

ZAP SUYU'NUN İKİ YAKASINI BİRLEŞTİREN MİRAS YAPILARI: HAKKÂRİ'NİN KAYBOLMUŞ HASIR KÖPRÜLERİ (1)

Kader MÜHÜRĐAROĞLU*, Neslihan DALKILIÇ**

Alındı: 13.09.2024; Son Metin: 05.11.2025

Anahtar Sözcükler: Hakkâri; ahşap hasır köprüler; geleneksel yapım teknikleri; koruma stratejileri; kültürel miras

1. Bu çalışma, Prof. Dr. Neslihan Dalkılıç danışmanlığında Kader Mühürdaroglu tarafından yürütülmekte olan "Hakkâri'nin Kırsal Mimari Mirasının Belgelemesi; Korunması İçin Öneriler" başlıklı doktora tezinden üretilmiştir.

GİRİŞ

İnsanoğlu, tarih boyunca yaşadıkları coğrafyanın sunduğu avantajları ve zorlukları dikkate alarak, hayatlarını sürdürebilmek amacıyla çeşitli yapılar inşa etmiştir. Bu yapılar, genellikle coğrafik, iklimsel ve topografik özelliklere uygun bir şekilde tasarlanmış ve oluşturulmuştur. Bu bağlamda, ulaşımın kolaylaştırılması amacıyla inşa edilen köprüler, insanların yaşam kalitesini arttırmak ve çevresel şartlarda daha etkin bir şekilde adapte olmalarını sağlamakta etkin bir rol oynamaktadır. Köprüler, coğrafyanın sunduğu su engellerini aşmak, farklı bölgeler arasında bağlantı kurmak ve ticaretin gelişmesini desteklemek için kritik öneme sahiptir.

Teknoloji ve malzeme kullanımındaki ilerlemeler, eski yapıların zamanla işlevselliğini yitirmesine ve kullanışsız hale gelmesine neden olmuş, bu durum doğal bir evrim sürecinin sonucu olarak yeni yapıların inşasını ve eski yapıların yok olma sürecini hızlandırmıştır. Ayrıca, ulaşım altyapısındaki değişimler, eski ulaşım yapılarının modern standartlara uyum sağlayamaması durumunda kullanımının azalmasına veya tamamen sona ermesine yol açmıştır. Bu bağlamda, eski yapılar genellikle yenileriyle değiştirilmiş ya da modernize edilmiştir.

Tarih boyunca köprülerin gelişimi, ulaşım ağlarının genişlemesi ve insanların coğrafi engelleri aşma ihtiyacıyla doğrudan ilişkilidir. Köprüler, yalnızca ulaşımı kolaylaştıran yapılar olmanın ötesinde, toplumları birbirine bağlayan, ticareti canlandıran, kültürel etkileşimi artıran ve bilgi transferini sağlayan önemli mühendislik yapıları olmuştur. İnsanlık tarihindeki ilk köprüler, nehirleri veya vadileri geçmek için ahşap, taş ve halatlar gibi doğal malzemelerden yapılmış basit geçitlerdi (Türkmen, 1954; Avşin, 2020). Antik Mısır'da Nil Nehri üzerindeki taş köprü kalıntıları, dönemin mühendislik bilgisini ve yapıların dayanıklılığını ortaya koyarken, Roma İmparatorluğu'nda inşa edilen kemerli taş köprüler hem mühendislik hem de mimari açıdan dikkat çeken yapılar olarak bilinmektedir. Ahşap köprüler, tarih boyunca varlığını sürdürmüş ve inşa

* Corresponding Author; Graduate School of Natural and Applied Sciences, Dicle University, Diyarbakır, TÜRKİYE

Çölemerik Vocational School, Hakkari University, Hakkari, TÜRKİYE

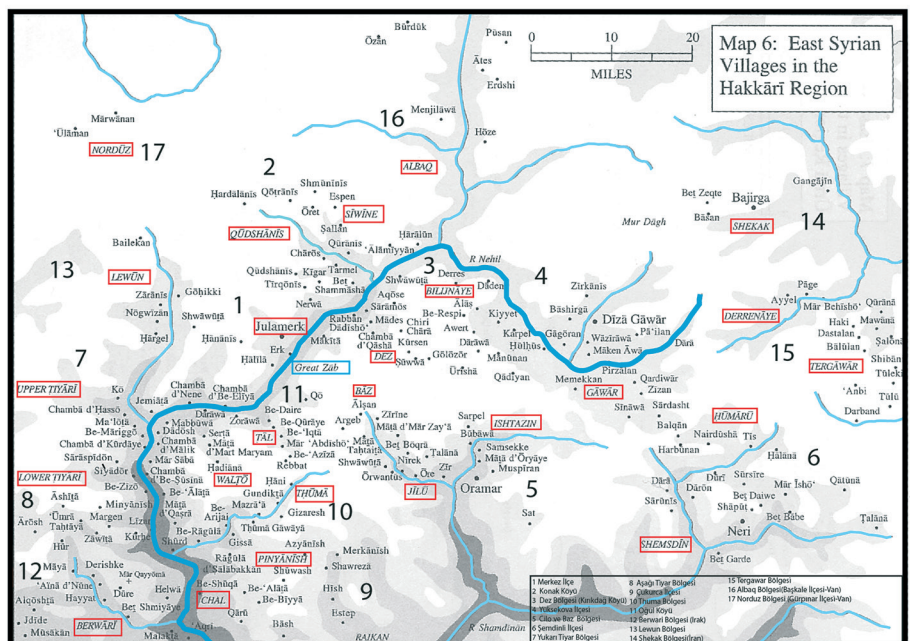
** Department of Architecture, Faculty of Architecture, Dicle University, Diyarbakır, TÜRKİYE

edildikleri coğrafyalara karakteristik bir dokunuş katmıştır (Bayraktar, 2018). İlk ahşap köprülerin basit kirişler ve düşmüş ağaç gövdeleri kullanılarak yapıldığı düşünülmektedir. Antik dönemlerdeki ahşap yapım tekniği, özellikle Mısırlılar, Fenikeliler, Rumlar ve Keltler tarafından geliştirilmiştir (Yılmaz vd., 2017). Bu dönemde, kagir ve ahşap köprülerle aşılamayacak kadar geniş akarsularını aşmak için çok sayıda teknenin (tombaz) birleştirilmesi ile yüzer köprüler inşa edilmiştir (Yılmaz vd., 2017). Tarihte bu köprüler çoğunlukla askeri ve stratejik gereksinimleri karşılamak amacıyla inşa edilmiştir. Persler ve Romalılar tarafından kullanılan bu köprü sistemini Osmanlı Devleti de savaşlar esnasında kullanmıştır (Tanyeli ve Tanyeli, 1990).

Orta Çağ'da, köprü tasarımı genellikle basit ve işlevseldi. Ancak, bu dönemde Avrupa'da kemerli köprüler daha yaygın hale geldi. Orta Çağ Asya'sında, özellikle Çin'de köprülerin tasarımında önemli gelişmeler yaşandı. Ahşap, taş ve tuğla kullanılarak inşa edilen estetik ve işlevsel köprüler, ticaret yollarını güçlendirerek kültürel alışverişi teşvik etti (Yang vd., 2014). Rönesans dönemi, köprü tasarımında önemli bir dönüşüm sürecini temsil etmektedir. Bu dönemde mimarlar ve mühendisler, estetik açıdan çekici, yapısal olarak dayanıklı ve teknik olarak ileri düzeyde köprüler inşa etme yetkinliklerini önemli ölçüde geliştirmişlerdir. Sanayi Devrimi ile birlikte demir ve çelik gibi yeni malzemelerin kullanımı, köprülerin dayanıklılığını arttırmış ve uzun mesafeli geçişlerin yapılmasını sağlamıştır. Günümüzde, dünya genelinde yüksek teknoloji ve modern mühendislik prensipleri kullanılarak uzun ve farklı tasarımlara sahip köprüler inşa edilmektedir. Bu köprüler, ulaşımı kolaylaştırmakla kalmayıp şehirleri birbirine bağlama, ticareti arttırma ve kültürel alışverişi teşvik etme gibi önemli roller üstlenmektedir (Kazhar, 2011).

Türkiye'nin doğusunda bulunan Hakkâri yöresinde geçmişte birçok tarihi ahşap hasır köprü olduğu bilinmektedir. Hakkâri dağları arasındaki vadilerde uzanan Zap Suyu üzerinde, geçiş ve taşımacılık amacıyla kullanılan çok sayıda köprü inşa edilmiştir. Çalışma kapsamında geniş bir literatür taraması yapılmış ve özellikle Hakkâri'nin zorlu coğrafyası, köprü mimarisi, ulaşım ve taşımacılık konularında bilgi veren yayınlar incelenmiştir. Bu araştırmaların bir kısmı, 19.ve 20. yüzyıllarda Hakkâri'yi ziyaret eden; A. John Maclean ve W. Henry Browne, Asahel Grant, A. Henry Layard, Edward L. Cutts, G. Frederick Coan, H. George Percy, Major Frederik Millingen, Henry Binder, J. M. Fiey, Frederik Richard Maunsell, S. Petrovich Olferiev, Thomas Laurie, Bertram Dickson ve Vital Cuinet tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu gezginler, eserlerinde bölgedeki gözlemlerini, araştırma sonuçlarını ve seyahat rotalarını detaylı bir şekilde aktarmışlardır. Ziyaret ettikleri köyleri, inceledikleri mimari yapıları, kullandıkları yolları, geçtikleri geçitleri ve köprüleri ayrıntılı biçimde tasvir etmişlerdir. Bölgeye gelmiş olan neredeyse her araştırmacı kitaplarında coğrafyanın zorluğundan bahsetmiştir. Yine aynı dönemde bölgeyi ziyaret eden Isabella L. Bird, William Francis Ainsworth, George Percy Badger ve William A. Wigram da yaptıkları yolculuklarda yaşadıkları zorluklardan, geçtikleri güzergâhlardan, uğradıkları köylerden, bitki örtüsünden vb. konulardan bahseden diğer seyyah ve araştırmacılardan bazılarıdır.

Geçmişte Hakkâri bölgesine Van, Musul, Amadia (Amedi) ve Urmiye üzerinden ulaşım sağlanmaktaydı. 1800'lü yıllarda kenti ziyaret edenler Van üzerinden Hakkâri'ye seyahat etmiş buradan da Musul veya Amadia kentlerine doğru yolculuklarına devam etmişlerdir. Kenti ziyaret eden çok sayıda araştırmacı kitaplarında bölgedeki köprüleri kullandıklarını



görmüştür. Köyler arasındaki geçişi sağlamak üzere inşa edilen köprüler, ulaşımın kolaylaştırılmasında kilit bir rol oynamıştır.

Geçmişte Hakkârî'nin zorlu coğrafyasında yaptıkları yolculukları kaleme alan çok sayıda araştırmacı, karşılaştıkları güçlükleri ve coğrafi yapıyı detaylı şekilde anlatılmıştır. Asahel Grant, 1841 yılında kaleme aldığı kitabında, Zap Suyu'nu nasıl geçtiğini ve yolların zorluğunu şu satırlarla aktarmaktadır (Grant, 1841):

"2 Ekim günü saat on civarında, nehrin karşı tarafına geçmeme yardım etmesi için güvenilir bir hizmetçiyi nezaketle gönderen Malek İsmail'in (İsmail) misafirperver evinden ayrıldım. Köprü yıkılmıştı ve onun yerine birkaç uzun çıplak direk konulmuştu; ama ev sahibim dedi ki, "Korkma; hizmetkârımın sırtına bin, o seni sağ salım karşıya taşıyacaktır!" Kendi ayaklarıma güvenmeyi tercih ettim, bu ve buna benzer iki köprüyü, köprülerin sallanmasına rağmen, çok korkulu ve güvenli bir şekilde karşıya geçmeyi başardım. Katırların geçmesi mümkün değildi ve nehrin sarp kıyıları boyunca geçmek zorunda kaldığım yolun çoğu, onların gitmesi için çok zordu... Tamamen çevrili olduğumuz manzarayı, zirveleri alçalan bulutlarla çevrelenmiş, üzerlerinde karla kaplı daha yüksek zirvelerin ağarmış başlarını kaldırdığı ve doğu güneşinin ışınlarında parıltıya vuran vahşi kayalık dağlar oluşturuyordu... Dağların ekim yapılmasına izin verecek şekilde nehrin çekildiği her yerde, yemyeşil bahçeler ve üzüm bağları arasında köyler görülüyordu. Ancak yolun bazı kısımları yolcuyla öğle güneşinden koruyacak kadar dikti ve dağ yamaçları boyunca daha zorlu geçitlerden geçerken, neredeyse istemsizce, kendinizi korumak için kayalara tutunmak zorundaydınız..." (Grant, 1841).

1851 tarihinde bölgeyi ziyaret eden Austin Henry Layard, Tiyar (2) bölgesinden geçişini anlatmış, coğrafyanın zorluğundan ve geçtiği köprüden şöyle bahsetmiştir (Layard, 1851):

"Ertesi sabah, nehri geçmek için Zab (3) vadisinden yaklaşık üç mil yükseliyoruz. Yol yukarı Tiyari bölgesine gidiyor, izole kayaların zirvelerine tünemiş ya da korunaklı vadilerde yarı gizlenmiş şekilde olan köyleri vadiden görebiliyoruz. Nehir, derin ve dar bir geçitten geçerken dağlar vahşi bir karmaşa içinde birbiri üzerine yükseliyor. Köylülerin az miktardaki tarım toprakları, kulübeleri, bahçeleri ve üzüm bağlarıyla çevreledikleri yerler dışında diğer yerler çıplak ve çoraktır. Nehrin bu bölümündeki hasır köprü Lizan'daki (4) köprüye göre daha iyi durumdadır ve katırlarımızı zorlanmadan geçirebiliyoruz." (Layard, 1851).

Edward Cutts, patriklik merkezinin bulunduğu Koçanes'e (Konak köyü) giderken izlediği güzergâhı ayrıntılı bir şekilde tasvir etmektedir:

"İniş çok pitoreskti; yol, kayalık yamaçlardan aşağı, dik vadiler boyunca, her oyuktan köpüren ve kükreyen, kar birikintileri ile beslenen, alacakaranlık vadisinde giderek daha da derinleşen ve karşıdaki dağlar da kendini gösteren sel sularının üzerinden geçiyordu." (Cutts, 1877).

Vital Cuinet, merkez kaza olan Djulamérik'ten (Çölemerik merkez ilçesi) diğer bölgelere geçerken geçtiği güzergâh hakkında şu bilgileri aktarmıştır (Cuinet, 1892):

"Şehrin üzerine kurulduğu, kaya altındaki düz platodan, ırmağın karşı yakasındaki dağlarda yaşayan Nasturilerle iletişimi sağlamak amacıyla Büyük Zap Nehri üzerine ahşap bir köprü inşa edilmiştir. Bu köprüye doğru hafif bir yamaç inmektedir. Ancak Djulamérik'in dar vadisinden akan ilkbahar selleri nedeniyle ulaşım sık sık kesintiye uğrar. Çünkü hızla akan sular, çoğu zaman köprünün yıkılmasına neden olur." (Cuinet, 1892).

2. Geçmişte Tiyar bölgesi, geniş bir alanda kurulmuş bir yerleşim bölgesiydi. Günümüzde Çukurca ilçesine bağlı çok sayıda köyden oluşmaktadır.

3. Zab, günümüz yayınlarında "Zap Suyu", tarihi kaynaklarda ise "Zab" şeklinde kullanılmıştır.

4. Geçmişte Lizan bölgesi (köyü) günümüz Çukurca ilçesine bağlı Köprü köyü mevkiinde bir bölge idi.



Resim 2. Oramar (5) bölgesine doğru yolculuk yapan kabileler/Oramar Zirveleri (a), Deezen Boğazı (6) (b) (Percy, 1901).

5. Oramar, günümüzde Yüksekova ilçesine bağlı bir köyün adıdır. Irak sınırına yakın bir bölge olmasından dolayı geçmişte önemli bir geçiş noktasıydı.

