.



Fot. 4: Pertek Köprüsü



Fot. 5: 1932 Yılında Yapımı Tamamlanan İsmet Paşa (Kömürhan) Köprüsü⁹⁰

Birçok medeniyete ev sahipliği yapmış olan ve oldukça stratejik bir noktada bulunan Pertek'te ve Murat Nehri üzerinde Cumhuriyet'in ilk yıllarına kadar bir köprünün kurulduğuna dair kaynaklarda herhangi bir bilgi yoktur. Osmanlı'nın son yüzyılında, Sultan II. Abdülhamid Dönemi'nde, burada köprü yapmak için bir teşebbüste bulunulmuş ise de yeterince gayret gösterilmemesi ve yaşanan istismarlar sebebiyle yapılması mümkün olmamıştır. Dolayısıyla Pertek önünden akan Murat Nehri üzerinde bir köprünün inşası ancak Cumhuriyet Türkiye'sine nasip olmuştur. Yapılan ilk ahşap köprüden sonra 1937 yılında betonarme olarak ikinci köprünün yapımına başlanmış ve

90 BCA, 155-90-8, 06.10.1932.

iki yıl gibi kısa bir zaman içinde tamamlanarak 1939 yılında açılışı yapılmıştır. 106,9 metre ile Türkiye'nin en uzun ikinci açıklığına sahip olan Pertek Köprüsü'nün toplam uzunluğu 133 metre, kemer yüksekliği 18 metre, genişliği ise her iki tarafta 55 cm'lik kaldırımlarla birlikte 5,85 metre idi. Emil Mörsch tarafından tasarlanan ve Aral İnşaat tarafından yapımı gerçekleştirilen bu ikinci Pertek Köprüsü de uzun süre bölge halkına ve gelip geçmekte olan yolculara hizmet verdikten sonra 1974 yılında Keban Baraj Gölü altında kalmaktan kurtulamamıştır.

Pertek Köprüsü'nün su altında kalmasından sonra, Elazığ-Pertek arasındaki geçişler, bugün de olduğu gibi, baraj gölü üzerinde işleyen feribotlarla sağlanmaktadır. Fakat feribotla ulaşım, suyun her iki yakası arasındaki geçişleri sağlamakla birlikte, ulaşımında zaman kaybına ve güçlükler yaşanmasına sebep olmaktadır. Yeni bir köprünün yapımı ise, iki yaka arasındaki açıklığın fazla olmasından dolayı, oldukça maliyetli görünmektedir. Fakat artık kara ulaşımının genellikle motorlu taşıtlarla yapıldığı günümüz şartlarında, bunun daha hızlı ve zahmetsiz olabilmesi için de, Pertek'te yeni bir köprü yapılması, bölge insanı ve bu yolu kullananlar açısından önemli bir ihtiyaç olarak görülmektedir.

KAYNAKÇA

- Aksın, A. (1999). *19. Yüzyılda Harput*, Elazığ.
- Akyıldız, A. (2010). Şûrâ-yı Devlet. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, (C. 39, 236-239) İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Antranik (2017). *Dersim Seyahatname*. (Tomasyan, P., Çev.), İstanbul: Aras Yayıncılık.
- Barbaro, J. (2022). *Anadolu'ya ve İran'a Seyahat*. (Gündüz, T, Çev.), İstanbul: Yeditepe Yayınları.
- Bozkurt, O. (1952). *Koca Sinan'ın Köprüleri: XVI. Asır Osmanlı Medeniyeti İçinde Sinan, Köprülerin Mimari Bakımdan Tetkiki, Siluet ve Abide Kıymetleri*. İstanbul: İTÜ Mimarlık Fakültesi.
- Çakaloğlu, C. (2001), 1843 Askerî Düzenlemesi Çerçevesinde Anadolu Ordusu'nun Kuruluşu, *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, 2(5), 49-63.
- Çulpan, C. (2002). *Türk Taş Köprüleri Ortaçağdan Osmanlı Sonuna Kadar*. Ankara: TTK. Yayını.
- Danık, E. (2006), Pertek Kalesi, *Vakıflar Dergisi*, XXIX, 397-428.
- Dinç, F. (2021), Osmanlı Diyarbakır'ında Kelekçilerin Örgütlenme Yapısı ve İlişki Ağları, *Bellekten*, 85(302), 95-131.
- Erdem, S. (2010). *Sultan II. Abdülhamid Devri (1876-1908) Osmanlı Devletinde Bayındırlık Faaliyetleri*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Fırat Üniversitesi/ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ.
- Erkal, M. (1991). Arşın. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, (C. 3, 411-413) İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Evliyâ Çelebi (2006). *Günümüz Türkçesiyle Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi: Konya-Kayseri-Antakya-Şam-Urfa-Maraş-Sivas-Gazze-Sofya-Edirne*. 3. Cilt, 1. Kitap, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- GeoFabrik (2021, 1 Haziran), Geofabrik: openstreetmap data, Web Tabanlı Uygulama adresi <https://download.geofabrik.de/europe/turkey.html>, erişim: 24 Aralık 2023.
- Gerdrude Bell Archive, <https://gertrudebell.ncl.ac.uk/p/gb-3-1-17-1-190>, erişim: 5 Haziran 2024.
- Gerdrude Bell Archive, <https://gertrudebell.ncl.ac.uk/p/gb-3-1-21-1-1>, erişim: 5 Haziran 2024.
- Göğebakan, G. (2003). Malatya. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (C. 27, 468-473) Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Göyünç, N. (2001). Dicle ve Fırat Nehrinde Nakliyat, *Bellekten*, 65(243), 655-660.