6. Deezen Boğazı, Oramar bölgesinde yer alan coğrafi bir alandır.

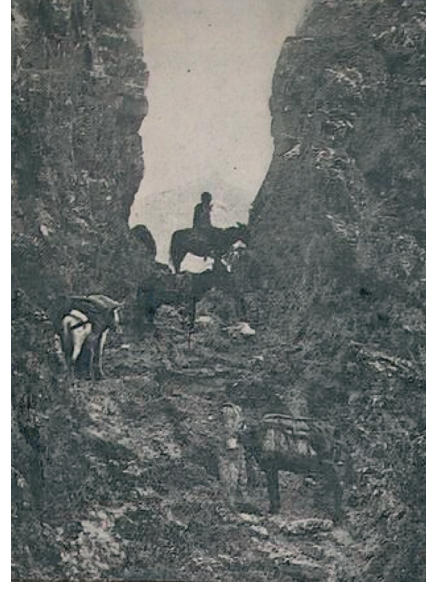
1892’de Macelan ve Browne, geçtikleri dağlardaki yol güzergâhlarından, coğrafyadan ve köprülerden şu şekilde bahsetmişlerdir (Maclean ve Browne 1892):

“Aşiret bölgeleri (Tiari, Tkhuma, Diz, Waltu, Tal, Bas ve Jilu), Tiari’de deniz seviyesinden yaklaşık üç bin fit yüksekte veya Urmi (Urmiye) ovasından bin beş yüz fit aşağıda, Kudşanis’ten (Konak köyü) dört bin fit aşağıda olan Büyük Zab vadisinde bulunuyor. Dereler boyunca uzanan yollar son derece zorludur ve atlar için neredeyse geçilmezdir. Katırların zorlukla geçebildiği bu yollar, nehre dik inen uçurumları önlemek amacıyla dağın dik yamaçlarına paralel olarak uzanmaktadır. Oldukça dar olan bu patikalar, uzaktan bakıldığında hiçbir hayvanın uçurumdan düşmeden geçmesinin imkânsız olduğu izlenimini vermektedir. Bu yolların büyük bir bölümü nehre doğru konumlandırılmış ve ilkbaharda karların erimesiyle meydana gelen su baskınları sonucunda sıklıkla tahrip olmaktadır. Yollar, su baskınlarının ardından köylüler tarafından yoğun emek ve çaba harcanarak yeniden inşa edilmektedir. Ancak manzara çok güzeldir. Dağlar vadilerin üzerinde yükselir, her şekil ve yükseklikte olanları vardır... Üzerinde yüründüğünde böyle bir köprünün sallanması ve metrelerce aşağıda kayalara çarparak hiddetle köpüren suyun gürlemesi, bir yabancıнын ve hatta bazı yerlilerin, başkalarının yardım elini kabul etmesine neden olur. Bu da köprüden tek başlarına geçtiklerinde yaşayacaklarından daha fazla sarsıntı hissetmelerine yol açar... Ayrıca köprüyü geçmekte olan yolcunun keçe sandaleti bir an için hasır köprüdeki deliklere takılabilir; eğer sandaleti kırılırsa, geçişi zorlaşır ve hatta tehlikeli bir durum ortaya çıkabilir...” (Maclean ve Browne 1892).

Frederick Richard Maunsell, 1892 yılında gerçekleştirdiği Hakkâri bölgesi gezisi sırasında gözlemlediği bölgenin coğrafi özelliklerini 1901 yılında yayımladığı makalesinde detaylı bir şekilde aktarmıştır (Maunsell, 1901):

“Amadia’ya giden yol, nehrin batı kıvrımını takip eden rotadan daha kısadır ve kuzeye doğru hafifçe eğilerek Lewin’in geniş yayla havzasına ulaşır. Bu bölge, Zap Nehri’nin (Resim 4) en büyük kolunu besleyen vadilerle çevrilidir. Bu vadilerde tepe formasyonları boyunca benzer jeomorfolojik özellikler görülmekte; üst havzada sarp tepeler, şeyl formasyonları ve bol miktarda kaynak ile akarsular yer almaktadır. Zap Nehri’ne yaklaşıldıkça, nehrin üzerine doğru uzanan sert kayalık oluşumlar, manzarayı hızla vahşi kayalıklara ve dar geçitlere dönüştürerek daha güçlü ve dramatik bir görsel etki yaratır. Lewin’in üst bölgesi, çok sayıda Kürt ve Hristiyan köyüne ev sahipliği yapan, meyve bahçeleri ve bostanlarla kaplı verimli bir yayladır.” (Maunsell, 1901).

Lalayan Yervand 1913’te Tiyar bölgesine yaptığı yolculuktan şu şekilde söz etmektedir (Lalayan, 1914):



Resim 3. Vadiler arasında Mar Zaya'dan (Yüksekova) Thuma (a) ve Tiyar bölgesine seyahat eden bir kabile (b) (Lalayan, 1913).

“Tiyar bölgesi, dağların arasında yayılmış halde bir veya birkaç köyün bulunduğu küçük vadilerden oluşur ve böylece köyden köye geçilir. Dağların etekleri birbirine çok yakındır. Köylere ulaşabilmek için vadiden geçmek şart değil, fakat dağı aşp diğer vadiye inmek gerekmektedir... Bunun yanı sıra, vadilerin toprağı son derece verimli olduğu için tamamen işlenmektedir. Dağlardan Tiara'ya uzanan yol ise kayalık yamaçlar ve nehir kıyılarından geçerek ilerlemektedir. Büyük Zab nehri vadisinde bazen kayalar nehre çok dik bir şekilde iner ve durum dar geçitten geçen insanların suya yuvarlanması tehlikesini oluşturur... Fakat insanın yolculuk yaparken çektiğı bu çile, bir dağın ya da kayanın tepesine çıkınca, önünde açılan muhteşem dağ manzarasına bakınca insanı rahatlatır ve bu sıkıntıyı unutturur.” (Lalayan, 1914) (**Resim 3**).

Frederick Coan, Hakkâri dağlarını ve vadilerini şu şekilde betimlemiştir; “...sıra sıra dağların, iğne şeklindeki zirveleri havada göz alabildiğince yüksekti. Dicle'nin ana kollarından bazıları olan Büyük ve Küçük Zab



Resim 4. Tiyar bölgesinde Zap Suyu (Olferiev, 1912).

nehirlerini oluşturan ve sonunda Basra Körfezi'ne ulaşan yeşil şeritler gibi görünen birçok dere, her iki nehrin arasında akmaktaydı”(Coan, 1939).

Bazı kaynaklarda, köprülerin olmadığı bölgelerde Zap Suyu'nu aşmanın ne denli zor olduğu ve geçişin büyük dikkat gerektirdiği vurgulanmıştır (Maclean ve Browne, 1892). Yazarlar, bu zorlukları şu şekilde dile getirmektedir:

“Eğer bölgede bir köprü yoksa, karşıya geçmek için nehri doğrudan kullanmak gerekmektedir. Ancak, güçlü akıntıların olduğu durumlarda, güvenli geçişin sağlanabilmesi için fiziksel olarak güçlü ve tecrübeli bir kişinin yardımına ihtiyaç duyulmaktadır. Geçiş öncesinde keçeden yapılmış sandaletlerin çıkarılması tavsiye edilmektedir, zira ıslandıklarında keskin taş kenarlarından dolayı yırtılma riski artmaktadır. Ayrıca, ıslak taşlar üzerinde yürürken kayma ve düşme olasılığı da vardır...” (Maclean ve Browne, 1892).

Maclean ve Browne (1892), köprü bulunmayan yerlerde Zap Suyu'nu geçmenin alternatif bir yönteminden de bahsetmektedir:

“Köprü olmadığına, koyunlar ve insanlar her iki tarafa sabitlenmiş halatlarla taşınan bir sepet içinde karşıya geçirilir. Bu korkutucu ve hatta (en azından sepeti yönlendirecek akla sahip olmayan koyunlar için) tehlikeli bir geçiş yöntemidir. Halatlar keçî kılından yapılmıştır ve sepetin dört halatla bağlı olduğu demir bir halka vardır. Böylece aynı anda iki koyun ya da bir insan karşıya geçirilebilir. Sepetin fırlatılması, fırlatan kişilerin yüksek düzeyde ustalık ve deneyim sahibi olmasını gerektirir. Özellikle kısa ipleri birbirine bağlayan düğüm noktalarında, yolcunun ipi aşağı doğru çekmesi gerekir ki hareket dengeli ve sürekli olsun ve halka kolayca üzerinden geçebilsin. Bazı Tiari erkekleri bile bu şekilde havada seyahat etmeyi reddeder. Halat kopmasıyla çok sayıda kazanın gerçekleştiği bilinmektedir.” (Maclean ve Browne, 1892).

Taşımacılıkta Köprülerin Rolü

Köprüler, geçmişte yalnızca bölge ve köyler arasındaki ulaşımı sağlamakla kalmamış, aynı zamanda taşımacılık ağının temel bağlantı noktalarından biri olmuştur. Bu köprüler, insanların ve hayvanların diğer bölgelere geçişini kolaylaştırmanın yanı sıra, günlük hayatta kullanılan temel malzemelerin ve ürünlerin taşınmasında da kilit bir rol oynamıştır.

Geçmişte Hakkâri'nin ekonomisi tarım ve hayvancılığa dayanmaktaydı. Zorlu iklim koşullarına rağmen toprağı verimli olduğu için çok sayıda ürün yetiştirilmekteydi. Bölgede hayvansal ürünlerin yanı sıra tahıl, baklagiller, meyveler (özellikle üzüm, incir ve nar), tütün, ceviz, bahçecilik ürünleri ve pirinç üretimi yapılmaktaydı (Cuinet, 1892). Üretilen bu ürünler iç ve dış pazarda satılmaktaydı. Bu ürünlerin çoğunluğu kırsal bölgelerde yetiştirilirdi. Özellikle tütün dış pazarda çok rağbet görmekteydi. Tütün, Irak ve İran'ın belirli bölgelerine sevk edilir ya da Urmiye, Kuris, Khot, Chino'dan, Soukboulak'tan gelen İranlı tüccarlara satılırdı (Cuinet, 1892).

İhraç edilen diğer ürünler ise özellikle Tch'al'da (Çukurca İlçesi) üretilen şarap, bal ve pamuktu. 1800'lü yıllarda Hakkâri'de sanayi gelişmediğinden demirciler, terziler, ayakkabıcılar ve kuyumcu sayısı oldukça azdı. Üretim büyük ölçüde yerel ihtiyaçları karşılamaya yönelikti ve vilayetin sanayisi büyük oranda Van merkez sancağından sağlanmaktaydı (Cuinet, 1892).

Sanayi faaliyetleri genel olarak el sanatları ve dokuma işleriyle sınırlıydı. Halılar, yün çoraplar ve eldivenler geleneksel yöntemlerle üretilirken, Hakkari'ye özgü ince işçilikle dokunan karışık desenli battaniyeler yerel kullanım için veya ticaret amacıyla üretilmekteydi. Bölgenin ekonomisinde hayvancılık önemli bir yer tutmaktaydı. Her yıl Erzurum ve çevre illerden gelen tüccarlar, bölgedeki hayvan ticaretini canlandırıyordu (Milligen, 1870). Ayrıca kahve, kumaş, şeker, un ve çay gibi üretimi az, kısıtlı ve üretilmeyen ürünler diğer şehir ve ülkelerden temin edilmekteydi. Lalayan, bu bölgede elbisenin önemli bir ihtiyaç olduğunu ve kumaş için Musul ve Halep'e yolculukların gerçekleştiğini şu şekilde dile getirmiştir (Lalayan, 1914):

“Bu bölgenin temel ihtiyacı kıyafet... Halk giydiği yöresel kıyafetleri çocukluğundan beri giymeye alışkın olduğundan dolayı kumaş alımı için her yıl Halep'e, Musul'a katırlarla gidiyor. Genellikle küçümsenen canlılar arasında yer alan katırların, insanın tamamen başının döndüğü yollardan bu kadar büyük bir dikkat ve ustalıkla geçmeleri, insanı hayrete düşürüyor.” (Lalayan, 1914).

Tüm bu ürünlerin taşınmasında tarihi ahşap hasır köprüler kritik bir rol oynamıştır. Bölgeden çıkan ve bölgeye gelen malzemeler, genellikle katırlar ve insan gücü kullanılarak, günler hatta aylar süren zorlu yolculuklar sonucunda taşınırdı (**Resim 5**). Ayrıca, İran ve Irak'tan getirilen günlük tüketim malzemeleri de ahşap hasır köprüler üzerinden köylere ulaştırılırdı. Bunun yanı sıra, hayvan yemi ve diğer tarım ürünleri de bu köprüler aracılığıyla insan gücü veya katırlarla taşınarak kırsal bölgelerin ihtiyaçları karşılanmaktaydı. Bu sistem, bölgedeki tarımsal üretimin sürdürülebilirliği ve ekonomik döngünün devamlılığı açısından hayati bir rol oynamaktaydı.

Katırların kullanıldığı bu taşımacılık süreci, zorlu bir uğraş gerektirmekteydi. Genellikle yerleşim yerleri arasındaki yolların engebeli ve zorlu olması, katırların bu görevde etkin bir şekilde kullanılmasını sağlamıştır. Bu süreç, araştırmacıların eserlerinde sıklıkla vurguladığı zorlu ve dikkat gerektiren bir deneyimdi. Bu zorlu taşımacılık koşulları,



Resim 5. Üstünde katır ve insanların olduğu, taş ayaklar üzerine inşa edilmiş ahşap hasır köprü (Coan, 1939).

dönemin seyyahları ve araştırmacıları tarafından da ayrıntılı bir şekilde tasvir edilmiştir:

“Nehir sadece birkaç metre genişliğinde, çok yüksek dağların arasından akan sarımsı bir sel gibi... Titrek bir köprüden geçiyoruz, birbirine dolanmış dallardan oluşuyor. Önce bir adam tek başına, sonra iki adam birlikte, sonra yüksüz bir katır ve son olarak da yüklü bir katır karşıya geçiriliyor. Bir adam katırın başını, diğeri kuyruğunu tutuyor, böylece hayvanın üzerinde durduğu zemin ağırlığı altında yol verdiğinde arka ayaklarını düzeltbiliyor. Suyun sol kıyısında gerçek bir keçi yolunu takip ediyoruz; katırların bu yolda tutunması için tüm becerilerini kullanmaları gerekiyor, bir at kesinlikle geçemez. Yolun kenarları çalılıklarla ve kayaların üzerine tırmanan yabani bir sarmaşık ile kaplı...” (Binder, 1887). (Resim 6).

Dickson, 1910 yılında Hakkari'ye yaptığı seyahatini kaleme aldığı eserinde, 20. yüzyılın başlarında ahşap hasır köprülerden geçişin güçlüklerini ve taşımacılıkta kullanılan katırların karşılaştığı zorlukları şu şekilde anlatmaktadır:

“...Katır itiraz etmezse bazı köprüleri katırlarla geçebiliyorum; bazılarını ise ellerim ve dizlerim üzerinde, yüreğim ağzımda geçiyorum. Yükler karşıya taşınır ve katırlar suyun kenarına inecekleri, yüzerek karşıya geçebilecekleri ve sonra karşı kıyıda tekrar inecekleri bir yer bulmak için belki de kilometrelerce dolaştırılır. Bölgedeki tüm akarsular derin vadilerden aktığı için su kenarına ulaşmak oldukça zordur. Dahası, her iki kıyıda da güvenli bir geçiş noktası bulmak son derece nadir bir durumdur. Bu nedenle, özellikle ilkbaharda katır kervanlarının bu nehirlerden geçirilmesi son derece dikkat gerektiren, endişeli ve yavaş ilerleyen bir süreçtir. Bir dereyi geçmek için üç gün, diğerlerinde ise saatler harcadım. Küçük Zap'ta, Mezopotamya'dan satın aldığım bir katır, 4 fit genişliğinde ve 30 metre uzunluğundaki hasır köprüye, yaklaşık 80 fit aşağıda akıntı varken



Resim 6. Büyük Zap Suyu üzerindeki bir köprüde katırları ile seyahat eden bir kabile (Binder, 1887).

dayanamıyor... Köylülerin, hayvanların yüzerek geçebileceği uygun bir geçiş noktası olmadığını belirtmeleri ve benim de katırı karşıya geçirmekte kararlı olmam nedeniyle, onu nehrin karşısına geçirmenin alternatif bir yolunu bulmamız gerekiyordu. Dördümüz, katırı büyük bir güç harcayarak hasır köprüünün üzerine çıkarmak zorunda kaldık. Korkulukları olmayan, son derece dar ve hafif bir platformda bu oldukça zahmetli bir işti. Ancak katır, ayaklarının hasır dokudan geçmediğini fark edince, yavaşça hareket ederek karşıya doğru ilerlemeye başladı. Birkaç benzer köprüden geçtikten sonra ise katır, duruma alışarak giderek daha sakin ve dengeli bir şekilde ilerlemeye başladı.... Geçitlerdeki kaya payandalarının etrafında açılan bazı patikalar son derece tehlikelidir. Özellikle riskli bölgelerde, katırların güvenli bir şekilde geçebilmesi için dikkatlice insan gücüyle yönlendirilmesi veya taşınması gerekmektedir. Şatakh'ın güneyinde bulunan Bothan Nehri'nin bir geçidinde, kervanımdaki üç katırın çıkıntı yapan bir kayanın etkisiyle peş peşe ayaklarının kaydığını ve Bohtan Nehri'ne yuvarlanarak akıntıya kapılıp İran Körfezi'ne kadar sürüklendiğini gördüm. Talihsiz hayvanları veya taşıdıkları yükleri kurtarma imkânı bulunmuyordu" (Dickson, 1910).

HAKKÂRİ'NİN TARİHİ AHŞAP HASIR KÖPRÜLERİNİN GENEL YERLEŞİM ÖZELLİKLERİ ve KULLANIMI

Köprüler, daha çok köyler arasındaki ulaşımı sağlamak için kullanılırdı. Bu nedenle de köylerin yoğun olarak bulunduğu, Zap suyunun geçtiği bölgelerde çok sayıda ahşap hasır köprü yapılmıştır. Zap Suyu, kent merkezini ilçe ve köylerinden ayıran bir sınır oluşturmaktadır. Günümüz Çukurca İlçesine bağlı köylerin bulunduğu Tiyar, Lizan, Chal, Walto ve Thuma bölgeleri ile Kırıkdağ köyünün bulunduğu Dez (Diz) bölgesinde ahşap hasır köprüler yoğun olarak inşa edilmişlerdir (**Resim 1**).

Fiey (1964), "Djûlâmerk'ten Diz'e giden yolda, 'Şeytanın Köprüsünün Yolu' olarak bilinen güzergâh üzerinde, Mar Awraha Kilisesi, Diz'in köprüsünden önce yer almaktadır." ifadesiyle köprülerin konumuna dikkat çekmiştir. Benzer şekilde, Ainsworth (1842) da "Yatağının geniş ve daha az kayalık olduğu Lizan'da kısa bir dinlenme molası verdik. Uzakta, tek bir ip (halat) gibi görünen halatlardan yapılmış bir köprü uzanıyordu..." sözleriyle, köprülerin bulunduğu yerleri ve çevresel koşullarını aktarmıştır. A. John Maclean ve W. Henry Brown da Zap Suyu üzerinde çok sayıda köprüünün bulunduğunu aktarmaktadır (Maclean ve Browne, 1892): "Aşiret ülkesinin çoğu yerinde yazın bile geçit vermeyen gürül gürül akan Zap'ın üzerine hasır köprüler atılır. Yukarı Tiari'nin kuzey girişinde bulunan bu köprülerden biri, katırların geçişine uygun olmasına rağmen, büyük salınımlar nedeniyle geçişi zorlaştıran, ancak oldukça sağlam bir yapıdır.

Bölgeyi ziyaret eden araştırmacılar, yayınlarında üzerinden geçtikleri köprülere sıkça vurgu yapmışlardır. Bu araştırmacılar seyahatleri sırasında karşılaştıkları ve zaman zaman kullandıkları köprüleri önemli birer unsur olarak görmüş ve bu yapılar üzerine gözlemler ve anlatılar sunmuşlardır (**Resim 7**).

İlkbahar aylarında dağlardaki karların erimesi ve yağışların artması ile Zap Suyu'nda oluşan taşkınlar sonucu, köprüler su altında kaldığından, zaman zaman ulaşım aksamaktaydı. Bu nedenle köylere ulaşım bazen gerçekleşmemiştir. Asahel Grant da 1841 yılında Hakkâri'ye yaptığı ziyaretinde benzer bir durumla karşılaştığını ve gitmek istediği bölgelere gidemediğini şu cümlelerle belirtmiştir (Grant, 1841):

"Diss (Kırıkdağ) bölgesini sulayan hatırı sayılı bir derenin ağzında sağımızdaki nehri tekrar geçiyoruz... Patriğin konutuna giden köprü



Resim 7. Lizan yakınlarında Zap üzerinde hasır bir köprü (Layard, 1851).

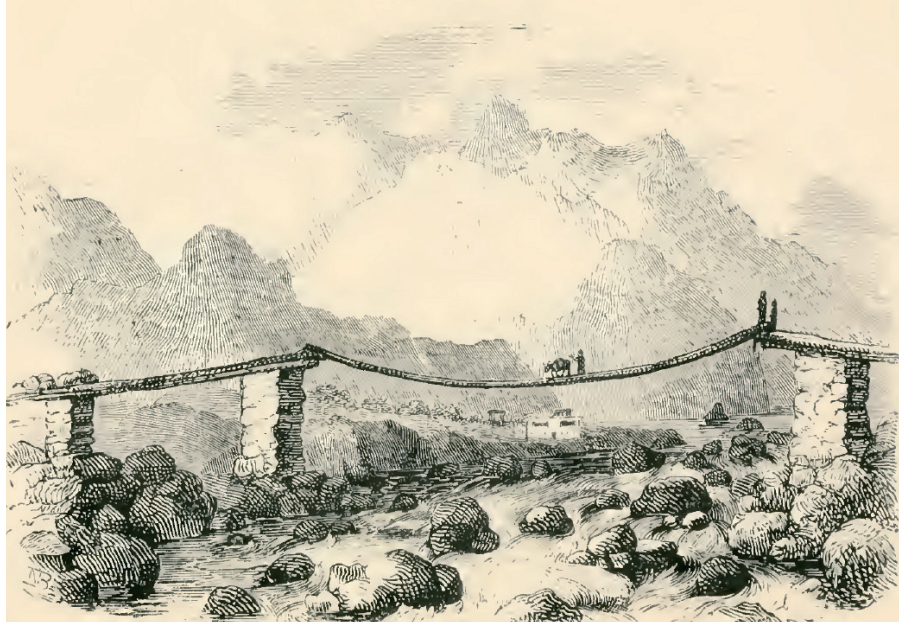
ben gelmeden birkaç saat önce su altında kalmış, bu yüzden nehri geçip Jelu, Bass ve Tehoma kabilelerini ilk başta niyet ettiğim gibi ziyaret edemiyorum...” (Grant, 1841).

Köprüler, sadece hayvan ve yaya geçişine izin verilebilecek şekilde yapılmışlardır. Ayrıca bu köprüler sadece küçükbaş hayvanların ve katırların geçişine olanak tanımaktaydı. Atların toynaklarının köprünün dallardan oluşan hasır döşemesine takılma tehlikesi olduğundan dolayı, atlar genellikle köprülerden değil de doğrudan sudan geçirilirdi. Layard, Tiyyar bölgesi dağlarındaki seyahati sırasında köprülerin (**Resim 8**) sık olduğunu ve yaya ile hayvan geçişine izin verdiğini belirterek köprülerin o günkü durumu hakkında şu bilgilere yer vermiştir (Layard, 1851):

“Lizan’da Zap Nehri üzerindeki köprü, sepet örgüsü tekniğiyle yapılmıştır. Kazıklar birbirine sıkıca bağlanmış ve dallarla örülen uzun bir hasır oluşturulmuştur. Hasır, nehrin bir yakasından diğerine uzanmaktadır. Hasırın iki ucu karşıdaki ayaklar üzerine yerleştirilmiş ve sabitlemek için de üzerine ağır taşlar konulmuştur. Bir ileri bir geri salınan ve her adımda yıkılacakmış gibi görünen bu kırılgan yapının üzerinden insanlar kadar hayvanlar da geçmektedir. Bu köprüler Tiyyari dağlarında sıkça görülmektedir... Kirişlerin bir kısmının kırılması nedeniyle, Lizan Köprüsü aşağıdaki dereyle dar bir açı oluşturarak dengesiz bir yapı haline gelmiştir. Bu durum, köprüden geçi oldukça zorlaştırmakta ve yalnızca yürüyen bir insanın büyük çaba sarf ederek geçmesine imkân tanımaktadır. Sonuç olarak, güçlü akıntılar ve kayalık nehir yatağı nedeniyle, katırları ve atları yüzdürmek oldukça zahmetli ve tehlikeli bir hale gelmektedir.” (Layard, 1851).

Tarihteki ilk köprülerin su üzerine konumlandırılan ağaç gövdelerinden yapıldığı tahmin edilmektedir (Kromoser vd., 2023). Hakkâri’ye gelen araştırmacılar da Zap Suyu üzerindeki ulaşım köprülerinin en basit formlarının nasıl yapıldığını aktarmışlardır (Maclean ve Browne, 1892):

“Hasır köprülerin dışında yaz mevsiminin ikinci yarısında koyunların geçmesi için kayadan kayaya bir ayak genişliğinde ve suyun bir ayak kadar üzerinde küçük köprüler inşa edilir. Bunlar nehirde bulunan taşlar üzerine bazen ağaç dallarından oluşan gergili sazlar ya da ahşap konularak yapılır. Kışın sonunda, nehir çok yükselmeden önce, Tiyyari’den (Tiyyar bölgesi) Julamerk’e (Hakkâri merkez ilçe) nehir yoluyla gelen erkekler



Resim 8. Tiyar'da (Tiyar bölgesi) bir köprü (Laurie, 1853).

Zap'ı geçmek zorunda kalırlar. Diğer akarsular daha ince köprülerle, hatta bazıları birbirine paralel ama farklı esneklikteki iki direklerle geçilir. Bu tür köprülerden geçerken ayakkabı giymek mümkün olmamaktadır.” (Maclean ve Browne, 1892).

Dickson'ın 1910 yılında Hakkari'ye yaptığı seyahat sırasında yaşadıklarını kaleme aldığı eserinde, 20. yüzyılın başında ahşap hasır köprülerin halen kullanılmakta olduğunu ve her yıl köprülerin tekrar inşa edildiğini bize aktarmaktadır (Dickson, 1910):

“Dağlardaki köprüler oldukça korkutucu yapılardır. Bölgede yaygın olan bu köprüler, büyük bir ağaç gövdesinden veya taşıyıcıları ağaçlardan yapılan konsol köprülerden oluşur. Üzerinde köprü kurulacak alan bu yöntemle geçilemeyecek kadar geniş olduğunda, ayaklar arasındaki boşluk yaklaşık 90-120 cm genişliğinde uzun bir hasır döşeme ile birleştirilir. Bu köprüler oldukça dar ve sallantılıdır. Üzerinden geçerken sürekli hareket ettikleri için dengesiz bir yapı sergilerler, bu da geçişi daha da zor hale getirir. ... Göçebelerle, ovanın yaylalarına doğru yaptıkları yürüyüşlerinde karşılaştık. Zibar'da, her yıl Zap Nehri'ni geçebilmek için yeni bir köprü inşa etmek zorunda kalıyorlar, bu da onlara oldukça zaman kaybettiriyor...” (Dickson, 1910).

Olferiev (1912), “Lizan bölgesindeki köprüleri ilkbahar selleri yıkmış ve geriye sadece kesme taşlardan özenle inşa edilmiş ayaklar kalmıştır.” diyerek, köprülerde seller sonucu oluşan hasarı anlatmıştır.

Köprüler üzerinde yürümeye alışık olmayanlar için, geçişin zor ve tehlikeli olduğu araştırmacılar tarafından belirtilmiştir. Olferiev (1912), köprülerden geçişin zorluğunu (**Resim 9**) ve nasıl karşı geçtiklerini şöyle anlatmıştır:

“Melik İsmail, oğulları ve halkıyla beni karşılamaya geldi. Köprüyü tek tek kolayca geçtiler... Aşağıda, büyük bir derinlikte, Zab hızla akar; suyun altından çıplak kayalar yükselir. Alışık olmayan biri için böyle bir köprüden düşmek çok kolaydır (**Resim 10**). Oldukça güvenli bir şekilde karşıya geçtim ama Ermeni fotoğrafçım uzun süre tereddüt etti. Çünkü birkaç adım attıktan sonra başı döndü ve neredeyse uçuruma düşüyordu. Uzun boylu bir Tiareli (Tiyar bölgesinde yaşayan kişi) onu sırtına aldı ve diğer tarafa taşıdı.” (Olferiev, 1912).



Resim 9. Zap Suyu üzerinde bir köprüde
sırtında yük taşıyan insan (Warkworth, 1898).

HAKKÂRİ'NİN TARİHİ AHŞAP HASIR KÖPRÜLERİNİN MALZEME VE YAPIM TEKNİĞİ

Zor bir coğrafyaya sahip olan bölgede, ulaşımın sağlanabilmesi için halk, akarsuların üzerine imece usulü köprüler inşa etmiştir. Bu köprüler, çoğunlukla ilkbahar selleriyle yıkıldığı için her yıl yeniden inşa edilirdi ve inşa süreci uzun sürmekteydi. Köprülerin her yıl yeniden yapılması veya onarılması gerektiğinden, yapım teknikleri ustalar tarafından çıraqlara ve gelecek nesillere kolaylıkla aktarılmış, böylece bu bilgi ve tekniklerin sürdürülebilirliği sağlanmıştır. Günümüzde, dedelerinin köprü yapımına tanıklık eden kişilerin, hafızalarında yalnızca bir hatıra olarak kalan bu yöntem ve inşa süreci, artık sadece sözlü anlatımlarla bilinmektedir.

Köprülerin konumu belirlenirken, önemli bir köyün yakınında olması dikkate alınır; ekilebilir arazinin işgal edilmemesine ve aynı zamanda nehrin en dar bölgesine inşa edilmesine özen gösterilirdi. Köprüler, su seviyesinin en düşük olduğu yaz ve kış aylarında inşa edilirdi. Kışın kızaklarla taşınan malzemeler, yazın ise katırlarla veya insan gücüyle taşınırdı. Köprüler dar ve korkuluksuz olarak inşa edilmiştir (**Resim 11**). Korkuluk bulunmaması ve hasırdan yapılan bölümün sabit bir eleman olmaması, birçok insanın suya kapılmasına neden olmuştur.

Hakkârî'nin ahşap hasır köprüleri, tamamen bölgeye özgü malzemeler ve geleneksel yapı teknikleriyle inşa edilmiştir. Bu köprülerde kullanılan başlıca malzemeler taş ve ahşaptır (**Resim 11**). Köprülerin yapı elemanları; dayanma duvarı, köprü ayakları, taşıyıcı kirişler, hasır ve kaplama taşlarından (sal taşı) oluşmuştur.

Köprülerde kullanılan taş, kaba yonu taş (silttaş) ve bölgeye ait ince ve geniş boyutlarda olan sal taşıdır. Kaba yonu taş, dayanma duvarı ve köprü ayaklarında, sal taşı ise döşemede kullanılmıştır. Sal taşı, bölgede sadece Sümül Dağı'nın etekleri ve Tiyyar bölgesinde çıkarılmaktadır.

Köprülerde kullanılan ahşap türleri kavak ve söğüt ağaçlarıdır. Kavak ağacı, bölgenin hemen her yerinde yetişmesi, esnek bir yapıya sahip olması ve 5-6 metre uzunluğa ulaşabilmesi nedeniyle taşıyıcı kiriş olarak



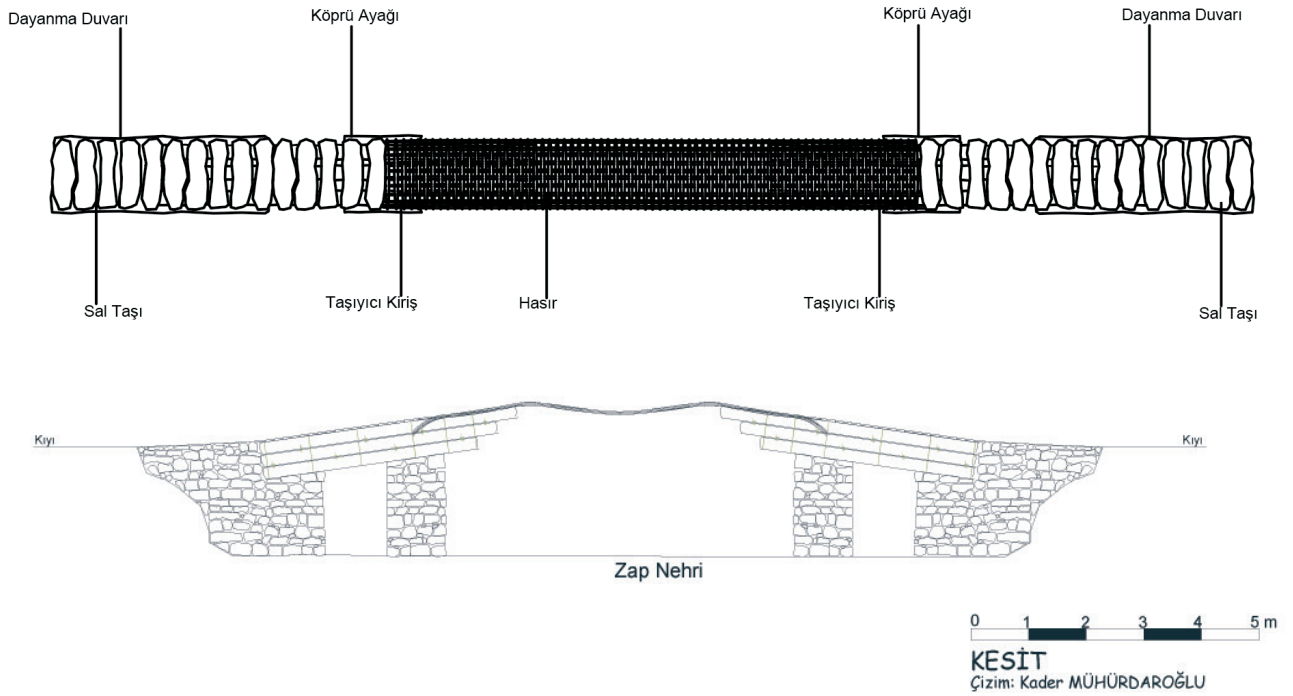
Resim 10. Zap Suyu üzerinden Lizan'a (Taşbaşı köyü bölgesi) giden köprü (Olferiev, 1912).