- Güneş, İ. (1997). *Türk Parlamento Tarihi, TBMM-V. Dönem (1935-1939)*. C. I, Ankara: TBMM Vakfı Yayınları.
- Hasol, D. (2008). *Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü*. İstanbul.
- Haykır, Y. (2016). Atatürk Dönemi Bayındırlık Eserlerinden Biri: İsmet Paşa (Kömürhan) Köprüsü, *The Journal of Academic Social Science Studies JASSS*, 50, 563-592.
- Huntigton, E. (1902), Through the Great Cañon of the Euphrates River, *The Geographical Journal*, Vol. 20(2), 175-200, erişim: 15.Eylül 2020, Jstor.
- İlter, F. (1978). *Osmanlılara Kadar Anadolu Türk Köprüleri*. Ankara: KGM Yayınları.
- Kallek, C. (2007). Okka. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, (C. 33, 338-339) İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Karabekir, K. (2023). *I. Dünya Savaşı Anıları*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Mühendis Kemâl (1933), Cumhuriyet Devrinde Türk Mühendislerinin Köprücülük Faaliyeti, *Arkitekt*, 1933(1933-9-10/33-34), 283-290.
- Orhonlu, C. (1990). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbent Teşkilatı*, İstanbul: Eren Yayıncılık.
- Özkök, B. (2023). *Osmanlılar Devrinde Dersim İsyanları 1937*. Ankara: Dorlion Yayınları.
- Pertek Köprüsü, <https://kopriyet.blogspot.com/2016/09/pertek-koprusu.html>, erişim: 1 Aralık 2023.
- Sonmez Schaap, H. (2023). *Köprüyet Republican Heritage Bridges of Turkey*, Leiden: CRC Press Taylor&Francis Group.
- Şemseddin Sâmî (1989). *Kâmûs-ı Türkî*. İstanbul: Çağrı Yayınları.
- Şen, K. (2019), Osmanlı Arşiv Belgelerinde Muş Köprüleri, *Türkiyat Mecmuası*, 29(2), 525-552.
- Şikoğlu, E. (2010). *Pertek (Tunceli) İlçe Merkezi'nin Coğrafi Etüdü*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Fırat Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ.
- T.C. Nafia Vekâleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923-1933*, C. 2 (<https://acikerisim.tbmm.gov.tr/items/f2aba7d2-2674-4272-85e3-422f39271f0b>, erişim: 21 Aralık 2023).
- Tabakoğlu, A. (2018). *Türkiye İktisat Tarihi*. İstanbul: Dergâh Yayınları.
- Tanyeli, G. (2000). *Türkiye Köprüleri*. İstanbul: Koç Allianz Hayat Sigorta A.Ş. Yayınları.