Resim 11. Zap Suyu üzerinde bir köprü üzerinden karşıya geçen insanlar (Presbyterian Historical Society, t.y.).

tercih edilmiştir. Söğüt ağacı ise köprülerin inşa edildiği sulak alanlarda yetişmesi ve dallarının esnek olması nedeniyle hasır döşemede ve kirişleri birbirine sabitlemede kullanılmıştır (**Resim 15**). Döşemenin hasır bölümü yaş haldeki sepetçi söğüdü dalları ile örülerek inşa edilmiştir. Bu bölüm, geçilecek mesafeye göre değişmekte olup, Maclean ve Browne bu bölümün, 6 fit (182,88 cm) uzunluğunda ve 3 fit (91,44 cm) genişliğinde, sepet işi parçalar ya da yassı hasırlar şeklinde yapıldığını aktarmıştır (Maclean ve Browne 1892) (**Resim 12, Resim 13**).

Köprüler genellikle dar tutulup (yaklaşık 90 – 100 cm), uzunlukları yapıldıkları yere bağlı olarak değişmektedir. Thomas Laurie, seyahati sırasında, günümüzde Taşbaşı Köyü'nün bulunduğu bölgede yer alan bir köprünün 150 fit (5,334 m) uzunluğunda, 3 fit (91,44 cm) genişliğinde



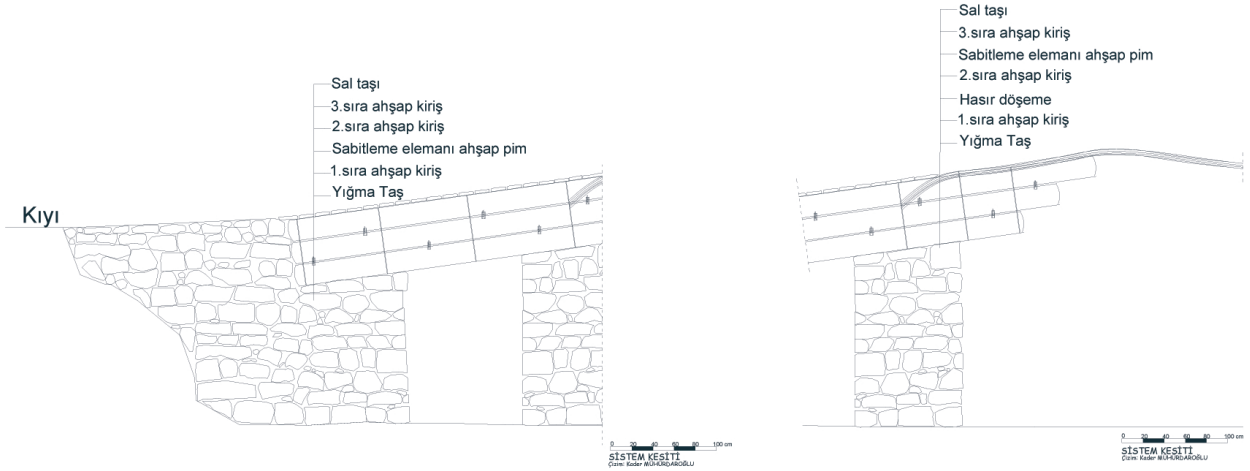
Resim 12. Hakkâri'nin tarihi ahşap hasır köprü planı (Çizim: Kader Mühürdaroglu).

Resim 13. Hakkâri'nin tarihi ahşap hasır köprü kesiti (Çizim: Kader Mühürdaroglu).

ve sudan yaklaşık 20 fit (6,096 m) yükseklikte olduğunu belirtmektedir (Laurie, 1853). Genellikle iki ayaklı olarak inşa edilen köprülerde, geçilecek mesafenin daha uzun olması durumunda üç veya dört taşıyıcı ayak kullanıldığı da görülmektedir (**Resim 15**).

Köprü yapımına, ilk olarak her iki kıyıya köprü ayaklarının dayanacağı bir dayanma duvarı inşa edilmesi ile başlanırdı. Köprü'nün bir ayağının, eğer mümkünse köprü'nün dayanağı olarak kullanılacak bir isâra'ya (taş duvar/istinat duvarı) veya uçurum benzeri bir kayaya denk getirilmesine çalışılırdı (Maclean ve Browne 1892). Eğer dayanak olarak kullanılacak herhangi doğal bir kayalık ya da taş duvar yoksa köprü'nün taşıyıcısı olan kavak ağaçlarının sabitlenmesi için her iki kıyıda birer dayanma duvarı örülürdü. Dayanma duvarları kaba yonu taştan yığma yapım tekniği ile yapılırdı ve çoğunlukla ilkbahar aylarında sel taşkınları ile yıkılırdı. Sonrasında köprü ayaklarının inşasına başlanırdı (**Resim 14**). Dayanma duvarı ve köprü ayaklarını inşa etmek için sert ve pürüzsüz büyük taşlar, kar üzerinden küçük kızaklarla nehrin kenarına getirilirdi. Genellikle ayaklar (**Resim 16**) çok kaba ancak sağlam yapılırdı.

Dayanma duvarı ve ayakların inşasından sonra köprü döşemesinin yapımına geçilirdi. Döşeme iki farklı şekilde yapılırdı. Önce dayanma duvarı ve ayak arasındaki ahşap kiriş örülürdü. Dayanma duvarının içine gömülecek şekilde, dayanma duvarı ile köprü ayağı arasına yatay doğrultuda ve birbirine paralel 3 ahşap kiriş yerleştirilirdi. Birinci sıra ahşap kirişlerin üzerine bindirme tekniği ile 3 paralel kiriş daha yerleştirilirdi. Bu 2. sıradaki kirişler ilk sıradaki kirişlerden yaklaşık 50 – 100 cm kadar daha uzun olacak şekilde seçilirdi. 2. sıra, köprü ayağından nehre doğru yaklaşık 50 – 100 cm kadar uzatılırdı. 3. sıradaki kirişler de 2. sıradaki kirişlerden daha uzun olacak şekilde seçilir ve aynı yapım sistemi bu sıradaki kirişlerde de uygulanarak geçilecek mesafe azaltılmaya çalışılırdı. Yani toplamda 9 ahşap kiriş kullanılırdı. Alt sıradaki kirişlerin üst sıradaki kirişlere sabitlenmesi için, direklerin (kiriş) içine belli



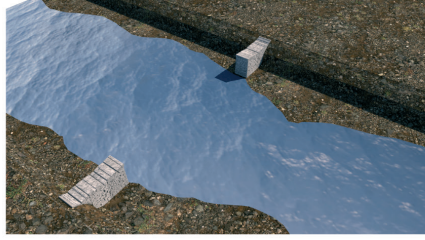
Resim 14. Hakkârî'nin tarihi ahşap hasır köprülerinin sistem detayları (Çizim: Kader Mühürdaroglu).

mesafelerle delikler açılır ve bu deliklerin içine ahşap pimler yerleştirilerek birbirlerine bağlanırdı. Direklerin daha sağlam olması için, her üç sıradaki üst üste bindirilen bu dokuz ahşap kiriş, söğüt ağacının yeni filizlenmiş sürgünleriyle birbirine bağlanarak sabitlenirdi. Ayrıca ihtiyaç duyulması halinde ahşap kirişlerin üst üste gelen uçları birbirine halatlarla bağlanırdı. Üstteki ahşap kirişlerin uçları köprü ayağından nehre doğru uzanırdı. Aynı işlem köprünün diğer ucuna da yapılarak iki taraftan köprü döşemesinin inşasına başlanırdı. Her iki taraftan ahşap kirişli döşeme tamamlandıktan sonra ahşap kirişlerin arasına hasır örülerek köprünün orta döşemesi tamamlanırdı. Hasırların uçları her iki köprü ayağındaki taşıyıcı ahşap kirişlerin en alttaki ilk ya da üçüncü sırasına bağlanarak sabitlenir ve örülmeye devam edilirdi. Hasır bölüm, söğüt ağacının dalları kullanılarak sepet örgü sistemi ile sık aralıklarla örülürdü. Bazı köprülerde hasır örgünün sağlam olması için 50 cm aralıklarla dal parçaları yerleştirilirdi. Bazen de dal parçaları çekiçlerle yontularak düz hale getirilir ve bu tahta parçalar hasırın aralarına yerleştirilirdi. Her iki taraftan örülerek yapılan hasır ortada birleştirilirdi. Köprünün başından hasıra kadar olan yerlere

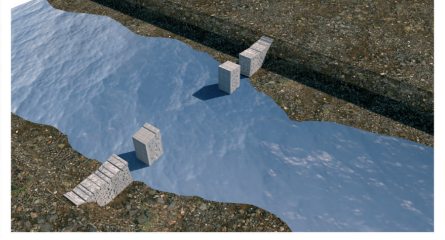
Resim 15. Büyük Zap üzerindeki dört ayaklı bir köprü (Binder, 1887).

Resim 16. Zap Suyu üzerinde bir köprüde yaya ve hayvan geçişi (Presbyterian Historical Society, t.y.).





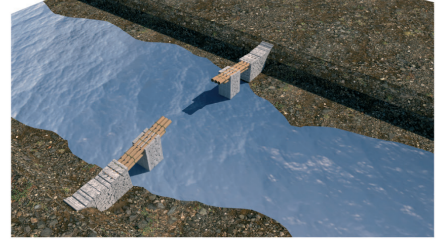
1. Aşama: Dayanma duvarının inşa edilmesi



2. Aşama: Köprü ayakları inşası



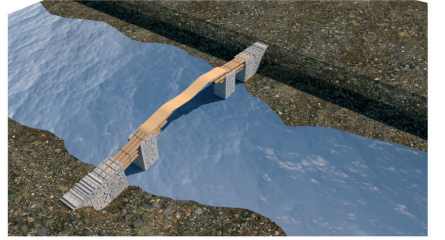
3. Aşama: Birinci sıra kirişlerin konulması



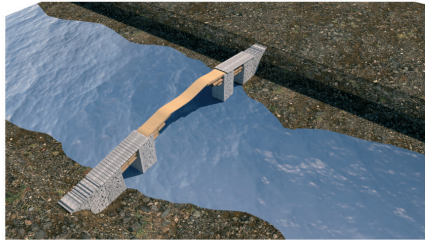
4. Aşama: İkinci sıra kirişlerin konulması



5. Aşama: Üçüncü sıra kirişlerin konulması



6. Aşama: Hasır bölümün örülmesi



7. Aşama: Sal taşlarının konulması

Resim 17. Hakkâri'nin ahşap hasır köprüsünün özgün yapım aşamasına ilişkin olası sıralaması; 3 boyutlu restitüsyon modelinden perspektif görünüm (Çizim: Kader Mühürdaroglu).

özellikle de saz işçiliğinin aşıldığı ya da kırıldığı yerlere büyük yassı sal taşları yerleştirilirdi (**Resim 17**).

Bazı nadir örneklerde, köprü ayakları arasındaki açıklık tamamen ahşap kirişlerle geçilmiştir (**Resim 18**). Bu tür uygulamalar, geçilecek mesafenin kısa olduğu alanlarda tercih edilmiş ve genellikle üç ila dört köprü ayağı inşa edilerek uygulanmıştır.

HAKKÂRİ'NİN AHŞAP HASIR KÖPRÜLERİNİN GÜNÜMÜZDEKİ DURUMU

Hakkâri kırsalındaki tarihi ahşap hasır köprüler, günümüzde yalnızca izleri kalan ve bütünlüğü korunamayan önemli bir mimari miras türünü temsil etmektedir. Hem somut hem de somut olmayan kültürel miras unsurları olarak değerlendirilen bu köprüler, geçmişte yaygın olarak kullanılmış ancak zamanla işlevselliğini yitirerek günümüze ulaşamamıştır. Bununla birlikte, bu köprülerin yapım teknikleri hakkında



Resim 18: Zap Suyu üzerinde bir köprüde yaya geçişi (Anonim).

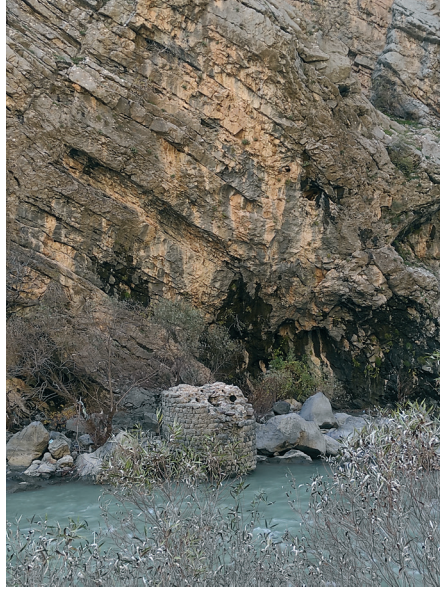
bilgi edinmek, yazılı kaynaklar ve bölgedeki yaşlı nesillerin aktarımları aracılığıyla mümkün olmaktadır.

Günümüzde yalnızca birkaç ahşap hasır köprünün taş ayakları ayakta kalabilmiştir. Bu durumun başlıca nedenleri şunlardır:

- İlkbaharda meydana gelen seller ve su taşkınları, köprü ayaklarının su altında kalmasına ve bazı durumlarda köprülerin tamamen yok olmasına neden olmuştur. Düzenli bakım ve onarım eksikliği de yıkım sürecini hızlandırmıştır.
- 1843-1846 yılları arasında Cizre-Botan Emiri Bedirhan Bey'in Nasturîler üzerine düzenlediği iki sefer sırasında köprüler zarar görmüş ve köylerde yaşayanların göç etmesiyle birlikte kullanım dışı kalmıştır.
- Birinci Dünya Savaşı sırasında köprüler zarar görmüş ve bazıları tamamen yıkılmıştır.
- 1990'lı yıllarda, köyden kente zorunlu göç sonucunda ayakta kalan az sayıdaki köprü de kullanım dışı kalmış ve uzun süre bakımsız kaldıkları için yıkılmıştır.
- 2000'li yıllarda bölgede güvenliğin sağlanmasıyla birlikte köye dönüşler artmıştır. Ancak, yalnızca yaya ve hayvan geçişine olanak tanıyan tarihi ahşap hasır köprüler, modern ihtiyaçları karşılayamadığı için ayakta kalan az sayıdaki köprü ya zamanla yıkılmış ya da yıktırılarak yerlerine yeni ahşap ve betonarme köprüler inşa edilmiştir.

Hakkâri'deki tarihi ahşap hasır köprülerden günümüze yalnızca iki tanesinin izleri kalmıştır. Şırnak-Hakkâri karayolu üzerindeki Üzümcü köyü yakınlarında bulunan Salda Köprüsü (**Resim 19-b**) ile Köprülü köyü mevkiindeki Geman Köprüsü'nün (**Resim 19-a**) taşıyıcı ayakları yarı sağlam durumda günümüze kadar korunabilmiştir.

Kırsal bölgede yaşayan Nasturîlerin bölgeyi terk etmesi, köyden kente zorunlu göç ve terör kaynaklı güvenlik sorunları nedeniyle köprülerin bulunduğu bölgelerde nüfus neredeyse tamamen tükenmiştir. Ancak bu



Resim 19. Geman Köprüsü ayağı (a) ve Salda Köprüsü ayağı (b) (Kader Mühürdaroglu, 2024).

zorunlu göç süreciyle birlikte, kırsalın iç kesimlerinde yaşayan halkın bir kısmı Zap Suyu'nun kıyılarına yerleşmiştir. Bu köylerde (Kırıkdağ, Çimenli, Taşbaşı, Üzümcü köyü) ulaşımında kullanılmak üzere eski ahşap köprülerin yerine ahşap asma köprüler inşa edilmiştir (**Resim 20**). Halen kullanılmakta olan bu köprüler, yaya ve hayvan geçişine (**Resim 21**) olanak sağlamakla birlikte yük taşımacılığı için de kullanılmaktadır (**Resim 22**, **Resim 23**).

SOMUT OLMAYAN KÜLTÜREL MİRAS BAĞLAMINDA HAKKÂRİ'NİN HASIR KÖPRÜLERİ

Resim 20. 1970 yılı Çukurca-Serêspi köyü asma köprüsünde hayvan ile yük taşıyan insanlar (a) ve 1980 yılı köprüde yerel elbiseleri ile kadınlar ve çocuklar (b), (Enver Özkahraman Fotoğraf Arşivi (8)).





Resim 21. 1990 yılı Irak'tan Hakkâri'ye göç eden halkın köprüden geçişi (Çukurca) (Enver Özkahraman Fotoğraf Arşivi)(7).

Resim 22. Köprünün odun taşımacılığı için kullanımı (2017 yılı), (Turan Koca Fotoğraf Arşivi) (7).

7. Enver Özkaraman ve Turan Koca'ya ait fotoğraf arşivlerinden alınan resimler için yazılı izinler alınmıştır.



nesiller arası bilgi aktarımının temel araçlarından biridir (Madran ve Özgönül, 2005). Bu bağlamda, bölgeye has bir yapım sistemine sahip olan Hakkâri'nin ahşap hasır köprüleri, bir kültürel miras ögesi olarak korunması gereken özgün örnekler arasında yer almaktadır. Hakkâri bölgesine özgü bir yapım sistemiyle inşa edilen bu köprüler hem somut hem de somut olmayan kültürel miras unsurları olarak vernaküler mimarinin önemli örneklerini temsil etmektedir.

Somut kültürel miras bağlamında değerlendirildiğinde, bu köprüler geleneksel ahşap işçiliğinin özgün örneklerini yansıtmaktadır. Bölgenin iklim koşullarına uyum sağlayan yerel malzemeler ve inşa teknikleri kullanılarak yapılan bu yapılar, özellikle döşeme sistemlerinde uygulanan iç içe geçirilmiş ahşap hasır dokusuyla dikkat çekmektedir. Yöresel ustaların bilgi ve deneyimiyle şekillendirilen köprüler hem işlevselliği hem de yapısal özellikleri açısından bölgenin mimari mirasının karakteristik unsurlarını barındırmaktadır.

Hakkâri'de, geçmişte köyden yaylaya gitmek ve yayladan köye dönmek için yapılan uzun ve zorlu yolculuklarda köprüler hayati bir rol oynamıştır. Bu yolculuklar, birkaç ailenin dayanışma içinde hareket ettiği zorlu süreçlerdi. Katırlara mısır çuvalları, halılar, hasırdan keçeler, giysiler

Resim 23. 2017 yılı köprüden hayvanlar için ot balyası taşıma ve köprüden geçen koyunlar (Turan Koca Fotoğraf Arşivi) (7).



8. UNESCO'nun 2003 tarihli Somut Olmayan Kültürel Mirasın Korunması Sözleşmesi, "somut olmayan kültürel miras"ı, toplumların, grupların ve kimi durumlarda bireylerin kuşaktan kuşağa aktardığı; uygulamalar, temsil biçimleri, anlatımlar, bilgi ve beceriler ile bunlara ilişkin araç, gereç ve kültürel mekânlar olarak tanımlar. Bu mirasın, çevre, doğa ve tarihsel etkileşimle sürekli yeniden yaratıldığı, topluluklara kimlik ve devamlılık duygusu sağladığı ve kültürel çeşitliliğe katkıda bulunduğu belirtilmektedir. Sözleşme, bu miras türlerinin korunmasında yerel toplumların katılımını ve kuşaklar arası aktarımı temel ilkeler arasında saymaktadır (UNESCO, 2003)..

ve diğer eşyalar yüklenirken, kadınlar sırtlarında beşikler, tencereler, dokuma ve eğirme gereçleriyle birlikte bebeklerini taşırdı. İnsanlar yaya olarak hareket ederken katırlar ve atlar yük taşımış, koyun sürüleri de bu yolculuklara eşlik etmiştir (Dickson, 1910). Zorlu coğrafyayı aşmak için dar patika yollardan geçilirken, suyu aşmak için ise ahşap hasır köprüler kullanılmıştır. Geçişlerde yaşanan zorluklar, insanlar arasındaki yardımlaşmayı güçlendirmiş ve köprüler sosyal dayanışmanın merkezi haline gelmiştir. Seyyahların anlatılarında da yer aldığı üzere, bu geçitlerde bölge halkının yardım eli uzatması, köprüleri sadece mimari yapılar değil kültürel hafıza mekânları haline getirmiştir.

UNESCO'nun 2003 tarihli Somut Olmayan Kültürel Mirasın Korunması Sözleşmesi, toplumların, grupların ve bireylerin kuşaktan kuşağa aktardığı uygulamalar, temsil biçimleri, anlatımlar, bilgi ve beceriler ile bunlara ilişkin araç, gereç ve kültürel mekânları somut olmayan kültürel miras (SOKÜM) olarak tanımlar. Bu miras, kültürel çeşitliliğin ve insan yaratıcılığının temel dayanaklarından biri olarak kabul edilmektedir (UNESCO, 2003) (8). Bu tanım çerçevesinde, Hakkâri'nin ahşap hasır köprüleri yalnızca fiziksel yapılardan ibaret değildir. Yapım teknikleri, üretim bilgisi, zanaatkarlık becerileri ve toplumsal iş birliği pratikleriyle birlikte değerlendirildiğinde önemli bir somut olmayan kültürel miras unsuru niteliği taşımaktadır. Bu yapılar, geleneksel ahşap işçiliğinin, yerel ustalık bilgisinin ve imece usulü gibi toplumsal dayanışma temelli üretim süreçlerinin taşıyıcısıdır. Gürçayır (2011), somut olmayan mirasın korunmasında, bu tür üretim süreçlerinin kültürel bellekteki anlamlarının da dikkate alınması gerektiğini belirtmiştir.

USTA-ÇIRAK İLİŞKİSİ İLE KUŞAKTAN KUŞAĞA AKTARIM

Tarih boyunca insanlar, sahip oldukları somut olmayan kültürel mirası koruma, sabitleme ve gelecek nesillere aktarma yolları geliştirmiştir. Bu aktarım, genellikle sözlü anlatım ve jestlerle öğretim, el yazmaları, kitaplar, sanat nesneleri ya da sahne sanatları gibi yollarla gerçekleşmiştir (Ito, 2003). Bu yolların tümü, somut olmayan kültürel mirasın gelecek nesillere aktarılmasında önemli araçlar olarak değerlendirilmelidir.

Hakkâri'nin ahşap hasır köprülerin üretimi ise yazılı teknik dokümana dayanmamakta; tamamen sözlü kültür içinde gelişen ve usta-çırak ilişkisi temelinde sürdürülen bir zanaatkarlık bilgisini yansıtmaktadır. Ito'nun (2003) belirttiği üzere, yapı üretimi yalnızca teknik bir faaliyet değil insanlık tarihine ilişkin kültürel bir eylemdir. Bu tür sezgiye dayalı uygulamalar, somut olmayan kültürel mirasın önemli bir parçasını oluşturur. Benzer bir yaklaşım İzmir'in Urla ilçesine bağlı İçmeler'de yer alan Hypokremnos Köprüsü ile ilgili hazırlanan çalışmada da görülmektedir. Çalışma kapsamında, geleneksel yapı bilgisinin belgelenmesi, bu bilginin korunması ve geleceğe aktarılması açısından temel bir adım olarak ele alınmıştır (Uygun Gençer ve Hamamcıoğlu Turan, 2017). Bu bağlamda Karakul (2007), halk mimarisini "somut ve somut olmayan kültürel değerlerin karşılıklı ilişkisiyle ortaya çıkan bir üretim süreci" olarak tanımlar ve somut olmayan değerlerin belgelenmesinin en az somut unsurlar kadar önemli olduğunu vurgular.

Hasır köprülerde uygulanan teknik bilgi; ölçü alma, malzeme seçimi, bağlama yöntemleri ve topografyaya uygunluk gibi çok katmanlı birikimleri içermektedir. Bu yapıların kurulumu sırasında alınan kararlar çoğu zaman standart ölçülere değil yerel deneyime ve doğayla kurulan

etkileşime dayanır. Bu yapılar, teknik işlevlerinin yanı sıra estetik değerler, simgesel anlamlar ve topluluğa dayalı üretim biçimlerinin bir yansıması haline gelir. Fiziksel olarak ayakta kalmış her köprü, taş, ahşap ve iple örülmüş bir yapı olmanın ötesinde, toplumların kültürel belleği, geleneksel bilgi sistemleri ve dünyayı algılayış biçimiyle şekillenmiş çok katmanlı bir mirastır. Bu nedenle, Ito'nun (2003) da vurguladığı gibi, geleneksel yapı bilgisinin taşıdığı somut olmayan değerler göz ardı edildiğinde, kültürel mirasın yalnızca maddi kabuğu korunur, ancak ruhu kaybolur. Bu kapsamda, günümüzde Hakkari'nin ahşap hasır köprülerinin yapım bilgisini doğrudan aktaran ustaların neredeyse tamamının hayatta olmaması, bu zanaat bilgisinin kesintiye uğradığını ve aktarılamayan miras niteliği taşıdığını göstermektedir.

Halk tasarımı yalnızca ustaların zihninde taşınır ve sözlü anlatım, gözlem, taklit ve çıraklık yoluyla devam ettirilir (Hubka, 1979; Karakul, 2015). Bu yalnızca fiziksel üretim sürecinin değil aynı zamanda sosyal aidiyetin ve topluluk belleğinin de kaybı anlamına gelmektedir. Zanaat bilgisinin kuşaktan kuşağa aktarımı, bu tür geleneksel yapım tekniklerinin yaşatılmasında kritik rol oynar. Oğuz'a (2021) göre, bu aktarımın sürdürülebilirliği ancak usta-çırak ilişkisi, sözlü anlatılar ve topluluk katılımı gibi dinamiklerle mümkündür. Bu zincirin kırılması, kültürel bilginin unutulmasına ve mirasın sürekliliğinin sona ermesine neden olmaktadır. Geleneksel yapı bilgisinin sürdürülebilirliğini sağlamak için hem yapıların korunması hem de onları var eden üretim kültürünün yaşatılması gerekmektedir.

Hasır köprüler yalnızca yapım teknikleriyle değil; bu tekniklerin üretildiği, uygulandığı ve aktarıldığı kültürel ortamla birlikte değerlendirildiğinde, çok katmanlı bir miras niteliği kazanır. Nobuo Ito'nun (2003) ifadesiyle, somut olmayan kültür, tüm kültürel mirasın anasıdır ve usta-çırak ilişkisi gibi doğrudan aktarım biçimleri olmadan bu kültürler kalıcı olamaz.

UNESCO SOKÜM UYGULAMALARI VE TÜRKİYE'DEN ÖRNEKLER

Kültürel mirasın korunmasına yönelik yaklaşımlar, 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren önemli bir dönüşüm geçirmiştir. Başlangıçta yalnızca fiziksel varlıkların (anıtlar, yapılar, sit alanları) korunmasına odaklanan bu anlayış, zamanla kültürün yaşayan, dinamik ve toplumsal yönlerini de içeren somut olmayan kültürel miras (SOKÜM) kavramını gündeme getirmiştir. Bu dönüşüm, uluslararası alanda da kurumsal adımlarla pekişmiştir. UNESCO'nun 1989 tarihli Geleneksel Kültür ve Folklorun Korunmasına Dair Tavsiye Kararı (Recommendation on the Safeguarding of Traditional Culture and Folklore), 1998'de başlatılan "İnsanlığın Sözlü ve Somut Olmayan Mirası Başyapıtları İlanı" programı ve nihayetinde 2003 tarihli "Somut Olmayan Kültürel Mirasın Korunması Sözleşmesi" ile kurumsallaşmıştır. 2003 Sözleşmesi, kültürel mirasın yalnızca nesnel varlıklar olmadığını; aynı zamanda toplumların kültürel kimliğini oluşturan bilgi, beceri, ritüel, uygulama ve ifade biçimlerini de kapsamaması gerektiğini açıkça ortaya koymuştur (Basat, 2013; Bouchenaki, 2003; Karakul, 2011; Oğuz, 2021).

UNESCO tarafından 2003 yılında kabul edilen Somut Olmayan Kültürel Mirasın Korunması Sözleşmesi, mirasın toplumlar, gruplar ve bireyler tarafından tanımlanması ve yaşatılması esasına dayanır. Bu anlayışın bir sonucu olarak, UNESCO tarafından geliştirilen "Yaşayan İnsan Hazine" (Living Human Treasures) gibi uygulamalar, yalnızca bilgi taşıyıcılarını

onurlandırmakla kalmayıp aynı zamanda bilginin ve becerinin kuşaklar arası aktarımını teşvik etmeyi hedeflemektedir (Bouchenaki, 2003). Bu çerçevede, UNESCO 2009 yılından itibaren geleneksel bilgi taşıyıcılarının belirlenmesi ve desteklenmesi yönünde çalışmalar yürütmektedir. Türkiye de bu sürece aktif olarak katılmış; Bakır İşçiliği, Aşıklık Geleneği, Mesir Macunu Festivali, Semah, Nevruz, Meddahlık ve Kırkpınar Yağlı Güreşleri gibi birçok unsur UNESCO'nun İnsanlığın Somut Olmayan Kültürel Mirası Temsili Listesi'ne dahil edilmiştir. Ayrıca UNESCO tarafından 2023 yılında Somut Olmayan Kültürel Miras Listesi'ne dahil edilen Bitlis Ahlat Taş İşçiliği ise yalnızca fiziksel eserlerle sınırlı kalmayan; desen, teknik, malzeme kullanımı ve zanaatkârlık kültürünü de içeren bütüncül bir koruma modeli ortaya koymuştur. Bu gelenek; Ahlat taşlarının çıkarılması, şekillendirilmesi, süslenmesi ve yapılarla bütünleştirilmesine ilişkin bilgi, yöntem, beceri ve estetik anlayışı içerir. Bu unsur, 2022 yılında Acil Koruma Gerektiren Somut Olmayan Kültürel Miras Listesi'ne kaydedilmiştir (UNESCO Türkiye).

Bitlis Ahlat Taş İşçiliği örneği, somut olmayan kültürel mirasın sadece ürün değil süreç odaklı korumasına dair iyi bir uygulamadır. Benzer yaklaşımlar, farklı coğrafyalarda da uygulanmaktadır. Çin'deki Min-Zhe ahşap kemer köprüleri, Japonya'daki Kazurabashi köprüleri ve Hindistan'daki yaşayan kök köprüleri gibi örnekler, yerel zanaatkârlık bilgisinin kuşaktan kuşağa aktarıldığı ve topluluk katılımıyla sürdürülen yapılarıdır. Kore'de ise Daemokjang olarak adlandırılan geleneksel marangozluk sistemi, tarihi ahşap yapılarda kullanılan çivi ve metal bağlantı içermeyen gelişmiş marangozluk tekniklerini içermekte ve bu bilgi sistemi ustadan çırağa aktararak yaşatılmaktadır (UNESCO, 2010).

Benzer biçimde, 2024 yılında UNESCO Somut Olmayan Kültürel Miras Listesi'ne dahil edilen Kuru Taş İnşaat Sanatı, Avrupa'nın çeşitli ülkelerinde bağımsız olarak gelişmiş, coğrafyaya özgü taş işçiliği geleneklerinin günümüze taşınmasına olanak tanımaktadır. Harçsız taş duvar örme tekniği, sadece estetik ve mühendislik açısından değil, aynı zamanda topluluk dayanışması, yerel bilgi aktarımı ve kültürel süreklilik açısından da değerlidir. Bu uygulama, taş yapıların yapımında doğrudan ustalık aktarımına ve bölgesel çeşitliliğin korunmasına dayalı kolektif bir üretim biçimi olarak dünya mirasında yerini almıştır (UNESCO, 2024).