- Tanyeli, G., Tanyeli, U. (1990), Osmanlı Yüzer Köprüleri, *ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 10(1-2), 5-17.
- Taylor, J. G. (1868), Journal of a Tour in Armenia, Kurdistan, and Upper Mesopotamia, with Notes of Researches in the Deysim Dagh, in 1866, *The Journal of the Royal Geographical Society of London*, 1868, Vol. 38, 281-361, Erişim: 15 Eylül 2023, Jstor.
- Tekinoğlu, D. ve Annika T. (Tarihsiz). *Dersim'in Giriş Kapısı Pertek*. İstanbul: Fam Yayınları.
- Tızlak, F. (2013), XVIII. Yüzyıl Sonu ve XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Harput Çevresinde Madencilik Faaliyetleri. E. Çakar (Ed.), *Fırat Üniversitesi Harput Uygulama ve Araştırma Merkezi Geçmişten Geleceğe Harput Sempozyumu, Elazığ 23-25 Mayıs 2013, Bildiriler*, 1, 349-365, Elazığ: Fırat Üniversitesi Harput Uygulama ve Araştırma Merkezi Yayınları.
- Tunç, G. (1978). *Taş Köprülerimiz*. Ankara: T.C. Bayındırlık Bakanlığı KGM Yayınları.
- Uzun, C. (2019). Pertek Beyi Baysungur ve 1577 Tarihli Vakfiyesi. *Tarih Yolunda Bir Ömür Ergün Öz Akçora Armağanı*, 1, (Ed. A. Aksın, Y. Haykır, F. Yıldırım), İstanbul: Hiperayın, 311-322.
- Uzun, C. (2020). *Osmanlı Döneminde Pertek Kasabası*. İstanbul: Kitabevi.
- Ünal, M. A. (1989). *XVI. Yüzyılda Harput Sancağı (1518-1566)*. Ankara: TTK Yayınları.
- Ünal, M. A. (1991), XVI. Yüzyılda Mazgird, Pertek ve Sağman Sancakbeyleri-Pir Hüseyin Bey Oğulları, *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)*, 2(2), 239-265.
- Ünal, M. A. (1999). *XVI. Yüzyılda Çemişgezek Sancağı*. Ankara: TTK Yayınları.
- Yarman, A. (2010). *Palu-Harput 1878 Çarsancak, Çemişgezek, Çapakçur, Erzincan, Hizan ve Civar Bölgeler*. 2. Cilt, İstanbul: Derlem Yayınları.
- Yılmazçelik, İ. (1995). *XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Diyarbakır (1790-1840)*. Ankara: TTK Yayınları.
- Yılmazçelik, İ. (2011). *Osmanlı Devleti Döneminde Dersim Sancağı-İdari, İktisadi ve Sosyal Hayat*. Ankara: Kripto Kitaplar.
- Yılmazçelik, İ. ve Erdem, S. (2017). II. Abdülhamid Döneminde Dersim Sancağındaki İdari Yapı ve Ulaşım Ağı, *Akademik Bakış (11/21)*, 223-243.

Arşiv ve Gazeteler

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

- Ali Emiri, Osman III (AE.SOSM.III.), 8-581, 29 Zilhicce 1170/14 Eylül 1757.
- Ali Emiri, Mustafa II (AE.SMST.II.), 30-2978, 29 Zilhicce 1112/6 Haziran 1701.
- Bab-ı Ali Evrak Odası (BEO.), 2566-192420, 8 Safer 1323/14 Nisan 1905; 2766-207408, 18 Zilhicce 1323/13 Şubat 1906; 4059-304407, 22 Recep 1330/7 Temmuz 1912.
- Bab-ı Asafi (Mühimme) Defterleri (A.DVNSMHH.d.), 25 numaralı defter.
- Cevdet, Adliye (C.ADL.), 66-3946, 8 Şevval 1205/10 Haziran 1791.
- Dahiliye, Mektubi Kalemi (DH.MKT.), 911-16, 14 Ramazan 1322/22 Kasım 1904; 1340-69, 6 Cemaziyelahir 1300/14 Nisan 1883; 1648-29, 2 Zilhicce 1306/30 Temmuz 1889.
- Dahiliye, Şifre Kalemi (DH.ŞFR.), 335-58, R. 23 Teşrinievvel 1320/5 Kasım 1904.
- İbnülemin, Evkaf (İE.EV.), 64-6997, 12 Ş 1125/3 Eylül 1713.
- İrade Meclis-i Mahsus (İ.MMS.), 107-4586, 11 Safer 1307/7 Ekim 1889.
- İrade Şura-yı Devlet (İ.ŞD.), 88-5261, 15 Safer 1305/2 Kasım 1887.
- Meclis-i Vala (MVL.), 4-22, 12 Safer 1262/9 Şubat 1846; 7-24, 24 Recep 1262/18 Temmuz 1846.
- Şura-yı Devlet (ŞD.), 502-34, R. 10 Nisan 1295/22 Nisan 1879; 1455-9, 19 Rebiülahir 1292/18 Mayıs 1875; 1457-55, 14 Recep 1299/1 Haziran 1882; 1459-32, 29 Zilhicce 1299/11 Kasım 1882; 1487-14, 8 Safer 1323/14 Nisan 1905; 1489-4, 18 Zilhicce 1323/13 Şubat 1906; 1875-50, 27 Cemaziyelevvel 1302/14 Mart 1885; 1876-46, 1 Ramazan 1304/24 Mayıs 1887; 1876-46, R. 5 Mart 1302/17 Mart 1886.

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)

- BCA, 6-32-30, R. 25.11.1339/25 Ocak 1923; 6-34-10, R. 16-12-1339/16 Şubat 1923; 155-90-8, 06.10.1932; 155-92-2, 06.06.1938.
- T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü. (1998). *998 Numaralı Muhâsebe-i Vilâyet-i Diyâr-i Bekr ve 'Arab ve Zü'l-kâdriyye Defteri (937/1530), Dizin ve Tıkıbasım*. Ankara: T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı Yayınları.

Salnâme, Tarih-i Hicret-i Nebeviye 1301, Tarih-i Rumî 1300, Def'a: Ulâ, Mamûretülaziz Matbaası.

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

Gazeteler

Ahmed İhsan, (18 Teşrinisani/Kasım 1937), Atatürk Elâzizde, *Cumhuriyet*, 1.

(18 Teşrinisani/Kasım 1937). Atatürk Dün Elâzizden Tunceline de Gittiler, *Akşam*, 1.

(18 Sontışrin/Kasım 1937). Elazık Hakikî Bir Bayram Yapıyor, *Ulus*, 1

(18 İkinciteşrin/Kasım 1937). Atatürk Tuncelinde, *Kurun*, 4.

Hakem Deęerlendirmesi: Çift “kör” hakem incelemesi.

ıkar atışması: Yazar çıkar atışması bildirmemiştir.

Finansal Destek: Bu alışma, Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu (TÜBİTAK) tarafından 122K421 numaralı proje ile desteklenmiştir.

Peer-review: Double-blind peer-reviewed.

Conflict of Interest: The author has no conflict of interest to declare.

Grant Support: This study was supported by the Scientific and Technological Research Council of Türkiye (TÜBİTAK) with project number 122K421.

Ege Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi

Sanat Tarihi Dergisi

ISSN 1300-5707

Cilt: 33, Sayı: 1, Nisan 2024

Ege University, Faculty of Letters

Journal of Art History

e-ISSN 2636-8064

Volume: 33, Issue: 1, April 2024

Sahibi (Owner): Ege niv. Edebiyat Fak. adına Dekan (On behalf of Ege Univ. Faculty of Letters, Dean): Prof. Dr. Yusuf AYN ♦ Editrler (Editors): Dr. Ender ZBAY, Prof. Dr. İnci KUYULU ERSOY ♦ Yayın Kurulu (Editorial Board): Prof. Dr. Semra DAŐLI, Doç. Dr. Lale DOęER, Doç. Dr. Sevinç GÖK İPEKIOğLU ♦ İngilizce Editörü (English Language Editor): Dr. Öğr. Üyesi Elvan KARAMAN MEZ ♦ Yazı İşleri Müdürü (Managing Director): Doç. Dr. Hasan UÇAR ♦ Sekreteryaya - Grafik Tasarım/Mizampaj - Teknik İşler - Strateji - Süreç Yönetimi (Secretarait - Graphic Desing/page layout - Technical works - Strategy - process management): Ender ZBAY

İnternet Sayfası (Aık Erişim)

Internet Page (Open Access)

DergiPark
AKADEMİK

<https://dergipark.org.tr/std>

Sanat Tarihi Dergisi hakemli, bilimsel bir dergidir; Nisan ve Ekim aylarında olmak üzere yılda iki kez yayınlanır.

Journal of Art History is a peer-reviewed, scholarly, periodical journal published biannually, in April and October.

Clarivate
ESCI
Emerging Sources Citation Index

ULAKBİM
TR DİZİN

EBSCO

ERIH PLUS
EUROPEAN REFERENCE INDEX FOR THE
HUMANITIES AND SOCIAL SCIENCES

Crossref

SOBIAD

**Academic
Resource
Index
RESEARCH**