Somit olmayan kültürel mirasın yaşatılması bağlamında, Hakkârî'nin hasır köprüleri de zanaatkârlık bilgisinin belgelenmesi, anlatıların derlenmesi, video/3B kayıtlarla kayıt altına alınması ve yeniden üretilebilirliğinin değerlendirilmesi esasına göre korunmalıdır. Karakul'un (2015) ifade ettiği gibi, geleneksel yapı bilgisi yalnızca teknik boyutlarıyla değil onu üreten sosyal örgütlenme ve kuşaktan kuşağa aktarılan deneyimle birlikte ele alınmalıdır. Aksi halde, kültürel mirasın yalnızca fiziksel kalıntıları korunacak ve yaşayan yönü kaybolacaktır.

HAKKÂRİ'NİN GELENEKSEL HASIR KÖPRÜLERİ İÇİN KORUMA STRATEJİLERİ

Geleneksel ahşap hasır köprülerin korunması, yalnızca mühendislik ve malzeme açısından değil, aynı zamanda kültürel ve toplumsal bağlamlarıyla birlikte ele alınması gereken bir süreçtir. ICOMOS Yapılı Vernaküler Miras Şartı (1999), geleneksel yapıların, yalnızca fiziksel form ve malzeme değil, aynı zamanda onların kullanım biçimleri, taşıdığı anlamlar ve toplum içindeki işlevleri ile birlikte korunması gerektiğini

vurgulamaktadır (ICOMOS, 1999). Benzer şekilde, ICOMOS Ahşap Tarihi Yapıların Korunması İçin İlkeler (1999), tarihi ahşap yapıların bakım ve onarım süreçlerinde geleneksel yapım tekniklerinin sürdürülmesi gerektiğini vurgulamaktadır. Bu ilkelere göre, yapıların özgün malzeme ve işçiliğinin korunması hem fiziksel bütünlüğün sağlanması hem de geleneksel zanaatkarlık bilgisinin gelecek nesillere aktarılması açısından büyük önem taşımaktadır (ICOMOS Türkiye, 1999). Türkiye’de kültürel mirasın korunmasına yönelik yönlendirici bir bildirme olan ICOMOS Türkiye Mimari Mirası Koruma Bildirgesi (2013) ise mimari mirasın, sadece fiziksel bütünlüğü ile değil, aynı zamanda sosyal ve kültürel bağlamı ile birlikte ele alınmasının gerekliliğini ifade etmektedir (ICOMOS Türkiye, 2013).

Hakkârî’nin ahşap hasır köprüleri, yalnızca yapısal özellikleri açısından değil aynı zamanda bölgedeki toplulukların kültürel belleğinde taşıdığı anlam ve kullanım pratikleriyle birlikte ele alınmalıdır. Hakkârî’nin ahşap hasır köprüleri, yerel malzemelerin kullanımı, ustalık gerektiren geleneksel yapım teknikleri ve bölgenin coğrafi koşullarına uyum sağlayan yapılarıyla, korunması gereken önemli kültürel miras unsurları arasında yer almaktadır. Benzersiz yapısal özellikleri ve tarihsel önemi sayesinde, yalnızca mühendislik harikaları olarak değil aynı zamanda bölgenin coğrafi ve kültürel bağlamı içinde şekillenmiş özgün yapılar olarak da değerlendirilmektedirler. Ancak bu geleneksel yapılar zamanla doğal afetler, bakımsızlık, vandalizm ve modernleşme sürecinin etkileri nedeniyle büyük ölçüde yok olmuştur. Bu nedenle, varlıklarını sürdürebilmeleri için geleneksel bilgi birikiminin korunması ve sürdürülebilir restorasyon uygulamalarının hayata geçirilmesi büyük önem taşımaktadır.

Bu köprülerin korunması hem yapısal özelliklerinin muhafazasına hem de onları çevreleyen kültürel peyzajın, üretim pratiklerinin ve toplumsal belleğin sürdürülebilirliğine bağlıdır. Geleneksel üretim ortamlarının yer aldığı kırsal alanlar, bu yapıların varlık koşullarını şekillendiren çok katmanlı miras alanlarıdır. Bu nedenle, koruma stratejilerinin kırsal peyzajın bütüncül yapısını dikkate alacak şekilde geliştirilmesi gerekmektedir.

Kültürel peyzajın çok katmanlı yapısını dikkate alan ve geleneksel bilgi sistemlerinin yaşatılmasını merkeze alan koruma anlayışı, uluslararası düzeyde de çeşitli ilkel belgelerle desteklenmektedir. Bu anlayışı destekleyen belgelerden biri de ICOMOS-IFLA’nın 2017 tarihli “Concerning Rural Landscapes as Heritage” başlıklı ilkel metnidir. Belgenin özellikle 2. bölümünde yer alan “Eylem Önerileri”, geleneksel bilgi sistemlerinin korunması, yerel toplulukların sürece katılımı ve kültürel peyzajların çok katmanlı birer miras alanı olarak değerlendirilmesi yönünde önemli stratejiler sunmaktadır. Bu ilkeler, Hakkârî’nin ahşap hasır köprüleri gibi hem fiziksel hem de kültürel olarak özgün miras alanlarının korunmasında kuramsal bir çerçeve sağlayarak, yerel üretim geleneklerinin yaşatılmasına yönelik bütüncül bir yaklaşımı desteklemektedir (ICOMOS, 2017). Hakkârî özelinde bu ilkelere dayalı olarak geliştirilebilecek uygulamalar arasında, geleneksel bilgi sistemlerinin dijital ortamlarda belgelenmesi, yapım sürecine dair bellek aktarımı için sözlü tarih kayıtları ve dijital sergiler, usta-çırak zincirinin yeniden kurulması için yerel atölye çalışmaları, yapılamayan köprüler için artırılmış gerçeklik (AR) ve dijital animasyonlarla hafıza canlandırma projeleri ile yerel toplulukların bu sürece aktif katılımının sağlanması yer almaktadır. Bu çerçevede güncel

kültür politikaları hem somut hem de somut olmayan değerlerin bir arada ele alınması gerektiğini ortaya koymaktadır.

Basat (2013), maddi kültür ile somut olmayan kültürel mirasın birbirinden ayrı değerlendirilmesinin kültür koruma yaklaşımlarını eksik kılacağını belirtmektedir. Somut olmayan kültürel mirasın, maddi kültür ile birlikte varlık kazanması, bu iki bileşenin birbirinden bağımsız düşünülemeyeceğini ortaya koymaktadır. Bu nedenle, yalnızca yapının fiziksel varlığını korumaya odaklanan tek yönlü koruma anlayışları, kültürel mirasın yaşatılmasına değil yalnızca hatırlanmasına hizmet etmektedir.

Oğuz (2013), somut olmayan kültürel mirasın korunması, onu aktaran toplumun bu mirası nasıl yorumladığına, yeniden nasıl ürettiğine ve gelecek nesillere nasıl aktardığına bağlıdır, diyerek korumanın sadece fiziksel değil, toplumsal süreçlere de bağlı olduğunu vurgular. Bu görüş, geleneksel yapı bilgisinin sadece teknik bir beceri değil aynı zamanda sosyal bir hafıza ve kimlik unsuru olarak görülmesi gerektiğini ortaya koymaktadır.

Bu bütüncül yaklaşımın en önemli boyutlarından biri, geleneksel üretim bilgisinin gelecek kuşaklara aktarılmasıdır. Geleneksel yapı üretiminde zanaatkarların oynadığı rol yalnızca fiziksel bir üretim süreciyle sınırlı değildir. Aynı zamanda yerel bilgi sistemlerinin korunması, nesiller arası aktarımı ve toplumsal aidiyetin devamlılığı açısından da kritik önemdedir. Geleneksel ustalık bilgisi; çevresel koşullara duyarlılık, malzeme seçimi, estetik anlayış ve yapım teknikleriyle birlikte ele alındığında, yapıların taşıdığı kültürel değerlerin ayrılmaz bir parçası olarak değerlendirilmelidir. Karakul (2015) da somut olmayan kültürel mirasın, maddi mirasla birlikte korunması gerektiğini vurgular. Geleneksel yapı bilgisinin ustadan çırağa aktarılarak sürdürüldüğü bu sistem, sözlü kültür ve uygulamalı deneyim yoluyla kuşaktan kuşağa aktarılmıştır. Ancak günümüzde, bu aktarım zinciri kırılma noktasına gelmiş; geleneksel bilgi taşıyıcılarının sayısı azalmış ve kültürel süreklilik tehdit altına girmiştir. Bu nedenle koruma yaklaşımları sadece fiziksel yapılar ile sınırlı olmamalı, bu yapıları var eden üretim süreçlerini ve bilgi birikimini de içermelidir (Karakul, 2015). Günümüzde bu tehdit, birçok yerel yapım geleneğinde somut biçimde gözlemlenmektedir. Örneğin, Hakkâri'nin geleneksel ahşap hasır köprüleri gibi kaybolmaya yüz tutmuş yapı türleri, fiziksel yapılarıyla birlikte onları inşa eden teknik bilgi ve toplumsal belleğiyle birlikte yok olma riski altındadır. Bu nedenle bu tür yapıların korunmasında yalnızca yapının kendisi değil onu var eden sosyal, kültürel ve teknik bağlam da dikkate alınmalıdır. Bu çerçevede, Hakkâri'nin ahşap hasır köprü yapım geleneğini korumak için aşağıdaki koruma stratejileri önerilmektedir:

Sözlü Tarih Belgeleme: Yaşayan tanıklarla yapılacak görüşmelerle, köprü yapımına dair anlatılar derlenmeli ve sözlü tarih kayıtları oluşturulmalıdır.

Yerel Atölye ve Usta Yetiştirme Programları: Bölgedeki yerel bilgi yeniden üretilmeli, ustaların deneyimiyle desteklenen eğitimler aracılığıyla genç kuşaklara aktarılmalıdır. Geleneksel yapı bilgisinin sürdürülebilirliği, yalnızca yapıların fiziksel olarak korunmasının yanı sıra o yapıları meydana getiren ustalık, üretim ve örgütlenme biçimlerinin de yaşatılmasıyla mümkündür.

UNESCO SOKÜM Listesine Adaylık: Hasır köprü yapım geleneği, Türkiye'nin ulusal SOKÜM envanterine alınmalı ve UNESCO Somut Olmayan Kültürel Mirasın Korunması Sözleşmesi çerçevesinde uluslararası

koruma kapsamına dâhil edilmelidir. Bu süreçte, ilgili yerel yönetimler (belediyeler, il kültür ve turizm müdürlükleri), Kültür ve Turizm Bakanlığı ve UNESCO Türkiye Millî Komisyonu iş birliğiyle bir başvuru dosyası hazırlanmalıdır. Başvuru dosyasının içeriğinde; geçmişte bu köprülerin inşasına tanıklık eden kişilerin anlatılarına dayalı sözlü tarih görüşmeleri, mevcut görsel arşivlerden veya yerel hafızadan derlenen fotoğraf ve çizim kayıtları, arkeolojik kalıntılara ve saha araştırmalarına dayanan yapım teknikleriyle ilgili akademik analizler yer almalıdır. Ayrıca geleneksel bilgi sisteminin yeniden üretilebilmesi amacıyla bu mirasın canlandırılmasına yönelik öneriler (örneğin: dijital modellemeler, simülasyonlar, topluluk temelli eğitim programları) başvuru dosyasına entegre edilmelidir. Bu yaklaşım, kültürel bilgi birikimiyle birlikte yapıların korunmasına da öncelik veren bütüncül bir koruma anlayışını yansıtır.

Sürdürülebilir Restorasyon Yaklaşımı: Sürdürülebilir restorasyon, yalnızca yapının fiziksel müdahalesine odaklanmakla kalmaz; aynı zamanda geleneksel bilgi birikiminin belgelenmesi, toplum katılımı ve kuşaklar arası aktarımı da içeren bütüncül bir süreci ifade eder. Bu doğrultuda, köylülerle yapılan sözlü tarih görüşmeleri, görsel arşivler ve yapının mevcut kalıntıları kullanılarak geleneksel yapım süreçleri deneyimsel olarak yeniden üretilebilir. Ahşap işçiliği bilgisine sahip yerel marangozların dâhil edilmesiyle, geleneksel ile çağdaş teknikler arasında uyum sağlanması mümkün olacaktır. Bu kapsamda, günümüze yalnızca ayakları ulaşmış olan Geman ve Salda köprüleri, topoğrafik izleri, sağlam durumda bulunan taş temelleri ve yerel halkın bu yapıyı hâlen coğrafi referans noktası olarak anması nedeniyle yeniden yapım için öncelikli bir aday olarak değerlendirilebilir. Bununla birlikte, fiziksel olarak bütünüyle yok olmuş köprüler için yeniden inşa yerine, yerinde hafızayı yaşatmaya yönelik uygulamalar önerilmektedir. Bu uygulamalar arasında; bilgilendirici açıklama panoları, artırılmış gerçeklik teknolojisiyle desteklenen dijital canlandırmalar, kırsal yerleşimlerin belleğinde yer eden anlatıların belgeselleştirilmesi ve sembolik temsillere dayanan küçük ölçekli mimari unsurlar (örneğin ahşap maket köprüler) gibi çözümler yer alabilir.

Yerel Katılımın Sağlanması: Koruma süreci yalnızca uzmanlara bırakılmamalı; bölgedeki topluluklar (özellikle köprülerin bulunduğu alanlarda yaşamış köylüler ve zanaatkarlar) aktif olarak sürece dahil edilmelidir. Toplumun katılımı, aidiyet hissini pekiştirecek ve korumanın sürekliliğini sağlayacaktır. Somut olmayan kültürel mirasın korunmasında yerel halkın bilgi taşıyıcısı olarak görülmesi ve bu halkın karar süreçlerine dâhil edilmesi, mirasın toplumsal tabanlı olarak sürdürülebilirliğini sağlar.

Bu koruma sürecinin başarısı, yerel toplulukların aktif katılımı ile doğrudan ilişkilidir. Özellikle geçmişte köprülerin yapımına tanıklık etmiş yaşlı bireyler, köy muhtarları, marangozlar ve göçebe yaşam pratiğine katılmış aile bireyleri bu sürecin doğal paydaşlarıdır. Bu grupların bilgi ve deneyimlerinin sürece dâhil edilmesi, geçmişin daha sağlıklı belgelenmesine ve yerel sahiplenmenin daha güçlenmesine katkı sağlayacaktır.

Hakkârî'nin ahşap hasır köprülerinin korunmasına yönelik stratejiler, yalnızca teknik müdahalelerle sınırlı kalmamalı; yerel bilgi, toplumsal bellek ve ortak üretim süreçlerini önceleyen katılımcı modellerle desteklenmelidir.

KIRSALDA YER ALAN GELENEKSEL AHŞAP KÖPRÜLER VE KORUNMALARINA YÖNELİK YAKLAŞIMLAR

Geleneksel ahşap köprüler, farklı coğrafyalarda yerel malzeme ve tekniklerle inşa edilmiş ve her biri benzersiz yapım yöntemlerine sahiptir. Dünyanın farklı bölgelerinde bu yapıların korunmasına yönelik çeşitli yaklaşımlar geliştirilmiştir. Hakkâri'deki köprülerin daha iyi anlaşılması ve koruma stratejilerinin geliştirilmesi için farklı coğrafyalardaki benzer ahşap köprülerin koruma yaklaşımları incelenmiştir.

Dünyadan Örnekler ve Koruma Yöntemleri

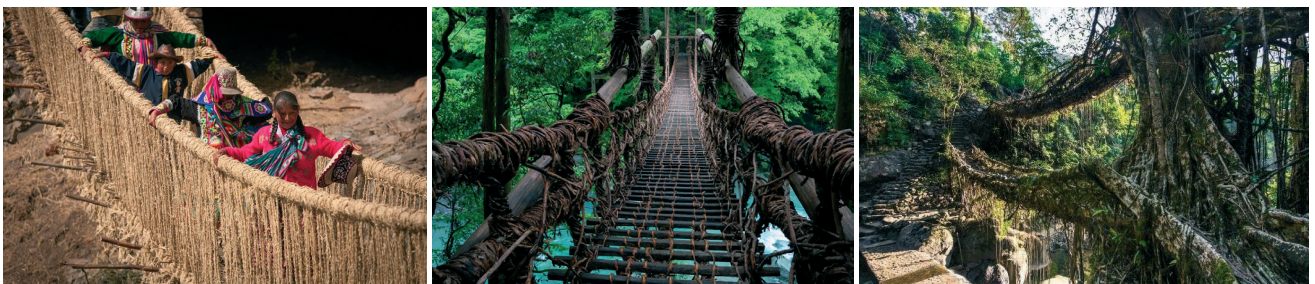
Geleneksel ahşap köprülerin korunması ve yenilenmesi, her bölgenin kültürel, çevresel ve teknik dinamiklerine bağlı olarak farklı yöntemlerle gerçekleştirilmiştir. Uluslararası koruma ve yenileme çalışmaları kapsamında, bu yapıların sürdürülebilir şekilde korunması için çeşitli stratejiler uygulanmaktadır.

Peru'daki Q'eshwachaka Köprüsü, bitkisel liflerden yapılan halatlar ile inşa edilmiştir (**Resim 24-a**). Köprünün sürdürülebilirliğinin sağlanması için her yıl yerel topluluk tarafından geleneksel dokuma teknikleriyle yeniden yapılmaktadır. UNESCO tarafından Somut Olmayan Kültürel Miras olarak kabul edilen köprü, topluluk katılımına dayalı bir koruma modeli sunmaktadır (Mendizábal, Macedo ve Rodríguez, 2015).

Japonya'nın Iya Vadisi'nde bulunan Kazurabashi Köprüsü, yaklaşık 900 yıllık bir geçmişe sahiptir ve tamamen bitkisel liflerden yapılan halatlarla inşa edilmiştir (**Resim 24-b**). 45 metre uzunluğunda ve 2 metre genişliğindedir. Geleneksel yapım tekniğiyle üç yılda bir yenilenen bu köprü, yerel koruma dernekleri ve devlet destekli programlar tarafından korunmaktadır (Tourism Shikoku, t.y.).

Hindistan'ın Meghalaya eyaletinde bulunan Yaşayan Kök Köprüleri, Khasi ve Jaintia kabileleri tarafından kauçuk ağacının (*Ficus elastica*) hava kökleri yönlendirilerek oluşturulan doğal yapılardır (**Resim 24-c**). Tamamen elle şekillendirilen bu köprüler, genç köklerin karşı kıyıya ulaşacak şekilde yönlendirilmesi ve zamanla güçlenmesiyle oluşmaktadır. Süreci hızlandırmak için bazen bambu, ahşap iskele veya çelik yapılar destekleyici unsur olarak kullanılmaktadır. Doğa ile uyumlu bu köprüler, sürdürülebilir mühendislik çözümleri açısından önemli bir örnek teşkil etmektedir. UNESCO Dünya Mirası Geçici Listesi'nde yer alan bu köprülerin benzer örnekleri, Hindistan dışında Endonezya'nın Sumatra Adası'nda da bulunmaktadır (**Resim 25-a**). Köprülerin sürdürülebilirliğini sağlamak amacıyla yerel topluluklar, geleneksel bilgi ve teknikleri nesilden nesile aktararak bakım ve güçlendirme süreçlerini devam ettirmektedir (Kumar, 2023).

Resim 24. Q'eshwachaka Köprüsü (a) (Confer, 2019), Kazurabashi Asma Köprüsü (b) (TourismShikoku, t.y.), Hindistan'daki yaşayan köprü (c) (Uplifers, 2022).





Resim 25. Hindistan'nın Nagaland bölgesi'ndeki kök köprü (a) (Shachar, 2016), Çin'deki ahşap kemerli köprünün yapım aşaması (b) (People.cn, 2021), Tibet'teki Pori Taş Köprüsü (c) (Reurinkjan, 2014).

Çin'in Fujian ve Zhejiang bölgelerinde bulunan Min-Zhe ahşap kemer köprüleri, çivi veya metal bağlantı kullanılmadan geleneksel marangozluk teknikleriyle inşa edilmiştir (**Resim 25-b**). Ahşap blokların özel birleştirme teknikleriyle birleştirilmesiyle oluşturulan bu köprüler, yüksek dayanaklıklarıyla dikkat çeker. Bölgedeki geleneksel marangoz ustalarının bilgi aktarımını sağlayan bu köprüler, 2008 yılında UNESCO tarafından Somut Olmayan Kültürel Miras Listesi'ne dahil edilerek koruma altına alınmıştır (People.cn, 2021).

Tibet'teki Ganzi Özerk bölgesinde yer alan Pori Köprüsü, ahşap ve taş malzemelerin birlikte kullanıldığı tarihi bir yapıdır (**Resim 25-c**). Yalong Nehri üzerine inşa edilen bu köprü, taş ve ahşap ayaklar üzerine oturtulmuş ahşap taşıyıcı sistem ile desteklenmiştir. Yuvarlak köknar, çakıl ve şist kullanılarak yapılan temel iskeleler, dayanıklılığı arttırmak için 4 ila 6 kütükle desteklenmiştir. Kütükler, alttan üste doğru kademeli olarak yerleştirilerek konsol kollar oluşturulmuştur. Hem doğal malzemelerin kullanımı hem de geleneksel mühendislik teknikleri sayesinde sağlam bir yapı ortaya çıkmıştır. Günümüzde bu yapı koruma altına alınmış ve kullanım alanı sınırlandırılmıştır (Seetao, 2020).

Türkiye'den Örnekler ve Koruma Yöntemleri

Türkiye'nin farklı bölgelerinde, yerel malzeme ve teknikler kullanılarak inşa edilen ve her biri kendine özgü yapısal özellikler taşıyan çok sayıda geleneksel ahşap köprü bulunmaktadır. Hakkâri'nin ahşap hasır köprüleriyle benzer özelliklere sahip köprüler de mevcuttur. Bu köprüler genellikle Karadeniz bölgesinde bulunmaktadır. Aşağıda bu köprülerden bazı örnekler sunulmaktadır.

İnşa tarihi tam olarak bilinmeyen ve halk tarafından imece usulüyle yapılan Trabzon'daki Habsiyaş (Kiremitli) Köprüsü, ahşap konsol kirişlerle inşa edilmiştir (**Resim 26-a**). Geleneksel ahşap ve taş yapı teknikleri kullanılarak inşa edilen köprü, rijit bir taşıyıcı sisteme sahiptir. Ahşap konsol kirişler ve çapraz payandalar ile desteklenmiş, ana kirişlerin üzerine kalın tahtalar yerleştirilerek döşeme oluşturulmuştur. Üç omuzlu kırma çatısı, çatı kirişleri ve gergilerle desteklenmiş, alaturka kiremit ile kaplanmıştır. Köprü, restore edilerek koruma altına alınmıştır (Bayraktar, 2018).

Rize'deki Tarihi Buzlupınar Köprüsü, 1906 yılında yerel ustalar tarafından yeniden inşa edilerek kestane ağacından yapılmış kapalı bir yapı olarak tasarlanmıştır. Köprü; konsol mesnet kirişleri üzerine yerleştirilen basit mesnetli ana kirişler, bu kirişlerin taşıdığı döşeme tahtaları, dikmeler, hatıllar ve çatı örtüsünden oluşmaktadır (Çabuk vd., 2015). Köprü, 2008'de restore edilmiştir (**Resim 26-b**).

Türkiye'deki ahşap köprü örneklerinden biri, 19. yüzyılda Ordu'nun Kabadüz ilçesinde inşa edilen Tarihi Başkotanı Köprüsü'dür (**Resim 27-a**). Tek açıklıklı ve yaklaşık 30 metre uzunluğundaki köprü, ahşap konsol



Resim 26. Hapsiyaş (Kiremitli) Köprüsü (a) (Şaşmaz, t.y.), Rize Buzlupınar Köyü Köprüsü (b) (Al, 2025).

kirişler üzerine oturtulan ana kirişlerle 18 metrelik açıklığı geçmektedir. Taşıyıcı kirişler, ahşap askı elemanlarıyla desteklenerek yüklerin mesnetlere aktarılmasını sağlamaktadır (Yılmaz vd., 2017). Köprü, 2020 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından restore edilmiştir.

Çankırı'nın Yurtpınar köyünün yaklaşık 300 metre güneyinde, Melan Çayı üzerinde yer alan Yurtpınar Köprüsü, Türkiye'deki ahşap köprü örneklerinden biridir (**Resim 27-b**). On dokuzuncu yüzyılda inşa edilen köprü, kapalı formda tasarlanmıştır. Taşıyıcı ayaklar üzerine yerleştirilen konsol kirişler, daha geniş bir açıklığın geçilmesini sağlamıştır. Köprü'nün enine yöndeki hareketini engellemek amacıyla, dikmeler ile döşeme tahtalarını birbirine bağlayan çapraz yerleştirilmiş elemanlar kullanılmıştır (Çabuk v.d., 2015). Köprü, 2020 yılında restore edilmiştir.

SONUÇ

Bu çalışmada, Hakkâri'nin zorlu coğrafyasında ulaşımı sağlayan tarihi ahşap hasır köprülerin mimari özellikleri, yapım teknikleri, malzeme kullanımı ve sosyo-ekonomik işlevleri ele alınarak, mevcut durumları ve korunmalarına yönelik öneriler değerlendirilmiştir. Hakkâri'nin tarihi ahşap hasır köprüleri; bölgenin coğrafi koşullarıyla uyumlu tasarımları, yerel malzeme kullanımı ve özgün mühendislik çözümleriyle dikkat çekmektedir. Geleneksel zanaatkarlığın, yerel bilgi sistemlerinin

Resim 27. Ordu Başkotana Köprüsü (a), (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2017), Çankırı Yurtpınar Köprüsü (b) (Kültür Envanteri, 2025).



ve topluluk temelli üretim pratiklerinin bir ürünü olan bu köprüler, bölgenin hem somut hem de somut olmayan kültürel mirasının ayrılmaz parçalarıdır. Köprülerin yapısal özelliklerinde, kavak ve söğüt ağacının esneklik özelliklerinden faydalanılmış; böylece köprülerin dinamik yükler ve mevsimsel taşkınlara karşı dayanımı artırılmıştır. Ayrıca köprülerin yapımında uygulanan hasır örgü tekniği, yapıya esneklik ve dayanıklılık kazandırmıştır.

Hakkâri'nin sarp ve engebeli coğrafi yapısı nedeniyle bölge içi ve çevre bölgelerle ulaşımı sağlamak, iletişimi kolaylaştırmak ve ticareti canlandırmak amacıyla köprüler inşa edilmiştir. Geçmişte tarım ve hayvancılığa dayalı bir sosyo-ekonomik yapıya sahip olan bölgede, halkın günlük ihtiyaçlarını temin etmesi ve ürettikleri ürünleri pazarlaması açısından bu köprüler büyük bir ekonomik rol oynamıştır. Tarihi ahşap hasır köprüler, yalnızca ticareti kolaylaştırmakla kalmamış, aynı zamanda çevre bölgeler ve ülkeler arasındaki kültürel etkileşime de önemli katkılarda bulunmuştur.

Tarihi süreç içerisinde doğal afetler, toplumsal hareketlilik, zorunlu göçler ve modern altyapının yaygınlaşması gibi nedenlerle geleneksel ahşap hasır köprülerin büyük bir bölümü tahrip olmuş veya yok olmuştur. Günümüzde yalnızca birkaç köprünün taş ayakları ayakta kalabilmiştir. Bu yapılar da doğal etkenler ve insan kaynaklı müdahaleler nedeniyle yok olma riskiyle karşı karşıyadır.

Araştırmada, uluslararası koruma örnekleri incelenerek topluluk temelli koruma modellerinin önemi vurgulanmıştır. UNESCO tarafından desteklenen bu yaklaşımlar, yerel halkın geleneksel bilgi ve zanaatkarlığını kullanarak yapıların korunmasını amaçlamaktadır. Örneğin, Peru'daki Q'eswachaka Köprüsü her yıl topluluk tarafından geleneksel dokuma teknikleriyle yeniden inşa edilirken, Japonya'daki Kazurabashi ve Iwajuni'deki Kintaikyo Köprüleri belirli periyotlarla geleneksel yöntemlerle yenilenmektedir. Hindistan'daki Yaşayan Kök Köprüleri ise doğal malzemelerin zamanla güçlendirilmesi prensibine dayanarak sürdürülebilir koruma teknikleriyle yaşatılmaktadır. Çin'in Min-Zhe kemer köprüleri ve Türkiye'deki geleneksel ahşap köprüler, geleneksel marangozluk teknikleriyle korunmakta ve restorasyon süreçleriyle desteklenmektedir. Bu başarılı uygulamalar doğrultusunda, Hakkâri'deki ahşap hasır köprülerinin yapım geleneğinin korunması için belgeleme çalışmalarının gerçekleştirilmesi, geleneksel yapım tekniklerinin yeniden canlandırılması ve bu mirasın somut olmayan kültürel değer olarak tescil edilmesi önerilmektedir. Bu sayede, farklı coğrafyalarda geliştirilen koruma ve restorasyon stratejileriyle uyumlu bir yaklaşım benimsenerek, Hakkâri'nin özgün mühendislik mirasının sürdürülebilir şekilde korunmasına katkı sağlanacaktır.

Bu doğrultuda, Hakkâri'nin tarihi ahşap hasır köprülerinin yapım geleneğinin korunması için kapsamlı ve sürdürülebilir bir strateji geliştirilmelidir. Bu süreçte, yerel yönetimler, akademisyenler ve kültürel miras kurumları arasında etkin bir iş birliği sağlanarak, geleneksel yapım teknikleri belgelendirilmeli ve kayıt altına alınmalıdır. Ayrıca, geçmişten günümüze aktarılan yapı tekniklerinin unutulmaması için yerel toplulukların sürece aktif katılımı teşvik edilmeli, bu bilgi ve deneyim genç kuşaklara aktarılmalıdır. Böylece, uluslararası koruma modelleriyle uyumlu bir yaklaşımla, Hakkâri'nin özgün mühendislik mirasının sürdürülebilir bir şekilde korunması ve bu değerli yapıların gelecek nesillere aktarılması mümkün olacaktır.

TEŞEKKÜR

Bu çalışma, Dicle Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Koordinasyon Birimi tarafından desteklenmiştir (Proje Numarası: MİMARLIK.24.011).

KAYNAKLAR

- AINSWORTH, W. F. (1842) *Travels and Researches in Asia Minor, Mesopotamia, Chaldea, and Armenia*, John W. Parker, Londra.
- AL, F. (2025) Tarihi Buzlupınar (İstopenoç) Köprüsü – Çayeli, Rize. Arkitekt / GZT. [https://www.gzt.com/infografik/arkitekt/tarihi-buzlupinar-istopenoc-koprusu-cayeli-rize-51524/9] Erişim Tarihi: (03.12.2025).
- BASAT, E. M. (2013) Safeguarding the Tangible and Intangible Cultural Heritage Together, *Milli Folklor* 25(200) 61–72.
- BINDER, H. (1887) *Au Kurdistan En Mesopotamie Et En Perse*, Maisson Quantin, Paris.
- BOUCHENAKI, M. (2003) The Interdependency of the Tangible and Intangible Cultural Heritage, *ICOMOS 14th General Assembly and Scientific Symposium* (27-31 Ekim 2003) der. ICOMOS, Victoria Falls, Zimbabwe; 1–5.
- Buzlupınar Ahşap Köprüsü [http://www.zulfikarhalifeoglu.com.tr/proje-Buzlupınar_Ahsap_Koprusu-23.htm] Erişim Tarihi: (19.02.2025).
- COAN, G. F. (1939) *Yesterdays in Persia and Kurdistan*, Saunders Studio Press, Kaliforniya.
- CONFER, S. (2019) Qeswachaka: A swinging festival for the last Inca rope bridge. [https://www.apus-peru.com/blog/qeswachaka-festival-in-peru-last-inca-rope-bridge] Erişim Tarihi: (17.02.2025).
- CUINET, V. (1892) *La Turquie D'asie*, E. Leroux, Paris.
- CUTTS, E. L. (1877) *The Assyrian Christians Report of a Journey to the Christians of Kurdistan and Urmia*, R. Clay, Sons, and Taylor, Londra.
- ÇABUK, E., ŞAHİN GÜÇHAN, N., TÜRER, A. (2015) Tarihi Ahşap Buzlupınar Köprüsü'nün Yeniden Yapımı Üzerine Çalışmalar, *Ahşap Yapılarda Koruma Ve Onarım Sempozyumu* 3 (24-25 Mart 2015) der. D. Sürücü, Fatih Ali Emiri Efendi Kültür Merkezi, İstanbul; 225-45.
- DICKSON, B. (1910) Journeys in Kurdistan, *The Geographical Journal* 35(4) 357–78.
- GRANT, A. (1841) *The Nestorians or The Lost Tribes*, Gould and Lincoln, Londra.
- GÜRÇAYIR, S. (2011) A Critical Reading on the Convention for the Safeguarding Intangible Cultural Heritage, *Milli Folklor* (92) 5–12.
- HALİFEOĞLU, F. M. (2013) Tarihi Kurt Köprüsü (Mihraplı Köprü, Vezirköprü) Restorasyonu Proje ve Uygulama Çalışmaları, *ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi* 30(02) 81-104.
- ICOMOS (1999) *ICOMOS Charter on the Built Vernacular Heritage*, 12. Genel Kurul – Guadalajara, Meksika.
- ICOMOS (2017) *General Assembly 2017 6-3-1: ICOMOS-IFLA Principles Concerning Rural Landscapes as Heritage*, Karar No: 6-3-1, 19. ICOMOS Genel Kurulu, Yeni Delhi, Hindistan.

- ICOMOS Türkiye (1999) *ICOMOS Ahşap Tarihi Yapıların Korunması İçin İlkeler*, 12. ICOMOS Genel Kurulu, Guadalajara, Meksika.
- ICOMOS Türkiye (2013) *Türkiye Mimari Mirası Koruma Bildirgesi*, ICOMOS Türkiye Milli Komitesi, Ankara, Türkiye.
- ITO, N. (2003) Intangible Cultural Heritage Involved in Tangible Cultural Heritage, *14th ICOMOS General Assembly and International Symposium* (27-31 Ekim 2003) der. ICOMOS, Victoria Falls, Zimbabwe; 1-5.
- KARAKUL, Ö. (2007) Tarihi çevrelerde halk mimarisi: Somut Olmayan Kültürel mirasın Yaşama Mekanları, *Milli Folklor* 10(75) 151-163.
- KARAKUL, Ö. (2011) *A Holistic Approach to Historic Environments Integrating Tangible and Intangible Values Case Study: İbrahimpaşa Village in Ürgüp*, yayınlanmamış Doktora Tezi, Middle East Technical University, Ankara.
- KAZHAR, N. (2011) Evolution of styles in architecture of bridges, *Zeszyty Naukowe Politechniki Częstochowskiej. Budownictwo* (17) 67-79.
- KROMOSER, B., SPITZER, A., RITT, M. ve GRABNER, M. (2024) Wooden Bridges: strategies for design, construction and wood species – from tradition to future, *International Journal of Architectural Heritage* 18(4) 652-668.
- KUMAR, V. (2023) Conserving a creative living tradition- the living Root Bridges of North East India (Meghalaya), *London Journal of Research in Science* 23(19) 1-8.
- KÜLTÜR ENVANTERİ (2025) Güvem Köprüsü-Çerkeş. [<https://kulturenvanteri.com/yer/guvem-koprusu-cerk-es/#17.1/40.904747/32.844521>] Erişim Tarihi: (19.02.2025).
- LALAYAN, Y. (1913) The Assyrians of the Van District During the Rule of Ottoman Turks, *Etnografya Dergisi* 1(24) 181-232.
- LAURIE, T. (1853) *Dr. Grant And The Mountain Nestorians*, Gould and Lincoln, Boston.
- LAYARD, A. H. (1851) *A Popular Account of Discoveries at Nineveh*, John Murray, Londra.
- MACLEAN, A. J. ve BROWNE, W. H. (1892) *The Catholicos of the East and His People*, Society for Promoting Christian Knowledge, Londra.
- MENDIZÁBAL, P. R., HERNÁNDEZ MACEDO, M. Á. ve HUAMANI RODRÍGUEZ, I. (2015)
- MENDIZÁBAL, P. R., MACEDO, M. Á. H. ve RODRIGUEZ, I. H. (2015) *El Q'eswachaka de Canas, Ingeniería y tradición en las comunidades de Quehue*, Ministerio de Cultura del Perú, Lima.
- MILLINGEN, F. M. (1870) *Wild life among the Koords*, Hurst and Blackett, Londra.
- OĞUZ, M. Ö. (2013) Terim olarak somut olmayan kültürel miras, *Milli Folklor* (100) 5-13.
- OĞUZ, M. Ö. (2021) Halk biliminde koruma yaklaşımları ve SOKÜM Sözleşmesi'nde kuşaktan kuşağa aktarım, *Milli Folklor* 132(17) 5-15.
- OLFERIEV, S. P. (1912) В верховьях Тигра. Дневник путешествия по Курдистану (1912 г.), *Doğu Araştırmaları Enstitüsü*, Moskova.

- PEOPLE.cn. (2021) Explore wooden arch bridge building techniques of southeast China's Fu-jian. [<http://en.people.cn/n3/2021/1020/c90000-9909407-5.html>] Erişim Tarihi: (19.02.2025).
- PERCY, H. G. (1901) *The Highlands of Asiatic Turkey*, Edward Arnold, Londra.
- PRESBYTERIAN HISTORICAL SOCIETY | THE NATIONAL ARCHIVES OF THE PC (USA) (t.y) Shedd Family Papers. [<https://digital.history.pcusa.org/>] Erişim Tarihi (17.07.2021).
- REURINKJAN. (2014) Tibetan log bridge, Tibet 2014. [<https://www.flickr.com/photos/reurinkjan/20152610996/in/photostream/>] Erişim Tarihi: (19.02.2025).
- SEETAO (2020) Pori Bridge, a wooden bridge that doesn't need to be nailed or riveted. [<https://www.seetao.com/details/36791.html>] Erişim Tarihi: (19.02.2025).
- SHACHAR, G. (2016) Living root bridges of Nagaland India – Nyahnyu Village Mon District. [<https://guyshachar.com/en/2016/living-root-bridges-nagaland-india-mon-myahnyu/>] Erişim Tarihi: (18.02.2025).
- ŞAŞMAZ, E. (t.y.) Of-Kiremitli (Hapsiyaş) Köprüsü, Trabzon [Photograph]. [<https://www.turkiyenintarihieserleri.com/?oku=2777>] Erişim Tarihi: (19.02.2025).
- T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı. (2017) Başkotanı Köprüsü-Ordu. [<https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/ordu/gezilecekyer/baskotani-koprusu>] Erişim Tarihi: (19.02.2025).
- TANYELİ, G. ve TANYELİ, U. (1990) Osmanlı Yüzer Köprüleri, *ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi* 10(2) 5–17.
- TOURISM SHIKOKU. (t.y.) The vine Architects Preserving the Iya Vine Bridge every 3years. [<https://shikoku-tourism.com/en/sustainable-tourism-destinations/24179>] Erişim Tarihi: (18.02.2025).
- TÜRKMEN, A. (1954) *Ahşap Köprüler*, Teknik Üniversitesi Matbaası, İstanbul.
- UNESCO (2003) *Somut Olmayan Kültürel Mirasın Korunması Sözleşmesi*, UNESCO, Paris.
- UNESCO Türkiye Millî Komisyonu. (t.y.) UNESCO Somut Olmayan Kültürel Miras Listeleri [<https://www.unesco.org.tr/Pages/126/123/UNESCO-Somut-Olmayan-K%C3%BClt%C3%BCrel-Miras-Listeleri>] Erişim Tarihi: (15.06.2025).
- UNESCO. (2010) Daemokjang traditional wooden architecture. [<https://ich.unesco.org/en/RL/daemokjang-traditional-wooden-architecture-00461>] Erişim Tarihi: (10.06.2025).
- UNESCO. (2024) Art of dry stone construction, knowledge and techniques. [<https://ich.unesco.org/en/RL/art-of-dry-stone-construction-knowledge-and-techniques-02106>] Erişim Tarihi: (10.06.2025).
- UPLIFERS (2022) Jingkieng Jri: Hindistan'ın canlı kök köprüleri. [<https://www.uplifers.com/jingkieng-jri-hindistanin-canli-kok-kopruleri/>] Erişim Tarihi: (18.02.2025).

- UYGUN GENÇER, F. ve HAMAMCIOĞLU TURAN, M. (2017) The masonry techniques of a historical bridge in Hypokremnos (İçmeler), *ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi* 1(34) 187-207.
- WARKWORTH, Lord. (1898) *Notes from a diary in Asiatic Turkey*, Edward Arnold, Londra.
- YANG, Y., NAKAMURA S., CHEN B., NISHIKAWA T., (2014) The origin of timber arch bridges in China, *Journal of JSCE* (2) 54-61.
- YILMAZ, S., FİDAN, M., APAYDIN, N., Türkiye’de bulunan tarihi ahşap köprülerin yapım sistemlerine göre sınıflandırılması, *Uluslararası Katılımlı 6. Tarihi Yapıların Korunması ve Güçlendirilmesi Sempozyumu* (2-4 Kasım 2017) Trabzon.

Received: 13.09.2024; Final Text: 05.11.2025

Keywords: Hakkâri; wicker bridges; cultural heritage; conservation strategies; traditional structural systems

HERITAGE STRUCTURES UNITING THE TWO BANKS OF THE ZAP RIVER: THE LOST WICKER BRIDGES OF HAKKÂRİ

Throughout history, bridges have played a crucial role in overcoming geographical obstacles, facilitating transportation, and supporting trade and cultural exchange. Located in eastern Turkey, Hakkâri is characterized by its rugged topography, which has historically posed significant challenges for transportation. To traverse the region’s rivers, local communities developed engineering solutions utilizing vernacular construction techniques. This study examines the historical wicker bridges of Hakkâri, particularly those built over the Zap River, analyzing their structural systems, material composition, and construction techniques while also assessing their socio-economic and cultural significance. The historical wicker bridges of Hakkâri were constructed using locally sourced materials, integrating stone piers, wooden beams, and woven willow branches into their design. These structures were engineered to be both lightweight and resilient, allowing for flexibility under dynamic load conditions and seasonal flooding. The bridges typically featured a modular construction system, where stone abutments provided a stable foundation, wooden girders acted as primary load-bearing elements, and the decking system consisted of a woven lattice of flexible willow branches, forming a lightweight yet durable surface. The application of the basket-weaving technique in bridge decking allowed the structure to withstand hydrodynamic forces and adjust to environmental stressors.

This study incorporates historical documentation, travelers’ accounts, and archival research to evaluate the functional and structural properties of these bridges. Accounts from 19th and 20th-century travelers indicate that these bridges played a critical role in the region’s transportation network, enabling trade, livestock movement, and agricultural logistics. The bridges facilitated access between rural settlements and urban centers, serving as essential infrastructure for the economic and social sustainability of local communities.

Despite their significance, the widespread construction of modern reinforced concrete and steel bridges led to the gradual abandonment of traditional wicker bridges. Over time, seasonal floods, natural erosion, forced migration, and socio-political changes contributed to their rapid

decline. Today, only partial remnants of the Salda and Geman bridges remain, with their stone piers still visible, yet these structures are also at risk due to environmental and anthropogenic degradation.

To explore potential conservation strategies, this study examines global precedents in the preservation of vernacular bridge typologies. Examples such as the Q'eswachaka Bridge in Peru, the Kazurabashi Vine Bridges in Japan, and the Living Root Bridges in India demonstrate the viability of community-led conservation models in sustaining traditional construction techniques.

The historical wicker bridges of Hakkâri represent a unique synthesis of vernacular engineering, material adaptability, and communal construction practices. However, these bridges are now on the verge of extinction due to neglect, environmental factors, and infrastructural modernization. Given their historical and cultural value, an urgent interdisciplinary approach is required for their preservation. Strategies such as digital documentation, the revitalization of traditional craftsmanship, and official recognition as intangible cultural heritage could contribute to their sustainable conservation. By integrating global best practices in heritage preservation, Hakkâri's wicker bridges could be safeguarded as architectural and engineering landmarks, reflecting the ingenuity of past construction traditions.

ZAP SUYU'NUN İKİ YAKASINI BİRLEŞTİREN MİRAS YAPILARI: HAKKÂRİ'NİN KAYBOLMUŞ HASIR KÖPRÜLERİ

Tarih boyunca köprüler, coğrafi engelleri aşmak, ulaşımı kolaylaştırmak ve ticaret ile kültürel etkileşimi desteklemek amacıyla inşa edilmiştir. Türkiye'nin doğusunda yer alan Hakkâri, engebeli ve sarp coğrafi yapısıyla ulaşımı zor bir bölge olduğundan, bölgedeki akarsuların aşılması için yerel inşa teknikleriyle geliştirilmiş köprüler önemli bir mühendislik çözümü olarak kullanılmıştır. Bu çalışmada, Zap Suyu üzerine inşa edilen; ahşap, taş ve örgülü hasır malzemeden oluşan Hakkâri'nin tarihi hasır köprüleri incelenmiştir.

Hakkâri'deki tarihi ahşap hasır köprüler, yerel malzeme ve geleneksel yapım teknikleri kullanılarak inşa edilmiş; dayanıklı ve esnek yapıları sayesinde bölgedeki akarsuları aşmak için uzun yıllar kullanılmıştır. Köprüler, taş ayaklar, ahşap kirişler ve örgülü söğüt dallarından oluşan bir döşeme sistemine sahiptir. Bu yapı elemanları sayesinde köprüler mevsimsel taşkınlara dayanıklı olacak şekilde tasarlanmıştır. Özellikle sepet örgü tekniği ile yapılan döşeme sistemi, esneklik sağlayarak köprünün akıntılara ve dinamik yük değişimlerine uyum sağlamasına yardımcı olmuştur.

Araştırmada tarihsel kaynaklar, gezginlerin anlatımları ve literatür taraması kullanılarak, bölgedeki köprülerin yapısal özellikleri, inşa süreci ve kullanımları analiz edilmiştir. 19. ve 20. yüzyıl seyyahlarının kayıtları, Hakkâri'deki köprülerin zor doğa koşullarında hayati bir ulaşım aracı olduğunu ve bölgenin ticaret yolları ile ekonomik faaliyetlerinde kritik bir rol oynadığını göstermektedir. Köprüler, kırsal alanları birbirine bağlayarak tarım ve hayvancılığa dayalı ekonominin sürdürülmesini sağlamış, bölge halkının ticaret ve malzeme taşımacılığı açısından önemli bir altyapı unsuru olmuştur.

Modern ulaşım altyapısının gelişmesiyle birlikte, beton ve çelik köprülerin inşası, geleneksel ahşap hasır köprülerin kullanım dışı kalmasına neden olmuştur. Mevsimsel seller, doğal aşınma, zorunlu göç ve sosyal değişimler bu köprülerin yok olmasını hızlandırmıştır. Günümüzde sadece Salda ve Geman köprülerinin taş ayakları kısmen ayakta kalmıştır. Ancak bu yapılar da doğal ve insan kaynaklı etkenler nedeniyle hızla tahrip olmaktadır.

Bu çalışma kapsamında, dünyadaki geleneksel ahşap köprülerin korunmasına yönelik farklı yaklaşımlar analiz edilmiştir. Peru'daki Q'eswachaka Köprüsü, Japonya'daki Kazurabashi Asma Köprüleri ve Hindistan'daki Yaşayan Kök Köprüler gibi örnekler, yerel toplulukların katılımıyla geleneksel yapı tekniklerinin korunabileceğini göstermektedir. Hakkârî'nin tarihi ahşap hasır köprüleri, mimari ve mühendislik açısından bölgeye özgü önemli kültürel miras yapılarıdır. Ancak bu köprülerin büyük bir bölümü ihmal, doğal etkenler ve modernleşme sürecinin etkileriyle yok olmuştur. Geçmişte bölge ekonomisi ve sosyal yaşamında önemli bir yere sahip olan bu köprülerin korunması için yerel yönetimler, akademisyenler ve kültürel miras koruma kuruluşlarının ortak çabaları gereklidir. Bu kapsamda, belgeleme, geleneksel yapı tekniklerinin yeniden canlandırılması ve somut olmayan kültürel miras olarak tescillenmesi gibi stratejiler önerilmektedir. Böylelikle Hakkârî'nin tarihi hasır köprüleri gelecek nesillere aktarılacak bir kültürel miras ögesi olarak korunabilecektir.

KADER MÜHÜRDAROĞLU; B.Arch, M.Sc., PhD.

Received her B.Arch from Yüzüncü Yıl University in 2015 and her MSc in Architecture from the same institution in 2019. She is currently pursuing a PhD in Architecture at Dicle University. Major research interests include architectural conservation, restoration, cultural heritage, vernacular architecture, rural architectural heritage, and the documentation of historic buildings. kadmuhurdaroglu@hakkari.edu.tr

NESLİHAN DALKILIÇ; B.Arch, M.Sc., PhD.

Received her B.Arch from Dicle University in 1995, and her MSc and PhD in Architecture from Gazi University in 1999 and 2004. Major research interests include architectural conservation, building archaeology, traditional construction, and the preservation of vernacular settlements and stratified historic environments in Eastern and Southeastern Anatolia. nesdalkilic@gmail.com